



# Hansestadt Wismar

---

## Konzept Ruhender Verkehr Altstadt Wismar

Planungskonzept



**Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme**

Alaunstraße 9, 01099 Dresden

Telefon: 03 51 - 2 11 14-0, Fax: 03 51 - 2 11 14-11

e-mail: [dresden@ivas-ingenieure.de](mailto:dresden@ivas-ingenieure.de) | [www.ivas-ingenieure.de](http://www.ivas-ingenieure.de)

**Verkehrsplanung - Verkehrstechnik - Entwurf von Verkehrsanlagen**

## Impressum

Titel: Konzept Ruhender Verkehr Altstadt Wismar  
Planungskonzept

Auftraggeber: Hansestadt Wismar  
Am Markt 1  
23966 Wismar

Auftragnehmer: IVAS Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und –systeme  
Alaunstraße 9, 01099 Dresden

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm  
Claudia Thielemann

Status: Bericht Stufe II, April 2011

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und –systeme

Dipl.-Ing. Dirk Ohm  
Inhaber

Claudia Thielemann

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1. Grundsätze für die Aufstellung des Konzeptes zum Ruhenden Verkehr .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Rahmenbedingungen zur Neuordnung des Stellplatzangebotes .....</b>	<b>4</b>
2.1 Nutzergruppen und ihre Anforderungen .....	4
2.2 Erfahrungen aus anderen Städten .....	6
2.2.1 Vorbemerkungen .....	6
2.2.2 Bautzen .....	7
2.2.3 Görlitz .....	8
2.2.4 Stralsund .....	9
2.2.5 Tübingen .....	11
2.2.6 Zwickau .....	12
2.2.7 Freiberg .....	13
2.2.8 Weimar .....	14
2.2.9 Erkenntnisse aus den Vergleichstädten in Bezug auf Wismar .....	15
2.3 Tendenzen der Stellplatznachfrage .....	16
2.3.1 Einflussgrößen auf den Stellplatzbedarf .....	16
2.3.2 Einwohnerbestand und -entwicklung .....	17
2.3.3 Leerstand von Gebäuden und Wohnungen .....	18
2.3.4 Pkw-Bestand und Motorisierungskennziffer .....	19
2.3.5 Beschäftigte im Altstadtbereich .....	19
2.3.6 Touristen .....	19
<b>3. Dimensionierung des Stellplatzangebotes und Grundsätze der Neuordnung .....</b>	<b>20</b>
3.1 Leitlinien für die Konzeptentwicklung .....	20
3.2 Stellplatzbedarf in Analyse und Prognose .....	21
3.2.1 Räumliche Betrachtungsebenen .....	21
3.2.2 Stellplatznutzung im Altstadtkern .....	22
3.2.3 Im Altstadtkern zukünftig nicht abzudeckende Parkraumnachfrage .....	25
3.2.4 Stellplatznutzung auf den Parkplätzen am Altstadtring .....	25
3.2.5 Weitere Parkplätze in der Umgebung der Altstadt .....	26
3.3 Grundsätze der Bewirtschaftung und Finanzierung .....	27
<b>4. Parkraumkonzept und Bewirtschaftungskonzept .....</b>	<b>28</b>
4.1 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt .....	28
4.2 Organisation der nicht bewirtschafteten Straßenabschnitte in der Altstadt .....	29
4.3 Parkraumangebot am Altstadtring .....	31
4.3.1 Aktuell nutzbare Parkplätze .....	31
4.3.2 Potenzielle Erweiterungsflächen .....	33
4.4 Stellplatzbilanz am Altstadtring .....	36
4.5 Weitere Potenziale für das Parken der Beschäftigten in der Umgebung der Altstadt .....	37

4.6	Bewirtschaftung des Parkraumes .....	39
4.7	Parkmöglichkeiten für die Bewohner.....	41
4.7.1	Bewohnerparkbereiche .....	41
4.7.2	Nutzung der bewirtschafteten Bereiche durch Bewohner.....	41
4.8	Bereiche für das Bewohnerparken.....	42
4.9	Technische Einrichtungen.....	43
4.10	Parken von Reisebussen .....	43
<b>5.</b>	<b>Kosten und Einnahmen .....</b>	<b>44</b>
5.1	Investitionskosten.....	44
5.2	Kosten für Wartung und Kontrolle .....	45
5.3	Einnahmen .....	45
5.4	Gegenüberstellung der Kosten und Einnahmen .....	46
<b>6.</b>	<b>Zusammenfassung und Umsetzungsempfehlungen.....</b>	<b>47</b>

## 1. Grundsätze für die Aufstellung des Konzeptes zum Ruhenden Verkehr

Die erfolgreiche Stadtentwicklung der vergangenen Jahre hat zu veränderten Rahmenbedingungen für die Nachfrage im Ruhenden Verkehr der Historischen Altstadt und im touristisch relevanten Gebiet des Historischen Hafens in Wismar geführt. Insbesondere kommt es auf Grund der Einwohnerentwicklung im Innenstadtbereich zu einer Zunahme des Stellplatzbedarfs für Einwohner und zu einer verstärkten Nachfrage durch Gäste und Besucher sowie insbesondere auch durch die im Regelfall länger verweilenden Touristen.

Die in der Stufe I durchgeführten umfangreichen Analysen des derzeitigen Parkraumangebotes und der Nachfrage, spezifiziert nach Nachfragegruppen, ergab eine Reihe wichtiger Erkenntnisse, die vor allem zu der Einsicht führten, dass die Fortschreibung der gegenwärtigen Situation den zukünftigen Anforderungen nicht mehr gerecht wird. Deshalb wurden im Ergebnis der Diskussion der Analyse folgende Grundsätze und Anregungen für die Konzeptentwicklung zusammengestellt:

1. Die Erreichbarkeit zentraler Lagen der Innenstadt für Kunden und Besucher ist durch die dauerhafte Vollausslastung der Altstadt im Innern stark eingeschränkt. Gleichzeitig blockieren gebietsfremde Lang- und Dauerparker einen hohen Anteil von Stellplätzen. Es ist davon auszugehen, dass dadurch ein sehr hoher Anteil an Parksucherverkehr entsteht, der als fließender Kfz-Verkehr die Innenstadtlagen belastet. Auch zur Altstadt günstig gelegene periphere Stellplätze sind zu Spitzenzeiten ausgelastet.

Generelle Zielstellung sollte es sein, die **Erreichbarkeit der Innenstadt zu verbessern**, wofür eine Verlagerung gebietsfremder Dauerparker (in der Regel Beschäftigte in der Altstadt) durch zeitliche und/ oder finanzielle Bewirtschaftung erforderlich ist.

Gleichzeitig ist der Ruhende Verkehr dort auf das notwendige Maß einzuschränken, wo er die Erlebbarkeit des UNESCO-Weltkulturerbes stark beeinträchtigt oder zu hohen Belastungen von zu beruhigenden Wohnlagen führt.

2. Die **Entlastung der Altstadt von gebietsfremden Dauerparkern** ist gleichsam für die Verbesserung der Erreichbarkeit für Kunden, Gäste und Touristen als auch für die Verbesserung der Situation für das Bewohnerparken zu nutzen. Denkbar wäre, gut angebundene Straßenräume tagsüber für das (finanziell bewirtschaftete) Kurzzeitparken zu nutzen, während besonders sensible Lagen (schlecht erreichbar oder fast ausschließlich durch Wohnnutzung gekennzeichnet) dem Bewohnerparken vorbehalten bleiben.
3. Die Maßnahmen zur Erhöhung der Erreichbarkeit der Innenstadt sind zu flankieren durch **Anreize zu einer verstärkten Nutzung der günstig zur Altstadt gelegenen peripheren Parkplätze**. Nur so ist es möglich, den **fließenden Kfz-Verkehr als Quell- und Zielverkehr der Altstadt im Altstadtkern selbst zu begrenzen**. Dies setzt voraus, dass die günstig zur

Altstadt gelegenen Parkplätze bzw. entsprechende Teilflächen der Parkplätze über nutzbare Kapazitäten verfügen. Dafür sind auch hier teilweise Dauerparker zu verlagern. Dies betrifft insbesondere die Parkplätze Turmstraße, Kopenhagener Straße und Schiffbauerdamm.

4. Wirksame Anreize zur Steuerung der Parkraumnachfrage sind nur dann möglich, wenn eine **gestaffelte finanzielle Bewirtschaftung** erfolgt. Dabei müssen sich zentrale Lagen im Altstadtkern im Preisniveau deutlich von den peripheren Lagen abheben.
5. Die anzustrebende Verlagerung der gebietsfremden Dauerparker zu Gunsten von Bewohnern, Kunden sowie Besuchern und Touristen sollte mit der **Schaffung neuer Angebote, insbesondere für die Nutzergruppe der Beschäftigten** verbunden werden. Die festgestellte Parkraumauslastung lässt darauf schließen, dass hierfür Erweiterungen der Parkraumkapazität erforderlich sind.
6. Die derzeitige Lage und Verteilung der Parkierungsschwerpunkte Kopenhagener Straße, Schiffbauerdamm und Turmstraße am Altstadtring sind optimal hinsichtlich der Steuerung der Parkraumnachfrage und der Parkwegweisung. Der **Sicherung dieser Flächen** für die weitere Nutzung als Parkierungsschwerpunkte sollte eine **sehr hohe Priorität** eingeräumt werden.
7. Weitere in der Diskussion befindliche Flächen für potenzielle Parkierungsstandorte liegen im Regelfall deutlich ungünstiger zur Altstadt und werden insbesondere bei den Nutzergruppen der Kunden, Besucher und Touristen wenig Akzeptanz finden. Für die Nutzergruppe der Beschäftigten liegen die Entfernungen in einem akzeptablen Bereich (z.B. Flächen an der Kanalstraße, Gerberhof, an der Schweriner Straße oder am Bahnhof/ Rostocker Straße).
8. Das **Parken bzw. Abstellen von Reisebussen und Caravanen** im direkten Altstadtbereich wird auch zukünftig nicht möglich sein. Jedoch bieten hier vor allem die **durch die von der Stadt erworbenen Flächen am Bahnhof** sehr günstige Voraussetzungen. Auf Grund der Potenziale dieser Flächen für die gesamte Stadtentwicklung wäre es hier jedoch sinnvoll, die Einordnung weiterer verkehrlicher Funktionen unter besonderer Berücksichtigung von Aspekten aus Stadtplanung und Freiraumgestaltung vorzunehmen.
9. Das vorhandene Parkleitsystem ist auf die derzeitigen Parkierungsanlagen abgestellt und durch mehrfache Ergänzungen und Anpassungen in den vergangenen Jahren nicht mehr in jedem Detail verständlich. Mit der Neuordnung des Ruhenden Verkehrs gemäß den zuvor beschriebenen Zielstellungen sollte eine **grundhafte Überarbeitung des Parkleitsystems** erfolgen.

Sofern die günstig gelegenen großen Standorte an der Kopenhagener Straße, Schiffbauerdamm und Turmstraße für die Funktion Parken gesichert werden können, erscheint die Ein-

führung eines dynamischen Parkleitsystems als sinnvolle Option, um hierdurch eine noch bessere Nutzerführung zu ermöglichen.

10. Die **Einführung des noch detailliert auszuarbeitenden Realisierungskonzeptes**, welches im Kern auf der Grundlage der hier vorliegenden Untersuchung von der flächenhaften Einführung der Parkraumbewirtschaftung ausgehen sollte, kann **in mehreren aufeinander abgestimmten Schritten erfolgen**. Jeder Schritt muss aber in sich schlüssig sein und darf nicht zu unverhältnismäßigen Einschränkungen für einzelne Nutzergruppen führen.
11. Vor dem Hintergrund der demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung und den daraus resultierenden finanziellen Konsequenzen ist den Aspekten der **Finanzierung der aus dem Konzept resultierenden Investitionen und laufenden Kosten besonderes Augenmerk** zu schenken. Eine vollständige Kostendeckung von Investitionen und laufenden Aufwendungen aus den Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung und den vollzugsdienstlichen Kontrollen ist anzustreben. Dafür sind die erforderlichen strukturellen Voraussetzungen zu schaffen.

Diese Überlegungen werden nachfolgend der Ausarbeitung des Parkraumkonzeptes zu Grunde gelegt.

## 2. Rahmenbedingungen zur Neuordnung des Stellplatzangebotes

### 2.1 Nutzergruppen und ihre Anforderungen

Für die Betrachtungen der Parkraumnachfrage werden nach EAR<sup>1</sup> 5 Nutzergruppen unterschieden, die verschiedene Ansprüche an den Parkraum haben. Diese werden entsprechend den besonderen Anforderungen in Wismar modifiziert und sind nachfolgend beschrieben. Dabei werden bereits die vorgeschlagenen Prioritäten bzw. Rangigkeiten für die Berücksichtigung in der Neuordnung des Stellplatzangebotes mit beschrieben, da eine gleichwertige Berücksichtigung der Wünsche aller Nutzergruppen vor dem Hintergrund des beschränkten Parkraumes in der Altstadt ebenso wie in anderen Städten nicht möglich ist.

Bewohner: Bewohner benötigen insbesondere ab dem späten Nachmittag/ frühen Abend bis in die Morgenstunden einen Stellplatz. Auch tagsüber sollten Bewohner einen Stellplatz in einer angemessenen Entfernung zur Wohnung finden und unbeschränkt nutzen können. Dieser Nutzergruppe sollte eine sehr hohe Beachtung bei der Befriedigung ihrer Bedürfnisse entgegengebracht werden. Zu beachten ist, dass die Gruppe der Bewohner der Altstadt mit zunehmender Gebäudesanierung und der Bebauung vorhandener Brachen und Baulücken weiterhin anwachsen wird.

⇒	Entfernung zum Ziel (Wohnung):	wohnungsnah (wenn möglich)
⇒	Nachfragezeiten:	ganztägig, Spitze abends und nachts
⇒	Vorrangige Parkdauer:	Dauerparker
⇒	Kosten:	gering (im öffentlichen Straßenraum nur Verwaltungsgebühr)
⇒	Priorität	sehr hoch

Beschäftigte: Beschäftigte belegen Stellflächen tagsüber. Sie treffen meist in den Morgenstunden ein, belegen von da an einen Stellplatz über einen langen Zeitraum (über 6 Stunden) und verlassen den Stellplatz erst zum Feierabend (nachmittags/ abends) wieder. Beschäftigten sollte die Möglichkeit gegeben werden, periphere Stellflächen kostengünstig nutzen zu können. Zu den Beschäftigten gehören auch Auszubildende und Studierende sowie ggf. Schüler.

⇒	Entfernung zum Ziel (Arbeitsplatz):	500 m (bis 700 m) zumutbar
⇒	Nachfragezeiten:	vor allem tagsüber (07.00 bis 18.00 Uhr)
⇒	Vorrangige Parkdauer:	Lang- und Dauerparker
⇒	Kosten:	im Regelfall nur geringe Kostenakzeptanz
⇒	Priorität	nachrangig gegenüber Bewohnern/Kunden

---

<sup>1</sup> Empfehlungen für die Anlagen des Ruhenden Verkehrs  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2005



Kunden: Die Kfz-Fahrer, die zum Einkauf oder einer Erledigung (Arzt, Bank, Post etc.) unterwegs sind, treffen zu verschiedenen Zeiten im Tagesverlauf ein. Ihre Parkdauer ist oft kurz und überschreitet nur in Ausnahmen 4 Stunden. Welche Entfernung dabei zwischen Stellplätzen und den Zielen akzeptiert werden, hängt sehr stark von der Verweildauer und der Attraktivität der Ziele ab. Für die Attraktivität der Altstadt als Dienstleistungs- und Einkaufsstandort ist die Erreichbarkeit durch Kunden ein sehr wichtiges Kriterium.

⇒	Entfernung zum Ziel (Geschäft etc.):	100 m (bis 300 m), je nach Art des Ziels
⇒	Nachfragezeiten:	vor allem in den Geschäftszeiten (08.00 bis 18.00 Uhr)
⇒	Vorrangige Parkdauer:	kurz bis mittel
⇒	Kosten:	Stellplatzgebühr i.d.R. akzeptiert
⇒	Priorität	tags gleichrangig mit Bewohnern

Besucher und Gäste: Unter Besuchern und Gästen werden diejenigen Nutzer verstanden, die zu verschiedenen privaten Zwecken die Innenstadt aufsuchen. Dazu gehören private Besuche, die Wahrnehmung kultureller Veranstaltungen, der Besuch von Freizeiteinrichtungen etc. Die Beschreibung gemäß EAR umfasst auch die Touristen. Aufgrund des besonderen Stellenwertes des Tourismus mit besonders starker saisonaler Ausprägung wird diese Gruppe in Wismar jedoch gesondert betrachtet.

Besucher und Gäste sind im Regelfall nicht unmittelbar auf zielnahe Stellplätze angewiesen, insbesondere dann, wenn kein herausragendes Einzelziel vorhanden ist (Theater, Großkino etc.). Im Einzelfall sollte jedoch auch zielnahes Parken (gegen Gebühr) möglich sein.

⇒	Entfernung zum Ziel (diverse):	100 m (bis 300 m), je nach Art des Ziels
⇒	Nachfragezeiten:	vor allem in den Öffnungszeiten relevanter Einrichtungen (08.00 bis 18.00 Uhr)
⇒	Vorrangige Parkdauer:	mittel bis lang
⇒	Kosten:	tagsüber Stellplatzgebühr i.d.R. akzeptiert,
⇒	Priorität	tags gleichrangig mit Bewohnern

Touristen: Die Gruppe der Touristen ist für Wismar von herausragender Bedeutung. Dabei sind weitere Unterteilungen möglich. Zu unterscheiden sind insbesondere

- Touristen als Übernachtungsgäste in Wismar mit mehrtägiger Verweildauer
- Tagestouristen bei Pauschalreisen in der Regel als Bustouristen (ohne Pkw-Stellplatzbedarf)
- Ostseetouristen aus dem Umland, die als Tagestouristen nach Wismar einpendeln

Während Hotelgäste stärker Stellplätze in der Nähe der Unterkunft nachfragen, ist für Tagestouristen aus dem Umland die Altstadt als Ganzes einschließlich des historischen Hafens das wichtige Ziel. Eine Abstellung der Fahrzeuge in Sichtweite der Ziele ist im Grundsatz akzeptabel. Je nach Ausbaustandard sind dabei Gebühren in den meisten Städten auf den relevanten Stellplätzen üblich (Großparkplätze am Altstadtrand, Parkhäuser, Tiefgaragen)

⇒	Entfernung zu Altstadt/Hafen:	bis 300 m
⇒	Nachfragezeiten:	tagsüber meist ab 10.00 Uhr, auch abends
⇒	Vorrangige Parkdauer:	mittel bis lang
⇒	Kosten:	Stellplatzgebühr i.d.R. akzeptiert,
⇒	Priorität	tags gleichrangig mit Bewohnern

Dienstleister: In einem Stadtgefüge sind die verschiedensten Dienstleistungen erforderlich. Dazu gehören z. B. das Gesundheitswesen, Post, Bank oder das Handwerk. Hier ist im Regelfall eine zielnahe Abstellung erforderlich, um die entsprechenden Funktionen wahrnehmen zu können. Hierfür existieren in Mecklenburg-Vorpommern gesonderte Landesregelungen für die Ausnahme von zeitlichen Beschränkungen und Gebühren.

Nicht zuletzt seien die Lieferanten benannt, die jedoch nicht unmittelbar auf den Parkraum zurück greifen müssen, sondern gesonderte Ladezonen oder Nebenflächen nutzen können. Dies ist bei der Vorgabe der Parkordnung bzw. auch bei der Umgestaltung der einzelnen Straßen zu beachten.

