

Kurzfassung der Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs

Parkraumbewirtschaftung im Jahr 2000

Um in der Altstadt der Barlachstadt für die unterschiedlichen Nachfragegruppen eine ausreichende Anzahl an Stellflächen am richtigen Ort und in einer geeigneten Bewirtschaftungsform bereitstellen zu können, wurde im Jahr 2000 die Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs erarbeitet und durch die Stadtvertretung beschlossen. Die seit dem Beschluss zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs vollzogenen Veränderungen der innerstädtischen Strukturen wirkten sich auch auf den ruhenden Verkehr aus. Dazu kamen weitere zwischenzeitlich vollzogene Veränderungen hinsichtlich des Stellplatzangebotes und der Stellplatznachfrage hinzu. Dies machte es erforderlich, die Ziele der Konzeption für die Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs zu überprüfen und fortzuschreiben.

Die Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs stützt sich auf nachfolgende bisher gefasste Beschlüsse:

- I. Der **Beschluss Nr. III/0379/00** „Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs“, durch die Stadtvertretung am 08.02.2001 öffentlich beschlossen, ist der Grundsatzbeschluss zur Parkraumbewirtschaftung. Damit billigte und beschloss die Stadtvertretung die Parkraumbewirtschaftungskonzeption als Grundlage für die Umsetzung.
- II. Gleichzeitig war der **Beschluss Nr. III/0470/00** „Antrag der Fraktion Güstrower Wählerbund - Verbesserung der Parkmöglichkeit besonders für Kurzzeitparker“ in die Konzeption einzuarbeiten. Inhaltlich sah der Beschluss vom 08.02.2001 vor, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die ersten 30 Minuten auf allen kostenpflichtigen Parkplätzen ab dem Jahr 2002 10 Pfennig kosten und die gezogenen Parkscheine für den bezahlten Zeitraum gleichzeitig ab sofort auf allen Parkplätzen Gültigkeit haben.
- III. Mit dem **Beschluss Nr. III/0886/01** „Teilabänderung Beschluss Nr. III/0470/00“ vom 08.02.2001 beschloss die Stadtvertretung am 07.02.2002 hinsichtlich der Gebührenerhöhe für die erste halbe Stunde von 10 Pfennig auf 0,20 Euro abzuändern. Die Parkberechtigung mit gezogenen Parkscheinen für den bezahlten Zeitraum auf allen Parkplätzen hat weiterhin Gültigkeit. Die Parkberechtigung mit gezogenen Parkscheinen für den bezahlten Zeitraum gilt für den gesamten Innenstadtbereich.
- IV. Mit dem **Beschluss Nr. III/1400/03** „Festsetzung der Parkgebühren nebst Parkdauer“ vom 30.10.2003 wurden die Gebühren: 30 Min. = 20 Cent, 60 Min. = 50 Cent (vorher 45 Cent), 120 Min. = 1,00 € (vorher 95 Cent) sowie die Parkdauer beschlossen.
- V. Mit dem **Beschluss Nr. III/1470/03** vom 18.09.2003 „Änderungsbeschluss zum Beschluss Nr. III/0379/00 Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs vom 08.02.2001“ wurde die festgelegte straßenbezogene Bewirtschaftungsform aufgehoben. Die künftige Bewirtschaftungsform war im Zusammenhang mit der Einführung des Bewohnerparkens auf der Grundlage der Stellplatzbilanz, ermittelt aus der tatsächlichen Nachfrage durch das Ordnungsamt, festzulegen. Damit wurde der Verwaltung im Rahmen der Umsetzung mehr Flexibilität ermöglicht, auch andere Nachfragegruppen neben den Bewohnern straßenbezogen zu berücksichtigen.

