



Hansestadt Wismar

Konzept Ruhender Verkehr Altstadt Wismar

Realisierungskonzept

Zusammenfassung zur Realisierung



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 | www.ivas-ingenieure.de

Verkehrsplanung - Verkehrstechnik - Entwurf von Verkehrsanlagen

Impressum

Titel: Ruhender Verkehr Altstadt Wismar
Realisierungskonzept

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: Zusammenfassung zur Realisierung

Stand: Oktober 2011

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und –systeme

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Vorbemerkungen.....	1
2. Bewirtschaftung und Bewohnerparken	2
2.1 Einrichtung Bewirtschaftung und Bewohnerparken	2
2.2 Bewirtschaftete Stellflächen innerhalb der Altstadt.....	3
2.3 Bewohnerparken innerhalb der Altstadt	7
2.3.1 Weitere Sonderparkrechte.....	9
2.4 Bewirtschaftung an den peripheren Stellplätzen	9
2.4.1 Grundsätze	9
2.4.2 Altstadt West – Schiffbauerdamm.....	10
2.4.3 Altstadt West – Hansebau	11
2.4.4 Altstadt West – Zeughaus	12
2.4.5 Altstadt/ Alter Hafen – Wasserstraße/ Kopenhagener Straße.....	12
2.4.6 Kopenhagener Straße 2	13
2.4.7 Kanalstraße	14
2.4.8 Altstadt/ Zentrum – Turmstraße.....	15
2.4.9 Weitere Empfehlungen.....	15
2.5 Kontroll- und Wartungspersonal	16
2.5.1 Kontrollpersonal	16
2.5.2 Wartungspersonal	16
3. Realisierung	17
4. Kosten	18
5. Einnahmen	21
6. Umsetzung Radabstellanlagen.....	22
7. Umsetzung Reisebusabstellanlagen.....	22

1. Vorbemerkungen

Entsprechend den Vorgaben des Konzeptes zum Ruhenden Verkehr für die Hansestadt Wismar sind im Realisierungskonzept die weiteren Schritte bis zur endgültigen Umsetzung auszuformen. In den nachfolgenden Ausführungen werden zusammenfassend die Empfehlungen des Gutachters zur Realisierung beschrieben.

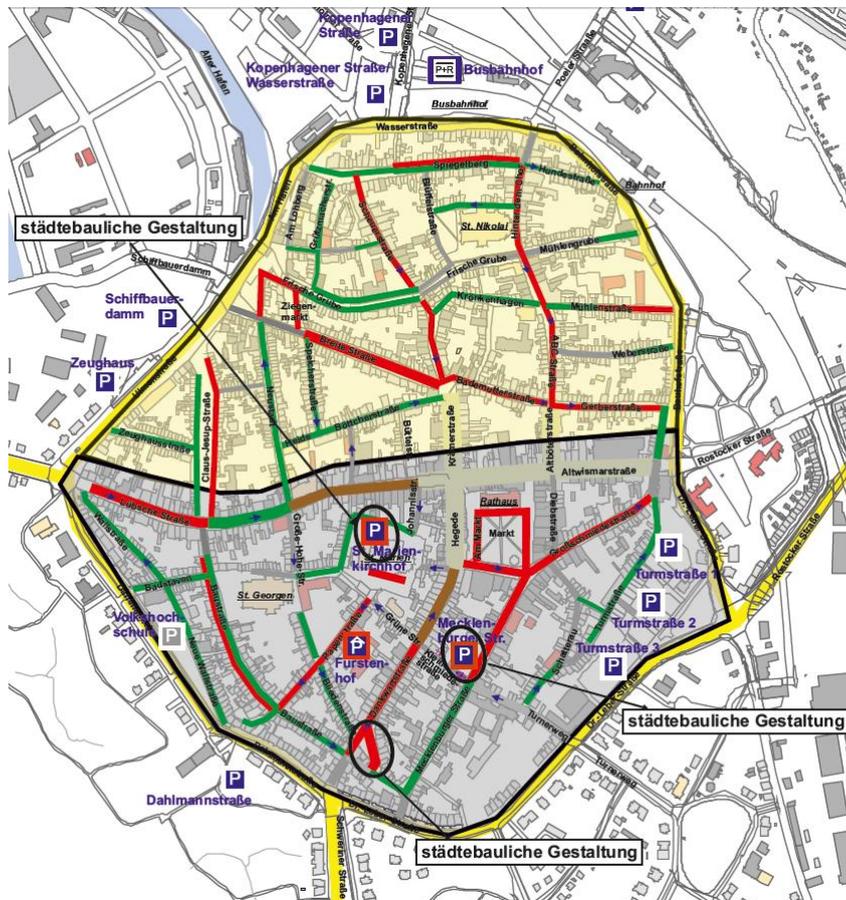
Bei allen ausgesprochenen Vorschlägen handelt es sich um Empfehlungen. Diese Empfehlungen stellen nach Abwägung der Vor- und Nachteile aus Sicht des Gutachters die geeignetste Lösungsmöglichkeit zur Einführung und erfolgreichen Betreibung der Bewirtschaftung in der Altstadt Wismar dar. Von diesen Empfehlungen kann unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften und Regelungen abgewichen werden. Die endgültigen Festlegungen über die Ausführung und Betreibung trifft die Verwaltung.

2. Bewirtschaftung und Bewohnerparken

2.1 Einrichtung Bewirtschaftung und Bewohnerparken

Die Bewirtschaftung des gesamten öffentlichen Straßenraumes innerhalb der Altstadt erfolgt nach dem **Trennprinzip – grob**, d. h. der öffentliche Straßenraum steht entweder dem Bewohner oder nur dem öffentlichen Parken zur Verfügung.

Die Zuordnung der Straßenräume zu öffentlichem Parken und Bewohnerparken wurde mit der Verwaltung abgestimmt und ist in folgender **Grafik 1** enthalten.

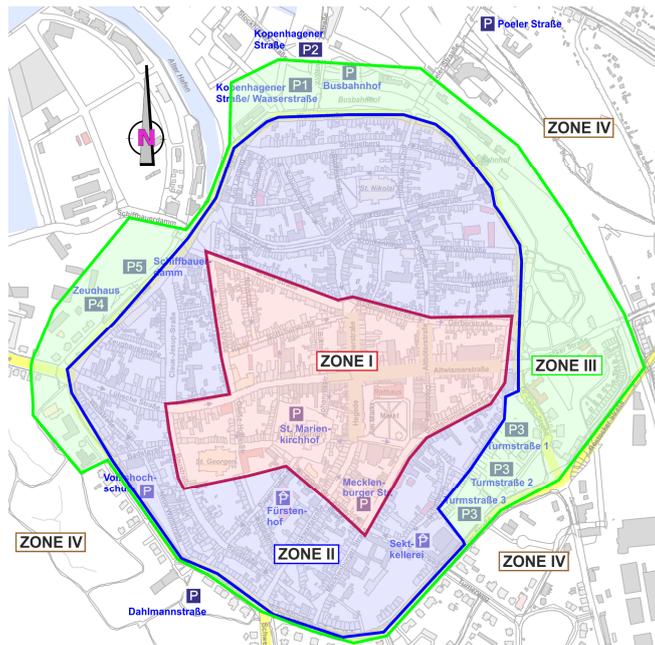


Grafik 1: Zuordnung der Straßen zu öffentlichem Parken (rot) und Bewohnerparken (grün)

2.2 Bewirtschaftete Stellflächen innerhalb der Altstadt

Zoneneinteilung

Die finanzielle Bewirtschaftung sollte entsprechend der Zoneneinteilung aus dem Planungskonzept zum Ruhenden Verkehr¹ vorgenommen werden. Insgesamt wird die Einrichtung von 4 Zonen vorgesehen. Innerhalb des Altstadttringes (ausgenommen Parkplatz Turmstraße) erfolgt die Einteilung in 2 Zonen. Die Randbereiche der Altstadt sowie der Parkplatz Turmstraße sind in der Zone III enthalten, die weiteren umgehenden Flächen in Zone IV.

