



Beschlussvorlage



Stadt Hagenow
Der Bürgermeister

2019/0104
öffentlich

Betreff:
Parkraumkonzept für die Stadt Hagenow

<i>Fachbereich:</i> Bauen / Ordnung / Grundstücks- und Gebäudemanagement	<i>Datum</i> 18.03.2019
<i>Verantwortlich:</i> Wiese, Dirk	
<i>Beteiligte Fachbereiche:</i>	

<i>Beratungsfolge (Zuständigkeit)</i>	<i>Status</i>
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr(Vorberatung)	19.03.2019 Öffentlich
Hauptausschuss(Vorberatung)	01.04.2019 Nichtöffentlich
Stadtvertretung der Stadt Hagenow(Entscheidung)	11.04.2019 Öffentlich

Beschlussvorschlag:

Die Stadtvertretung beschließt das in der Anlage enthaltene Parkraumkonzept für die Stadt Hagenow mit Stand vom März 2019 als Handlungsempfehlung für die Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung und -planung.

Problembeschreibung/Begründung:

Das Büro SHP-Ingenieure aus Hannover hat im Auftrag der Treuhänderischen Sanierungsträgerin der Stadt Hagenow, der LGE Schwerin, für das Rahmenplangebiet der Stadt und für weitere punktuelle Schwerpunktbereiche das Parkraumkonzept für die Stadt Hagenow erstellt. Auf Basis des Arbeitsprogramms ist die Bearbeitung zum Anfang des Jahres 2018 aufgenommen worden, begleitend durch eine erste Bürgerinformationsveranstaltung am 15.03.2018. Anregungen und Hinweise wurden für die Bearbeitung aufgenommen. Vor Abschluss der Bearbeitung sind die Ergebnisse im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr am 27.11.2018 und in der 2. Bürgerinformationsveranstaltung am 28.02.2019 präsentiert worden.

Das Konzept enthält gekoppelt mit den Empfehlungen für die Parkraumvorhaltung, der zeitlichen sowie finanziellen Bewirtschaftung auch grundsätzliche Angaben zur Verbindung von Parken und E-Mobilität (Potenzialanalyse).

Finanzielle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen	x	Ja			Nein
Maßnahme des Ergebnishaushaltes	x	Ja			Nein
Maßnahme des Finanzhaushaltes	x	Ja			Nein
Mittel bereits geplant	x	Ja			Nein
Höhe der geplanten Mittel					€
Mehrbedarf					€
Gesamtkosten					* 21.241,50 €
Deckungsvorschlag	Betrag	Kostenträger	Konto	Bezeichnung des Kostenträgers/Konto	
	€				
	€				

Folgekosten:

Raum für zusätzliche Eintragungen:

* Im Rahmen Städtebauförderung – Sanierungsgebiet „Zentrum“ - Auftragssumme

Anlagen:



SHP Ingenieure



Stadt Hagenow

Parkraumkonzept

Parkraumkonzept für die Stadt Hagenow

– Endbericht zum Projekt Nr. 18006 –

Auftraggeber:

Stadt Hagenow

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:

Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Harald von Lübke

unter Mitarbeit von:

Engelbert Stenkhoff

Hannover, März 2019

Inhalt

		Seite
1	Problemstellung und Zielsetzung	1
2	Parkprobleme Hagenow	2
3	Untersuchungsraum mit gegenwärtigem Stellplatzangebot	3
3.1	Aktuelles Stellplatzangebot	3
3.2	Aktuelle Parkraumbewirtschaftung	6
4	Erhebungsergebnisse	10
5	Planungsansätze	13
5.1	Punktuelle Planungen	13
5.1.1	Parkhaus Möllner Straße	13
5.1.2	Parken in der Möllner Straße	18
5.1.3	P + R Anlage Bahnhof Hagenow Land	24
5.1.4	Parken am Krankenhaus	26
5.1.5	Parkplatz Teichstraße	28
5.1.6	Parken in der Teichstraße	30
5.1.7	Parken in der Fritz-Reuter-Straße	32
5.1.8	Parken in der Friedrich-Heincke-Straße	35
5.1.9	Parken am Schellenkamp	37
5.1.10	Parken im Stadtteil Hagenow Heide	39
5.2	Zeitliche oder finanzielle Bewirtschaftung	41
5.2.1	Grundsätzliche Überlegungen	41
5.2.2	Empfehlung für Hagenow	43
5.3	Bewohnerparken – Kriterien und Voraussetzungen	46
5.3.1	Rechtliche Rahmenbedingungen für die Parkraumbewirtschaftung im Rahmen einer Bewohnerparkregelung	46
5.3.2	Empfehlung für Hagenow	49
5.4	Verbindung von Parken und eMobilität	50
5.4.1	Aktuelle Fragestellungen	50
5.4.2	Potenzialanalyse zur Ladeinfrastruktur	56
5.4.3	Empfehlung für Hagenow zur Elektromobilität	59
5.5	Parken für mobilitätseingeschränkte Personen	60
6	Zusammenfassung der Empfehlungen	62

1 Problemstellung und Zielsetzung

In der Stadt Hagenow wird wie in anderen vergleichbaren Kommunen das öffentliche Parken sensibel betrachtet. Dies wird generell seitens der Einzelhändler/Gewerbetreibenden aber auch von vielen Anwohnern immer wieder thematisiert. Dabei steht die Organisation des ruhenden Verkehrs in einem städtebaulichen Spannungsverhältnis zwischen beengten Verhältnissen auf Grund des Stadtgrundrisses, erhöhten Bedarfen in Folge der zunehmenden individuellen Mobilität der Hagenower Bevölkerung und gleichzeitig der städtebaulichen Weiterentwicklung insbesondere der Innenstadt. Im Sinne der integrierten Stadtentwicklung ist die Frage nach einem ausreichenden Parkraumangebot nicht nur verkehrstechnisch, sondern immer auch städtebaulich zu erörtern. Wichtig ist dabei eine gesamtstädtische Betrachtung, um zentrale Probleme ggf. auch peripher lösen zu können.

Hierzu wurde der ruhende Kraftfahrzeugverkehr – auch das „halböffentliche“ Stellplatzangebot (beispielsweise die Kundenparkplätze) findet darin Berücksichtigung – im Untersuchungsraum analysiert und bewertet. Daneben wurden die aktuellen Problembereiche betrachtet, eine Beurteilung der Situation vorgenommen und Vorschläge zum weiteren Vorgehen erarbeitet bzw. gegeneinander abgewogen.

Allgemeine Ziele für das Parkraumkonzept sind dabei:

- Ausreichend Stellplätze für Besucher, Kunden und Anwohner bereitzustellen,
- ausreichend Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer bereitzustellen,
- bei der Bereitstellung des Parkraumangebotes die Aspekte Verkehrsberuhigung und weitest gehende Verkehrsvermeidung zu beachten und
- die Auffindbarkeit der – freien - Stellplätze ggf. durch ein geeignetes Wegweisungssystem sicherzustellen.

Durch ein abschließendes Handlungskonzept sollen Handlungsansätze entwickelt und darin die am besten geeigneten Lösungsvorschläge unterbreitet werden, um im Rahmen der allgemeinen bzw. privat indizierten (Stadt-) Entwicklung, aber auch im Rahmen der Erneuerung der Innenstadt in Verbindung mit der Städtebauförderung eine bedarfsgerechte Steuerung des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs gestalten zu können. Ziel ist die Schaffung eines Ausgleichs zwischen der flächenverbrauchenden Nutzung Parken und den konkurrierenden verkehrlichen und städtebaulichen Ansprüchen. Das Konzept liefert die Grundlage für die strategische Ausrichtung der Stadtentwicklung in Bezug auf die Parkraumplanung und beinhaltet dazu möglichst marktorientierte Ansätze.

