



Hansestadt Wismar
Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb

Parkraumkonzept Altstadt Wismar Hauptevaluierung Sommer 2013



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Büro Dresden - Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Parkraumkonzept Altstadt Wismar
Hauptevaluierung vom Sommer 2013

Auftraggeber: Hansestadt Wismar
Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb
Werftstraße 1
23966 Wismar

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Bearbeitung: Dirk Ohm (Projektleitung)
Claudia Thielemann (Projektbearbeitung)

Status: Endbericht Januar 2014

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

i. A. Claudia Thielemann
Projektbearbeiter

Extrakt

Nach umfangreicher Vorbereitung und intensiver kommunalpolitischer und öffentlicher Diskussion wurde im Oktober 2012 das Parkraumkonzept für die Altstadt der Hansestadt Wismar umgesetzt. Maßgebliche Kennzeichen des Konzeptes sind die umfangreiche Erweiterung der finanziellen Bewirtschaftung bei gleichzeitiger Einführung des Bewohnerparkens sowie die Aufwertung und Erweiterung des Parkens an den die Altstadt umgebenden peripheren Standorten. Maßgebliche Ziele des Konzeptes sind die Entlastung der Altstadt bei gleichzeitiger Verbesserung der Erreichbarkeit für Kunden, Besucher und Touristen. Die Parkraumsituation für die Bewohner wird durch die getroffenen Regelungen verbessert. Bisher in der Altstadt parkende Beschäftigte werden auf periphere Standorte in zumutbaren Entfernungen verlagert.

Um frühzeitig zu erkennen, ob die formulierten Zielstellungen auch erreicht werden, wurde bereits kurz nach Einführung der Maßnahmen eine erste Evaluierung im Dezember 2012 vorgenommen. Grundsätzlich zeigten die Maßnahmen die gewünschten Effekte. Ergänzend wurden jedoch erste Optimierungen vorgenommen, insbesondere die Einbeziehung der Bauhofstraße in die Bewohnerparkzone, das Zulassen des öffentlichen Parkens in den verkehrsberuhigten Bereichen, das Ermöglichen der Nutzung des Parkplatzes Altstadt/ Bahnhof als Überlaufparkplatz für Beschäftigte die keinen kostenfreien Stellplatz mehr finden (verminderte Tagesgebühr) sowie die Einführung einer maximalen Parkdauer von 2 Stunden im Bereich der Seeperle.

Mit der erneuten Evaluierung, die auf Verkehrserhebungen in der Urlaubssaison 2013 basiert, sollte insbesondere geprüft werden, ob auch innerhalb des Zeitraumes der höchsten Parkraumnachfrage die Funktionalität des Gesamtsystems Ruhender Verkehr gegeben ist. Gleichzeitig war zu prüfen, ob die Maßnahmen der 1. Evaluierung ihre Wirkung wie gewünscht entfalten.

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Evaluierung können folgendermaßen zusammengefasst werden:

- ➔ Bereits ein Jahr nach Umsetzung des Parkraumkonzeptes sind die wichtigsten Ziele erreicht worden. Dies betrifft insbesondere die Verbesserung der Erreichbarkeit der Altstadt für die wichtigsten Nutzergruppen. Grundsätzlich sind zu jeder Tageszeit ausreichend Stellplätze für Kunden und Besucher verfügbar.
- ➔ Auch für Bewohner hat sich die Situation durchgreifend verbessert. Zu jeder Tageszeit kann in räumlicher Nähe zur Wohnung ein Stellplatz in den extra dafür eingerichteten Bewohnerparkbereichen gefunden werden. In den Tagesrandbereichen stehen auch alle bewirtschafteten Stellplätze zur Verfügung. Durch die Einrichtung der Bewohnerparkbereiche und die Reduktion des Parksuchverkehrs generell hat sich die Wohnqualität erhöht.

- Den Touristen steht ein um die Altstadt räumlich verteiltes Stellplatzangebot in kurzer Entfernung zu Altstadt und Hafen zur Verfügung. Das aktualisierte Parkleitsystem trägt zur besseren Orientierung und Auffindbarkeit der Parkplätze bei. Befragungen der Touristen ergaben eine hohe Zufriedenheit mit der Parkraumsituation.
- Das Parken der Beschäftigten hat sich entsprechend den Zielstellungen auf externe Standorte verlagert. Kapazitätsprobleme für Beschäftigte im Nordbereich der Altstadt wurde durch gesonderte Regelungen am Parkplatz Altstadt/ Bahnhof/ ZOB gemindert.
- Daraus ergibt sich, dass die getroffenen Regelungen zu Gebührenhöhe, Bewirtschaftungszeiten, räumlicher Verteilung von bewirtschafteten und Bewohnerstellplätzen in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit sehr gut funktionieren.
- Die Einführung saisonaler Regelungen auf den peripheren Standorten hat sich dem Grunde nach bewährt.
- Die finanzielle Tragfähigkeit des Systems ruhender Verkehr ist weitestgehend gesichert. Den Ausgaben für Investition, Instandhaltung und Wartung, Überwachung und Kontrolle stehen angemessene Einnahmen gegenüber. Die Grundlagen für eine weitere qualitätsvolle Entwicklung des Parkraumangebotes sind somit gelegt.
- Auch wenn es nicht durch begleitende Verkehrszählungen zu belegen ist, kann davon ausgegangen werden, dass der Parksuchverkehr innerhalb der Altstadt deutlich abgenommen hat. Dies trägt sowohl zur Verbesserung der Wohnqualität als auch zur verbesserten Erlebbarkeit der historischen Altstadt bei und erfüllt die aus dem UNESCO-Welterbe resultierenden Ziele.

Über diese grundsätzlich positiven Einschätzungen hinaus wurden in der Evaluierung Ansätze für eine weitere Systemoptimierung an Einzelpunkten aufgezeigt. Dies betrifft jedoch nur Details und stellt keine der getroffenen Regelungen generell infrage. Vorgeschlagene Maßnahmen betreffen beispielsweise die Umordnung einzelner Stellplätze in nur gering ausgelasteten Bereichen der Zone II zu Bewohnerparkplätzen und Vorschläge zur Minderung/ Beseitigung von Fehlnutzungen in Einzelbereichen (z.B. Parkplatz Volkshochschule und Bereich der Seeperle). Darüber hinaus wird eine laufende weitere Beobachtung empfohlen, was vor allem anhand der Statistik der Parkscheinverkäufe auch mit vergleichsweise geringem Aufwand möglich ist.

Weiterführende Anforderungen sind im Südbereich der Altstadt insbesondere an der Turmstraße vorhanden. Vor allem die Schaffung von Ausweichflächen für Beschäftigte und die Neuordnung des Parkens an der Turmstraße mit der Zielstellung der Schaffung/ Erhaltung einer größeren Parkraumkapazität, die zukünftig in die finanzielle Bewirtschaftung einzubeziehen ist, wäre hier zu benennen. Dieses stellt jedoch eine Aufgabe erheblicher Tragweite dar, deren Umsetzung von verschiedenen Faktoren abhängig ist.

Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabenstellung	1
2.	Derzeitiger Zustand	3
2.1	Wirkungen des Parkraumkonzeptes	3
2.2	Stellplatzbilanz	4
2.3	Maßnahmen aus der Zwischenevaluierung	5
3.	Erhebungen der Hauptevaluierung	6
3.1	Zählungen im ruhenden Verkehr	6
3.2	Kennzeichenerfassung der abgestellten Fahrzeuge	6
3.3	Befragung der Parkplatznutzer im September 2013	6
3.4	Auswertungen der Parkscheinautomaten und Schrankenautomaten	8
4.	Ergebnisse der Erhebungen	9
4.1	Finanziell bewirtschaftete Stellplätze in Zone 1	9
4.2	Finanziell bewirtschaftete Stellplätze in Zone 2	11
4.3	Bewohnerstellplätze in den Bewohnerparkbereichen A und B	12
4.4	Bewirtschaftete Parkplätze an der Peripherie	13
4.5	Unbewirtschaftete Parkplätze an der Peripherie	16
4.6	Sonstige Stellplätze an der Peripherie	19
5.	Erkenntnisse aus den Erhebungen	21
5.1	Aussagen zu den einzelnen Parkplätzen und Bewirtschaftungsformen	21
5.2	Vergleich mit dem Vorher-Zustand	24
5.3	Vergleich mit den Ergebnissen der Zwischenevaluierung	25
5.4	Bewertung der Maßnahmen der Zwischenevaluierung	27
5.5	Einnahmen aus verkauften Parkscheinen im Jahresverlauf	28
6.	Ableitung von Maßnahmevorschlägen	31

1. Aufgabenstellung

Für die Altstadt von Wismar wurde ein Konzept für die Neuordnung des Ruhenden Verkehrs erarbeitet, welches in den vergangenen Monaten schon in großen Teilen umgesetzt wurde und in den kommenden Jahren sukzessive weiter ausgebaut werden soll. Die Neuordnung war durch vergleichsweise umfangreiche Umstellungen gekennzeichnet. So wurden eine flächen-deckende Bewirtschaftung der Innenstadt eingeführt (Bewohnerparken und finanzielle Bewirt-schaftung) und neue Parkplätze an der Peripherie der Altstadt in Betrieb genommen. Nach der Umsetzung der Maßnahmen wurden in einer ersten Evaluierungsstufe Anpassungen der Be-wirtschaftung vorgenommen, um den zuvor formulierten Zielvorstellungen bestmöglich zu ent-sprechen.

Mit der Hauptevaluierung soll die Leistungsfähigkeit des Systems Ruhender Verkehr auch unter den Bedingungen der urlaubssaisonalen, erhöhten Nachfrage gegenüber der Nebensaison ge-prüft werden.

Weitere Evaluierungsschritte sollten folgen, wenn der Parkplatz Turmstraße in die Bewirtschaf-tung einbezogen wird. Darüber hinaus sollten in weiteren Schritten auch die Auswirkungen auf die weiter außen gelegenen Parkplätze (bestehende wie neue) erfasst werden, um planerische Schlussfolgerungen abzuleiten und ggf. ungewollten Effekten gegensteuern zu können.

Im vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse der Hauptevaluierung dargestellt, dabei auch die Wirkung der Maßnahmen der 1. Evaluierung geprüft und daraus ableitend Vorschläge für die weitere Optimierung des Parkraumkonzeptes herausgearbeitet. Dabei ist ein Augenmerk auch darauf zu richten, dass die finanziellen Grundlagen für die weiteren Entwicklungen des Systems Ruhender Verkehr erhalten bleiben.

Bevor auf die Ergebnisse der Evaluierung eingegangen wird, ist grundsätzlich Folgendes an-zumerken:

- ➔ Mit dem Beschluss vom Mai 2012 wurde ein Konzept zum Ruhenden Verkehr beschlossen, das nur in seiner Gesamtheit funktioniert und finanziell auf stabilen Füßen steht. Es ist zu beachten, dass es ggf. in einzelnen Detailpunkten andere Lösungsmöglichkeiten und auch Ansichten gibt. Werden in der Evaluierung nur Einzelmaßnahmen herausgelöst ohne die Gesamtzusammenhänge zu beachten, kann dies zu kontraproduktiven Effekten führen.
- ➔ Das Konzept wurde auf der Grundlage der bestehenden Ausgangssituation in Wismar erar-beitete und basiert auf Erfahrungen mit anderen, vergleichbaren Städten. Dabei wurde auf Besonderheiten der Stadt Wismar eingegangen.

Einer dieser Punkte, die Wismar von anderen Städten unterscheidet, ist der besondere Status der UNSECO-Weltkulturerbestadt und den damit verbundenen „Forderungen“ und Zielen die an diesen Titel gebunden sind. Der Managementplan Altstadt beinhaltet insbesondere:

- Sukzessive Verlagerung der Langzeitparker aus dem unmittelbaren Altstadtbereich.
- Reduzierung des Parksuchverkehrs durch Schaffung eines ausreichenden Angebotes an Parkmöglichkeiten für Kurzzeitparkbedürfnisse des Einkaufs- und Lieferverkehrs.
- Weitgehende Beruhigung (Befreiung vom Parksuchverkehr) in Bereichen mit ausgeprägter Wohnstruktur sowie touristischen Anziehungspunkten.

Diese Punkte waren bei der Erarbeitung des Konzeptes Ruhender Verkehr eine maßgebliche Grundlage und werden in den Leitlinien des Parkraumkonzeptes, welches am 26.05.2011 beschlossen wurde, entsprechend berücksichtigt.

1. Stärkere Öffnung der Altstadt für Kunden und Besucher
2. Verbesserung der Angebote für Touristen
3. Parken der Anwohner über spezifische Regelungen sichern
4. Beschäftigte auf noch akzeptablen externen Standorten konzentrieren – verlagern statt verdrängen

Die Evaluierung verfolgt das Ziel bei ggf. auftretenden ungünstigen Effekten in einzelnen Detailpunkten nachzujustieren. Dazu dienen in erster Linie die Erkenntnisse, die nach der Umsetzung gewonnen wurden. Allerdings muss klar benannt werden, dass eine Zeit von bis zu einigen Monaten vergehen kann, bis sich Gewohnheiten durch neue Bedingungen ändern und angenommen werden, selbst wenn sich für die „Betroffenen“ ein ausschließlicher Positiv-Effekt ergibt. Dies zeigen die Erfahrungen aus anderen Städten und Untersuchungen sehr deutlich.

Eine schnelle und vielleicht unüberlegte Änderung eines oder mehrerer Punkte kann zu umfassenden, nicht vorhersehbaren Konsequenzen führen. Aus diesem Grund sollten vor der Anpassung die Ergebnisse der Evaluierung vorliegen, Lösungsvorschläge daraus erarbeitet und u. a. nach folgenden entscheidenden Kriterien bewertet werden:

- a) Einhaltung der Ziele der Stadtentwicklung und Berücksichtigung der Anforderungen aus dem UNESCO-Weltkulturerbe
- b) Umsetzung der im Konzept Ruhender Verkehr formulierten und beschlossenen Ziele
- b) Einhaltung gesetzlicher Vorgaben/ Richtlinien
- c) Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems (fließender und ruhender Verkehr)
- d) Finanzierbarkeit des Gesamtsystems Ruhender Verkehr (Personalaufwand, Investitions- und laufende Kosten) – das System des Ruhenden Verkehrs muss in sich funktionieren

2. Derzeitiger Zustand

2.1 Wirkungen des Parkraumkonzeptes

Mit der Umsetzung des Parkraumkonzeptes haben sich die Bedingungen aller Nutzergruppen geändert und teilweise deutlich verbessert.

Den **Bewohnern** stehen tagsüber Stellplätze ausschließlich zur eigenen Nutzung – also ohne Konkurrenz mit anderen Nutzergruppen, wie Kunden und Touristen zur Verfügung. In Straßen mit überwiegend wohnbaulichen Charakter wurde das öffentliche Parken weitgehend beseitigt und Bewohnerparken eingerichtet. Damit kommt es zu einer deutlichen Verringerung des Parksuchverkehrs und einer Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität. In den Abendstunden haben die Bewohner weiterhin die Möglichkeit auf einem Großteil der bewirtschafteten Stellplätze kostenfrei zu parken. Voraussetzung ist lediglich der Besitz eines Bewohnerparkausweises.

