



Stadt Hameln

Verkehrsentwicklungsplanung Hameln

Baustein Parkraumkonzeption

KURZFASSUNG

Stadt Hameln

Verkehrsentwicklungsplanung Hameln

Baustein Parkraumkonzeption

KURZFASSUNG

Auftraggeber: Stadt Hameln

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
Große Barlinge 72 a
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Edzard Hildebrandt
Dipl.-Geogr. Juliane Rudert
B. Sc. Geogr. Simon Bülow
Dr.-Ing. habil. Carola Bachmann

Hannover, im Dezember 2011

0 Kurzfassung

Aufgabenstellung

Die Parkraumkonzeption Hameln 2011 aktualisiert die Parkraumkonzeption des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Hameln von 1994 und schreibt diese fort¹. Die Parkraumkonzeption 2011 berücksichtigt die städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen, wie z. B. die Errichtung der Stadtgalerie Hameln mit 540 Kundenparkplätzen am Nordrand der Altstadt. Im Untersuchungsgebiet mit der Altstadt und Teilbereichen der Bezirke Mitte und West mit einer Fläche von ca. 1,9 km² wohnen etwa 11.000 Personen und sind etwa 6.000 Arbeitsplätze angesiedelt.

Die Einteilung des Untersuchungsgebietes, das erstmals das links der Weser liegende Wohngebiet Klüt einschließt, in Erhebungs-Quadranten erlaubt direkte Vergleiche der Parkraumangebote und Nachfrage damals und heute. Die Grundlagen und Ergebnisse der Parkraumkonzeption 2011 wurden in einem verwaltungsinternen Arbeitskreis unter Beteiligung der Stadtwerke Hameln GmbH diskutiert.

Bestandsaufnahme

Die erfassten und untersuchten Parkraumangebote umfassen 3.367 Stellplätze am Straßenrand und auf Parkplätzen sowie 1.897 Stellplätze in Parkhäusern (ohne Parkhaus Bahnhof). In den Parkhäusern sind nach vorliegendem Stand 415 dauerhaft vermietet, also 1.482 frei verfügbar. 1.985 (59 %) der Straßenrandstellplätze sind weder finanziell noch zeitlich bewirtschaftet. Alle Parkhausstellplätze und 388 Straßenrandstellplätze sind finanziell bewirtschaftet.

Die vorgefundene Durchmischung unterschiedlich bzw. nicht bewirtschafteter Stellplätze am Straßenrand in den derzeitigen Parkgebührenzonen ist auffällig. Das Augenmerk richtete sich deshalb auch auf die Nachvollziehbarkeit der Parkregelungen für die Nutzer und den Parksuchverkehr, der minimiert werden muss. Ein teil-dynamisches Parkleitsystem zu den Parkhäusern mit „Frei“- und „Belegt“-Anzeigen ist zwar vorhanden, die Weiterentwicklung mit genauen Kapazitätsangaben geplant.

Hauptnutzerguppen der Stellplätze sind im Untersuchungsgebiet Bewohner und Beschäftigte (insbesondere Einzelhandel der Altstadt, Verwaltungen, Krankenhaus) mit überwiegend längerer Aufenthaltsdauer, Besucher (insbesondere Einzelhandelskunden, Patienten, saisonal auch Touristen) und Wirtschaftsverkehr (vor allem Lieferanten, Dienstleister) mit kürzerer Parkdauer.

¹ Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV)/ Südstadt AG: Verkehrsentwicklungsplan Hameln, Hannover/ Köln 1994

Nachfrageerhebungen und Nutzerbefragungen

Die Nachfrageerhebung wurde am Dienstag und die Nutzerbefragung in fünf Parkhäusern am Dienstag und Donnerstag der letzten Märzwoche 2011 durchgeführt. Die durchschnittliche Parkraumbelegung (Auslastung) in den Stellplatzbereichen schwächt sich im beobachteten Zeitraum zwischen 10 Uhr morgens und 23 Uhr nachts kontinuierlich ab. Die maximalen Belegungen wurden am Straßenrand bereits um ca. 10 Uhr mit 76 %, in den Parkhäusern um ca. 16 Uhr mit nur 46 % festgestellt. Die Parkdauer am Straßenrand variiert stark nach Wohn- und Nutzungsumfeld, der besonders zu berücksichtigende und erfasste Lieferverkehr geht in den Nachmittagsstunden stark zurück.