2 Parkprobleme Hagenow

Die aktuellen Parkprobleme im Bereich der Hagenower Kernstadt beinhalten zumeist sehr konkrete punktuelle Problemsituationen. Zusätzlich müssen aber auch generelle Betrachtungen zu den Themen „Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze“, „Einrichtung von Bewohnerparkbereichen“ sowie „Verbindung von Parken und eMobilität“ angestellt werden. Folgende Detailbetrachtungen werden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung vorgenommen:

- (1) P + R-Anlage am Bahnhof ist vollständig ausgelastet
- (2) Parkhaus Möllner Straße wenig nachgefragt, während die angrenzenden Straßenräume stark ausgelastet sind (Neuordnung des Parkens in der Möllner Straße; Prüfung des Parkens am Schulkomplex in der Möllner Straße)
- (3) Parkplatz am Krankenhaus ist vollständig ausgelastet
- (4) Parkplatz Teichstraße wird kaum angenommen
- (5) Untersuchung des Parkens in der Teichstraße
- (6) Stellplätze am Fahrbahnrand der Fritz-Reuter-Straße werden tagsüber fast ausnahmslos durch Sparkassenmitarbeiter beparkt
- (7) Bewirtschaftung des öffentlichen Stellplatzangebotes, d.h.
 - o Untersuchung/Ausweisung kostenfreier und kostenpflichtiger Stellplätze
 - o Prüfung der Gebührenstruktur
 - o Einheitliche Preise und Zeiten bei den Parkscheinautomaten
- (8) Konzeptionelle und planerische Aussagen zur Verbindung von Parken und E-Mobilität
- (9) Parken für mobilitätseingeschränkte Personen

3 Untersuchungsraum mit gegenwärtigem Stellplatzangebot

3.1 Aktuelles Stellplatzangebot

Der Untersuchungsraum für das vorliegende Parkraumkonzept der Stadt Hagenow ist in Abb. 1 dargestellt und beinhaltet im Wesentlichen den erweiterten Innenstadtbereich (entspricht dem Sanierungsgebiet) sowie - als punktuelle Problemlagen - nördlich davon den Bereich Schellenkamp, den peripher gelegenen Bahnhof Hagenow-Land und den südlichen Stadtteil Hagenow Heide. Der Untersuchungsraum orientiert sich an der vorhandenen Problemlage.