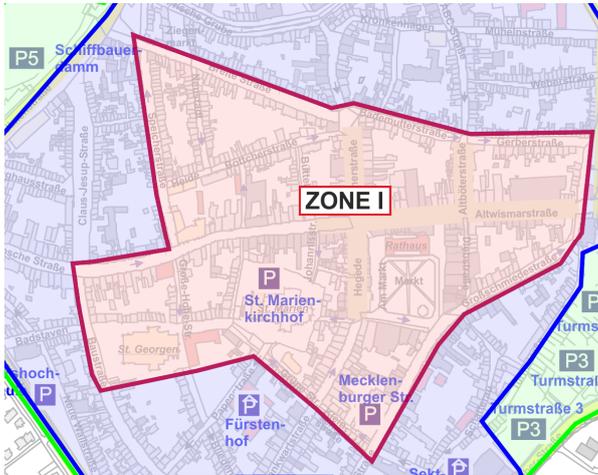


Grafik 2: Zoneneinteilung der Parkraumbewirtschaftung

¹ Planungskonzept zum Ruhenden Verkehr Altstadt Wismar (Stufe II)
im Auftrag des Hansestadt Wismar
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, April 2011

Zone I

Abgrenzung: alle öffentlichen Straßen und Parkplätze innerhalb der dargestellten Grenzen



Grafik 3: Begrenzung der Zone I

Gebührenhöhe: 0,50 EUR/ 20 min (entspricht: 1,50 EUR/ h)
Mindestgebühr: 0,50 EUR
Höchstparkdauer: 180 min (entspricht: Höchstgebühr: 4,50 EUR)
Bewirtschaftungszeit: Montag – Sonntag; 09:00 – 20:00 Uhr
Bewohnerregelung: Parken nach Wechselprinzip (Montag – Freitag ab 17.00 Uhr und am Wochenende ganztags Bewohner frei)

Zone II

Abgrenzung: alle öffentlichen Straßen und Parkplätze innerhalb des Altstadttringes und außerhalb der Zone I

Gebührenhöhe: 0,50 EUR/ 30 min (entspricht: 1,00 EUR/ h)
Mindestgebühr: 0,50 EUR
Höchstparkdauer: 240 min (entspricht: Höchstgebühr: 4,00 EUR)
Bewirtschaftungszeit: Montag – Sonntag; 09:00 – 20:00 Uhr
Bewohnerregelung: Parken nach Wechselprinzip (Montag – Freitag ab 17.00 Uhr und am Wochenende ganztags Bewohner frei)

Zone III

Abgrenzung: alle öffentlichen Straßen und Parkplätze auf und direkt am Altstadttring
Gebührenhöhe: 0,50 EUR/ 30 min (entspricht: 1,00 EUR/ h)
Mindestgebühr: 1,00 EUR
Höchstparkdauer: keine, Tagesticket 4,00 EUR (auch Mehrtagesticket möglich)
Bewirtschaftungszeit: Montag – Sonntag; 09:00 – 20:00 Uhr
Bewohnerregelung: bei Bedarf auf ausgewählten Stellplätzen Parken nach Wechselprinzip

Zone IV

Abgrenzung:	alle weiteren Stellplätze außerhalb der Zonen I, II und III
Gebührenhöhe:	keine Parkgebühr
Mindestgebühr:	-
Höchstparkdauer:	keine
Bewirtschaftungszeit:	-
Bewohnerregelung:	-

Beschilderung

Die bewirtschafteten Straßen sind in Positivbeschilderung (Z314) auszuschildern. Dabei ist mit zwei Zusatzschildern sowohl auf das gebührenpflichtige Parken als auch auf die Sonderregelungen im Bewohnerparken hinzuweisen.



Grafik 4: Beschilderung der bewirtschafteten Straßen

Die Beschilderung sollte nur einfach – zu Beginn des Abschnittes mit öffentlichem Parkens – erfolgen, nicht als Beginn- und Ende-Ausschilderung. Somit ist am Beginn eines jeden Straßenabschnitts (Strecke zwischen zwei einmündenden Straßen) sowie auf jeder Straßenseite, auf der öffentliches Parken vorgesehen ist, einmal die dargestellte Beschilderung zu stellen. Auf langen Straßenabschnitten > 100 m sollte die Beschilderung auf der Hälfte der Strecke wiederholt werden. Innerhalb der Altstadt sind ca. 48 Schilderstandorte für das bewirtschaftete Parken erforderlich.

Die Beschilderung sollte nach Möglichkeit nicht vor denkmalgeschützten Gebäuden, Einzel- und Gastronomieeinrichtungen mit Auslagen bzw. Freisitz aufgestellt werden.

Für die Beschilderung sind entsprechende Masten und Fundamente vorzusehen. Vorhandene Maste können ggf. mit verwendet werden.

Die genauen Schilderstandorte, die genaue Anzahl der Schilder sowie ggf. verwendbare Maste werden mit Erstellung des Beschilderungsplanes festgelegt. Die dafür notwendigen Angaben können dieser Untersuchung entnommen werden. Der Beschilderungsplan wird innerhalb der Verwaltung erstellt.

Parkscheinautomaten

Für die Durchführung der Bewirtschaftung wird die Installation von Parkscheinautomaten mit folgender Ausstattung empfohlen:

- Solarbetrieben
- Münzannahme
- Internationale Verständigung
- Behindertengerecht
- Einfache Bedienbarkeit
- Web-basiertes Monitoring über alle Vorgänge
- Störungs- und Statusmeldungen via Internet/ Handy
- Automatische Generierung von Nachfragestatistiken je Automat
- Tarifierung, Überprüfung der Einnahmesituationen etc. vom Arbeitsplatz aus
- Witterungsbeständig (Verweis auf salzhaltige Luft)
- Normgerechte Ausbildung nach den entsprechenden Vorschriften und Richtlinien

Die Parkscheinautomaten gelten für jeweils einen Straßenabschnitt (Strecke zwischen zwei einmündenden Straßen). Somit ist für jeden Straßenabschnitt sowie auf jeder Straßenseite, wo öffentliches Parken vorgesehen ist, jeweils ein Parkscheinautomat zu stellen. Auf langen Straßenabschnitten ist darauf zu achten, dass ein Parkscheinautomat einen Umkreis von ca. 100 m abdecken kann. Bei größeren Entfernungen ist das Installieren von mehreren Parkscheinautomaten vorzusehen. Innerhalb der Altstadt sind ca. 44 Parkscheinautomaten erforderlich.

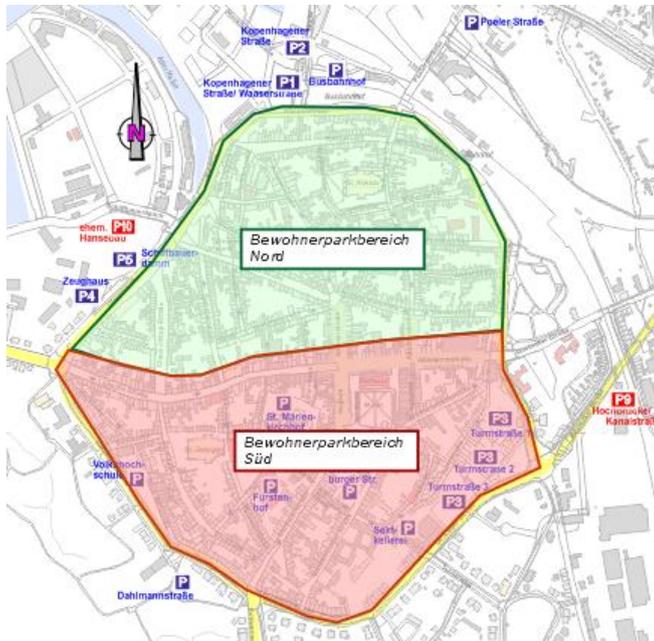
Die Parkscheinautomaten sollten für die Nutzer gut sichtbar angebracht werden. Parkscheinautomaten sollten nach Möglichkeit nicht vor denkmalgeschützten Gebäuden, Einzel- und Gastronomieeinrichtungen mit Auslagen bzw. Freisitz aufgestellt werden.

