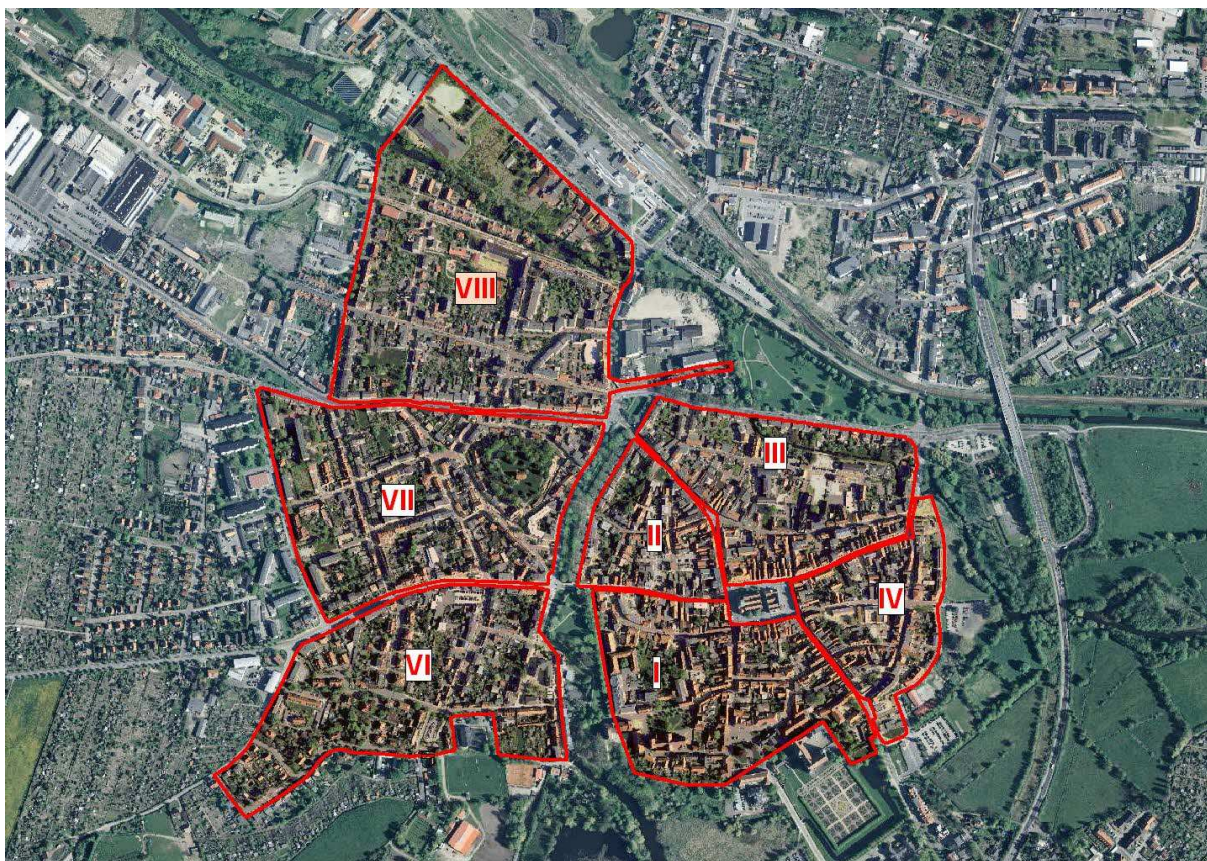


Barlachstadt Güstrow Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs

– Fortschreibung –



<u>Inhaltsverzeichnis</u>	Seite
0 Übersichten	3
Übersicht Tabellen	3
Übersicht Abbildungen	4
Übersicht Diagramme	4
Übersicht Anlagen	4
1 Einleitung	5
2 Variante 0 – Status quo vor der Erarbeitung der „Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs“	6
2.1 Ausgangssituation im Jahr 2000 (Variante 0)	6
2.2 Bewertung der Ausgangssituation (Variante 0)	10
3 „Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs“ – IST-Situation (Variante 1)	11
3.1 Beschlüsse im Zusammenhang mit der Konzeption	11
3.2 Grundsatzbeschluss Nr. III/0379/00 – „Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs“	12
3.2.1 Ziele der „Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs“	12
3.2.2 Überprüfung der Auswirkungen auf das Stellplatzangebot und die Parkordnung auf öffentlichen Parkplätzen, im öffentlichen Straßenraum und in Parkbauten durch die Umsetzung der „Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs“ mit Stand des Jahres 2010	12
3.2.3 Überprüfung von Angebot und Nachfrage im Untersuchungsraum Altstadt seit dem Jahr 2000	25
3.2.4 Veränderung der Stellplatznachfrage nach Einführung des Bewohnerparkens im Untersuchungsraum Altstadt seit dem Jahr 2000	29
3.2.5 Entwicklung der Einnahmesituation bei den Parkscheinautomaten im Untersuchungsraum der Altstadt seit dem Jahr 2000	32
3.2.6 Behindertenparkplätze für die Bewohner und den barrierefreien Tourismus	37
3.2.7 Überprüfung des Stellplatzangebots privater Anlagen und seine Nutzung	38
3.3 Konfliktanalyse und Handlungsbedarf in Auswertung des Umsetzungsstands der „Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs“	40
4 Prognose des Parkraumbedarfs	41
5 Fortschreibung/Maßnahmeplanung Parkraumbewirtschaftungskonzept	50
5.1 Grundsätzliches	50
5.2 Maßnahmeplanung für die Altstadt - Variantenuntersuchung	53
5.2.1 Variante 1 – zeitlich befristete Bewirtschaftung mit Parkschein oder Parkscheibe	54
5.2.2 Variante 2 – ganzheitliche flächendeckende entgeltliche Parkraumbewirtschaftung	58
5.2.3 Gegenüberstellung von Investitionen, Einnahmen und Ausgaben	61
5.2.4 GüstrowCard als zusätzliches Serviceangebot an die Kunden	65
5.2.5 sms&park als zusätzliches Serviceangebot an die Kunden und Gäste	66
5.2.6 Berücksichtigung von Beschlüssen bzw. Änderungen mit Wirkung auf das Parkraumbewirtschaftungskonzept im Jahr 2011	68
6 Maßnahmeplanung Parkleitsystem	68
6.1 Baulich und technische Ausstattung der Parkplätze	68
6.2 Konzept eines Parkleitsystems für die Barlachstadt	71
7 Zusammenfassung/Empfehlungen	73

0 Übersichten

Übersicht Tabellen

Tabelle 1:	Variante 0 - Anzahl und Parkordnung der öffentlichen Parkplätze im Jahr 2000.....	7
Tabelle 2:	Variante 0 – Anzahl und Parkordnung der Stellflächen im öffentlichen Straßenraum im Jahr 2000	8
Tabelle 3:	Anzahl und Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze – Vergleich Status quo im Jahr 2000 mit dem Jahr 2010	15
Tabelle 4:	Anzahl und Parkordnung der Stellflächen im öffentlichen Straßenraum – Vergleich Status quo im Jahr 2000 mit dem Jahr 2010	19
Tabelle 5:	Anzahl und Parkordnung der Stellflächen in Parkieranlagen mit öffentlicher Nutzung	22
Tabelle 6:	Stellplatznachfrage – mittlere Auslastung in der Zeit von 9:00 bis 18:00 Uhr im Vergleich	26
Tabelle 7:	Stellplatznachfrage – ermittelte Spitzenbelastungen im Vergleich	28
Tabelle 8:	jährlich ausgegebene Bewohnerparkausweise in der Altstadt	30
Tabelle 9:	jährlich ausgegebene Bewohnerparkausweise in der Schweriner Vorstadt	31
Tabelle 10:	private Stellplatzanlagen (≥ 20 Stellflächen), Anzahl und Nachfragegruppen	39
Tabelle 11:	spezifisches Tageszielverkehrsaufkommen (Quelle: EAR 05)	42
Tabelle 12:	Daten der Barlachstadt zu den Nachfragegruppen für die Untersuchungsfälle	44
Tabelle 13:	ermittelte Nachfrage/Tag für die Gruppe Einwohner	44
Tabelle 14:	ermittelte Nachfrage/Tag für die Gruppe Kunden	45
Tabelle 15:	ermittelte Nachfrage/Tag für die Gruppe Beschäftigte	45
Tabelle 16:	Verteilung des Tageszielverkehrsaufkommen über den Tag für die Nachfragegruppe Einwohner	46
Tabelle 17:	Verteilung des Tageszielverkehrsaufkommen über den Tag für die Nachfragegruppe Beschäftigte	46
Tabelle 18:	Verteilung des Tageszielverkehrsaufkommen über den Tag für die Nachfragegruppe Kunden	47
Tabelle 19:	Tagesverteilung der Nachfragegruppen Einwohner, Beschäftigte und Kunden gesamt im Jahr 2015	49
Tabelle 20:	Sanierungsmaßnahmen „Altstadt“ laut Mitteilungsvorlage Nr. V/0279/10	57

Tabelle 21:	geplante Sanierungen von Erschließungsanlagen in der Altstadt 2012-2014	58
Tabelle 22:	Gegenüberstellung Investitionen, jährliche Einnahmen und Ausgaben in den Varianten 1 bis 3	62

Übersicht Abbildungen

Abbildung 1	Standorte der öffentlichen Stellplatzangebote im Radius von 600 m	14
Abbildung 2	Bewohnerparkzonen im Untersuchungsraum (Quelle: Luftbild Barlachstadt Güstrow)	29
Abbildung 3	Lage und Anzahl privater Stellplätze in der Altstadt (Radius von 400 m)	40
Abbildung 4	Lage und Ausdehnung des Güstrower Hauptgeschäftszentrums mit Einzelhandelslagen (Quelle: Einzelhandelsfachplan, Darstellung von Junker und Kruse)	43

Übersicht Diagramme

Diagramm 1	Entwicklung der Jahreseinnahmen aus den Parkscheinautomaten im öffentlichen Straßenraum der Altstadt vom Jahr 2000 bis 2010	33
Diagramm 2	Entwicklung der Einnahmen pro Stellplatz in der Altstadt vom Jahr 2000 bis 2010	34
Diagramme 3-6	Prognose 2015/2020 für die Nachfragegruppen Einwohner, Beschäftigte und Kunden – Tagesganglinie Ziel- und Quellverkehr, Parkraumbelegung, Anteil Kurzparker an der Parkraumbelegung	48

Übersicht Anlagen

Anlage 1	Verteilungen der Tageszielverkehrsaufkommen der Nachfragegruppen Einwohner, Beschäftigte und Kunden für die Jahre 2008, 2015 und 2020 (Tabellen)
Anlage 2	Tagesganglinien für Ziel- und Quellverkehre, Parkraumbelegung, Anteil an Kurzparkern an der Parkraumbelegung für die Jahre 2015 und 2020
Anlage 3	Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Stellflächen im öffentlichen Straßenraum der Altstadt (Variante 1)
Anlage 4	Wirtschaftlichkeitsrechnungen und Verweildauer für die Parkplätze an der Peripherie Modell: Bewirtschaftung 24 Stunden an 365 Tagen im Jahr – Szenarien 1 bis 3

1 Einleitung

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 Konzeption setzte sich mit der konkreten Situation der betroffenen Nachfragegruppen des ruhenden Verkehrs in der historischen Altstadt auseinander. Schnell wurde deutlich, dass insbesondere die Nachfragegruppe der Bewohner in der Bewirtschaftungszeit benachteiligt ist und die konkurrierenden Nutzungsansprüche der Nachfragegruppen sowie die unterschiedliche Belegung der Parkieranlagen die Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für den innerstädtischen ruhenden Verkehr erforderlich machte. Auch in den innenstadtnahen Wohnquartieren ist Parkraum eine Mangelware. Die hohe Belegung durch Fahrzeuge der Bewohner einerseits und gebietsfremder Parker andererseits führt zu einer hohen Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum. Dort wo keine Bewirtschaftung erfolgte, traten zudem Verdrängungseffekte auf. Berufspendler und andere Langzeitparker mieden die bewirtschafteten Bereiche mit Parkschein oder Parkscheibe und wichen auf die umliegenden gebührenfreien und zeitlich unbewirtschafteten umliegenden Kapazitäten aus. In der Folge überstieg die Auslastung stellenweise das vorhandene legale Parkraumangebot. So wurde auf Flächen geparkt, die vom ruhenden Verkehr freizuhalten sind, wie Ausfahrten, Halteverbotsabschnitt und Grünanlagen. Aus diesen Gründen wurden die innenstadtnahen Wohnquartiere in die Untersuchung einbezogen.

Die seit dem Beschluss zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs vollzogenen Veränderungen der innerstädtischen Zielstrukturen wirkten sich auch auf den ruhenden Verkehr aus. Dazu kamen weitere zwischenzeitlich vollzogene Veränderungen hinsichtlich des Stellplatzangebotes und der Stellplatznachfrage hinzu. Es sollen deshalb schwerpunktmäßig die Ziele der Konzeption für die Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs überprüft und fortgeschrieben werden.

2 Variante 0 – Status quo vor der Erarbeitung der „Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs“

2.1 Ausgangssituation im Jahr 2000 (Variante 0)

In der Altstadt der Barlachstadt Güstrow als Stadtkerngebiet überlagern sich aufgrund der Nutzungsvielfalt die unterschiedlichen Ansprüche auf engstem Raum. Freie Parkstände im Straßenraum stehen zumindest während der Geschäftszeiten meist nicht in ausreichendem Umfang zur Verfügung. Daher ist für die unterschiedlichen Ansprüche in Bereichen und zu Zeiten hoher konkurrierender Nachfrage eine ausgewogene Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums erforderlich. Stellgrößen der Parkraumbewirtschaftung im Straßenraum und auf den Parkplätzen in und um die Altstadt herum sind Zeitpunkt (Wochentag, Tageszeit) und Zeitdauer (beschränkt oder unbeschränkt) des Parkvorgangs, kostenfreie oder kostenpflichtige Nutzung sowie Nutzungswidmungen für Fahrzeuge (z. B. nur Pkw oder Lieferbereich) oder Halter/Fahrer (z. B. Mobilitätsbehinderte oder Bewohner). Die erforderlichen Regelungen werden straßenseitig durch Verkehrsanordnungen nach § 45 StVO festgelegt.

Den Ausgangspunkt für die Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes bildet die Situation im ruhenden Verkehr vor dem Jahr 2000. Diese war Anlass der Erarbeitung und beginnenden Umsetzung eines „Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Innenstadt“.

Ausgangsdaten im Jahr 2000

Strukturdaten

Einwohner mit HW	1.794
Einwohner mit NW	146
Pkw-Bestand	918
Stellplätze im öffentlichen Straßenraum	306
Stellplätze auf öffentlichen Parkplätzen	846

Stellplätze auf öffentlichen Parkplätzen (Tabelle 1)

Bewirtschaftung

Mo.-Mi. + Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr in der Innenstadt bzw. Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr auf den Parkplätzen an der Peripherie

mit Parkschein	69
mit Parkscheibe	256
unbewirtschaftet	512
Busstellplätze	9

Tabelle 1: Variante 0 - Anzahl und Parkordnung der öffentlichen Parkplätze im Jahr 2000

Altstadt – Stellplätze auf öffentlichen Parkplätzen			Anzahl	Parkordnung	Einnahmen durch Parkgebühren im Jahr 2000	Einnahmen pro Stellplatz im Jahr 2000
1	Franz-Parr-Platz	PKW	30 Stellplätze	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr	10.306,11 €	343,54 €
				kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 2 Std.,		
2	Klosterhof	PKW	23 Stellplätze	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr	9.777,18 €	425,09 €
				kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 2 Std.,		
3	Am Wall	PKW	16 Stellplätze	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr	siehe Tabelle 2	
				kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 2 Std.,		
4	Gleviner Platz	PKW	126 Stellplätze	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr		
				mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 3 Std., kostenfrei		
	Gleviner Platz	PKW	68 Stellplätze	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei		
	Gleviner Platz	Busse	9 Stellplätze	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei		
5	An der Schanze	PKW	65 Stellplätze	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr		
				mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 3 Std., kostenfrei		
	An der Schanze	PKW	110 Stellplätze	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei		
6	Am Mühlentor	PKW	65 Stellplätze	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr		
				mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 3 Std., kostenfrei		
	Am Mühlentor	PKW	73 Stellplätze	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei		
7	Platz an der Bleiche	PKW	100 Stellplätze	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei		
8	Paradiesweg	PKW	50 Stellplätze	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei		
9	Zu den Wiesen	PKW	49 Stellplätze	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei		
10	Spaldingsplatz	PKW	62 Stellplätze	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei		

Tabelle 2: Variante 0 - Anzahl und Parkordnung der Stellflächen im öffentlichen Straßenraum im Jahr 2000

Altstadt – Stellplätze im öffentlichen Straßenraum			Anzahl	Parkordnung	Einnahmen durch Parkgebühren im Jahr	Einnahmen pro Stellplatz im Jahr
11	Neue Wallstraße	PKW	80 Stellplätze	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr	48.294,33 €	555,11 €
				kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 3 Std.,		
12	Kleine Wallstraße	PKW	7 Stellplätze	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr	siehe Neue Wallstraße	
				kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 3 Std.,		
13	Am Wall	PKW	26 Stellplätze	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr	10.780,59 €	256,68 € ¹
				kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 2 Std.		
14	Pferdemarkt/Post	PKW	7 Stellplätze	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr	11.799,08 €	1.685,58 €
				kostenpflichtig 1,00 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 1 Std.		
15	Hollstraße	PKW	25 Stellplätze	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr	20.378,30 €	815,13 €
				kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 3 Std.		
16	Grüner Winkel	PKW	21 Stellplätze	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr	9.885,32 €	470,73 €
				kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 3 Std.		
17	Domstraße	PKW	9 Stellplätze	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr	5.633,41 €	625,93 €
				kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 3 Std.		

¹ Das Stellplatzangebot der Parkplatzes Am Wall wurde entsprechend berücksichtigt.

Altstadt – Stellplätze im öffentlichen Straßenraum			Anzahl	Parkordnung	Einnahmen durch Parkgebühren im Jahr	Einnahmen pro Stellplatz im Jahr
18	Burgstraße	PKW	11 Stellplätze	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr	3.975,30 €	361,39 €
				kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 3 Std.		
19	Schnoienstraße	PKW	26 Stellplätze	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr		
				mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 2 Std., kostenfrei		
20	Gleviner Straße	PKW	15 Stellplätze	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr		
				mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 0,5 Std., kostenfrei		
21	Mühlenstraße	PKW	0 Stellplätze			
22	Markt/Fürstenhof	PKW	17 Stellplätze	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr		
				mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 0,5 Std., kostenfrei		
23	Hageböcker Straße	PKW	11 Stellplätze	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr		
				mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 0,5 Std., kostenfrei		
24	Lange Straße	PKW	8 Stellplätze	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr		
				mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 0,5 Std., kostenfrei		
25	Domplatz	PKW	11 Stellplätze	Bewohnerparken		
26	Gleviner Mauer	PKW	24 Stellplätze	ohne Parkscheibe, kostenfrei		
27	Wachsbleichenstraße	PKW	8 Stellplätze	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr		
				mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 2 Std., kostenfrei		
28	Grepelstraße	PKW	0 Stellplätze			

Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (Tabelle 2)

Bewirtschaftung

Mo.-Mi. + Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr oder Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr

mit Parkschein	186
mit Parkscheibe	85
Bewohnerparkkarte	11
unbewirtschaftet	24

2.2 Bewertung der Ausgangssituation (Variante 0)

Zum Zeitpunkt vor der Erarbeitung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Altstadt waren die Anwohner als Nachfragegruppe am stärksten benachteiligt. Die Bewirtschaftung des Parkraumangebotes im öffentlichen Straßenraum von 9.00 bis 19.00 Uhr Montag bis Mittwoch und Freitag sowie am Donnerstag von 9.00 bis 20.30 Uhr bzw. in einigen Straßen Montag bis Freitag von 9.00 bis 15.00 Uhr machte es Anwohnern unmöglich, das Auto tagsüber abzustellen. Entweder man unterwarf sich der Bewirtschaftungsform in der jeweiligen Straße oder nutzte die Stellplatzangebote auf den Parkplätzen um die Altstadt herum, wo Teile der Stellflächen nicht bewirtschaftet wurden.

Die Bewirtschaftung zwang die Anwohner ohne private Stellflächen in die angrenzenden Bereiche auszuweichen. Neben den Anwohnern wichen auch die Beschäftigten in die angrenzenden Bereiche aus und sorgten so für Probleme im ruhenden Verkehr in den stadtkernnahen Altbaugebieten. Diese Tendenz war insbesondere in der Schweriner Vorstadt festzustellen, da im Westteil der Stadt entlang der Schweriner Straße große öffentliche Stellplatzanlagen nicht vorhanden sind.

Zusammenfassung der Stellplatzangebote/Bewirtschaftung für das Jahr 2000

- Bewirtschaftung: Mo.-Mi. + Fr. 9.00 bis 19.00 Uhr, Do. 9.00 bis 20.30 Uhr oder Mo.-Fr. 9.00 bis 15.00 Uhr,
- insgesamt 255 Stellflächen waren über 12 Parkscheinautomaten kostenpflichtig bewirtschaftet. Die Einnahmen der Stadt lagen im Jahr 2000 bei 130.829,62 €. Die höchsten Einnahmen pro Stellplatz im Jahr wurden an der Post, in der Hollstraße, der Domstraße und der Neuen Wallstraße/Kleinen Wallstraße erzielt. Im Mittel wurden 513,06 €/Stellplatz eingenommen,
- auf weiteren 341 Stellflächen erfolgte die Bewirtschaftung mittels Parkscheibe kostenfrei,
- 11 Stellflächen des Domplatzes waren den Anwohnern vorbehalten und
- 545 weitere Stellflächen der Altstadt waren unbewirtschaftet.

3 „Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs“ – IST-Situation (Variante 1)

Nachfolgend wird die IST-Situation detailliert untersucht, indem die gefassten politischen Beschlüsse zum Parkraumbewirtschaftungskonzept dargelegt und der Stand der Umsetzung geprüft wird. Ziel ist es, den erforderlichen Handlungsbedarf für die Fortschreibung der „Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs“ zu ermitteln.

3.1 Beschlüsse im Zusammenhang mit der Konzeption

- 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 Gebührenhöhe 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.

3.2 Grundsatzbeschluss Nr. III/0379/00 – „Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs“

3.2.1 Ziele der „Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs“

Mit der Erarbeitung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes war beabsichtigt, künftig ein differenziertes Angebot für alle Nachfragegruppen vorzuhalten und dabei die angrenzenden Bereiche der Altstadt vor allem aus Sicht des Bewohnerparkens einzubeziehen. Zu den angrenzenden Bereichen gehörten die stadtkernnahen Altbaugelände aus der Schweriner Vorstadt und dem Rostocker Viertel und der Bereich süd-östlich der Altstadt bis zur Goldberger Straße (Gustav-Adolf-Straße, Plauer Straße). Hintergrund der Ausweitung des Untersuchungsraums war die Erhöhung des Parkdrucks im öffentlichen Straßenraum durch die Einführung des Bewohnerparkens in der Altstadt. Die gewählte Gebietsabgrenzung des Untersuchungsraums mit den gebildeten Bewohnerbereichen im Parkraumbewirtschaftungskonzept ist in der Abbildung 1 dargestellt.

Zusammenfassend beinhaltet das Konzept nachfolgende Ziele:

- die Einführung des Bewohnerparkens,
- eine attraktive 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.