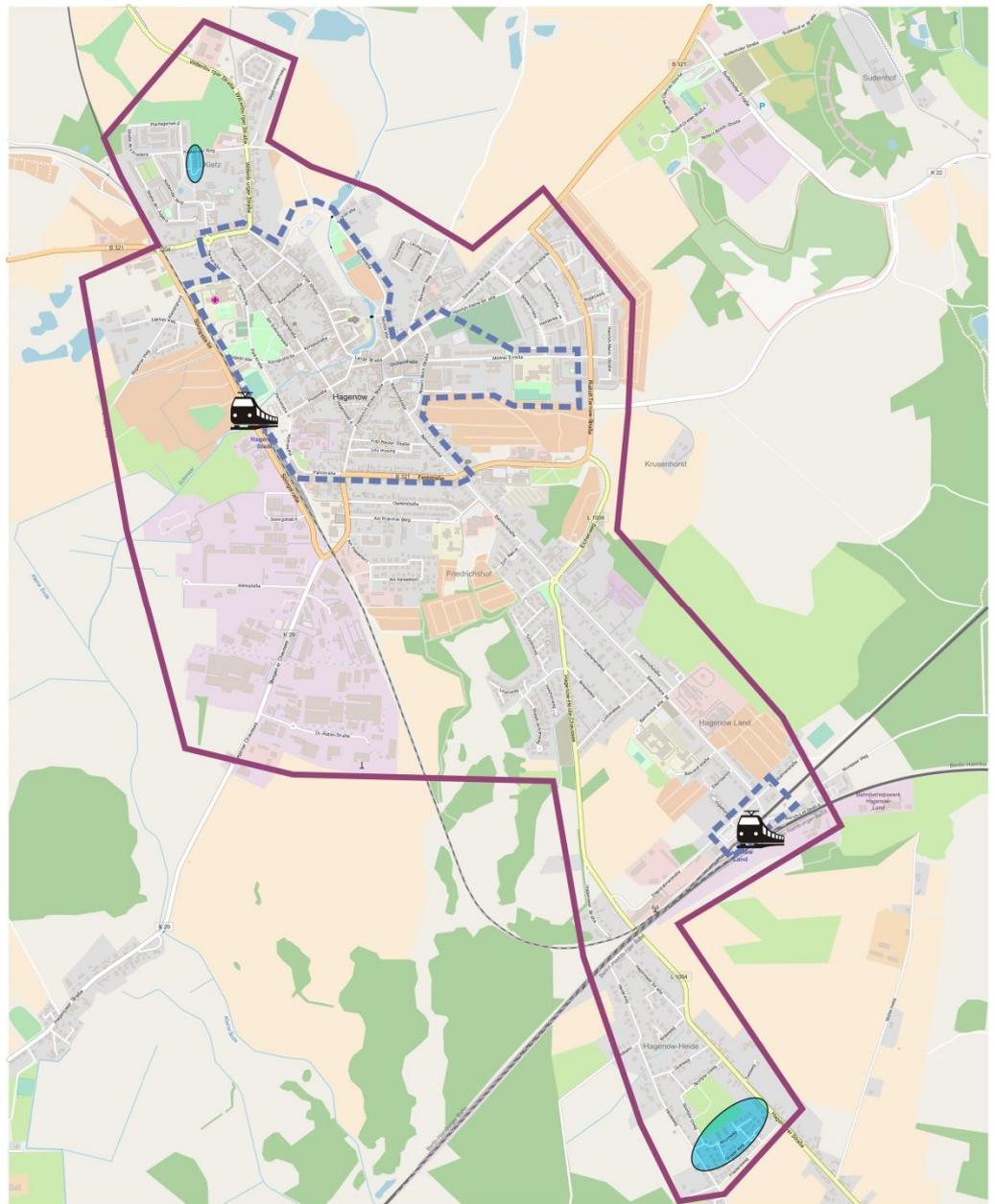


Abb. 1 Untersuchungsraum für das Parkraumkonzept Hagenow

Das innerhalb des Untersuchungsraumes zur Verfügung stehende Stellplatzangebot wurde im Vorfeld erhoben und kartiert. Um eine bessere Übersichtlichkeit zu erreichen, erfolgte in der grafischen Aufbereitung eine Unterteilung in das Stellplatzangebot im Straßenraum (vgl. dazu Abb. 2) und in das Stellplatzangebot in Parkieranlagen (vgl. Abb. 3). Unter dem Begriff Parkieranlagen sind definitionsgemäß Sammelparkplätze, Parkdecks, Parkhäuser und Tiefgaragen zusammengefasst.

Bei den öffentlichen Stellplätzen im Straßenraum im erweiterten Innenstadtbereich ergibt sich in der Zusammenfassung eine Bilanzsumme von 593 Stellplätzen als Summe des öffentlichen und halböffentlichen Angebotes (vgl. Abb. 2).