## 2.2 Erfahrungen aus anderen Städten

### 2.2.1 Vorbemerkungen

In den vorbereitenden Analysen wurde deutlich, dass es kaum noch Städte gibt, die wie Wismar einen Großteil des Parkraumes in der Altstadt bzw. Innenstadt nicht bewirtschaften. Der Großteil von Städten mit historischen Innenstädten hat in den vergangenen Jahren sukzessive eine mehr oder weniger flächendeckende Bewirtschaftung der Innenstadt eingeführt. In Wismar gab es in den vergangenen Jahren auch bereits vorbereitende Betrachtungen hierfür. Insbesondere mit dem Aufschwung des Städtetourismus in Wismar (sicherlich auch Folge des Titels UNESCO-Weltkulturerbe) einerseits und der Zunahme der Bewohner der Altstadt andererseits entstand jetzt jedoch eine neue Qualität, die Änderungen des bestehenden Zustandes hinsichtlich Parkraumbewirtschaftung unumgänglich macht.

Daher lag es nahe, die Erfahrungen der anderen Städte aufzugreifen. In der einschlägigen Literatur sowie im Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wird jedoch vor allem auf sehr große Städte Bezug genommen, die im Regelfall durch völlig andere Rahmenbedingungen, u. a. ein dicht besiedeltes Umland und ein sehr attraktives ÖPNV-Angebot, gekennzeichnet sind und daher für einen Vergleich bzw. eine Erfahrungsübernahme eher wenig

bzw. nur auf bestimmte Segmente bezogen geeignet sind. Auf Grund der Tätigkeit des Verfassers sowie den aus anderen Aktivitäten herrührenden Kontakten konnten jedoch viele andere vergleichbare Städte hinsichtlich ihrer Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich interviewt werden. Diesen Städten bzw. ihren Verwaltungen sei an dieser Stelle nochmals ausdrücklich für ihre Bereitschaft zu Auskünften und der Bereitstellung statistischer Daten gedankt. Nachfolgend erfolgt eine kurze Beschreibung der daraus resultierenden Erkenntnisse mit dem Fokus auf die in Wismar vorliegenden Anforderungen.

### 2.2.2 Bautzen

Die Stadt Bautzen ist hinsichtlich der Stadtgröße und der zentralörtlichen Funktion sehr gut mit Wismar vergleichbar. Als Mittelzentrum (bzw. Bestandteil eines polyzentralen Oberzentrums) in der Lausitz gelegen hat Bautzen eine vergleichbare Größe und Funktion. Der hier betrachtete Bereich umfasst die historische Altstadt und die sich südöstlich daran anschließende Innenstadt. Diese Gebiete bilden gemeinsam das Stadtzentrum. Die maßgeblichen Parameter seien nachfolgend kurz benannt:

#### Angaben zur Gesamtstadt

Anzahl der Einwohner (Stand 2009)	40.800
Entwicklung bis 2020	weiterhin sehr geringe Abnahmen

#### Angaben zur Altstadt/Innenstadt

Anzahl Einwohner (Stand 2009)	5.300
Entwicklung seit 2000	Zunahme um 3 %
Fläche der Altstadt/Innenstadt	ca. 80 ha

Die Altstadt und die sich südlich und östlich anschließende Innenstadt weisen in Summe über 5.000 Stellplätze auf, von denen fast 3.000 öffentlich nutzbar sind. Etwa 40 % der öffentlich nutzbaren Stellplätze befinden sich in Parkhäusern oder Tiefgaragen bzw. auf größeren Parkplätzen, 60 % im Straßenraum.

Nur 7 % der Stellplätze im Straßenraum sind nicht bewirtschaftet und frei gegeben für alle Nutzer. 9 % der Stellplätze werden ausschließlich zeitlich bewirtschaftet. Für die Bewohner besteht teilweise reines Bewohnerparken (Bewohner mit Bewohnerparkausweis frei, 17 % der Stellplätze), auch Mischformen wie Bewohner + Parkscheibe oder Bewohner + Gebühr sind in geringem Umfang vorhanden. Mit etwa 50 % wird der Großteil der Stellplätze finanziell bewirtschaftet.

Hervorzuheben ist das fast ausschließliche Bewohnerparken in den eng bebauten Teilbereichen der Altstadt. In den vergangenen Jahren wurden drei öffentliche Parkhäuser bzw. Tiefgaragen errichtet, die sich teilweise in privater Eigentümerschaft befinden. Zur besseren Auffindbarkeit freier Parkplätze wurde ein dynamisches Parkleitsystem installiert.

Der Bau weiterer Parkhäuser oder Tiefgaragen ist derzeit nur in Verbindung mit neuen Investitionsvorhaben des Einzelhandels im Gespräch.

Für Beschäftigte stehen im Altstadtbereich nur Stellplätze auf privaten Flächen oder angemietete Stellplätze in den Parkhäusern und Tiefgaragen sowie teilweise auf den Parkplätzen zur Verfügung. Ansonsten ist auf weiter außen liegende Parkplätze in benachbarten Stadtteilen auszuweichen, die nicht so einen hohen Bewirtschaftungsgrad aufweisen und ebenfalls nicht einen so hohen Parkdruck. Dabei sind jedoch überwiegend längere Fußwege zurückzulegen.

### 2.2.3 Görlitz

Görlitz ist ebenfalls Bestandteil des oberzentralen Städteverbundes (gemeinsam mit Bautzen und Hoyerswerda). Auch in Görlitz ist das Stadtzentrum nicht so ein klar abgegrenzter Stadtteil wie in Wismar. Als Zentrum wird an dieser Stelle die Altstadt und sich südwestlich daran anschließende Teile der Innenstadt definiert. In diesen Bereichen werden die hauptsächlichen Handels- und Dienstleistungsfunktionen erbracht. In diesem Stadtteil befinden sich auch Einrichtungen der Hochschule für Technik und Wirtschaft Zittau/Görlitz.

#### Angaben zur Gesamtstadt

Anzahl der Einwohner (Stand 2009)	55.500
Entwicklung bis 2020	weitere Abnahme

#### Angaben zur Altstadt/Innenstadt

Anzahl Einwohner (Stand 2009)	8.300
Entwicklung seit 2000	Zunahme um ca. 10 %
Fläche der Altstadt/Innenstadt	ca. 95 ha

Auf Grund noch zahlreicher Leerstände, aber insgesamt positiven Tendenzen der Innenstadtentwicklung, wird von einer weiteren Zunahme der Bewohner in der Altstadt/Innenstadt ausgegangen.

Im betrachteten Untersuchungsbereich gibt es etwa 3.200 öffentlich nutzbare Stellplätze, von denen sich 73 % im Straßenraum oder auf direkt angrenzenden (teils historischen) Plätzen befinden. Fast ein Viertel der öffentlichen Stellplätze befindet sich in zwei in den vergangenen Jahren errichteten Parkhäusern sowie auf einem abgegrenzten Parkplatz.

Die öffentlich nutzbaren Stellplätze sind zu einem Anteil von 90 % in den verschiedensten Formen bewirtschaftet. Als völlig freie Stellplätze ohne Einschränkungen sind nur 10 % ausgewiesen. 40 % sind finanziell bewirtschaftet, 23 % ausschließlich Bewohnern vorbehalten und 27 % sind als Mischform von zeitlicher oder finanzieller Bewirtschaftung und Bewohnerparken ausgewiesen.

Im aktuell diskutierten neu erarbeiteten Verkehrsentwicklungsplan werden folgende Entwicklungen für den Ruhenden Verkehr vorgeschlagen:

- Vollständige oder teilweise Freistellung der stadtbildrelevanten Plätze Obermarkt und Klosterplatz vom Ruhenden Verkehr
- Ausweitung des Bewohnerparkens (in der Altstadt bereits flächendeckend) auf weitere Teile der Innenstadt als Grundlage für den weiteren Einwohnerzuzug
- Einrichtung eines statischen Parkleitsystems (bislang nur rudimentäre Beschilderung) im Zusammenhang mit der Ausrichtung der Landesausstellung Sachsen 2011 („via regia“)
- Inbetriebnahme eines neuen innenstadtnahen Parkplatzes (bewirtschaftet)
- Perspektivisch ggf. Neubau eines Parkdecks an der nördlichen Peripherie der Altstadt im Zusammenhang mit der Freistellung des Obermarktes

Für Beschäftigte stehen im betrachteten Bereich nur Stellplätze auf privaten Flächen oder angemietete Stellplätze zur Verfügung. Ansonsten ist auf weiter außen liegende Parkplätze in benachbarten Stadtteilen auszuweichen, die nicht so einen hohen Bewirtschaftungsgrad aufweisen und ebenfalls nicht einen so hohen Parkdruck. Dabei sind jedoch überwiegend längere Fußwege zurückzulegen.

#### 2.2.4 Stralsund

Die Hansestadt Stralsund ist ein Mittelzentrum an der Ostsee, direkt an der Schnittstelle des Festlandes zur größten Insel Deutschlands. Hinsichtlich der Funktion der Stadt für das Umland ist Stralsund ähnlich zu bewerten wie Wismar. Wie in Wismar ist die touristische Funktion, insbesondere in den Sommerurlaubsmonaten, von herausragender Bedeutung. Auf Grund der städtebaulichen Struktur lässt sich in Stralsund die Altstadt mit der nördlichen und südlichen Hafensinsel sehr gut vom restlichen Stadtgefüge abgrenzen. Die Altstadt stellt zugleich das eigentliche Stadtzentrum mit all seinen Funktionen dar.

##### Angaben zur Gesamtstadt

Anzahl der Einwohner (Stand 2009)	57.800
Entwicklung bis 2020	deutliche Abnahme (- 7 %)

#### Angaben zur Altstadt/Innenstadt

Anzahl Einwohner (Stand 2009)	5.000
Entwicklung seit 2000	Zunahme um mehr als 30 %!
Fläche der Altstadt/Innenstadt	ca. 94 ha

Die Altstadt von Stralsund hat unter den betrachteten Städten die stärksten Einwohnerzunahmen seit 2000 zu verzeichnen. Im Jahr 2009 waren fast ein Drittel mehr Einwohner in der Altstadt gemeldet, als noch 2000. In den nächsten Jahren wird mit einer Fortsetzung dieser sehr positiven Entwicklung gerechnet, auch wenn die Entwicklung gegenüber den vergangenen Jahren sicherlich etwas abflachen wird.

Zum Stand 2008 waren in der Altstadt und dem Hafen etwa 2.700 öffentliche Stellplätze vorhanden, davon 48 % im Straßenraum und ca. 39 % in Tiefgaragen und Parkhäusern. Mit dem Neuen Markt und einer Brache im Hafen standen 2 größere Parkplätze zur Verfügung.

Die Bewirtschaftung der Stellplätze ist nur untergliedert in finanziell bewirtschaftete Flächen und Bewohnerparken. Unbewirtschaftete oder nur zeitlich eingeschränkte Stellplätze stehen im gesamten Bereich der Altstadt und im Hafen nicht zur Verfügung. Zum Stand 2008 waren 24 % aller Stellplätze dem Bewohnerparken vorbehalten, 76 % waren finanziell bewirtschaftete Flächen.

Für Besucher und Touristen mit längeren Aufenthaltszeiten sind am Rand der Altstadt besondere Angebote in Form von Tageskarten je 3,00 € oder 4,00 € nutzbar. Gesonderte Stellflächen für Pendler sind weder direkt in der Altstadt noch an deren Peripherie vorhanden. Pendler weichen in die benachbarten Quartiere aus und führen dort teilweise zu Engpässen im Parkraum. Dies war Anlass dafür, 2008 die umliegenden Stadtviertel dahingehend zu untersuchen, ob für bestimmte Bereiche eine Erweiterung der Bewirtschaftung in Frage kommt.

Derzeit befindet sich ein weiteres Parkhaus an der nördlichen Peripherie der Altstadt in Bau, welches in Kürze in Betrieb genommen wird. Im so genannten Quartier 17 entsteht darüber hinaus ein Einzelhandelszentrum direkt im Herzen der Altstadt, welches ebenfalls über eine Tiefgarage verfügen wird.

Aktuell ist die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes für die Altstadt in Bearbeitung. Darin enthalten sind auch weiterführende Überlegungen zum Ruhenden Verkehr. Insbesondere soll untersucht werden, ob mit der Inbetriebnahme der beiden neuen Parkierungsschwerpunkte eine Erweiterung des Bewohnerparkens in den Straßenräumen möglich wird und unter welchen Voraussetzungen der Entfall der Stellplätze auf dem Neuen Markt möglich ist. Der Entfall des Parkplatzes im Hafen auf der noch vorhandenen größeren Brache wird über kurz oder lang durch entsprechende Umnutzungen bzw. Investitionsvorhaben erfolgen.

## 2.2.5 Tübingen

Tübingen ist gemeinsam mit Reutlingen ein Oberzentrum südlich von Stuttgart. Obwohl grundsätzlich in einer Wachstumsregion gelegen, werden sich gemäß den Prognosen des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg auch in Tübingen die Einwohnerzahlen bis 2020 um ca. 5 % verringern. Die kommunalpolitischen Ziele sind jedoch auf Stabilität und Wachstum ausgelegt, wofür die Chancen, nicht zuletzt durch die bekannte Universität, durchaus nicht unrealistisch erscheinen. Das Stadtzentrum von Tübingen stellt sich – ähnlich wie in Görlitz – als eine Verbindung aus historischer Altstadt und daran angrenzenden Gebieten dar.

### Angaben zur Gesamtstadt

Anzahl der Einwohner (Stand 2009)	87.800
Entwicklung bis 2020 (Wachstum als kommunalpolitische Zielstellung)	leichte Abnahmen ( ca. -5 %)

### Angaben zur Altstadt/Innenstadt

Anzahl Einwohner (Stand 2009)	6.000
Entwicklung seit 2000	Abnahme um 5 %
Fläche der Altstadt/Innenstadt	ca. 100 ha

Im Gegensatz zu den untersuchten Altstädten in den neuen Bundesländern wird in Tübingen davon ausgegangen, dass die Innenstadt weiter an Einwohnern verliert. Dieses ist u. a. dadurch zu erklären, dass Altstädte in den alten Bundesländern bei weitem nicht dem starken Verfall Preis gegeben waren, wie die in den neuen Bundesländern. Allerdings ist auch anzumerken, dass ein so umfassender Einsatz von Städtebaufördermitteln wie in den neuen Bundesländern in den Altstädten der alten Bundesländer in den vergangenen 20 Jahren nicht erfolgen konnte.

In der Innenstadt von Tübingen stehen ca. 3.000 öffentlich nutzbare Stellplätze zur Verfügung. Nur 40 % der Stellplätze befinden sich im Straßenraum, 60 % hingegen in Parkhäusern und Tiefgaragen. Über drei Viertel (77 %) aller Stellplätze werden ausschließlich finanziell bewirtschaftet, die restlichen Stellplätze stehen den Bewohnern privilegiert (15 %) oder in der Mischform Bewohner + Gebühr (8 %) zur Verfügung. Somit erreicht die Bewirtschaftung ein ähnliches Ausmaß wie in Stralsund.

Die in Bezug auf die Stadtgröße und die Anzahl der Einwohner in der Altstadt nicht sehr hohe Stellplatzanzahl ist vor allem durch die sehr dichte Bebauung zu erklären. Dies führt auch dazu, dass nur sehr wenige Stellplätze auf sonstigen privaten Flächen vorhanden sind. Kompensiert wird diese geringe Stellplatzanzahl vor allem durch ein äußerst attraktives ÖPNV-Angebot sowie einen sehr hohen Anteil des Fußgänger- und Radverkehrs. Auch wohnen im Innenstadtbereich vor allem sehr viele Studenten, die verstärkt auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes setzen.

Hinsichtlich der verfügbaren Stellplätze für Beschäftigte wird auf eine große Stellplatzanzahl an der Peripherie der Innenstadt verwiesen. Diese Angebote sind jedoch im Regelfall deutlich weiter von der Innenstadt entfernt als in den anderen untersuchten Städten und auch nicht in jedem Fall kostenfrei. Der hohe Parkdruck an der Peripherie der Innenstadt hat zu einer sukzessiven Ausweitung der bewirtschafteten Bereiche einschließlich Bewohnerparkregelungen bis weit über die Innenstadt hinaus geführt. Der starke Parkdruck und Bewirtschaftungsgrad führt nach Aussage der Verwaltung auch zu einer häufigen Missachtung der bestehenden Regelungen. Allerdings liegen hierbei keine Vergleichsdaten bzw. subjektive Einschätzungen aus anderen Städten vor.

Tübingen verfügt über ein dynamisches Parkleitsystem, in welches alle großen Parkierungsschwerpunkte der Innenstadt eingebunden sind.

### 2.2.6 Zwickau

Zwickau ist gemäß dem Landesentwicklungsplan als Oberzentrum in einem Verdichtungsraum ausgewiesen. Die Innenstadt ist durch die Mulde und das Straßennetz klar von den umgebenden Stadtteilen abgrenzbar, jedoch überspringen die innerstädtischen Funktionen im Norden den umgebenden Straßenring. Neben vielen historischen Gebäuden ist die Innenstadt aber auch noch stark von der industriellen Wohnbauweise der 70er und 80er Jahre geprägt. Insbesondere an der östlichen Peripherie der Innenstadt sind noch viele dieser Bauten aus DDR-Zeiten vorhanden, was jedoch dazu führte, dass die Innenstadt auch vor der deutschen Wiedervereinigung dauerhaft ein wichtiger Wohnstandort blieb.

#### Angaben zur Gesamtstadt

Anzahl der Einwohner (Stand 2009)	94.800
Entwicklung bis 2020	weiterhin starke Abnahmen ( ca. -10 %)

#### Angaben zur Altstadt/Innenstadt

Anzahl Einwohner (Stand 2009)	3.250
Entwicklung seit 2000	Zunahme um 5 %
Fläche der Altstadt/Innenstadt	ca. 50 ha

Der Trend geht in der Innenstadt dahin, dass die Einwohnerzahl nochmals leicht zunehmen wird. Bis 2020 könnte die Einwohnerzahl ca. 3.500 betragen, was einer Zunahme um 8 % entspräche.

In der Innenstadt von Zwickau stehen ca. 2.700 öffentlich nutzbare Stellplätze zur Verfügung, von denen sich jeweils knapp die Hälfte im Straßenraum und in Parkieranlagen befindet. Der Großteil der Stellplätze im Innenstadtbereich wird bewirtschaftet. Fast zwei Drittel (64 %) werden ausschließlich finanziell bewirtschaftet. Darin enthalten sind die in den vergangenen Jahren entstandenen Parkhäuser und Tiefgaragen mit ca. 1.400 Stellplätzen.



Für Beschäftigte stehen außerhalb der Altstadt verschiedene Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Neben zwei relativ nah gelegenen Parkplätzen außerhalb des umgebenden Straßenringes, die auch bewirtschaftet werden (mit 1,00 € bis 2,00 € Tagesticket) gibt es einen weiteren kostenfreien Großparkplatz in etwas weiterer Entfernung (knapp über 600 m Luftlinie). Ansonsten sind verschiedene private Angebote im Innenstadtbereich vorhanden, in denen Stellplätze angemietet werden können.