Die exakte Anzahl und die genauen Standorte der Parkscheinautomaten werden mit Erstellung des Beschilderungsplanes festgelegt. Die dafür notwendigen Angaben können dieser Untersuchung entnommen werden. Der Beschilderungsplan wird innerhalb der Verwaltung erstellt.

2.3 Bewohnerparken innerhalb der Altstadt

Bereichseinteilung

Die Altstadt sollte in zwei Bewohnerparkbereiche (Nord und Süd) eingeteilt werden. Die Trennung erfolgt nördlich der Lübschen Straße – Altwismarstraße.



Grafik 5: Bereichseinteilung Bewohnerparken

Beschilderung

Die Straßen, die für Bewohnerparken vorgesehen sind, sind in Negativbeschilderung (Z286) und einem Zusatzzeichen auszuschildern.



Grafik 6: Beschilderung der Straßen mit Bewohnerparken

Die Beschilderung sollte nur einfach – zu Beginn des Bereiches für Bewohnerparken – erfolgen, nicht als Beginn- und Ende-Ausschilderung. Somit ist am Beginn eines jeden Straßenabschnitts (Strecke zwischen zwei einmündenden Straßen) sowie auf jeder Straßenseite, auf der Bewohnerparken vorgesehen ist, einmal die dargestellte Beschilderung zu stellen. Eine Wiederholung auf langen Straßenabschnitten > 100 m kann erfolgen. Innerhalb der Altstadt sind ca. 47 Schilderstandorte für das Bewohnerparken erforderlich.

Die Beschilderung sollte nach Möglichkeit nicht vor denkmalgeschützten Gebäuden, Einzel- und Gastronomieeinrichtungen mit Auslagen bzw. Freisitz aufgestellt werden.

Für die Beschilderung sind entsprechende Masten und Fundamente vorzusehen. Vorhandene Maste können ggf. mit verwendet werden.

Die genauen Schilderstandorte, die genaue Anzahl der Schilder sowie ggf. verwendbare Maste werden mit Erstellung des Beschilderungsplanes festgelegt. Die dafür notwendigen Angaben können dieser Untersuchung entnommen werden. Der Beschilderungsplan wird innerhalb der Verwaltung erstellt.

Bewohnerparkausweise

Jeder meldebehördlich in der Altstadt registrierte Bewohner kann einen Bewohnerparkausweis für ein auf ihn als Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Fahrzeug beantragen.

Die Gebühr für einen Bewohnerparkausweis ist durch den Gesetzgeber vorgeschrieben und beträgt maximal ca. 30,00 EUR/ Jahr. Dabei spielt es keine Rolle, ob der Bewohner den Parkausweis am Beginn oder erst im Verlauf eines Jahres beantragt.

Es wird empfohlen, vorerst nur den Bewohnern einen Parkausweis auszuhändigen, die ihren Hauptwohnsitz in der Altstadt Wismar haben. Eine Überstreichung von 2,5 Bewohnerparkausweisen auf 1 Bewohnerstellplatz sollte anfänglich nicht überschritten werden. Ob eine Anpassung (zur Überstreichung und ggf. Einbeziehung der Bewohner mit Nebenwohnsitz etc.) zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen kann, müssten begleitende Untersuchungen in den Jahren nach Einführung des Bewohnerparkens zur Auslastung der Bewohnerstellplätze ergeben.

Um bei Bedarf das Parken auf ausgewählten peripheren Parkplätzen für Bewohner mit zu ermöglichen, wird vorgeschlagen, dem Bewohner nach Antragstellung zum Bewohnerparkausweis entweder einen Chip oder eine Karte (je nach installiertem System an den peripheren Stellplätzen) mit auszuhändigen. Damit kann der Bewohner – zu festgelegten Zeiten ohne zusätzliche Kosten – die ausgewählten peripheren Parkplätze zum Abstellen des Pkw mit nutzen. Allerdings ist darauf hinzuweisen und dies ggf. in der Parkgebührenordnung zu verankern, dass der Bewohnerparkausweis innerhalb der Altstadt nur dann zum Nutzen der Bewohnerstellplätze berechtigt, wenn zusätzlich zum Bewohnerparkausweis der Chip oder die Karte ebenfalls sichtbar im Fahrzeug hinterlegt sind. Damit wird ein Missbrauch des Bewohnerchips vermieden.

2.3.1 Weitere Sonderparkrechte

Weitere Sonderparkrechte werden nicht empfohlen, wie z. B. Parkberechtigungen für Hotelgäste, Gewerbetreibende, sog. Brötchentaste an ausgewählten oder gar allen Parkscheinautomaten.

2.4 Bewirtschaftung an den peripheren Stellplätzen

2.4.1 Grundsätze

Entsprechend dem Planungskonzept ist neben der Bewirtschaftung und dem Einrichten von Bewohnerparken in der Altstadt auch die Verbesserung der Standorte an der Peripherie vorgesehen. Hierfür wird empfohlen, kurzfristig folgende Parkplätze herzurichten:

- Altstadt West – Schiffbauerdamm
- Altstadt West – Hansebau
- Altstadt/ Alter Hafen – Wasserstraße/ Kopenhagener Straße
- Kopenhagener Straße 2
- Altstadt/ Zentrum – Turmstraße, einschließlich Beginn der Planungen für das Parkhaus
- Kanalstraße

Die Herrichtung des Parkplatzes Rostocker Straße wird nicht für die Einführung 2012 empfohlen, da hier die Aspekte Lärmschutz und Schadstoffbelastung untersucht werden müssen. Außerdem wird die Kapazität auf diesem Parkplatz nicht ansatzweise ausreichend sein, um verdrängte Nutzergruppen aus der Altstadt aufzunehmen. Mittelfristig kann bei Bedarf der Ausbau der Fläche Rostocker Straße als Parkplatz erfolgen. Dafür müssen zu gegebener Zeit vertiefende Untersuchungen durchgeführt werden.

Die Umsetzung der Planungen an peripheren Standorten ist die Grundlage für die Bewirtschaftung und das Einrichten von Bewohnerparken innerhalb der Altstadt. Im Folgenden sind die Empfehlungen zur Umsetzung zusammengefasst.

Grundsätzlich wird empfohlen, die Touristenparkplätze zu bewirtschaften und mit einer Asphaltdeckschicht bzw. Pflasterbelag sowie mit einem Schranken-Kassen-System, ausreichend Beleuchtung, Grün und Informationseinrichtungen vorzusehen.

Für das Schranken-Kassen-System (bzw. auch für evtl. vorzusehende Parkscheinautomaten wird folgende Ausstattung empfohlen (*kursiv – andere Ausstattung als innerhalb der Altstadt*):

- Solarbetrieben
- Münzannahme
- *Kartenzahlung*

- *Geldscheinannahme*
- *Geldwechselfunktion*
- Internationale Verständigung
- Behindertengerecht
- Einfache Bedienbarkeit
- Web-basiertes Monitoring über alle Vorgänge
- Störungs- und Statusmeldungen via Internet/ Handy
- Automatische Generierung von Nachfragestatistiken je Automat
- Tarifierung, Überprüfung der Einnahmesituationen etc. vom Arbeitsplatz aus
- Witterungsbeständig (Verweis auf salzhaltige Luft)
- Normgerechte Ausbildung nach den entsprechenden Vorschriften und Richtlinien
- *Vorkehrungen für ggf. Bewohnerparken (Chip, Karte o.ä.)*

Bei der Bewirtschaftung an den Touristenparkplätzen sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, dass ggf. zu einem späteren Zeitpunkt bei Bedarf die Bewohner der Altstadt mit ihrem Bewohnerparkausweis auf den dafür vorgesehenen Parkplätzen parken können. Dafür wird vorgeschlagen, dass die Bewohner, die einen Bewohnerparkausweis erhalten mit einem Chip oder einer Karte die Schranke öffnen können.