Die Ziele der „Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs“ (Beschluss Nr. I-II/0379/00) lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Einführung des Bewohnerparkens;
- Schaffung einer attraktiven Gebührenstruktur;
- eine unterschiedliche Höchstparkdauer abhängig von der Lage der Stellflächen;
- die Änderung des Bewirtschaftungszeitraumes auf Montag bis Freitag von 9.00 bis 18.00 Uhr unmittelbar in der Altstadt und von 9.00 bis 15.00 Uhr auf den Parkplätzen und Stellplatzangeboten an der Peripherie;

- der gelösten Parkschein gilt für die Parkdauer auf allen Stellflächen der Altstadt, was zu mehr Flexibilität im ruhenden Verkehr führen soll, Ausnahme bilden die Stellplätze mit ausschließlicher Bewohnerparkregelung;
- die Einführung einer flächendeckenden kostenpflichtigen Bewirtschaftung, Ausnahme bilden die Bereiche mit ausschließlicher Bewohnerparkregelung;
- nachfrageorientierte Bedarfsdeckung ohne Schaffung unnötiger Stellplatzüberangebote;

Parkraumbewirtschaftung im Jahr 2010

10 Jahre nach Beschluss der Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs wurde eine umfangreiche Analyse zum aktuellen Stand durchgeführt. Dabei wurde deutlich, dass die **IST-Situation** im Jahr 2010 in der Parkraumbewirtschaftung den künftigen Anforderungen teilweise nur unzureichend gerecht wird. Unnötige Anteile an Parksuchverkehren prägen das Bild in und um die Altstadt. Die Verkehrsströme werden nicht gezielt über ein dynamisches Parkleitsystem zu den freien Stellplatzkapazitäten gelenkt. Das öffentliche Stellplatzangebot im unmittelbaren Bereich der Altstadt fällt für die Gesamtnachfrage insgesamt zu gering aus und ist unübersichtlich im Straßenraum verteilt. Der Besuch der Innenstadt wird hauptsächlich durch das Suchen nach einem freien Stellplatz bestimmt. Ortsunkundige sollten daher gezielt auf die Stellplatzangebote der peripheren Parkplätze gelenkt werden. Dafür zwingend notwendig ist die Errichtung eines Parkleitsystems (PLS) mit dynamischen Restplatzanzeigen. Die Finanzierung des PLS wäre über die Einnahmen aus den Parkscheinautomaten gegeben.

Die aktuelle Analyse umfasste innerhalb der Konzeption auch eine Überprüfung von Angebot und Nachfrage im Untersuchungsraum, der Veränderung der Stellplatznachfrage nach Einführung des Bewohnerparkens, die Entwicklung der Einnahmesituation bei den Parkscheinautomaten, die Angebote an Behindertenparkplätzen für die Bewohner Güstrows und den barrierefreien Tourismus sowie die Überprüfung des Stellplatzangebotes privater Anlagen und seiner Nutzung. Nähere Ausführungen dazu sind der Konzeption zu entnehmen.

Die Überprüfungen der Beschlüsse zur Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs ergab nachfolgenden Stand der Umsetzung:

- I. *Schwerpunkt der Umsetzung aus der beschlossenen Parkraumbewirtschaftungskonzeption ist die Einführung des Bewohnerparkens* gewesen. Die Nachfrage nach Bewohnerparken konnte bisher sowohl in der Altstadt (Zonen I bis IV) als auch in den angrenzenden stadtkernnahen Bereichen (Zonen VI bis VIII) zufriedenstellend gedeckt werden. Vor Umsetzung des Bewohnerparkens waren die Anwohner innerhalb der Bewirtschaftungszeiten die benachteiligste Nachfragegruppe.
- II. *Die Vereinfachung der Parkordnung und damit eine Anpassung an die Öffnungszeiten der überwiegenden Einzelhandelseinrichtungen sowie gewerblichen und behördlichen Einrichtungen der Altstadt* wurde mit der Vereinheitlichung der Bewirtschaftungszeiten von Montag bis Freitag innerhalb der Altstadt von 9 bis 18 Uhr und auf den Parkplätzen an der Peripherie von 9 bis 15 Uhr erreicht.
- III. *Der gelöste Parkschein* gilt für die Parkdauer auf allen Stellflächen in der Altstadt, mit Ausnahme der ausschließlichen Bewohnerstellflächen.
- IV. *Zur Schaffung zusätzlicher öffentlicher Stellplatzangebote* wurde das Parkhaus Baustraße/Flethstaaken errichtet und unterschiedlichen Nachfragegruppen kostenpflichtig zur Verfügung gestellt. Für die öffentliche Nutzung steht das obere Parkdeck zur Verfügung.