## 2.2.7 Freiberg

Freiberg ist ein Mittelzentrum am Rande des Erzgebirges. Hinsichtlich seiner Einwohnerzahl und der zentralörtlichen Funktion ist Freiberg ebenfalls wie Bautzen gut mit Wismar vergleichbar. Darüber hinaus hat Freiberg – ebenso wie Wismar – einen relativ großen, intakten historischen Altstadtkern, der durch einen Hauptstraßenring vom restlichen Stadtgebiet abgeteilt wird. Mit der Bergakademie verfügt Freiberg über eine der ältesten Technischen Universitäten Deutschlands. Tourismus spielt in Freiberg eine nicht unbedeutende Rolle, wobei es sich jedoch primär um Tagestouristen aus der Region handelt.

### Angaben zur Gesamtstadt

Anzahl der Einwohner (Stand 2009)	40.500
Entwicklung bis 2020	weiterhin starke Abnahmen ( ca. - 8 %)

### Angaben zur Altstadt

Anzahl Einwohner (Stand 2009)	3.620
Entwicklung seit 2000	Zunahme um 8 %
Fläche der Altstadt/Innenstadt	ca. 80 ha

Bei der Einwohnerentwicklung geht die Stadt Freiberg davon aus, dass es insbesondere in der Altstadt weitere deutliche Zunahmen geben wird und der gesamtstädtische Trend (abweichend zu den Aussagen des statistischen Landesamtes) auf Grund der günstigen Wirtschaftsstrukturen zumindest stabil bleiben wird.

In der Innenstadt stehen derzeit ca. 2.000 Stellplätze im Straßenraum und zwei Parkhäuser zur Verfügung. Etwa  $\frac{3}{4}$  der Stellplätze sind bewirtschaftet. Für Beschäftigte stehen innerhalb der Altstadt kaum unbewirtschaftete Stellplätze zur Verfügung. Da auch an der Peripherie nur wenig Kapazitäten im Straßenraum vorhanden sind, haben sich in Freiberg viele Dauerparker (im Regelfall Beschäftigte) in das Parkhaus Tivoli angemietet. Für ein weiteres Parkhaus, dessen Realisierung derzeit vorangetrieben wird, liegen ebenfalls bereits zahlreiche Nachfragen nach Stellplätzen für Dauerparker vor. Zukünftig sollen Dauerparkplätze auch monatsweise vermietet werden (derzeit ausschließlich Jahresticket), da die Nachfrage insbesondere durch die universitären Standorte in der Innenstadt sehr stark semesterbezogen ist.

Als weiteres Merkmal ist der sukzessive Entfall von Stellplätzen im Straßenraum bzw. auch bislang wichtigen (Park-) Plätzen der Innenstadt durch Maßnahmen der Straßenraumsanierung und Wiedergewinnung öffentlicher Platzräume zu erwähnen. Der Obermarkt als einer der wichtigsten Parkplätze wird perspektivisch nur noch über ca. 20 Stellplätze verfügen. Auch der Schlossplatz – derzeit noch mit einer Kapazität von über 100 Stellflächen – wird mit ca. 25 Stellflächen auf ein Minimum reduziert.

### 2.2.8 Weimar

Weimar gehört als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums zu den wenigen noch wachsenden Städten in Ostdeutschland. Von derzeit 65.200 soll die Einwohnerzahl bis 2020 um 5 % auf 68.200 Einwohner steigen. In der Altstadt nahmen die Einwohnerzahlen in den vergangenen Jahren (seit 2000) bis heute um ca. 12 % zu. Damit liegt die Altstadt im Trend der betrachteten ostdeutschen Städte. Bis 2020 wird ebenfalls ein weiterer Zuwachs um nochmals 4 % prognostiziert.

Die Altstadt selbst ist durch ein Tangentensystem umgeben und damit relativ klar vom restlichen Stadtgebiet abgegrenzt. An diesem Tangentensystem ist auch der Großteil der Kapazitäten für den Ruhenden Verkehr in Form von Parkhäusern oder Tiefgaragen konzentriert.

#### Angaben zur Gesamtstadt

Anzahl der Einwohner (Stand 2009)	65.200
Entwicklung bis 2020	weiterhin Zunahmen ( ca. +5 %)

#### Angaben zur Altstadt

Anzahl Einwohner (Stand 2009)	3.750
Entwicklung seit 2000	Zunahme um 12 %
Fläche der Altstadt/Innenstadt	ca. 50 ha

Weimar verfügt im Altstadtbereich über ca. 2.500 öffentlich nutzbare Stellplätze. Nur knapp 600 sind Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, weitere 300 auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen. Etwa 20 % dieser Stellplätze sind unbewirtschaftet. Fast 2/3 der öffentlich nutzbaren Stellplätze befinden sich in Parkhäusern oder Tiefgaragen, wobei einige dieser Stellplätze fest vermietet sind (ca. 16 %).

In den kommenden Jahren soll der Herderplatz mit derzeit etwa 40 Stellplätzen inmitten der beruhigten Altstadt vom Ruhenden Verkehr befreit und aufgewertet werden. Nach Einschätzung der Verwaltung werden die unbewirtschafteten Stellplätze am Rande der Altstadt von Berufspendlern übernutzt. Spitzt sich dieser Konflikt weiter zu, soll die Parkraumbewirtschaftung „von innen nach außen“ ausgeweitet werden. Parkmöglichkeiten für Berufspendler stehen ansonsten in einer Ent-

fernung von etwa 600 m zum Zentrum zur Verfügung. Weitere P+R-Angebote werden derzeit nur wenig genutzt.

### 2.2.9 Erkenntnisse aus den Vergleichsstädten in Bezug auf Wismar

Aus den Vergleichsstädten kann in Bezug auf Wismar folgendes Fazit gezogen werden:

- ⇒ Die Tendenz, wichtige öffentliche Platzräume vom ruhenden Verkehr zu entlasten und damit die Erlebbarkeit der Altstadt zu stärken sowie die Lebensqualität zu erhöhen ist in verschiedenen Städten erkennbar. Hervorzuheben sind beispielsweise Freiberg (Obermarkt und Schlossplatz), Stralsund (Überlegungen zum Neuen Markt) Weimar (Herderplatz) und Görlitz (Obermarkt). Mit dem historischen Marktplatz liegt Wismar hier im Trend, wobei zukünftig auch weitere Platzräume freigestellt werden könnten.
- ⇒ In den meisten Städten sind darüber hinaus weitergehende Bemühungen dahingehend zu betrachten, dass auch die Straßenräume stärker von ruhendem Verkehr entlastet werden. Teilweise wurden Fußgängerzonen erweitert oder der ruhende Verkehr im Straßenraum neu geordnet, was im Regelfall mit dem Verlust von Stellplätzen einhergeht. Diese Tendenz ist auch in den umgestalteten Straßenräumen in Wismar zu beobachten und wird sich mit weiteren Umgestaltungen fortsetzen.
- ⇒ In fast allen Vergleichsstädten ist das unbewirtschaftete Parken im Altstadtbereich/ Innenstadtbereich eine Ausnahme mit nur geringen Anteilen. In manchen Städten existieren keine unbewirtschafteten öffentlichen Stellplätze mehr. Dies bedeutet, dass Beschäftigte im Innenstadtbereich im Regelfall als Nutzergruppe nicht berücksichtigt werden. Den Beschäftigten werden meist Stellplätze angeboten, die 500 m und weiter vom Innenstadtbereich entfernt sind. Hier ist Wismar derzeit eine klare Ausnahme. Die anderen Städte zeigen hier auf, was zumutbar ist bzw. noch angenommen wird.
- ⇒ Die Reduktion der Stellplätze im Straßenraum wurde in den Vergleichsstädten im Regelfall durch hochbauliche Parkieranlagen für Gäste und Besucher der Innenstädte kompensiert. Der Anteil an Tiefgaragen und Parkhäusern am Stellplatzangebot der Innenstadt liegt in allen Städten signifikant höher als in Wismar. Die Gründe hierfür liegen jedoch nicht nur in der Kompensation, sondern im insgesamt geringeren Verbrauch der innerhalb der Innenstädte knappen Grundstücke auf Grund des Parkens in mehreren Ebenen sowie in der Absicht, Parksuchverkehr durch Bündelung des Parkens an konzentrierten Standorten und deren Einbindung in ein Parkleitsystem zu reduzieren.
- ⇒ Neue Schwerpunkte für den Ruhenden Verkehr wurden bzw. werden im Regelfall an der Peripherie der Innenstädte realisiert. In mehreren Städten sind neue Parkhäuser oder Tiefgaragen in Vorbereitung (Freiberg, Stralsund). Diese Schwerpunkte dienen vor allem den Kunden und Besuchern wie auch Touristen.
- ⇒ Für die Bewohner wurde der Entfall frei verfügbarer Stellplätze im öffentlichen Straßenraum im Regelfall durch Einführung oder Erweiterung von Bewohnerparken kompensiert. Dabei kommen auch Mischformen des Bewohnerparkens zum Einsatz. In Stralsund und Weimar gibt es Überlegungen, das Bewohnerparken durch die Einordnung von Quartiers-

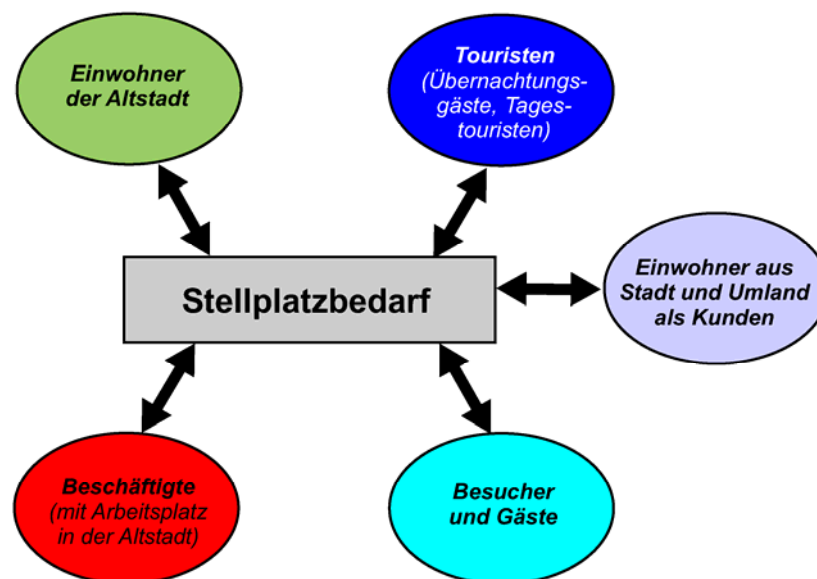
garagen weiter zu qualifizieren. Realisierbare Planungen hierzu liegen aber offenbar in beiden Städten noch nicht vor.

- ⇒ Alle Vergleichsstädte verfügen über ein Parkleitsystem, jedoch mit unterschiedlicher Ausprägung. Görlitz, Wismar und Zwickau nutzen statische Systeme, was auf Grund der Anzahl, der Lage und der baulichen Ausbildung der Parkierungsstandorte teilweise als ausreichend erscheint. Tübingen, Bautzen und Stralsund weisen dynamische Leitsysteme auf. Der Nutzen eines solchen Systems ist stadtspezifisch zu beantworten und setzt mehrere, ausreichend große und günstig gelegene bewirtschaftungsfähige Standorte voraus. In Weimar wurden durch Parkhausbetreiber einzelne Parkierungsschwerpunkte mit dynamischen Anzeigen im Straßenraum versehen, ohne dass dadurch bislang ein geschlossenes dynamisches Parkleitsystem entstanden ist.

## 2.3 Tendenzen der Stellplatznachfrage

### 2.3.1 Einflussgrößen auf den Stellplatzbedarf

Die bisherigen Analysen beinhalteten die Erfassung und Bewertung der vorhandenen Stellplatznachfrage. Jedoch ist in den kommenden Jahren auch mit weiteren Veränderungen zu rechnen, weshalb die wichtigsten Einflussparameter nachfolgend erläutert werden.



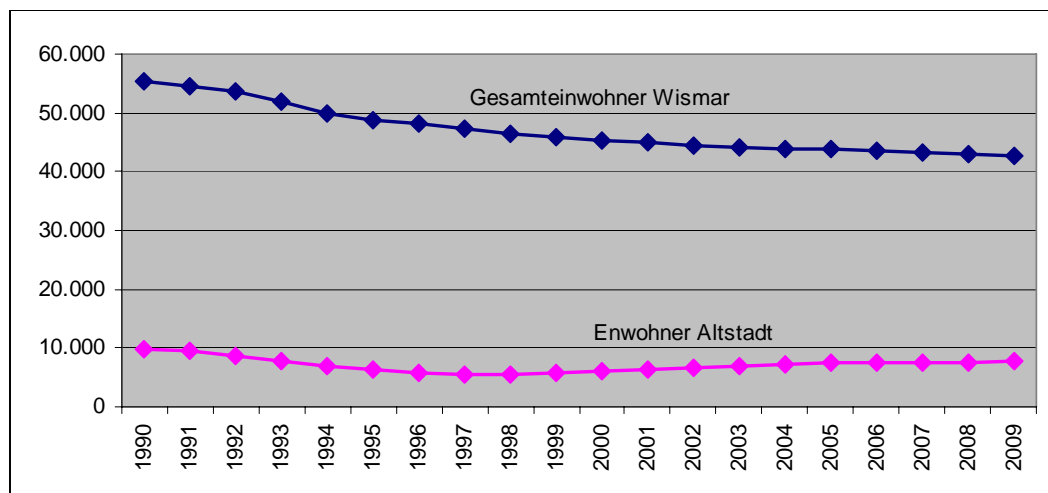
Grafik 1: Darstellung der Einflussgrößen des Stellplatzbedarfes

Die maßgeblichen Strukturgrößen für den Stellplatzbedarf sind in **Grafik 1** dargestellt. Sie orientieren sich weitgehend an den Nachfragegruppen im Ruhenden Verkehr. Bei den Bewohnern ist nach den Bewohnern der Altstadt selbst sowie die der Gesamtstadt und des Umlandes zu unterscheiden. Letztere fragen einen Stellplatz in der Altstadt vor allem als Kunde nach. Touristen sowie Kunden und Besucher benötigen einen Stellplatz für ihren Altstadtbesuch. In der Altstadt Beschäftigte verursachen ebenfalls einen wichtigen Teil der Stellplatznachfrage.

### 2.3.2 Einwohnerbestand und -entwicklung

Am 31.12.2009 gab es in der Hansestadt Wismar 42.711 Einwohner, davon 7.681 in der Altstadt, das heißt fast jeder 5. Einwohner von Wismar lebt in der Altstadt.

Anders als heute wohnte 1998 nur jeder 8. Wismarer in der Altstadt (5.538 Einwohner), was bedeutet, dass heute 2.143 Einwohner (+40 %) mehr in der Altstadt leben, als noch vor 12 Jahren. Die Entwicklung der vergangenen 20 Jahren verdeutlicht nachfolgende **Grafik 2**.

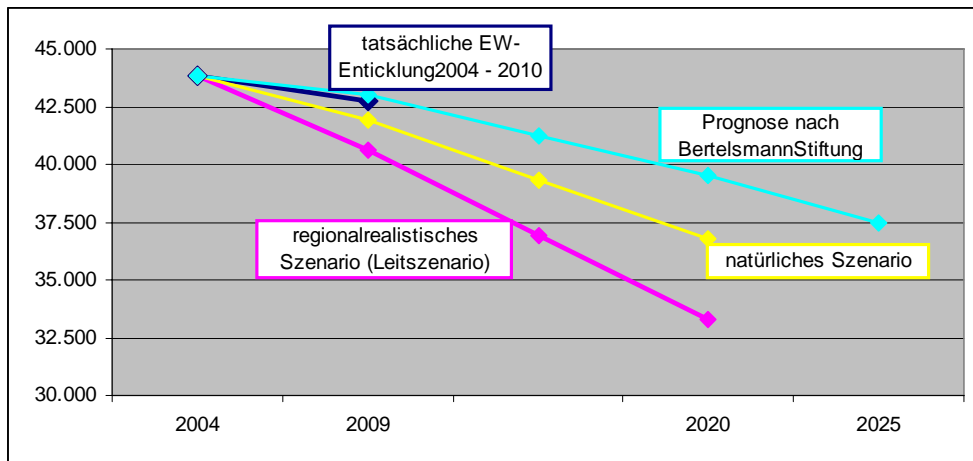


Grafik 2: Darstellung der Bevölkerungsentwicklung zwischen 1990 und 2009 in der Gesamtstadt von Wismar und der Altstadt nach Hauptwohnsitz

Während die Einwohnerzahl in der Gesamtstadt nach wie vor sinkt, nimmt sie in der Altstadt seit dem Tiefststand von 1998 stetig zu. Würde man diesen seit 1998 verlaufenden Trend weiter fortführen, läge die Einwohnerzahl der Altstadt im Jahr 2020 etwa bei 8.500, was einer nochmaligen Zunahme gegenüber dem heutigen Stand von etwa 11 % beträgt.

In **Grafik 3** sind die Bevölkerungsprognosen bis 2020 bzw. 2025 dargestellt. Entsprechend der Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Hansestadt Wismar aus dem Jahr 2005<sup>2</sup>, den Angaben des Statistischen Landesamtes und der Bertelmann-Stiftung wird von einem weiteren Bevölkerungsrückgang in Wismar ausgegangen. Dabei zeigt sich, dass die Prognose der Bertelmann-Stiftung<sup>3</sup> eher dem derzeitigen Trend entspricht. Zu beachten ist aber, dass in der Bertelmann-Stiftung die Gesamteinwohner betrachtet werden, im ISEK nur die mit Hauptwohnsitz in Wismar. Vergleicht man die Kennziffern Haupt- und Nebenwohnung der kommunalen Statistik über die letzten Jahre hinweg, so zeigt sich, dass der Unterschied 2.000 – 2.500 Einwohner beträgt. Mit diesem Korrekturfaktor wurde die Bertelmann-Prognose noch bereinigt, so dass die gleichen Basisdaten verglichen werden.

<sup>2</sup> Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Wismar 2005 (ISEK)  
im Auftrag der Hansestadt Wismar und der BauGrund AG, Sanierungsträger der Hansestadt Wismar  
Wirtschaftsinstitut für Marktforschung, Evaluation und Strukturentwicklung (WIMES) und Architekturbüro Michael Bräuer  
<sup>3</sup> Demographiebericht der Hansestadt Wismar  
BertelmannStiftung, [www.wegweiser-kommune.de](http://www.wegweiser-kommune.de)



Grafik 3: Einwohnerprognose entsprechend Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes 2005 nach Szenarien bis 2020 und der Bertelsmann-Stiftung bis 2025

### 2.3.3 Leerstand von Gebäuden und Wohnungen

Hinsichtlich der geschätzten Bevölkerungsentwicklung macht es Sinn, diese nochmals an den verfügbaren Wohnungen zu hinterfragen. Dazu erfolgten ergänzende Betrachtungen zum Leerstand bzw. Sanierungsstand der Gebäude.

Im Jahr 2005 gab es in der Altstadt 5.329 Wohneinheiten, davon standen zu dieser Zeit 789 WE leer. Bezogen auf die Einwohnerzahl 2005 betrug die mittlere Haushaltgröße in der Altstadt ca. 1,6 Personen. Die Leerstandsquote wurde mit 14,8 % ermittelt. Von den nicht genutzten Wohnungen befanden sich 458 in 163 komplett leer stehenden Gebäuden. 34 der leerstehenden Gebäude wurden seit 2005 wieder saniert und sind heute wieder bewohnbar, wodurch sich der Leerstand um etwa ein Fünftel vermindert hat. Die statistischen Angaben hierzu wurden dem Bericht zum Monitoring – Stadtentwicklung für das Fördergebiet Altstadt<sup>4</sup> entnommen.