Kunden/ Besuchern und Gästen können aufgrund der finanziellen Bewirtschaftung freie Stellplätze zielnah angeboten werden, da Dauerparker diese Stellplätze nicht mehr belegen. Mit Ausnahme des Marktes und seines engeren Umfeldes sind freie Stellplätze zu jeder Tageszeit verfügbar. Mit der Festlegung der Mindestparkdauer von 20/ 30 min wird die Möglichkeit geschaffen, für kurze Erledigungen auch mit einer geringen Parkgebühr zu parken. Dabei wurde die Bewirtschaftung verständlich und nicht zu kleinteilig gestaltet.

Touristen finden auf den bewirtschafteten Parkplätzen am Altstadtrand einen bezahlbaren Stellplatz – auch für lange Aufenthalte. Das in diesem Jahr überarbeitete Parkleitsystem führt die Nutzer zu den entsprechenden Parkplätzen.

Für die **Beschäftigten** wurden zusätzlich zu den bereits bestehenden Parkplätzen weitere ca. 220 kostenfreie Stellplätze geschaffen (Parkplätze Schiffbauerdamm und Wallgärten). Damit stehen den Beschäftigten Stellplätze in zumutbarer Entfernung zur Verfügung. Die Straßenräume im Altstadtbereich sind hingegen nicht mehr nutzbar (bzw. nur im Rahmen der Gebührenregelungen). Ein weiteres Angebot, welches insbesondere für die Beschäftigten der Altstadt geschaffen wurde, ist die verringerte Tagesgebühr von 1,00 EUR auf dem Parkplatz Altstadt/ Bahnhof/ ZOB. Mit diesem Angebot können altstadtnah Stellplätze angeboten werden, deren Konditionen für Beschäftigte durchaus zumutbar sind.

2.2 Stellplatzbilanz

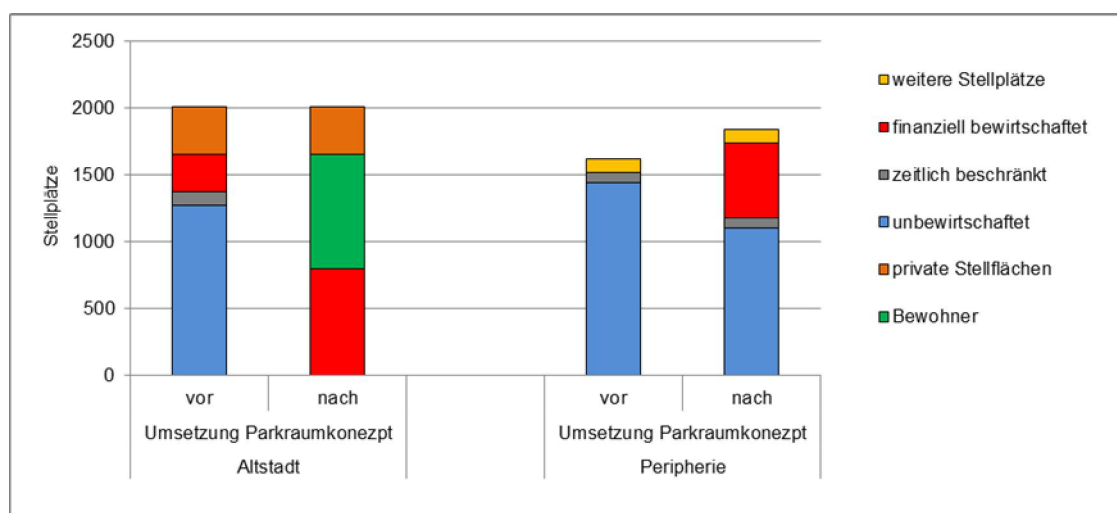
An der Stellplatzbilanz hat sich seit der Umsetzung des beschlossenen Parkraumkonzeptes im Oktober 2012 nur wenig geändert. Im Folgenden wird das Parkraumangebot der Altstadt und an der Peripherie kurz beschrieben.

Innerhalb der Altstadt stehen 1.650 Stellplätze im Straßenraum, zzgl. ca. 400 Stellplätze in Parkhäusern und auf privaten Grundstücken zur Verfügung. Dabei handelt es sich ausschließlich um finanziell bewirtschaftete Stellplätze (ca. 800) und Bewohnerstellplätze (850). Die 850 Bewohnerstellplätze wurden zwei Bewohnerparkbereichen (A – Nord und B – Süd) zugeordnet. Ab 17.00 Uhr bis zum Bewirtschaftungsbeginn (9.00 Uhr) und an den Wochenenden können die Bewohner (mit Parkausweis) auf allen Stellplätzen der Altstadt innerhalb ihres Parkbereiches kostenfrei parken.

An der Peripherie gibt es derzeit weitere 1.840 Stellplätze. Davon:

- ca. 560 finanziell bewirtschaftete auf 4 Parkplätzen im Norden der Altstadt (Altstadt/ Westhafen, Altstadt/ Hafen, Altstadt/ Bahnhof/ ZOB, Zeughaus)
- ca. 80 zeitlich bewirtschaftete auf 3 altstadtrelevanten Parkplätzen (Zeughaus, Seeperle, Volkshochschule)
- ca. 1.100 auf 8 Parkplätzen, zzgl. der Stellplätze an der Seeperle
- 2 Parkplätze (Zeughaus und Volkshochschule) haben eine geteilte Bewirtschaftung
- weitere ca. 100 Stellplätze in den Straßenräumen im Bereich der Häfen

Die Änderungen der Parkraumbewirtschaftung im Vergleich zum Zeitpunkt vor/ nach Umsetzung des Parkraumkonzeptes sind in folgender Grafik dargestellt.



Grafik 1: Vergleich Parkraumangebot und -bewirtschaftung in der Altstadt Wismar im Vergleich vor und nach Umsetzung des Parkraumkonzeptes

Die Stellplätze werden 4 Zonen zugeordnet. Die beiden Zonen 1 und 2 liegen innerhalb der Altstadt. Bei den Zonen 1 – 3 handelt es sich um die Zonen mit bewirtschafteten Stellplätzen. Die gebührenpflichtige Zeit ist in allen Zonen Montag – Sonntag 9 bis 19 Uhr, wobei das Parken für Bewohner mit Bewohnerparkausweis ab 17 Uhr und an Wochenenden frei ist.

Folgende Gebühren werden erhoben:

- Zone 1: 0,50 EUR/ 20 min = 1,50 EUR/ h, Höchstparkdauer: 180 min
- Zone 2: 0,50 EUR/ 30 min = 1,00 EUR/ h, Höchstparkdauer: 240 min
- Zone 3: 0,50 EUR/ 30 min = 1,00 EUR/ h, Tagesticket: 4,00 EUR (Parkplätze Altstadt/ Hafen und Altstadt/ Westhafen) bzw. 1,00 EUR (Altstadt/ Bahnhof/ ZOB), keine Parkzeitbeschränkung
- Zone 4: keine Parkgebühr, keine Parkdauerbegrenzung

2.3 Maßnahmen aus der Zwischenevaluierung

Mit der Zwischenevaluierung wurden, ausgehend von den durchgeführten Analysen, Maßnahmen entwickelt, die eine weitere Verbesserung des Gesamtsystems Ruhender Verkehr mit sich bringen. Mit geringen Änderungen zu den Vorschlägen wurden folgende Maßnahmen im II. Quartal 2013 umgesetzt:

- Erweiterung der Zonenabgrenzung nach Osten zur Einbeziehung der Wohnhäuser in der Bauhofstraße 7, 9, 11, 13 und 15
- Zuordnung der Stellplätze in den verkehrsberuhigten Bereichen Lübsche Straße und Dankwartstraße zu Zone 1 – Erweiterung der Zone 1 um diese Bereiche
- 1,00 EUR-Tagesticket auf dem Parkplatz Altstadt/ Bahnhof/ ZOB
- zeitliche Beschränkung (max. Parkdauer 120 min mit Parkuhr) der öffentlichen Stellplätze im Bereich an der Seeperle
- Ergänzung/ Anpassung statisches Parkleitsystem

Die Ergebnisse des 1. Evaluierungsschrittes (Analysen und Maßnahmenvorschläge) wurden umfangreich diskutiert und in einem separaten Erläuterungsbericht dargelegt.

3. Erhebungen der Hauptevaluierung

3.1 Zählungen im ruhenden Verkehr

Im Juli 2013 wurden die Erhebungen für die 2. Evaluierungsstufe durchgeführt. Es wurde ein Zeitpunkt mit einer sehr hohen touristischen Nachfrage gewählt – Ferienzeit in den meisten Bundesländern (außer Bayern und Baden-Württemberg) sowie in den skandinavischen Nachbarländern. Im Zeitraum von Dienstag, 16.07. – Samstag, 20.07.2013 wurden umfangreiche Zählungen im Ruhenden Verkehr in den Straßenräumen der Altstadt und auf den unbeschränkten peripheren Parkplätzen durchgeführt. Zwischen 6.00 bis 21.00 Uhr wurden in Intervallen von einer Stunde alle abgestellten Fahrzeuge gezählt.

Während der Erhebungen zur Evaluierung gab es Einschränkungen durch Baumaßnahmen an der Scheuerstraße und der ABC-Straße mit umliegenden Straßenräumen. Nach Fertigstellung dieser Maßnahmen stehen insgesamt ca. 40 Stellplätze mehr zur Verfügung.

Zielstellung der Zählung war die Erfassung der räumlich differenzierten Auslastung des Parkraumes.

3.2 Kennzeichenerfassung der abgestellten Fahrzeuge

Des Weiteren erfolgte im Juli 2013 die Erfassung der Kennzeichen (Kreiskennzeichen und Ziffern) der parkenden Fahrzeuge auf den unbewirtschafteten peripheren Parkplätzen (Schiffbauerdamm, Kopenhagener Straße, Weidendamm, Poeler Straße und Turmstraße) sowie auf dem Parkplatz Altstadt/ Bahnhof/ ZOB. Zielstellung der Kennzeichenerfassung war es insbesondere, aus der Dauer und zeitlichen Verteilung der Parkvorgänge maßgebliche Rückschlüsse auf die Nutzerstrukturen zu ziehen.

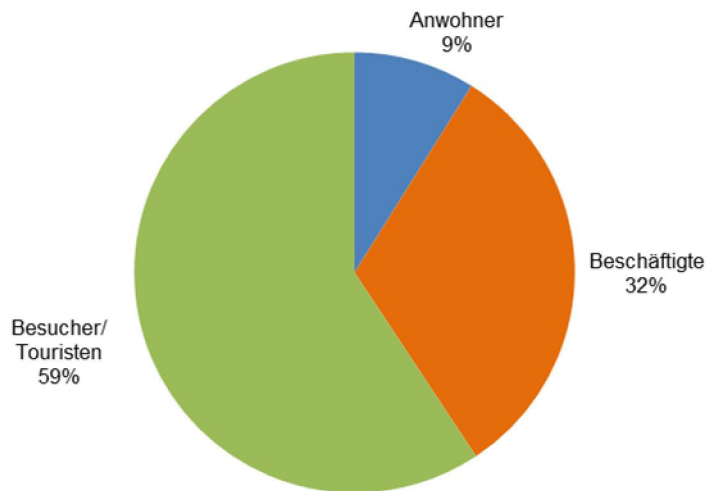
3.3 Befragung der Parkplatznutzer im September 2013

Im September 2013 wurden Befragungen der Parkplatz-Nutzer auf den Parkplätzen Schiffbauerdamm, Turmstraße und Altstadt/ Bahnhof/ ZOB durchgeführt. Hier wurde nach Nutzergruppen (Bewohner, Gäste, Touristen, Beschäftigte etc.) unterschieden sowie die Parkdauer, Nutzungshäufigkeit des Parkplatzes, Aussagen zur Parkplatzsuche sowie nutzergruppenspezifische Belange erfragt. Zielstellung der Befragung war es, die Struktur der Nutzergruppen (Beschäftigte, Touristen und Gäste sowie Bewohner der Altstadt) besser einschätzen zu können und ein Feedback hinsichtlich der generellen Parkraumsituation nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung zu erhalten.

Sind Sie heute in der Altstadt als...:		
<input type="checkbox"/> Bewohner der Altstadt	<input type="checkbox"/> Beschäftigter der Altstadt (auch Geschäftsinhaber)	<input type="checkbox"/> Tourist/ Besucher/ Gast der Altstadt bzw. zu Erledigungen/ Einkauf
Seit wann haben Sie Ihr Fahrzeug hier geparkt?		
<input type="checkbox"/> seit heute Uhrzeit: ____:____ Uhr <input type="checkbox"/> seit gestern <input type="checkbox"/> seit dem Wochenende <input type="checkbox"/> seit 1 Woche und länger		
Wann verlassen Sie den Parkplatz wieder?		
Wochentag bzw. Datum: _____ Uhrzeit: ____:____ Uhr		
Haben Sie den Stellplatz direkt gefunden?		
<input type="checkbox"/> ja, ich bin direkt hergekommen, der Stellplatz war frei <input type="checkbox"/> nein, ich habe länger auf diesem Parkplatz einen Stellplatz gesucht <input type="checkbox"/> ich habe vorher auf einem anderen Parkplatz nach einem Stellplatz gesucht		
Bewohner der Altstadt	Haben Sie in der Altstadt von Wismar Ihren ...	
	<input type="checkbox"/> Hauptwohnsitz <input type="checkbox"/> Nebenwohnsitz	
	Sind Sie im Besitz eines Bewohnerparkausweises?	
	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
Wie häufig nutzen Sie diesen Parkplatz?		
<input type="checkbox"/> nur in Ausnahmen <input type="checkbox"/> mehrmals monatl. <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentl. <input type="checkbox"/> (fast) täglich		
Beschäftigter der Altstadt	Leben Sie zurzeit ...	
	<input type="checkbox"/> in der Stadt Wismar <input type="checkbox"/> im Landkreis Norwestmecklenburg <input type="checkbox"/> andere Region	
	Wie häufig nutzen Sie diesen Parkplatz?	
	<input type="checkbox"/> nur in Ausnahmen <input type="checkbox"/> mehrmals monatl. <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentl. <input type="checkbox"/> (fast) täglich	
In welcher Straße ist Ihr Arbeitsplatz? _____		
Besucher/ Tourist/ zur Erledigung	Leben Sie in der Region (Stadt Wismar oder Umland) ...	
	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
	Sind Sie Tourist mit Unterkunft...	
	<input type="checkbox"/> in der Altstadt Wismar <input type="checkbox"/> woanders in Wismar <input type="checkbox"/> in der Region <input type="checkbox"/> Tagestourist ohne Übernachtung in Stadt od. Region	
Wie häufig besuchen Sie die Altstadt Wismar?		
<input type="checkbox"/> max. 1-2x monatl. <input type="checkbox"/> wöchentlich <input type="checkbox"/> mehrmals wöchentlich <input type="checkbox"/> (fast) täglich		

Grafik 2: Fragebogen für Parkplatznutzer

Bei der Befragung konnten 55 Nutzer am Parkplatz Altstadt/ Bahnhof/ ZOB interviewt werden, 62 Nutzer am Parkplatz Schiffbauerdamm und 141 Nutzer am Parkplatz Altstadt/ Turmstraße. Über die Zufriedenheit mit dem Wismarer Parkraumkonzept haben Touristen sich ausschließlich positiv geäußert – lediglich das Fehlen einer frühzeitigen Information zum Auslastungsgrad der einzelnen Parkplätze bzw. der Stellplatzverfügbarkeit wurden bemängelt. Beschäftigte waren überwiegend zufrieden. Bewohner äußerten sich eher negativ über das neue System, dabei ist zu beachten, dass die Mehrzahl der befragten Bewohner keinen Bewohnerparkausweis besaß.