Die Beschäftigtenparkplätze werden vorerst nicht bewirtschaftet. Hier ist eine einfache Ausstattung (wassergebundene Deckschicht) ausreichend. Die Entwässerung sollte sowohl beim Touristenparkplatz als auch beim Beschäftigtenparkplatz über begrünte Mulden erfolgen.

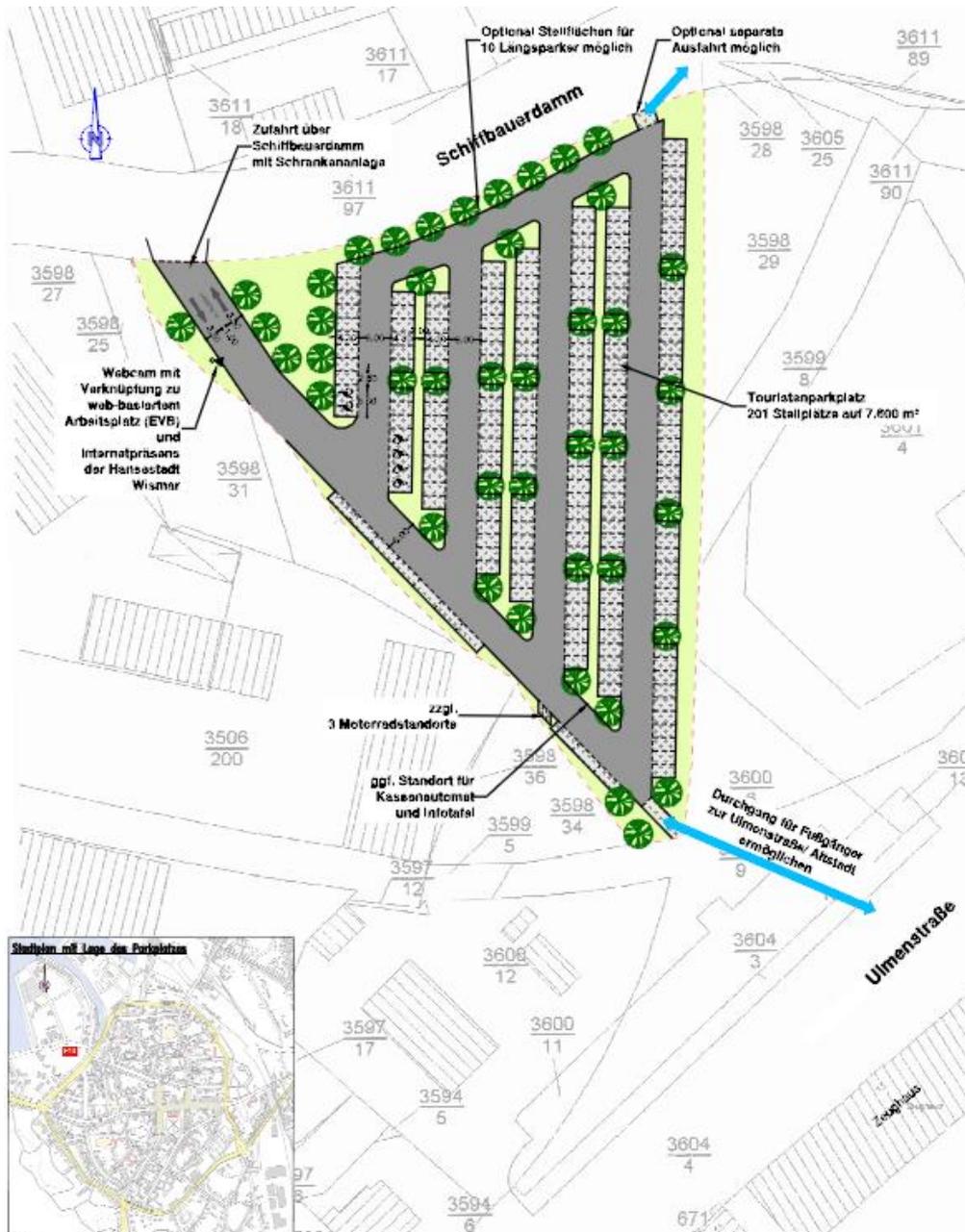
2.4.2 Altstadt West – Schiffbauerdamm

Dieser Standort ist nicht im Eigentum der Hansestadt Wismar. Sowohl der Grunderwerb als auch eine evtl. Nutzung der Fläche als bewirtschafteter Parkplatz sind bisher nicht geklärt. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, die Fläche in dem jetzigen Zustand (ausgenommen regelmäßig durchzuführender Oberflächenverbesserung) zu belassen und diesen Parkplatz für das Beschäftigtenparken freizugeben.

Der Parkplatz wird in dieser Variante nicht bewirtschaftet und wird nicht ins Parkleitsystem aufgenommen. Da der Parkplatz kostenfrei zur Verfügung steht, wird er auch zukünftig von Beschäftigten angenommen. Ggf. ist es erforderlich, die Stellplatzkapazität mit provisorischen Einbauten (Zaun, Steine o. ä.) zahlenmäßig zu reglementieren, so dass die Stellplätze lediglich für Beschäftigte ausreichend sind, und später eintreffende Besucher/ Gäste und Touristen auf andere, bewirtschaftete Parkplätze ausweichen.

2.4.3 Altstadt West – Hansebau

Dieser Standort ist im Eigentum der Hansestadt Wismar und ist derzeit Brachfläche. Für diese Fläche wird die Ausstattung zu einem Touristen-Parkplatz empfohlen. Eine mögliche Gestaltungsvariante ist in nachfolgender **Grafik 7** dargestellt.



Grafik 7: Ausbauvariante des Parkplatzes Altstadt West (Hansebau) als Touristenparkplatz mit Anbindung an die Ulmenstraße

In der dargestellten Variante finden ca. 200 Fahrzeuge Platz, ggf. kann die Kapazität durch Entfall der nördlichen Baumreihe um weitere 10 Längsparker noch erhöht werden.

Die Zu-/ Ausfahrt wird in der dargestellten Variante über den Schiffbauerdamm realisiert. Diese sollte über die westliche Zufahrt zum Parkplatz erfolgen, da dort die besseren Sichtbeziehungen sind. Des Weiteren besteht die Möglichkeit entweder zusätzlich oder alternativ die Anbindung des Parkplatzes auch über die östliche Zufahrt zu ermöglichen. Mittelfristig sollten Varianten anderer/ zusätzlicher Anbindevarianten des Parkplatzes an das Hauptstraßennetz geprüft werden, insbesondere auch um den Knotenpunkt Ulmenstraße/ Schiffbauerdamm vom Verkehr zu entlasten und Stauerscheinungen zu vermeiden.

Der Parkplatz sollte mit einem Schranken-Kassen-System bewirtschaftet und in das Parkleitsystem aufgenommen werden. Alternativ kann auch die Installation von 7 Parkscheinautomaten erfolgen. Allerdings sind für die evtl. Installation eines dynamischen Parkleitsystems Vorrichtungen für die Zu-/ Ausfahrkontrolle vorzusehen. Dieses kann dann aber auch erst im Jahr der Umsetzung des dynamischen Parkleitsystems erfolgen. Weiterhin müsste bei Installation von Parkscheinautomaten dieser Parkplatz in die Kontrollen einbezogen werden.

Für die beiden vorgenannten Parkplätze (Schiffbauerdamm und Hansebau) sollte auch ein Funktionstausch geprüft werden. Dabei würde der Parkplatz Hansebau für Beschäftigtenparken vorgesehen, der Parkplatz Schiffbauerdamm dem öffentlichen Parken. Grundlage dafür ist allerdings, dass der Parkplatz Schiffbauerdamm bewirtschaftet werden kann und eine entsprechende Gestaltung als Touristenparkplatz erhält. Welcher Ausbaustandard - ggf. auch als temporäre Zwischenlösung - dann möglich und erforderlich ist, ist in den weiteren Planungsphasen zur Parkplatzplanung festzulegen.