3.2.2 Überprüfung der Auswirkungen auf das Stellplatzangebot und die Parkordnung auf öffentlichen Parkplätzen, im öffentlichen Straßenraum und in Parkbauten durch die Umsetzung der „Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs“ mit Stand des Jahres 2010

Das Parkraumbewirtschaftungskonzept hat zwangsläufig beträchtliche – insbesondere räumliche – Veränderungen des Parkverhaltens durch die Einführung des Bewohnerparkens bewirkt.

Auch die in den letzten 10 Jahren vollzogenen Veränderungen der innerstädtischen Zielstrukturen führten zu Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr. Es kommen weitere zwischenzeitlich vollzogene Veränderungen hinsichtlich des Stellplatzangebotes sowie der Stellplatznachfrage hinzu. Brachflächen wie die ehemalige Stadtwirtschaftsfläche in der unmittelbaren Altstadt mit vormals bis zu 90 zeitgleich abgestellten Pkw werden nicht mehr beparkt, mit der Sanierung von Erschließungsanlagen kam es zu Veränderungen des Stellplatzangebotes im öffentlichen Straßenraum bzw. neue Stellplatzangebote kamen hinzu, wie das Parkhaus in der Baustraße/Flethstaken. All dies macht eine Neuaufnahme des Bestands erforderlich.

Schwerpunktmäßig sind die Ziele des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes zu überprüfen, welche z.B. eine schrittweise Einführung der flächendeckenden entgeltlichen Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes vorsahen. Vor diesem Hintergrund ist die vorhandene Bewirtschaftung zu kontrollieren und ggf. zu modifizieren. Bei der Überprüfung des Stands der Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes *Beschluss Nr. III/0379/00 „Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs“* wird die aktuelle Situation bei den öffentlichen Parkplätzen, den Stellflächen im öffentlichen Straßenraum und den öffentlichen Parkhäusern/-tiefgaragen in und um die Altstadt der Ausgangssituation vor Fassung des Beschlusses gegenübergestellt.

öffentliche Parkplätze im Untersuchungsraum der Altstadt im Jahr 2010

Das Angebot auf **öffentlichen Parkplätzen** umfasst insgesamt 855 Stellflächen. Davon stehen 3 für Wohnmobile und 8 Stellflächen für Busse auf dem Gleviner Platz zur Verfügung. Zusätzlich stehen 5 weitere Stellflächen für Busse bzw. alternativ Lkw auf dem Parkplatz Paradiesweg bereit. Insgesamt 839 Stellflächen können durch Pkw genutzt werden. Bei der näheren Betrachtung zur Lage der 839 Stellflächen für Pkw liegen 62 dieser Stellplätze unmittelbar in der Altstadt und 777 Stellflächen an der Peripherie in einem Radius von maximal 600 m (siehe Abbildung 1). In der Tabelle 3 sind die Angebote auf den öffentlichen Parkplätzen im Jahr 2010 zusammengefasst und dem Status quo aus dem Jahr 2000 (Variante 0) gegenübergestellt. Neben der Anzahl der Stellflächen ist die Parkordnung/Bewirtschaftung mit aufgeführt.

Gebührenpflichtig sind die Angebote der 3 Parkplätze in der Altstadt (Ifd. Nr. 1 bis 3 in Tabelle 3). Die Höchstparkdauer beträgt 1 bzw. 2 Stunden. Die Bewirtschaftung des Angebotes erfolgt von 9:00 Uhr bis 18:00 Uhr. Die Kosten für die Nutzung des Stellplatzangebotes betragen 0,20 €/30 Minuten, 0,50 €/1 Stunde und 1,00 €/2 Stunden. Die Parkplätze rund um die Altstadt verfügen über ein Angebot von 552 Pkw-Stellflächen ohne Bewirtschaftung. Weitere 225 Pkw-Stellflächen werden mit Parkscheibe bewirtschaftet, wovon die Höchstparkdauer aufgrund der Lage des Parkplatzes 3 bzw. 4 Stunden beträgt.

Abbildung 1: Standorte der öffentlichen Stellplatzangebote im Radius von 600 m
(Quelle: Luftbild Barlachstadt Güstrow)

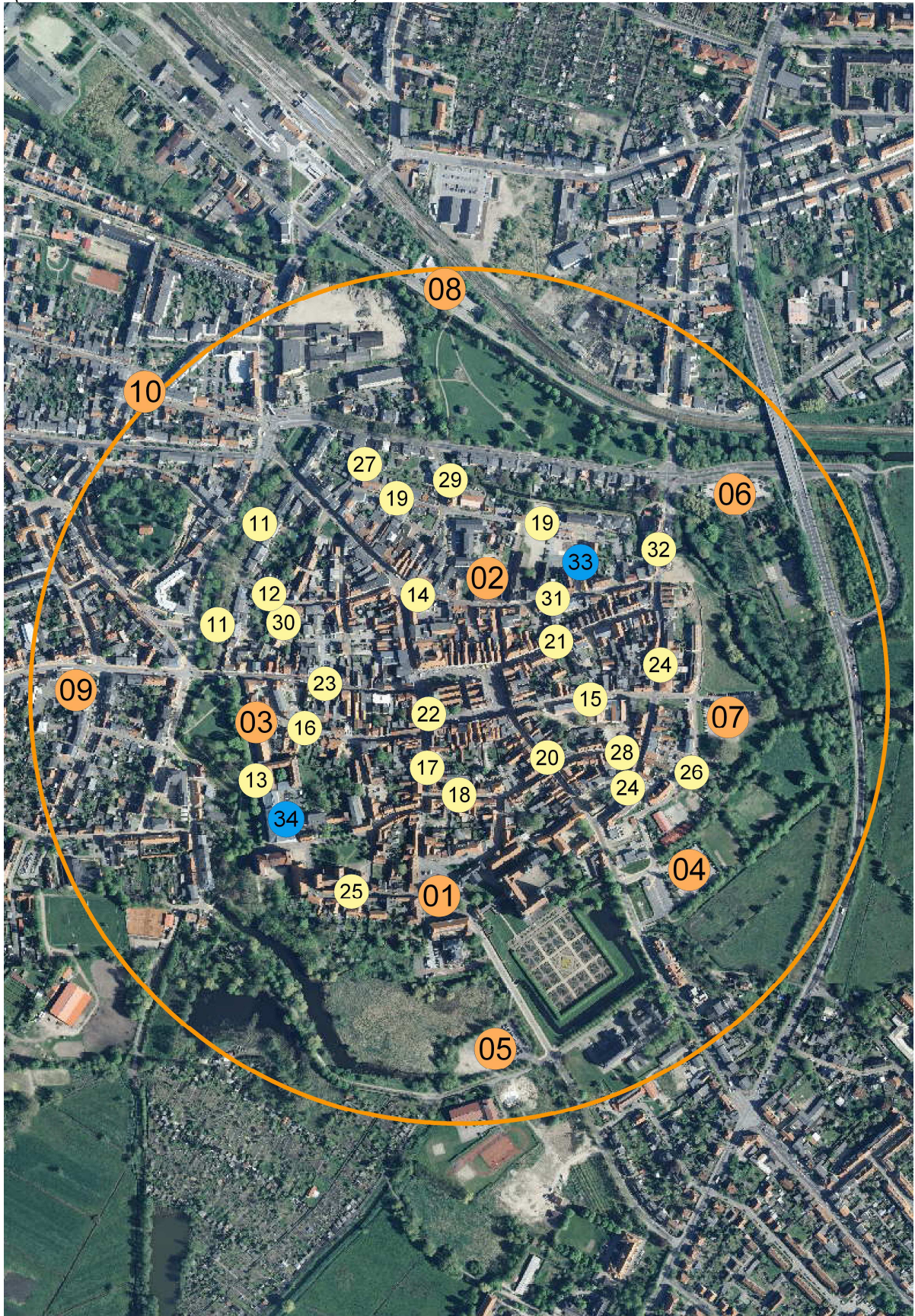


Tabelle 3: Anzahl und Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze - Vergleich Status quo im Jahr 2000 mit dem Jahr 2010

Altstadt öffentliche Parkplätze			Anzahl Stellplätze			Parkordnung	
			Jahr 2000	Jahr 2010	Zu-/Abnahme	Jahr 2000	Jahr 2010
1	Franz-Parr-Platz	PKW	30	24	-6	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 2 Std.,	Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr kostenpflichtig 0,20 €/30 Min., 0,50 €/1 Std., be- schränkte Höchstparkdauer 1 Std., Bewohner- parken
2	Klosterhof	PKW	23	26	+3	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 2 Std.,	Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr kostenpflichtig 0,20 €/30 Min., 0,50 €/1 Std., be- schränkte Höchstparkdauer 1 Std., Bewohner- parken
3	Am Wall	PKW	16	12	-4	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 2 Std.,	Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr kostenpflichtig 0,20 €/30 Min., 0,50 €/1 Std., 1,00 €/2 Std., beschränkte Höchstparkdauer 2 Std.
4	Gleviner Platz	PKW	126	90	-36	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 3 Std., kostenfrei	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 3 Std., kostenfrei
	Gleviner Platz	PKW	68	70	+2	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei
	Gleviner Platz	Wohn- mobil	0	3	+3		unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei
	Gleviner Platz	Busse	9	8	-1	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei
5	An der Schanze	PKW	65	0	-65	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 3 Std., kostenfrei	
	An der Schanze	PKW	110	200	+90	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei

Altstadt öffentliche Parkplätze			Anzahl Stellplätze			Parkordnung	
			Jahr 2000	Jahr 2010	Zu-/Abnahme	Jahr 2000	Jahr 2010
6	Am Mühlentor	PKW	65	65	0	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 3 Std., kostenfrei	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 3 Std., kostenfrei
	Am Mühlentor	PKW	73	73	0	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei
7	Platz an der Bleiche	PKW	100	80	-20	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei
8	Paradiesweg	PKW	50	80	+30	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei
	Paradiesweg	Busse, LKW	5	5	0	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei
9	Zu den Wiesen	PKW	49	49	0	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei
10	Spaldingsplatz	PKW	62	70	+8	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 4 Std., kostenfrei

Stellflächen im öffentlichen Straßenraum im Untersuchungsraum der Altstadt im Jahr 2010

Im **öffentlichen Straßenraum** standen 2010 insgesamt 305 Stellflächen zur Verfügung. Das entspricht dem Status quo von 2000, welcher bei 306 Stellflächen lag. Mit den fortlaufenden Sanierungen von Erschließungsanlagen in den kommenden Jahren wird sich diese Zahl nur geringfügig verändern. Der Sanierungsstand liegt aktuell bei 85 % aller Erschließungsanlagen.

Im Zuge der Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes wurden auch in Straßen Stellflächen markiert, in denen aufgrund der Platzverhältnisse eine geringe Anzahl realisierbar war. Mit dem Ziel, die möglichen Stellflächen bei zur Verfügung stehenden Platzverhältnissen auch auszuweisen, wurden in den betroffenen Straßen auch Angebote ≤ 5 Stellflächen markiert und beschildert (Tabelle 4, Nr. 29 bis 32). Diese sind grundsätzlich über Parkscheibe von Montag bis Freitag in der Zeit von 9.00 bis 18.00 Uhr bewirtschaftet. Die Angebote in der Baustraße und Am Berge berücksichtigen kein Bewohnerparken in der Bewirtschaftungszeit. Damit wird ein höherer Umschlag auf diesen Stellflächen erzielt.

Insgesamt 147 Stellflächen werden über Parkscheinautomaten in der Zeit von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr bewirtschaftet. Die Höchstparkdauer beträgt je nach Lage 1 bzw. 2 Stunden. Dabei spielt der räumliche Bezug zum Markt die ausschlaggebende Rolle.

Von den verbleibenden Stellflächen werden 98 Stellflächen mittels Parkscheibe in der Zeit von 9.00 bis 18.00 Uhr bewirtschaftet. Die Höchstparkdauer beträgt überwiegend 30 Minuten, abweichend davon 1 Stunde in der Langen Straße und Baustraße bzw. 2 Stunden auf den Stellflächen in der Schnoienstraße, im Tiefetal, Krönchenhagen, Kleine Wallstraße und Am Berge. Auf 36 der insgesamt 98 Stellflächen ist durch die parallele Bewohnerparkregelung das Parken in Form der Mehrfachnutzung erlaubt.

Auf weiteren 60 Stellflächen kommt aktuell ausschließlich die Bewohnerparkregelung zur Anwendung. Dazu gehören die Angebote des Domplatzes (11 Stellflächen), der Langen Straße (14 Stellflächen), der Gleviner Mauer (19 Stellflächen), der Wachsbleichenstraße (8 Stellflächen), Burgstraße (4 Stellflächen) und der Grepelstraße (4 Stellflächen). Die Anwendung des ausschließlichen Bewohnerparkens ist in der Lage des Stellplatzangebotes begründet. Die Straßen selbst verfügen über keinen eigenen Geschäftsbesatz, Parksuchverkehre werden damit vermieden. Die Gleviner Mauer und ein Abschnitt der Burgstraße sind als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet und beschildert. Nachfragegruppen über die Bewohner hinaus würden in der Straße störend wirken, da sie das Verkehrsaufkommen erhöhen und häufig sich nicht an die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit halten.

Der Domplatz ist lediglich über die Philipp-Brandin-Straße erschlossen, da die Zufahrt von der Straße Am Wall abgepollert ist. Touristisch bildet der Dom den Anziehungspunkt des Platzes. Aus diesem Grund ist mit der Bewohnerparkregelung der Domplatz verkehrsberuhigt, was der fußläufigen touristischen Erschließung deutlich zugute kommt. Die Angebote in der Langen Straße und Wachsbleichenstraße dienen der hohen Nachfrage nach Bewohnerparken in den Straßen. Diese Nachfrage kann in den angrenzenden Straßen aufgrund fehlender Angebote nicht gedeckt werden.

Über die Stellflächen mit ausschließlichen Bewohnerparken hinaus stehen in der Bewirtschaftungszeit von 9.00 bis 18.00 Uhr weitere 171 Stellflächen im öffentlichen Straßenraum den Bewohnern in Form der Mehrfachnutzung zur Verfügung, so dass das Gesamtangebot an Stellflächen für Bewohner in der Bewirtschaftungszeit Montag bis Freitag von 9.00 bis 18.00 Uhr bei insgesamt 231 Stellflächen im Straßenraum liegt. Außerhalb der Bewirtschaftungszeit steht das gesamte Angebot von 305 Stellflächen in der Altstadt den Bewohnern zur Verfügung.

Alle öffentlichen Parkmöglichkeiten in und um die Altstadt befinden sich in einem Radius von 600m vom Zentrum (Markt /Rathaus) der Barlachstadt Güstrow. In konkreten Zahlen ausgedrückt sind das 855 Stellflächen auf öffentlichen Parkplätzen im Untersuchungsraum und 305 Stellflächen im öffentlichen Straßenraum der Altstadt. Das entspricht einem Stellplatzangebot, welches der Nachfrage aus der Altstadt zur Verfügung steht, von 1.160 Stellflächen. Davon stehen 1.144 Stellflächen den PKW zur Verfügung.

Bei einem mittleren Schrittempo von 1 Meter pro Sekunde benötigt man 10 Minuten zu Fuß, um vom am äußersten gelegenen Stellplatzangebot (Parkplatz Spaldingsplatz) den Markt mit dem Rathaus und der Pfarrkirche zu erreichen.

Tabelle 4: Anzahl und Parkordnung der Stellflächen im öffentlichen Straßenraum - Vergleich Status quo im Jahr 2000 mit dem Jahr 2010

Altstadt öffentliche Stellflächen im Straßenraum			Anzahl Stellplätze			Parkordnung	
			Jahr 2000	Jahr 2010	Zu-/Ab- nahme	Jahr 2000	Jahr 2010
11	Neue Wallstraße	PKW	80	80	0	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr	Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr
						kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 3 Std.,	kostenpflichtig 0,20 €/30 Min., 0,50 €/1 Std., 1,00 €/2 Std., beschränkte Höchstparkdauer 2 Std., Bewohnerparken
12	Kleine Wallstraße	PKW	7	7	0	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr	Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr
						kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 3 Std.,	mit Parkscheibe, beschränkte Höchstpark- dauer 2 Std., Bewohnerparken
13	Am Wall	PKW	26	21	-5	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr	Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr
						kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 2 Std.,	kostenpflichtig 0,20 €/30 Min., 0,50 €/1 Std., 1,00 €/2 Std., beschränkte Höchstparkdauer 2 Std., Bewohnerparken
14	Pferdemarkt/Post	PKW	7	10	+3	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr	Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr
						kostenpflichtig 1,00 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 1 Std.,	kostenpflichtig 0,20 €/30 Min., 0,50 €/1 Std., beschränkte Höchstparkdauer 1 Std.
15	Hollstraße	PKW	25	14	-11	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr	Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr
						kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 3 Std.,	kostenpflichtig 0,20 €/30 Min., 0,50 €/1 Std., beschränkte Höchstparkdauer 1 Std., Bewoh- nerparken
16	Grüner Winkel	PKW	21	11	-10	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr	Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr
						kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 3 Std.,	kostenpflichtig 0,20 €/30 Min., 0,50 €/1 Std., beschränkte Höchstparkdauer 1 Std., Bewoh- nerparken

Altstadt öffentliche Stellflächen im Straßenraum			Anzahl Stellplätze			Parkordnung	
			Jahr 2000	Jahr 2010	Zu-/Ab- nahme	Jahr 2000	Jahr 2010
17	Domstraße	PKW	9	11	+2	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 3 Std.,	Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr kostenpflichtig 0,20 €/30 Min., 0,50 €/1 Std., beschränkte Höchstparkdauer 1 Std., Be- wohnerparken
18	Burgstraße	PKW	11	4	-7	Mo.-Mi.+Fr. 9.00-19.00 Uhr, Do. 9.00-20.30 Uhr kostenpflichtig 0,50 DM/30 Min., beschränkte Höchstparkdauer 3 Std.,	seit der Sanierung im Jahr 2010 Beschrän- kung auf Bewohnerparken
19	Schnoienstraße	PKW	26	20	-6	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 2 Std., kostenfrei	Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstpark- dauer 2 Std., Bewohnerparken
20	Gleviner Straße	PKW	15	12	-3	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 0,5 Std., kostenfrei	Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstpark- dauer 0,5 Std.
21	Mühlenstraße	PKW	0	20	+20		Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstpark- dauer 1 Std.
22	Markt/Fürstenhof	PKW	17	15	-2	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 0,5 Std., kostenfrei	Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstpark- dauer 0,5 Std.
24	Lange Straße	PKW	8	16	+8	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 0,5 Std., kostenfrei	Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstpark- dauer 1 Std. (2), Bewohnerparken (14)
23	Hageböcker Straße	PKW	11	9	-2	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 0,5 Std., kostenfrei	Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstpark- dauer 0,5 Std.

Altstadt – öffentliche Stellflächen im Straßenraum			Anzahl Stellplätze			Parkordnung	
			Jahr 2000	Jahr 2010	Zu-/Abnahme	Jahr 2000	Jahr 2010
25	Domplatz	PKW	11	11	0	Bewohnerparken	Bewohnerparken
26	Gleviner Mauer	PKW	24	19	-5	unbeschränkte Parkdauer, kostenfrei	Bewohnerparken
27	Wachsbleichenstraße	PKW	8	8	0	Mo.-Fr. 9.00-15.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 2 Std., kostenfrei	Bewohnerparken
28	Grepelstraße	PKW	0	4	+4		Bewohnerparken
29	Tiefetal	PKW	0	5	+5		Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 2 Std., Bewohnerparken
30	Krönchenhagen	PKW	0	2	+2		Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 2 Std., Bewohnerparken
31	Baustraße	PKW	0	3	+3		Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 1 Std.
32	Am Berge	PKW	0	3	+3		Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr mit Parkscheibe, beschränkte Höchstparkdauer 2 Std.

Parkierungsanlagen im Untersuchungsraum der Altstadt mit Anteilen öffentlicher Nutzung im Jahr 2010

Zu den Stellplatzangeboten im öffentlichen Straßenraum und auf den öffentlichen Parkplätzen sind noch das Parkhaus in der Baustraße/Flethstaken mit 83 Stellflächen und die Tiefgarage im Objekt des Landkreises Am Wall mit 170 Stellflächen hinzurechnen. Beide Parkierungsanlagen sind nach dem Jahr 2000 in Betrieb gegangen und somit nicht Bestandteil des Status quo. Das zusätzliche Stellplatzangebot beträgt zusammen 253 Stellflächen sowie einen Busstellplatz auf dem oberen Parkdeck des Parkhauses Baustraße/Flethstaken (siehe Tabelle 5).

Tabelle 5: Anzahl und Parkordnung der Stellflächen in Parkierungsanlagen mit öffentlicher Nutzung

Altstadt Parkhäuser/Tiefgaragen			Anzahl	Parkordnung
33	Parkhaus Baustraße/ Flethstaaken	PKW	83 Stellplätze (27 öffentliche)	täglich von 6.00-22.00 Uhr
				kostenpflichtig, 0,50 €/Std., Tageskarte 5,00 €
	Parkhaus Baustraße/ Flethstaaken	Bus	1 Stellplatz	Hotel „Altstadt“
34	Tiefgarage Kreishaus	PKW	170 Stellplätze	Mo.-Do. 6.30-19.30 Uhr, Fr. 6.30-16.30 Uhr
				kostenpflichtig

Von den Stellflächen im Parkhaus Baustraße/Flethstaaken sind zwei mit Rolltoren verschlossene Parkebenen mit insgesamt 56 Stellflächen fest vermietet. Die Nachfrage kommt ausschließlich aus der Altstadt und schließt Anwohner, ansässige Gewerbetreibende und Dienstleister sowie Angestellte ein. Die weiteren 27 Stellflächen stehen auf dem obersten Parkdeck mit Zufahrt von der Baustraße einer öffentlichen Nutzung zur Verfügung. Die Bewirtschaftung erfolgt täglich und ist kostenpflichtig. Das obere Parkdeck ist ausgestattet mit einer Schranke und einem Kassenautomat. Die Gebühr beträgt 0,50 € in der Stunde. Eine Tageskarte kostet 5,00 € und berechtigt zum Parken für eine Dauer von 10 bis 24 Stunden.

Die Benutzungs- und Entgeltordnung für die Tiefgarage des Landkreises Güstrow (*Quelle: Landkreis Güstrow*) vor der Kreisgebietsreform ließ die Nutzergruppen

1. Mitarbeiter,
2. Kreistagsmitglieder,
3. Kurz- und Tagesparker,
4. Dauerparker I (Abend- und Nachtstunden sowie an Wochenenden und Feiertagen) und
5. Dauerparker II (ganztägig) zu.