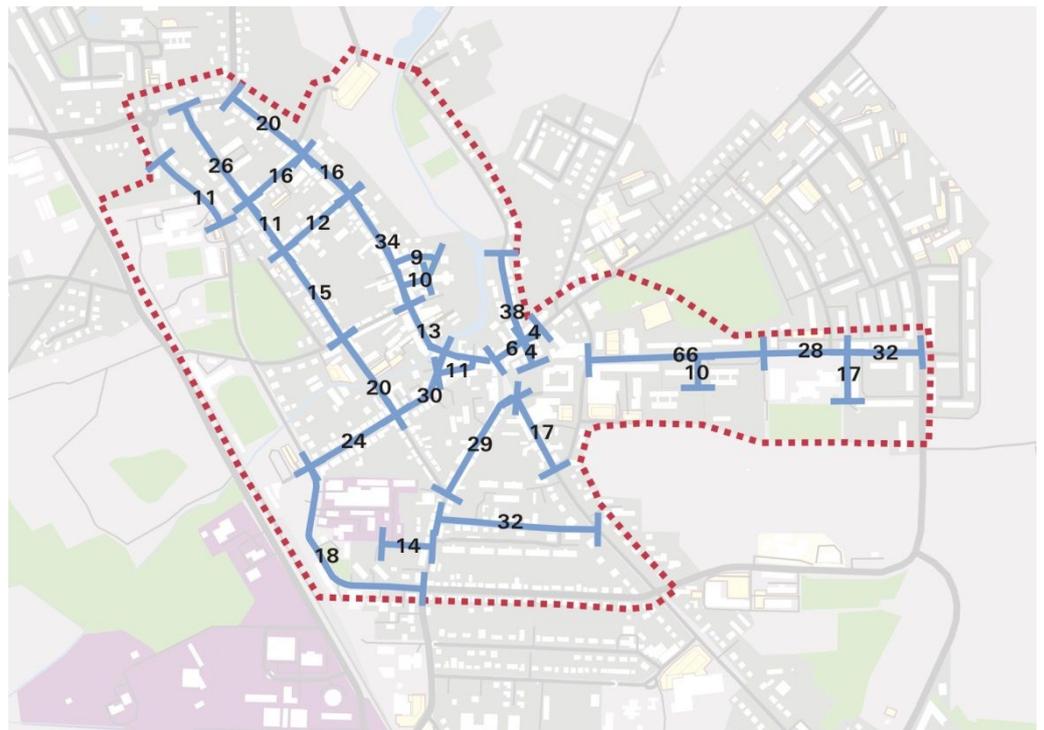


Abb. 2 Derzeitiges Stellplatzangebot im erweiterten Innenstadtbereich von Hagenow - Stellplätze im Straßenraum

Bei den Stellplätzen in Parkieranlagen ergibt sich in der Zusammenfassung eine Bilanzsumme von 1.258 Stellplätzen (vgl. Abb. 3), ebenfalls als Summe des öffentlichen und halböffentlichen Angebotes, so dass im Untersuchungsbereich insgesamt 1.851 Stellplätze für Bewohner, Besucher und Kunden zur Verfügung stehen.

Insbesondere bei den Stellplätzen in Parkieranlagen stellt sich des Öfteren die Schwierigkeit, die öffentliche Nutzbarkeit zu beurteilen. Dies betrifft besonders die sog. halböffentlichen Kundenparkplätze, bei denen teilweise eine kurzzeitige Gebührenfreiheit für Kunden besteht, während Nichtkunden nur gegen Gebühr oder auch gar nicht parken dürfen bzw. eine Reservierung für Firmenfahrzeuge oder Mitarbeiter erfolgt.