Grafik 3: Verteilung der Befragten nach Nutzergruppen

Hinzuweisen ist darauf, dass die Antwortbereitschaft nicht die tatsächliche Nutzerstruktur der Parkplätze widerspiegelt. Aufgrund der zeitlichen Verteilung der Parkraumnachfrage sind Besucher und Touristen überproportional in der Stichprobe vertreten.

Auf einzelne Parkplätze bezogene Ergebnisse der Befragung werden im Kapitel 4 erläutert.

3.4 Auswertungen der Parkscheinautomaten und Schrankenautomaten

Ergänzend zu den Vor-Ort-Erhebungen erfolgten Auswertungen der Parkscheinautomaten und Kassensysteme hinsichtlich der Anzahl der verkauften Tickets einschließlich ihrer Geltungsdauer sowie dem Tagesverlauf. Diese Auswertungen zeigen eine Tendenz auf, die die Entwicklung der Parkraumnachfrage bis in die verkehrlich stark nachgefragten Monate widerspiegelt. Für die Zwischenevaluierung wurden die Parkscheinverkäufe zwischen 1. Mai und 15. Juli 2013 ausgewertet.

4. Ergebnisse der Erhebungen

4.1 Finanziell bewirtschaftete Stellplätze in Zone 1

Ergebnisse aus der Erhebung im Tagesverlauf

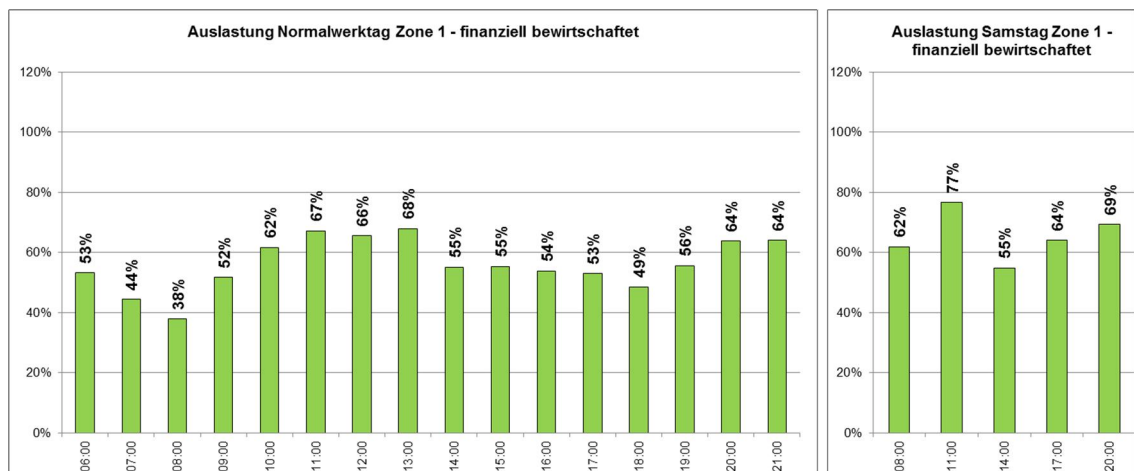
- Der Markt als zentraler Punkt der Altstadt ist zwischen 9:00 und 15:00 Uhr immer voll ausgelastet, teilweise stehen hier Fahrzeuge regelwidrig – auch auf nicht dafür vorgesehenen Flächen im Straßenraum des Marktes, so dass die Auslastung des Marktes über 100 % erreicht. Auch zu anderen Tageszeiten und am Wochenende erreicht der Markt eine hohe Auslastung mit über 70 – 80 %, am Wochenende sogar mit teilweise über 90 %.
- Die Auslastung der Stellplätze auf der Großschmiedestraße, Mecklenburger Straße (inkl. Parkplatz) und auf dem St.-Marienkirchhof ist ab 10:00 Uhr – mit Eintreffen der Kunden und Besucher der Altstadt – als sehr hoch einzuschätzen. Es werden Werte von teilweise über 90 % erreicht. Während der Parkplatz Mecklenburger Straße und die Stellplätze auf dem St.-Marienkirchhof bis 17:00 Uhr dieses Auslastungs-Niveau behalten, liegt in den anderen benannten Straßenabschnitten die Auslastung ab dem frühen Nachmittag bei Werten um 60 – 70 %. Auch am Wochenende werden auf den benannten Stellplätzen Auslastungen von teilweise über 90 % erreicht.
- Im verkehrsberuhigten Bereich der Dankwartstraße beträgt die Auslastung zwischen 50 – 75 %, am Wochenende ist diese höher und liegt bei bis zu 90 %.
- Nördlich der Fußgängerzone (Breite Straße, Bademutterstraße, Gerberstraße) sowie im verkehrsberuhigten Bereich der Lübschen Straße sind die bewirtschafteten Stellplätze deutlich geringer nachgefragt. Lediglich in der Bademutterstraße erreicht die Auslastung im Tagesverlauf mehr als 50 %. Dies ist sicherlich auch mit der schlechteren Anbindung der Bereiche an den Altstadtring zu erklären. Am Wochenende ist die Auslastung in den nördlich der Fußgängerzone liegenden Straßen zwar deutlich höher, allerdings beträgt der Anteil der Bewohner hier 90 %.

Ergebnisse aus der Erhebung im Tagesrandbereich

- In den Tagesrandbereichen ab 17:00 Uhr sind die Stellplätze in der Bademutterstraße und später ab ca. 19:00 Uhr auch in der Gerberstraße, Breite Straße und im verkehrsberuhigten Bereich der Lübschen Straße zu mehr als 75 % ausgelastet, etwa 90 % davon sind Bewohnerfahrzeuge
- In den Straßen südlich der Fußgängerzone, in denen ab 17:00 Uhr Bewohnerparken möglich ist, liegt die Auslastung der öffentlichen Stellplätze in den Tagesrandbereichen bei ca. 60 %, auch hier werden sie ab 17:00 Uhr teilweise (ca. 60 – 80 %) durch Bewohnerfahrzeuge belegt.

- Der Anteil der parkenden Bewohnerfahrzeuge nimmt mit fortschreitender Abendzeit weiter zu. Da ab 19:00 Uhr auf diesen Stellplätzen das Parken kostenfrei ist, kann nicht mehr eingeschätzt werden, welchen Anteil das Bewohnerparken dann ausmacht.

In der folgenden Grafik ist die Auslastung der finanziell bewirtschafteten Stellplätze in der Zone 1 dargestellt.



Grafik 4: Auslastung der finanziell bewirtschafteten Bereiche in Zone 1 an einem Normalwerktag bzw. Samstag

Auswertungen aus den Parkscheinverkäufen in Zone 1

- Die Anzahl der Parkscheinverkäufe in Zone 1 ist seit Einführung des Parkraumkonzepts relativ stabil und beträgt derzeit zwischen 36.000 – 38.000 Tickets pro Monat, wobei im Juli mit Beginn der Ferien- und Urlaubssaison ein weiterer Anstieg der Parkscheinverkäufe zu verzeichnen war.
- Die ermittelte Auslastung spiegelt sich auch in den Parkscheinverkäufen wider. Die meisten Tickets (ca. 10.000 pro Monat) wurden am Markt verkauft, gefolgt vom Parkplatz Mecklenburger Straße (ca. 6.600 pro Monat), St. Marienkirchhof (ca. 3.900 pro Monat) und dem Parkplatz vor St. Marien (3.300 pro Monat). Auch hier hat sich das Bild im Vergleich zu der vorigen Evaluierungsstufe nur marginal geändert.
- In den Straßen nördlich der Fußgängerzone erfolgten weniger Parkscheinverkäufe (monatlich ca. 550 in der Gerberstraße; ca. 1.100 im westlichen Bereich der Lübschen Straße).
- Die meisten Parkscheinverkäufe erfolgen wochentags. Am Samstag werden ca. 2/3 der Parkscheine verkauft, wie im Vergleich zu einem durchschnittlichen Wochentag, am Sonntag 30 %. Es werden an einem durchschnittlichen Sonntag in der Zone 1 Einnahmen von ca. 1.000 EUR erzielt.

- Die meisten Parkscheine wurden in der Stundengruppe 10:00 und 11:00 Uhr verkauft – Hauptankunftszeit der Besucher und Gäste der Altstadt. Danach gehen die Parkscheinvverkäufe zurück. In der Stundengruppe 18:00 – 19:00 Uhr werden immer noch Tickets für monatlich durchschnittlich 1.000 EUR verkauft, Rechnet man die Parkscheine aus vorherigen Stundengruppen dazu, die für die Zeit 18:00 – 19.00 Uhr mit gelöst wurden, ergeben sich für diese Stundengruppe monatliche Einnahmen in Zone 1 von ca. 1.500 EUR.
- Etwa 60 % aller Parktickets wurden für Parkauern von bis zu 1 Stunde gekauft, 20 % der Einnahmen durch Parkscheine mit einer Parkdauer von bis zu 20 min, die durchschnittliche bezahlte Parkzeit beträgt etwas mehr als 1 Stunde.

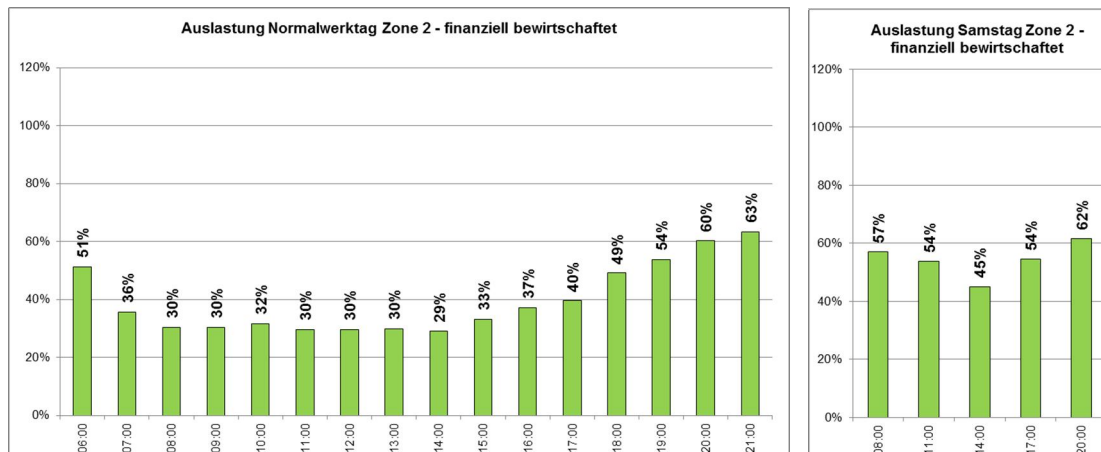
4.2 Finanziell bewirtschaftete Stellplätze in Zone 2

Ergebnisse aus der Erhebung im Tagesverlauf

- Die Stellplätze in der Zone 2 haben eine geringere Auslastung, sie liegen auch entfernter zu den zentralen Zielen der Altstadt. Lediglich in der Mühlenstraße liegt die Auslastung im Tagesverlauf bei ca. 60 %.
- In den Straßenzügen Am Schilde, Lübsche Straße West und Papenstraße werden im Tagesverlauf etwa 50 % Auslastung erreicht, bei allen anderen Straßen liegt diese noch darunter.
- Sehr geringe Auslastungen mit unter 25 % im Tagesverlauf weisen die Straßen Spiegelberg, Baustraße, Dankwartstraße und die südliche Papenstraße auf.
- Am Wochenende liegt die Auslastung in den meisten Straßen bei über 50 %, in den Straßen Hinter dem Chor und Scheuerstraße sogar bis zu 100 %. Dabei ist zu beachten, dass mehr als 2/3 aller parkenden Fahrzeuge dem Bewohnerparken zuzuordnen sind.

Ergebnisse aus der Erhebung im Tagesrandbereich

- Ein ähnliches Bild zeigt sich auch in den Tagesrandbereichen. Ab ca. 18:00 Uhr nimmt die Auslastung deutlich zu und erreicht in den Straßen Mühlenstraße, Hinter dem Chor und Scheuerstraße sogar bis zu 100 %.
- Dabei ist zu beobachten, dass der Anteil der Bewohnerfahrzeuge – anders als in Zone 1 – bereits ab 17:00 Uhr sehr hoch ist und ca. 90 % der Fahrzeuge ausmacht.
- Ab 19:00 Uhr kann der Anteil der Bewohner nicht mehr abgeleitet werden, da ab dieser Zeit das Parken für alle Nutzer kostenfrei ist.



Grafik 5: Auslastung der finanziell bewirtschafteten Bereiche in Zone 2 an einem Normalwerktag bzw. Samstag

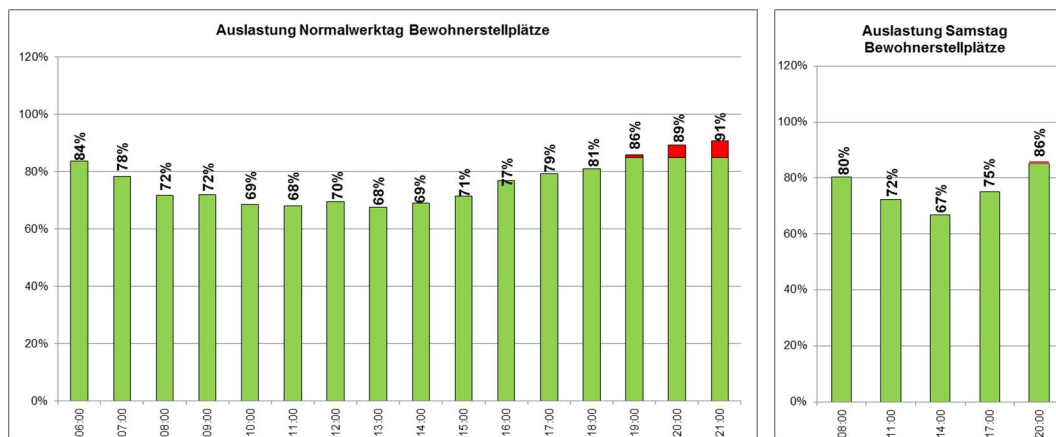
Auswertungen aus den Parkscheinverkäufen in Zone 2

- Die geringere Auslastung zeigt sich auch in den Parkscheinverkäufen. Mit ca. 1.400 verkauften Parkscheinen pro Monat stehen am Ziegenmarkt und an der Lübschen Straße die am meisten frequentierten Parkscheinautomaten. Ebenfalls über 1.000 Parkscheine pro Monat wurden Am Schilde, Hinter dem Chor und in der Mühlenstraße verkauft.
- Deutlich weniger Tickets (monatlich weniger als 400) wurden in der Dankwartstraße, Abschnitten der Scheuerstraße, Claus-Jesup-Straße und Baustraße gelöst.
- Die Parkdauern in Zone 2 sind deutlich höher als in Zone 1. Hier werden nur ca. 40 % aller Tickets für Parkdauern von bis zu 1 Stunde gelöst, die durchschnittlich bezahlte Zeit beträgt in Zone 2 1 Std. 45 min.