Die Nutzer der Gruppen 1, 2 und 3 konnten die Tiefgarage an den Arbeitstagen der Kreisverwaltung innerhalb der Öffnungszeiten Montag bis Donnerstag 6.30 Uhr bis 19.30 Uhr und Freitag 6.30 Uhr bis 16.30 Uhr nutzen. Die entgeltpflichtige Parkzeit lief auch außerhalb der Öffnungszeiten der Tiefgarage weiter. Der Nutzer der Gruppe 4 konnten die Tiefgarage Montag bis Mittwoch ab 15.30 Uhr bis Folgetag 8.30 Uhr, Donnerstag ab 17.30 Uhr bis Folgetag 8.30 Uhr sowie Freitag ab 12.30 Uhr bis Montag 8.30 Uhr nutzen. An Feiertagen konnte die Tiefgarage ganztägig genutzt werden. Nutzer der Gruppe 5 konnten die Tiefgarage jederzeit nutzen. Die Entgelte für die Nutzergruppen unterschieden sich nach Art und Dauer der Nutzung:

1	Mitarbeiter	0,60 € pro Tag
2	Kreistagsmitglieder	0,60 € pro Tag
3	Kurz- und Tagesparker	30 Minuten kostenfrei, danach 0,50 €/Std. bis max. 8 Std.; 5,00 €/Tageskarte
4	Dauerparker I	20,00 € pro Monat
5	Dauerparker II	30,00 € pro Monat

Im Zusammenhang mit dem neuen Landkreis Rostock erfolgt entsprechend des Bedarfs an Stellflächen durch die eigenen Mitarbeiter gegenwärtig eine Neuregelung nach Art und Dauer der Nutzungen. Das öffentliche Angebot der Tiefgarage soll ab er auch künftig im Parkleitsystem eingebunden werden.

Stellflächen auf öffentlichen Brachen im Untersuchungsraum der Altstadt im Jahr 2010

Unbebaute Grundstücke im Eigentum der Barlachstadt werden gegenwärtig für das öffentliche Parken nicht zur Verfügung gestellt.

Zusammenfassung des öffentlichen Stellplatzangebotes im Untersuchungsraum der Altstadt im Jahr 2010

Das öffentliche Stellplatzangebot bezogen auf den Untersuchungsraum beträgt aktuell insgesamt 1.415 Stellflächen. Davon stehen 1.399 Stellflächen für PKW, 13 für Busse und 3 für Wohnmobile zur Verfügung.

Veränderung des Stellplatzangebotes gegenüber dem Status quo im Jahr 2000

Das **Stellplatzangebot** der Altstadt hat sich seit dem Jahr 2000 wie folgt verändert:

- I. Im *öffentlichen Straßenraum* ist das Angebot an Stellflächen mit 305 gegenüber 306 Stellflächen im Jahr 2000 gleich geblieben. Wegfallende Stellflächen aufgrund der Sanierungen von Erschließungsanlagen konnten durch die Einrichtung von 20 Stellflächen in der Mühlenstraße nach dem Jahr 2000 und der Schaffung von Stellflächen, wo es die Platzverhältnisse zuließen (z. B. Grepelstraße, Tiefetal), von der Anzahl aufgefangen werden.

Unter Berücksichtigung der konsequenten Sanierung der Erschließungsanlagen in den zurückliegenden Jahren kam es zu einem leichten Rückgang des Stellplatzangebotes. Durch die Unterbringung sämtlicher Verkehrsarten (Radfahrer, fließender Verkehr, ruhender Verkehr) fielen aufgrund der benötigten Nutzungsansprüche und des dafür begrenzt zur Verfügung stehenden Verkehrsraums einige Stellflächen gegenüber dem Zustand vor der Sanierung weg.

- II. Auf den *öffentlichen Parkplätzen* in und um die Altstadt blieb das Stellplatzangebot für Pkw mit 837 im Jahr 2000 auf insgesamt 839 Stellflächen im Jahr 2010 nahezu konstant.
- III. Das *Stellplatzangebot in öffentlichen Parkieranlagen* erhöhte sich in der Altstadt durch Neubauten wie die Tiefgarage des Landkreises mit 170 Stellflächen und das Parkhaus in der Baustraße/Flethstaaken mit 83 Stellflächen auf insgesamt 253 Stellflächen (+100,0%). Von den 83 Stellflächen steht ein Angebot von 27 Stellflächen der öffentlichen Nutzung zur Verfügung. Die verbleibenden 56 Stellflächen sind fest vermietet an Nachfragegruppen wie z.B. Beschäftigte oder Gäste des Hotel Altstadt. In der Tiefgarage des Landkreises bestanden im Jahr 2010 die Möglichkeiten einer öffentlichen Nutzung während der Öffnungszeiten, der Nutzung des Angebotes durch die Beschäftigten sowie für Dauerparker die Anmietung eines Stellplatz (Dauerparker II). Gegenwärtig erfolgt eine Neuregelung.

Das öffentliche **Stellplatzangebot** der Altstadt hat sich seit dem Jahr 2000 von 1.143 Stellflächen auf 1.397 Stellflächen (+22,2 %) für PKW erhöht. In dem Stellplatzangebot im Jahr 2010 sind die fest vermieteten Stellflächen im Parkhaus Baustraße/Flethstaken berücksichtigt, da es sich dabei lediglich um eine Form der Bewirtschaftung handelt. Bei näherer Betrachtung der Änderungen des öffentlichen **Stellplatzangebotes** bezogen auf die Bewirtschaftungsformen lassen sich folgende Tendenzen herausstellen:

1. Die Anzahl der mit Parkscheinautomaten bewirtschafteten Flächen ist von 255 Stellflächen im Jahr 2000 auf 216 Stellflächen im Jahr 2010 zurückgegangen. Hintergrund ist der leichte Rückgang des Stellplatzangebotes im Zusammenhang mit den Sanierungen von Erschließungsanlagen (z. B. Domstraße).
2. Mit Parkscheibe bewirtschaftete Stellplatzangebote sind von 341 Stellflächen im Jahr 2000 auf 318 Stellflächen im Jahr 2010 zurückgegangen.
3. Das Angebot von reinen Bewohnerstellflächen ist von 11 Stellflächen im Jahr 2000 auf 60 Stellflächen im Jahr 2010 angestiegen.
4. Die unbewirtschafteten Pkw-Stellplatzangebote sind von 436 im Jahr 2000 auf 552 im Jahr 2010 angestiegen. Diese Zunahme ist vor allem der Aussetzung der Bewirtschaftung mittels Parkscheibe auf dem Parkplatz An der Schanze zuzuordnen.

5. Mit den öffentlichen Stellplatzangeboten der Tiefgarage des Landkreises und des städtischen Parkhauses in der Baustraße erhöhte sich das Stellplatzangebot in Parkierungsanlagen um 253 Pkw-Stellflächen gegenüber dem Jahr 2000.

3.2.3 Überprüfung von Angebot und Nachfrage im Untersuchungsraum Altstadt seit dem Jahr 2000

Zur Ermittlung der gegenwärtigen **Stellplatznachfrage** wurden Stichprobenzählungen im Jahr 2009 durchgeführt. Die Ergebnisse werden den Erhebungen aus den zurückliegenden Jahren gegenübergestellt. In der Auswertung wird zwischen der *mittleren Auslastung* und der *Spitzenbelastung* in der **Stellplatznachfrage** des Stellplatzangebotes unterschieden.

Hinsichtlich der aktuellen **Stellplatznachfrage** wird zwischen den öffentlichen Parkplätzen um die Altstadt herum, dem öffentlichen Parkdeck im Parkhaus Baustraße und den öffentlichen Stellplatzangeboten in der Altstadt differenziert. Die mittlere Auslastung stützt sich auf die Stellplatznachfrage in der Zeit von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr.

Die aktuell ermittelte mittlere Auslastung des Stellplatzangebotes auf den Parkplätzen liegt zwischen 50 % auf dem Parkplatz „An der Schanze“ und 84 % auf dem Parkplatz „Zu den Wiesen“ (Tabelle 6). Zu den sehr gut angenommenen Parkplätzen zählen neben der Anlage „Zu den Wiesen“ der „Gleviner Platz“ (81 % mittlere Auslastung) und der Platz „An der Bleiche“ (76 % mittlere Auslastung). Im Vergleich dazu lag die mittlere Auslastung im Dezember 1999 zwar höher, was jedoch auch mit der Nähe zu den Weihnachtsfeiertagen begründet werden kann (Erhebungstag 16.12.1999).

Das obere Parkdeck im Parkhaus Baustraße war bei der letzten Erhebung im Mittel zu 30 % ausgelastet. In den Erhebungen im Jahr 2007 lag die mittlere Auslastung des Stellplatzangebotes bei 93 %. Die öffentlichen Stellplatzangebote innerhalb der Altstadt sind im Mittel zwischen 65 % in der Schnoienstraße und 93 % auf dem Parkplatz Klosterhof ausgelastet. Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass die Stellplatznachfrage auf das Angebot im öffentlichen Straßenraum hoch ist. Die freien Stellplatzkapazitäten sind nur gering, was auch für einen hohen Umschlag aufgrund der kurzen Höchstparkdauerregelungen spricht.

Tabelle 6: Stellplatznachfrage - mittlere Auslastung in der Zeit von 9.00 bis 18.00 Uhr im Vergleich

	<u>mittlere Auslastung in der Zeit von 9.00 – 18.00 Uhr</u>								
	Anzahl			Anzahl			Anzahl		
	Stellplätze	gezählt	Prozent	Stellplätze	gezählt	Prozent	Stellplätze	gezählt	Prozent
öffentliche Parkplätze an der Peripherie der Altstadt									
Gleviner Platz	194	195 Pkw	100 %	160	122 Pkw	76 %	160	130 Pkw	81 %
An der Schanze	175	87 Pkw	50 %	200	120 Pkw	60 %	200	101 Pkw	50 %
Mühlentor	138	114 Pkw	83 %	138	72 Pkw	52 %	138	77 Pkw	56 %
An der Bleiche	100	66 Pkw	66 %				80	61 Pkw	76 %
Zu den Wiesen							49	41 Pkw	84 %
Paradiesweg							80	50 Pkw	63 %
öffentliches Parkhaus in der Altstadt									
Baustraße				27	25 Pkw	93 %	27	8 Pkw	30 %
öffentliches Stellplatzangebot in der Altstadt									
Parkplatz Klosterhof							15	14 Pkw	93 %
Am Wall							33	22 Pkw	67 %
Neue+Kleine Wallstraße	87	69 Pkw	79 %				87	67 Pkw	77 %
Hageböcker Straße							13	11 Pkw	85 %
Markt							16	13 Pkw	87 %
Domstraße							11	10 Pkw	91 %
Grüner Winkel							18	16 Pkw	89 %
Post							10	8 Pkw	80 %
Schnoienstraße							26	17 Pkw	65 %

Ein Vergleich mit den ermittelten Spitzenbelastungen (Tabelle 7) zeigt, dass die Stellplatznachfrage über die gesamte Bewirtschaftungszeit hoch ist. Die Auslastung während der Spitzenbelastung unterscheidet sich nur geringfügig von der mittleren Auslastung.

Auf dem Parkplatz Klosterhof, in der Domstraße und an der Post sind die Angebote erschöpft. In anderen Straßen sind zum Teil noch 1 bis 2 Stellflächen frei. Das spricht dafür, dass das öffentliche Stellplatzangebot im Straßenraum sehr gut angenommen wird.

Auf den Parkplätzen sieht es zu den Spitzennachfragezeiten ähnlich aus. Der Gleviner Platz ist zu 100 % ausgelastet. Auf den Parkplätzen „An der Bleiche“ und „Zu den Wiesen“ gehen die Angebote an freien Stellflächen auf Null. Die Angebote am „Mühlentor“ sind mit 69 % und „An der Schanze“ mit 79% in der Spitzenbelastung ebenso gut ausgelastet.

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass das Stellplatzangebot innerhalb der Altstadt noch eine Nachfrage von 24 % im Mittel aufnehmen kann. Auf den Parkplätzen um die Altstadt stehen noch 34 % der Stellplatzangebotes für die Nachfrage im ruhenden Verkehr zur Verfügung.

Unter Berücksichtigung der mittleren Auslastung entspricht das noch zur Verfügung stehende Angebot 290 Stellflächen (Grundlage: Tabelle 6). Darin sind das öffentlich nutzbare Parkdeck des Parkhauses in der Baustraße und die Tiefgarage des Landkreises nicht berücksichtigt.

Zu Zeiten der Spitzennachfrage ist das Stellplatzangebot auf den Parkplätzen um die Altstadt zu 83 % ausgelastet (Grundlage: Tabelle 7). Da die Erhebungen eine zeitgleiche Erfassung sämtlicher Angebote personell nicht zuließ, lässt sich abschließend nicht genau benennen wie groß die Anzahl des freien Stellplatzangebots war. Die Zahl wird auf der Grundlage der Erhebungen auf zwischen 100 bis 120 Stellflächen auf den Parkplätzen um die Altstadt geschätzt.

Die Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum unmittelbar in der Altstadt lag bei 90 % zum Zeitpunkt der Spitzennachfrage. Ohne die Angebote des Parkdecks in der Baustraße standen somit auf den erhobenen Stellflächen noch 22 Plätze für die Stellplatznachfrage zur Verfügung. Auch hier bleibt anzumerken, dass es sich nicht um eine zeitgleiche Erfassung sämtlicher Angebote innerhalb der Altstadt handelte.

Tabelle 7: Stellplatznachfrage – ermittelte Spitzenbelastungen im Vergleich

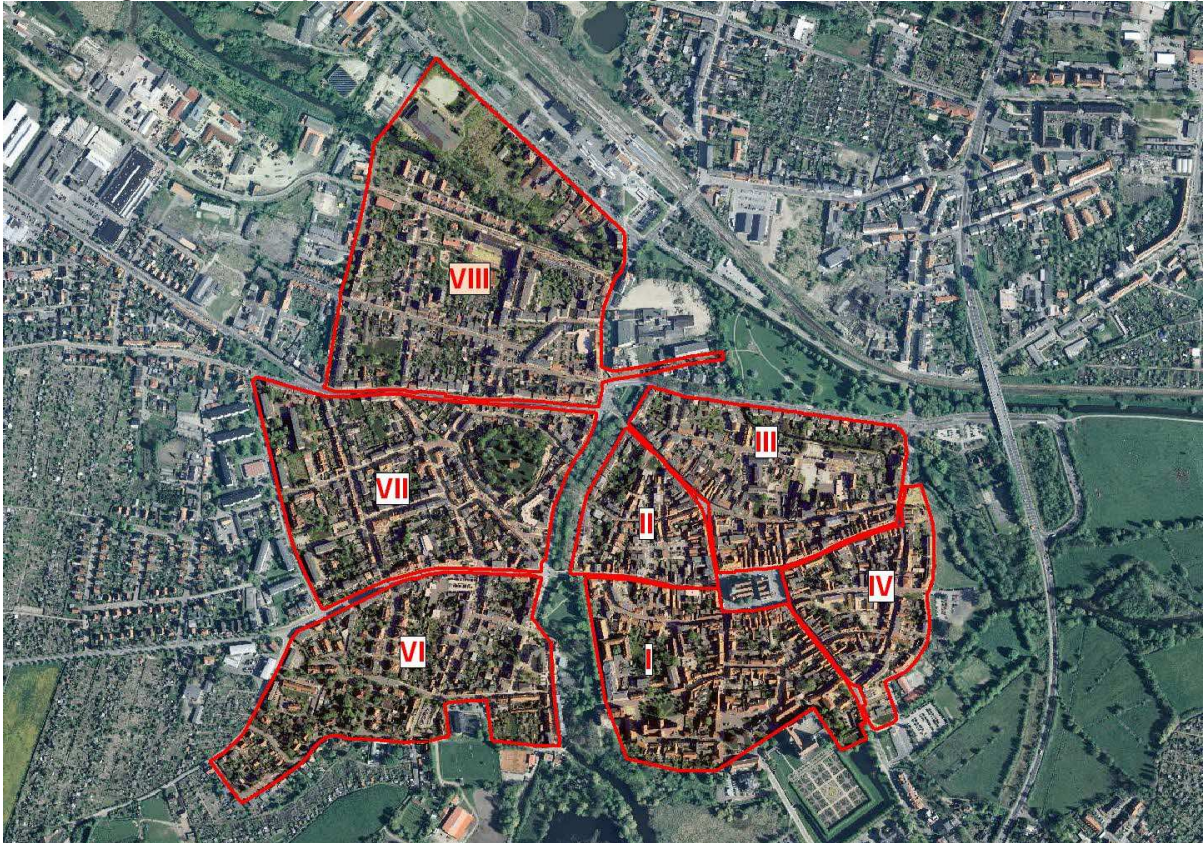
	<u>Ermittelte Spitzenbelastungen</u>								
	Anzahl			Anzahl			Anzahl		
	Stellplätze	gezählt	Prozent	Stellplätze	gezählt	Prozent	Stellplätze	gezählt	Prozent
öffentliche Parkplätze an der Peripherie der Altstadt									
Gleviner Platz	194	227 Pkw	117 %	160	157 Pkw	98 %	160	162 Pkw	101 %
An der Schanze	175	102 Pkw	58 %	200	158 Pkw	79 %	200	158 Pkw	79 %
Mühlentor	138	135 Pkw	98 %	138	89 Pkw	65 %	138	95 Pkw	69 %
An der Bleiche	100	94 Pkw	94 %				80	72 Pkw	90 %
Zu den Wiesen							49	43 Pkw	88 %
Paradiesweg							80	60 Pkw	75 %
öffentliches Parkhaus in der Altstadt									
Baustraße				27	26 Pkw	96 %	27	14Pkw	52 %
öffentliches Stellplatzangebot in der Altstadt									
Parkplatz Klosterhof							15	15 Pkw	100 %
Am Wall							33	30 Pkw	91 %
Neue+Kleine Wallstraße	87	84 Pkw	97 %				87	77 Pkw	89 %
Hageböcker Straße							13	11 Pkw	85 %
Markt							16	14 Pkw	88 %
Domstraße							11	11 Pkw	100 %
Grüner Winkel							18	17 Pkw	94 %
Post							10	10 Pkw	100 %
Schnoienstraße							26	20 Pkw	77 %

3.2.4 Veränderung der Stellplatznachfrage nach Einführung des Bewohnerparkens im Untersuchungsraum Altstadt seit dem Jahr 2000

Die Einführung des Bewohnerparkens in der Altstadt hatte im Zusammenhang mit der Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes „Innenstadt“ die oberste Priorität. Bewohner benötigen Langzeitstellplätze in angemessener Reichweite zum Wohnquartier, welche ihnen bis zur Umsetzung des Bewohnerparkens während der Bewirtschaftungszeit nicht zur Verfügung standen. Mit der Einführung des Bewohnerparkens galt es, den Wohnstandort Altstadt zu stärken, da nicht jedes Wohnhaus über private Stellplatzangebote verfügt. Die Altstadt wurde dazu in insgesamt 4 Bewohnerparkzonen (I bis IV) eingeteilt. Aufgrund der Verdrängung von Nutzergruppen, insbesondere Pendler, aus der Altstadt in die angrenzenden Wohnquartiere wurde der Untersuchungsraum erweitert.

Es wurden 5 weitere Bewohnerparkzonen (V bis IX) eingerichtet, in welchen aufgrund der Stellplatznachfrage und der konkurrierenden Nachfragegruppen in insgesamt 3 Zonen (VI bis VII) die Bewohnerparkregelung eingeführt wurde. In den beiden weiteren Zonen (V, IX) konnte nach erfolgter Prüfung darauf verzichtet werden, da das Angebot die Nachfrage der Bewohner deckt und andere Nachfragegruppen den Druck in den beiden Zonen nicht erhöhten.

Abbildung 2: Bewohnerparkzonen im Untersuchungsraum (Quelle: Luftbild Barlachstadt Güstrow)



Die Nachfrage im Jahr 2010 in den Bewohnerparkzonen I bis IV der Altstadt lag bei 277 Bewohnerparkkarten. Im Jahr 2009 lag diese bei 276 Bewohnerparkkarten. Eine starke Zunahme war in den zurückliegenden Jahren nicht zu verzeichnen.

In den Zonen VI bis VIII wurden im Jahr 2010 203 Bewohnerparkkarten gegenüber 207 Bewohnerparkkarten im Jahr 2009 ausgegeben. Das Bewohnerparken wurde in der Altstadt (Zonen I bis IV) in den Jahren 2002/2003 und in der Schweriner Vorstadt (Zonen VI bis VIII) im Jahr 2004 umgesetzt. Anhand der ausgegebenen Bewohnerparkausweise durch das Ordnungsamt lässt sich die Entwicklung in den zurückliegenden Jahren für die einzelnen Zonen nachvollziehen.

Tabelle 8: jährlich ausgegebene Bewohnerparkausweise in der Altstadt

Bewohnerparken in der Altstadt				
	Zone I	Zone II	Zone III	Zone IV
Jahr	Öffentliche Stellplatzangebote für Bewohner während der Bewirtschaftungszeit im Jahr 2010			
	78	77	81	63
	Anzahl ausgegebene Bewohnerparkausweise			
2002 (Apr. 02)	14			
2003	105	63	54	44
2004	89	54	46	27
2005	101	65	33	30
2006	107	62	52	33
2007	110	69	55	42
2008	98	56	49	47
2009	104	66	55	51
2010	105	74	51	47

Bei der Auswertung nach den ausgegebenen Bewohnerparkausweisen ist zu beachten, dass die Ausweise vom Ausgabetag jeweils ein Jahr gültig sind.

In der Altstadt stehen aktuell während der Bewirtschaftungszeit von 9:00 bis 18:00 Uhr in vier Zonen insgesamt 283 Stellflächen im öffentlichen Straßenraum für das Bewohnerparken zur Verfügung. Die Anzahl der ausgegebenen Bewohnerparkausweise beträgt 277. Außerhalb der Bewirtschaftungszeit erhöht sich das Stellplatzangebot noch um die Anzahl der Flächen, auf denen das Parken während dieser Zeit für Bewohner ausgeschlossen ist. Aktuell ist die Nachfrage nach Bewohnerstellplätzen in den Zonen II bis IV der Altstadt nicht höher als das Angebot.

In der Zone I steht der Nachfrage von 105 Pkw ein Angebot von 78 Stellflächen in der Bewirtschaftungszeit von 9:00 bis 18:00 Uhr gegenüber. Das entspricht einer Nachfrage, welche um 34,6 % höher ist als die für das Bewohnerparken ausgewiesenen Stellflächen. Da an Werktagen innerhalb der Bewirtschaftungszeit die Nachfrage von 100 % nicht erreicht wird, ist es bisher nicht zu Problemen gekommen. Es wurde jedoch festgestellt, dass es einen stetigen Rückgang des Stellplatzangebotes im Zusammenhang mit voranschreitenden Sanierungen der Erschließungsanlagen gibt. Dies hat in der Zone I zu einem Missverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage geführt. Die Verwaltung hat durch Ausweisung von kleineren Stellplatzangeboten nach der Sanierung für ausschließliches Bewohnerparken wie z.B. in der Burgstraße entsprechend gegengesteuert. Der Nachfrage soll auch in den kommenden Jahren durch entsprechende Angebote Rechnung getragen werden.

In den Bewohnerparkzonen VI bis VIII ist das Stellplatzangebot zur Befriedigung der Nachfrage im Bewohnerparken ausreichend vorhanden. In der Zone VI werden aktuell durch die Bewohner 55 %, in der Zone VII 32 % und in der Zone VIII 60 % des zur Verfügung stehenden Stellplatzangebotes maximal in Anspruch genommen. Das Stellplatzangebot darüber hinaus steht den Nachfragegruppen Besucher, Gäste, Kunden, Dienstleister und Lieferanten zur Verfügung. Damit gibt es aktuell eine ausgewogenen Bilanz auch in den stadtkernnahen Bereichen.