2.4.4 Altstadt West – Zeughaus

Dieser Standort ist im Eigentum der Hansestadt Wismar und wird derzeit als Parkplatz genutzt. Diese Fläche sollte als Touristen-Parkplatz vorgesehen und bewirtschaftet werden. Der Oberflächenausbau ist bereits im Bestand sehr gut und bedarf keiner weiteren Verbesserung. Die Anbindung des Parkplatzes erfolgt über die Ulmenstraße.

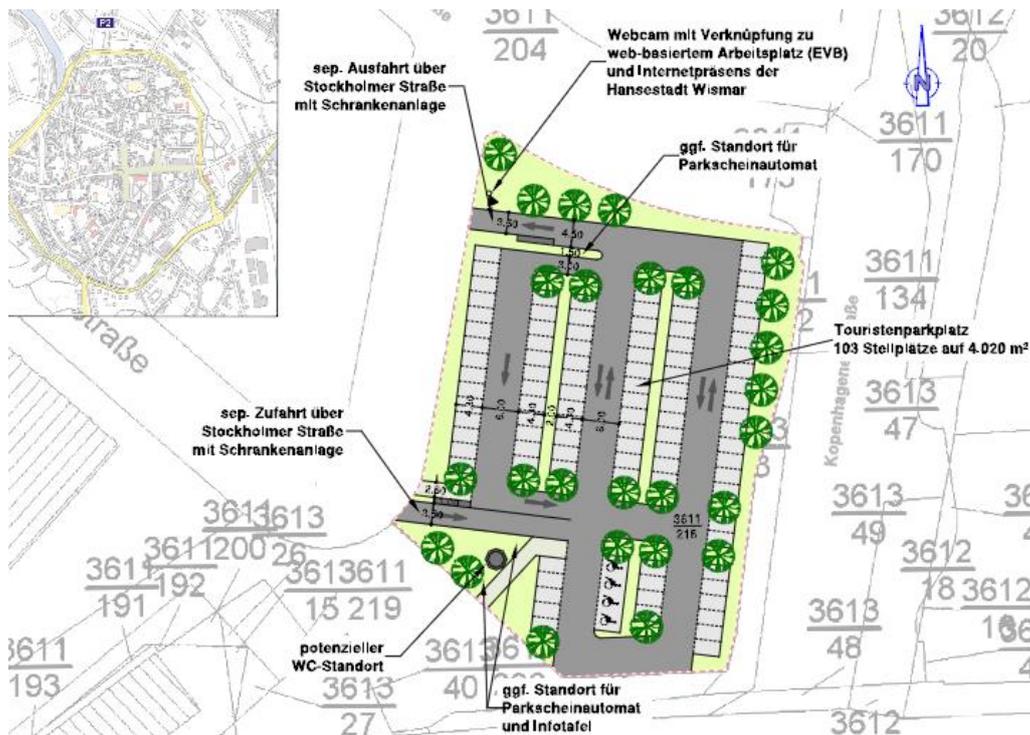
Der Parkplatz sollte mit einem Parkscheinautomaten ausgestattet werden. Dafür ist er mit in die Kontrollen einzubeziehen. Er kann als statisches Element in das Parkleitsystem aufgenommen werden.

2.4.5 Altstadt/ Alter Hafen – Wasserstraße/ Kopenhagener Straße

Dieser Standort ist im Eigentum der Hansestadt Wismar und wird derzeit als Parkplatz genutzt. Diese Fläche sollte als Touristen-Parkplatz vorgesehen und bewirtschaftet werden. Dafür wird empfohlen, die erforderliche Oberflächenverbesserung vorzunehmen, die entsprechende Ausstattung einzurichten und den Parkplatz in das Parkleitsystem aufzunehmen.

Der Standort könnte künftig für die Errichtung eines Parkhauses vorgesehen werden. Es existieren dafür bisher noch keine belastbaren Planungen. Aus diesem Grund wird die Bewirtschaftung über ein Schranken-Kassen-System empfohlen. Alternativ kann auch die Installation von 5 Parkscheinautomaten erfolgen. Allerdings sind für die evtl. Installation eines dynamischen Parkleitsystems Vorrichtungen für die Zu-/ Ausfahrkontrolle vorzusehen. Dieses kann dann aber auch erst im Jahr der Umsetzung des dynamischen Parkleitsystems erfolgen. Weiterhin müsste bei Installation von Parkscheinautomaten dieser Parkplatz in die Kontrollen einbezogen werden.

Eine Variante zur Stellplatzordnung und Gestaltung des Parkplatzes ist in **Grafik 8** dargestellt.



Grafik 8: Ausbauvariante des Parkplatzes Altstadt/ Alter Hafen als Touristenparkplatz

In der dargestellten Variante können etwa 100 Stellplätze realisiert werden, die Zu- und Ausfahrt werden über die Stockholmer Straße realisiert und sind in dieser Variante räumlich voneinander getrennt.