4.3 Bewohnerstellplätze in den Bewohnerparkbereichen A und B

- Die Auslastung der Stellplätze unterscheidet sich zwischen den Bewohnerparkbereichen kaum. Im Tagesverlauf sind ca. 70 % der Bewohnerparkbereiche belegt.
- Allerdings sind deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Straßenräumen zu erkennen.
- Sehr hohe Auslastungen, teilweise auch Überlastungen über den gesamten Tagesverlauf konnten in der Böttcherstraße, Speicherstraße, Frische Grube und Krönkenhagen im Bewohnerparkbereich A sowie auf den Bewohnerstellplätzen an der St. Marien-Kirche, am Badstaven und in der Bliedenstraße im Bereich B ermittelt werden.
- Die geringsten Auslastungen mit unter 60 % im Tagesverlauf haben die Claus-Jesup-Straße, Weberstraße und Neustadt im Bereich A und die Lübsche Straße Ost im Bereich Süd.
- In den anderen Straßen sind Reserven von bis zu 30 % zu verzeichnen.

- In den Tagesrandbereichen und am Wochenende liegt die Auslastung bei über 80 %, in einigen Straßenzügen bei 100 %.
- Allerdings sind auf den bewirtschafteten Stellplätzen einiger Straßen der Zonen 1 und 2, die in den Abendstunden durch Bewohner mit Bewohnerparkausweis kostenfrei genutzt werden können, stets noch Reserven vorhanden, so dass Bewohner hier noch freie Stellplätze auch zu diesen Zeiten vorfinden.



Grafik 6: Auslastung der Bewohnerstellplätze in der Altstadt an einem Normalwerktag bzw. Samstag

4.4 Bewirtschaftete Parkplätze an der Peripherie

Parkplatz Altstadt/ Westhafen

- Dieser Parkplatz wird finanziell bewirtschaftet. Hier werden Gebühren in Höhe von 0,50 EUR/ 30 min, ab einer Parkdauer von 4 Stunden ein Tagesticket von 4,00 EUR fällig.
- Eine Auslastungserfassung wurde an dem Parkplatz nicht durchgeführt. Damit können nur sehr eingeschränkte Aussagen zur Auslastung Rahmen getroffen werden. Allerdings konnte anhand der Auswertung der Parkscheinverkäufe ermittelt werden, dass monatlich etwas mehr als 10.000 Parkvorgänge auf diesem Parkplatz durchgeführt werden.
- Der Parkplatz ist allerdings sehr unterschiedlich nachgefragt. In den ausgewerteten Monaten liegen die täglichen Einnahmen zwischen 250 EUR und 1.800 EUR.
- Dabei ist zu erkennen, dass die Wochenenden den stärksten Schwankungen unterliegen, hier aber auch die höchsten Nachfragen im Wochenverlauf zu verzeichnen sind.
- An den Wochentagen ist das Bild relativ ausgeglichen. Hier betragen die Einnahmen pro Tag meist zwischen 500 und 800 EUR, nur selten darunter oder darüber.
- Interessant ist, dass lediglich ca. 15 % aller Parkvorgänge länger als 4 Stunden andauern und damit ein Tages- oder Mehrtagesticket zum Tragen kommt.
- Mehr als die Hälfte aller Parkvorgänge vollzieht sich in einem Zeitraum von bis zu 2 Stunden.
- Die meisten Parkvorgänge beginnen in der Zeit 9.00 – 11:00 Uhr.

Parkplatz Altstadt/ Hafen

- Auch dieser Parkplatz wird finanziell bewirtschaftet (0,50 EUR/ 30 min, ab einer Parkdauer von 4 Stunden: Tagesticket von 4,00 EUR).
- Eine Auslastungserfassung wurde an dem Parkplatz nicht durchgeführt. Damit können Aussagen zur Auslastung nur in sehr eingeschränktem Rahmen getroffen werden.
- Auf diesem Parkplatz finden – auch aufgrund des geringeren Angebotes von ca. 110 Stellplätzen – deutlich weniger Parkvorgänge als auf dem Parkplatz Altstadt/ Westhafen statt – zwischen 4.000 – 5.200 Parkvorgänge wurden pro Monat durchgeführt.
- Zwar wird auch an diesem Parkplatz deutlich, dass die höchste Nachfrage am Wochenende zu verzeichnen ist, allerdings erreichen die Schwankungen und Abweichungen zu den Wochentagen nicht ein so hohes Ausmaß.
- In den ausgewerteten Monaten liegen die täglichen Einnahmen zwischen 150 EUR und 500 EUR, nur selten darüber oder darunter.
- Etwa die Hälfte aller Parkvorgänge dauern bis zu 2 Stunden, nur ca. 18 % länger als 4 Stunden (Tages-/ Mehrtagesticket).
- Die meisten Parkvorgänge beginnen in der Zeit 9.00 – 11:00 Uhr.

Parkplatz Altstadt/ Bahnhof/ ZOB

- Dieser Parkplatz ist finanziell bewirtschaftet. Allerdings wird für ein Tagesticket nur 1,00 EUR fällig.
- Der Parkplatz besteht aus 3 Teilflächen – ca. 85 Stellplätze direkt am ZOB, ca. 60 Stellplätze im Straßenraum und auf der Teilfläche an den Bahnschienen.
- In den Erhebungen wurde der Parkplatz direkt am Busbahnhof erfasst. Die straßenbegleitenden Stellflächen sowie die Stellflächen an den Bahnschienen wurden in den Erhebungen nicht mit berücksichtigt, da sie mit Realisierung des Tunnels unter den Bahnanlagen und der Umgestaltung der Flächen im nördlichen Bahnbereich voraussichtlich entfallen werden.
- Bei den Erhebungen im Juli 2013 wurde festgestellt, dass der Parkplatz in der Zeit zwischen 11:00 bis 14:00 Uhr mit über 80 % bis teilweise 100 % eine sehr gute Auslastung hat, nachts jedoch unter 20 %.
- Bis gegen 8:00 Uhr steigt die Auslastung auf knapp 50 % (ca. 40 Fahrzeuge) an. Diese Werte werden auch in der Zeit zwischen 14:00 bis 16:00 Uhr erreicht. Dies entspricht auch in etwa den Parkzeiten von Beschäftigten.
- Bei der Kennzeichenerhebung wurden ca. 50 % der Stellplätze des Parkplatzes direkt am ZOB erfasst. Dabei konnten 107 Parkvorgänge ausgewertet werden. In der Überlagerung mit der Kennzeichenauswertung kann konstatiert werden, dass etwa die Hälfte der zwischen 7:00 und 9:00 Uhr ankommenden Fahrzeuge zwischen 6 und 9 Stunden parken und somit den Beschäftigten zugeordnet werden kann.

- Die meisten Parkvorgänge beginnen zwischen 10:00 und 11:00 Uhr und dauern dann 1 bis 2 Stunden, was hier zur Nutzung eines Tagestickets führt. Etwa 8 % aller Parkvorgänge dauern weniger als 1 Stunde.
- Weiterhin wurde festgestellt, dass 90 % der nachts parkenden Fahrzeuge Wismarer Kennzeichen haben und somit überwiegend den Bewohnern zugeordnet werden können.
- In Summe über alle abgestellten Fahrzeuge kommen ca. 1/3 aus Wismar, 1/3 aus benachbarten Kreisen und 1/3 aus anderen Regionen.
- Auf den 85 Stellplätzen des direkt am ZOB liegenden Parkplatzes wurden in den ausgewerteten Monaten 900 – 1.600 Parkvorgänge monatlich durchgeführt, dabei verdoppelte sich die Zahl zwischen Mai und Juni beinahe.
- Auch auf diesem Parkplatz ist die höchste Nachfrage am Wochenende zu verzeichnen. Allerdings unterliegen die Parkvorgänge hier nicht so großen Schwankungen wie auf den anderen bereits betrachteten Parkplätzen.
- Bei der Befragung konnten 55 Nutzer interviewt werden. Aufgrund der Methodik der Befragung sind Touristen und Gäste überdurchschnittlich vertreten. Es kann aus der Befragung keine Aussage darüber getroffen werden, wie hoch der Anteil der Beschäftigten im Vergleich zu den abgestellten Fahrzeugen ist.
- Allerdings konnte aus der Befragung abgeleitet werden, dass der Großteil der Befragten Besucher und Gäste der Altstadt sind, 20 % der Befragten sind Beschäftigte, nur in Ausnahmen Tagestouristen oder Bewohner. Das heißt, der Parkplatz wird von Beschäftigten als Angebot zu den Gebühren von 1,00 EUR als Tagesticket gut angenommen.
- Die Beschäftigten haben ihren Arbeitsplatz überwiegend im nördlichen Teil der Altstadt. Dabei legen sie Wege zwischen Parkplatz und Arbeitsstätte von bis zu 600 m zurück. Ca. 60 % der Beschäftigten kommen aus Wismar selbst, 40 % aus dem angrenzenden Landkreis.
- Daraus kann erkannt werden, dass das Angebot des 1-EUR-Tagestickets von einigen Beschäftigten der Altstadt durchaus angenommen wird. Zu den Zeiten, in denen der Großteil der Beschäftigten den Arbeitsplatz aufsucht, bestehen noch erhebliche Reserven.
- Der Parkplatz wird allerdings auch von P+R-Kunden genutzt, die auf dem angebotenen Parkplatz keinen Stellplatz mehr gefunden haben.
- Alle Nutzer haben direkt einen Parkplatz gefunden, etwa 15 % kamen von einem anderen Parkplatz, der belegt war.
- Die Nutzer, die Gäste und Besucher sind, nutzen den Parkplatz mindestens einmal wöchentlich, eigentlich mehrmals pro Woche. Beschäftigte sind fast ausschließlich tägliche Nutzer.

4.5 Unbewirtschaftete Parkplätze an der Peripherie

Parkplatz Schiffbauerdamm

- Auf diesem Parkplatz stehen ca. 160 Stellplätze zur Verfügung.
- Diese sind über den gesamten Tagesverlauf und auch in den Tagesrandbereichen sehr hoch ausgelastet. Bereits um 6:00 Uhr beträgt die Auslastung über 80 % und bleibt den ganzen Tag auf diesem Niveau. Nutzer finden hier schwer einen Stellplatz.
- Am Wochenende beträgt die Auslastung ebenfalls über den gesamten Tagesverlauf um 80 %.
- Bei der Kennzeichenerhebung wurden ca. 50 % der Stellplätze erfasst. Dabei konnten 248 Parkvorgänge ausgewertet werden.
- Daraus konnte abgeleitet werden, dass etwa jedes 3. erfasste Fahrzeug auf dem Parkplatz den gesamten Tag und ggf. auch länger dort steht. Dabei handelt es sich bei ca. 1/3 der Kennzeichen um Wismarer, der Hälfte um Kennzeichen aus entfernten Regionen, und bei lediglich ca. 15 % um Kennzeichen aus der Region.
- Verlässt ein Fahrzeug den Parkplatz wird der freie Stellplatz innerhalb kurzer Zeit durch ein neues Fahrzeug belegt.
- Bei der Befragung konnten 62 Nutzer interviewt werden. Aufgrund der Methodik der Befragung ist die Zahl der Touristen und Gäste in der Stichprobe überproportional hoch. Nutzer, die länger als an dem Befragungstag auf dem Parkplatz parkten, konnten nicht in die Befragung einbezogen werden.
- Die Befragung hat gezeigt, dass von den Befragten 30 % Beschäftigte und ebenso viele Tagestouristen sind, etwa 15 % sind Bewohner, der Rest Kunden, Gäste und andere Touristen, die in der Altstadt übernachten.
- Die befragten Bewohner haben ihren Hauptwohnsitz in der Altstadt, etwa 30 % besitzen einen Bewohnerparkausweis, nutzen den Parkplatz aber auch regelmäßig mehrmals pro Woche.
- Die befragten Beschäftigten haben ihren Arbeitsplatz überwiegend im westlichen Teil der Altstadt und legen einen Weg vom Parkplatz zur Arbeitsstätte von bis zu 500 m zurück. Die Hälfte der Beschäftigten kommt aus der Hansestadt Wismar, die andere aus dem umliegenden Landkreis.
- Es ist festzustellen, dass sowohl Bewohner als auch Beschäftigte den Parkplatz mehrmals pro Woche bis täglich nutzen.

Parkplatz Kopenhagener Straße

- Auf diesem Parkplatz stehen 50 Stellplätze zur Verfügung.
- Diese sind über den gesamten Tagesverlauf und auch in den Tagesrandbereichen teilweise mit mehr als 100 % vollkommen ausgelastet. Es ist schwer auf diesem Parkplatz einen freien Stellplatz zu finden.

- Selbst am Wochenende beträgt die Auslastung noch fast 100 %.
- Bei der Kennzeichenerhebung wurden alle Stellplätze erfasst. Dabei konnten 120 Parkvorgänge ausgewertet werden.
- Aus der Kennzeichenerhebung konnte abgeleitet werden, dass etwa die Hälfte der Fahrzeuge den ganzen Tag und ggf. auch länger dort steht. Dabei handelt es sich bei ca. 1/3 der Kennzeichen um Wismarer, der Hälfte um Kennzeichen aus entfernten Regionen, und bei lediglich ca. 15 % um Kennzeichen aus der Region.

Parkplatz Altstadt/ Turmstraße

- Auf diesem Parkplatz finden ca. 470 Fahrzeuge Platz.
- Bereits ab 8:00 Uhr und bis 16:00 Uhr sind diese Stellplätze zu über 80 % ausgelastet, zwischen 10:00 und 15:00 Uhr liegt die Auslastung bei 100 % und darüber. Es ist praktisch fast unmöglich ab 10:00 Uhr einen Stellplatz auf dem Parkplatz zu finden, der Parksuchverkehr auf dem Parkplatz ist zu dieser Zeit deutlich zu erkennen.
- Anders verhält sich die Auslastung am Wochenende (sonnabends). Hier wird lediglich am späten Vormittag eine Auslastung von ca. 75 % erreicht. Zu den anderen Tageszeiten beträgt diese 40 – 66 %.
- Bei der Kennzeichenerhebung wurden ca. 200 der Stellplätze des Parkplatzes erfasst. Dabei wurden 460 Parkvorgänge erfasst.
- Daraus ist abzuleiten, dass lediglich 2,3 Umschläge je Stellplatz erfolgen und die Parkdauern vergleichsweise hoch sind.
- Etwa 40 % der Parkvorgänge werden von Wismarern durchgeführt, der gleiche Anteil von Fahrzeugen aus der Region.
- Am Parkplatz Turmstraße konnten 114 Nutzer interviewt werden.
- Aus der Befragung konnte erkannt werden, dass etwa 40 % der Befragten Beschäftigte sind, 25 % Touristen und ebenso viele Kunden und Gäste, lediglich 10 % sind Bewohner der Altstadt.
- Die befragten Bewohner haben ihren Hauptwohnsitz in der Altstadt, etwa 2/3 Drittel davon besitzen keinen Bewohnerparkausweis, ein Drittel hat einen solchen, findet aber nach eigenen Angaben keinen wohnungsnahen Stellplatz.
- Die meisten befragten Beschäftigten haben ihren Arbeitsplatz am Markt oder der direkten Umgebung. Es nutzen aber auch Beschäftigte den Parkplatz, deren Arbeitsplatz im nördlichen oder auch entfernteren westlichen Teilen der Altstadt (Böttcherstraße, Am Schilde etc.) liegt. Dabei werden Wege zwischen Parkplatz und Arbeitsstätte von bis zu 800 m zurückgelegt. Knapp die Hälfte der Beschäftigten kommt aus der Hansestadt Wismar, ebenso viele aus dem Landkreis Nordwestmecklenburg, ca. 10 % aus anderen Regionen.
- Jeder 4. Befragte hat auf dem Parkplatz lange nach einem Stellplatz gesucht.