Tabelle 9: jährlich ausgegebene Bewohnerparkausweise in den Zonen VI bis VIII

Bewohnerparken in der Schweriner Vorstadt			
	Zone VI	Zone VII	Zone VIII
Jahr	Öffentliche Stellplatzangebote für Bewohner		
	148	90	154
	Anzahl ausgegebene Bewohnerparkausweise		
2004	101	57	97
2005	78	25	74
2006	75	31	78
2007	75	34	82
2008	71	38	75
2009	77	36	94
2010	82	29	92

3.2.5 Entwicklung der Einnahmesituation bei den Parkscheinautomaten im Untersuchungsraum der Altstadt seit dem Jahr 2000

Im Untersuchungsraum Altstadt sind 2010 in folgenden Straßen und auf Parkplätzen Parkscheinautomaten vorhanden:

<u>Straßen/Plätze</u>	<u>Anzahl Parkscheinautomaten</u>	<u>Anzahl Stellflächen</u>
• Am Wall	2 Parkscheinautomaten	33
• Burgstraße ²	1 Parkscheinautomat	12
• Domstraße	1 Parkscheinautomat	11
• Franz-Parr-Platz	2 Parkscheinautomaten	24
• Grüner Winkel	1 Parkscheinautomat	18
• Hollstraße	1 Parkscheinautomat	16
• Klosterhof	1 Parkscheinautomat	23
• Neue & Kleine Wallstraße	3 Parkscheinautomaten	87
• Post/Pferdemarkt	1 Parkscheinautomat	10

Mit der Sanierung der Burgstraße im Jahr 2010 ist der Parkscheinautomat aufgrund der notwendigen Reduzierung des Stellplatzangebotes zurückgebaut worden. Das verbleibende Stellplatzangebot von 4 Stellflächen wurde dem Bewohnerparken zugeordnet. Im laufenden Kalenderjahr 2011 wurden erstmalig 3 neue Parkscheinautomaten aufgestellt. Auf diese wird in der Folge noch eingegangen. Die nachfolgende Auswertung bezieht sich auf die Jahre 2000 bis 2010 (siehe Diagramm 1).

Im Jahr 2000 wurden insgesamt 130.829,63 € durch die Parkscheinautomaten an Gebühren eingenommen. Im Jahr 2010 betragen die Einnahmen 68.367,12 €. Der stärkste Rückgang war vom Jahr 2001 zum Jahr 2002 mit fast 65 % zu verzeichnen. Die Ursachen für den starken Rückgang lagen in dem Jahr der Umstellung der DM auf den Euro begründet, da durch den späten Haushalt und die Kapazitäten der Firma Dambach diese nicht gleich mit Jahresbeginn erfolgen konnte. Durch die niedrigeren Gebühren nach der Euroumstellung gingen die Einnahmen ebenfalls zurück. Bei näherer Betrachtung der mittleren jährlichen Einnahmen pro Stellplatz (siehe Diagramm 2) wird deutlich, dass seit dem Jahr 2005 die Einnahmen über 300,00 € gelegen haben. Der Mittelwert der letzten 5 Jahre beträgt 337,00 €/Stellplatz. Im Betrachtungszeitraum von 11 Jahren wurden pro Stellplatz im Mittel 339,92 € eingenommen.

² Mit dem Abschluss der Sanierung im Jahr 2010 wird das Stellplatzangebot nicht mehr über Parkscheinautomat bewirtschaftet, sondern steht ausschließlich dem Bewohnerparken zur Verfügung.

Jahreseinnahmen der Parkscheinautomaten im Untersuchungsraum Altstadt

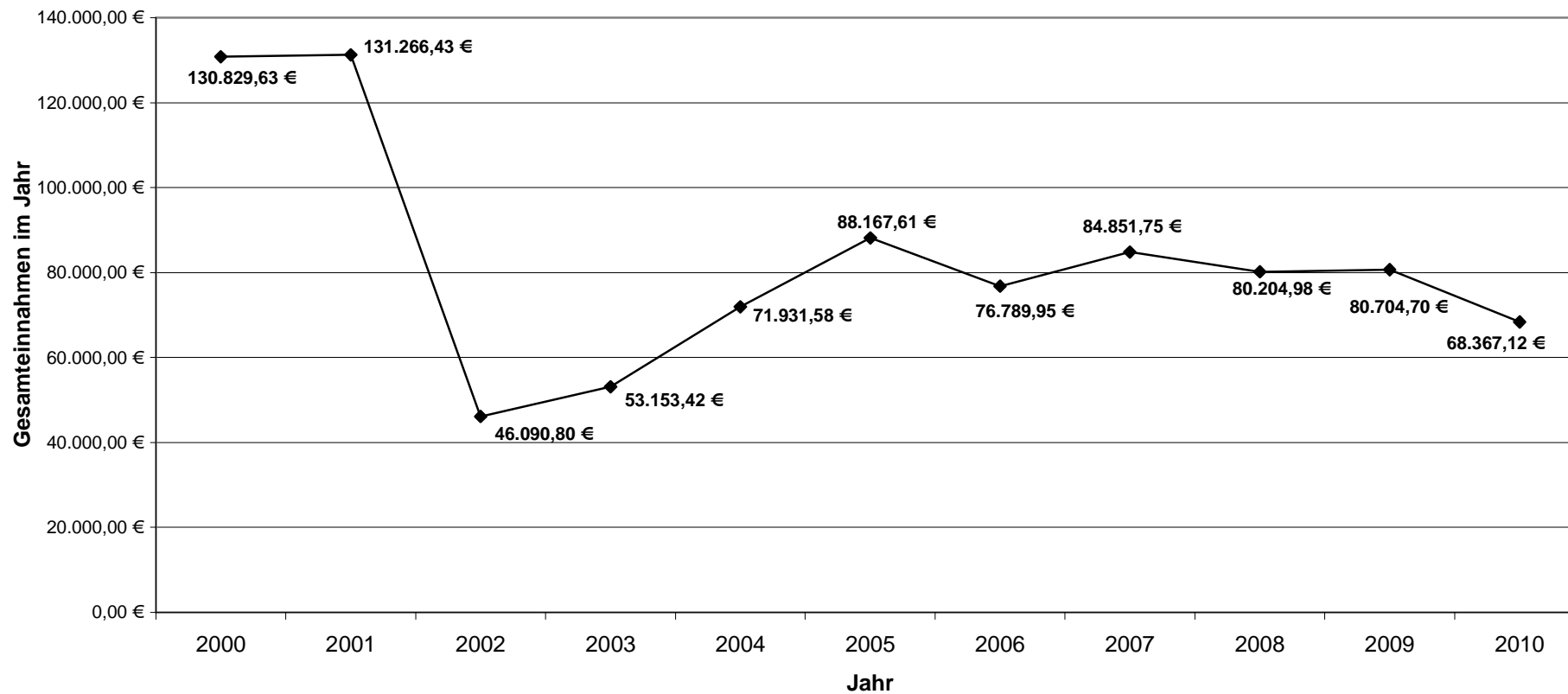


Diagramm 1: Entwicklung der Jahreseinnahmen aus den Parkscheinautomaten im öffentlichen Straßenraum der Altstadt vom Jahr 2000 bis 2010 (Quelle: Barlachstadt Güstrow)

Entwicklung der Einnahmen pro Stellplatz im Untersuchungsraum Altstadt

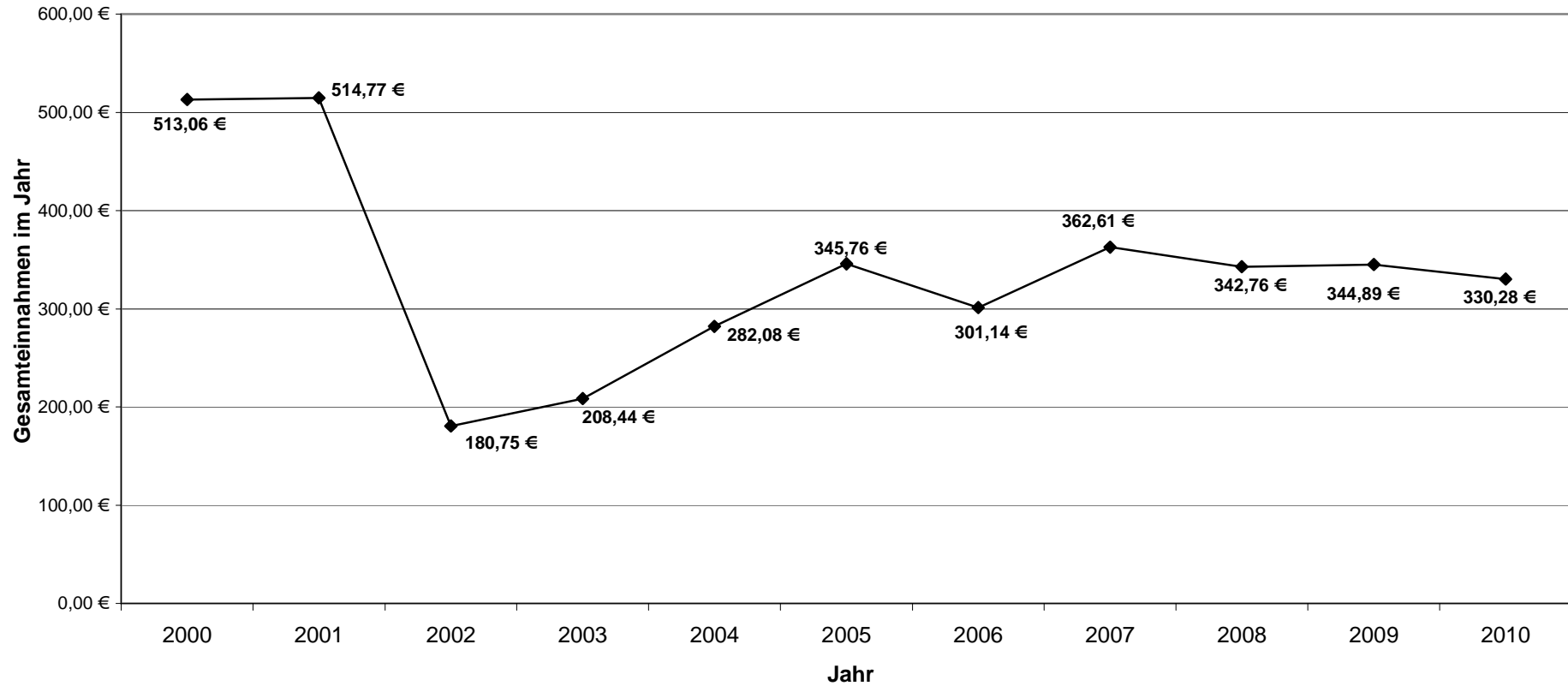


Diagramm 2: Entwicklung der Einnahmen pro Stellplatz in der Altstadt vom Jahr 2000 bis 2010
(Quelle: Barlachstadt Güstrow)

Das Parkraumbewirtschaftungskonzept sah die Einführung einer flächendeckende Bewirtschaftung des öffentlichen Stellplatzangebotes vor. Diese wurde zunächst für das Stellplatzangebot unmittelbar in der Altstadt vorbereitet. Zusätzlich zu den zuvor aufgeführten Standorten sollten in nachfolgenden Straßen Parkscheinautomaten aufgestellt werden:

Straßen/Plätze	Anzahl Parkscheinautomaten	Anzahl Stellflächen ³
• Gleviner Straße	1 Parkscheinautomat	12
• Mühlenstraße	2 Parkscheinautomaten	20
• Markt/Fürstenhof	2 Parkscheinautomaten	15
• Hageböcker Straße	1 Parkscheinautomat	9

In den Jahren 2007 und 2008 erfolgte die Ausschreibung der Barlachstadt über die Lieferung, Montage und Bewirtschaftung von 21 Parkscheinautomaten. Vier Varianten wurden bei der Ausschreibung zur Bezahlung der Parkgebühr alternativ ausgeschrieben:

- Münze mit Wechselfunktion
- Münze und Geldkarte
- Münze und GüstrowCard
- Münze, Geldkarte und GüstrowCard

Ein Zuschlag konnte keinem Bieter erteilt werden, da keiner die ausgeschriebenen Leistungen anbot. Die 2. Ausschreibung beinhaltete neben den Parkscheinautomaten auch die Bewirtschaftung des Parkhauses. In der 2. Ausschreibung gaben lediglich 2 von 7 Bewerbern ein Angebot ab. Auch die 2. Ausschreibung musste nach Auswertung der Ergebnisse aufgehoben werden, so dass der Stand der Umsetzung der flächendeckenden Einführung kostenpflichtiger Bewirtschaftung des öffentlichen Stellplatzangebotes dem des Status-quo aus dem Jahr 2000 entspricht und die o.g. Standorte mit insgesamt 56 Stellflächen nach wie vor nicht über PSA bewirtschaftet werden.

Für das Haushaltsjahr 2011 wurden die Kosten für die Anschaffung von 3 neuen Parkscheinautomaten eingestellt. Gegenüber den zuletzt durchgeführten Ausschreibungen, welche beide aufgehoben werden mussten, beschränkte sich die neue Ausschreibung auf die Funktionen

- ⇒ Münzautomat ohne Wechselfunktion
- ⇒ Nutzung der Güstrow-Card
- ⇒ Energieversorgung über Solarbetrieb

Im Ergebnis der Ausschreibung konnte einem Bieter der Zuschlag erteilt werden.

³ Stand 2010

Von den angeschafften Parkscheinautomaten wurden zwei in der Mühlenstraße und einer in der Neuen Wallstraße aufgestellt. In der Neuen Wallstraße ersetzt der neue Automat ein älteres Modell, welches noch funktionstüchtig an der Pfarrkirche platziert wurde. Mit dem Austausch des Parkscheinautomaten in der Neuen Wallstraße wurde ein Automat der neuen Generation, welcher die Möglichkeit des Einsatzes der Güstrow-Card bietet, an einem Standort mit hohem Stellplatzangebot und Umschlag aufgestellt. Dies ermöglicht zu den zwei weiteren Parkscheinautomaten in der Neuen Wallstraße einen direkten Vergleich des Einsatzes von Bargeld und Güstrow-Card.

Mit den Parkscheinautomaten in der Mühlenstraße und an der Pfarrkirche wird die Umsetzung des Beschlusses zum Parkraumbewirtschaftungskonzept (*Beschluss Nr. III/0379/00 „Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs“*), die entgeltliche Bewirtschaftung schrittweise auf das gesamte Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum der Altstadt auszuweiten, weiterverfolgt.

In der Mühlenstraße können 20 Cent für 30 Minuten und 50 Cent für 60 Minuten eingeworfen werden. Die 60 Minuten entsprechen der Höchstparkdauer und sollen einen hohen Umschlag auf den 20 Stellflächen innerhalb der Bewirtschaftungszeit von 9:00 bis 18:00 Uhr möglich machen. In der Neuen Wallstraße liegt abweichend von der Mühlenstraße die Höchstparkdauer bei 120 Minuten, wofür 1 € zu entrichten ist. Bei der Verwendung der Güstrow-Card entsprechen 4 Bonuspunkte einem Gegenwert von 1 Cent, so dass z.B. für 30 Minuten 80 Bonuspunkte fällig werden.

Die Güstrow-Card wurde für die nachfolgenden Abrechnungszeiträume wie folgt verwendet:

Abrechnungszeitraum	Punkte	Einnahme Gesamt	PSA – Neue Wallstraße	PSA – Mühlen- straße
01.05.-31.05.2011	3.720	9,30 €	5,90 €	3,40 €
01.06.-30.06.2011	5.980	14,95 €	10,30 €	4,65 €
01.07.-31.07.2011	3.840	9,60 €	5,95 €	3,65 €
01.08.-31.08.2011	5.940	14,85 €	11,10 €	3,75 €
01.09.-30.09.2011	4.820	12,05 €	8,35 €	3,70 €

Aus diesen Daten lässt sich eine Zunahme bei der Verwendung der Güstrow-Card vor Beginn der Urlaubszeit erkennen, jedoch ist der Abrechnungszeitraum insgesamt noch zu kurz, um allgemeine Rückschlüsse aus dem Angebot der Nutzung der Güstrow-Card ziehen zu können.

Aus der Gegenüberstellung der Einnahmesituation bei der Bezahlung mit Münzen oder Güstrow-Card lässt sich kein unmittelbaren Zusammenhang zwischen der Zunahme des Einsatzes der Güstrow-Card und dem Rückgang der Einnahmen mit Münzen erkennen.

So ist im Monat August eine deutliche Zunahme bei der Verwendung der Güstrow-Card als auch der Bargeldeinnahme festzustellen.

Abrechnungszeitraum	PSA – Neue Wallstraße	PSA – Mühlen- straße
01.05.-31.05.2011	2.058,90 €	928,20 €
01.06.-30.06.2011	2.043,20 €	846,80 €
01.07.-31.07.2011	2.006,75 €	734,60 €
01.08.-31.08.2011	2.195,75 €	684,35 €
01.09.-30.09.2011	1.829,35 €	871,15 €

Grundsätzlich geht die Verwaltung davon aus, dass sich mit dem zusätzlichen Angebot der Begleichung der Parkgebühr mittels Güstrow-Card die Akzeptanz der Parkscheinautomaten erhöht.

3.2.6 Behindertenparkplätze für die Bewohner und den barrierefreien Tourismus

Auf der Grundlage der DIN 18024-2 Pkw-Stellplatz müssen 1% der Pkw-Stellplätze, mindestens jedoch 2 Stellplätze pro Parkplatz nach DIN 18025-1 gestaltet sein. Da Menschen mit einer Gehbehinderung meist mehr Platz zum Ein- und Aussteigen benötigen, sind diese Stellflächen zudem fast immer deutlich breiter als üblich. Nach der DIN 18025-1 müssen für den Pkw zusätzlich zur Fläche des Fahrzeuges ein Bewegungsraum mit 150 cm Tiefe entlang der Pkw-Längsseite zur Verfügung stehen.

Für Menschen mit Behinderungen stehen in der Altstadt und auf den Parkplätzen an der Peripherie extra gekennzeichnete Stellflächen zur Verfügung. Auf den größeren Parkplätzen befinden sich die Behindertenstellflächen direkt im Bereich der Zufahrt und können somit schnell gefunden werden. Um auf einem Behindertenparkplatz parken zu dürfen, benötigt man einen speziellen blauen Parkausweis. Diese Genehmigung erhält grundsätzlich nur, wer im Schwerbehindertenausweis das Zeichen aG (außergewöhnlich Gehbehindert) oder BI (Blind) vermerkt hat.



Die Parkflächen für mobilitätseingeschränkte Personen in und um die Altstadt befinden sich an folgenden Standorten:

- | | |
|----------------------------|----------------|
| - Parkplatz Am Wall | 1 Stellfläche |
| - Parkplatz Baustraße 33 | 2 Stellflächen |
| - Parkplatz Gleviner Platz | 4 Stellflächen |

- Parkplatz An der Schanze	3 Stellflächen
- Klosterhof 1 (Finanzamt)	2 Stellflächen
- Franz-Parr-Platz 10 (Touristen-Info)	2 Stellflächen
- Markt (Pfarrkirche)	2 Stellflächen
- Mühlenstraße 46-47	1 Stellfläche
- Neue Wallstraße / Pferdemarkt 20	1 Stellfläche
- Neue Wallstraße 2	2 Stellflächen
- Neue Wallstraße 6	1 Stellfläche
- Neue Wallstraße 9	1 Stellfläche
- Neue Wallstraße 12/13	1 Stellfläche
- Neue Wallstraße 14	1 Stellfläche
- Pferdemarkt 56 (Post)	1 Stellfläche
- Hageböcker Straße 109 c	1 Stellfläche
- Hollstraße 19	2 Stellflächen

Damit sind in und um die Altstadt insgesamt 28 Stellflächen als Behindertenstellflächen ausgewiesen. Bei einem Gesamtangebot öffentlicher Stellflächen von 1.397 in und um die Altstadt entspricht das einem Anteil von 2,0 %, der deutlich oberhalb der 1 % Regelung (14 Stellflächen) nach DIN 18024-2 Pkw-Stellplatz liegt. Wie in der Vergangenheit werden bei entsprechendem Bedarf sowohl personenbezogene als auch öffentliche Behindertenstellplätze zusätzlich eingerichtet und ausgewiesen. Aktuell gehörte der Behindertenstellplatz in der Hageböcker Straße dazu, welcher auf Antrag des Sanitätshauses Beerbaum neu eingerichtet wurde.

3.2.7 Überprüfung des Stellplatzangebots privater Anlagen und seine Nutzung

Das Angebot an privaten Stellplätzen in der Altstadt ist für die Deckung der Parkraumnachfrage ebenfalls von großer Bedeutung. Dieses Angebot steht schwerpunktmäßig den Bewohnern, Gewerbetreibenden und Beschäftigten (Pendlern) zur Verfügung.

Unter Berücksichtigung der Stellplatzanlagen mit einer Größe ab 5 Stellflächen aufwärts beträgt das Angebot insgesamt 965 Stellflächen. Über die größte Anlage verfügt das Finanzamt mit 50 Plätzen. Diese stehen überwiegend den Beschäftigten und nur ein geringer Anteil der öffentlichen Nutzung zur Verfügung. Die öffentliche Nutzung privater Stellplatzangebote beschränkt sich weitestgehend auf die öffentliche Funktion des jeweiligen Hauses (z.B. Amtsgericht, Seniorenresidenz). In der Tabelle 10 sind die größten privaten Stellplatzanlagen aufgeführt.