Somit dürften heute etwa noch 500 bis 600 WE leer stehen. Setzt man für alle diese Wohnungen ebenfalls eine mittlere Haushaltgröße von 1,6 an, könnten bei voller Ausnutzung des leer stehenden Wohnraumes fast bis zu 1.000 Einwohner in der Altstadt hinzukommen. Dabei ist die Neubebauung von Brachen noch nicht berücksichtigt. Daraus kann abgeleitet werden, dass die Trendfortschreibung der Einwohner auf 8.500 bis 2020 durchaus eine realistische Einwohnerzahl ergibt, die sich perspektivisch ggf. sogar noch weiter erhöhen kann.

<sup>4</sup> Monitoring – Stadtentwicklung für das Fördergebiet Altstadt  
im Auftrag der Hansetsdat Wismar  
Wirtschaftsinstitut für Marktforschung, Evaluation und Strukturentwicklung (WIMES), 2007

### 2.3.4 Pkw-Bestand und Motorisierungskennziffer

In der Altstadt betrug der Pkw-Bestand der Einwohner am 01.01.2010 2 949 Pkw. Dieser Wert ist seit 2008 stabil, davor gab es eine deutliche Veränderung im Pkw-Bestand, was ggf. auf eine veränderte Statistik zurückzuführen ist. Die Motorisierungskennziffer beträgt damit 2010 etwa 384 Pkw/ 1000 Einwohner. Bliebe die Motorisierung zukünftig etwa gleich, kann daraus ein zusätzlicher Stellplatzbedarf für die Bewohner bis zum Jahr 2020 von ca. 315 Stellplätzen ermittelt werden (bezogen auf 8.500 Einwohner).

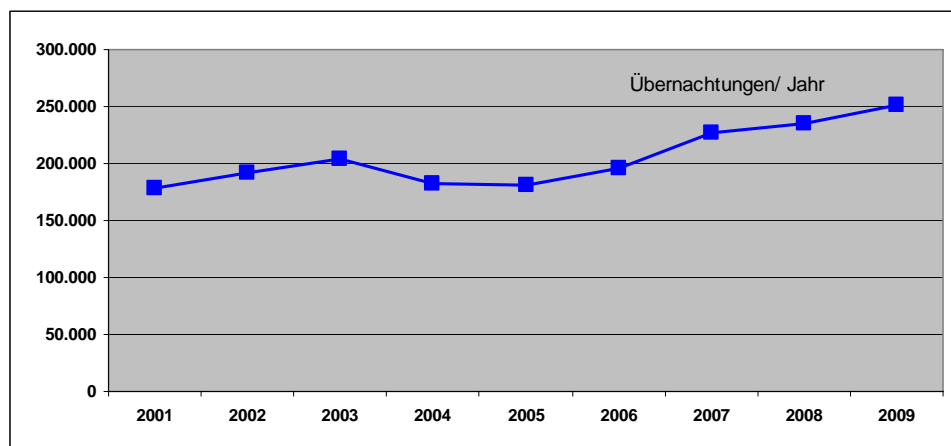
### 2.3.5 Beschäftigte im Altstadtbereich

Die Anzahl der Beschäftigten in der Altstadt betrug gemäß der Statistik der Hansestadt Wismar zum Stand Dezember 2007 insgesamt ca. 4 700.

Es wird auf Grund des weitgehend fortgeschrittenen Sanierungsstandes der Altstadt einerseits und der demografischen Entwicklung andererseits davon ausgegangen, dass die Zahl der Angestellten in der Altstadt dieses Niveau behalten wird. Den grundsätzlichen Trends der Einwohnerabnahme in Gesamtstadt und Region sowie auch der Reduzierung der Bevölkerung im Erwerbstätigenalter stehen die weitere Zunahme der Bedeutung der Altstadt als Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandort sowie als Wohnstandort mit all seinen Folgefunktionen gegenüber. Sofern die Standortwahl der neuen Kreisverwaltung auf die Altstadt von Wismar fällt, kann sich hier kurzfristig eine signifikante Zunahme der Beschäftigtenzahlen ergeben.

### 2.3.6 Touristen

Die Statistik der Stadt gibt die Anzahl der Übernachtungen in der Hansestadt Wismar in Beherbergungsbetrieben ab einer Kapazität von 9 Betten an. Diese ist in nachfolgender **Grafik 4** für die vergangenen 10 Jahre dargestellt.



Grafik 4: Entwicklung der Übernachtungszahlen in Wismar

Deutlich wird, dass die Zahl der jährlichen Übernachtungen großen Schwankungen unterliegt, deren Ursache hier nicht interpretiert werden kann. Insgesamt wird aber eine deutlich steigende Tendenz der Übernachtungszahlen seit 2004 deutlich. Im Jahr 2009 lagen diese bei ca. 252.000 Übernachtungen pro Jahr.

Zu diesen Übernachtungszahlen kommen weitere Touristen aus Privatvermietungen, Wohnmobilen und Wassersport hinzu, so dass sich die Übernachtungen auf ca. 330.000 pro Jahr belaufen. In dieser Statistik nicht enthalten sind Tagestouristen, Familien- und Freundesaufenthalten, Aufenthalte in eigenen Ferienhäusern bzw. –wohnungen. Diese müssten noch hinzugerechnet werden, allerdings liegen dafür keine Werte vor und eine Abschätzung ist sehr schwierig.

Auch im Tourismuskonzept der Hansestadt Wismar<sup>5</sup> wird auf diesen Nachteil in den statistischen Erhebungen hingewiesen. Allerdings können Annahmen zum Tagestourismus getroffen werden. Dazu wurden Angaben aus der Gästebefragung im Rahmen des Sparkassen-Tourismusbarometers<sup>6</sup> hinzugezogen. Im Ergebnis dieser Ermittlung wird die Anzahl der Tagestouristen der Stadt Wismar im Jahr 2009 mit ca. 210.000 abgeschätzt.

### **3. Dimensionierung des Stellplatzangebotes und Grundsätze der Neuordnung**

#### **3.1 Leitlinien für die Konzeptentwicklung**

In der Analyse wurden Erkenntnisse zusammengetragen, die die Nutzung des Parkraumes im Detail beschreiben. In der Diskussion der Analysen wurden diese Erkenntnisse nochmals fokussiert. Deutlich wurde vor allem, dass die Verteilung der Nutzergruppen auf den vorhandenen Parkraum nicht den wichtigsten Bedürfnissen entspricht und von den in den Leitlinien formulierten Grundsätzen stark abweicht. Dabei ist vor allem die starke Übernutzung des Parkraumes der Altstadt (sowohl die Straßenräume als auch die zielnah gelegenen peripheren Stellplätze) durch die Nutzergruppe der Beschäftigten hervorzuheben, die derzeit tagsüber große Bestandteile des Parkraumes zu Lasten der anderen, eigentlich zu priorisierenden Nutzergruppen in Anspruch nimmt. Aus den Leitlinien, die bereits unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus den anderen Städten formuliert wurden, lassen sich insbesondere vier Grundsätze extrahieren, die primär Einfluss auf die anstehende Neuordnung des Stellplatzangebotes haben:

- ➔ **Stärkere Öffnung der Altstadt für Kunden und Besucher** (Stellplätze zielnah, Verfügbarkeit wird höher bewertet als Kostenfreiheit)
- ➔ **Verbesserung der Angebote für Touristen** (altstadtnah, durch Einbindung in PLS gut auffindbar, Information und Ausstattung, Kosten werden akzeptiert)

---

<sup>5</sup> *Tourismuskonzeption der Hansestadt Wismar (Entwurf)  
Hansestadt Wismar, April 2010*

<sup>6</sup> *Sparkassen-Tourismusbarometer  
Befragung zur Gästezufriedenheit in der Hansestadt Wismar 2009*



- **Parken der Bewohner über spezifische Regelungen sichern** (reines Bewohnerparken und Mischformen in den rechtlich zulässigen Grenzen)
- **Beschäftigte auf noch akzeptablen externen Standorten konzentrieren – Verlagern statt Verdrängen** (größere Entfernungen, geringere Standards, kostenfrei, keine Verdrängung in die Wohngebiete zulassen).

Hinzuweisen ist darauf, dass die beiden ersten Punkte die eigentliche „Aktion“ beinhalten, der dritte und der vierte Anstrich lediglich eine „Reaktion“ auf die aus der Aktion resultierenden Wirkungen. So können die ersten beiden Punkte nur durch eine Bewirtschaftung einer größeren Anzahl von Stellplätzen umgesetzt werden. Dies hat die Reduktion der durch Bewohner frei nutzbaren Stellplätze und eine Verdrängung der Beschäftigten zur Folge. Daher sind Maßnahmen zur Sicherung des Parkens der Bewohner zwangsläufig.

Die Schaffung ausreichender Alternativangebote für die Beschäftigten ist ein Punkt, dem seitens der Verfasser in Wismar ein höherer Stellenwert beigemessen wird, als in anderen Städten. Diesbezüglich sei insbesondere auf das nicht sehr dicht besiedelte Umland und damit zusammenhängend auf das für Berufstätige mit flexiblen Arbeitszeiten sehr oft unzureichende ÖPNV-Angebot verwiesen. Zudem ergaben die ersten Aufnahmen, dass die vorhandenen Bebauungsstrukturen eine bessere Befriedigung der Bedürfnisse der Beschäftigten aus dem Umland zulassen, als dies in vielen anderen Städten der Fall ist.

In der Diskussion mit den Vertretern der Bürgerschaft am 1. Februar 2011 sowie den Bürgern in einer öffentlichen Veranstaltung am 17. März 2011 kam deutlich zum Ausdruck, dass die formulierten Leitlinien für die Konzeptentwicklung durch Bürgerschaft und Bürger mitgetragen werden.

## **3.2 Stellplatzbedarf in Analyse und Prognose**

### **3.2.1 Räumliche Betrachtungsebenen**

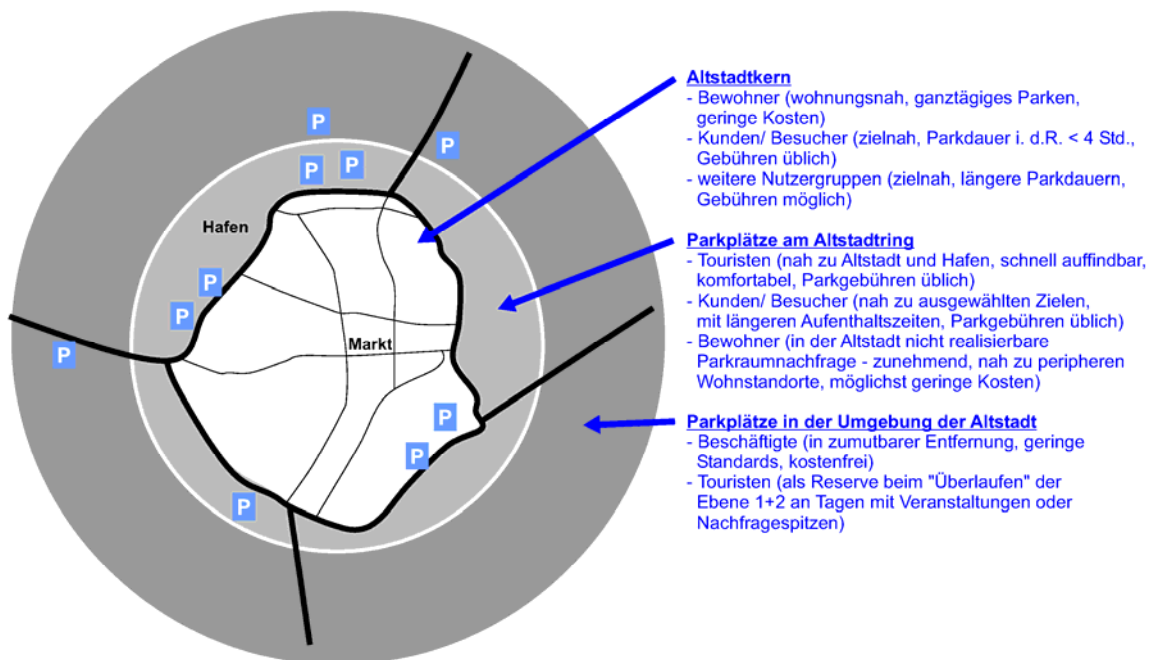
Bereits in der Analyse wurde verdeutlicht, dass das System des Ruhenden Verkehrs der Altstadt nur im Kontext mit dem Umfeld zu betrachten ist. So wird ein wichtiger Teil der Verkehrsnachfrage der Altstadt auf umliegenden Parkplätzen realisiert. Auch die Leitlinien zielen darauf ab, eine Entlastung der Altstadt herbeizuführen und die Stellplatznachfrage stärker als bisher an der Peripherie zu konzentrieren. Die weiteren Ausführungen zum Ruhenden Verkehr werden daher in drei räumliche Untersuchungsschwerpunkte gemäß **Grafik 5** gegliedert.

Den ersten Untersuchungsbereich stellt die Altstadt selbst dar. Sie ist von einem Hauptstraßenring umschlossen und klar von den umliegenden Gebieten abgegrenzt. Die maximale Entfernung von den umgebenden Straßen bis zum Mittelpunkt der Altstadt beträgt etwa 500 m.

Daran schließen sich die verschiedenen Parkplätze an, die direkt an der Peripherie der Altstadt liegen und u. a. auch das Gebiet des alten Hafens mit abdecken. Die maximale Entfernung bis

zum Ziel Altstadt als ganzes beträgt ca. 200 m (im Regelfall noch weniger) und die Altstadt befindet sich ständig in direkter Sichtweite.

Die dritte Betrachtungsebene beinhaltet alle weiter weg gelegenen Parkplätze, die also einen Fußweg von mehr als 200 m bis zum Altstadttrand erfordern und von denen die Altstadt nicht in jedem Fall als Ziel sichtbar ist.



Grafik 5: räumliche Betrachtungsebenen und maßgebende Nachfragegruppen

### 3.2.2 Stellplatznutzung im Altstadtkern

Eine Stellplatzbedarfsprognose mit exakter Ableitung eines zukünftigen Bedarfs ist vor dem Hintergrund der verschiedenen flexiblen Randbedingungen nicht möglich. Somit ist die Ableitung des zukünftigen Stellplatzbedarfs auf folgenden Grundlagen vorzunehmen:

- o derzeitige Stellplatznutzung durch die verschiedenen Nutzergruppen,
- o stadtspezifische Einschätzung und Willensbildung zur Befriedigung der Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen
- o perspektivische Entwicklungen und daraus resultierenden Einflüssen auf die Stellplatznachfrage

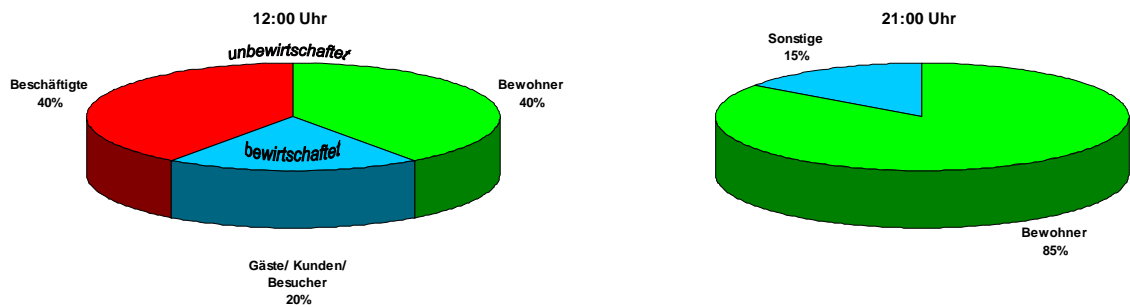
Die maßgeblichen Erkenntnisse aus den bisherigen Analysen sollen nachfolgend nochmals in Schlagsätzen zusammengefasst werden, um daraus in Überlagerung mit den Leitlinien und den beschriebenen Entwicklungen die wichtigsten Eckdaten des Maßnahmekonzeptes abzuleiten.

Insbesondere sind folgende Punkte hervorzuheben:

- Der **Parkraum innerhalb der Altstadt** ist den ganzen Tag und auch in den Nachtstunden **voll ausgelastet**. Nur im Südosten bestehen in den Tagesrandbereichen noch nennenswerte Reserven.
- Der **derzeitige Stellplatzbedarf der Bewohner** kann bereits derzeit innerhalb der Altstadt nicht vollständig gedeckt werden. Insgesamt ca. 2.200 Stellplätzen (davon ca. 360 auf privaten Flächen) steht ein derzeitiger Parkraumbedarf von etwa 2.500 Stellplätzen gegenüber (2.950 angemeldete Pkw, davon zwischen 10 und 15 % nicht anwesend). Damit erfüllt die Altstadt die Einschätzung gemäß der Verwaltungsvorschrift zur StVO als „städtisches Quartier mit erheblichem Parkraummangel“.
- Das derzeitige Defizit wird durch Abstellung der Fahrzeuge auf den Parkplätzen an der Turmstraße sowie den weiteren altstadtnah gelegenen peripheren Parkplätzen gedeckt.
- Perspektivisch erhöht sich dieses **Defizit** allein aus der Einwohnerzunahme der Altstadt von derzeit ca. 300 Stellplätzen auf bis zu 600 Stellplätze. Weitere Stellplätze werden durch die angestrebte Entlastung der Quartiere im Innern und durch noch anstehende Umgestaltungen von Straßen- und Platzräumen entfallen.
- Insgesamt kann zukünftig mit einem **nicht in der Altstadt zu befriedigenden Parkraumbedarf** allein von den Bewohner mit **800 bis 1000 Stellplätzen** gerechnet werden. Dieser Bedarf tritt vor allem in den Abend- und Nachtstunden auf und muss an der Peripherie der Altstadt abgefangen werden.
- Die derzeit stärkste Parkraumnachfrage tagsüber tritt mittags auf. Hier haben etwa 50 % der Bewohner in den unbewirtschafteten Bereichen ihren Stellplatz verlassen und 100 % in den bewirtschafteten Bereichen. Damit stehen tagsüber etwa 1.000 Stellplätze im Straßenraum anderen Nutzergruppen zur Verfügung. Würde man die an der Peripherie abgestellten Bewohnerfahrzeuge (etwa 200 bis 300) zusätzlich berücksichtigen (Nachrückeffekte bei Einführung von Bewohnerparken), stehen noch etwa 700 bis 800 Stellplätze zur Verfügung. Diese **Spanne von 700 bis 1.000 Stellplätzen** könnte man derzeit auch als **Obergrenze einer sinnvollen Bewirtschaftung** auffassen.
- Gemäß den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur StVO dürfen maximal 50 % der Stellplätze für reines Bewohnerparken ausgewiesen werden. Somit besteht ein **Potenzial für das Bewohnerparken von etwa 900 Stellplätzen** (bei ca. 1.800 Stellplätzen im Straßenraum). Von diesen Vorgaben kann nach oben abgewichen werden, wenn in den unmittelbar angrenzenden Stadtbereichen ausreichend Parkstände für den Gemeingebrauch zur Verfügung stehen (gemäß § 45 VwV zur StVO). Hiervon kann in Wismar dann ausgegangen werden, wenn die altstadtnahen Stellplätze am umgebenden Straßenring öffentlich verfügbar sind.