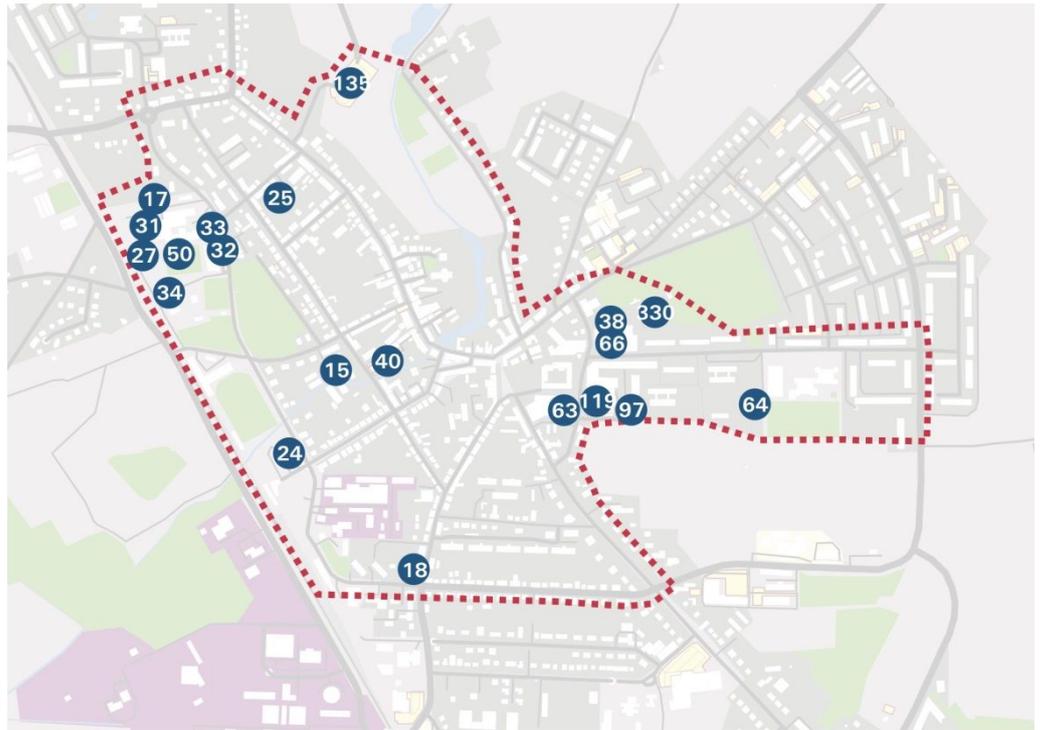


Abb. 3 Derzeitiges Stellplatzangebot im erweiterten Innenstadtbereich von Hagenow - Stellplätze in Parkierungsanlagen

Das am südlichen Rand der Kernstadt im Umfeld des Bahnhofs Hagenow-Land zur Verfügung stehende Stellplatzangebot wird gesondert dargestellt (vgl. Abb. 4). Dabei werden insgesamt vier Teilbereiche unterschieden:

- die P+R-Anlage nordwestlich der Gleisanlage an der Eisenbahnerstraße mit 50 Stellplätzen,
- eine daneben liegende, unbefestigte Fläche mit ungeklärter Kapazität, die derzeit als Überlaufparkplatz genutzt (und geduldet) wird,
- der Bereich der Bahnhofsgebäude südöstlich der Gleisanlage (10 Stellplätze) sowie
- der Seitenraum der Eisenbahnerstraße nordöstlich der Bahnhofsstraße (betrachtet wurde hier der Abschnitt vor dem Landhandel mit etwa 15 Stellplätzen).



Abb. 4 Derzeitiges Stellplatzangebot im Bereich des Bahnhofs Hagenow-Land

Nach einem Eigentümerwechsel steht der mit 10 Stellplätzen kenntlich gemachte Bereich der Bahnhofsgebäude südöstlich der Gleisanlage nicht mehr für das öffentliche Parken zur Verfügung.

Bezogen auf den Erhebungsraum der Kernstadt steht insgesamt ein sehr gut ausreichendes Stellplatzangebot zur Verfügung. Trotzdem sind punktuell Überlastungen feststellbar (vgl. dazu Abschnitt 4), während gleichzeitig - in vergleichsweise kurzer Entfernung dazu - freie Kapazitäten verfügbar sind.

3.2 Aktuelle Parkraumbewirtschaftung

In Hagenow werden die drei üblichen Bewirtschaftungsformen „finanzielle Bewirtschaftung“, „zeitliche Bewirtschaftung“ und „freies Parken“ angewendet.

Bei der finanziellen Bewirtschaftung finden in vielen Bereichen Kurzparker besondere Berücksichtigung, da die ersten 15 min, 30 min oder auch 60 min Parkzeit kostenlos sind. Die festgesetzten Parkgebühren zeichnen sich durch große Zurückhaltung aus. Beispielsweise kosten an einem Parkscheinautomaten die ersten 30 min Parkzeit lediglich 0,05 EUR (vergleichbar zur sog. „Brötchentasten“-Regelung, vgl. dazu Abschnitt 5.2.1), während dann für jeweils weitere 6 min Parkzeit 0,05 EUR zu bezahlen sind (Parkgebühr für die erste Stunde somit 0,30 EUR, jede weitere Stunde 0,50 EUR). Teilweise (Lange Straße, Schweriner Straße) kann der Parkschein auch zum Parken innerhalb des gesamten Straßenzuges genutzt werden, so dass bei einem Wechsel des Stellplatzes der Parkschein seine Gültigkeit behält (sofern die Parkzeit noch nicht abgelaufen ist).