Parkplatz Poeler Straße

- Auf diesem Parkplatz stehen ca. 45 Stellplätze zur Verfügung. Die Auslastungsverteilung ist vergleichbar mit dem Parkplatz der Turmstraße.
- Auch auf dem Parkplatz Poeler Straße sind bereits ab 07:00 Uhr mehr als 85 % der Stellplätze belegt. Die Auslastung nimmt in den Morgenstunden weiter zu und erreicht ab ca. 11:00 Uhr den Höchstwert mit über 100 %. Erst ab 17:00 Uhr liegt die Auslastung wieder bei unter 80 %. Immerhin 60 % der Stellplätze bleiben über Nacht belegt.
- Bei der Kennzeichenerhebung wurden ca. 50 % der Stellplätze untersucht. Dabei konnten 32 Parkvorgänge analysiert werden.
- Aus der Kennzeichenerhebung konnte abgeleitet werden, dass sich die über Nacht stehenden Fahrzeuge auch über den gesamten Tag nicht bewegen und dort als Langzeitparker die Stellplätze belegen. Dabei handelt es sich nur zu 30 % um Fahrzeuge, die aus Wismar oder aus der Region kommen, 70 % haben Kennzeichen aus anderen Regionen.
- Am Wochenende hat auch dieser Parkplatz noch Auslastungsreserven. Lediglich am Vormittag beträgt die Auslastung ca. 80 %, zu den anderen Tageszeiten ca. 40 – 60 %.

Parkplatz Weidendamm

- Auf diesem Parkplatz können bis zu 170 Fahrzeuge parken. Allerdings befindet sich der Parkplatz etwa 400 m außerhalb des Altstadttrings.
- Der Parkplatz ist im Tagesverlauf etwa zur Hälfte ausgelastet, in den Tagesrandbereichen zu etwa 1/3. Damit bestehen noch erhebliche Auslastungsreserven.
- Am Wochenende liegt die Auslastung bei lediglich ca. 20 %.

Parkplatz Wallgärten

- Der Parkplatz Wallgärten hat 57 Stellplätze.
- Diese sind im Tagesverlauf vollständig belegt. Lediglich bis 8:00 Uhr und nach 18:00 Uhr findet man noch vereinzelt freie Stellplätze.

Parkplatz Dahlmannstraße

- Der Parkplatz Dahlmannstraße hat 64 Stellplätze.
- Ähnlich wie auf dem Parkplatz Wallgärten sind diese im Tagesverlauf vollständig belegt. Lediglich in Ausnahmen findet man noch einen freien Stellplatz.
- Ein ähnliches Bild der Vollauslastung ergibt sich auch am Wochenende.

4.6 Sonstige Stellplätze an der Peripherie

Parkplatz Zeughaus

- Dieser Parkplatz wird zur Hälfte finanziell bewirtschaftet, ein zweiter Teil des Parkplatzes ist ohne finanzielle Bewirtschaftung mit allerdings zeitlich eingeschränkter Parkdauer von 2 Stunden.
- Im Jahr 2013 fanden auf der Ulmenstraße umfangreiche Baumaßnahmen statt, die Einfluss auf die Nutzung des Parkplatzes hatten.
- Bei den Erhebungen im Juli 2013 wurde festgestellt, dass der finanziell nicht bewirtschaftete Teil im gesamten Tagesverlauf zwischen 60 % bis 100 % ausgelastet ist, der finanziell bewirtschaftete Teil kaum genutzt wird und eine Auslastung von unter 25 % aufweist.
- Die Auswertung der Parkscheinautomaten zeigt, dass monatlich zwischen 300 und 600 Parkvorgänge auf dem bewirtschafteten Teil erfolgen, die Einnahmen pro Monat betragen durchschnittlich weniger als 1.000 EUR.
- Weiterhin wurde wiederholt beobachtet, dass die Grenze zwischen bewirtschaftetem Parken und den Stellplätzen mit zeitlicher Beschränkung für Nutzer nicht eindeutig zu erkennen ist und es dadurch zu Verunsicherungen über das „richtige“ Parkverhalten kommen kann.

Parkplatz Volkshochschule

- Auch die Bewirtschaftung dieses Parkplatzes wird in 2 Formen vorgenommen. Die eine Hälfte (10 Stellplätze) ist finanziell bewirtschaftet. Auf dem zweiten Teil ist lediglich eine zeitliche Beschränkung des Parkens festgelegt.
- Bei den Erhebungen im Juli 2013 wurde festgestellt, dass auf dem Parkplatz nur in Ausnahmen die bewirtschafteten Stellplätze genutzt werden. Die unbewirtschafteten hingegen werden zu 60 % – zu bestimmten Zeiten auch bis zu 100 % belegt.
- Dies zeigt auch die Auswertung der Parkscheinverkäufe. Weniger als 10 Tickets werden hier durchschnittlich täglich gekauft. Die Einnahmen an diesem Automaten betragen monatlich weniger als 400 EUR.

Stellplätze an der Seeperle

- Eine Auslastungsangabe ist schwer zu treffen, da keine Stellplatzordnung vorhanden ist und der Straßenraum auch das Parken in einer Länge von bis zu 400 m zulassen würde. Würde man dafür entsprechende Stellplätze einordnen, könnten bis zu 230 Fahrzeuge parken. Das ist aber nicht die Problematik des Bereiches, sondern die kostenfreien und altstadtnah angebotenen Stellplätze.
- Die Bewirtschaftung der Stellplätze an der Seeperle wurde aufgrund des gestiegenen Parkdrucks teilweise geändert. Die öffentlichen Stellplätze stehen dem Nutzer nur für ei-

- ne Parkdauer von maximal 2 Stunden zur Verfügung. Diese Zeit wurde in Abstimmung mit verschiedenen Beteiligten vereinbart.
- Allerdings muss konstatiert werden, dass innerhalb von 2 Stunden praktisch jedes Ziel für eine kurze Erledigung innerhalb der Fußgängerzone erreichbar ist.
 - Für die privaten Stellplätze konnte keine Parkdauerbeschränkung vereinbart werden. Diese stehen den Nutzern weiterhin uneingeschränkt, lt. Beschilderung allerdings nur für Gäste der am Standort befindlichen Einrichtungen zur Verfügung.
 - Diese Stellplätze liegen vergleichsweise altstadtnah und werden trotzdem kostenfrei angeboten. Die Nutzer steuern damit zuerst den in vergleichsweise guter Lage zur Altstadt liegenden kostenfreien Parkplatz an und nutzen nicht die gebührenpflichtigen Parkplätze im direkten Umfeld.
 - Bereits ab 9:00 Uhr parken im Bereich der Seeperle mehr als 60 Fahrzeuge. Dieser Wert ist über den gesamten Tagesverlauf zu verzeichnen. Es stehen faktisch nur vereinzelte Stellplätze zur Verfügung, die in dem Maße wie sie frei werden auch sofort wieder belegt werden.
 - Beobachtet wurde ein hoher Parksuchverkehr in dem Bereich.
 - Erst gegen 15:00 Uhr lässt der Parkdruck an diesem Standort wieder nach, steigt aber gegen 18:00 Uhr wieder an.
 - Inwieweit die Gäste der am Standort befindlichen Einrichtungen tatsächlich einen Stellplatz auf den dafür vorgesehenen Stellplätzen finden, kann nicht eingeschätzt werden.
 - Aus der Kennzeichenerfassung wurde erkannt, dass ca. 15 Fahrzeuge (alle aus Wismar und Umgebung) im Bereich der Seeperle den gesamten Tag stehen und dort als Langzeitparker die Stellplätze belegen. Ob es sich dabei um Beschäftigte oder Bewohner der Altstadt handelt, kann nicht abgeleitet werden.
 - Ein Großteil der sonst dort abgestellten Fahrzeuge parkt nicht länger als 2 Stunden an diesem Standort.
 - Die Parkplatznutzer kommen zu etwa 2/3 aus Wismar oder der Region.

Stellplätze in den Straßenräumen des Hafens

- Auch die Zahl der Stellplätze im Bereich der Häfen ist schwer zu benennen. Dies ist auch für die Aussagen der Evaluierung nicht erforderlich.
- Die Stellplätze sind weder zeitlich noch finanziell bewirtschaftet.
- Im Tagesverlauf parken bis zu 100 Fahrzeuge im Bereich der Straßenräume des Hafens. Hierbei handelt es sich um verdrängte Nutzer aus der Altstadt, der bewirtschafteten Parkplätze bzw. der voll ausgelasteten unbewirtschafteten Parkplätze.
- Dabei werden die meisten Parkvorgänge in der Zeit von 10:00 bis 14:00 Uhr erreicht.
- Sowohl am Wochenende als auch in den Tagesrandbereichen sind allerdings nur wenige Fahrzeuge (ca. 20) in diesen Straßenräumen abgestellt.

5. Erkenntnisse aus den Erhebungen

5.1 Aussagen zu den einzelnen Parkplätzen und Bewirtschaftungsformen

Die wichtigsten Erkenntnisse aus den Erhebungen werden nachfolgend noch einmal kompakt im „Telegrammstil“ zusammengefasst:

Finanziell bewirtschaftete Stellplätze in Zone 1

- ⇒ Hohe Auslastung in zentralen Bereichen, wie Markt mit seinem Umfeld und St.-Marien-Kirchhof über den gesamten Tagesbereich
- ⇒ Hoher Anteil an „Falschparken“ in den Straßenräumen des Marktes
- ⇒ mit Anstieg der jahreszeitlichen Nachfrage Auslastungserhöhung in Großschmiedestraße (bis zu + 50 %) und Mecklenburger Straße (bis zu + 30 %)
- ⇒ Anteil der Parkscheinverkäufe wochentags höher als am Wochenende
- ⇒ Überwiegend Kurzparken von bis zu 1 Stunde
- ⇒ Nördlich der Fußgängerzone geringe Auslastung der Stellplätze
- ⇒ In den Tagesrandbereichen Auslastung von über 75 % verdeutlicht guten Wechsel zwischen öffentlichem Parken und Bewohnerparken

Finanziell bewirtschaftete Stellplätze in Zone 2

- ⇒ Geringere Auslastung als in Zone 1, teilweise unter 25 %, insbesondere in den Straßen Spiegelberg, Baustraße, Dankwartstraße und südliche Papenstraße
- ⇒ Hohe Zahl an Parktickets am Ziegenmarkt und Lübsche Straße
- ⇒ Sehr hoher Bewohnerparkanteil von 90 % der Fahrzeuge bereits ab 17:00 Uhr

Bewohnerstellplätze

- ⇒ Das Parkverhalten zwischen den Bewohnerparkbereichen Nord und Süd unterscheidet sich nur geringfügig.
- ⇒ in den Bewohnerparkbereichen im Tagesverlauf noch Reserven von etwa 30 %
- ⇒ Hohe Auslastungen bis Überlastungen in der Böttcherstraße, Speicherstraße, Frische Grube und Krönkenhagen, im Bereich der St. Marienkirche, Badstaven und in der Bliedenstraße
- ⇒ In Tagesrandbereichen Auslastungen von 80 %, in einigen Straßen bis zu 100 %
- ⇒ Reserven von bis zu 40 % auf den ab 17:00 Uhr dem Bewohnerparken freigegebenen öffentlichen Stellplätzen
- ⇒ die Zahl der ausgegebenen Bewohnerparkausweise hat zu den zur Verfügung stehenden Bewohnerstellplätzen ein ausgewogenes Verhältnis

Bewirtschaftete Parkplätze Altstadt/ Hafen und Altstadt/ Westhafen

- ⇒ Aussagen zur Auslastung der Parkplätze können nur in eingeschränktem Maße vorgenommen werden, da die dafür erforderlichen Angaben aus den Parkscheinverkäufen nicht ableitbar sind
- ⇒ Etwa 5.000 Parkvorgänge pro Monat auf dem Parkplatz Altstadt/ Hafen und 10.000 auf dem Parkplatz Altstadt/ Westhafen
- ⇒ etwa die Hälfte der Parkvorgänge dauert maximal 2 Stunden, lediglich 15 – 20 % der Parkvorgänge dauern länger als 4 Stunden
- ⇒ Nachfrage am Wochenende höher als an Wochentagen

Bewirtschafteter Parkplatz Altstadt/ Bahnhof/ ZOB

- ⇒ hohe Auslastung im Tagesverlauf von bis zu 100 %
- ⇒ Nachfrage am Wochenende höher als an Wochentagen
- ⇒ etwa 20 % der Befragten waren Beschäftigte, diese arbeiten vor allem im nördlichen Teil der Altstadt, damit ist zu erkennen, dass das Angebot des 1-EUR-Tagestickets von den Beschäftigten angenommen wird
- ⇒ die anderen 80 % der Befragten waren überwiegend Kunden und Gäste der Altstadt

Unbewirtschaftete Parkplätze nördlich der Altstadt

- ⇒ Dabei handelt es sich um die Parkplätze Schiffbauerdamm, Kopenhagener Straße Nord und Poeler Straße
- ⇒ sehr hohe Auslastung im Tagesverlauf von bis zu 100 %
- ⇒ bereits am frühen Morgen und am Wochenende Auslastungen von 80 % und mehr
- ⇒ ca. 33 % bis 50 % der Fahrzeuge sind Langzeitparker und stehen mehr als einen Tag
- ⇒ hoher Anteil an Beschäftigten, jedoch auch einige Bewohner

Unbewirtschafteter Parkplatz Turmstraße

- ⇒ sehr hohe Auslastung im Tagesverlauf von bis zu 100 %, bereits ab 8:00 Uhr zu 80 % ausgelastet
- ⇒ am Wochenende Auslastung deutlich geringer
- ⇒ hoher Anteil an Beschäftigten, deren Arbeitsplätze innerhalb der ganzen Altstadt verteilt sind
- ⇒ lange Suche nach einem freien Stellplatz bei 25 % der Befragten