Gemäß den formulierten Leitlinien ist die Übernutzung des Stellplatzangebotes im Altstadtkern durch die Beschäftigten zu Gunsten anderer Nutzergruppen zu reduzieren. Dies ist nur möglich, wenn durch die Einführung einer Bewirtschaftung das derzeit mögliche Dauerparken in Größen-

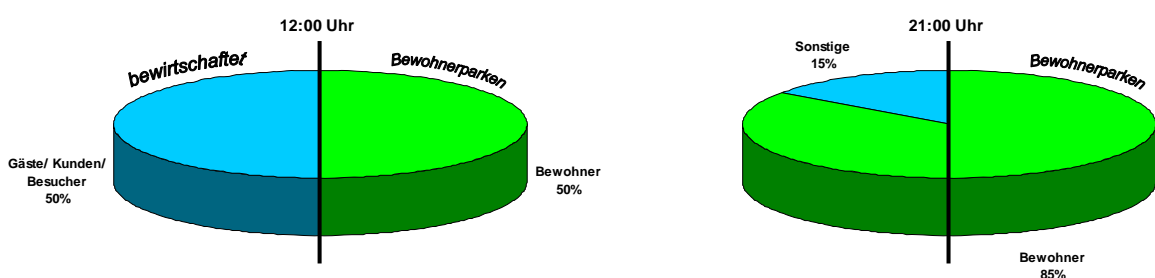
ordnungen reduziert wird. Da auch Bewohner in der Regel Dauerparker sind, müssen gesonderte Regelungen für die Bewohner getroffen werden. Unabhängig von der Art der Bewirtschaftung soll nachfolgend die Nutzung im Bestand der anzustrebenden Nutzung gegenübergestellt werden.



Grafik 6: Stellplatznutzung im Altstadt kern im Bestand (gemäß Analyse)

Achtzig Prozent des Parkraumes werden derzeit tagsüber etwa zu gleichen Anteilen von Bewohnern und Beschäftigten genutzt (siehe **Grafik 6**). Dabei handelt es sich vor allem um die unbewirtschafteten Stellplätze. Nur ca. 20 % der Stellplätze stehen weitgehend anderen Nutzergruppen zur Verfügung. In den Abend- und Nachtstunden werden etwa 85 % des Parkraumes durch die Bewohner genutzt, nur ca. 15 % durch andere Nutzer (z.B. Übernachtungsgäste, Beschäftigte Gastronomie, etc.). Diese Art der Nutzung ist im Grunde genommen nicht zu beanstanden. Eine vollständige Nutzung des Parkraumes in dieser großen Fläche ausschließlich durch Bewohner ist weder anzustreben noch konform mit der StVO.

Die festgestellte Nutzung und die Art der Bewirtschaftung bzw. Nichtbewirtschaftung gehen in einem sehr hohen Maße konform. Perspektivisch sollte zur Erreichung der beschriebenen Ziele (Leitlinien) etwa folgende Parkraumnutzung erreicht werden (**Grafik 7**):



Grafik 7: anzustrebende Stellplatznutzung im Altstadt kern

Tagsüber sollte der Parkraum vor allem den Bewohnern, aber auch Gästen, Kunden und Besuchern zur Verfügung stehen, was durch Bewirtschaftungsmaßnahmen erreicht werden kann. Es ist nicht zwingend erforderlich, frei nutzbare Stellplätze vorzuhalten.

In den Abendstunden und Nachtstunden sind Änderungen in der Nutzung nicht erforderlich. Sofern keine ausschließenden Bewirtschaftungsmaßnahmen ergriffen werden, wird sich die Nutzung gegenüber dem Bestand kaum ändern. In den späten Nachmittagsstunden, in denen die Nachfrage der Bewohner wieder zunimmt und die Nachfrage durch Kunden und Gäste sukzessive abnimmt führen ggf. Mischnutzungen zu einer ausgewogenen Nutzung des Stellplatzangebotes.

### 3.2.3 Im Altstadtkern zukünftig nicht abzudeckende Parkraumnachfrage

Die Umsetzung der zuvor formulierten anzustrebenden Stellplatznutzung kann nicht alle Interessen berücksichtigen und führt zu Verlagerungen der Parkraumnachfrage. Im Einzelnen sind dies:

- Anteile des Bewohnerparkens tagsüber, die in den festgelegten Bewohnerparkbereichen keinen Stellplatz mehr finden
- Anteile des Bewohnerparkens nachts, die auf Grund der sehr starken Nachfrage der Bewohner nicht mehr im Altstadtkern berücksichtigt werden können (derzeit ca. 300 Stellplätze, zukünftig bis zu 600 Stellplätze)
- Beschäftigte, die auf Grund der Bewirtschaftung des Parkraumes ausgeschlossen werden (die Größenordnung der derzeit tagsüber zeitgleich abgestellten Fahrzeuge wurde in der Analyse mit etwa 350 ermittelt).

Diese Nachfrage auf den Parkplätzen am Altstadtring bzw. in der Umgebung der Altstadt aufzufangen.

### 3.2.4 Stellplatznutzung auf den Parkplätzen am Altstadtring

Den Parkplätzen am Altstadtring werden im Bestand vor allem die Parkplätze an der Turmstraße, die Parkplätze Zeughaus und Schiffbauerdamm sowie die an der Kopenhagener Straße und am Busbahnhof zugeordnet. Aus der Analyse waren vor allem folgende Punkte hervorzuheben:

- Die Parkplätze am Altstadtring sind bis auf wenige (nicht gut auffindbare Parkplätze) in den Zeiten der hauptsächlichen Nachfrage (9.00 und 15.00 Uhr) **weitgehend ausgelastet**.
- **Reserven** bestehen nur in **geringem Umfang** und sind vor allem an den schlecht auffindbaren bzw. am weitesten von der Altstadt weg gelegenen Plätzen verfügbar.
- Am Altstadtring wird bereits heute ein Teil des Parkens der Bewohner aufgefangen.
- Die attraktivsten Plätze laufen in den frühen Morgenstunden durch Beschäftigte zu.
- Den später eintreffenden Kunden, Gästen und den Touristen stehen nur die Stellplätze zur Verfügung, die sozusagen als Rest nicht mehr durch Beschäftigte belegt werden.
- Die Anzahl der durch Beschäftigte abgestellten Fahrzeuge wurde mit etwa 450 in den Zeiten der Nachfragespitzen (um die Mittagszeit) ermittelt.

Eine Umnutzung ist hier mit folgenden Prämissen anzustreben:

- ⇒ Die attraktiven, weil altstadtnah und gut auffindbar gelegenen Stellplätze sind vorrangig den Touristen zur Verfügung zu stellen (nur durch Bewirtschaftungsmaßnahmen möglich)
- ⇒ Kunden und Gäste, die länger in der Altstadt verweilen oder altstadtrandnahe Ziele haben, sollen auch hier Parkplätze finden und erst gar nicht in die Altstadt einfahren
- ⇒ Bewohner, die in der Altstadt selbst keinen Stellplatz mehr finden sollen hier möglichst kostenfrei Parken
- ⇒ Übernachtungsgäste können hier kostengünstig ihr Fahrzeug abstellen
- ⇒ Beschäftigte sind nur dann zu berücksichtigen, wenn das Gesamtstellplatzangebot hier Überschüsse ausweist, was aber derzeit nicht erkennbar ist

Aus den Überlegungen zur Parkraumnutzung ist abzuleiten, dass auch die Stellplätze am Altstadtring durchgehend zu bewirtschaften sind. Da hier kein exklusives Bewohnerparken geschaffen werden soll, ist die Nutzung durch Bewohner über entsprechende Mischformen abzusichern. Darüber hinaus können die Parkplätze am Altstadtring auch zu einem Anteil dauervermietet werden, so dass sich hier Geschäftsleute und ggf. auch Beschäftigte einen Stellplatz sichern können.

Einzelne kleinere Parkplätze am Altstadtring können auch weiterhin unbewirtschaftet bleiben und damit vorrangig den Beschäftigten zur Verfügung gestellt werden. Als Beispiel hierfür ist der Parkplatz Dahlmannstraße zu benennen. Voraussetzung dafür ist, dass für den jeweiligen Standort kein besonderer Bedarf entsprechend den oben formulierten Zielstellungen besteht oder die Parkplätze schlecht aufzufinden sind.

### **3.2.5 Weitere Parkplätze in der Umgebung der Altstadt**

Weiter abseits vom Altstadtring befinden sich vor allem die Parkplätze, die den Beschäftigten zur Verfügung gestellt werden sollen. Im Bestand sind hier die Parkplätze Poeler Straße und Weidendamm aufzuführen. Diese Parkplätze benötigen keinen besonderen Standard und sollen kostenfrei betrieben werden. Durch die Bewirtschaftung der Parkplätze direkt am Altstadtring wird sich die gewünschte Verlagerung des Beschäftigtenparkens ergeben.

Die Größenordnung des in der Umgebung der Altstadt zu entwickelnden Stellplatzangebotes kann nur grob überschlagen werden. Aus den Analysen ging hervor, dass auf den Parkplätzen Weidendamm, Poeler Straße und Dahlmannstraße eine Reserve von ca. 190 Stellplätzen in der Normalzeit und ca. 120 Stellplätzen in der Ferienzeit bestand. Geht man von einer vollen Verlagerung der Beschäftigten aus Altstadt von den benannten Parkplätzen am Altstadtring aus, sind etwa 800 Fahrzeuge, die Beschäftigten zuzuordnen sind, neu in der Umgebung der Altstadt zu berücksichtigen. Bei einer mittleren Reserve von ca. 150 Stellplätzen wären also unter gegenwärtigen Nachfragebedingungen ca. 650 neue Stellplätze anzubieten.

### 3.3 Grundsätze der Bewirtschaftung und Finanzierung

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass in Städten mit einer hohen Nachfrage im Ruhenden Verkehr durch Besucher, Gäste und Touristen eine kostendeckende Entwicklung und Bewirtschaftung des Parkraumes möglich ist. Inwiefern dies bei einer so grundsätzlichen Umstellung wie in Wismar anstehend bereits von Anfang an möglich ist, kann wegen fehlender Erfahrungswerte aus anderen Städten nicht belegt werden.

Alle hier aufgezeigten anzustrebenden Verlagerungswirkungen sind grundsätzlich auch bei Verzicht auf die Ausweitung der finanziellen Bewirtschaftung denkbar, da bereits eine Begrenzung der Parkzeiten nachfragesteuernd wirkt. Dies gilt jedoch nur, wenn den dann erforderlichen umfassenden zeitlichen Regelungen auch eine ebenso umfassende Kontrolle gegenübersteht. Dies würde jedoch bedeuten, dass dem Verzicht auf Einnahmen auf der einen Seite relevante Ausgaben für die Kontrollen auf der anderen Seite gegenüberstünden. Auch müssten alle Maßnahmen zur Aufwertung und Instandhaltung des Parkraumes aus dem laufenden Etat beglichen werden. Damit stünde die Entwicklung des Parkraumes einschließlich seiner Kontrolle im ständigen Konflikt zu anderen kommunalen Vorhaben, wie der Sanierung von Schulen, sozialen Projekten etc.

Um diesen Konflikt zu vermeiden hat es sich in der absolut überwiegenden Zahl der Städte durchgesetzt, in Gebieten mit hoher Nachfrage im Ruhenden Verkehr und Konflikten zwischen verschiedenen Nutzergruppen zu einer **flächenhaften finanziellen Bewirtschaftung** überzugehen. Die Einnahmen aus der Bewirtschaftung haben vor allem folgenden Zwecken zu dienen:

- Finanzierung des Kontrollpersonals einschließlich der erforderlichen technischen Ausstattung,
- Querfinanzierung der Verwaltung des Bewohnerparkens, welche durch die Regelungen mit einer Maximalgebühr in der Regel nicht kostendeckend betrieben werden kann,
- Zumindest anteilige Bereitstellung finanzieller Ressourcen für die Entwicklung des Parkraums (Herrichten von Parkplätzen, Ausstattung, Weiterentwicklung Parkleitsystem)
- Anteilige Finanzierung der erforderlichen Ausstattung und ihrer dauerhaften Wartung und Pflege (Parkscheinautomaten, Schrankenanlagen, etc.)
- Langfristig Schaffung finanzieller Ressourcen für die Realisierung hochbaulicher Anlagen des Ruhenden Verkehrs (Parkhäuser, Parkpaletten und Tiefgaragen)

Insbesondere bei den Investitionen sind wenn möglich auch Fördermittel einzuwerben. Jedoch sind auch dann Eigenmittelanteile erforderlich, die aus der Bewirtschaftung des Parkraumes gewonnen werden sollten.

## 4. Parkraumkonzept und Bewirtschaftungskonzept

### 4.1 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt

Gemäß den vorstehenden Rahmenbedingungen und Zielen wird kurzfristig die finanzielle Bewirtschaftung der Straßenräume in der Altstadt ausgeweitet. Ergänzend zu den bereits derzeit bewirtschafteten Bereichen sollen weitere Bereiche ausgewählt werden. Eine Auflistung der bewirtschafteten Bereiche im Bestand und der als **bewirtschaftungsfähig** eingeschätzten Bereiche bzw. Straßenabschnitte enthält die folgende Tabelle 1:

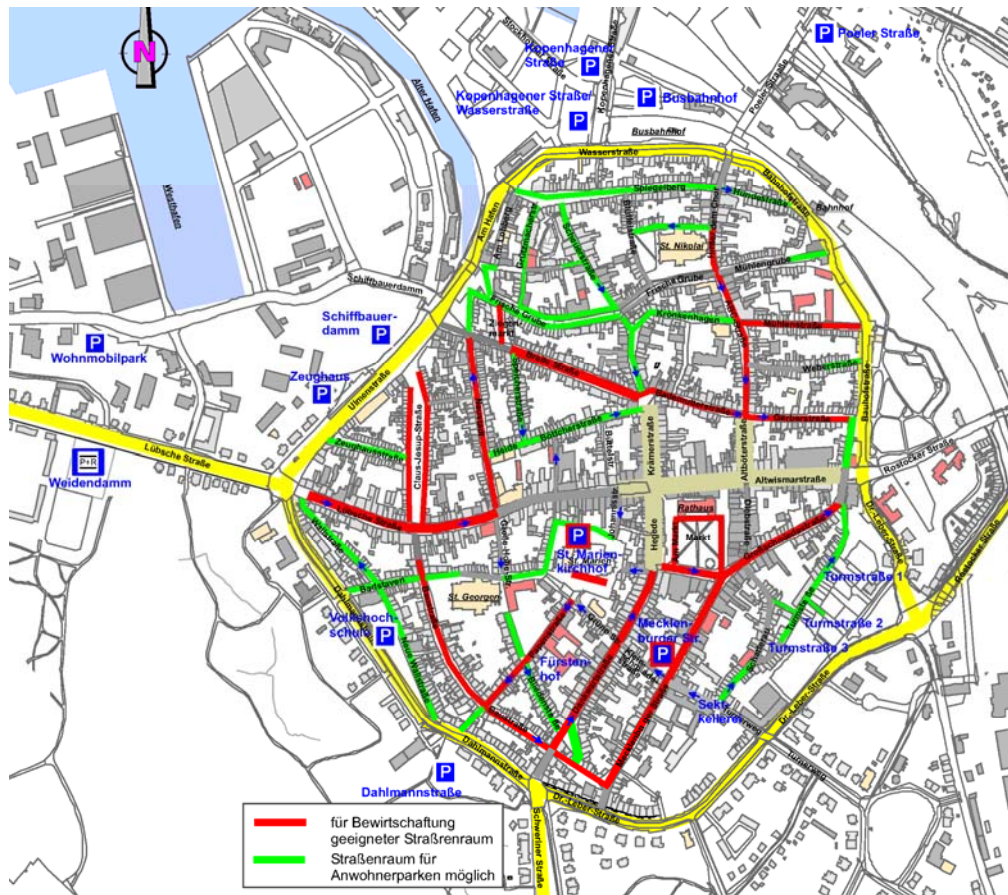
<b>finanziell bewirtschaftete Stellplätze</b>		<b>194</b>
Mecklenburger Straße (Parkplatz)		36
Markt		38
Dankwartstraße		40
Marienkirchplatz (PP und Straßenraum)		80
<b>für die Bewirtschaftung geeignete Straßen</b>		<b>531</b>
Mühlenstraße		28
Mecklenburger Straße		77
Neustadt		43
Ziegenmarkt		33
Breite Straße		58
Bademutterstraße		10
Großschmiedestraße		7
Baustraße		102
Papenstraße		34
Lübsche Straße (Westteil)		50
ABC-Straße/Schweinsbrücke/Hinter dem Chor (teilw.)		20
Claus-Jesup-Straße		69

Tabelle 1: bewirtschaftete und für eine Bewirtschaftung geeignete Straßenräume der Altstadt  
 ( nach eigenen Aufnahmen 2010)

Bei voller Ausschöpfung der als grundsätzlich für eine Bewirtschaftung geeigneten Straßenabschnitte können innerhalb der Altstadt etwa 700 Stellplätze bewirtschaftet werden. Damit wird deutlich, dass nicht alle derzeit fremd genutzten Stellplätze in eine Bewirtschaftung überführt werden sollten. Die Auswahl der in die Bewirtschaftung einzubeziehenden Straßenabschnitte und Stellplätze erfolgt im Rahmen des Realisierungskonzeptes unter Berücksichtigung weiterer örtlicher Einflussfaktoren.

Insbesondere wegen ihrer räumlichen Enge wurden zahlreiche Straßenabschnitte als nicht geeignet für bewirtschaftetes Parken eingestuft. Aber auch die schlechte Anbindung von ansonsten durchaus geeigneten Straßenabschnitten führte dazu, dass diese nicht in die zu bewirtschafteten Bereiche aufgenommen wurden. Hier ist als Beispiel die Straße Spiegelberg zu erwähnen. Die nachfolgende **Grafik 8** stellt die eingeschätzte Eignung der Straßen dar.