- V. *Die Mindestgebühr* wurde nach umfangreicher Diskussion nicht wie im *Beschluss Nr. III/0470/00 „Antrag der Fraktion Güstrower Wählerbund - Verbesserung der Parkmöglichkeit besonders für Kurzzeitparker“* mit 5 Cent umgesetzt, sondern davon abweichend mit 20 Cent für die ersten 30 Minuten (*Beschluss Nr. III/0886/01 "Teilabänderung Beschluss Nr. III/0470/ 00“.*) Nachfolgend gab es mit dem Beschluss Nr. I-II/1400/03 der Stadtvertretung eine Vereinheitlichung der Gebühren für die Zeiteinheiten 60 Min. (50 Cent) und 120 Min. (1,00 €).
- VI. *Für Wohnmobile* wurde auf dem Parkplatz Gleviner Platz ein Angebot von 3 Stellflächen ausgewiesen.

Nicht umgesetzt wurde bis zum Jahr 2010:

- I. *Die schrittweise Einführung einer flächendeckenden Bewirtschaftung über Parkscheinautomaten.* Die Ausschreibung erfolgte 2 mal, ohne dass ein Zuschlag erteilt werden konnte. Erst im Jahr 2011 konnte durch eine erfolgreiche Ausschreibung mit einem reduzierten Leistungsangebot der Parkscheinautomaten durch Wegfall der Wechselfunktion für Münzen eine Ausschreibung erfolgreich durchgeführt werden und 3 neue Automaten über den städtischen Haushalt angeschafft werden.

Prognose des Parkraumbedarfs

Da sich die Nachfrage nach Stellflächen auch in den kommenden Jahren verändert wird, bedurfte es einer Prognose zum künftigen Parkraumbedarf. Diese wurde modellhaft über das „integrierte Verfahren“ mit den Hauptnachfragegruppen Einwohner, Beschäftigte und Kunden berechnet. Die Grundlage dafür lieferten die Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR 05.

Als Prognosejahre wurden die Jahre 2012 und 2020 herangezogen. Hintergrund des kurzfristigen Ansatzes mit dem Jahr 2015 ist es, dass das Parkraumbewirtschaftungskonzept in einem Zeitraum von 5 Jahren zu prüfen und wenn notwendig fortzuschreiben ist. Mit dem mittelfristigen Ansatz soll Planungssicherheit für weitergehende erforderliche finanzielle Schritte erreicht werden. Daten für die Prognosejahre 2015 und 2020 liegen für die Nachfragesgruppen des Stadtkerngebietes im Mittelzentrum der Barlachstadt für die Einwohner, Beschäftigten und die m²-Verkaufsfläche vor. Die Ergebnisse für die größte Nachfrage lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Der größten Nachfrage im Prognosejahr 2015 von 1.345 Pkw in der Zeit von 10:00 bis 11:00 Uhr der Parkraumbellegung steht ein Angebot an öffentlichen Stellflächen in und unmittelbar um die Altstadt von 1.399 Stellplätzen gegenüber. Ohne die privaten Stellplatzangebote einzubeziehen, entspricht das einer zu erwartenden Auslastung in der Zeit der Spitzennachfrage von 96 %. Lediglich 54 Stellflächen wären noch frei verfügbar, wenn das aktuelle Angebot auch im Jahr 2015 zur Verfügung stünde. Für das Prognosejahr 2020 würde die Parkraumbellegung in der Spitzenstunde bei 1.395 Pkw liegen, was einer Auslastung von nahezu 100 % entsprechen würde. Um ausreichend öffentliche Stellflächen zur Verfügung stellen zu können, ist es erforderlich weitere Parkieranlagen, wie z.B. den Parkplatz Tiefetal mit insgesamt 52 Plätzen, zur Steigerung öffentlicher Angebote in attraktiver Lage vorzusehen.