Tabelle 10: private Stellplatzanlagen (≥20 Stellflächen), Anzahl und Nachfragegruppen

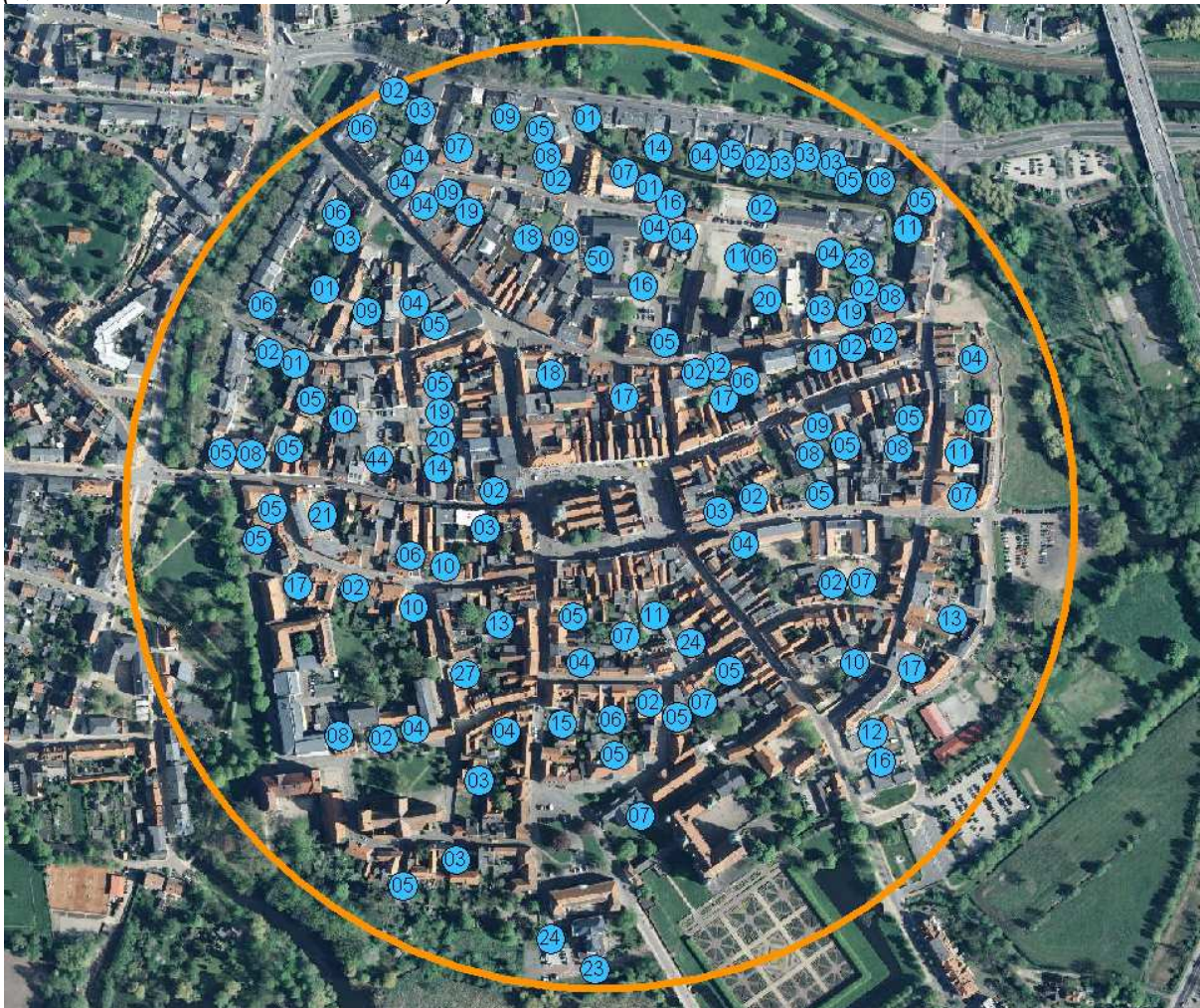
Altstadt		Anzahl	Nachfragegruppen
<u>bedeutende private Stellplatzanlagen im Untersuchungsraum der Altstadt</u>			
Finanzamt, Klosterhof 1	PKW	50 Stellplätze	Beschäftigte, Besucher
Schlossberg 1	PKW	23 Stellplätze	Beschäftigte, Besucher
Baustraße 9-10	PKW	20 Stellplätze	Hotelstellplätze Altstadt hotel
Am Berge 4-5a	PKW	28 Stellplätze	Beschäftigte, Besucher, Bewohner
Hageböcker Straße 108	PKW	44 Stellplätze	Hotelstellplätze Stadt Güstrow
Grüner Winkel 21-26	PKW	21 Stellplätze	WGG Mieterstellplätze
Burgstraße 19/20	PKW	24 Stellplätze	WGG Beschäftigte und Mietstellplätze
Schulstraße 6	PKW	27 Stellplätze	Beschäftigte und Besucher
Parkdeck Amtsgericht	PKW	24 Stellplätze	Beschäftigte

Unter Berücksichtigung aller privaten Parkplätze wurden in der Altstadt insgesamt 1.083 Stellflächen gezählt. In der Abbildung 3 sind die Anzahl der privaten Stellplätze im Radius von 400 m lagemäßig dargestellt.

Da nicht alle Angebote zugänglich waren, liegt die tatsächliche Zahl noch darüber. Ohne die privaten Parkplätze würde sich der Druck auf das öffentliche Stellplatzangebot enorm erhöhen. Neben der Schaffung von Stellflächen entsprechend der Möglichkeiten auf den zur Verfügung stehenden Grundstücken, erfolgte für die gewerblich genutzten Häuser der Bau der Stellplätze aufgrund des erforderlichen Stellplatznachweises gemäß Landesbauordnung. Seit 27.04.2006 ist mit der Novellierung der Landesbauordnung rechtlich ein Stellplatznachweis von Seiten der privaten Vorhabenträger nicht mehr erforderlich. Die Gemeinden haben auf der Grundlage des § 86 (4) der Landesbauordnung jedoch die Möglichkeit, durch eine Satzung örtliche Bauvorschriften zur Schaffung notwendiger Stellplätze auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück zu erlassen, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert wird. In der Barlachstadt wird von der Möglichkeit einer Stellplatzsatzung kein Gebrauch gemacht.

Insgesamt sind die Möglichkeiten zur Schaffung privater Parkplätze zum überwiegenden Teil ausgeschöpft. Im Zuge der Sanierung bzw. dem Neubau von Objekten ist davon auszugehen, dass auch in den nächsten Jahren private Stellplätze erforderlich sind, ihr Bau jedoch nicht gefordert werden kann. Mit dem Bau von Stellplätzen kann der Eigentümer jedoch unmittelbar Einfluss auf die Vermietbarkeit von Wohnungen oder Geschäftsräumen nehmen.

Abbildung 3: Lage und Anzahl privater Stellplätze in der Altstadt (Radius von 400 m)
(Quelle: Luftbild Barlachstadt Güstrow)



3.3 Konfliktanalyse und Handlungsbedarf in Auswertung des Umsetzungsstands der „Konzeption zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs“

Im Bereich der Güstrower Altstadt existieren bereits umfangreiche und nahezu flächendeckende Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen, die sowohl die Parkraumnachfrage der Bewohner abdecken, als auch für Geschäftskunden zielnahe Parkmöglichkeiten bieten. So wurden entsprechend dem beschlossenen Konzept folgende Inhalte **umgesetzt**:

- 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. I-II/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. III/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 (siehe Punkt 2.2.4).

4 Prognose des Parkraumbedarfs

In den kommenden Jahren wird sich die Nachfrage nach Stellflächen weiter verändern. Beispielhaft sind die Auswirkungen der Kreisgebietsreform zu nennen, welche sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht konkret quantifizieren lassen. Als erste Konsequenz daraus, wird aktuell die Nutzung des Stellplatzangebotes in der Tiefgarage neu geregelt.

Die Prognose des Parkraumbedarfs wird häufig ausschließlich aus der Analyse der aktuellen Parkraumnachfrage abgeleitet. Die erhobenen Daten ermöglichen aber nicht die Berücksichtigung von Nutzungsänderungen, Änderungen des Verkehrsangebots oder des Verkehrsverhaltens.

Grundsätzlich kann die Erhebung des derzeitigen Parkverhaltens aber zur Eichung einer Bedarfsberechnung unter aktuellen Bedingungen herangezogen werden. Der Parkraumbedarf soll modellhaft über das „integrierte Verfahren“ mit den Hauptnachfragegruppen Einwohner, Beschäftigte und Kunden berechnet werden. Die Grundlage für die Modellrechnung liefern die Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR 05. Die Altstadt entspricht danach dem Gebietstyp der *Stadtkerngebiete in Mittelzentren*. Die Einwohner, die Beschäftigten und die für die Kunden vorhandenen Verkaufsflächen im Untersuchungsgebiet bilden die maßgebende Datengrundlage für die Prognose des Parkraumbedarfs.

Als Prognosejahre werden mit einem kurzfristigen Ansatz das Jahr 2015 und mittelfristig das Jahr 2020 herangezogen. Hintergrund des kurzfristigen Ansatzes 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 erforderliche Schritte erreicht werden.

Tabelle 11: Spezifisches Tageszielverkehrsaufkommen (Quelle: EAR 05)

Gebietstyp	Nachfragegruppe	Spezifisches Tageszielverkehrsaufkommen
Stadtkerngebiet in Mittelzentren	Einwohner	0,52 Kfz-Fahrten / (Einwohner • Tag)
	Beschäftigte	0,70 Kfz-Fahrten / (Beschäftigter • Tag)
	Kunden	0,21 Kfz-Fahrten / (m ² Verkaufsfläche • Tag)

Daten für die Prognosejahre 2015 und 2020 liegen für die Nachfragegruppen des Stadtkerngebietes im Mittelzentrum der Barlachstadt für die Einwohner und die m²-Verkaufsfläche vor. Die Quellen dieser Angaben sind die „Rahmenplanfortschreibung und das Integrierte Handlungskonzept für die Altstadt“ sowie das Einzelhandelskonzept.

Die **Einwohnerzahlen** berücksichtigen die Einwohner mit Hauptwohnsitz, einschließlich der Heimbewohner. Die Prognosezahlen für 2015 und 2020 basieren auf die Bevölkerungsprognose für die Altstadt (*Querverweis: Kap. 5.1.2 der Rahmenplanfortschreibung*).

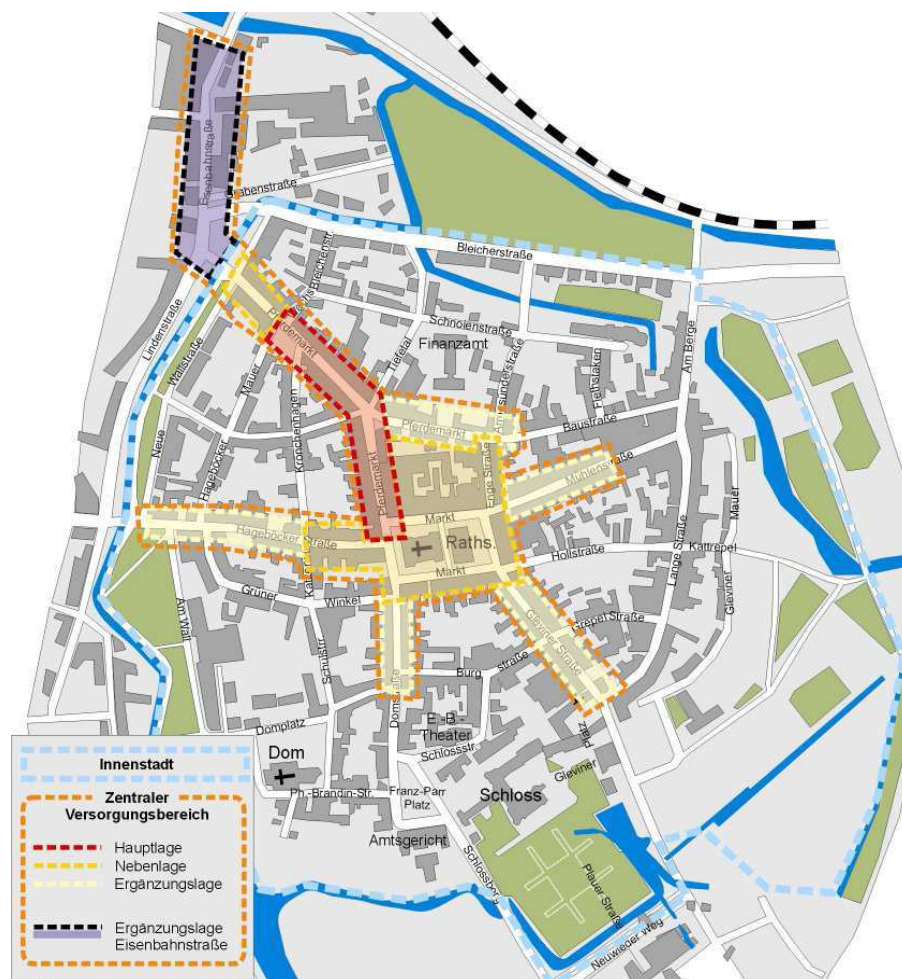
Die **Verkaufsfläche** wurde im Einzelhandelskonzept (*Querverweis: Tabelle 24, Seite 95 des Einzelhandelskonzeptes*) mit einem zusätzlichen Potenzial von 6.500 bis 7.500 m² prognostiziert. Diese Zunahme wird aufgrund der bestehenden Situation und Entwicklung in den zurückliegenden Jahren als unrealistisch eingeschätzt. Bis zum Jahr 2015 werden in den weiteren Untersuchungen 1.000 m² Verkaufsfläche an Zuwachs gegenüber dem Jahr 2008 berücksichtigt. Zum Vergleich wird für das Prognosejahr 2015 der aktuelle Status quo als Prognose-Ohne-Fall gegenübergestellt.

In diesem wird nicht von einem deutlichen Zuwachs an Verkaufsfläche ausgegangen, sondern die Verkaufsflächenangebote bleiben auf dem jetzigen Niveau. Für die Entwicklung von 2015 bis 2020 wird von einer weiteren Zunahme von 1.000 m² ausgegangen. Damit entspräche der prognostizierte Zuwachs innerhalb von 10 Jahren 30 % des in der Einzelhandelskonzeption ausgewiesenen zusätzlichen Potenzials von 6.500 m².

Eine Einbeziehung der Eisenbahnstraße als Ergänzungslage zur Altstadt erfolgt nicht, da das Stellplatzangebot der Altstadt nicht der Nachfragedeckung aus den Nutzungen in der Eisenbahnstraße dient. Hier kann und muss sowohl mit öffentlichen als auch privaten Stellplatzangeboten die Nachfrage im Einzugsbereich der Eisenbahnstraße befriedigt werden.

In der Abbildung 4 ist die Lage und Ausdehnung des Güstrower Hauptgeschäftszentrums mit Einzelhandelslagen aus dem Einzelhandelsfachplan dargestellt.

Abbildung 4: Lage und Ausdehnung des Güstrower Hauptgeschäftszentrums mit Einzelhandelslagen (Quelle: Einzelhandelsfachplan, Darstellung von Junker und Kruse)



Da die Stadt Güstrow selbst über keine Daten zur **Anzahl der Beschäftigten** in der Altstadt verfügt, wurde auf die Strukturdaten des Ingenieurbüros HAJA aus der Verkehrsuntersuchung zur Nordumgehung B 104 zurückgegriffen. Diese enthielt Angaben für die Jahre 2005 und 2020. Die für das Parkraumbewirtschaftungskonzept erforderlichen Jahre wurden entsprechend interpoliert. Damit ergeben sich für die Ermittlung des Stellplatznachfrage die in der Tabelle 12 genannten Eckdaten.

Tabelle 12: Daten der Barlachstadt zu den Nachfragegruppen für die Untersuchungsfälle

Jahr	Untersuchungsfälle	Einwohner	Beschäftigte ⁴	Verkaufsfläche
2008	Analyse-Fall	2.451	2.905	13.850 m ²
2015	Prognose-Ohne-Fall	2.451	2.905	13.850 m ²
2015	Prognose-Plan-Fall 1	2.610	3.002	14.850 m ²
2020	Prognose-Plan-Fall 2	2.735	3.050	15.850 m ²

Bei der Ermittlung der Nachfrage pro Tag (d) durch die Gruppe der **Einwohner** beträgt der Zuwachs bis zum Jahr 2015 an Kfz-Fahrten/d verursacht durch die Einwohner mit Hauptwohnsitz in der Altstadt 6,5 % und bis zum Jahr 2020 11,6 %. Dabei unberücksichtigt bleibt eine sich verändernde Verkehrsmittelwahl gegenüber dem aktuellen Stand.

Tabelle 13: ermittelte Nachfrage/Tag für die Gruppe Einwohner

Jahr	Untersuchungsfälle	EW	Spezifisches Tageszielverkehrsaufkommen (gem. Tabelle 11)	Ergebnisse
2008	Analyse-Fall	2.451	0,52 Kfz-Fahrten / (Einwohner • d)	1.274 Kfz-Fahrten/d
2015	Prognose-Plan-Fall 1	2.610	0,52 Kfz-Fahrten / (Einwohner • d)	1.357 Kfz-Fahrten/d
2020	Prognose-Plan-Fall 2	2.735	0,52 Kfz-Fahrten / (Einwohner • d)	1.422 Kfz-Fahrten/d

Für die Nachfragegruppe der **Kunden** erhöht sich das Verkehrsaufkommen im Prognose-Plan-Fall 1 des Jahres 2015 bei Zunahme der Verkaufsfläche um 1.000 m² um 7,2 % gegenüber dem Wert aus dem Jahr 2008. Auch hier wird davon ausgegangen, dass sich das spezifische Tageszielverkehrsaufkommen nicht maßgebend ändern wird. Absolut entspricht das einem Plus an 210 Kfz-Fahrten pro Tag. Im Prognose-Ohne-Fall wird von keiner maßgebenden Steigerung bis zum Jahr 2015 ausgegangen. Bis zum Jahr 2020 beträgt die prognostizierte Zunahme 420 Kfz-Fahrten pro Tag (14,4 %).

⁴ Quelle: Verkehrsuntersuchung des SBA zur Nordumgehung der B 104 – IB HAJA

Tabelle 14: ermittelte Nachfrage/Tag für die Gruppe Kunden

Jahr	Untersuchungsfälle	m ²	Spezifisches Tageszielverkehrsaufkommen	Ergebnisse
2008	Analyse-Fall	13.850	0,21 Kfz-Fahrten / (m ² Verkaufsfläche • d)	2.908 Kfz-Fahrten/d
2015	Prognose-Ohne-Fall	13.850	0,21 Kfz-Fahrten / (m ² Verkaufsfläche • d)	2.908 Kfz-Fahrten/d
2015	Prognose-Plan-Fall 1	14.850	0,21 Kfz/Fahrten / (m ² Verkaufsfläche • d)	3.118 Kfz-Fahrten/d
2020	Prognose-Plan-Fall 2	15.850	0,21 Kfz-Fahrten / (m ² Verkaufsfläche • d)	3.328 Kfz-Fahrten/d

Die Zunahmen im Fahrtenaufkommen der **Beschäftigten** liegen bei 3,3 % für das Jahr 2015 und 5,0 % für das Jahr 2020 ausgehend vom Jahr 2008.

Tabelle 15: ermittelte Nachfrage/Tag für die Gruppe Beschäftigte

Jahr	Untersuchungsfälle	Apl.	Spezifisches Tageszielverkehrsaufkommen	Ergebnisse
2008	Analyse-Fall	2.905	0,70 Kfz-Fahrten / (Beschäftigter • d)	2.033 Kfz-Fahrten/d
2015	Prognose-Ohne-Fall	2.905	0,70 Kfz-Fahrten / (Beschäftigter • d)	2.033 Kfz-Fahrten/d
2015	Prognose-Plan-Fall 1	3.002	0,70 Kfz-Fahrten / (Beschäftigter • d)	2.101 Kfz-Fahrten/d
2020	Prognose-Plan-Fall 2	3.050	0,70 Kfz-Fahrten / (Beschäftigter • d)	2.135 Kfz-Fahrten/d

Das Fahrtenaufkommen durch Einwohner, Beschäftigte und Verkaufsflächen bedingt verursacht über den Tag gesehen eine Nachfrage an Stellflächen im Untersuchungsraum Altstadt. In den Tabellen 16 bis 18 sind für das Jahr 2015 die Parkziel- und Parkquellverkehre sowie die Parkraumbelegung und der dazu gehörige Anteil an Kurzparkern für die Nachfragegruppen Einwohner, Beschäftigte und Kunden ermittelt. Die Berechnungsergebnisse für das Analysejahr 2008 und das Prognosejahr 2020 sind in der **Anlage 1** in der Zusammenfassung aller Ergebnisse hinterlegt.

Tabelle 16: Verteilung des Tageszielverkehrsaufkommen über den Tag für die Nachfragegruppe Einwohner

	Zeitintervall bis																							
Prognose 2015	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00
Nachfragegruppe Einwohner (Prognose-Plan-Fall 1)																								
Parkzielverkehr	18	9	0	9	16	39	52	50	41	39	42	45	38	35	60	66	115	125	141	156	106	85	49	20
Parkquellverkehr	16	23	3	7	22	76	100	134	73	64	47	50	40	47	45	46	50	102	106	85	57	64	56	42
Parkraumbelugung	543	529	529	529	529	489	434	353	326	299	299	285	285	271	285	312	366	394	434	502	556	570	570	543
Anteil Kurzparker	0	0	0	5	16	39	52	46	42	30	33	28	26	27	31	31	44	59	61	50	39	23	17	0

Tabelle 17: Verteilung des Tageszielverkehrsaufkommen über den Tag für die Nachfragegruppe Beschäftigte

	Zeitintervall bis																							
Prognose 2015	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00
Nachfragegruppe Beschäftigte (Prognose-Plan-Fall 1)																								
Parkzielverkehr	2	0	0	2	17	101	181	267	204	172	147	153	137	122	113	105	90	101	74	59	29	15	8	2
Parkquellverkehr	2	2	0	0	2	8	25	55	109	124	134	149	151	158	191	204	195	183	134	86	71	59	34	23
Parkraumbelugung	42	42	42	42	63	147	294	504	609	651	672	672	651	630	546	441	336	252	189	168	126	84	63	42
Anteil Kurzparker	0	0	0	0	1	10	44	101	134	137	128	87	72	76	87	84	74	63	51	44	33	14	6	0

Tabelle 18: Verteilung des Tageszielverkehrsaufkommen über den Tag für die Nachfragegruppe Kunden

	Zeitintervall bis																							
Prognose 2015	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00
Nachfragegruppe Kunden (Prognose-Plan-Fall 1)																								
Parkzielverkehr	0	0	0	0	0	12	25	140	237	265	284	274	240	249	299	271	196	190	134	122	90	53	28	0
Parkquellverkehr	0	0	0	0	0	0	6	12	106	224	240	284	271	240	262	278	268	228	190	143	115	106	87	59
Parkraumbellegung	0	0	0	0	0	0	31	156	281	343	374	374	343	343	374	374	312	281	218	187	156	125	62	0
Anteil Kurzparker	0	0	0	0	0	0	6	47	163	247	277	292	271	274	311	311	265	213	144	122	87	62	26	0

Die Diagramme mit der Darstellung der Ziel- und Quellverkehre, die Parkraumbellegung und des Anteils an Kurzparkern an der Parkraumbellegung sind für die Jahre 2015 und 2020 in der **Anlage 2** hinterlegt. Das Gesamtaufkommen der drei Nachfragegruppen Einwohner, Beschäftigte und Kunden ist nachfolgend in den Diagrammen 2 bis 5 für die Jahre 2015 und 2020 abgebildet.

An den Tagesganglinien wird deutlich, dass die Parkraumbellegung zwischen 10:00 und 13:00 Uhr am stärksten ausfällt. Das Parkzielverkehrsaufkommen steigt insbesondere durch den Berufsverkehr bis 9:00 stark an und geht erst nach 17:00 Uhr wieder deutlich zurück. Das Quellverkehrsaufkommen verhält sich genau entgegengesetzt zum Zielverkehrsaufkommen und erreicht seine Spitze am Nachmittag. Die Zeiten der stärksten Nachfrage durch Kurzparker an der Parkraumbellegung sind zwischen 10:00 und 12:00 Uhr sowie 15:00 und 17:00 Uhr. Hier ist der vorhandene Parkraum im Untersuchungsraum Altstadt am stärksten nachgefragt.