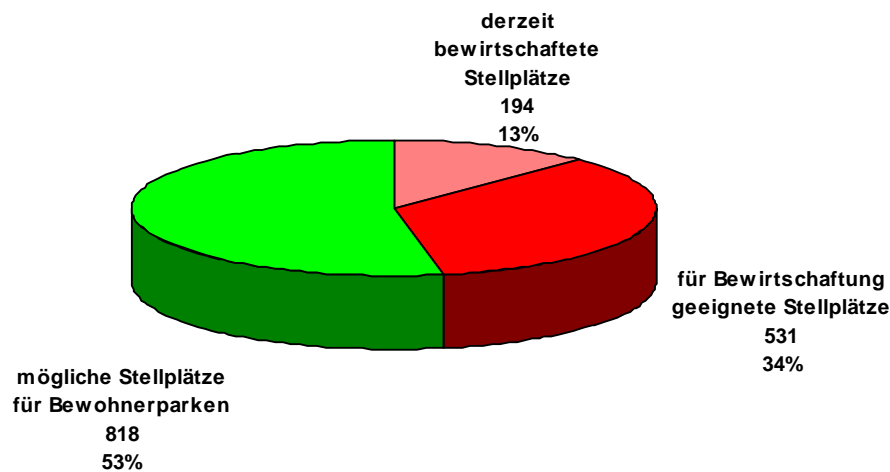




Grafik 8: Einschätzung der Straßenabschnitte hinsichtlich ihrer Eignung zur Bewirtschaftung (konkrete Zuordnung erfolgt erst im Realisierungskonzept)

## 4.2 Organisation der nicht bewirtschafteten Straßenabschnitte in der Altstadt

Geht man davon aus, dass alle grundsätzlich geeigneten Straßenabschnitte auch in die Bewirtschaftung einbezogen würden, ergibt sich folgende Aufteilung in bewirtschaftete bzw. nicht bewirtschaftete Stellplätze:



Grafik 9: Verhältnis der bewirtschafteten Stellplätze im Straßenraum zu den nicht bewirtschafteten

Wie **Grafik 9** zeigt, können maximal in Summe 47 % der Stellflächen im Straßenraum (und auf Parkplätzen) finanziell bewirtschaftet werden, wenn man der vorgeschlagenen Eignungsbewertung folgt. Dies bedeutet aber im Umkehrschluss, dass nach den Grundsätzen der Verwaltungsvorschrift zur StVO nicht alle verbleibenden Stellplätze für das Bewohnerparken genutzt werden dürften. Hierzu gibt es folgende Handlungsalternativen:

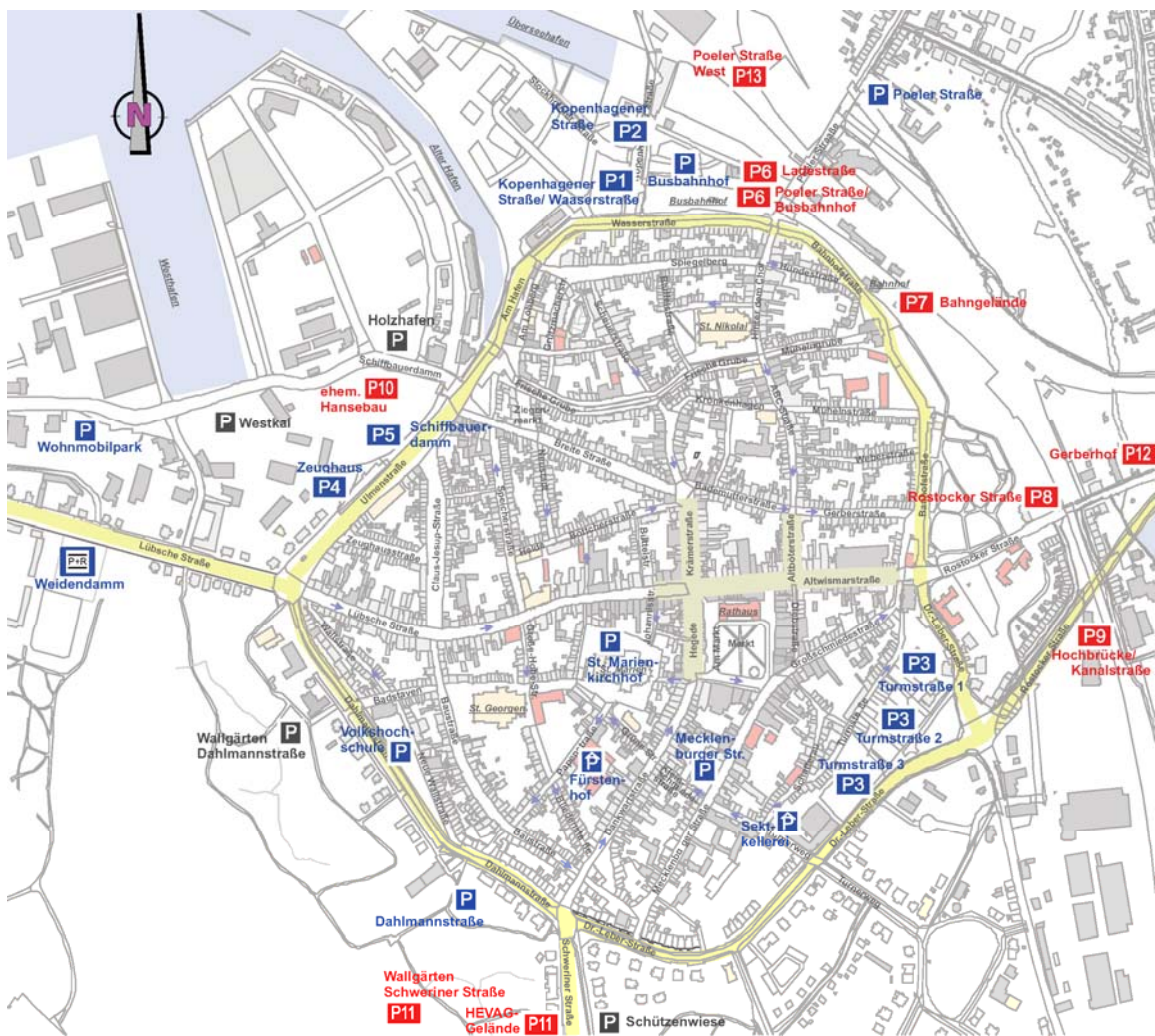
- a) Heranziehen der in der Verwaltungsvorschrift und daraus sinngemäß abgeleitet in der EAR dargestellten Ausnahmebestände. Danach können die 50 % Bewohnerparken überschritten werden, wenn in den unmittelbar angrenzenden Stadtbereichen ausreichend Parkstände für den Gemeingebrauch zur Verfügung stehen. Dies könnte in Wismar dann so gewertet werden, wenn die altstadtnahen peripheren Parkplätze (z.B. Kopenhagener Straße, Turmstraße, Schiffbauerdamm) für den Gemeingebrauch nutzbar sind.
- b) Ausweisung der zu 50 % verbleibenden Stellplätze in einer Mischform des Bewohnerparkens, also als zeitlich beschränkte oder finanziell bewirtschaftete Stellflächen mit dem Zusatz „Bewohner mit Parkausweis Nr. ... frei“ (siehe hierzu jedoch Anmerkungen in Kap. 4.1.)
- c) Verzicht auf eine gesonderte Beschilderung und Freigabe als unbewirtschafteter Stellplatz.

Vor dem Hintergrund des hohen Defizits bei den Stellplätzen für die Bewohner einerseits und dem Ziel einer Verminderung des Quell- und Zielverkehrs in der Altstadt wird Umsetzung von Handlungsalternative a) im Grundsatz empfohlen. Die schließt Mischformen jedoch in Einzelfällen nicht aus, z.B. am St. Marien-Kirchhof.

### 4.3 Parkraumangebot am Altstadtring

#### 4.3.1 Aktuell nutzbare Parkplätze

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass die Neustrukturierung des Stellplatzangebotes in der Altstadt mit der Erweiterung der Bewirtschaftung und der Einführung von Bewohnerparken in einem Zeitraum von etwa zwei (bis maximal drei) Jahren erfolgt. In diesem Zeitraum wird es an der Peripherie der Altstadt erforderlich sein, auf die vorhandenen, bereits als Parkplätze genutzten Flächen zurückzugreifen und wenn möglich weitere, bereits im Besitz der Stadt befindlichen Flächen oder perspektivisch zu erwerbende Flächen zu entwickeln. Dazu wurde durch die Verwaltung bereits eine erste Analyse und Bewertung potenzieller Flächen durchgeführt. Diese Flächen sind in der nachfolgenden **Grafik 10** dargestellt.



Grafik 10: derzeit genutzte und optionale Flächen für Parkierungsschwerpunkte

Nachfolgend sollen die wichtigsten bestehenden Flächen (blau dargestellt und nummeriert) sowie optionalen Flächen (rot dargestellt und nummeriert) aus verkehrsplanerischer Sicht bewertet werden. Unter Berücksichtigung der bereits durch die Verwaltung zusammengetragenen Argumente erfolgt dann eine Empfehlung für die Einbeziehung der Flächen für den Ruhenden Verkehr bzw. den Verzicht darauf. Die grau dargestellten Flächen sind entweder bereits aus den weiterführenden

den Betrachtungen ausgeschieden oder haben hinsichtlich des Gesamtsystems ruhender Verkehr der Altstadt nur eine nachgeordnete Bedeutung.

#### Parkplatz Kopenhagener Straße/ Wasserstraße (1)

Der Parkplatz Kopenhagener Straße/Wasserstraße ist günstig zur Altstadt und zum Historischen Hafen gelegen. Auf Grund seiner räumlichen Nähe ist er dazu geeignet, Gäste- und Besucherverkehr sowie touristische Verkehre aufzunehmen. Damit sollte er in die finanzielle Bewirtschaftung einbezogen werden. Die Fläche wird bereits derzeit als Parkplatz genutzt und ist im Besitz der Hansestadt Wismar.

Langfristig wäre dieser Standort auch geeignet, ein Parkhaus mit größerer Kapazität aufzunehmen, da sowohl der Alte Hafen als auch die Altstadt selbst durch den Einzugsbereich gut abgedeckt werden. Insbesondere ist es auch möglich, von Osten oder Norden anführende Fahrzeuge noch vor dem Hafen aufzufangen, so dass tendenziell einer zu starken Verkehrsbelastung an der Schnittstelle Hafen – Altstadt entgegengewirkt werden kann.

#### Parkplatz Kopenhagener Straße (2)

Nördlich der Stockholmer Straße schließt sich eine weitere, derzeit als Parkplatz genutzte Fläche an. Die Fläche liegt bereits etwas abseits und ist für Besucher keine sehr günstige Möglichkeit. Der Parkplatz ist vom Grundsatz her geeignet, als unbewirtschaftete Fläche vor allem Beschäftigte aufzunehmen. Sollte die Gesamtbilanz jedoch unausgewogen sein, ist die Einbeziehung in die Bewirtschaftung denkbar.

Sofern Fläche (1) als Parkhaus mit entsprechender Kapazität entwickelt werden kann, ist eine anderweitige Nutzung von Fläche (2) denkbar.

#### Parkplätze an der Turmstraße (3)

Die Parkplätze an der Turmstraße setzen sich aus verschiedenen Teilflächen zusammen. Die Flächen liegen ideal an der Südostseite der Altstadt und weisen kürzeste fußläufige Verbindungen zur Fußgängerzone und zum Marktplatz auf.

Auf Grund der idealen Lage ist der Standort Turmstraße geradezu für das Parken von Besuchern, Gästen und Touristen prädestiniert. Wenn durch eine Bewirtschaftung bestehender Flächen eine Entlastung von hier in großer Anzahl parkenden Beschäftigten erfolgt, kann der Parkplatz schnell diesen gewünschten Nutzergruppen (Besucher, Gäste, Touristen) besser zugänglich gemacht werden. Zu beachten sind jedoch eventuelle Verdrängungseffekte in die südlich gelegenen Wohngebiete.

Jedoch ist darauf hinzuweisen, dass auf Grund der Lage im Stadtgefüge die Flächen an der Turmstraße einem hohen städtebaulichen Entwicklungsdruck unterliegen. Es kann keinesfalls davon ausgegangen werden, dass mittel- bis langfristig die flächige Fahrzeugabstellung eine sinn-

volle Option darstellt. Wünschenswert ist hier die frühzeitige Realisierung eines Parkhauses, wodurch die Flächensicherung an diesem für das Parken unverzichtbaren Standort gelingt und ggf. dadurch auch neue Akzente für die Verwertung der verbleibenden Flächen entstehen. Da sich die Flächen im Eigentum der Stadt Wismar befinden, wäre eine Umsetzung so bald wie möglich anzustreben.

#### Parkplatz Zeughaus (4)

Der Parkplatz Zeughaus ist gut ausgebaut und befindet sich direkt an der Ulmenstraße gegenüber dem historischen Zeughaus mit der Bibliothek und anderen Einrichtungen. Damit besteht hier klarer Bedarf an Kurzzeitparkplätzen, der durch die Bewirtschaftungsform zu sichern ist. Falls auf Grund seiner bisher ausschließlich zeitlichen Bewirtschaftung die Nachfrage so erhöht, dass das Parken an der Bibliothek nicht mehr gesichert werden kann, ist auch dieser Parkplatz in die finanzielle Bewirtschaftung einzubeziehen. Er sollte jedoch nicht in das Parkleitsystem einbezogen werden, da er nicht vorrangig für Touristen vorgesehen ist.

#### Parkplatz Schiffbauerdamm (5)

Beim Parkplatz Schiffbauerdamm handelt es sich um eine sehr große, nur teilweise befestigte Fläche, welche sich nicht im Eigentum der Stadt Wismar befindet, aber derzeit als Parkplatz genutzt wird. Mit insgesamt 270 Stellplätzen handelt es sich um eine bedeutsame Größenordnung hinsichtlich der Gesamtbilanz für die Altstadt.

Der Parkplatz verfügt über eine ideale Lage unmittelbar westlich des Hafens mit Blick auf die Altstadt und auch in Nähe des stark gastronomisch geprägten Bereiches rund um den Lohberg. Besucher, Gäste und Touristen, die aus Richtung West zum Alten Hafen bzw. zur Altstadt fahren können hier (als Pendant zu Schwerpunkt 1 an der Kopenhagener Straße) aufgefangen werden. Auf Grund der günstigen Lage und der dadurch präferierten Nutzung durch die beschriebenen Nutzergruppen sollte der Parkplatz finanziell bewirtschaftet und in das Parkleitsystem einbezogen werden.

### **4.3.2 Potenzielle Erweiterungsflächen**

Zu den aufgeführten derzeit bereits genutzten Standorten kommen folgende potenziellen Erweiterungsflächen hinzu:

#### Flächen zwischen Poeler Straße und Kopenhagener Straße (6)

Zwischen der Poeler Straße und der Kopenhagener Straße befinden sich nördlich des ZOB mehrere Teilflächen, die generell für eine Umnutzung als Parkplätze in Frage kommen. Durch die Lage hinter dem ZOB ist der Blick auf die Altstadt etwas verstellt, auch ergibt sich aus der örtlichen Situation heraus kein touristisch hervorhebenswertes und sich ohne besondere Kennzeichnung selbst erschließender Weg zu den touristisch relevanten Zielen der Altstadt.

Das besondere Potenzial dieser Flächen besteht jedoch darin, dass man direkt an die Funktionen des ZOB andocken kann. Aus Sicht des Verfassers wäre daher die Nutzung durch Reisebusse und ggf. ergänzend durch Wohnmobile anzustreben. Dafür kann ggf. auch auf die bereits realisierte Infrastruktur für Hafennutzer an der Kopenhagener Straße zurückgegriffen werden (Duschkmöglichkeiten). Andernfalls wäre die Nutzung durch Beschäftigte (also unbewirtschaftet) zu erwägen. Die Flächen befinden sich teilweise im Eigentum der Stadt und teilweise im Eigentum Dritter.

#### Flächen östlich der Poeler Straße (7)

Östlich der Poeler Straße schließen sich zwischen Bahnhof und Bahnhofstraße weitere potenziell für den Ruhenden Verkehr nutzbare Flächen im Bereich der ehemaligen Bahnanlagen an. Eine Besonderheit dieser Fläche besteht darin, dass sie über den noch genutzten Bahnsteigtunnel hinweg läuft.

Die Flächen sind durchaus sehr altstadtnah gelegen und können am westlichen Ende über die Straße Am Poeler Tor und auf der östlichen Seite ggf. auch unter sehr reizvoller Nutzung des ehemaligen Zugangs zum Bahnhofstunnel und weiterführend über die Mühlengrube gut mit dem Innern der Altstadt verbunden werden. Dabei wären verschiedene Nutzungsoptionen denkbar. Vor der Überlegung, ob an dieser Stelle Gäste, Kunden und Touristen oder Beschäftigte berücksichtigt werden sollten, ist eine Prüfung des Bedarfs an P+R-Parkplätzen vorzunehmen. Da der Bahnhof auch zukünftig einen wichtigen Übergang vom Verkehrssystem Bahn zu den (auch touristischen) Zielen in Wismar darstellt, wäre eine Verknüpfung mit der touristischen Nachfrage im Ruhenden Verkehr durchaus denkbar.

Eine provisorische Nutzung der ehemaligen Gleisbereiche erscheint kaum als möglich, da auch sichere Anbindungen an das öffentliche Straßennetz herzustellen sind. Insofern ist die kurzfristige Nutzung für den Ruhenden Verkehr eher unwahrscheinlich.

Langfristig erscheint der Standort jedoch durchaus als gut geeignet. Seine Entwicklung ist jedoch in einen engen Zusammenhang zu stellen mit der **städtebaulichen und freiraumbezogenen Entwicklung der gesamten nördlichen Altstadtkante**. Durch die Umnutzung von Bahnflächen, den damit zusammenhängenden Abbruch von Funktionsgebäuden und die Neuaufbindung der Poeler Straße eröffnen sich völlig neue Entwicklungsperspektiven, die bei einer gestückelten Betrachtung jedoch nicht in ihrer gesamten Tragweite herausgearbeitet werden können. Ggf. ist die Neuordnung der nördlichen Altstadtkante über die Kopenhagener Straße hinweg bis an die Hafengebäude zu überdenken.

#### Flächen an der Rostocker Straße westlich der Bahnanlagen (8)

Am östlichen Ende der von der Altstadt kommend als Sackgasse vor den Gleisen endenden Rostocker Straße verfügt die Stadt über eine Brachfläche, auf welcher bis zu 50 Stellplätzen untergebracht werden könnten. Die Lage der Fläche abseits von den interessanten Zielen macht sie für Gäste, Kunden und Touristen uninteressant. Auch dürfte in diesem Teil der Altstadt kein vordring-

liches Defizit im Bewohnerparken bestehen. Somit verbleiben vor allem die Beschäftigten als potenzielle Nutzergruppe an diesem Standort.

Auf Grund der nicht optimalen Anbindung an das Straßennetz und der störenden Beeinflussung der daneben liegenden Wohngebäude ist die Nutzung dieser Fläche zum Parken aber eher als ungünstig zu bewerten, zumal sie erst für diesen Zweck herzustellen wäre.

#### Flächen an der Kanalstraße (9)

Südlich der Hochbrücke im Zuge der Dr.-Leber-Straße befindet sich eine als Gewerbegebiet ausgewiesene Fläche. Die derzeit einzige Nutzung erfolgt durch die Firma Schottel GmbH, die einen großen Teil der Fläche mit ihren Firmengebäuden belegt und ihr Firmengelände jetzt noch erweitert hat.

Auf dem freien Teil der Fläche ist eine Nutzung durch Ruhenden Verkehr denkbar, wobei fördermittelrechtliche Aspekte zu beachten sind. Die Fläche ist vom Straßennetz aus über die Kanalstraße gut erreichbar, ohne dass Wohnlagen beeinträchtigt werden. Auf Grund der Lage der Fläche kommt jedoch fast nur das Parken für aus der Altstadt verlagerte Beschäftigte in Frage. Für diesen Zweck verfügt sie jedoch über sehr gute fußläufige Verbindungen zur südlichen Altstadt.

Die Fläche selbst und die letzten Meter der Anbindung sind jedoch vor einer Nutzung für das Parken umfassend herzurichten, wobei provisorische Lösungen vor dem Hintergrund vermuteter Tragfähigkeitsdefizite im Untergrund eher unwahrscheinlich sind. Daher stellt sich die Frage, ob das Parken an diesem Standort durch Vorgriff auf zukünftige Entwicklungen gesichert werden kann. So lange keine weitere gewerbliche Nutzung erfolgt, könnte Parken als geeignete Zwischenlösung an diesem Standort betrieben werden. Die Anlagen könnten bei entsprechender Planung so hergestellt werden, dass sie auch zukünftig zur Absicherung des Beschäftigtenparkens an einem sich entwickelnden Standort zu nutzen sind. Die Herstellung der Anbindung an die Kanalstraße stellt einen Beitrag zur besseren Vermarktung dieses Gebietes dar.

#### Flächen der ehemaligen Hansebau (10)

Hinter dem Parkplatz am Schiffbauerdamm befinden sich weiter, potenziell nutzbare Flächen. Die Fläche, auf der sich vormals die ehemalige Hansebau befand und eine benachbarte Brachfläche am ehemaligen Holzhafen sind verkehrlich etwa gleich zu bewerten. Beide Flächen sind noch in interessanter Lage zur Altstadt und zum Alten Hafen, befinden sich aber sozusagen in der „2. Reihe“. Damit sind sie für Touristen Kunden, Gäste und Touristen kaum noch interessant, weisen für Beschäftigte im Altstadtbereich durchaus noch sehr günstige kurze Verbindungen zu vielen maßgeblichen Zielen auf. Mit 500 m Fußweg werden große Teile der nördlichen und der westlichen Altstadt erreicht.