Die Nutzerbefragung in allen Parkhäusern ergab Anhaltspunkte für das Parkraumbewirtschaftungskonzept hinsichtlich Fahrtzwecken, Herkunft und bevorzugten Parkhausstandorten. Die Parkdauer in den Parkhäusern liegt zwischen zwei und drei Stunden, Auswärtige parken länger als Einheimische. Der Umschlag in den städtischen Parkhäusern differiert zwischen einem Maximum des Wochendurchschnitts im Kopmanshof mit 5,6 Nutzern je Stellplatz (Lagegunst!) und 1,2 Nutzern je Stellplatz im Rondell am Krankenhaus. Die Parkhäuser sind im Dezember am stärksten ausgelastet. Die Auslastungsspitze der Erhebungswoche war am Samstag.

Die Parkraumüberwachung wird nach vorliegendem Stand intensiv von der Stadt betrieben, wobei die stellenweise Unübersichtlichkeit der Regelungen die Überwachung naturgemäß erschwert (Bsp. Bereich Kopmanshof).

Umsetzungsstand der 1994 empfohlenen Maßnahmen

Der VEP 1994 sah in zahlreichen Straßen der innenstadtnahen Wohngebiete die Ausweisung von Bewohnerparkbereichen vor, mit dem Ziel, durch Trennung der weniger von „Fremdverkehr“ belasteten Straßen von den übrigen, höher belasteten Straßen Verkehrsberuhigungseffekte zu erzielen und den Parksuchverkehr zu verringern. Dies war Teil einer nach Nutzungsintensitäten differenzierten Parkraumkonzeption. Im Rahmen eines integrierten Maßnahmenkonzeptes wurde empfohlen, das zum Teil legalisierte Gehwegparken zurückzunehmen und die Straßenräume punktuell baulich so umzugestalten, dass übersichtliche Querungstellen entstehen und zumindest das reine Durchfahren erschwert wird.

Dieses Maßnahmenkonzept wurde nur zum Teil umgesetzt. Soweit das Bewohnerparken realisiert wurde, dann überwiegend nach dem Mischungsprinzip, wobei der Vorteil der flexiblen Stellplatznutzung durch unterschiedliche Nutzergruppen auf der Hand liegt, jedoch der Parksuchverkehr kaum verringert werden kann.

Ziele und Empfehlungen zum Parkraumkonzept

Ziel der Parkraumkonzeption Hameln ist es, den ruhenden Verkehr unter Berücksichtigung der verfügbaren Parkraumangebote und der Parkraumnachfrage der verschiedenen Nutzergruppen einheitlich, verträglich und nachvollziehbar zu ordnen und zu leiten. Aufgabe der Parkraumbewirtschaftung ist es, die Parkraumnachfrage auf die verfügbaren Parkraumangebote entsprechend den unterschiedlichen Anforderungen der Nutzergruppen möglichst so zu verteilen, dass die Nutzungskonkurrenzen zwischen diesen minimiert werden. Der Parksuchverkehr wird reduziert.

Erster Baustein der Fortschreibung der Parkraumkonzeption ist die **Anpassung der Parkraumbewirtschaftungszonen** (bisher: Parkgebührenzonen) an die aktuellen Anforderungen. Zukünftig werden drei Zonen mit abgeänderten Abgrenzungen und Parkhöchstauern empfohlen, um die genannten Ziele erreichen zu können:

- Die Zone 1 bildet der Bereich der Altstadt mit dem erfahrungsgemäß höchsten Parkdruck auf die relativ wenigen zielnahen Straßenrandstellplätze. In der Altstadt befinden sich die Parkhäuser Stadtgalerie und Kopmanshof. Hier wird das Parken am Straßenrand zukünftig auf 30 Minuten begrenzt.
- Die Zone 2 bildet der Innere Altstadtring, innerhalb des Wallgrabens gelegen, ein Stadtkerngebiet mit typischen Nutzungsüberlagerungen auf engstem Raum und attraktiver, zielnaher Lage zur Altstadt. Innerhalb des Inneren Altstadtring befinden sich die Parkhäuser Rondell a. K., Rathaus und Rattenfängerhalle. Hier beträgt die maximale Parkdauer am Straßenrand zukünftig 60 Minuten.
- Alle Stellplätze der Zonen 1 und 2 werden zukünftig finanziell bewirtschaftet.
- In der Zone 3, dem Äußeren Altstadtring mit geringerem Nutzungs- und Parkdruck und längeren Fußwegen zur Innenstadt ist das Parken am Straßenrand bis auf wenige Ausnahmen ohne zeitliche und finanzielle Bewirtschaftung erlaubt.

Als **zweiter Baustein** wird eine abgestufte **Anpassung des Preisniveaus der Straßenrandstellplätze** im Zuge der Umstrukturierung der Parkraumbewirtschaftungszonen empfohlen, die die Lagegunst der jeweiligen Stellplätze berücksichtigt. Zugleich muss es Ziel der Parkraumkonzeption sein, die bisher nicht genügend ausgelasteten öffentlichen Parkhäuser im Verhältnis zum Straßenrandparken attraktiver anzubieten. Mit der Steigerung der Parkgebühren von 0,50 €/ 30 Minuten auf 1,00 €/ 30 Minuten in der Zone 1 bzw. von 0,50 €/ 60 Minuten auf 1,00 €/ 60 Minuten in der Zone 2 verdoppeln sich an Straßenrandstellplätzen die Parkgebühren.

Einschätzung der finanziellen Wirksamkeit: Unter der Annahme einer halbstündlichen Abrechnung (siehe nachstehend), ansonsten aber unveränderten Parkhaustarifen² gilt:

² Derzeit Kopmanshof 50 Ct/30 Min., Stadtgalerie und übrige 40 Ct/30 Min.

- Für 30 Minuten in der Zone 1 am Straßenrand wird ein Gebührenmehraufwand zu den Parkhäusern von 50 bzw. 60 Ct und von Null bzw. 10 Ct in der Zone 2 erzielt.
- Für 60 Minuten in der Zone 2 am Straßenrand beträgt der Gebührenmehraufwand zu den Parkhäusern 20 Ct.
- Damit wäre in diesen Fällen das Gebührenniveau des Straßenrandparkens im ungünstigsten Fall gleich hoch, meistens aber deutlich höher als beim Parken im Parkhaus (max. 100 Ct zu 40 Ct bzw. 250 % Unterschied).

Als **dritter Baustein** wird für die **Bewirtschaftung der öffentlichen Parkhäuser** empfohlen, eine halbstündige Abrechenbarkeit der Parkgebühren einzurichten. Dies ist technisch realisierbar. Dadurch wird die Gebührenstruktur für die Nutzer transparenter. In einem weiteren Schritt wird angeregt, innerhalb eines festgelegten Zeitraums die Wirkung des erzielten Gebührengefälles zwischen Straßenrandparken und Parken im Parkhaus zu überprüfen. Soweit ein Handlungsbedarf erkennbar wird, die Parkhausauslastung nochmals zu vergrößern, kommt in finanzieller Hinsicht entweder eine weitere (moderate) Verteuerung (oder Angebotseinschränkung) des Straßenrandparkens oder eine optionale tarifliche Angebotsverbesserung der Parkhausnutzung infrage, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Für die Parkhäuser werden bauliche Aufwertungsmaßnahmen in verbindlichen Teilschritten festgelegt.