Bei der zeitlichen Bewirtschaftung mit einer Parkscheibenregelung sind je nach Situation unterschiedliche Parkzeiten erlaubt, wobei als Zeiträume 0,5 h, 1 h, 2 h und 3 h unterschieden werden (vgl. Abb. 5). Gemäß StVO ist bei einer Parkscheibenregelung eine Höchstparkdauer von mehr als drei Stunden nicht zulässig.



Abb. 5 Beispiele für aktuelle Regelungen zur Höchstparkdauer mit Parkscheibe in Hagenow

In Bezug auf die derzeit eingesetzten Bewirtschaftungsformen macht die Übersicht in Abb. 6 deutlich, dass die finanzielle Bewirtschaftung (Stellplätze mit Parkgebühren/Parkschein) zweckmäßigerweise ganz gezielt bei den bevorzugten Einkaufslagen eingesetzt wird. In dem zu erkennenden abgestuften Konzept werden die etwas weniger lagegünstigen Stellplätze zeitlich bewirtschaftet (Parkscheibenregelung, keine Gebühren). In den Bereichen mit überwiegender Wohnnutzung und entsprechend nur sehr geringer geschäftlicher/gewerblicher Nutzung wird das öffentliche Stellplatzangebot nicht bewirtschaftet.

Eine Sondersituation besteht am Klinikum, bei dem die grafische Darstellung im rückwärtigen Bereich verschiedene Parkieranlagen mit Parkschein zeigt. Allerdings ist in diesem Fall der Parkschein ein Mitarbeiterparkausweis, so dass die zugehörigen Stellplätze einer Zugangsbeschränkung unterliegen und nicht von Besuchern oder Patienten beparkt werden können.

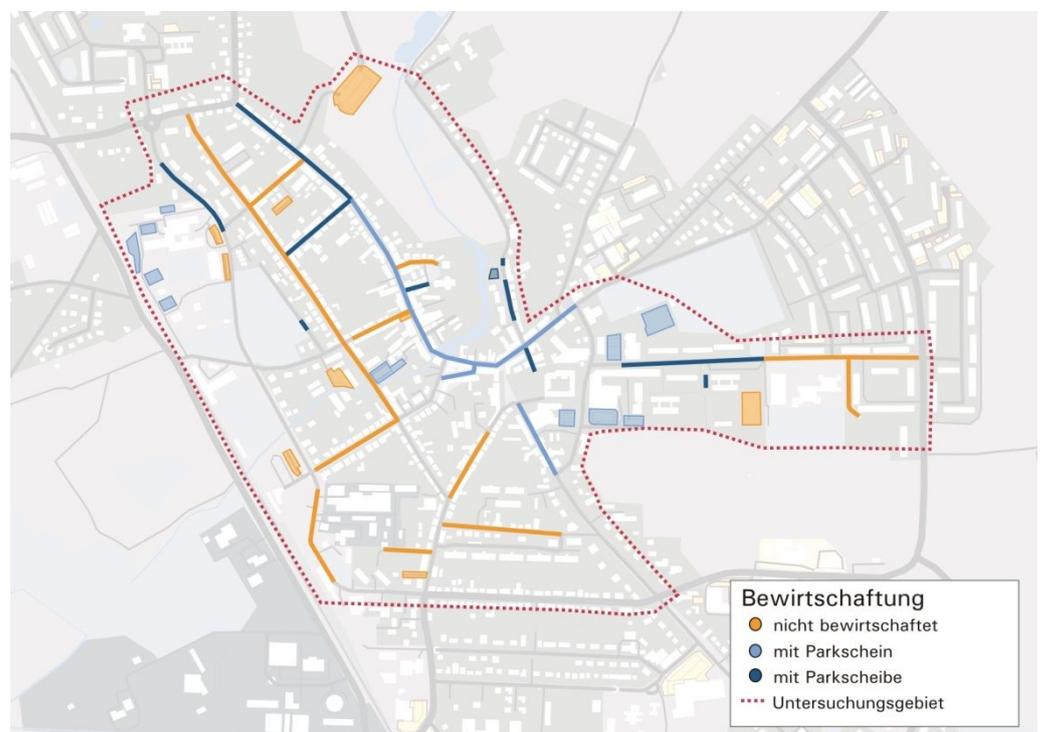


Abb. 6 Derzeitige Parkraumbewirtschaftung im erweiterten Innenstadtbereich von Hagenow