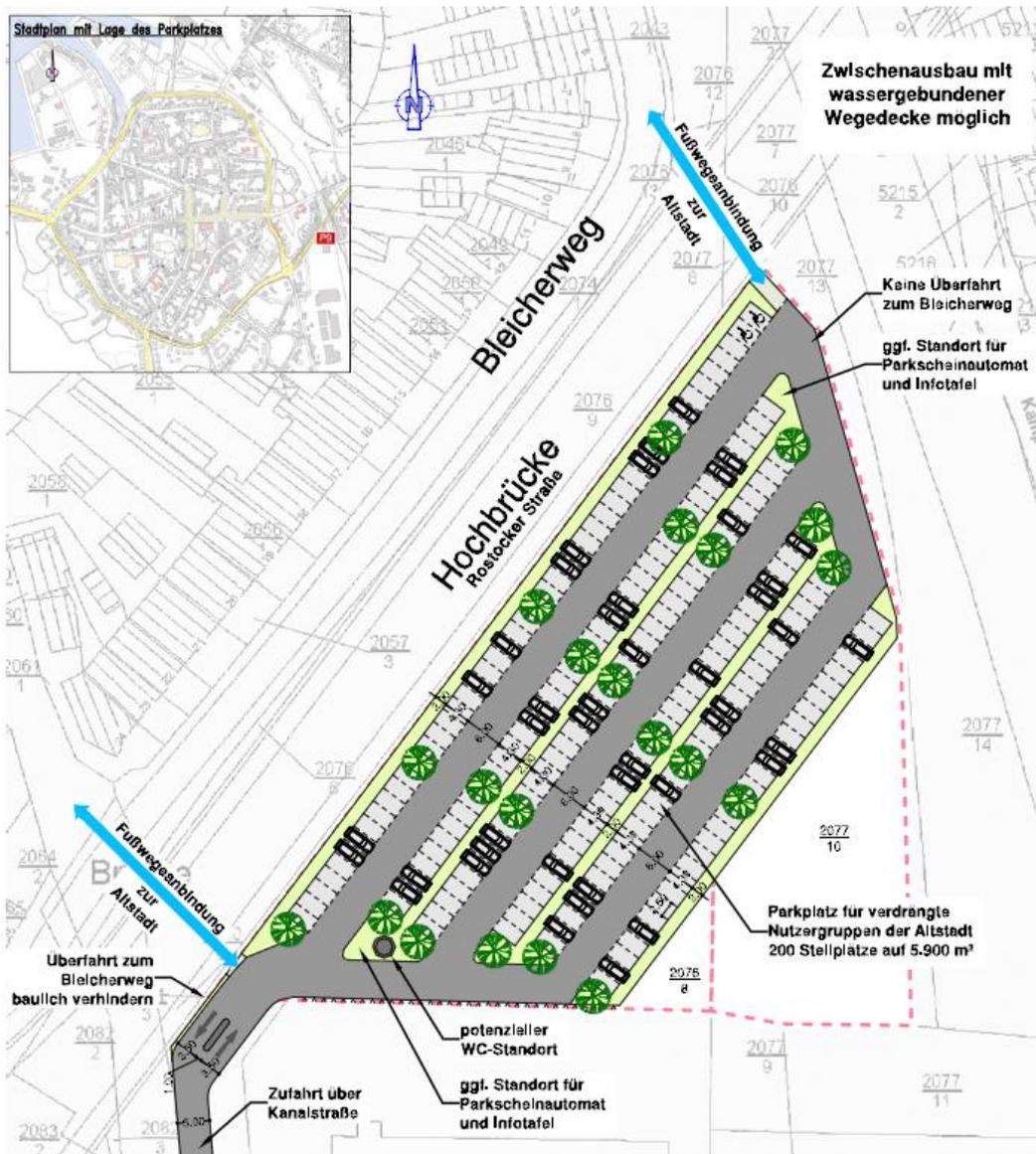
2.4.6 Kopenhagener Straße 2

Dieser Standort Kopenhagener Straße nördlich der Stockholmer Straße ist im Eigentum der Hansestadt Wismar. Es wird vorgeschlagen, die Fläche in dem jetzigen Zustand (ausgenommen regelmäßig durchzuführender Oberflächenverbesserung) zu belassen und diesen Parkplatz für das Beschäftigtenparken freizugeben.

Der Parkplatz wird nicht bewirtschaftet und wird nicht ins Parkleitsystem aufgenommen.

2.4.7 Kanalstraße

Diese Fläche ist im Eigentum der Wirtschaftsförderungsgesellschaft. Es wird vorgeschlagen, die Fläche als Parkplatz herzurichten, wobei fördermittelrechtliche Aspekte zu beachten sind. Dieser Parkplatz soll die verdrängten Nutzergruppen der Altstadt aufnehmen. Dafür ist ein einfacher Oberflächenaufbau ausreichend. Zusätzlich müssen allerdings entsprechende Untergrundverbesserung vorgenommen werden. Eine mögliche Stellplatzordnung und Gestaltung ist in **Grafik 9** dargestellt.



Grafik 9: Ausbauvariante des Parkplatzes Kanalstraße als unbewirtschafteter Parkplatz für verdrängte Nutzergruppen der Altstadt

In der hier dargestellten Variante wird die zur Verfügung stehende Fläche nicht vollständig in Anspruch genommen. Es können auf diesem Teilstück ca. 200 Stellplätze realisiert werden. Bei Nutzung der Gesamtfläche können etwa 50 Stellplätze mehr angeboten werden.

Die in Grafik 9 dargestellte Gestaltungsvariante ist hochwertiger als es für einen nicht bewirtschafteten Parkplatz vorgesehen ist. Die Oberfläche kann vorerst mit einer wassergebundenen Deckschicht ausgebildet werden. Bei Entfall der Bäume und weiterer Ausstattungselemente können ca. 25 Stellplätze zusätzlich umgesetzt werden.

Der Parkplatz wird vorerst nicht bewirtschaftet und kann als statisches Element in das Parkleitsystem aufgenommen werden.

Die Zufahrt zum Parkplatz erfolgt über die Kanalstraße, eine Überfahrt zum Bleicherweg sollte baulich verhindert werden. Die Fußwegeanbindung zur Altstadt über diesen ist aber möglich.

2.4.8 Altstadt/ Zentrum – Turmstraße

Diese Fläche ist im Eigentum der Hansestadt Wismar. Derzeit erfolgen Planungen zur Errichtung eines Parkhauses und zur Gestaltung der Fläche mit verschiedenen Nutzungen. Bis zur Realisierung wird eine Übergangslösung empfohlen. Diese beinhaltet, den Parkplatz in dem jetzigen Zustand (ausgenommen regelmäßig durchzuführender Oberflächenverbesserung) zu belassen und zu bewirtschaften. Da die Anschaffung eines Schranken-Kassen-Systems hohe Investitionskosten verursacht, ist alternativ die Installation von ca. 3 - 5 Parkscheinautomaten denkbar. Hier ist aber zusätzlich Kontrollpersonal erforderlich. Als weitere Möglichkeit wird die Bewirtschaftung durch Personal (Parkplatzwächter) vorgeschlagen. Damit erfolgt die Bewirtschaftung ohne hohe Investitionskosten und das Kontrollpersonal fungiert nicht als solches sondern als Bewirtschaftungspersonal.

Welche der Teilflächen für eine Bewirtschaftung vorgesehen wird, kann zu einem späteren Zeitpunkt – je nach Bewirtschaftungsart mit PSA oder Parkplatzwächter bis zu 4 Wochen vor Bewirtschaftungsbeginn – festgelegt werden und sollte sich an den dann aktuellen Planungen orientieren. Bis zur Umsetzung des Parkplatzes Kanalstraße sollte aber eine Teilfläche kostenfrei für Beschäftigtenparken zur Verfügung stehen. Nach Realisierung der Kanalstraße ist bis zur endgültigen anderweitigen Nutzung eine Bewirtschaftung des gesamten Platzes denkbar.

2.4.9 Weitere Empfehlungen

Mit der Realisierung der genannten peripheren Parkplätze entstehen verschiedene Einzelstandorte. Die Einbindung in ein Gesamtkonzept mit Betrachtungen zu entsprechenden städtebaulichen und grünplanerischen Gesichtspunkten sollte vertiefend untersucht werden.

In einem ersten Schritt könnte eine Studie zur Gestaltung der nördlichen Altstadtkante erarbeitet werden. Das Einrichten von zusätzlichen Stellplätzen und anderen Verkehrsanlagen an diesem Standort könnte so in ein freiraumplanerisches Konzept integriert werden.

2.5 Kontroll- und Wartungspersonal

2.5.1 Kontrollpersonal

Um die Umsetzung der Bewirtschaftung und des Bewohnerparkens zu unterstützen und erfolgreich zu betreiben, sind ständige Kontrollen erforderlich. Die Kontrollkräfte müssen in regelmäßigen Abständen alle Stellplätze aufsuchen. Hierfür gibt es entsprechende Empfehlungen. Die Anzahl Kontrollkräfte richtet sich einerseits nach dem zurückzulegenden Weg, nach dem Kontrollintervall sowie nach der Bewirtschaftungszeit.

Bei Installation eines Schranken-Kassen-Systems an den bewirtschafteten Parkplätzen am nördlichen Altstadtring und bei Nutzung von Personal zur Bewirtschaftung an der Turmstraße sind für die peripheren Parkplätze keine Kontrollkräfte erforderlich.

Innerhalb der Altstadt sind alle Straßenräume zu kontrollieren, sowohl die mit bewirtschafteten Stellplätzen, die mit Bewohnerstellplätzen und auch die mit eingeschränktem und uneingeschränktem Halteverbot. Das Straßennetz innerhalb des Altstadtrings (inklusive diesem) hat eine Länge von ca. 12 km. Bei einer Bewirtschaftungszeit von täglich 11 Stunden an 7 Tagen pro Woche und einem Kontrollintervall von 3 – 4 Kontrollgängen pro Tag ist von einem Personalaufwand von ca. 12 Vollzeitkontrollkräften auszugehen.

Bei Abweichungen von den bisher ausgeführten Empfehlungen in Bewirtschaftungszeit, Ausstattung der Parkplätze, Kontrollintervallen etc. ist der Kontrollaufwand entsprechend anzupassen. Weiterhin sollte eine Prüfung und ggf. eine Anpassung der Anzahl des Kontrollpersonals nach erfolgter Einführungsphase des Bewirtschaftungskonzeptes (ca. nach 6 Monaten) erfolgen.