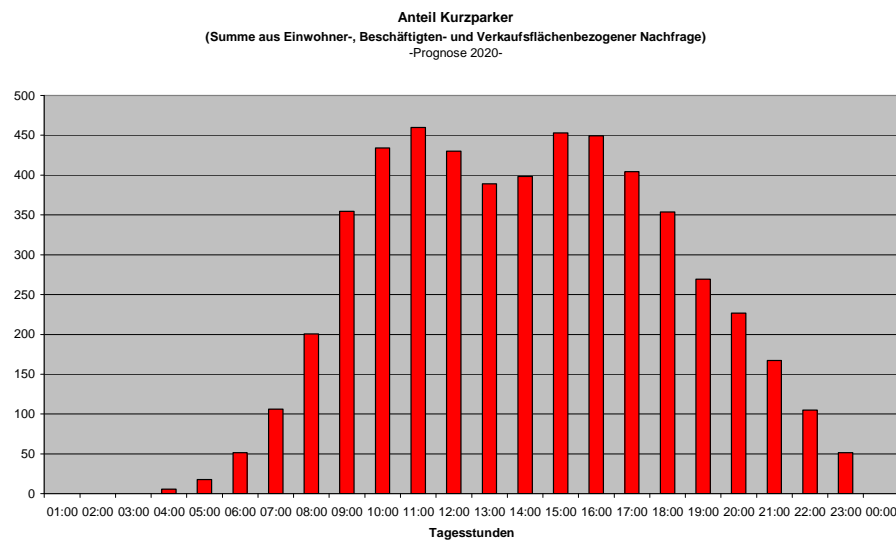
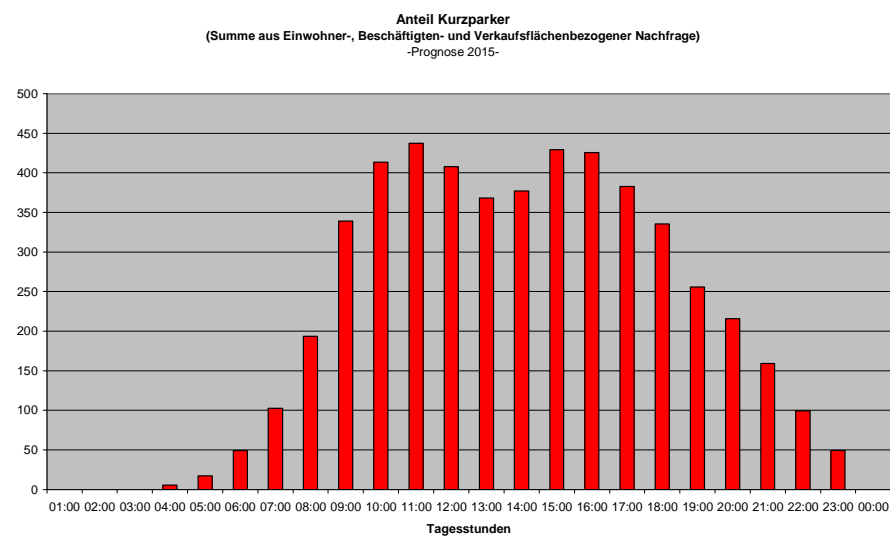
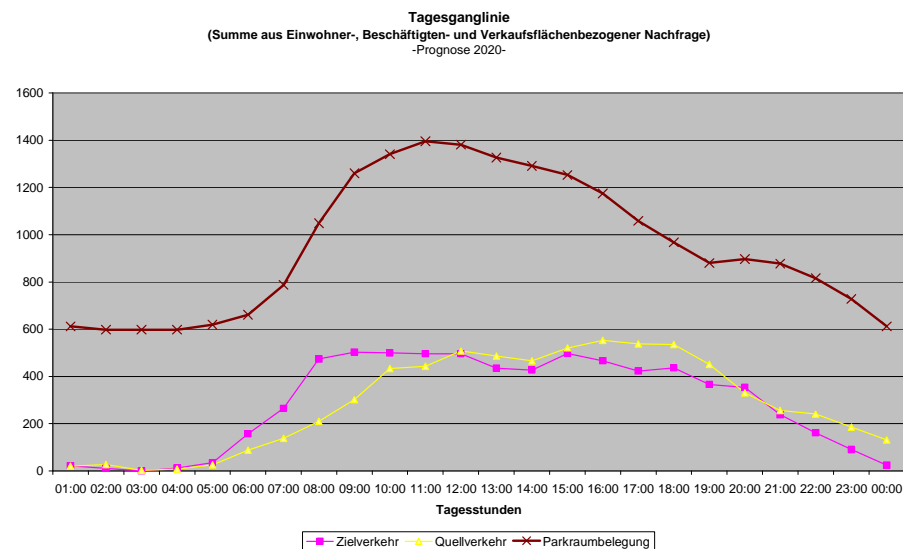
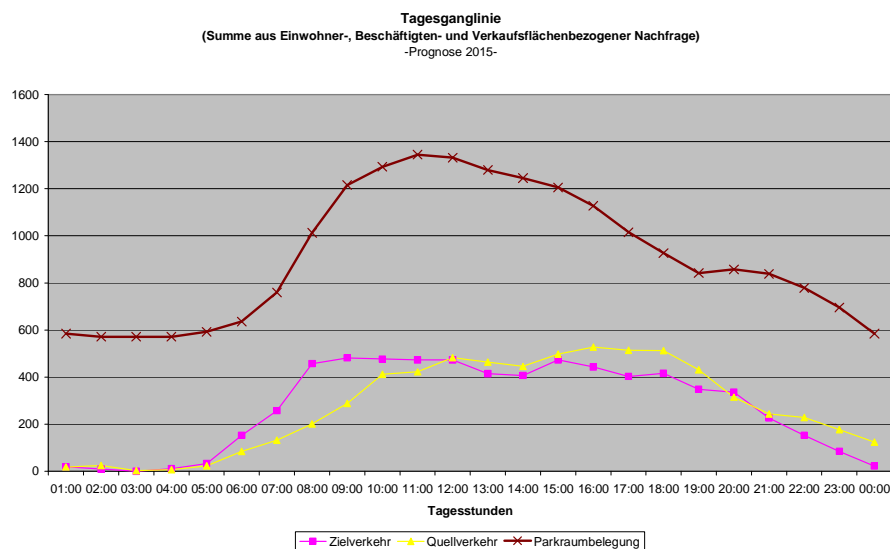


Diagramme 2-5: Prognose 2015 / 2020 für die Nachfragegruppen Einwohner, Beschäftigte und Kunden – Tagesganglinie Ziel- und Quellverkehr, Parkraumbelegung, Anteile Kurzparker an der Parkraumbelegung (Quelle: Barlachstadt Güstrow)

Die Summe aus den Nachfragegruppen Einwohner, Beschäftigte und Kunden ist in der Tabelle 19 in Form der ermittelten Tagesverteilung für das Jahr 2015 dargestellt. Die jeweiligen Spitzenwerte für den Parkziel- und Parkquellverkehr sowie der Parkraumbelegung und dem dazugehörigen Anteil an Kurzparkern wurden besonders kenntlich gemacht. Der höchste Wert an Parkzielverkehren in die Altstadt liegt zwischen 8:00 und 9:00 Uhr, im Parkquellverkehr zwischen 15:00 und 16:00 Uhr. Die Parkraumbelegung ist von 10:00 bis 11:00 Uhr mit 1.345 Pkw am größten. Der Anteil an Kurzparkern fällt zwischen 10:00 und 11:00 Uhr mit 437 Pkw am höchsten aus.

Tabelle 19: Tagesverteilung der Nachfragegruppen Einwohner, Beschäftigte und Kunden gesamt im Jahr 2015

Prognose 2015	Zeitintervall bis																							
	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00
Summe Einwohner + Beschäftigte + Kunden																								
Parkzielverkehr	20	9	0	12	33	153	257	457	481	477	473	473	415	407	472	443	402	416	349	336	226	153	85	22
Parkquellverkehr	18	25	3	7	24	84	132	201	289	412	422	483	463	445	498	527	514	512	431	315	244	229	177	124
Parkraumbelegung	585	571	571	571	592	636	760	1013	1216	1293	1345	1331	1279	1245	1205	1127	1014	926	842	857	838	779	695	585
Anteil Kurzparker	0	0	0	6	17	49	102	193	339	414	437	408	368	377	429	426	383	335	256	216	159	99	49	0

Der größten Nachfrage im Prognosejahr 2015 von 1.345 Pkw in der Zeit von 10:00 bis 11:00 Uhr der Parkraumbelegung 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 Parkraumbelegung 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.

Eine grundlegende Voraussetzung zur effizienten Ausnutzung des Angebots ist jedoch, die Nachfrage nach Stellflächen derart zu lenken, dass die Parkplatzsuchenden das noch zur Verfügung stehende Stellplatzangebot ohne die negativen Folgen des Parksuchverkehrs finden. Dies wäre durch die Lenkung des Verkehrs mittels eines Parkleitsystems (PLS) mit Restplatzanzeigen an den neuralgischen Punkten im Vorrangstraßennetz möglich.

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).



Foto: Parkplatz Mühlentor – IST-Situation mit Mängeln

5 Fortschreibung/Maßnahmeplanung Parkraumbewirtschaftungskonzept

5.1 Grundsätzliches

Für die den Parkraum nachfragenden Verkehrsteilnehmer sind eine gute Erreichbarkeit des Parkraums, keine Wartezeiten, Bedienungsfreundlichkeit an Abfertigungsanlagen, eine möglichst kostengünstige Abstellmöglichkeit sowie ein kurzer, bequemer und vor allem sicherer Weg vom geparkten Fahrzeug zum Ziel von großer Bedeutung. Jede Nachfragegruppe hat unterschiedliche Ansprüche an das Parkraumangebot der Altstadt.

Auch künftig sind Parkvorgänge von

- Einwohnern,
- Beschäftigten, Auszubildenden und Schülern,
- Kunden,
- Besuchern und Gästen,
- Dienstleistern und Lieferanten

zu unterscheiden.

Einwohner suchen Parkraum in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung. Die höchste Nachfrage tritt dabei in den Nachmittags-, Abend- und Nachtstunden auf. Die Parkdauer ist lang.

Beschäftigte, Auszubildende und Schüler beanspruchen Parkraum für die Dauer der Anwesenheit an der Arbeits- oder Ausbildungsstelle, in der Regel tagsüber. Die Parkraumnachfrage der Altstadt kann durch einen attraktiven Stadtbusverkehr reduziert werden. Schwerpunkt für einen attraktiven Stadtbusverkehr ist die Schaffung einer Rendezvous Haltestelle im Bereich des Marktes in den nächsten Jahren unter Berücksichtigung einer optimierten Linienführung durch die Altstadt. Im Zusammenhang mit kostenfreien Parkmöglichkeiten an der Peripherie werden durch die Nachfragegruppe auch längere Fußwege akzeptiert.

Kunden fragen während der Geschäftszeiten Parkraum nach, wobei die Parkdauer sehr unterschiedlich sein kann. Die meist kurzen Parkzeiten im unmittelbaren zentralen Bereich des Untersuchungsraumes Altstadt ermöglichen einen hohen Umschlag. Die akzeptierten Entfernungen zwischen Parkstand und den eigentlichen Zielen hängt von den geplanten Aktivitäten der Parkraumnachfrager, von der Attraktivität der Aktivitätsziele und ihrer Umgebung sowie von der Lagegunst und der Überwachung der in Frage kommenden bewirtschafteten Parkmöglichkeiten ab. Ein Teil der Kunden ist durch ein Parkleitsystem ansprechbar.

Besucher und Gäste können eine sehr unterschiedliche Parkraumnachfrage verursachen. Sie ist davon abhängig, ob es sich z. B. um private Besucher, Veranstaltungsbesucher, Besucher von Freizeiteinrichtungen oder Gäste handelt. Dementsprechend variieren zeitliches Auftreten der Nachfrage und Parkdauer. Ortsunkundige Besucher nutzen die Unterstützung von einem Parkleitsystem am ehesten.

Dienstleister im Gesundheitswesen, Handel oder Handwerk benötigen Parkflächen in unmittelbarer Nähe des Ziels. Ihre Belange sind gegebenenfalls durch die Bewirtschaftung und bei der Bewirtschaftung des Parkraums besonders zu berücksichtigen.

Lieferanten benötigen zum Liefern und Laden Flächen in unmittelbarer Nähe des Ziels, die in der Regel nur für kurze Zeit beansprucht werden.

In der Güstrower Altstadt, dem *Stadtkerngebiet*, überlagern sich aufgrund der Nutzungsvielfalt die verschiedenen Ansprüche auf engstem Raum. Die gesamte Parkraumnachfrage wird im Allgemeinen nicht zu befriedigen sein. Dies gilt besonders für die Nachfrage der Beschäftigten, Auszubildenden und Schüler. Dabei gilt es auch künftig ein Verdrängen der von Restriktionen Betroffenen auf bereits hoch belastete stadtkernnahe Bereich zu vermeiden.

Mit Blick auf die kommenden Jahre ist aus Schätzung des Vereins GüstrowTourismus e.V. davon auszugehen, dass sowohl die Anzahl der Tages- wie auch der Übernachtungsgäste steigen. Unter Berücksichtigung der Alterstruktur der Besucher wird die Frequentierung Güstrows durch Reisebusse steigen, so dass hier ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden sein sollten, die den eher älteren Besuchern ein zentrumnahes Ein- bzw. Aussteigen in/aus dem Bus ermöglichen. Neben dem grundhaft sanierten Busparkplatz am Gleviner Platz mit insgesamt 8 Stellflächen bestehen sowohl auf den Parkplätzen „An der Schanze“ und „Paradiesweg“ die Möglichkeiten, bei größerer Nachfrage Busse abzustellen.

Grundsätzlich ist das Thema der Mobilitätsveränderung der Verkehrsträger untereinander auch für die Altstadt von Bedeutung. Mit der Sanierung der Erschließungsanlagen unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer werden die Rahmenbedingungen für die Radfahrer genauso wie die der Fußgänger verbessert. Dazu zählen neben den Angebotsstreifen auf der Fahrbahn, welche den Radfahrer vom Gehweg auf die Fahrbahn verdrängen sollen, auch umfangreiche Angebote an Fahrradabstellanlagen in den Straßen und am Markt der Altstadt oder die Öffnung von Einbahnstraßen für die Radfahrer entgegengesetzt der Einbahnstraßenführung. Die Qualität des Angebotes im öffentlichen Stadtbusverkehr kann ebenso eine Verlagerung der Verkehrsnachfrage nach sich ziehen. Für den fließenden Verkehr werden bei einer konsequenten verkehrsberuhigten Gestaltung und einer gezielten Einbahnstraßenführung die Straßen der Altstadt für den Durchgangsverkehr unattraktiv. Beispielhaft hierfür seien die Lange Straße und der Grüne Winkel genannt, wo es nachweisbar zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens gekommen ist.

Die Individualtouristen und Ortsunkundigen werden künftig mittels eines Parkleitsystems und des im Jahr 2011 realisierten touristischen Leitsystems auf die drei großen Parkplätze der Altstadt gelenkt, von wo aus dann fußläufig die touristische Wegeleitung erfolgt. Beide Wegeleitsysteme werden inhaltlich aufeinander abgestimmt.

5.2 Maßnahmeplanung für die Altstadt - Variantenuntersuchung

In der Altstadt stehen freie Stellflächen im Straßenraum zumindest während der Geschäftszeiten nicht in ausreichendem Umfang zur Verfügung. Daher ist für die unterschiedlichen Ansprüche zu Zeiten hoher konkurrierender Nachfrage eine ausgewogene Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums erforderlich.

Wenn alternativ Angebote auf Parkplätzen außerhalb des öffentlichen Straßenraums oder in Parkierungsanlagen vorhanden sind, liegt die Höchstparkdauer auf den Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum in der Regel zwischen 30 Minuten und 3 Stunden. Eine Gebührenerhebung wirkt Parkdauer verkürzend, was einen hohen Umschlagsgrad auf den Stellflächen im öffentlichen Straßenraum nach sich zieht. Andererseits bewirkt es im näheren Umfeld ein vergleichsweise hohes Verkehrsaufkommen. Eine gezielte Steuerung der Gesamtnachfrage des ruhenden Verkehrs über ein dynamisches Parkleitsystem gibt es aktuell nicht.

Eine Hauptzielstellung für die historische Altstadt der Barlachstadt liegt in der Vermeidung unnötiger Parksuchverkehre, die auch durch vorhandene unbewirtschaftete Stellplätze provoziert werden. Insbesondere am Sonnabend, an dem die Bewirtschaftung des öffentlichen Stellplatzangebotes während der Geschäftszeiten nicht erfolgt, sind die Stellflächen im öffentlichen Straßenraum der Altstadt aufgrund ihrer günstigen Lage stark nachgefragt. Der Umschlag pro Stellplatz im öffentlichen Straßenraum ist an diesem Tag jedoch gering, da es keine Höchstparkdauerregelungen bzw. Gebührenbewirtschaftung wie in der Woche von Montag bis Freitag zwischen 9.00 und 18.00 Uhr gibt. Die Folge sind hohe Anteile an Parksuchverkehr in der Altstadt. Das Stellplatzangebot auf den peripher gelegenen Parkplätzen um die Altstadt herum ist dagegen an den Sonnabenden zu Spitzenzeiten lediglich zu 30 bis 40 % ausgelastet. 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 konkreter betrachtet.

Variante 1 – stützt sich auf die aktuelle Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes der Altstadt, welche unterscheidet zwischen der Bewirtschaftung der peripheren Parkplätze mittels Parkscheibe und der Stellflächen im öffentlichen Straßenraum sowie der Parkplätze in der Altstadt über Parkscheinautomaten. Die Bewirtschaftung der Angebote erfolgt weiterhin zeitlich befristet.

Variante 2 – sieht die Ausdehnung der flächendeckenden entgeltlichen Bewirtschaftung über Parkschein- bzw. Kassenautomaten an allen Tagen über 24 Stunden für das gesamte Stellplatzangebot der Altstadt vor.

5.2.1 Variante 1 – zeitlich befristete Bewirtschaftung mit Parkschein oder Parkscheibe

Die **Variante 1** der Fortschreibung bzw. Maßnahmeplanung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beinhaltet ausgehend von der bestehenden Situation die Bewirtschaftung des Angebotes in Eigenverantwortung der Barlachstadt Güstrow. Die entgeltliche Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplatzangebote bleibt auf das Angebot unmittelbar in der Altstadt beschränkt und wird dort flächendeckend umgesetzt. Sie erfolgt Montag bis Freitag von 9.00 bis 18.00 Uhr sowie Samstag von 9.00 bis 14.00 Uhr. Ausgenommen davon bleiben die Stellflächen mit ausschließlichem Bewohnerparken. Die Parkplätze an der Peripherie zur Altstadt werden wie bisher zum Teil mit Parkscheibe in der Zeit von 9.00 bis 15.00 Uhr bewirtschaftet oder kostenfrei für Langzeitparker zur Verfügung gestellt. Die Angebote mit Parkscheibe auf den peripheren Parkplätzen ermöglichen innerhalb der Bewirtschaftungszeit einen höheren Umschlag, die Stellplätze ohne zeitliche Bewirtschaftung gestatten es hingegen z.B. den Pendlern das Auto in attraktiver Lage zum Arbeitsort abstellen zu können. Die Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes in der Variante 1 erfolgt wie bisher durch die Barlachstadt Güstrow.

Für die bestehende Form der Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsraum Altstadt werden nachfolgende kurzfristige Zielsetzungen formuliert:

- I. Schrittweise Erneuerung und Ergänzung der vorhandenen Parkscheinautomaten (PSA) im Rahmen der jährlichen Haushalte, so dass eine flächendeckende Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes im öffentlichen Straßenraum im Untersuchungsraum Altstadt sowie auf den unmittelbar in der Altstadt gelegenen Parkplätzen erfolgt. Insgesamt werden 20 PSA unmittelbar in der Altstadt benötigt, wovon im Haushaltsjahr 2011 insgesamt 3 neue Automaten angeschafft und aufgestellt wurden (siehe Punkt 2.2.4).
Von den benötigten 17 weiteren Parkscheinautomaten (PSA) müssen insgesamt noch 12 PSA ältere Geräte aus den 90-er Jahren in der Altstadt ersetzen. Zu den Aufstellorten, die grundsätzlich erst mit PSA ausgestattet werden, gehören die Gleviner Straße, die Stellflächen vor dem Fürstenhof, die Hageböcker Straße sowie der geplante Parkplatz im Tiefetal. Für den Parkplatz Tiefetal mit insgesamt 52 Stellflächen sind 2 Parkscheinautomaten vorzusehen. Als Alternative zur Bewirtschaftung des Parkplatzes mittels Parkscheinautomaten wäre eine Bewirtschaftung mit Schranke und Kassenautomat möglich. Die Investitionskosten würden in diesem Fall jedoch um ca. 33 % höher ausfallen (siehe Anlage 3). In diesem Fall müsste der Parkplatz, wie das obere Parkdeck in der Baustraße, rund um die Uhr bewirtschaftet werden, also 24 Stunden an 365 Tagen im Jahr.

- II. Mit den im Jahr 2011 ausgeschrieben und aufgestellten 3 neuen Parkscheinautomaten hat eine neue Generation mit Solarzelle, Nutzung der Güstrow-Card und Bezahlung mit Münzen, jedoch ohne Wechselfunktion wegen der Störanfälligkeit, Einzug gehalten. Der Erneuerungsprozess sollte konsequent fortgeführt sowie an den neuen zuvor genannten Standorten Parkscheinautomaten mit gleichem Anforderungsprofil aufgestellt werden. Für das Haushaltsjahr 2012 wird die Anschaffung von 5 Parkscheinautomaten empfohlen und dem Haushalt zugearbeitet. In den Haushaltsjahren 2013/2014 sollten dann je 6 Parkscheinautomaten angeschafft werden. Die Anschaffung wäre durch die Einnahmen aus den vorhandenen Parkscheinautomaten gegenfinanziert.
Unter Berücksichtigung der Einnahmen durch Parkscheinautomaten in Höhe von 68.367,12 € im Jahr 2010 könnten im Sinne einer noch zügigeren Umsetzung im Jahr 2013 auch insgesamt 12 PSA angeschafft werden.
- III. Empfohlen wird die Wiedereinführung des kostenpflichtigen Parkens am Sonnabend in der Zeit von 9.00 bis 15.00 Uhr auf den Stellplatzangeboten im öffentlichen Straßenraum der Altstadt. Somit würde sich auch am Sonnabend die entgeltliche Bewirtschaftung auf die Parkdauer verkürzend auswirken und den Umschlag pro Stellplatz erhöhen. Eine Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes 24 Stunden an 365 Tagen wird für die Variante 1 nicht empfohlen. Kostenfreie Angebote außerhalb der Bewirtschaftungszeit wirken sich positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Altstadt aus.
- IV. Die Einführung von sms&park als zusätzlichem Angebot zum PSA (Kundenfreundlichkeit) wird empfohlen (siehe Punkt 4.2.4). Der Stadt wurde im Jahr 2010 ein Vertragsangebot für einen einjährigen Testbetrieb vorgelegt. Die Prüfung der Referenzen führte zu einer positiven Einschätzung dieses zusätzlichen kundenfreundlichen Angebotes. Nach einem einjährigen Testbetrieb wäre auf der Grundlage der Auswertung zur Nutzung von sms&park eine Entscheidung zur Fortführung erforderlich.
- V. Errichtung eines neuen Parkleitsystems mit dynamischen Restplatzanzeigen sowie einem Hinweis auf die eingeschränkten Stellplatzangebote im Straßenraum der Altstadt.
- VI. Schrittweiser Ausbau der Parkplätze Tiefetal, Zu den Wiesen und An der Schanze. Die Finanzierung ist über die Einnahmen aus den Parkscheinautomaten in der Altstadt zu realisieren und kann daher nur schrittweise erfolgen.
- VII. Die Prognose des Parkraumbedarfs unter Punkt 3 hat ergeben, dass die Auslastung des Angebotes im Jahr 2020 bei nahezu 100% liegen wird, wenn keine zusätzlichen Stellplatzangebote geschaffen werden. Mit der geplanten Errichtung des Parkplatzes Tiefetal soll dem beispielhaft entgegengewirkt werden. Zu einer deutlichen Entspannung wird das Angebot von 52 Stellflächen jedoch nicht führen. Die Stellflächen des Parkplatzes Tiefetal sollen zur Bedarfsdeckung überwiegend den Kurzzeitparkern zur Verfügung stehen.