Ohne Überangebote an öffentlichen Stellflächen schaffen zu wollen empfiehlt es sich, die vorhandenen Standorte in der Qualität und wenn es die Platzverhältnisse zulassen, auch in der Quantität des Stellplatzangebotes aufzuwerten. Dazu gehören der Parkplatz Mühlentor, An der Schanze und Zu den Wiesen. Diese Parkieranlagen sind noch unsaniert und verfügen zum Teil über keine Ordnung des Stellplatzangebotes öffentlicher Anlagen auf der Grundlage der Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05). Dazu zählt insbesondere die Einhaltung der Abmessungen von Parkständen und Fahrgassen für Personenkraftwagen (Pkw).

Maßnahmeplanung für die Altstadt - Variantenuntersuchung

Unter Berücksichtigung der Prognose des Parkraumbedarfs geht es künftig neben der Bedarfsdeckung im ruhenden Verkehr insbesondere darum, ein Bewirtschaftungsmodell auszuwählen, aus welchem der Finanzbedarf für Investitionen im ruhenden Verkehr deckt werden kann.

Ausgehend von der aktuellen Bewirtschaftung werden kurzfristige Zielsetzungen formuliert. Bezogen auf eine grundlegende Veränderung der gegenwärtigen Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes erfolgt eine Variantenbetrachtung. Dabei werden 2 Varianten zur Entscheidung vorgeschlagen:

Variante 1

Eine entgeltliche Bewirtschaftung der attraktivsten Angebote unmittelbar in der Altstadt findet nicht flächendeckend statt. Die Bewirtschaftung beschränkt sich auf die Zeiten Mo.-Fr. von 9.00 bis 18.00 Uhr. Die Einnahmesituation durch die vorhandenen Parkscheinautomaten in Höhe von 68.300 € im Jahr 2010 lässt gezielte Investitionen in die Parkraumbewirtschaftung zur Ausdehnung einer flächendeckenden entgeltlichen Bewirtschaftung zu. So ist die Ausdehnung der flächendeckenden entgeltlichen Bewirtschaftung auf den Stellplatzangeboten im öffentlichen Straßenraum unmittelbar in der Altstadt (**Variante 1**) ist über die Einnahmen aus den vorhandenen Parkscheinautomaten finanzierbar. Die Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes in der *Variante 1* erfolgt wie bisher durch die Barlachstadt Güstrow.

Die entgeltliche Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes im öffentlichen Straßenraum führt zum erwünschten hohen Umschlag auf den attraktivsten Stellplatzangeboten innerhalb der größten Nachfrage zwischen 9.00 und 18.00 Uhr. Außerhalb dieser Zeit bleiben die Angebote kostenlos nutzbar, wie über die gesamte Tageszeit auch die Angebote auf den peripheren Parkplätzen rund um die Altstadt. Die Angebote für das Bewohnerparken unmittelbar in der Altstadt werden ausreichend berücksichtigt. Durch die entgeltliche Bewirtschaftung der Angebote im öffentlichen Straßenraum wird der Parksuchverkehr um den Anteil reduziert, welcher kostenlose Stellplätze in Anspruch nehmen will.

Das Stellplatzangebot auf den Parkplätzen bleibt durch das kostenlose Parken attraktiv für Pendler, Gäste und Dauerparker. Anzumerken ist, dass die Finanzierung der erforderlichen Sanierungen von Parkplätzen mit der neuen Städtebauförderrichtlinie nicht mehr gesichert ist.