Parkplatz Zeughaus

- ⇒ geteilte Bewirtschaftungsform bringt Verunsicherung beim Nutzer
- ⇒ maximale Parkdauer von 120 min ist ausreichend um alle Ziele der Altstadt für kurze Erledigungen zu erreichen, wofür der Parkplatz aber nicht ausgelegt wurde
- ⇒ Auslastungen des nicht bewirtschafteten Teil zwischen 60 bis 100 %, des bewirtschafteten Teils unter 25 %
- ⇒ Aufgrund der im Jahr 2013 eingerichteten Baustelle in der Ulmenstraße veränderte Nutzungsstruktur des Parkplatzes

Parkplatz Volkshochschule

- ⇒ geteilte Bewirtschaftungsform finanziell und nicht bewirtschaftet
- ⇒ Nutzung der bewirtschafteten Stellplätzen nur in Ausnahmen, die anderen Stellplätze zwischen 60 bis 100 % ausgelastet

Stellplätze Seeperle

- ⇒ geteilte Bewirtschaftungsform – öffentliche Stellplätze zeitlich beschränkt auf 120 min, private Stellplätze ohne Einschränkung
- ⇒ maximale Parkdauer von 120 min ist ausreichend um alle Ziele der Altstadt für kurze Erledigungen zu erreichen, wofür der Parkplatz aber nicht ausgelegt wurde
- ⇒ hohe Zahl an parkenden Fahrzeugen – bis zu 60 gleichzeitig, bereits ab 9:00 Uhr
- ⇒ Parkdauern überwiegend nicht länger als 2 Stunden
- ⇒ Großteil der Parkplatznutzer sind Wismarer
- ⇒ hoher Parksuchverkehr

Stellplätze im Bereich der Häfen

- ⇒ im Tagesverlauf bis zu 100 parkende Fahrzeuge in dem Bereich – verdrängte Nutzergruppen aus der Altstadt
- ⇒ meisten Parkvorgänge in der Zeit 10:00 bis 14:00 Uhr

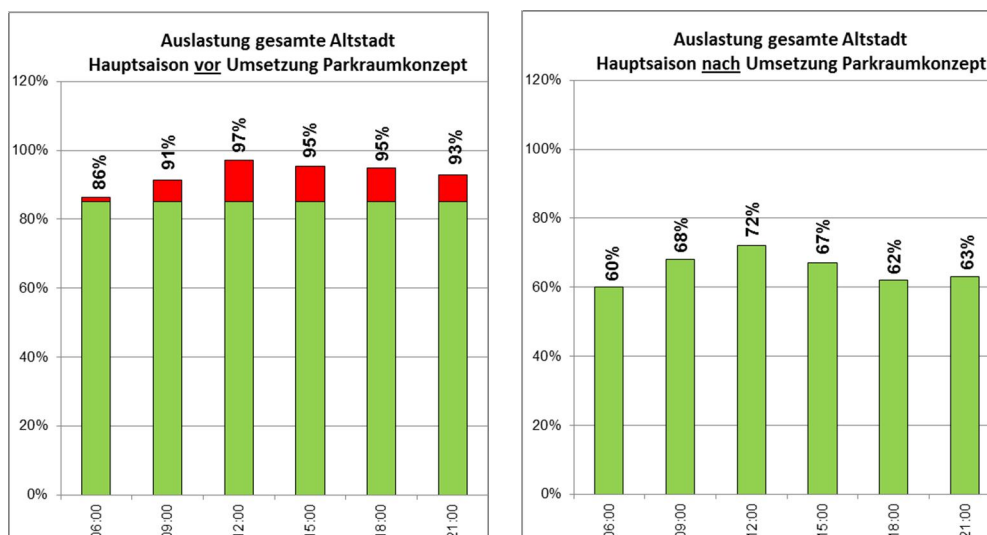
5.2 Vergleich mit dem Vorher-Zustand

Im Oktober 2012 wurde das Parkraumkonzept für die Altstadt Wismar umgesetzt. Seitdem werden alle öffentlichen Stellplätze in den Straßenräumen innerhalb der Altstadt entweder finanziell bewirtschaftet oder für das Bewohnerparken genutzt. Die an der Peripherie liegenden altstadtnahen Parkplätze werden ebenfalls bewirtschaftet. Entfernter liegende Parkplätze blieben kostenfrei. Weiterhin wurden mehr als 220 zusätzliche Stellplätze geschaffen.

Ein Vergleich der Zustände vor Einführung des Parkraumkonzeptes und danach – jeweils zur Hauptsaison – zeigt deutlich, dass sich die Erreichbarkeit der Altstadt für Kunden und Gäste deutlich verbessert hat. Freie Stellplätze stehen nun den gesamten Tag zielnah zur Verfügung. Auf die räumlich stark differenzierte Nachfrage mit starken Auslastungen am Markt und schwächerer Nachfrage in anderen Straßenräumen wurde bereits hingewiesen.

Sensible Wohnstraßen wurden dem Bewohnerparken zugeordnet. Damit wurde erreicht, dass diese lediglich noch von Bewohnern befahren werden. Mit diesen beiden Maßnahmen verbindet sich eine Abnahme des Parksuchverkehrs innerhalb der Altstadt, was zu einer Verbesserung des Wohn- und Aufenthaltsqualität führt.

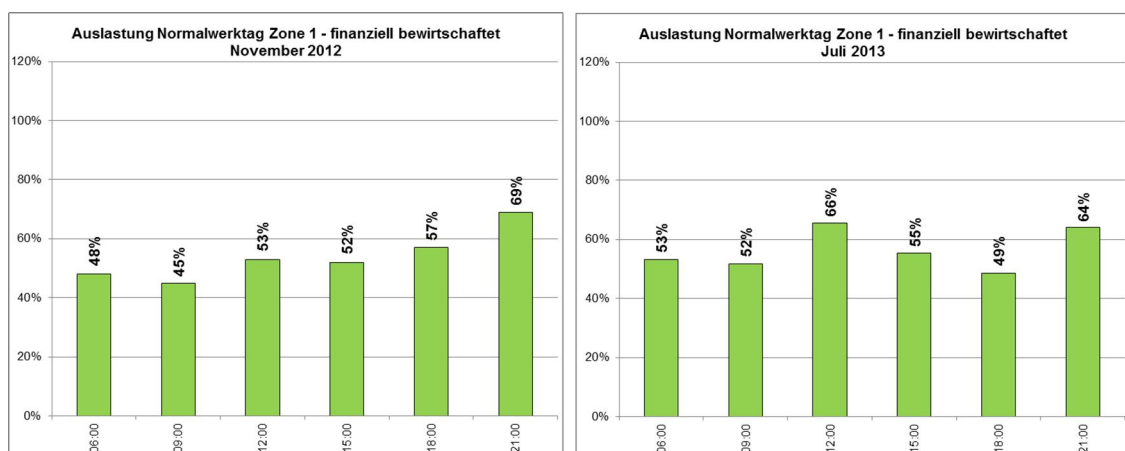
Der Gesamtauslastungsgrad hat jetzt ein Niveau erreicht, in dem Parksuchverkehre – die bis zu 30 % der Gesamtbelastung im fließenden Kfz-Verkehr ausmachen können – nur noch in Ausnahmefällen auftreten. Auf die wichtigsten nutzergruppenspezifischen Wirkungen wurde bereits in Kapitel 2 eingegangen.



Grafik 7: Auslastung der Stellplätze innerhalb der Altstadt vor und nach Umsetzung des Parkraumkonzeptes

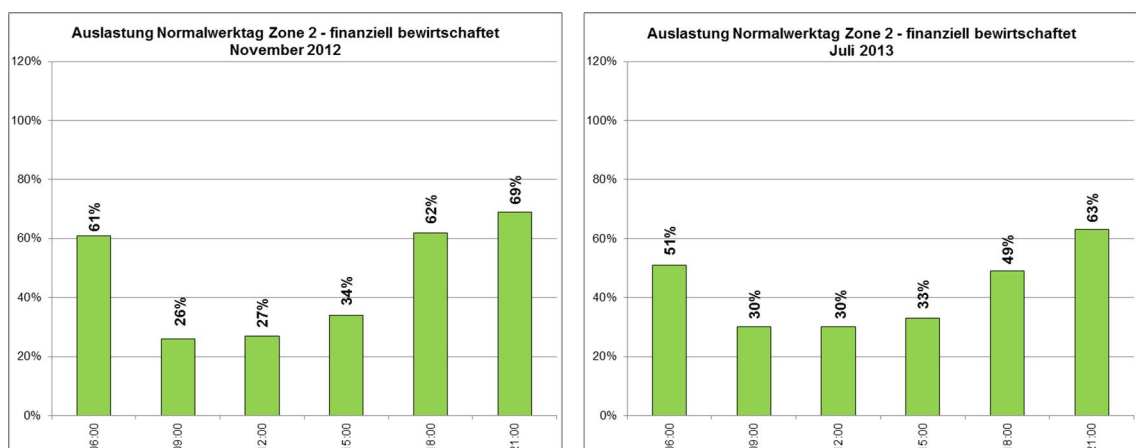
5.3 Vergleich mit den Ergebnissen der Zwischenevaluierung

In den nachfolgenden Ausführungen werden der Übersicht halber nur die maßgeblichen Unterschiede und Erkenntnisse im Vergleich zur Zwischenevaluierung herausgearbeitet. Die Auslastung am Markt und dessen Umfeld ist nach wie vor sehr hoch (mehr als 100 % im gesamten Tagesverlauf). Im Bereich Großschmiedestraße und Mecklenburger Straße konnte in der Hauptevaluierung ein Anstieg der Auslastung um bis zu 50 % festgestellt werden. In den folgenden Grafiken ist ein Vergleich zwischen der Auslastung der Stellplätze im November 2012 (links) und Juli 2013 (rechts) dargestellt. Dabei ist zu erkennen, dass die Auslastung innerhalb der gesamten Zone 1 zwischen beiden betrachteten Zeiträumen leicht zugenommen hat.



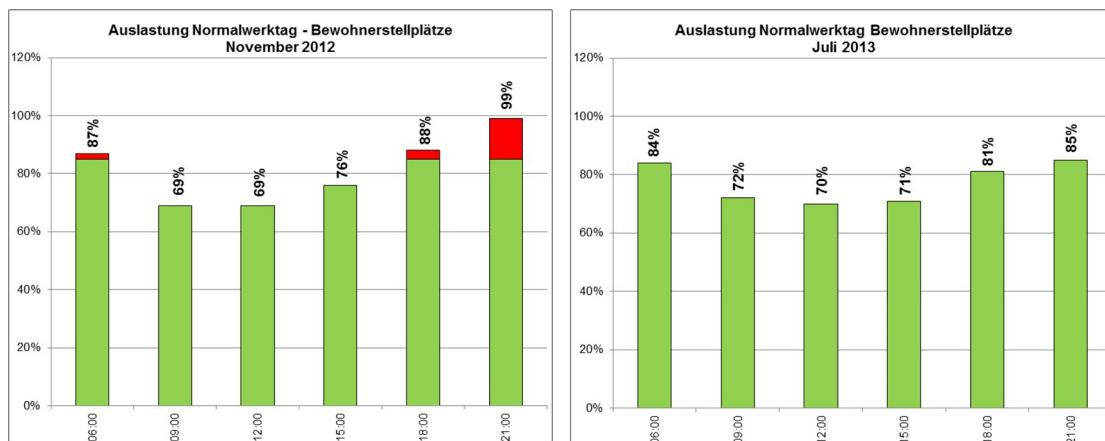
Grafik 8: Auslastung der Stellplätze in Zone 1 im Vergleich November 2012 und Juli 2013

Die Auslastung aller bewirtschafteten Stellplätze der Zone 2 hat sich mit wachsenden Gästezahlen zur Saison tagsüber leicht erhöht. In den Tagesrandbereichen ist sie jedoch teilweise sogar zurückgegangen. Dies wird jedoch ggf. darauf zurückzuführen sein, dass weniger Bewohner anwesend waren (Urlaubszeit).



Grafik 9: Auslastung der Stellplätze in Zone 2 im Vergleich November 2012 und Juli 2013

Die Auslastung der Bewohnerstellplätze hat tagsüber leicht zugenommen, trotzdem gibt es noch Reserven auf der Mehrzahl der Straßenabschnitte. Einzelne Straßenabschnitte sind aber nach wie vor über den gesamten Tag vollständig ausgelastet (u. a. Böttcherstraße, Speicherstraße, Krönkenhagen, Frische Grube). In den Morgen- und Abendstunden ist die Auslastung der Bewohnerstellplätze auf ein verträgliches Maß von ca. 85 % zurückgegangen, so dass auch hier jederzeit Stellplätze verfügbar sind. Auf die erforderliche räumliche Differenzierung bei dieser Betrachtung wurde bereits verwiesen.



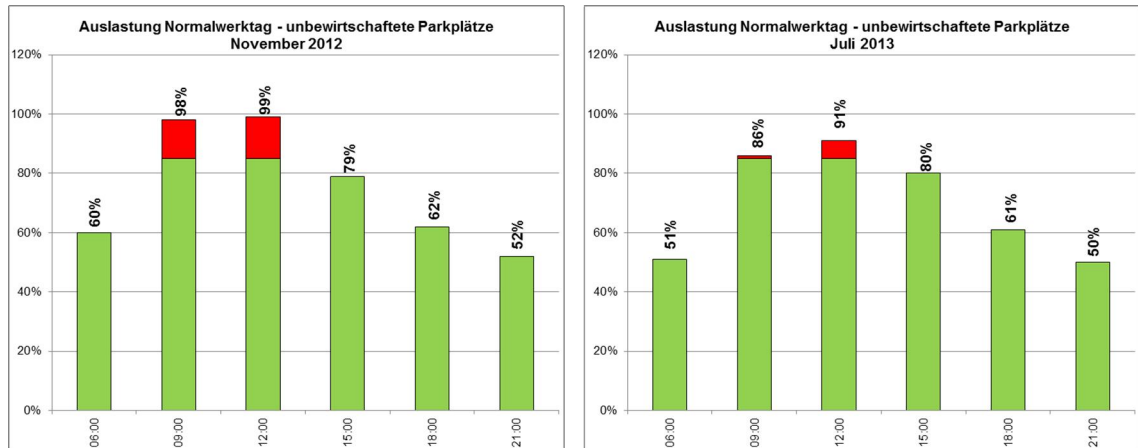
Grafik 10: Auslastung der Bewohnerstellplätze innerhalb der gesamten Altstadt im Vergleich November 2012 und Juli 2013

Die Auslastung der bewirtschafteten Parkplätze der Peripherie hat deutlich zugenommen. Dies ist anhand der Einnahmen aus den Parkscheinverkäufen ersichtlich. Dies hat natürlich in allererster Linie mit den saisonal bedingten Unterschieden zu tun. Zusätzlich ist aber auch davon auszugehen, dass bei der Evaluierung vom November 2012 bewirtschaftete Parkplätze an der Peripherie aus Kostengründen gemieden wurden. Nach einer längeren Laufzeit wird sich auch in den Zeiten schwacher Gesamtverkehrsnachfrage eine höhere Belegung der finanziell bewirtschafteten Parkplätze einstellen. Dies kann durch den Betreiber leicht durch die weitere Beobachtung und Auswertung der verkauften Parkscheine nachvollzogen werden.