Aufgrund der Lage zum Pferdemarkt wäre die Bereitstellung des Angebotes an Langzeitparker kontraproduktiv zur Bedarfsdeckung der Nachfragegruppen Kunden, Besucher und Gäste.

Von den bisher durch die Stadt untersuchten weiteren Standorten für ein Parkhaus bzw. eine Parkpalette in unmittelbarer Lage zur Altstadt, mit geringen Auswirkungen auf das unmittelbare Umfeld und einer direkten Anbindung an eine bedeutende Straße des Vorrangstraßennetzes, verfügt der Standort „Am Mühlentor“ über deutliche Vorteile. Die Stellplatzkapazität einer Parkierungsanlage an dem Standort könnte bei bis zu 400 Stellflächen liegen. Der vorhandene ebenerdige Parkplatz Am Mühlentor nimmt bis zu 138 Fahrzeuge auf. Den Ansprüchen einer klaren Begrenzung und Kennzeichnung sowie Aufteilung in Fahrgassen und Parkständen wird der Parkplatz gegenwärtig nicht gerecht. In der dunklen Jahreszeit fehlt dem Platz zudem eine Beleuchtungsanlage. Deshalb ist für den Parkplatz Am Mühlentor die Entscheidung über den Ausbau als ebenerdiger Parkplatz bzw. alternativ Errichtung einer Parkpalette zu fällen. Unter Zugrundelegung der positiven Entwicklung der Altstadt als Standort von Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Dienstleistung und Tourismus ist davon auszugehen, dass das Angebot an öffentlichen Stellflächen in und um die Altstadt sich ohne umfangreiche neue Flächeninanspruchnahmen kaum erweitern lässt. Eine solche Flächeninanspruchnahme, wie sie ein ebenerdiger Parkplatz mit sich bringen würde, wäre lediglich auf dem Gelände des Stahlhofes realisierbar. In den zurückliegenden Jahren wurde durch Bau von Parkierungsanlagen mit der Tiefgarage des Landkreises und dem Parkhaus in der Baustraße auf die Situation des Platzbedarfs von ebenerdigen Parkplätzen reagiert.

- VIII. Der Parkplatz „An der Bleiche“ soll in den städtebaulichen Zielsetzungen des Rahmenplanes „Altstadt“ künftig entfallen. Die gegenwärtige Nachfrage nach Stellflächen auf diesem Platz, insbesondere durch Pendler, kann bei einem Wegfall ohne die Schaffung von alternativen Stellplatzangeboten mit dem verbleibenden Stellplatzaufkommen nicht aufgefangen werden. Mit dem Bau einer Parkpalette am Standort des Parkplatzes „Am Mühlentor“ würden die Voraussetzungen geschaffen werden, die Nachfrage im ruhenden Verkehr beim Wegfall des Parkplatzes „An der Bleiche“ befriedigen zu können. Zeitlich ist der Wegfall des Angebotes mit der Schaffung neuer Stellflächen zwingend zu verknüpfen. Die Finanzierung einer Parkpalette am Standort „Am Mühlentor“ hätte zur Folge, dass für einen wirtschaftlichen Betrieb der Parkierungsanlage die entgeltliche Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes auf die Gesamtstadt ausgedehnt werden müsste (Variante 2). Auch entlang der Bleicherstraße könnte im Zusammenhang mit der Umverlegung der Bundesstraße B 104 ein Angebot an Stellflächen straßenbegleitend entstehen. Dieses würde das Angebot im Bereich der nördlichen Altstadt deutlich aufwerten.

IX. Bewohnerparken

Die Altstadt muss auch künftig für ihre Bewohner attraktiv sein. Zur Attraktivität gehört auch, dass die Bewohner, sofern sie keinen Zugang zu Stellflächen auf privaten Grundstücken haben, in der Nähe ihrer Wohnung im öffentlichen Raum mittels Bewohnerparkkarte und ohne zeitliche Befristung parken können. Eine Ausdehnung reiner Bewohnerstellflächen wird somit auch in den kommenden Jahren zu prüfen sein. In Straßen wie der Burgstraße, in denen keine umfangreichen Einzelhandels- und gewerbliche Einrichtungen zu finden sind, wurde zum Beispiel der nur noch in geringer Anzahl zur Verfügung stehende Parkraum nach der Sanierung ausschließlich den Bewohnern vorbehalten. Mit der Sanierung noch ausstehender Erschließungsstraßen wird die Situation auch in den jeweiligen Straßen geprüft. Grundlage bildet auch die aus dem Einzelhandelskonzept ausgewiesene Lage der Straßen innerhalb des zentralen Versorgungsbereiches (Abb. 4, Seite 41). Bei untergeordneter Bedeutung ist die Beschränkung auf das Bewohnerparken in mehrfacher Hinsicht wirkungsvoll. Mit der Ausweisung ausschließlicher Bewohnerstellflächen reduziert sich in diesen Straßen und damit in der Altstadt der Parksuchverkehr durch konkurrierende Nachfragegruppen.

- X. Fortführung der Sanierungen von Erschließungsanlagen und Plätzen in der Altstadt
 Auf der Grundlage der mittelfristigen Finanzierungsübersicht für die Jahre 2010 – 2014 (Mitteilungsvorlage Nr. V/0279/10) waren in den kommenden Jahren folgende Sanierungsvorhaben von Erschließungsanlagen geplant:

Tabelle 20: Sanierungsmaßnahmen „Altstadt“ laut Mitteilungsvorlage Nr. V/0279/10

Jahr 2012	Jahr 2013	Jahr 2014
Erschließungsstraßen im Untersuchungsraum Altstadt		
Am Berge	Schnoienstraße 1: BA	Schnoienstraße 2. BA
Stadtmauer & Freiraum Mühlentor/Am Berge	Schlossstraße	
Parkplätze mit Bedeutung für den Untersuchungsraum Altstadt		
Parkplatz Tiefetal	Parkplatz Zu den Wiesen	

Nach Auswertung des Sanierungsstands mit Ende des Jahres 2011 sind insgesamt 32 von 44 Erschließungsanlagen im Sanierungsgebiet Altstadt saniert. Das entspricht 73 % des zu sanierenden Bedarfs. Zu den Straßen und Plätzen, die noch einer Sanierung bedürfen gehören Am Berge, Armesünderstraße, Bleicherstraße, Franz-Parr-Platz, Heiligengeisthof, Kehr wieder, Klosterhof, Markt, Mühlenstraße, Schlossstraße, Schnoienstraße und Turmstraße.

Tabelle 21: geplante Sanierungen von Erschließungsanlagen in der Altstadt 2012-2014

Jahr 2012	Jahr 2013	Jahr 2014
Erschließungsstraßen im Untersuchungsraum Altstadt		
Schnoienstraße 2. BA	Schlossstraße	Armesünderstraße
	Am Berge	
	Stadtmauer & Freiraum Mühlen- tor/Am Berge	Uferweg am Pfaffenbruch/ südliche Stadtmauer
Parkplätze mit Bedeutung für den Untersuchungsraum Altstadt		
Interimsparkplatz Tiefetal	Parkplatz Zu den Wiesen	Parkplatz An der Schanze

Für das Jahr 2012 befindet sich die Sanierung der Schnoienstraße 2. BA, im Abschnitt vom Tiefetal bis Wachsbleichenstraße, in der Vorbereitung zur Sanierung. Inwieweit die Sanierungen der Straßen Auswirkungen auf das vorhandene Stellplatzangebot haben werden, wird mit den konkreten Planungen zu klären sein.

XI. Güstrows Bewerbung als Austragungsort der Landesgartenschau 2014

Das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz M-V hat die Durchführung einer Landesgartenschau 2014/15 mit Schreiben vom 24.01.2012 abgesagt. In ihrer Sitzung am 26.04.2012 hat die Stadtvertretung der Barlachstadt Güstrow beschlossen, den Bürgermeister mit den Vorbereitungen für eine spätere Bewerbung um eine Landesgartenschau sowie mit der Fortführung der Aktivitäten und mit der Prüfung der Umsetzung der Teilprojekte aus der Bewerbungskonzeption zu beauftragen. Dazu gehören auch die zuvor genannten Stellplatz- und Parkieranlagen. Im Zusammenhang mit der Bewerbung wurde eine Unterarbeitsgruppe Verkehr ins Leben gerufen, welche sich mit den konkreten Themen zum Verkehr auch weiterhin beschäftigen wird. Darin eingeschlossen ist auch der ruhende Verkehr.

5.2.2 Variante 2 – ganzheitliche flächendeckende entgeltliche Parkraumbewirtschaftung

In der **Variante 2** unterliegen alle Stellplätze und Stellplatzanlagen unmittelbar in und um die Altstadt einer ganzheitlichen entgeltlichen Bewirtschaftung. Eine Trennung der Stellplatzanlagen in bewirtschaftete und unbewirtschaftete Stellplätze/Stellplatzanlagen oder eine separate Betriebsführung dieser Teilanlagen in Form von unterschiedlichen Zuständigkeiten ist zu vermeiden. Damit sollen ausreichende Stellplätze zur Belebung der Innenstadt vorgehalten und die dabei eventuell entstehenden unrentablen Kosten durch die Gesamtbewirtschaftung aufgefangen werden.

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.

Beispiel der Betriebsform in der Hansestadt Greifswald

Im Rahmen der Möglichkeiten einer privatrechtlich organisierten Gesellschaftsform wurden verschiedene Beispiele in der Praxis recherchiert. Dazu gehörten die Hansestädte Stralsund und Greifswald sowie Neubrandenburg. Sehr erfolgreich wurde in den 90-er Jahren das Modell Greifswald umgesetzt, welches nachfolgend näher erläutert werden soll.

In der Hansestadt Greifswald erfolgte die Übertragung der Parkieranlagen an einen privaten Betreiber in Form einer „Public-Private Partnership“ (PPP). Die Anlagen des ruhenden Verkehrs wurden einer neu gegründeten Betriebsgesellschaft, der Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH (GPG) übergeben. Hierbei handelt es sich um eine GmbH in Form einer öffentlichen Betriebsgesellschaft, die hundertprozentige Tochter der Stadt ist.

Die GPG bedient sich für die eigentliche Betriebsführung der Parkhaus-Service Gesellschaft Greifswald mbH (PSG), einer privaten Gesellschaft, die als Fachdienstleister für die GPG eintritt, den praktischen und operativen Betrieb ausübt, beratend der GPG in allen Fragen der Organisation des ruhenden Verkehrs zur Verfügung steht und alle Aufgaben der kaufmännischen Verwaltung und technischen Instandhaltung abwickelt. Die PSG ist weisungsgebunden und haftet im Rahmen der Betriebsführung für die ordnungsgemäße Durchführung.

Die Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH (GPG) besteht aus zwei Geschäftsführern, die nebenamtlich die Gesellschaft führen. Organe der Gesellschaft sind: der/die Geschäftsführer, der Aufsichtsrat, die Gesellschafterversammlung. Zweck der Gesellschaft ist die ordnungsgemäße Durchführung von Verwaltungsaufgaben der Stadt, die sich aus der kommunalen Verpflichtung zur Regelung des ruhenden Verkehrs innerhalb des Stadtgebietes ergeben.

Die Gesellschaft übernimmt

- a) Bau, Erwerb, Wartung, Unterhaltung, Instandsetzung, Anpachtung, Anmietung, Verwaltung, Bewirtschaftung und Überwachung öffentlicher bzw. öffentlich zugänglicher Parkierungsanlagen aller Art sowie sonstige dem ruhenden Verkehr dienende Anlagen und Einrichtungen, wie z.B. das Parkleitsystem;
- b) Herstellung -erforderlichenfalls auch Erwerb- der für Parkzwecke vorgesehenen Grundstücksflächen einschließlich Beschaffung und Errichtung von Parkuhren, Parkscheinautomaten, Schrankenanlagen, Einfriedungen u.ä.;

Die Gesellschaft darf auch sonstige Geschäfte betreiben, sofern diese dem Gesellschaftszweck mittelbar oder unmittelbar dienlich sind. Die Gesellschaft führt ihre Geschäfte auf der Grundlage des von der Stadt vorgegebenen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes in der jeweils geltenden Fassung. Die Preisbildung für die Überlassung des von der Gesellschaft bewirtschafteten Parkraumangebots an die verschiedenen Nutzer soll angemessen sein, d.h. eine Kostendeckung einschließlich angemessener Verzinsung des Eigenkapitals sowie die Bildung ausreichender Rücklagen unter Berücksichtigung einer Gesamtrentabilität des Unternehmens ermöglichen. Vor Einstellung eigener gewerblicher Mitarbeiter sind die Angebote privater Dienstleistungsfirmen zur Betreuung und Führung, Unterhaltung, Wartung der Parkanlagen (Parkplätze, Parkscheinautomaten, Parkhäuser) einzuholen, zu prüfen und gegebenenfalls nach Zustimmung durch den Aufsichtsrat Betreiberverträge abzuschließen. Eigene Mitarbeiter sind auf die kaufmännische und technische Kontrolle der Dienstleister sowie die Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes zu beschränken.

Die Hansestadt Greifswald hat mit der Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH (GPG) einen Überleitungsvertrag abgeschlossen und damit die Verwaltungsaufgaben, die sich aus der kommunalen Verpflichtung zur Regelung des ruhenden Verkehrs innerhalb der Stadtgebietes ergeben, übertragen. Die Aufgaben sind im Rahmen des finanziellen und wirtschaftlich Vertretbaren für die Stadt durchzuführen. Die Gesellschaft hat alle derzeit vorhandenen und künftigen Einrichtungen und Flächen, die für den ruhenden Verkehr bestimmt sind, zu verwalten. Dazu gehören insbesondere:

- Verwaltung und Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze, der Parkuhren und sonstiger Parkstände und Flächen für den öffentlichen ruhenden Verkehr,
- Wartung, Unterhaltung und Instandsetzung der Parkplätze und aller Einrichtungen,
- Herstellung der für Parkzwecke vorgesehenen Grundstücksflächen,
- Kontrolle der im Betrieb befindlichen Parkuhren und Parkscheinautomaten,
- Beschaffung von Parkuhren und Parkscheinautomaten,
- Festlegung neuer Flächen für den ruhenden Verkehr.

Für die **Variante 2** der flächendeckenden entgeltlichen Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes in und um die Altstadt der Barlachstadt Güstrow wird die Gründung einer privatrechtlich organisierten Gesellschaftsform als 100%-ige Tochter der Stadt am Beispiel der Hansestadt Greifswald favorisiert.

Die Vorteile dieser Variante sind eine klare Verteilung der Verantwortung und Kompetenz, eine transparente und wirtschaftliche Betriebsführung, ein flexibles Handeln der kommunalen Gesellschaft aufgrund der rechtlichen Selbstständigkeit, 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.

5.2.3 Gegenüberstellung von Investitionen, Einnahmen und Ausgaben

Die **Varianten 1** und **2** wurden hinsichtlich des Investitionsbedarfs sowie der voraussichtlichen Einnahmen und Ausgaben einer Wirtschaftlichkeitsberechnung unterzogen. Dabei wurden die Berechnungen für die **Variante 2** auf der Grundlage der Verweildauer erstellt. Insgesamt wurden 3 Szenarien betrachtet, welche sich in den Tarifen pro Stunde und der angenommenen Stellplatzbelegung unterscheiden.

	Tarif	Stellplatzbelegung
- Szenario 1	0,50 €/Std.	3-fach
- Szenario 2	1,00 €/Std.	2-fach
- Szenario 3	1,00 €/Std.	3-fach

Für die **Variante 1** wurde auf der Grundlage der gemittelten Einnahmen an den vorhandenen Parkscheinautomaten eine Hochrechnung für den Fall der flächendeckenden Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes im öffentlichen Straßenraum der Altstadt ermittelt (Anlage 3). Sämtliche Berechnungen für die **Variante 2** sind in der Anlage 4 hinterlegt.

Zusammenfassend sind die Einnahmen und erforderlichen Investitionen bzw. Ausgaben für die **Variante 1** und **2** in der nachfolgenden Tabelle 21 gegenübergestellt. In der **Variante 1** wurden die Ausgaben für die Sanierung der ebenerdigen Parkplätze an der Peripherie nicht berücksichtigt, da die Variante ausschließlich auf die Ausdehnung der entgeltlichen Bewirtschaftung in der unmittelbaren Altstadt abstellt. Inwieweit der Sanierungsbedarf der Parkplätze über Städtebauförderungsmittel möglich ist, bedarf mit Planung konkreter Parkplätze einer abschließenden Klärung.

Im Fall einer 100%igen Eigenfinanzierung der Sanierung der Parkplätze käme unweigerlich die **Variante 2** zum Tragen, da eine Refinanzierung der Investitionskosten aus den Einnahmen der Parkscheinautomaten in einem überschaubaren Zeitrahmen kaum möglich wäre.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass es mit einer flächendeckenden Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes 24 Stunden an 365 Tagen unmittelbar in und um die Altstadt herum (**Variante 2**), keine kostenfreien Stellflächen mehr gäbe. Das bisher kostenfreie Stellplatzangebot, ob mit Parkscheibe bewirtschaftet oder gänzlich unbewirtschaftet stellt für das Mittelzentrum Güstrow einen Standortvorteil gegenüber den Zentren der Städte wie Rostock oder Greifswald dar, in denen kostenfreie Angebote bei einer deutlich höheren Nachfrage nicht möglich wären.

Kostenfreie Stellplatzangebote, wie in der **Variante 1** lassen sich vom Stadtmarketing aus betrachtet sehr gut bewerben.

Die flächendeckende entgeltliche Bewirtschaftung des gesamten Stellplatzangebotes (**Variante 2**) bedarf im Vorfeld umfangreicher Investitionen, da die Parkieranlagen gegenwärtig dafür nicht ausgestattet sind. Bei einer entsprechenden Einnahmeentwicklung würden sich die Investitionen entsprechend amortisieren. Die angenommene Einnahmeentwicklung geht von einer Auslastung des Angebotes von 60 % auf den Parkplätzen und 50% bei der Parkparkpalette Mühlentor aus. Die Umsetzung der flächendeckenden Bewirtschaftung ist aus Sicht des Investitionsbedarfs nur schrittweise in Jahresscheiben möglich. Hierzu wäre die Erarbeitung eines Maßnahmenplans zweckmäßig.

Unter Berücksichtigung, dass der Platz An der Bleiche, wie es der Rahmenplan Altstadt vorsieht, künftig nicht mehr als öffentlicher Parkplatz dem ruhenden Verkehr zur Verfügung stehen soll, beträgt der Gesamtinvestitionsbedarf bei der Ausstattung der Parkplätze mit Parkscheinautomaten insgesamt 2.143.500 €. Bei Ausstattung der Parkplätze mit Schranken und Kassenautomaten beläuft sich der Investitionsbedarf auf 2.269.500 €. Den Ausgaben beider Ausstattungsvarianten stehen entsprechend prognostizierte jährliche Einnahmen abzüglich der geschätzten Ausgaben, die je nach Szenario zwischen 603.200 € (Szenario 1) und 905.200 € (Szenario 3) betragen, gegenüber.

Tabelle 22: Gegenüberstellung Investitionen, jährliche Einnahmen und Ausgaben in den Varianten 1 und 2

Stellplatzangebote	Variante 1	Variante 2		
		Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Stellplätze öffentlichen Straßenraum				
- Investitionen (17 PSA)	93.500,00 €	93.500,00 €	93.500,00 €	93.500,00 €
- jährliche Einnahmen	297.000,00 €	297.000,00 €	297.000,00 €	297.000,00 €
- jährliche Ausgaben (Wartung)	17.000,00 €	17.000,00 €	17.000,00 €	17.000,00 €
Parkplatz Tiefetal				
- Investitionen (Gesamtkosten mit PSA)		348.465,00 €	348.465,00 €	348.465,00 €
- Investitionen (Gesamtkosten mit KA)		365.365,00 €	365.365,00 €	365.365,00 €
- jährliche Einnahmen		33.888,00 €	55.584,00 €	74.976,00 €
- jährliche Ausgaben		5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €
Parkplatz Gleviner Platz				
- Investitionen (Gesamtkosten mit PSA)		158.900,00 €	158.900,00 €	158.900,00 €
- Investitionen (Gesamtkosten mit KA)		197.900,00 €	197.900,00 €	197.900,00 €
- jährliche Einnahmen		101.337,00 €	129.516,00 €	185.874,00 €
- jährliche Ausgaben		7.500,00 €	7.500,00 €	7.500,00 €
Parkplatz An der Schanze				
- Investitionen (Gesamtkosten mit PSA)		739.400,00 €	739.400,00 €	739.400,00 €
- Investitionen (Gesamtkosten mit KA)		752.900,00 €	752.900,00 €	752.900,00 €
- jährliche Einnahmen		102.900,00 €	133.200,00 €	193.800,00 €
- jährliche Ausgaben		7.500,00 €	7.500,00 €	7.500,00 €

Stellplatzangebote	Variante 1	Variante 2		
		Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Parkplatz Mühlentor⁵				
- Investitionen (Gesamtkosten mit PSA)		298.900,00 €	298.900,00 €	298.900,00 €
- Investitionen (Gesamtkosten mit KA)		314.100,00 €	314.100,00 €	314.100,00 €
- jährliche Einnahmen		62.250,00 €	77.400,00 €	107.700,00 €
- jährliche Ausgaben		7.500,00 €	7.500,00 €	7.500,00 €
Parkplatz Zu den Wiesen				
- Investitionen (Gesamtkosten mit PSA)		197.400,00 €	197.400,00 €	197.400,00 €
- Investitionen (Gesamtkosten mit KA)		219.800,00 €	219.800,00 €	219.800,00 €
- jährliche Einnahmen		27.816,00 €	35.088,00 €	49.632,00 €
- jährliche Ausgaben		5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €
Parkplatz Paradiesweg				
- Investitionen (Gesamtkosten mit PSA)		306.900,00 €	306.900,00 €	306.900,00 €
- Investitionen (Gesamtkosten mit KA)		325.900,00 €	325.900,00 €	325.900,00 €
- jährliche Einnahmen		32.580,00 €	38.640,00 €	50.760,00 €
- jährliche Ausgaben		5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €
Parkpalette Mühlentor⁶				
- Investitionen (Gesamtkosten mit KA)		3.122.100,00 €	3.122.100,00 €	3.122.100,00 €
- jährliche Einnahmen		296.700,00 €	387.600,00 €	569.400,00 €
- jährliche Ausgaben		30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €

⁵ Investitionskosten auf der Grundlage des Ausbaus als ebenerdigen Parkplatz

⁶ Investitionskosten unter Berücksichtigung der Baukosten für ein Parkhaus (Quelle: LAGA-Bewerbung)

Für den Fall, dass auf dem Parkplatz Am Mühlentor eine Parkpalette statt eines ebenerdigen Parkplatzes errichtet wird, beträgt der Investitionsbedarf 4.967.500 € mit PSA auf den ebenerdigen Parkplätzen bzw. 5.077.500 € bei der Ausstattung mit Schranken und Kassenautomaten. Die Einnahmesituation abzüglich der Ausgaben liegt in den Szenarien mit Berücksichtigung der Parkpalette zwischen 815.000 € (Szenario 1) und 1.344.000 € (Szenario 3). Nicht berücksichtigt sind Abschreibungs- und Personalkosten sowie Kreditbelastungen. Diese lassen sich in der Konzeptphase nur schwer einschätzen. Sämtliche Kostenansätze stützen sich auf Vergleichs- und Erfahrungswerte vergleichbarer Parkieranlagen.