Die kurzfristigen Zielsetzungen im Zusammenhang mit der *Variante 1* sind unter Punkt 5.2.1 der Konzeptfortschreibung im Detail aufgeführt und werden aufgrund des Umfangs in der Beschlussbegründung nicht noch einmal dargelegt.

Variante 2

Die **Variante 2** beinhaltet den konsequenten Schritt einer flächendeckenden Bewirtschaftung des gesamten Stellplatzangebotes in und um die Altstadt. Sie zielt somit auf eine Ausdehnung der Variante 1 auf die Stellplatzangebote um die Altstadt sowie auf eine Bewirtschaftungszeit rund um die Uhr an jedem Tag des Jahres ab. Eine die gesamten Stellplätze erfassende Parkraumbewirtschaftung ermöglicht eine moderate Parkgeldordnung für alle Stellplatznutzerguppen. Das Ziel wäre, dass das Parken im öffentlichen Straßenraum langfristig nur für den kurzen Stopp angeboten wird und die übrigen Parkplatzsuchenden auf eine angemessene Parkieranlage geführt werden. Für den Einzelnen würde das bedeuten, dass kostenlose Stellplätze nicht mehr vorgehalten werden. Der Bedarf zusätzlicher Stellplatzangebote, ob auf ebenerdigen Parkplätzen, in Tiefgaragen, Parkhäusern oder Parkpavillonen ließe sich über die Einnahmen aus der Gesamtbewirtschaftung finanzieren. Bei wegfallender Förderung der Sanierung und des Baus von Stellplatzanlagen hätte die Variante 2 deutliche Vorteile gegenüber der Variante 1.

Die Nachfrage nach Bewohnerparken wird auch in der Variante 2 ausreichend berücksichtigt und schließt auch die angrenzenden Bewohnerparkzonen VI bis VIII weiterhin ein.

Die vorgeschlagene Betriebsform der **Variante 2** orientiert sich an dem Beispiel der Hansestadt Greifswald. Dabei handelt es sich um eine privatrechtlich organisierte Gesellschaftsform. Diese unterliegt Wirtschaftlichkeitsaspekten im Sinne einer kostengünstigen und personalsparenden Betriebsweise. Sie bietet Vorteile im Sinne einer klaren Kompetenzverteilung, im Idealfall einer Vertretung aller betroffenen Interessen, einheitliche regionale Bedienungsstandards und nur einen Ansprechpartner. Kommunale Dienststellen in Ämterverfassung können dagegen diese Anforderungen allein aufgrund anderer vielfältiger Aufgaben, denen sie nachkommen müssen sowie wegen der begrenzten Beweglichkeit und beschränkten personellen Ressourcen nicht befriedigend bewältigen.

Das Greifswalder Modell ist im Konzept näher beschrieben. Zu den schon genannten Vorteilen dieser Variante zählen auch ein flexibles Handeln der kommunalen Gesellschaft aufgrund der rechtlichen Selbstständigkeit und die Möglichkeit der Vorsteuerabzugs für eine gewerblich geführte kommunale Gesellschaft. Die verkehrspolitische Einflussnahme der Kommune als Eigentümer der Parkieranlagen bleibt erhalten. In einem Dienstleistungsvertrag mit der Betreibergesellschaft können die kommunalen Vorgaben geregelt werden. Die Verkehrsüberwachung obliegt weiterhin dem Ordnungsamt der Stadt.

Aufgrund des Gesamtfinanzierungsbedarfs für den ruhenden Verkehr der Altstadt besitzt die **Variante 2 deutliche Vorteile gegenüber der Variante 1**, da sich letztere lediglich auf das Stellplatzangebot unmittelbar in der Altstadt in der entgeltlichen Bewirtschaftung beschränkt. Eine Ausdehnung der entgeltlichen Bewirtschaftung auf das gesamte Stellplatzangebot würde hingegen das benötigte Stellplatzangebot für die Altstadt durch gezielte Investitionen langfristig sichern.