Die Herstellung der provisorischen Nutzbarkeit dieser Flächen erscheint mit angemessenem Mitteleinsatz möglich. Während die Fläche der ehem. Hansebau offenbar dauerhaft für die Nutzung durch Beschäftigte hergerichtet werden könnte, sind bei der Fläche am ehemaligen Holzhafen förderrechtliche Aspekte zu beachten. Ggf. ist aber eine Interimsnutzung möglich, bis andere Flächen verfügbar sind.

#### 4.4 Stellplatzbilanz am Altstadtring

In der Aufsummierung der Stellplätze am Altstadtring entsprechend den grundsätzlichen Empfehlungen in **Tabelle 2** und den zeitlichen Möglichkeiten der Realisierung können folgende Eckdaten für das potenzielle Stellplatzangebot benannt werden:

- Kurzfristig Ausweisung von ca. 600 finanziell bewirtschafteten Stellflächen auf bestehenden Parkplätzen möglich
- Mittelfristig ca. 200 weitere finanziell bewirtschaftete Stellplätze am Bahnhof
- Mittel- bis langfristig zusätzliche Kapazitäten durch Hochbauten an den Standorten Kopenhagener Straße/ Wasserstraße und auf dem jetzigen Parkplatz Schiffbauerdamm möglich bzw. anzustreben
- Kapazitätserweiterung am Standort Turmstraße bei Realisierung eines Parkhauses
- ca. 500 Ersatzstellflächen für Beschäftigte zur Verlagerung von den vorderen in die vom Altstadtring aus hinteren Bereiche kurz- bis mittelfristig denkbar

lfd. Nr.	Parkplatz/Fläche	Kapazität	kurzfristige Empfehlungen
<b>vorhandene Parkplätze</b>			
1	Kopenhagener Straße/ Wasserstraße	110	finanzielle Bewirtschaftung
2	Kopenhagener Straße	50	vorerst keine Bewirtschaftung
3	Turmstraße	470	teilweise Bewirtschaftung
4	Zeughaus	60	vorerst zeitliche Einschränkung
5	Schiffbauerdamm	320	finanzielle Bewirtschaftung
<b>potenzielle Parkplätze</b>			
6	Flächen zwischen Poeler und Kopenhagener Straße	80	mittelfristige Entwicklung für Busse und Caravane
7	Flächen östlich der Poeler Straße (südlich Bahnhof)	200	mittelfristige Entwicklung für Pkw, Bewirtschaftung denkbar
8	Flächen an der Rostocker Straße	50	vorerst keine Berücksichtigung im Konzept
9	Flächen an der Kanalstraße	150	kurzfristige Entwicklung für Beschäftigtenparken als Zwischennutzung bis Gebietsbesiedlung
10	Flächen ehem. Hansebaufläche	>400	kurzfristige Entwicklung der Teilfläche ehem. Hansebau für Beschäftigtenparken

Tabelle 2: Stellplatzkapazitäten und Potenziale am Altstadtring



#### 4.5 Weitere Potenziale für das Parken der Beschäftigten in der Umgebung der Altstadt

Zusätzlich zu den unmittelbar in der Nähe des Altstadtringes gelegen Parkplätze befinden sich weitere Parkplätze bzw. entwicklungsfähige Flächen mit Relevanz für das Beschäftigtenparken der Altstadt. Die derzeit bereits genutzten Parkplätze Weidendamm, Poeler Straße und Kopenhagener Straße sollen an dieser Stelle nicht noch einmal beschrieben werden. Wie bereits erwähnt, sind hier aktuell (unter Berücksichtigung des Parkplatzes Dahlmannstraße) noch Reserven in einer Größenordnung zwischen 120 und 180 Stellplätzen vorhanden, die noch für die Verlagerung von Beschäftigtenparken genutzt werden können. Jedoch wird der Parkplatz Poeler Straße auf Grund der Realisierung der Straßenunterführung voraussichtlich entfallen, wodurch ca. 45 Stellplätze verloren gehen.

Perspektivisch ist darüber hinaus eine Entwicklung auf folgenden Flächen denkbar:

##### Flächen an der Schweriner Straße (11)

Als potenzielle Standorte wurden hier durch die Verwaltung die Flächen des ehemaligen HEVAG-Geländes sowie eine benachbarte Fläche („Wallgärten Schweriner Straße“) identifiziert. Beide Flächen liegen in einer für Beschäftigte noch sehr günstigen Lage zur Altstadt. Bis zur Peripherie der Altstadt sind es 300 m, bis zum Markt 700 m Entfernung. Von Süden kommend existiert auf der Schweriner Straße bereits eine Linksabbiegespur in das Gelände hinein.

Jedoch sind verschiedene Probleme vorhanden, die kurz aufgeführt werden sollen:

- Die Flächen der ehemaligen HEVAG befinden sich nicht im städtischen Besitz
- Es ist von starken Altlasten im Untergrund auszugehen (ehemaliger Gasspeicher)
- Die Zufahrt (gemeinsame Zufahrt einschließlich der Flächen Wallgärten) ist zu schmal und kann nur mit baulichen Eingriffen in Gebäude auf dem ehemaligen HEVAG-Gelände erweitert werden.

Diese Argumente sind im Grundsatz sehr schwerwiegend und können dazu führen, dass dieser Standort aus den weiteren Betrachtungen ausgeschlossen werden muss. Dennoch sei darauf hingewiesen, dass bei gemeinschaftlicher Herangehensweise durch den Eigentümer der Flächen und der Stadt Wismar ein hoher beiderseitiger Nutzen entstehen könnte. Da die Fläche durchaus eine sehr günstige Lage besitzt und kaum andere Standorte für das Auffangen der verlagerten Fahrzeuge der Beschäftigten aus der südlichen Hälfte der Altstadt bestehen, wird eine weitere Prüfung mit der Option einer mittelfristigen Nutzbarkeit von Teilflächen empfohlen.

Weitere Flächen an der Ostseite der Schweriner Straße (Schützenwiese) stehen für eine Nutzung durch ruhenden Verkehr nicht mehr zur Verfügung.

### Flächen am Gerberhof (12)

Am Gerberhof steht eine Brachfläche im Eigentum der Stadt Wismar zur Verfügung, auf der ca. 160 Stellplätze untergebracht werden könnten. Die Entfernung zur Altstadt beträgt etwa 400 m, wobei die Bahnanlagen zu queren sind. Die Zufahrt zu den Flächen kann über den Philosophenweg und die Straße Schwarzkopfhof erfolgen.

Die Lage der Fläche zur Altstadt ist für Wismarer Verhältnisse sehr ungünstig, so dass voraussichtlich nur eine geringe Bereitschaft zur Nutzung dieser Flächen besteht. Wegen der wenigen Alternativen im Ostbereich der Altstadt ist ggf. eine probeweise Entwicklung von Teilflächen denkbar. Nachteilig ist jedoch die Anbindung die durch Wohnstraßen führt (Schwarzkopfenhof).

### Potenzielle Erweiterungen am Standort Poeler Straße (13)

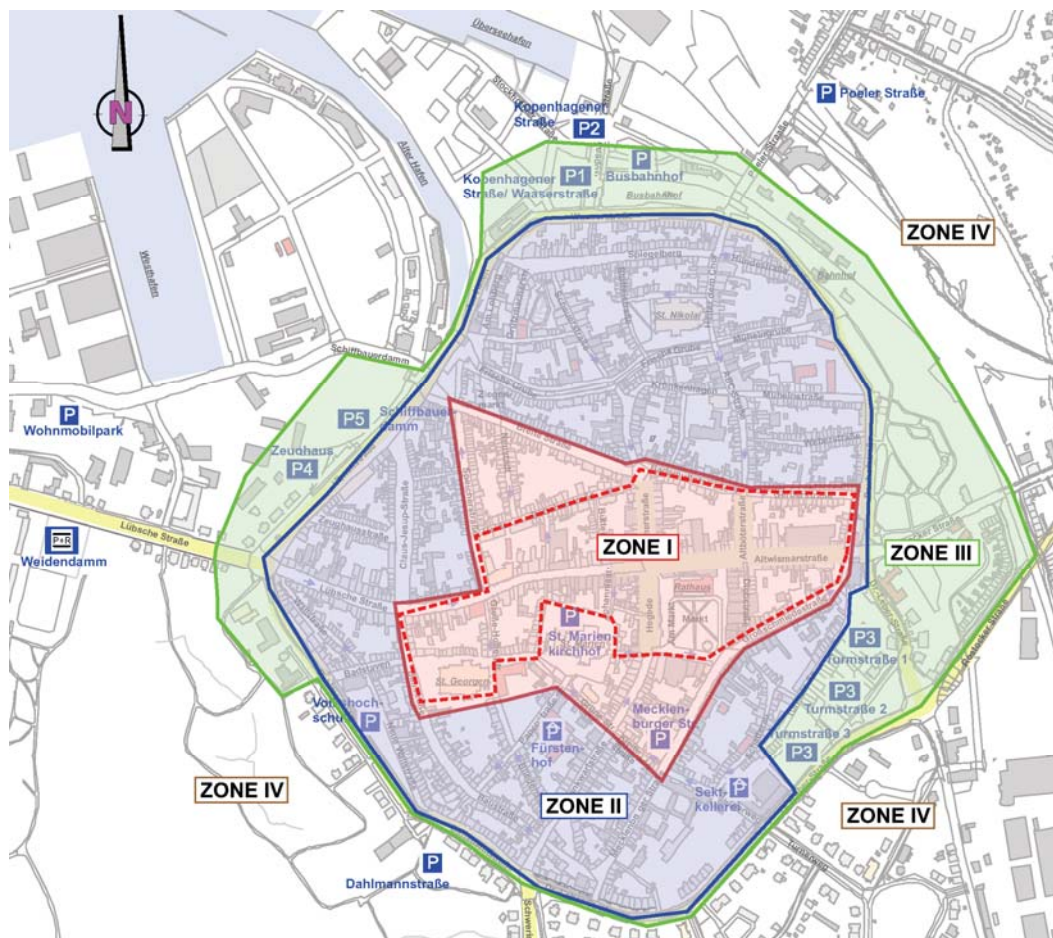
Mit der Planung der Unterführung an der Poeler Straße ergeben sich Änderungen im Gleisbild der Hafenzufahrt, die voraussichtlich zum Entfall des derzeitigen Parkplatzes Poeler Straße führen, da die Erschließung dieser Fläche voraussichtlich nicht mehr möglich ist. In Abhängigkeit vom Ergebnis der Planungen könnte es aber ggf. möglich sein, neue Flächen im Bereich bisheriger Bahnanlagen auf der Westseite der Poeler Straße zu erschließen. Dies macht aber nur dann Sinn, wenn die fußläufige Anbindung an die Altstadt in hoher Qualität gewährleistet werden kann. Ob und in welcher Größenordnung potenzielle Flächen hier erschlossen werden können, ist erst mit Abschluss der Planungen zur Straßenunterführung abschätzbar. Es wird jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Entwicklung dieses Standortes auch vor dem Hintergrund des Haupteinzugsbereiches Insel Poel aus touristischen Gründen Sinn machen würde. Dabei sollten alle Flächen vom Busbahnhof bis zur ehemaligen Ladestraße in die Überlegungen einbezogen werden, da eine Flächenneuordnung mit Realisierung der Straßenunterführung ohnehin ansteht.

Weitere Teilflächen an der Bürgermeister-Haupt-Straße und am Westhafen wurden nicht weiter betrachtet, da sie in zu großer Entfernung zur Altstadt liegen (Bürgermeister-Haupt-Straße) oder auf benachbarten Flächen bereits größere Angebote bestehen (Westhafen).

## 4.6 Bewirtschaftung des Parkraumes

Für die Bewirtschaftung werden in Anlehnung an die Zoneneinteilung vom Dezember 2007 nur geringe Anpassungen erforderlich. Die Zone I umfasst den Kernbereich der Altstadt mit dem Marktplatz und dem Nahbereich der zu- bzw. abführenden Straßen (siehe **Grafik 11**, bisherige Grenze rot gestrichelt dargestellt). Zone I soll tagsüber vor allem den Kurzparkern vorbehalten bleiben. Der Bereich sollte finanziell bewirtschaftet werden, wobei die Gebühren höher liegen sollten, als in Zone II. Für die Bewirtschaftung in **Zone I** wird folgender Vorschlag unterbreitet:

Gebührenhöhe	1,50 €/ Stunde
Maximale Parkdauer	2 Stunden
Tageskarten	nein
Bewirtschaftungszeit	09.00 bis 20.00 Uhr
Sonderformen Bewohnerparken	Bewohner mit Parkausweis von 17.00 bis 10.00 Uhr frei (Wechselprinzip)



Grafik 11: Vorschlag für die Zoneneinteilung der Parkraumbewirtschaftung (die rot gestrichelte Linie stellt die Grenze der Zone I gemäß den Festlegungen von 2007 dar, endgültige Festlegung erfolgt im Realisierungskonzept)

**Zone II** beinhaltet alle bewirtschafteten Stellplätze innerhalb des Altstadttringes mit Ausnahme der Zone I. Hier wird folgende Bewirtschaftung (ebenfalls nach dem Wechselprinzip) vorgeschlagen:

Gebührenhöhe	1,00 €/ Stunde
Maximale Parkdauer	3 Stunden
Tageskarten	nein
Bewirtschaftungszeit	09.00 bis 20.00 Uhr
Sonderformen Bewohnerparken	Bewohner mit Parkausweis von 17.00 bis 10.00 Uhr frei (Wechselprinzip)

Die nicht bewirtschafteten Stellplätze werden für das Bewohnerparken gekennzeichnet.

**Zone III** umfasst die direkt am Altstadttring gelegenen Parkierungsschwerpunkte, die schwerpunktmäßig den Kunden, Besuchern und Touristen vorbehalten werden sollen. Die Konditionen unterscheiden sich von Zone II durch die Höchstparkdauer, preiswerte Tageskarte und die Berücksichtigung von Bewohnerparken.

Gebührenhöhe	1,00 €/ Stunde
Maximale Parkdauer	unbegrenzt
Tageskarten	Tageskarte für 4 € (24 Stunden)
Bewirtschaftungszeit	09.00 bis 20.00 Uhr
Sonderformen Bewohnerparken	Bewohner mit Parkausweis ganztägig frei

**Zone IV** beinhaltet alle weiteren Parkplätze außerhalb der Zone III. Hier wird im Grundsatz davon ausgegangen, dass keine finanzielle Bewirtschaftung erfolgt. Jedoch ist auf eventuelle Verdrängungen aus den Zonen II und III mit geeigneten Maßnahmen zu reagieren (z.B. Kurzparken mit Freigabe für die Bewohner).

Die vorstehenden Konzeptvorschläge sollen sinngemäß verstanden werden. In der Durcharbeitung des Realisierungskonzeptes kann es erforderlich werden, einzelne Modifizierungen vorzunehmen, um die Rechtssicherheit der einzuführenden Regelungen sicherzustellen und unerwünschte Nebeneffekte im Detail auszuschließen.

## 4.7 Parkmöglichkeiten für die Bewohner

### 4.7.1 Bewohnerparkbereiche

Für die Sicherung des Bewohnerparkens stehen verschiedene Regelungen zur Auswahl. Aus den einschlägigen Empfehlungen der Regelwerke und den Erfahrungen in den Städten lässt sich ableiten, dass das **Trennprinzip grob** mit Negativ-Beschilderung entsprechend **Grafik 12** die sich am meisten durchsetzende Anwendung darstellt. Das Bewohnerparken wird hier durch ein allgemeines Parkverbot (Z 286 StVO) und der Ergänzung mit dem Zusatz „Bewohner mit Parkausweis


	286	Bewohner	0–24 h
		Gebietsfremde Langzeitparker	–
	1020-32	Gebietsfremde Kurzzeitparker	–
		Liefern und Laden	0–24 h

Nr ..... frei“ gesichert. Die Verwendung von Zeichen Z 286 verdeutlicht dabei, dass in den entsprechend ausgeschilderten Straßen ansonsten nicht geparkt werden darf. Es wird davon ausgegangen, dass die entsprechend gekennzeichneten Bereiche von weniger Parksuchverkehr frequentiert werden.

Grafik 12: Bewohnerparken nach dem Trennprinzip (grob) mit Negativ-Beschilderung

### 4.7.2 Nutzung der bewirtschafteten Bereiche durch Bewohner

Aus hauptsächliche Nutzungsform für die bewirtschafteten Bereiche wird das **Wechselprinzip** wie in **Grafik 13** dargestellt empfohlen. Hierbei sind die tagsüber bewirtschafteten Bereiche abends auch durch die Bewohner kostenfrei nutzbar (tagsüber nur mit Gebühr). Dabei ist es auch

	314	Bewohner	18–9 h frei 9–18 h Parkschein
	1052-33	Gebietsfremde Langzeitparker	Ende bis Beginn Bedienungspflicht
	1044-30/ 1040-30	Gebietsfremde Kurzzeitparker	0–24 h
		Liefern und Laden	–

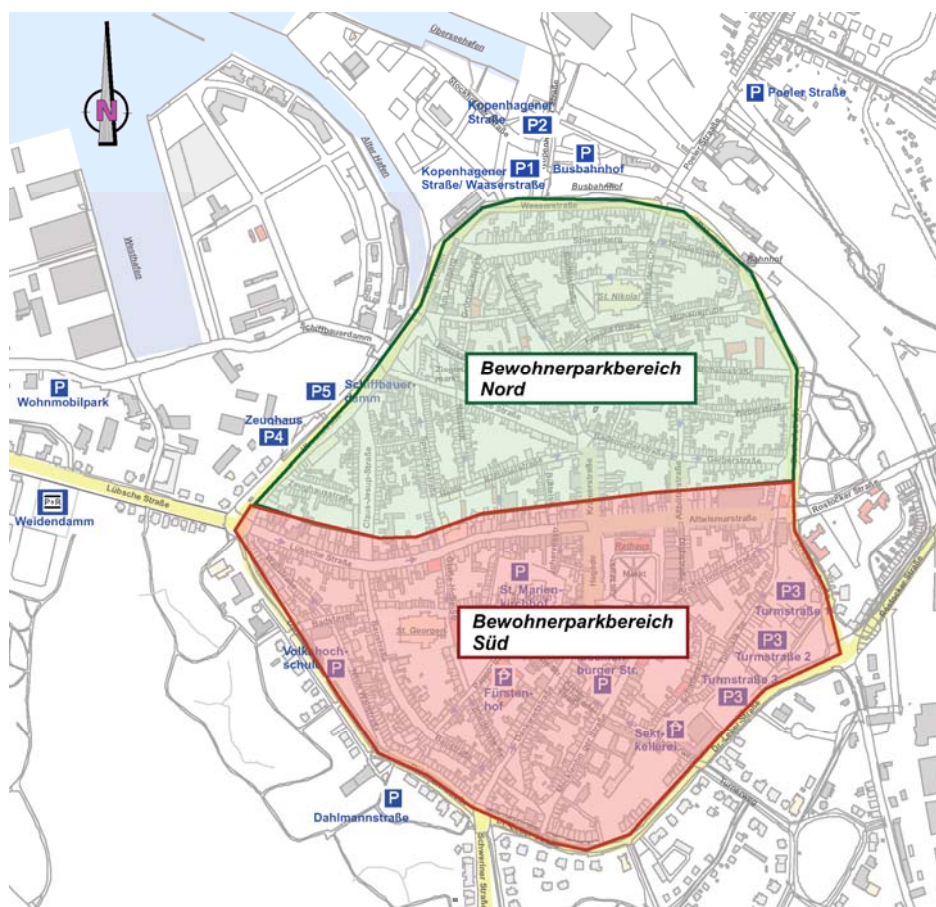
möglich, Anfang und Ende der gebührenpflichtigen Zeiten anders festzulegen, als Ende und Anfang der durch die Bewohner frei nutzbaren Zeiten. Dieses ist insbesondere auch dahingehend interessant, dass die bis in die Abendstunden anhaltende Parkraumnachfrage durch Kunden, Gäste und Touristen einer Gebührenpflicht unterlegt werden kann, während Bewohner beispielsweise bereits ab 17.00 Uhr die gebührenpflichtigen Bereiche kostenfrei nutzen können.