Die unbewirtschafteten Parkplätze haben nach wie vor eine hohe Auslastung (gegen 12:00 Uhr: über 90 %), sind teilweise (Schiffbauerdamm) sogar überlastet. Hier parken jetzt die verdrängten Nutzer der Altstadt, die sich allerdings auch auf neue Flächen verlagert haben, wie den Bereich an der Seeperle und in den Straßenräumen der Häfen. Hier stehen jetzt bis zu 160 Fahrzeuge, die vorher noch nicht in dem Maße dort geparkt haben und nutzen dort das kostenfreie Parken.

Im Bereich der Häfen parken insbesondere die verdrängten Langzeitparker der Altstadt. Auf den zeitlich beschränkten Stellplätzen im Bereich der Seeperle parken u. a. auch die Altstadtbesucher, die von diesem Standort ihre Erledigung innerhalb der vorgegebenen 2 Stunden täti-

gen können. Das trifft praktisch für jedes Ziel in der Altstadt zu. Damit gehen diese potenziellen Einnahmen dem System Ruhender Verkehr verloren, da diese Nutzergruppe sehr altstadtnah, aber trotzdem kostenfrei parkt.



Grafik 11: Auslastung der Bewohnerstellplätze in der Altstadt an einem Normalwerktag bzw. Samstag

5.4 Bewertung der Maßnahmen der Zwischenevaluierung

Im Folgenden wird eine Bewertung der aus der Zwischenevaluierung herausgearbeiteten Maßnahmen vorgenommen.

Die **Erweiterung der Zonenabgrenzung** nach Osten zur Einbeziehung der Wohnhäuser in der Bauhofstraße war erforderlich, um den Einwohnern östlich der Bauhofstraße ein Stellplatzangebot anzubieten. Die Maßnahme hat keinen grundsätzlichen Einfluss auf das Gesamtsystem des ruhenden Verkehrs.

Nach Einführung des Parkraumkonzeptes wurden die **verkehrsberuhigten Bereiche an der Fußgängerzone** für das öffentliche Parken freigegeben. Diese wurden dann der Zone 1 zugeordnet und es erfolgte eine Erweiterung der Zone 1 um diese Bereiche. Die Zuordnung der Stellplätze zu Zone 1 sollte auch künftig beibehalten werden. Zum einen sollte das Einfahren in einen verkehrsberuhigten Bereich eine gewisse Hemmschwelle haben (hohe Parkgebühren), zum zweiten sollte dem Prinzip „Innen teuer, außen billig“ treu geblieben werden.

Auf dem **bewirtschafteten Parkplatz Altstadt/ Bahnhof/ ZOB** betragen die Gebühren für das Tagesticket 1,00 EUR. Die Auslastung ist im gesamten Tagesverlauf sehr hoch (bis zu 100 %). Aus dem Parkverhalten und der Parkdauerverteilung sowie aus der Befragung kann abgeleitet werden, dass Beschäftigte der Altstadt das Angebot annehmen. Es steht damit den Nutzern, die auf den kostenfreien Parkplätzen (Schiffbauerdamm, Kopenhagener Straße) keinen freien Stellplatz mehr finden, ein zusätzliches Angebot zu Verfügung, welches durch diese Nutzer

auch angenommen wird. Mit diesen vorgehaltenen Stellplätzen für die Nutzergruppe der Beschäftigten ist zumindest im Nordteil der Altstadt ein weitgehend ausreichendes Angebot vorhanden. Aus diesem Grund sollte diese Maßnahme Bestandteil des Parkraumkonzeptes bleiben.

Die zeitliche Beschränkung (max. Parkdauer 120 min mit Parkuhr) der öffentlichen **Stellplätze im Bereich an der Seeperle** wurde umgesetzt, da der Parkdruck in dem Bereich mit Bewirtschaftung der Altstadt anstieg. Es muss allerdings konstatiert werden, dass auch aufgrund der unterschiedlichen Regelungen zwischen öffentlichen und privaten Stellplätzen in dem Bereich, deren Abgrenzung für Nutzer schwer erkennbar ist und dem Umstand, dass in 120 min sehr viele Ziele der Altstadt für kurze Erledigungen erreicht werden, der gewünschte Effekt – eine Entspannung der Parkraumsituation in diesem Bereich – nicht eingetreten ist. Aus der Erhebung ist auch ersichtlich, dass ein Großteil der parkenden Fahrzeuge die 2 Stunden Parkzeit nicht überschreitet. Es kann anhand der Erhebungen nicht eingeschätzt werden, inwieweit die Stellplätze tatsächlich durch die Gäste der gastronomischen Einrichtungen in diesem Bereich genutzt werden (können).

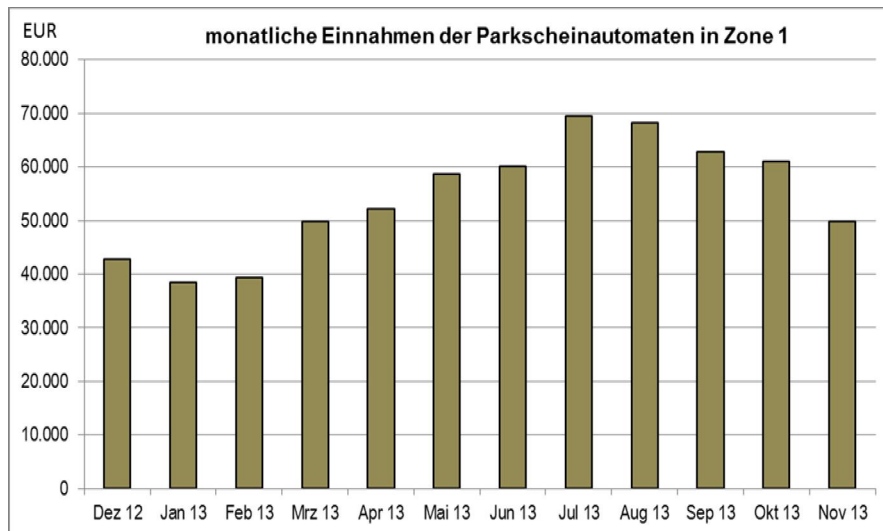
Vor Beginn der Saison wurde das **statische Parkleitsystem** überarbeitet. Damit werden insbesondere Touristen auf die entsprechenden Parkplätze geführt. In der Befragung konnte ein positives Echo zum System erkannt werden. Allerdings wurde von einigen Befragten eine dynamische Anzeige schon bei der Auffahrt auf den Altstadtring gewünscht, damit eine „Fehlfahrt“ zu einem besetzten Parkplatz vermieden wird. Irritiert waren einige Touristen, dass es auf dem Altstadtring größere Strecken ohne ausgeschilderten Parkierungsschwerpunkt gibt, aber ein solcher vorhanden war. Hier war sicher der Parkplatz Turmstraße gemeint.

5.5 Einnahmen aus verkauften Parkscheinen im Jahresverlauf

Auch wenn aus den Einnahmen verkaufter Parkscheine keine direkten Rückschlüsse auf Auslastung des Parkraumes gezogen werden können, ergeben sich dennoch Hinweise zum jahreszeitlichen Verlauf der Parkraumnachfrage. Darin ist aber auch eine gewisse Verfälschung vorhanden, da ja auf den Parkplätzen in Zone 3 die Gebühr zum Saisonbeginn angepasst wurde (Tageskarte von 1,00 € auf 4,00 €). In Grafik 12 sind die Einnahmen in Zone 1 über den Jahresverlauf dargestellt. Die Erkenntnisse können kurz folgendermaßen skizziert werden:

- ⇒ In Zone 1 wurden über 12 Monate im Durchschnitt fast 55.000 €/ Monat an Einnahmen erzielt.
- ⇒ Die Einnahmen (und damit auch die Nachfrage) schwanken über das Jahr deutlich. Die nachfrageschwächsten Monate sind Januar und Februar, wo fast 30 % weniger Einnahmen erzielt werden.

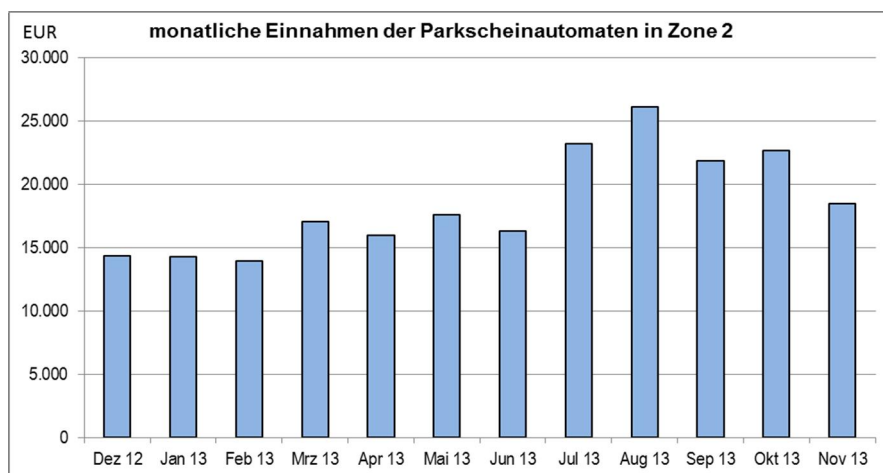
- ⇒ Die nachfragestärksten Monate sind erwartungsgemäß Juli und August mit Einnahmen von 25 bis 30 % über dem Jahresdurchschnitt.
- ⇒ Die Einnahmen im November 2013 lagen 12 % über denen vom Dezember 2012. Dies spricht für einen noch weiter zu beobachtenden Gewöhnungseffekt. Die Kostenvermeidungsstrategie der Besucher der Altstadt vom Dezember 2012 weicht zunehmend einer grundsätzlichen Akzeptanz der Bewirtschaftung.



Grafik 12: Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung in Zone 1

In Zone 2 sind ähnliche Tendenzen, wenn auch mit anderer Ausprägung zu verzeichnen:

- ⇒ In Zone 2 wurden über die vergangenen 12 Monate Einnahmen in Höhe von etwa 18.500 €/ Monat erzielt.
- ⇒ Die Monate mit den geringsten Einnahmen (und auch geringster Nachfrage) sind hier ebenfalls die Monate Januar und Februar. Im Vergleich zum Jahresmittel liegt die Auslastung aber höher als in Zone 1 (77 % im Januar und 75 % im Februar).

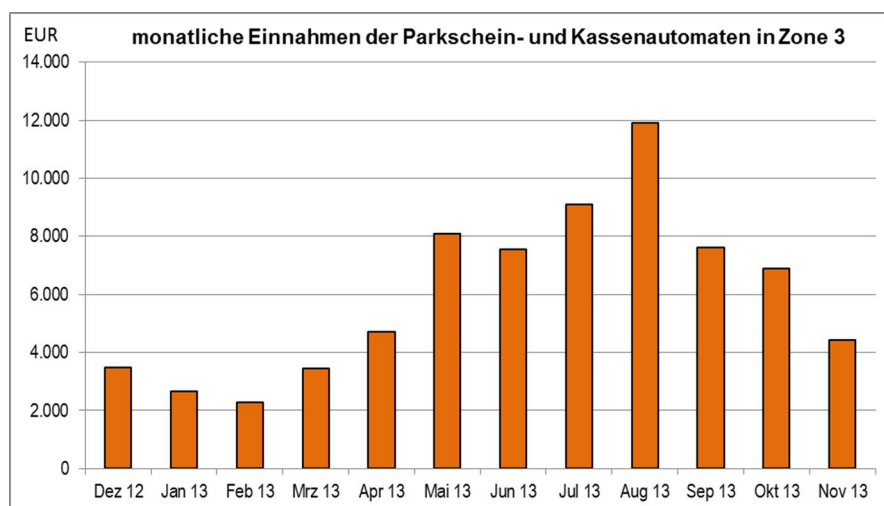


Grafik 13: Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung in Zone 2

- ⇒ In der Saison, insbesondere im Juli und August schnellen die Einnahmen deutlich nach oben. Sie liegen 26 % bzw. sogar 41 % über dem Jahresmittel.
- ⇒ Dies spricht für einen gewissen Überlaufeffekt aus Zone 1. Wenn dort die Nachfrage einen bestimmten Wert erreicht, wird in Zone 2 ausgewichen. Dies ist durchaus ein erwünschter Effekt. Es sollte jedoch beobachtet werden, ob dies bereits mit der deutlichen Zunahme von Parksuchverkehren in Zone 1 einhergeht. Dem wäre dann ggf. mit nachsteuernden Maßnahmen zu begegnen.
- ⇒ Der Verlauf der Einnahmen zum Jahresende 2013 lässt darauf schließen, dass auch die Zone 2 zunehmend besser angenommen wird.

Die Erkenntnisse zu den bewirtschafteten Parkplätzen in Zone 3 werden wie folgt interpretiert:

- ⇒ In Zone 3 wurden in den vergangenen 12 Monaten durchschnittliche Einnahmen von ca. 6.000 € erzielt.
- ⇒ Die Schwankungen der Einnahmen über das Jahr sind nochmals deutlicher ausgeprägt als in den Zonen 1 und 2. Dies war dem Grunde nach zu erwarten, da Zone 3 insbesondere der Befriedigung der touristischen Parkraumnachfrage dient.
- ⇒ Der Verlauf der touristischen Saison lässt sich am besten in Zone 3 erkennen. In den Monaten Mai bis Oktober sind Einnahmen von deutlich oberhalb von 100 %, von November bis April deutlich unter 100 % zu verzeichnen. Dies liegt jedoch auch an den geringeren Gebühren außerhalb der Saison.
- ⇒ Auch in Zone 3 ist zum Jahresende 2013 hin eine höhere Akzeptanz gegenüber dem Jahresende 2012 zu verzeichnen.



Grafik 14: Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung in Zone 3

Insgesamt lässt sich aus den Parkscheinverkäufen kein dringender Handlungsbedarf ableiten, wenn die Einnahmen in einem akzeptablen Verhältnis zu den anfallenden Ausgaben stehen. Dies zu beurteilen ist jedoch nicht Gegenstand der verkehrlichen Bewertung.

6. Ableitung von Maßnahmevorschlägen

Ausgehend von den Erkenntnissen der Erhebungen und den Zielen des Parkraumkonzeptes werden Maßnahmevorschläge abgeleitet, die im Folgenden erläutert werden. Diese widerspiegeln Optimierungen für das System ruhender Verkehr in Teilbereichen und begründen sich aus den Erkenntnissen der Erhebungen.

Die öffentlichen Stellplätze der Zone 1 nördlich der Fußgängerzone haben eine sehr geringe Auslastung bei gleichzeitig hohem Parkdruck auf den Bewohnerstellplätzen in den umliegenden Straßen. Es ergeben sich im Tagesverlauf (09:00 – 17:00 Uhr) im Bereich der Gerberstraße und Bademutterstraße freie Stellplatzkapazitäten von mindestens 30 Stellplätzen (auf den zur Verfügung stehenden 57). Zeitgleich herrscht auf den Bewohnerstellplätzen Krönkenhagen, Weberstraße und Schulstraße eine Auslastung von mehr als 75 %, so dass hier im Tagesverlauf nur in Ausnahmen mehr als 10 Stellplätze für Bewohner frei waren. Allerdings muss beachtet werden, dass die Baumaßnahmen in der ABC-Straße ggf. Einfluss auf die Auslastung der Stellplätze in diesem Bereich hatten. Aus diesem Grund wird als Maßnahme 1 empfohlen, eine Umordnung einzelner Straßenabschnitte vorzunehmen. Dabei wird vorgeschlagen, die 13 Stellplätze der **Bademutterstraße** dem Bewohnerparken zuzuordnen.