Der Investitionsbedarf für die flächendeckenden Stellplatzangebote im Straßenraum der Altstadt in der **Variante 1** beläuft sich auf 93.500 € für insgesamt 17 Parkscheinautomaten. Die jährlichen Einnahmen werden abzüglich der Ausgaben auf 109.350 € geschätzt. In der **Variante 2** wurde von einer Hauptnachfragezeit von 12 Stunden ausgegangen. Die Auslastung wurde mit 60 % angesetzt, da eine Anzahl von Stellflächen durch Bewohner belegt ist. Als Grundlage für die Einnahmen wurde mit 0,20 €/0,5 Std. gerechnet. Die Investitionskosten in der **Variante 2** entsprechen denen der **Variante 1**. Die Ausgaben/Bewirtschaftungskosten wurden aufgrund des 24 Stundenbetriebes in der **Variante 2** um 33% höher angesetzt. Bei den Berechnungen handelt es sich ausschließlich um Schätzungen auf der Grundlage von Annahmen.

5.2.4 GüstrowCard als zusätzliches Serviceangebot an die Kunden

Mit dem Angebot der Nutzung der GüstrowCard an den Parkschein- und Kassenautomaten kommt das in der Barlachstadt Güstrow vorhandene Bonussystem grundsätzlich zum Tragen. Gegenwärtig ist es im Kassenautomaten des öffentlichen Parkdecks in der Baustraße sowie in den im Jahr 2011 angeschafften 3 neuen Parkscheinautomaten integriert.

Das GüstrowCard-System dient dem Zweck der Vergabe von „elektronischen Rabattpunkten“ an den Inhaber der GüstrowCard und deren Einlösung gegen Waren und Dienstleistungen. Sie beinhaltet eine Wertkarte für Rabattpunkte. Den GüstrowCard-Inhabern wird die Parkdienstleistung gegen Bonuspunkte angeboten, wodurch für den Nutzer die herkömmliche Bezahlung entfallen würde. Dieses kommt dem Grundsatz des „kostenfreien Parkens“ in der Innenstadt sehr nah und stärkt den Standort in seiner Wettbewerbsfähigkeit. Es handelt sich bei der GüstrowCard um ein Serviceangebot, welches für die Barlachstadt keine zusätzlichen Einnahmen generiert, sondern vielmehr den Schwerpunkt auf eine bessere Vermarktung der Altstadt als Standort von Einzelhandel und Dienstleistung legt. Die Händler, welche Vertragspartner der GüstrowCard sind, tragen die Gebühr für den Einsatz der Karte am Kassen- bzw. Parkscheinautomat. Die Vorteile der GüstrowCard liegen bei der Möglichkeit des bargeldlosen Zahlungsverkehrs.

Gegenwärtig sind laut Aussagen der Betreibergesellschaft 20.000 Karten im Umlauf. Die Anzahl der Kunden liegt bei 18.000. Die parallel angebotene FreizeitCard beinhaltet nach Aussagen des Betreiber auch das System, welches die Nutzung zum Bezahlen der Parkgebühren mittels Bonuspunkte zulässt.

Die **Vorteile der Verwendung der GüstrowCard bzw. TouristCard zur Begleichung der Parkgebühren für den Nutzer** lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- aus dem angesammelten Gegenwert der ausgegebenen Bonuspunkte erfolgt die Bezahlung der Parkgebühren,
- schnelle und einfache Bedienung,
- ohne Anmeldung oder Registrierung mit **jeder** GüstrowCard bzw. TouristCard möglich.

Für die Kommune liegen die **Vorteile** bei

- weniger „Bargeldmanagement“,
- bessere Zahlungsmoral durch zusätzlichen Zahlungsweg.

5.2.5 sms&park als zusätzliches Serviceangebot an die Kunden und Gäste

Die Firma sunhill technologies hat der Stadt in der Phase der Überarbeitung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes ein Angebot zur Einführung von sms&park gemacht. Dieses beinhaltet einen Testbetrieb über ein Jahr, um so die Akzeptanz des bargeldlosen Zahlungsverkehrs feststellen zu können.

Die **Vorteile für den Nutzer** werden durch den Anbieter wie folgt zusammengefasst:

- schnelle und einfache Bedienung,
- keine Münzen erforderlich,
- Nutzer erhält eine SMS mit Erinnerung 10 Minuten vor Ablauf der Parkzeit,
- kann per „Fernbedienung“ Geld bis zur zulässigen Höchstparkdauer nachwerfen,
- Abrechnung über Handyrechnung einfach und transparent,
- ohne Anmeldung oder Registrierung mit **jedem** Handy **sofort** möglich.

Für die Kommune liegen die **Vorteile** bei

- sms&park ergänzt bestehende Systeme,
- weniger „Bargeldmanagement“,
- bessere Zahlungsmoral durch zusätzlichen Zahlungsweg,
- Anteil Verlängerer ca. 10 bis 12 % - Umsatz der sonst nicht entsteht,
- mittelfristige Kostenreduzierung,

- komfortablere Abrechnung,
- Inkasso durch Mobilfunkunternehmen,
- zeitnahe Informationsgewinnung durch die Nutzung der Parkfläche.

Aufgrund der Vorstellung von sms&park durch sunhill technologies wurde eine Recherche in den Kommunen durchgeführt, welche sms&park anwenden. Zusammenfassend lassen sich nachfolgende Ergebnisse der Recherche herausstellen:

- Die Möglichkeiten von sms&park werden **grundsätzlich als zusätzliches Serviceangebot durch die Kommunen an den Kunden gesehen**.
- Die Erfahrungen und die Zufriedenheit ist in allen Kommunen gut.
- Die mittlere Auslastung liegt zwischen 5 % und 23 %. Steigerungspotential wird grundsätzlich bei allen noch gesehen.
- Die Zusammenarbeit mit sunhill technologies wird von allen sehr gelobt. Keine Probleme bei Abrechnungen, kümmert sich umgehend, wenn etwas im technologischen Prozess von sms& park nicht klappt.
- Von der Bevölkerung kommen Aussagen wie, bequeme Art der Bezahlung, stressfreier Einkauf durch mögliche Verlängerung des Parkvorgangs, keine Anmeldung erforderlich.
- Nutzung der Bestätigungs-sms für Werbebotschaften bisher nur in Fürth. Andere Kommunen könnten sich dies auch vorstellen.

Die Empfehlung in Auswertung der Recherchen ist, dass Angebot eines einjährigen Testbetriebes von sms&park als zusätzliches Serviceangebot anzunehmen. Der Testbetrieb birgt keinerlei Risiken für die Barlachstadt. Die Anwendung würde auf die Stellflächen entfallen, welche in der Innenstadt mit Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden. Die Kosten für das Betreiben von sms&park beinhalten die Transaktionskosten für den Parkvorgang, eine einmalige Einrichtungsgebühr sowie die Systempauschale. Die Einrichtungsgebühr würde nach dem Angebot des Unternehmens erst fällig werden, wenn sich die Stadt nach dem einjährigen Testbetriebs zur Aufnahme des Regelbetriebs entscheiden würde.

Die Transaktionskosten werden von der Gebühr der getätigten sms in Höhe von 13,5% eingezogen und entfallen so auf die Bereitstellung der Infrastruktur durch die Mobilfunkunternehmen, deren Inkassotätigkeit und –risiko und den Systembetrieb. Zusätzlich wird pro Parkvorgang sowohl für die Übermittlung der Parkbestätigung als auch für die Erinnerungsfunktion eine sms-Gebühr von 0,03 € fällig.

Die Systempauschale berechnet die Sunhill technologies GmbH für den Systembetrieb. Sie wird stark erfolgs- und nutzungsabhängig erhoben, d.h. bei einer geringeren Nutzungsquote wird auch eine verringerte Systempauschale fällig.

Den Kosten für die Betreuung von sms&park stehen die o.g. Vorteile des Angebotes gegenüber.

5.2.6 Berücksichtigung von Beschlüssen bzw. Änderungen mit Wirkung auf das Parkraumbewirtschaftungskonzept im Jahr 2011

Im Jahr 2011 beschloss die Stadtvertretung die Fortschreibung der Rahmenplanung Altstadt Güstrow gemäß § 140 Nr. 3 und 4 Baugesetzbuch (BauGB) und das Integrierte Handlungskonzept Altstadt Güstrow gemäß § 171 b Nr. 2 BauGB gemäß § 137 BauGB öffentlich auszulegen und gemäß § 139 BauGB die öffentlichen Aufgabenträger zu beteiligen. Die öffentliche Auslegung ist erfolgt, die Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen wurde am 02.02.2012 durch die Stadtvertretung beschlossen. Der Rahmenplan Altstadt und das Parkraumbewirtschaftungskonzeptes wurden aufeinander abgestimmt. Für das Konzept zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs wird als erster Schritt eine öffentliche Auslegung und Beteiligung für die Betroffenen durchgeführt. Im Anschluss ist beabsichtigt, den Rahmenplan und die Konzept zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs für die Altstadt gemeinsam zu beschließen

Auswirkungen finanzieller Art hat die Neufassung der Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Mecklenburg-Vorpommern, die am 18.11.2011 als Sonderausgabe im Amtsblatt für Mecklenburg-Vorpommern erschienen ist. Danach *können ebenerdige Parkplätze, Tiefgaragen, Parkhäuser und Parkpaletten entsprechend den Förderobergrenzen nur noch in besonders begründeten Ausnahmefällen gefördert werden (Punkt 6.3 (2) der Städtebauförderungsrichtlinie des Landes M-V vom 20. Oktober 2011)*. Vom Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus wird in einem Schreiben vom 02.12.2011 *für eine Realisierung derartiger Baumaßnahmen die anderweitige Einwerbung von Fördermitteln empfohlen*. Für die Sanierung der ebenerdigen Parkplätze ist das ebenso von Bedeutung, wie für den Neubau von Parkplätzen oder einer Parkpalette. Neben der Finanzierung über die Einnahmen sind die alternative Fördermöglichkeiten im Einzelfall des jeweiligen Vorhabens zu prüfen.

6 Maßnahmeplanung Parkleitsystem

6.1 Baulich und technische Ausstattung der Parkplätze

Als Bestandteil des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes wird auch die Planung und Einführung eines modernen Parkleitsystems (PLS) angesehen. In das künftige Parkleitsystem der Barlachstadt Güstrow sollen nachfolgende Stellplatzanlagen aufgenommen werden:

- Parkplatz „An der Schanze“,
- Parkplatz „Gleviner Platz“,
- Parkplatz „Mühlentor“,
- Parkplatz „Paradiesweg“,
- Parkplatz „Zu den Wiesen“,
- Tiefgarage Kreishaus,
- Parkdeck Baustraße.

Der Parkplatz „An der Bleiche“ wird nicht mehr berücksichtigt, da dieser nach den Zielen der Rahmenplanung künftig entfallen soll. Mit Fertigstellung der Anlagen können auch der Parkplatz Tiefetal und das entstehende Angebot auf dem Stahlhofgelände im PLS eingebunden werden. Die Stellplatzanlagen sind im Parkleitsystem namentlich so auszuschildern, dass ein Bezug zur Lage in und um die Altstadt hergestellt werden kann. Dies bringt vor allem Vorteile für die Führung des Ortsunkundigen im Erschließungsstraßennetz. Für die Ausweisung der Parkplatzangebote im Parkleitsystem werden folgende Namensbezeichnungen vorgeschlagen.

Parkplatz „An der Schanze“	Residenzschloss
Parkplatz „Gleviner Platz“	Altstadt Süd
Parkplatz „Mühlentor“	Altstadt Nord I
Parkplatz „Paradiesweg“	Altstadt Nord II
Parkplatz „Zu den Wiesen“	Altstadt West
Tiefgarage Kreishaus	Tiefgarage Kreishaus
Parkdeck Baustraße	Parkhaus Baustraße

Das Parkdeck in der Baustraße sowie die Tiefgarage des Kreishauses verfügen schon über Belegungskontrolleinheiten. In einem ersten Schritt sollten die o.g. Parkplätze in den Zu-/Ausfahrten mit Belegungskontrolleinheiten versehen werden. Diese erfassen den ein- bzw. ausfahrenden Verkehr und senden die Daten an den Parkleitsystemrechner. Diese Stufe wäre erforderlich, um darauf das Parkleitsystem mit den teilweise dynamischen Schildern aufbauen zu können.

Die Wahl des Erfassungssystems ist so zu vorzunehmen, dass im Fall einer späteren Einbeziehung der Parkplätze in die entgeltliche Bewirtschaftung zu den Belegungskontrolleinheiten die erforderlichen Schrankenanlagen sowie Kassenautomaten und weitere Komponenten ergänzt werden können. Alternativ zur Verwendung von Kassenautomaten und Schrankenanlagen könnten die Parkplätze auch mit Parkscheinautomaten ausgestattet werden, was jedoch einen höheren Kontrollaufwand des KOSD nach sich ziehen würde.

Die Belegungskontrolleinheiten wären auch beim Einsatz von Parkscheinautomaten erforderlich, um die dynamischen Schilder des Parkleitsystems steuern zu können.

In Anlehnung an die Ausstattung des Parkdecks in der Baustraße wird die gleichwertige Ausstattung der 6 Parkplätze mit Belegungskontrolleinheiten, Schrankenanlage und Kassenautomat, incl. weiterer Ausstattung, auf insgesamt 470.200,00 € Investitionskosten geschätzt (Kosten berücksichtigen alternativ den Parkplatz Altstadt Nord I mit 2 Einfahrkontrollen). Diese Ausstattung entspreche auch den Anforderungen der **Variante 2**.

Parkplatz Residenzschloss	(„An der Schanze“)	77.900,00 €
Parkplatz Altstadt Süd	(„Gleviner Platz“)	97.900,00 €
Parkplatz Altstadt Nord I	(„Mühlentor“) alternativ mit 1 Einfahrkontrollgerät	62.100,00 €
<i>Parkplatz Altstadt Nord I</i>	<i>(„Mühlentor“) alternativ mit 2 Einfahrkontrollgerät</i>	<i>88.900,00 €</i>
Parkplatz Altstadt Nord II	(„Paradiesweg“)	77.900,00 €
Parkplatz Altstadt West	(„Zu den Wiesen“)	63.800,00 €

Die Ausstattung für den Zustand einer flächendeckenden entgeltlichen Bewirtschaftung der peripher gelegenen Parkplätze (Varianten 2) umfasst für den Einsatz von Schranken und Kassenautomaten im Detail folgende Gerätekonfiguration:

- Einfahrkontrollgerät,
- Ausfahrkontrollgerät,
- Schranke,
- Kassenautomat,
- Induktionsschleifen 2 Stck.,
- Parkhausanzeiger incl. Mast,
- „Besetzt“ Ampel,
- Kassenschutzhaus,
- Elektro-Anschluss (Stadtwerke),
- Lokale Verkabelung,
- Beleuchtung (Ein-/Ausfahrt),
- Anschluss an ein Parkleitsystem,
- Montage,
- LWL Ethernet Medienkonverter (Leitungsendgerät) pro Verbindung 2 Stück; Switch,
- Kleinteile und Anschlussarbeiten,
- Sprechstellen je eine – Einfahrkontrollgerät, Ausfahrkontrollgerät, Kassenautomat,
- Videoüberwachung, wetterfeste Dualkamera MOBOTIX M12D-Sec-DNight-D43N43,
- Masthalter, Netzwerk-Power-Adapter, Steckernetzteil,

- Mast für die Kamera,
- Outdoor-Schaltschrank.

Mit der baulichen und technischen Ausstattung der peripheren Parkplätze im Zusammenhang einer flächendeckenden Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes lässt sich die Einnahmesituation für die Stadt grundsätzlich steigern. Die Refinanzierung der erforderlichen Investitionen wäre in der Variante 2 über die Einnahmen langfristig gegeben. In den Wirtschaftlichkeitsrechnungen der **Anlage 3** ist die Einnahme- und Ausgabesituation zusammenfassend dargestellt.

6.2 Konzept eines Parkleitsystems für die Barlachstadt

Zur Vermeidung unnötiger Parksuchverkehre ist die Lenkung des ruhenden Verkehrs mittels eines Parkleit- und Parkinformationssystems effizient. Aufgrund der Stadtgröße würde sich hier ein statisches Leitsystem mittels aufgelöster Tabellenwegweiser anbieten. Diese gewährleisten ein Höchstmaß an Flexibilität, da jederzeit Erweiterungen und Veränderungen möglich sind. Dynamische Hinweisschilder mit der Angabe der Anzahl freier Stellplätze sind für Anlagen innerstädtisch von großer Bedeutung, wenn es um die Vermeidung von Parksuchverkehren geht.

Ein rein dynamisches Parkleitsystem (PLS) ist auf Grund der Stadtgröße der Barlachstadt, als auch aus Kostengesichtspunkten nicht zwingend sinnvoll. Favorisiert wird eine Kombination beider Systeme, ein statisches und teilweise dynamisches Parkleitsystem. Damit wird der Parkplatzsuchende gezielt zu den freien Stellplätzen geführt. Davon betroffen sind auch Ortskundige, welche ansonsten ohne Parkleitsystem nur schwer die freien Stellplatzangebote finden. Moderne Parkleitsysteme stellen sich dynamisch auf die augenblickliche Parkraumsituation ein. Im Bedarfsfall können dynamische Systeme problemlos auf eine neue Verkehrs- und Parkraumplanung umgestellt werden.

Der Vorschlag für ein neues Parkleitsystem beinhaltet, beginnend auf den Einfallstraßen im Vorrangstraßennetz mittels statischer Schilder auf die Parkieranlagen hinzuweisen.

Die Parkmöglichkeiten für Busse (Parkplatz Gleviner Platz und Paradiesweg) und Lastkraftwagen (Parkplatz Paradiesweg) sollten auf den statischen Schildern mit aufgeführt sein. So können diese Verkehrsteilnehmer gleich zu den richtigen Parkplätzen geleitet werden. Die bisherige Beschilderung der Parkplätze sah dies auch schon vor, was sich in den zurückliegenden Jahren entsprechend bewährt hat.

Die Verwendung dynamischer Schilder sollte gezielt dort erfolgen, wo der Parkplatzsuchende in die Altstadt zu den jeweiligen freien Parkplätzen geführt wird.

Die dynamischen Schilder sollten über eine Restplatzanzeige verfügen. Eine Beschilderung „frei“ bzw. „besetzt“ ist unzureichend, da es nichts über die freien Kapazitäten aussagt. Die Information erhalten die dynamischen Schilder des Parkleitsystems über UMTS (Mobilfunk) von einem zentral zu installierenden Parkleitsystemrechner. Dieser erhält die jeweiligen Belegungszustände der Parkplätze und Parkhäuser von den Belegungskontrolleinheiten an den Parkierungsanlagen. Dazu sind die betroffenen Parkierungsanlagen mit technischen Komponenten wie Einfahrt- und Ausfahrtkontrollgerät auszustatten (siehe Pkt. 5.1). Diese laufen dann über eine einzurichtende zentrale Rechnerstelle, mit welcher die Steuerung und Betriebsführung auf den Parkwegweisern erfolgt.

Das Programm auf dem Steuerrechner kann mit Steuervarianten ausgestattet werden, welche das PLS automatisch an veränderte Situationen wie Wochenende oder die jährliche Einkaufsnacht anpassen kann. Zudem kann das System um weitere Parkierungsanlagen und dynamische Hinweisschilder erweitert werden.

Bei den dynamischen Hinweisschildern wird unterschieden zwischen:

- Prismeneinsätze,
- LED-Technik,
- LCD-Technik.

Die LED- und LCD-Technik gewährleisten eine hervorragende Sichtbarkeit. Die LED-Technik bietet zudem höchste Flexibilität in Schrift und Zeichendarstellung. Die LCD-Technik ist gut lesbar durch ihr homogenes Schriftbild. Von den Eigenschaften her wird die LED-Technik aufgrund der leuchtstarken LEDs favorisiert. Diese ist auch bei Sonneneinstrahlung gut erkennbar.

Die Datenübertragung per Funk bietet aufgrund der kabellosen Übertragung deutliche Vorteile. Einsparungen werden erzielt, da Tiefbauarbeiten für Datenkabel wegfallen können. Durch die kabellose Übertragung sind per PLS Steuerrechner, das Parkdatenerfassungsgerät (PDE) und die dynamischen Hinweisschildern miteinander verbunden.

Nachfolgende Geräte-Konfiguration für das Parkleitsystem wäre erforderlich:

- Parkdatenerfassungsgerät, Einsatz in den Parkierungsanlagen,
- Statische Parkwegweiser,
- Masten für statische Wegweiser,
- Dynamische Wechselverkehrszeichen, als Anzeigesystem,
Größe B. 1.750 mm H. 350 mm T. 210 mm,

- Masten für dynamische Wechselverkehrszeichen,
- Parkleitzentrale mit Steuerrechner und Bedienrechner, Modems, Software, Server als Archivsystem,
- Montage, Transport, Sonstiges,
- Erd-/Beton- und Anschlussarbeiten,
- Elektroanschlüsse der Stadtwerke pro PLS Standort,
- Erd- und Betonarbeiten pro Mast,
- Kabelarbeiten je nach Standort und elektr. Zählersäule.

Im Rahmen der Planung eines wirkungsvollen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes kommt es auf eine ausgewogene Mischung zwischen statischen und dynamischen Wegweisern an. Dynamische Wechselwegweiser verursachen mit ca. 3.400,00 €/Stck. deutlich höhere Kosten als statische Wegweiser mit ca. 350,00 €/Stck. Die Planung und Kostenberechnung zur Errichtung des Parkleitsystems ist nicht Bestandteil des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes.

7 Zusammenfassung/Empfehlungen

Die Altstadt der Barlachstadt Güstrow ist Wohn- und Arbeitsort, Kultur- und Bildungsstandort sowie Erlebnisstandort für ihre Einwohner und Gäste. Dies auch in der Zukunft attraktiv zu sichern bedarf auch eines Stellplatzangebotes, welches der Nachfrage des Standortes gerecht wird.

Die **IST-Situation** im Jahr 2010 in der Parkraumbewirtschaftung wird den künftigen Anforderungen nur unzureichend gerecht. Hohe Anteile an Parksuchverkehren prägen das Bild. Die Verkehrsströme werden nicht gezielt über ein dynamisches Parkleitsystem zu den freien Stellplatzkapazitäten gelenkt. 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.

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 entgeltliche Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes im öffentlichen Straßenraum führt zum erwünschten hohen Umschlag auf dem attraktivsten Stellplatzangebot 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 der 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 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. Zwingend notwendig ist deshalb die Errichtung eines Parkleitsystems (PLS) mit dynamischen Restplatzanzeigen, um den Verkehr gezielt auf die Stellplatzangebote der Parkplätze rund um die Altstadt lenken zu können.

Die Finanzierung des PLS wäre über die Einnahmen aus den insgesamt 20 Parkscheinautomaten bei einer flächendeckenden Bewirtschaftung der **Variante 1** gegeben. Das Stellplatzangebot auf den Parkplätzen bleibt durch das kostenlose Parken attraktiv für Pendler, Gäste und Dauerparker. Die Finanzierung der erforderlichen Sanierungen von ebenerdigen Parkplätzen ist mit der neuen Städtebauförderrichtlinie nicht mehr gesichert.

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 Stop 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 Parkpaletten ließe sich über die Einnahmen aus der Gesamtbewirtschaftung finanzieren. Bei wegfällender 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.

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.