2.5.2 Wartungspersonal

Um eine dauerhafte und möglichst lückenlose Bereitschaft der Parkscheinautomaten und Schranken-Kassen-Systeme zu sichern, sind regelmäßige Wartung und Pflege notwendig. Dafür ist nicht in allen Fällen eigens dafür eingestelltes Personal erforderlich. Vielmehr besteht die Möglichkeit, entsprechend Mitarbeiter dafür zu schulen. Dieses Personal kann im „Alltag“ auch anderen Aufgaben nachgehen und bei Bedarf eingesetzt werden. Die entsprechenden Schulungen und Weiterbildungen für die Arbeiten an den PSA werden von den Anbietern der Parkscheinautomaten oftmals mit angeboten. Die Anzahl der Wartungs- und Servicestunden hängt von verschiedenen Faktoren ab, u. a. vom Betreiber, der Ausstattung, dem Alter der Geräte etc.

Derzeit wird davon ausgegangen, dass die Arbeitszeit von zwei Vollzeitarbeitskräften für Service und Wartung ausreichend sind. Die tatsächliche Einsatz- und Bereitschaftszeit kann aber wie bereits beschrieben auf mehrere Mitarbeiter (sechs bis acht) verteilt werden, die außerhalb des Ein-

satzes an den PSA andere Aufgaben wahrnehmen können. Der Bedarf an Wartungs- und Servicepersonal sollte nach Inbetriebnahme und Einlaufphase geprüft und ggf. angepasst werden.

Alternativ dazu besteht auch die Möglichkeit einen Wartungsvertrag mit dem entsprechenden Anbieter abzuschließen. Dies ist in Summe oftmals allerdings die kostenintensivere Variante.

3. Realisierung

Die erste Stufe der Realisierung der Parkraumbewirtschaftung ist für 2012 vorgesehen. Empfohlen wird, die benannten Vorschläge in einer Gesamt-Umsetzungsstufe zu realisieren. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass Alternativen geschaffen werden, die die verdrängten Nutzergruppen aufnehmen und das Stellplatzdefizit abbauen können. Hierbei handelt es sich insbesondere um die Parkplätze Altstadt West (Hansebau oder Schiffbauerdamm je nach Variante) und Kanalstraße. Nur wenn diese Flächen dem Parken zur Verfügung stehen, kann die Bewirtschaftung insbesondere innerhalb der Altstadt erfolgen.

Das bedeutet, dass in einem ersten Schritt diese beiden Parkplätze entsprechend auszubauen sind. Dies kann parallel erfolgen. Während dieser Umbauphase kann am Parkplatz Altstadt/ Alter Hafen (Wasserstraße/ Kopenhagener Straße) zeitgleich bzw. direkt im Anschluss die Oberflächenverbesserung vorgenommen und das Schranken-Kassen-System installiert werden. In diesem Zeitfenster kann auch die Einrichtung der Bewirtschaftung über Parkplatzwächter an der Turmstraße erfolgen, so dass die Bewirtschaftung erfolgen kann. In diesem Zeitraum sollte die Planung des Parkhauses am Standort Turmstraße vorgenommen werden. Ebenso sollten in dieser Zeit die Beschilderung (bis zur Eröffnung noch als unwirksam ausgeführt) und die Installation der Parkscheinautomaten innerhalb der Altstadt erfolgen. Gleichzeitig könnte noch 2012 die Möglichkeit für die Bewohner bestehen, die Bewohnerparkausweise zu beantragen.

4. Kosten

Für die Realisierung der Empfehlungen werden folgende Kosten veranschlagt. Bei den angegebenen Kosten handelt es sich um eine Kostenschätzung. Die tatsächlichen Kosten können erst nach vertiefenden Planungen in den weiteren Leistungsphasen, Ausschreibungen bzw. nach Umsetzung genau ermittelt werden.

Bei Umsetzung in einem Zuge ist mit Investitionskosten von ca. 1,5 Mio EUR zu rechnen. Darin enthalten ist die Umsetzung aller peripheren Parkplätze, ausgenommen der laufenden Unterhaltskosten (insbesondere die erforderliche Herrichtung der Oberflächen auf den vorhandenen Parkplätzen). Ebenfalls nicht enthalten sind Kosten für Extras wie WC, Informationstafeln, Fußgänger-Ausschilderung.

Des Weiteren sind Investitionskosten für die Anpassung des statischen Parkleitsystems zu beachten. Sie werden in einer Höhe von ca. 50.000 EUR geschätzt. Die Einführung eines dynamischen Parkleitsystems ist erst mit Realisierung des Parkhauses an der Turmstraße bzw. 2013 erforderlich. Ist ein dynamisches Parkleitsystem vorgesehen, sollte auf eine Anpassung des statischen im Jahr 2012 verzichtet werden.

Für einen Teil der Maßnahmen ist ggf. eine Förderung möglich. Die Prüfung der Fördermöglichkeiten erfolgt derzeit parallel zu den laufenden Planungen.

In den Investitionskosten sind die erforderlichen Planungskosten, die pauschal mit 10 % der Investitionssumme veranschlagt werden, nicht enthalten - ausgenommen der vorbereitenden Planungsleistungen zur Realisierung des Parkhauses Turmstraße, die mit ca. 200.000 EUR veranschlagt werden.

	Gesamtumsetzung	Umsetzung Bereich Nord	Umsetzung Bereich Süd
Investitionskosten			
öffentliches Parken innerhalb der Altstadt			
- Beschilderung (je 24 Schilder in Nord und Süd)	4.800,00 €	2.400,00 €	2.400,00 €
- Parkscheinautomaten (je 22 PSA in Nord und Süd)	154.000,00 €	77.000,00 €	77.000,00 €
Bewohnerparken innerhalb der Altstadt			
- Beschilderung (25 Schilder Nord; 22 Schilder Süd)	3.100,00 €	1.600,00 €	1.500,00 €
Ausstattung Kontroll-, Wartungspersonal und Parkwächter			
- Ausstattung Kontrollpersonal	24.000,00 €	12.000,00 €	12.000,00 €
- Ausstattung Wartungspersonal	2.000,00 €	1.000,00 €	1.000,00 €
- Ausstattung Parkwächter	1.000,00 €	- €	1.000,00 €
öffentliches Parken an der Peripherie			
Altstadt West - Hansebaufläche	564.000,00 €	564.000,00 €	
- Oberflächenausbau	450.000,00 €	450.000,00 €	
- Schranken-Kassensysteme	50.000,00 €	50.000,00 €	
- Beleuchtung, Entwässerung, Medien	64.000,00 €	64.000,00 €	
- Extras: Grün- und sonstige Ausstattung	45.000,00 €	45.000,00 €	
Altstadt West - Schiffbauerdamm	- €	- €	- €
- Oberflächenausbau	ggf. laufende Unterhaltungskosten	ggf. laufende Unterhaltungskosten	ggf. laufende Unterhaltungskosten
- Schranken-Kassensystem	- €	- €	- €
- Beleuchtung, Entwässerung, Medien	- €	- €	- €
- Extras: Grün- und sonstige Ausstattung	- €	- €	- €
Altstadt West - Zeughaus	3.500,00 €	3.500,00 €	
- 1 PSA für angebundenen PP Zeughaus	3.500,00 €	3.500,00 €	
Altstadt/ Alter Hafen - Wasserstraße	344.000,00 €	344.000,00 €	- €
- Oberflächenausbau	230.000,00 €	230.000,00 €	- €
- Schranken-Kassensystem	50.000,00 €	50.000,00 €	- €
- Beleuchtung, Entwässerung, Medien	64.000,00 €	64.000,00 €	- €
- Extras: Grün- und sonstige Ausstattung	47.000,00 €	47.000,00 €	- €
Kopenhagener Straße 2	- €	- €	- €
- Oberflächenausbau	ggf. laufende Unterhaltungskosten	ggf. laufende Unterhaltungskosten	ggf. laufende Unterhaltungskosten
- Schranken-Kassensystem	- €	- €	- €
- Beleuchtung, Entwässerung, Medien	- €	- €	- €
- Extras: Grün- und sonstige Ausstattung	- €	- €	- €
Altstadt/ Zentrum - Turmstraße	- €	- €	- €
- Oberflächenausbau	ggf. laufende Unterhaltungskosten	ggf. laufende Unterhaltungskosten	ggf. laufende Unterhaltungskosten
- Schranken-Kassensystem	- €	- €	- €
- Beleuchtung, Entwässerung, Medien	- €	- €	- €
- Extras: Grün- und sonstige Ausstattung	- €	- €	- €
Vorbereitende Maßnahmen Parkhochbauten	200.000,00 €	- €	200.000,00 €
Kanalstraße	258.000,00 €		258.000,00 €
- Oberflächenausbau	205.000,00 €		205.000,00 €
- Entwässerung, Medien	34.000,00 €		34.000,00 €
- Extras: Grün- und sonstige Ausstattung	19.000,00 €		19.000,00 €
Gesamtkosten Altstadt:	188.900,00 €	94.000,00 €	94.900,00 €
Gesamtkosten periphere Stellplätze:	1.366.000,00 €	908.000,00 €	458.000,00 €
Gesamtkosten Parkierungskonzept 2012:	1.554.900,00 €	1.002.000,00 €	552.900,00 €