Grafik 13: Parken nach dem Wechselprinzip in den bewirtschafteten Bereichen

Die Nutzung des **Mischprinzips**, nach welchem die Einwohner die bewirtschafteten Stellplätze auch tagsüber kostenfrei mit nutzen können, wird für Wismar im Grundsatz nicht empfohlen. Gründe dafür sind, dass die angestrebte Öffnung der Altstadt für Gäste damit wieder in Frage gestellt wird, da die Anzahl der bewirtschaftungsfähigen Stellplätze sich als nicht sehr hoch herausgestellt hat und somit von einer hohen Grundauslastung durch die Bewohner auszugehen ist. Zudem – und das belegen die vorliegenden Untersuchungen eindeutig – sinken die je Parkstand oder Parkscheinautomaten erzielbaren Einnahmen so deutlich ab, dass u. U. sogar mit einem dauerhaften Zuschussbetrieb gerechnet werden muss. In begrenzten Teilbereichen kann auch das Mischprinzip zweckmäßig sein, was jedoch im Rahmen des Realisierungskonzeptes festzulegen ist.

#### 4.8 Bereiche für das Bewohnerparken

Die maximale Ausdehnung der Bereiche für Bewohnerparken wird in der Verwaltungsvorschrift zur StVO mit 1000 m angegeben. Damit wäre die Ausweisung eines einzigen Bewohnerparkbereiches innerhalb der Altstadt möglich. Davon wird jedoch auch aus den in der Verwaltungsvorschrift und in der ausgewerteten Literatur aufgeführten Gründen abgeraten. Insbesondere sind dann Einwohnerfahrten von Nord nach Süd oder Ost nach West innerhalb der Altstadt zu befürchten.



Grafik 14: Vorschlag Bewohnerparkbereiche Altstadt Wismar (Festlegung im Realisierungskonzept)

Hinzu kommt, dass die Überschreitung des 50 %-Anteils von Bewohnerparkplätzen am Stellplatzangebot im Straßenraum nach Verwaltungsvorschrift ausdrücklich an kleinteiligere Bereiche gekoppelt ist.

Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, insgesamt zwei Bewohnerparkbereiche einzurichten, die den nördlichen und den südlichen Teil der Altstadt mit der Trennlinie Lübsche Straße - Altwismarstraße beinhalten (siehe **Grafik 14**). Dies ermöglicht auch spezielle Regelungen für eine Mitnutzung durch Bewohner der zukünftig bewirtschafteten Parkplätze an der nördlichen (Schiffbauerdamm, Kopenhagener Straße) und südlichen Peripherie (Turmstraße) einzurichten. Die genaue Abgrenzung der Bewohnerparkbereiche erfolgt im Rahmen des Realisierungskonzeptes.

#### **4.9 Technische Einrichtungen**

In den Straßenräumen der Altstadt können herkömmliche Parkscheinautomaten verschiedener Hersteller eingesetzt werden. Dabei sollte auf solche Automaten orientiert werden, die einerseits durch die Versorgung über ein Solarmodul mit geringsten Tiefbauleistungen auskommen und andererseits jederzeit frei programmierbar sind.

Die Parkierungsschwerpunkte am Altstadtring (Zone III) sollten so weit wie möglich mit Beschränkungsanlagen ausgerüstet werden, was die Herstellung eindeutiger Zu- und Ausfahrten erfordert. Dadurch entfällt einerseits die Kontrolle der auf den Parkierungsschwerpunkten abgestellten Fahrzeuge, andererseits ist die Erfassung und Anzeige des Auslastungszustandes möglich. Solche Anlagen wären beispielsweise an den Parkplätzen Schiffbauerdamm, Poeler Straße oder Turmstraße einsetzbar. Zudem liefern diese Anlagen eine gut weiterzuverarbeitende Statistik mit Anzahl, Beginn und Ende der Parkvorgänge. Dauermieter oder Bewohner könnten solche Parkplätze mit einer entsprechenden Chipkarte nutzen.

#### **4.10 Parken von Reisebussen**

Im Bestand können Reisebusse an der Dr. Leber-Straße (6 Busse) und am ZOB (4 Busse) abgestellt werden. Weitere Stellplätze in der Großschmiedestraße wurden 2010 aufgehoben. Perspektivisch wird eine Bündelung am ZOB bzw. am Bahnhof vorgeschlagen, wobei die derzeitige Kapazität von insgesamt 10 Bussen nochmals deutlich erhöht werden sollte (15 bis 20 Busse). Am neuen Standort wäre im Detail zu prüfen, welche Funktionen durch den ZOB oder den Bahnhof bereits gewährleistet sind und welche Funktionen ergänzt werden müssen. Diese Flächen liegen so altstadtnah, dass gesonderte Ausstiegsmöglichkeiten in der Altstadt nicht zwingend erforderlich erscheinen. Über Gebühren für das Busparken ist gesondert zu entscheiden.

Bei kurzfristigen Umnutzungen an der Dr.-Leber-Straße/Turmstraße mit eventuellem Entfall der dortigen Busstellplätze sollte zeitgleich Ersatz geschaffen werden.

## 5. Kosten und Einnahmen

### 5.1 Investitionskosten

Zur Verdeutlichung der entstehenden Kosten wird nachfolgend eine erste Kostenschätzung vorgenommen und den zu erwartenden Einnahmen gegenüber gestellt. Der größte Kostenblock entsteht durch die in der Anfangsphase anstehenden Investitionen. Diese umfassen die Parkscheinautomaten (PSA) in den Straßenräumen, die Beschilderung in den Straßenräumen, die bauliche Herstellung der einzelnen Parkplätze (Flächenbefestigung und Kennzeichnung) sowie die Herstellung der Zufahrtsbeschränkung und das Aufstellen des Kassenautomaten.

#### Investitionskosten (kurzfristige Maßnahmen)

o Kosten für ca. 30 zusätzliche PSA (Stückpreis ca. 7.500 €)	225.000 €
o Beschilderung Straßenräume (pauschal)	20.000 €
o Anpassung Parkleitsystem (pauschal)	50.000 €
o Beschränkung und Kassenautomat PP Schiffbauerdamm	25.000 €
o bauliche Herstellung PP ehem. Hansebau (300 Stpl. provisorisch)	200.000 €
o bauliche Herstellung PP Kopenh. Str./ Wasserstr. (110 Stpl. dauerhaft)	180.000 €
o Beschränkung und Kassenautomat PP Kopenhagener Str. 3	25.000 €
o bauliche Herstellung Teilflächen PP Turmstraße (200 Stpl. prov.)	120.000 €
o Beschränkung und Kassenautomat PP Turmstraße	25.000 €
o bauliche Herstellung PP an der Hochbrücke (150 Stpl. dauerhaft)	150.000 €
o <u>Herstellung Anbindung Kanalstraße bis Parkflächen Hochbrücke</u>	<u>120.000 €</u>
<b>vorläufige Gesamtkosten</b>	<b>1.140.000 €</b>

Für die wesentlichen Komponenten des Konzeptes sind Aufwendungen in einer Höhe von ca. 1,1 Millionen Euro erforderlich. Für einen Teil der Maßnahmen ist voraussichtlich eine Förderung möglich, so dass sich die tatsächlichen Investitionskosten erheblich reduzieren können. Darin nicht enthalten sind die erforderlichen Planungskosten, die pauschal mit 10 % der Investitionssumme veranschlagt werden sollten.

Deutliche Kostenverschiebungen ergeben sich, wenn statt der Herstellung von Parkplätzen (z. B. an der Turmstraße oder an der Kopenhagener Straße/ Wasserstraße) gleich eine Realisierung in Form von Hochbauten für den Ruhenden Verkehr erfolgt.



## 5.2 Kosten für Wartung und Kontrolle

Neben den Investitionen sind laufende Kosten zu berücksichtigen. Dazu gehören vor allem die Wartungskosten für die Parkscheinautomaten, Schrankenanlagen und Kassenautomaten sowie die Kosten für die Kontrollen. Dazu lassen sich aus den vorliegenden Quellen folgende Kostensätze ableiten:

### Jährliche laufende Kosten

○	Wartungskosten für 38 PSA (davon 30 neu), ca. 1.000 € je PSA	38.000 €
○	Wartungskosten für 3 Kassenautomaten, ca. 2.000 € je Automat	6.000 €
○	Wartungskosten für 3 Schrankenanlagen, ca. 3.000 € je Anlage	9.000 €
○	Jährliche Abschreibungen der Investitionen für Anlagen (10 % p.a.)	27.000 €
○	Kosten für etwa 12 erforderliche Kontrollkräfte, ca. 50 T€ je Kraft	600.000 €
○	<u>Kosten für zentrale Verwaltung, Pauschale</u>	<u>150.000 €</u>
	<b>Summe der jährliche laufenden Kosten</b>	<b>830.000 €</b>

In den Kosten für die zentrale Verwaltung sind die Einsatzorganisation der Kontrollkräfte und die Kosten für die Ausgabe der Bewohnerparkkarten enthalten. Abschreibungen für die baulichen Anlagen wurden nicht eingerechnet.

## 5.3 Einnahmen

Den Investitionskosten und den laufenden Kosten stehen jährliche Einnahmen gegenüber. Diese generieren sich vor allem aus den Einnahmen über die Parkschein- und Kassenautomaten. Da bei den Kosten auch die Ausgabe der Bewohnerparkkarten eingerechnet wurde, sind die daraus resultierenden Einnahmen auch einzubeziehen.

Hinzu kommen die Einnahmen aus der Kontrolltätigkeit. Es besteht grundsätzlich keine Zielstellung darin, durch das Verteilen von Mahnbescheiden Einnahmen zu erzielen. Dennoch sind die Erfahrungswerte aus anderen Städten heranzuziehen, die deutlich belegen, dass auf Grund der häufigen Verstöße gegen die festgelegten Regelungen, die ja Grund für die Kontrolltätigkeit sind, auch nicht unwesentliche Einnahmen resultieren. Diese sind in der Gesamtberechnung zu berücksichtigen. Somit ergeben sich folgende Einnahmen:

### Jährliche Einnahmen

○	Einnahmen aus ca. 1.500 Bewohnerparkkarten (je 30 €)	45.000 €
○	Einnahmen von ca. 600 Stellplätzen im Straßenraum mit PSA	480.000 €
○	Einnahmen von ca. 600 Stellplätzen auf Parkplätzen mit Kassenautomat	240.000 €
○	<u>Einnahmen aus der Kontrolltätigkeit von 12 Kräften</u>	<u>400.000 €</u>
	<b>Summe der jährlichen Einnahmen</b>	<b>1.165.000 €</b>

## 5.4 Gegenüberstellung der Kosten und Einnahmen

Trotz vieler Unwägbarkeiten konnten auf der Grundlage der Erfahrungswerte aus verschiedenen Städten, die in Publikationen aufbereitet vorliegen, sowie Erfahrungswerten aus anderen Städten, in denen der Verfasser als Gutachter tätig ist, weitgehend zuverlässige Grundlagen für die Abschätzung der Kosten und Einnahmen gewonnen werden. Diese sind im Weiteren mit den Wismarer Erfahrungswerten zu verifizieren. Dabei ist jedoch zu beachten, dass z. B. die gegenwärtige Einnahmesituation aus dem bewirtschafteten Parken vergleichsweise weniger Stellplätze nicht auf eine großflächige Erweiterung fortgeschrieben werden kann.

Im Ergebnis zeigt sich, dass eine Kostendeckung für die vergleichsweise sehr aufwändigen Maßnahmen zur Steuerung der Parkraumnachfrage möglich ist. Dies deckt sich auch mit den einschlägigen Erfahrungen anderer Städte. Teilweise wurden sogar deutliche Überschüsse erzielt.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Investitionen in der Anfangsphase ist besteht das primäre Ziel in Wismar in einer schnellen Kostendeckung. Sofern tatsächlich Überschüsse anfallen sollten, können diese gezielt in die Weiterentwicklung der Anlagen des Ruhenden Verkehrs investiert werden. Dazu gehört die weitere Aufwertung der Parkplätze (insbesondere für Kunden, Besucher und Gäste), der Erwerb von Grundstücken (z. B. bestehender Parkplatz Schiffbauerdamm) oder die Bildung von Rücklagen für die Realisierung von Parkierungshochbauten.

## 6. Zusammenfassung und Umsetzungsempfehlungen

Ausgehend von den in der Analyse aufgezeigten Defiziten und derzeitigen Verhältnissen im Ruhenden Verkehr der Historischen Altstadt von Wismar wurde ein Konzept für die Entwicklung des Parkraumes und seiner Bewirtschaftung erarbeitet, welches auf einvernehmlich diskutierten Leitlinien zur Entwicklung der Innenstadt basiert. Kernpunkte des Konzeptes sind vor allem folgende Punkte:

- ⇒ stärkere Öffnung der Altstadt vor allem für Kunden und Besucher durch Erweiterung der finanziellen Parkraumbewirtschaftung (nach dem Wechselprinzip) und der damit verbundenen Verlagerung der Nutzergruppe der Beschäftigten
- ⇒ kurzfristig die qualitative Weiterentwicklung der bestehenden Parkplätze am Altstadtrand und die Sicherung einer besseren Verfügbarkeit für die Nutzergruppe der Touristen
- ⇒ mittelfristig die Nutzbarmachung weiterer Standorte für das altstadtbezogene Parken sowie langfristig die perspektivische Entwicklung von Standorten mit Hochbauten für den Ruhenden Verkehr
- ⇒ Sicherung des Bewohnerparkens durch die Einführung entsprechender Regelungen mit dem Schwerpunkt Trennprinzip grob
- ⇒ Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit durch Gegenüberstellung von Investitionen, laufenden Kosten und Einnahmen

Ausdrücklich hinzuweisen ist darauf, dass die stärkere Öffnung der Altstadt für die genannten Zielgruppen keinen Widerspruch zum grundsätzlichen Ziel der Verkehrsberuhigung gemäß dem Managementplan für die Altstadt darstellt. Vielmehr wird Parksuchverkehr erheblich reduziert und in vielen kleinteiligen Straßenräumen durch die Einführung des Bewohnerparkens die Verkehrsbelastung erheblich gemindert.

Die Umsetzung des Konzeptes kann in mehreren Stufen erfolgen. Die **erste Stufe** sollte die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen bündeln (möglichst 2012). Dabei sollte jedoch versucht werden, bereits große Teile des Konzeptes umzusetzen, um nicht mehrfach wechselnde Zustände in der Altstadt zu erzeugen. Als realistisch in Stufe I erscheinen außerdem die Herrichtung der Fläche der ehemaligen Hansebau als Ersatzfläche für das Parken der Beschäftigten und die Einführung der Bewirtschaftung an den Standorten Schiffbauerdamm und Kopenhagener Straße/ Wasserstraße.

In einer **zweiten** Stufe ab 2013 sollte dann eine Neuorganisation der Stellplätze im Bereich Turmstraße erfolgen (Bewirtschaftung eines Teilbereichs), verbunden mit der Schaffung von Ersatzflächen (z.B. an der Kanalstraße, wenn möglich).

Die Nutzbarmachung der verschiedenen Flächen zwischen Kopenhagener Straße und Poeler Straße sowie östlich der Poeler Straße im Bereich der ehemaligen Bahnanlagen erfordert aus Sicht des Verfassers eine weiterführende planerische Befassung mit dem Thema Nördliche Altstadt. Hier sollten die Überlegungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs eingebettet werden in eine stadt- und freiraumplanerische Gesamtkonzeption.

Die konzeptionelle Planung dieser Flächen könnte ebenfalls kurzfristig beginnen. Die Umsetzung wird jedoch erst in einem mittelfristigen Zeitraum möglich sein, weshalb dieser Teil als **Stufe III** bezeichnet wird.

Die weiteren Bestandteile aus dem Parkraumkonzept können wegen der sich dynamisch entwickelnden Rahmenbedingungen nicht mehr sinnvoll in Stufen gefasst werden. Als offene Aufgaben verbleiben insbesondere weitere Untersuchungen zur möglichen Nutzbarmachung von Flächen an der Schweriner Straße in Koordination mit dem Eigentümer des ehemaligen HEVAG-Geländes (als südlichem Auffangparkplatz), Betrachtungen zu möglichen Erweiterungen am Standort Poeler Straße in Abhängigkeit der Planungsergebnisse zur Straßenunterführung Poeler Straße (als nördlichem Auffangparkplatz) sowie Untersuchungen und Planungen zur Errichtung von Hochbauten für den Ruhenden Verkehr. Hierfür wurden die Standorte Turmstraße, Kopenhagener Straße 3 und Schiffbauerdamm empfohlen.

Auf die in Folgeschritten ebenfalls mögliche Reduktion des ruhenden Verkehrs auf wichtigen Plätzen und Straßenräumen wurde nur am Rande eingegangen. So erscheint es durchaus als wünschenswert beispielsweise den Markt, den St. Marienkirchhof oder den Platz Am Schilde weiter vom Parken zu entlasten. Voraussetzung dafür sind in jedem Fall die im Konzept grundsätzlich beschriebenen Maßnahmen. In die Ausformung des Realisierungskonzeptes können auch diesbezüglich ggf. bereits erste Schritte einfließen.

Ergänzend ist nochmals nachdrücklich auf die Notwendigkeit einer breiten Öffentlichkeitsarbeit bei Umsetzung vor allem der ersten Stufe zu verweisen. Die Bürger sollten durch entsprechende Publikationen (u. a. Faltblattaktion und Nutzung der Internetpräsenz) umfangreich über die Ziele und Einzelmaßnahmen informiert werden.

Darüber hinaus sollte durch ein begleitendes Umsetzungsmonitoring gesichert werden, dass potenzielle negative Effekte rechtzeitig erkannt werden und gegensteuernde Maßnahmen eingeleitet werden können. Auf Grund der dynamischen Entwicklungen in Wismar und in Folge der sich mit der Einführung der erweiterten Parkraumbewirtschaftung ergebenden Effekte ist eine frühzeitige Nachjustierung des Parkraumkonzeptes sinnvoll.

Deshalb sollte die vorliegende Unterlage nicht als für die nächsten 10 Jahre unverändert gültiges Konzept aufgefasst werden, sondern vor allem als Instrument für die jetzt anstehende Phase der grundsätzlichen Neuorientierung. In den Fortschreibungen sind dann einzelne Aspekte auf der Grundlage der dann aktuellen Erkenntnisse weiter auszuformen. Einen diesbezüglichen Aspekt stellt beispielsweise die derzeit bereits in Ansätzen diskutierte Entlastung weiterer städtischer Platzräume vom Ruhenden Verkehr dar. Die Fortschreibung des Konzeptes für den Ruhenden Verkehr ist dann sinnvoller Weise in ein Gesamtkonzept für die Altstadt bzw. auch für die Hansestadt Wismar als Ganzes (Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes von 1996) einzubinden.