Vierter Baustein ist die deutlich stärkere **Ausweisung von Bewohnerparkplätzen**. Aufgrund der empfohlenen flächenhaften finanziellen Bewirtschaftung der Zone 2 ist es erforderlich, den Anwohnern im rechtlich zulässigen Umfang Stellplätze zu sichern. Viele Grundstücke verfügen aufgrund der verdichteten Bebauung nicht über eigene Stellplätze auf dem Grundstück. Die Ausweisung von Bewohnerparkplätzen erfolgt flächendeckend in der Zone 2. Empfohlen wird die Kombination mit finanzieller Bewirtschaftung, ähnlich wie diese bspw. in der Waterloostraße erfolgt. Zusätzlich werden in Zone 3 (Bereich Königstraße) als Lückenschluss der bereits vorhandenen Ausweisung Abschnitte mit Bewohnerparken ergänzt. Hier wird die Kombination mit zeitlicher Bewirtschaftung angeregt, ähnlich wie in diesem Bereich bereits vorhanden.

Zusätzliche Empfehlungen beziehen sich auf ausgewählte Bereiche mit besonderem Handlungsbedarf im Untersuchungsgebiet, dies sind kurzgefasst:

- Bereich des Sana-Klinikums: Hier werden die Straßenrandstellplätze reduziert. Gleichzeitig erfolgt die einheitliche finanzielle Bewirtschaftung der Stellplätze, sodass das Parkhaus Rondell stärker in Anspruch genommen wird. Die Angebote für die Beschäftigten müssen in Kooperation zwischen Betrieb und Parkhausbetreiber verbessert werden (Mobilitätsmanagement, siehe nachstehend).
- Bereich Kopmanshof: Hier wird das Parken auf das Parkhaus Kopmanshof konzentriert. Die übrigen Stellplatzangebote sind räumlich beschränkt, unübersichtlich und wie sich zeigt wegen der Nutzungskonkurrenzen „schwer regelbar“. Darüber hinaus sind die Anforderungen des Lieferverkehrs inkl. Hotel-

Andienung und des Radverkehrs zu berücksichtigen. Deshalb stehen die öffentlichen Stellplätze im Straßenzug nicht mehr als Parkflächen zur Verfügung.

- Bereich Bahnhofstraße: Dieser Bereich verbleibt in der Bewirtschaftungszone 2, das Kurzparken wird gefördert. Die Beibehaltung der „Brötchentaste“, die zum Teil in Frage gestellt wird, da sie zu Einnahmeverlusten führt, bedarf einer politischen Entscheidung und sollte auf Basis einer örtlichen Nacherhebung mit verdichteten Erhebungs- bzw. Beobachtungszeiten erfolgen.

Das mit **Flankierende Maßnahmen** bezeichnete Handlungsfeld hinsichtlich Parkleitsystem, Parkraummanagement und Öffentlichkeitsarbeit ist zum Teil bereits im Ansatz vorhanden oder der Ausbau geplant, sodass eine konsequente Umsetzung angeraten ist. Das Parkleitsystem ist von hohem praktischen Nutzen für viele Autofahrer für eine problemlose Erreichbarkeit und Verteilung des Parkzielverkehrs auf die Stellplatzangebote. Der für die Nutzer ebenfalls wichtige Bereich „Information & Service“ muss aufgewertet werden, z. B. mittels Erweiterung des städtischen Internetauftritts und der Ansprechbarkeit der zuständigen Dienststellen mit einer zentralen Hotline.

Bezahlsysteme

Das Handyparken ist zwar bundesweit verbreitet, gleichwohl werden nach vorliegenden Erkenntnissen erst ca. 5 % aller Parkvorgänge damit abgerechnet. Die Kommunen haben die Möglichkeit, sich für ein System mit oder ohne Registrierung zu entscheiden. Bei Mittelstädten haben sich bisher Systeme ohne Registrierung bewährt, das bereits angedacht ist und für Hameln empfohlen wird. Um die Akzeptanz des Handy-Parkens zu erhöhen ist eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit erforderlich, die Funktionsweise und Vorteile dieser Bezahltechnik vermittelt.

Empfohlen wird die Prüfung, ob Abrechnungsgenauigkeit und Münzstückelung der Parkautomaten, die als weitere Qualitätsfaktoren erkannt wurden, kundenorientiert verbessert werden können. Je flexibler und zeitgenauer die Bezahlung erfolgen kann und je weniger der Nutzer an den Einwurf spezieller Münzkombinationen gebunden ist, desto attraktiver wird das Parken. Der empfohlene „Halbstundentakt“ geht bereits in diese Richtung. Darüber hinaus ermöglicht die Kartenfunktion von EC-Karten und speziellen Parkkarten das bargeldlose Bezahlen. Das Bezahlen mit Geldkarte wurde bisher in Hameln negativ getestet, sodass diese Bezahltechnik zur Zeit weniger zielführend erscheint.