Tabelle 1: geschätzte Investitionskosten für kurzfristige Maßnahmen des Parkraumkonzeptes

Weiterhin sind auch laufende Kosten zu beachten. Diese können abgeschätzt werden und müssen nach Umsetzung des Bewirtschaftungskonzeptes aktualisiert und ggf. angepasst werden. Laufende Kosten entstehen insbesondere durch die Parkscheinautomaten, Schranken- und Kassensysteme sowie durch die Personalkosten für Kontroll- und Wartungskräfte und die Parkplatzwächter. Baum- und Grünanlagenpflege erzeugen in den ersten Folgejahren keine laufenden Kosten, da diese mit der Gewährleistung abgegolten sind. Zu den laufenden Kosten für die ersten ca. 3 Jahre lassen sich aus den vorliegenden Quellen folgende Kostensätze ableiten:

laufende Kosten bis 3 Jahre nach Realisierung	
Wartungskosten für PSA (1000 EUR/ PSA + Jahr)	45.000,00 €
laufende Kosten (5 EUR/ PSA + Monat)	2.700,00 €
laufende Kosten Parkwächter (1000 EUR/ PP + Jahr)	1.000,00 €
Wartungskosten Kassen-Schranken-System (5000 EUR/ Syst. + Jahr)	10.000,00 €
Kreditkartengebühr (4 %; bei 25 % Nutzer und Nutzung Tagesticket)	3.500,00 €
Personalkosten 12 Vollzeit-Kontrollpersonal (Lohn- und Lohnnebenkosten)	575.000,00 €
Personalkosten 2 Vollzeit-Wartungspersonal (Lohn- und Lohnnebenkosten)	95.000,00 €
Personalkosten Parkplatzwächter (Lohn- und Lohnnebenkosten)	17.000,00 €
Kosten zentrale Verwaltung	150.000,00 €
laufende Kosten pro Jahr	899.200,00 €

Tabelle 2: geschätzte laufende Kosten pro Jahr

Nicht eingerechnet sind Kosten, die aus Verzinsung und Abschreibungen für Investitionen und baulichen Anlagen (entsprechend Schätzungen des EVB ca. 130.000 EUR) resultieren.

5. Einnahmen

Den Investitionskosten und den laufenden Kosten stehen Einnahmen gegenüber. Diese generieren sich insbesondere aus den Einnahmen über Parkschein- und Kassenautomaten. Weitere Einnahmen werden über die Ausgabe der Bewohnerparkausweise erzielt.

Es besteht eigentlich grundsätzlich keine Zielstellung darin, durch Verteilen von Mahnbescheiden Einnahmen zu erzielen. Dennoch werden Einnahmen aus der Kontrolltätigkeit erlangt. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass aufgrund häufiger Verstöße gegen festgelegte Regelungen, auch nicht unwesentliche Einnahmen resultieren.

In der Gesamtberechnung können alle diese Einnahmen berücksichtigt werden. Die Einnahmen wurden aus Erfahrungswerten von Wismar und anderen vergleichbaren Städten ermittelt. Hierbei waren anderen Bewirtschaftungszeiten, Gebührenhöhe etc. zu beachten. Insgesamt können bei Umsetzung des Realisierungskonzeptes pro Jahr ca. 1,24 Mio EUR Einnahmen erzielt werden. Diese Einnahmen sollten dem System wieder zugeführt werden, z. B. für Verbesserung der Parkierungsschwerpunkte, Ausbau Parkleitsystem etc. Dieses Gesamtergebnis stellt einen unteren Wert der möglichen Einnahmen dar. Bei Abweichungen von den im Realisierungskonzept benannten Empfehlungen (Bewirtschaftungszeit, Gebührenhöhe, Umsetzung, Kontrollaufwand etc.) können die Einnahmen von den hier benannten Ergebnissen abweichen.

Einnahmen aus PSA innerhalb der Altstadt (ca. 750 Stellplätze)	600.000,00 €
Einnahmen aus bewirtschafteten peripheren Parkplätzen	220.000,00 €
Einnahmen aus ca. 2.200 Bewohnerparkausweisen	50.000,00 €
Kosten aus Kontrolltätigkeit	370.000,00 €
Einnahmen pro Jahr	1.240.000,00 €

Tabelle 3: ermittelte Einnahmen pro Jahr

6. Umsetzung Radabstellanlagen

Für die zukünftige Entwicklung des Fahrradverkehrs in der Altstadt Wismar ist es wichtig, zusätzlich Fahrradabstellanlagen zu installieren. Dazu gehört u. a.:

- der Ausbau von Fahrradbügeln an Standorten wie dem Markt, an der Lübschen Straße, Hafen etc.,
- das Einrichten einer zentralen Auffanganlage (überdachte Fahrradabstellanlage mit Möglichkeit zur sicheren Aufbewahrung von Reisegepäck) am nördlichen Altstadtrand bzw. auch am Bahnhof/ ZOB
- die Gewinnung von ortsansässigen Fahrradhändlern, -werkstätten etc. als Anbieter zum sicheren Abstellen von Fahrrädern von Radwanderern
- die Gewinnung von Geschäftsinhabern zur Installation von Fahrradabstellanlagen in durch die Verwaltung vorgegebenen einheitlichem, dem historischen Status gerecht werdenden Design vor Geschäften und Gastronomieeinrichtungen innerhalb der Altstadt

Diese Maßnahmen sind aber nicht zwangsläufig kurzfristig und müssen nicht in Einklang mit dem Parkierungskonzept umgesetzt werden. Eine Realisierung sollten aber in den nächsten Jahren nach und nach erfolgen. Dafür sind aber vertiefende Untersuchungen und Abstimmungen mit den Fachämtern und weiteren Beteiligten erforderlich.

7. Umsetzung Reisebusabstellanlagen

Reisebusse prägen immer wieder das Bild in und an der Altstadt von Wismar. An der Großschmiedestraße gibt es eine Zu-/ Ausstiegshaltestelle für Reisebustouristen. Weiterhin existieren 12 Reisebusabstellanlagen, jeweils 6 am ZOB und an der Turmstraße. Teilweise ist dieses Angebot nicht ausreichend. Durch die Planungen an der Turmstraße werden die dortigen Reisebusstellplätze entfallen.

Zukünftig sollte Parken am ZOB gestärkt und im Zuge der Planungen mit der Straßenunterführung Poeler Straße ausgebaut werden. Alternativ könnte auch die Möglichkeit der Einrichtung eines Reisebusparkplatzes oder ggf. einer Zu-/ Ausstiegshaltestelle an der Bauhofstraße zwischen Gerberstraße und Altwismarstraße geprüft werden. Hier ist insbesondere die Zu- und Ausfahrtsituation zu untersuchen. Könnten diese Stellplätze umgesetzt werden, ist ein Entfall der Zu-/ Ausstiegshaltestelle an der Großschmiedestraße möglich.

Die Vorschläge hierzu sind nicht kurzfristig umsetzbar und müssen in weiteren Planungsschritten detailliert geprüft und mit Fachämtern und anderen Beteiligten vertiefend untersucht werden.