Die Zuordnung der Gerberstraße zum Bewohnerparken wird als ungünstiger bewertet, da sich nach Freigabe der ABC-Straße diese Straße Bestandteil der Erschließungsrouten des öffentlichen Parkens ist und besser angenommen werden dürfte. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme in der ABC-Straße kann geprüft werden, ob sich eine Änderung der hier beschriebenen Situation eingestellt hat.

Auch im Bereich der **Breiten Straße** ist die Auslastung mit maximal 40 % im Tagesverlauf sehr gering. Hier wurden im Tagesverlauf Reserven von 50 Stellplätzen ermittelt, die frei standen. In benachbarten Straßenabschnitten der Böttcherstraße und Speicherstraße sowie in der Frischen Grube ist die Parkraumnachfrage an Bewohnerstellplätzen sehr hoch. In diesen Straßenzügen herrscht auf den knapp 100 Bewohnerstellplätzen über den gesamten Tagesverlauf eine Auslastung von über 90 %. Es stehen nur vereinzelt Stellplätze zur Verfügung. Aus diesem Grund kann als Maßnahme 2 eine Umordnung eines Teils der öffentlichen Stellplätze der Breiten Straße zu Bewohnerstellplätzen vorgenommen werden. Dabei sollten ca. 20 Stellplätze der westlichen Breiten Straße als Bewohnerstellplätze beschildert werden, damit die näher an der Fußgängerzone liegenden Stellplätze öffentlich nutzbar bleiben. Diese sollten aber auch weiterhin der Zone 1 angehören. Zur Entspannung der Bewohnerparksituation kann diese Maßnahme kurzfristig umgesetzt werden.

Mit der Umsetzung beider Maßnahmen würden im nördlichen Teil der Altstadt etwa 30 Bewohnerstellplätze zusätzlich bereitgestellt werden. In den Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs (EAR) ist festgelegt, dass innerhalb eines abgegrenzten Bereiches 50 % der Stellplätze als öffentliche Stellplätze zur Verfügung gestellt werden müssen. Von dieser Regelung kann in Ausnahmen geringfügig abgewichen werden – so weiter im Regelwerk – wenn im direkten Umfeld ausreichend öffentliche Stellplätze angeboten werden können. Dies ist für die Altstadt zutreffend.

Im südlichen Teil der Altstadt ist im Bereich der **Baustraße** eine ähnliche Situation zu erkennen – geringe Auslastung im Tagesverlauf, hoher Parkdruck durch Bewohner in den umliegenden Straßen. Von den 35 finanziell bewirtschafteten Stellplätzen der Baustraße sind im Tagesverlauf nicht mehr als 10 Stellplätze belegt, d. h. es gibt hier eine Reserve von ca. 25 Stellplätzen. Gleichzeitig ist auf den Bewohnerstellplätzen der Baustraße und Badstaven eine Auslastung von mehr als 70 % zu verzeichnen, d. h. weniger als 20 freie Stellplätze. Aus diesem Grund kann als Maßnahme 3 ebenfalls eine Umordnung eines Teils der öffentlichen Stellplätze der Baustraße in Bewohnerstellplätze erfolgen. Es wird vorgeschlagen, dafür ca. 15 Stellplätze des südlichen Straßenabschnittes (nördlich der Papenstraße) vorzusehen. Damit verbleibt der nördliche Teil der Baustraße dem öffentlichen Parken. Ordnet man die nördlichen Stellplätze dem Bewohnerparken zu, so würde dies zu Irritationen führen. Beim Einfahren in die Baustraße verdeutlicht das dort aufgestellte Verkehrszeichen „eingeschränktes Halteverbot“ mit dem Zusatz „Bewohner frei“ dem Kfz-Fahrer, dass es hier keine öffentlichen Stellplätze gibt. Dass im weiteren Verlauf dann öffentliche Stellplätze eingerichtet sind, würde der Kfz-Fahrer nicht in dem erforderlichen Umfang wahrnehmen. Diese Maßnahme könnte allerdings auch bewirken, dass diese Stellplätze durch Dauerparkvorgänge der Bewohner über einen langen Zeitraum (z. B. auch über mehrere Tage) belegt werden, im Tagesverlauf/ in den Abendstunden eintreffende Bewohner dann allerdings keine freien Stellplätze mehr finden. Mit der bisherigen Regelung haben in den Abendstunden eintreffende Bewohner (mit Bewohnerparkausweis) die Möglichkeit, die öffentlichen Stellplätze in den Tagesrandbereichen kostenfrei zu nutzen. Dies passiert derzeit allerdings nur auf ca. 20 Stellplätzen des öffentlichen Parkens, so dass auch nach Umsetzen der Maßnahme noch ausreichend Reserven für Bewohner auf den „bewirtschafteten“ Stellplätzen in den Tagesrandbereichen verbleiben. Diese Maßnahme kann kurzfristig oder auch nach weiterer Beobachtung der Entwicklungen in diesem Bereich umgesetzt werden.

Mit der Maßnahme 3 würden im südlichen Teil der Altstadt ca. 15 Stellplätze für Bewohnerparken zusätzlich zur Verfügung stehen. Die in den Regelwerken (EAR) beschriebene 50-50-Regelung wird im Grund nach auch weiterhin eingehalten. Da ausreichend freie öffentliche Stellplätze sowohl innerhalb der Altstadt als auch in direktem Umfeld vorhanden sind, lässt das Regelwerk eine geringe Abweichung von der 50-50-Regelung zu.

Ein diskutierter Tausch der Bewirtschaftungsform der mittleren und westlichen Straßenabschnitte der **Lübschen Straße** wird nicht vorgeschlagen. Beim Einfahren in die Altstadt erkennt der Kfz-Fahrer das eingeschränkte Halteverbot mit dem Zusatz „Bewohner frei“. Er vermutet keine öffentlichen Stellplätze in dem Straßenraum und würde diese nur durch Zufall anfahren. Weiterhin würden für das Erreichen der öffentlichen Stellplätze Bewohnerparkbereiche durchfahren, was nicht gewollt ist. Es würde auch die westliche „Erschließungsrouten“ öffentliches Parken (Altstadtring – Lübsche Straße West – Claus-Jesup-Straße - Altstadtring) aufgehoben. Der Verkehr würde bis in den mittleren Teil der Lübschen Straße geführt und dort über weitere Bewohnerparkbereiche (Neustadt) oder den verkehrsberuhigten Bereich abfließen.

Aus den Erhebungen wurde erkannt, dass Langzeitparker (Parkdauer länger als 1 Tag) einige Stellplätze der kostenfreien peripheren Parkplätze belegen. Dies steht mit den Beschäftigten und Bewohnern der Altstadt, die keinen freien Stellplatz innerhalb dieser finden, in Konkurrenz. Sie werden weiter nach außen verdrängt und belegen jetzt die kostenlosen Stellplätze an der Seeperle und im Bereich der Häfen.

Für den Bereich der **Seeperle** wird weiterhin als problematisch angesehen, dass die dort festgelegte Höchstparkdauer auf den öffentlichen Stellplätzen ausreichend ist, um fast alle Ziele innerhalb der Altstadt für eine kurze Erledigung zu erreichen. Es sollte in Abstimmung mit den Beteiligten festgelegt werden, ob der eingetretene Zustand mit bis zu 60 parkenden Fahrzeugen und hohem Parksuchverkehr, ggf. keine Stellplatzverfügbarkeit für die Gäste der am Standort befindlichen Einrichtungen so akzeptiert wird. Ist dies der Fall, kann und sollte die Parkdauerbeschränkung auf 2 Stunden beibehalten werden. Wird der Zustand als nicht tragbar bzw. unzureichend empfunden, sollten geeignete Maßnahmen umgesetzt werden.

Für Maßnahme 4 sind folgende Ansätze denkbar:

- 4a: Parkdauerbeschränkung einkürzen auf max. 60 min bei gleicher Regelung auf öffentlichen wie privaten Stellplätzen
- 4b: Bewirtschaftung der Fläche mittels Parkscheinautomat
- 4c: Regelung für die Nutzung der Gäste der Einrichtungen am Standort mit Rückgabe der Parkgebühren bei einem Mindestumsatz (Regelung auch zwischen Stadt und Betreiber)
- 4d: Abgrenzung eines bestimmten Bereiches der für das Parken vorgesehen ist (Beschränkung der Parkfläche auf ein erforderliches Maß von Stellplätzen)

Welche der benannten Möglichkeiten umgesetzt wird, ist unter Beachtung insbesondere der finanziellen Aspekte des Gesamtsystems Ruhender Verkehr (Entfall der Einnahmen durch kostenfreie altstadtnahe Stellplätze) sowie auch mit Abstimmung der Betreiber/ Eigentümer der sich in dem Bereich befindlichen Unternehmen abzuwägen.

Die Umsetzung einer geeigneten Maßnahme kann mit Beginn der Hauptsaison 2014 und dem damit verbundenen Anstieg der Parkraumnachfrage erfolgen.

Der **Parkplatz der Turmstraße** ist über den gesamten Tagesverlauf stark ausgelastet. Beschäftigte, Besucher und Gäste der südlichen Altstadt, aber auch Touristen finden bereits ab den frühen Vormittag kaum noch freie Stellplätze. Langfristig ist hier die Entwicklung eines großen Parkierungsschwerpunktes geplant. Derzeit laufen hierfür die Bauleitplanungen. Ein Abschluss des Verfahrens ist für 2014 in Aussicht gestellt. Sind allerdings im Zuge des Verfahrens weitere Verzögerungen in diesem Bereich abzusehen, sollte geprüft werden, ob dann auch kurzfristig ein Teil des Parkplatzes in die Bewirtschaftung einbezogen wird (Maßnahme 5). Dabei ist zu überlegen, ob dies wie in der Zone 3 erfolgt oder gemäß den Bedingungen am Parkplatz Altstadt/ Bahnhof/ ZOB. Ergänzend dazu wird empfohlen, im Vorfeld dieser Maßnahme die Parkraumsituation im Bereich südlich des Altstadtrings zu untersuchen und zu bewerten. Mit der Umsetzung dieser Maßnahme sollte/ kann der Parkplatz auch in das statische Parkleitsystem aufgenommen werden. Dies kann bis zum Saisonbeginn 2014 erfolgen.

Ein Jahr nach Umsetzung des Parkraumkonzeptes wurden deutliche saisonale Unterschiede in der Parkraumnachfrage festgestellt. Dies wird an den bewirtschafteten peripheren Parkplätzen deutlich, deren Auslastung zwischen November und Februar teilweise bei unter 30 % lag. In der Saison ist die Nachfrage deutlich größer. Die bewirtschafteten Parkplätze hatten eine sehr gute Auslastung. Die Zahl der verkauften Tickets pro Monat betrug am Parkplatz Altstadt/ Westhafen bis zu 10.000.

Als Maßnahme 6 wird empfohlen, auf den peripheren bewirtschafteten Parkplätzen eine **Anpassung der Bewirtschaftung an die saisonalen Schwankungen** vorzunehmen. Außerhalb der Saison kann auf den Parkplätzen das Tagesticket für 1,00 EUR angeboten werden. Innerhalb der Saison soll die Parkgebühr der deutlich höheren Nachfrage angepasst bleiben und das Tagesticket 4,00 EUR kosten. Eine saisonale Anpassung der Gebührenhöhe auf den bewirtschafteten Stellplätzen innerhalb der Altstadt wird nicht empfohlen.

Für die Saisonzeiten wird entsprechend der jahreszeitlichen Verteilung der Nachfrage vorerst folgende Einteilung vorgeschlagen:

Saison: 1. Mai – 31. Oktober oder Ostern bis Reformationstag

außerhalb der Saison: 1. November – 30. April

Empfohlen wird, bei einer Befürwortung der Maßnahmen 5 und 6 diese zeitlich aufeinander abzustimmen. Werden am 1. November 2014 die Gebühren des Tagestickets an den Parkplätzen Altstadt/ Westhafen und Altstadt/ Hafen auf 1 EUR herabgesetzt, kann gleichzeitig die Einfüh-

zung der Bewirtschaftung am Parkplatz Turmstraße mit ebenfalls der Gebühr von einem 1 EUR für das Tagsticket beginnen.

Des Weiteren wird empfohlen, auch in der Saison mindestens einen Parkplatz so zu bewirtschaften, dass eine Tagesgebühr von nicht mehr als 1,00 EUR zu zahlen ist. Das bedeutet, dass der Parkplatz Altstadt/ Bahnhof/ ZOB auch künftig in der Saison diese Sonderregelung behält, um für Beschäftigte das Angebot aufrecht zu erhalten. Diese Maßnahme wurde bereits umgesetzt.

Auf dem **Parkplatz an der Bibliothek (Zeughaus)** führen die unterschiedlichen Regelungen auf den Teilflächen zu Missverständnissen und die zulässige Parkdauer von 2 Stunden zu einer ungewollten Nutzung durch Altstadtbesucher. Um den stärkeren Vorbehalt für Bibliotheksbesucher sicherzustellen wird als Maßnahme 7 vorgeschlagen, a) kurzfristig die zulässige Parkdauer auf eine Stunde einzukürzen (was für den Bibliotheksbesuch im allgemeinen ausreicht) und b) langfristig eine einheitliche Regelung umzusetzen.

Der finanziell bewirtschaftete Teil des **Parkplatzes Volkshochschule** hat derzeit eine sehr geringe Auslastung (< 25 %). Aufgrund der durchgehend geringen Auslastung und der sehr wenigen Ticketverkäufe (ca. 10 Tickets pro Tag) wird als Maßnahme 9 empfohlen, für den gesamten Parkplatz eine Parkdauerbeschränkung von 120 min einzurichten.

Weitere **ständige und langfristige Aufgaben** sollten in den nächsten Jahren sukzessive weiter verfolgt und umgesetzt werden.

- ➔ Ständige Kontrollen zur Einhaltung der Parkregelung
- ➔ Einnahmemonitoring über die weitere Beobachtung der verkauften Parkscheine
- ➔ weitere aktive Öffentlichkeitsarbeit – auch für die Maßnahmen der Evaluierung. Damit können Regelungen besser verstanden und nachvollzogen werden
- ➔ Entwicklung von weiteren Flächen zu Parkierungsschwerpunkten, insbesondere im Süden der Altstadt und Vorhalten der entsprechenden Flächen (z.B. Kanalstraße, HEVAG-Gelände)
- ➔ Prüfung des weiteren Ausbaus und Qualifizierung vorhandener Parkierungsschwerpunkte durch evtl. Hochbauten
- ➔ städtebauliche Entwicklung der Turmstraße mit Integration eines Parkierungsschwerpunktes
- ➔ Ausbau des statischen Parkleitsystems und ggf. Weiterentwicklung zu einem vollständigen dynamischen Parkleitsystem
- ➔ Entwickeln von ausreichend Stellplätzen für Reisebusparken