Empfehlungen für angrenzende Handlungsfelder

Der Baustein Parkraumkonzeption des VEP Hameln ist eingebettet in ein integriertes Gesamtsystem des innerstädtischen Personen- und Güterverkehrs. Vor dem Hintergrund der verkehrsbedingt negativen Klimaauswirkungen einerseits und den bereits verfügbaren und bewährten Alternativen zum innerstädtischen MIV andererseits müssen diese angrenzenden Handlungsfelder mit in die Parkraumkonzeption einbezogen werden. Besonders für die Einheimischen bieten Radfahren, ÖPNV-Benutzung und CarSharing-Angebote grundsätzliche Alternativen. Die Verbesse-

rung der Radverkehrsinfrastruktur ist im Gange, die Verkehrsbetriebe sind um attraktive Tarife bemüht, die Markteinführung neuer, noch kundennäherer CarSharing-Angebote ist absehbar. Insbesondere kann die Stadt Hameln Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, das der Entlastung des Straßenraums vom Beschäftigtenparken und innerbetrieblich, durch „Belohnung an der richtigen Stelle“, einem umweltfreundlichen Verkehrsverhalten dient, durch Zusammenarbeit mit Verwaltungen und Betrieben unterstützen.

Umsetzung und Wirkungen

Ein Umsetzungszeitplan ab 2012 für die empfohlenen Maßnahmen der Parkraumkonzeption nach dem notwendigen politischen Beschluss muss „vom Groben zum Feinen“ verlaufen und Wirkungskontrollen beinhalten. Wichtig ist z. B., dass Parkscheinautomaten nur einmal neu programmiert werden.

Erster Umsetzungsschritt

1. Einrichtung der Parkraumbewirtschaftungszonen inkl. neuer Bewirtschaftung
2. Anpassung der Gebühren beim Straßenrandparken
3. Einführung des Handy-Parkens
Evaluation, ggf. Maßnahmen-Nachsteuerung.

Zweiter Umsetzungsschritt

4. Anpassungen beim Bezahlssystem (Abrechnungsgenauigkeit, Münzstückelung)
5. Einrichtung des Halbstundentaktes in städtischen Parkhäusern sowie bedarfsweise Anpassung der Gebühren in Parkhäusern
6. Flankierende Maßnahmen auch schon parallel, z. B. Öffentlichkeitsarbeit zum jeweiligen Umsetzungsstand
Evaluation, ggf. Maßnahmen-Nachsteuerung.

Die zahlenmäßige Reduzierung von Straßenrandstellplätzen ist zunächst auf lediglich 30 im gesamten Untersuchungsraum begrenzt. Diese Option muss aber für die Zukunft weiter offen gehalten werden, um die Zielsetzungen der Parkraumkonzeption ggf. auf diesem Wege zu erreichen.

Die baulichen Einrichtungskosten betragen nach vorläufiger Schätzung einmalig ca. 53.000 €, der zusätzliche Verwaltungsaufwand erfordert einmalig ca. 1.100 Arbeitsstunden und voraussichtlich eine weitere Arbeitskraft zur Parkraumüberwachung. Die Ergebnisse der Erhebungen zeigen die nach Auffassung der Gutachter vorhandenen Potenziale zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit im städtischen Sektor der Parkraumbewirtschaftung deutlich auf. Das Maßnahmenpaket der Parkraumkonzeption 2011 ist im Ergebnis auf die stärkere Auslastung der öffentlichen Parkhäuser ausgerichtet.

Die Parkraumüberwachung und notwendige Ahndung von Ordnungswidrigkeiten sind integraler Bestandteil des Parkraummanagements und somit einer der Garantien für eine funktionierende Parkraumbewirtschaftung. Sie bedürfen weiterhin einer engen Zusammenarbeit der zuständigen Dienststellen.