Bezogen auf das öffentliche Stellplatzangebot (die Regelungen auf den halböffentlichen Stellplätzen entziehen sich den städtischen Einflussmöglichkeiten) zeigt Abb. 7, dass etwa 50% der Stellplätze nicht bewirtschaftet werden, eine finanzielle Bewirtschaftung (Parkschein mit Gebühr) für 38% der Stellplätze gilt und die zeitliche Bewirtschaftung (Parkscheibenregelung) einen Anteil von 12% der Stellplätze betrifft. Insofern bestehen in Hagenow sehr umfangreiche Möglichkeiten, öffentliche Stellplätze gebührenfrei nutzen zu können.



Abb. 7 Derzeitige Situation der Parkraumbewirtschaftung (nur öffentliches Stellplatzangebot) in absoluter und relativer Darstellung

Die jährlichen Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung liegen in einer Größenordnung von etwa 80.000 EUR bis 100.000 EUR.

4 Erhebungsergebnisse

Um einen Überblick über die Nutzung und die Auslastung des Stellplatzangebotes in Hagenow zu bekommen, wurde eine stichprobenhafte Erhebung der Stellplatznachfrage durchgeführt. Die Erhebung erfolgte am Dienstag, 6. März 2018 durch zwei Rundgänge im Zeitraum von 10.00 bis 11.00 Uhr sowie von 15.00 bis 16.00 Uhr.

Dabei wurden alle abgestellten Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum erfasst. Eine Unterscheidung zwischen legalem und illegalem Parken erfolgte nicht, so dass die tatsächliche Stellplatznachfrage (als Summe aus legalem und illegalem Parken) dem Stellplatzangebot gegenübergestellt wird und daraus eine genaue Aussage zur Auslastung getroffen werden kann. Legales Parken ist dabei das Parken auf dafür ausgewiesenen – ggf. auch bewirtschafteten - Parkmöglichkeiten (beispielsweise markierte Stellplätze, zugelassenes Abstellen der Kfz am Fahrbahnrand) und auf Sonderstellplätzen (z.B. Behindertenstellplätze oder Taxistände). Illegales Parken wiederum ist das verbotswidrige Parken im Halteverbot, in Einfahrten, in Haltstellenbereichen, auf Sperrflächen und in zweiter Reihe sowie auf Gehwegen, Radwegen und Grünflächen.

Die Parkraumauslastung, vor allem in den Abendstunden, steht immer in Abhängigkeit zur Bewohnerdichte, zum Motorisierungsgrad und zum verfügbaren Parkraumangebot. Ab einer Auslastung zwischen etwa 80 % und 90 % kann von einer subjektiv empfundenen Vollauslastung der Stellplätze gesprochen werden. Dies bedeutet, dass die nur noch wenigen freien Stellplätze erst gesucht werden müssen und einen durchaus störenden Parksuchverkehr mit sich bringen können. In der Darstellung der qualitativen Auslastung vormittags und nachmittags (vgl. dazu Abb. 8 und Abb. 9) wurde eine hohe Auslastung ab 80% definiert, die mittlere Auslastung betrifft einen Bereich von 50% bis 80%, während eine Auslastung von weniger als 50% als gering eingestuft wurde. Auch wenn dadurch die Erhebungsunterschiede sehr stark nivelliert werden, zeigen die farbigen Darstellungen doch sehr übersichtlich, wo Probleme bei Bewältigung der Stellplatznachfrage auftreten und genauso, wo die Nachfragesituation als entspannt zu bewerten ist.

Die Ergebnisse am Vormittag bestätigen einen ganz erheblichen Parkdruck auf den Stellplätzen am Krankenhaus und in dessen Umfeld (nördliche Parkstraße und nördliche Hagenstraße). Ebenfalls stark nachgefragt wird die Friedrich-Heincke-Straße sowie der westliche Abschnitt der Möllner Straße. Erhebliche Reserven zeigen die Sammelparkplätze Teichstraße und Hagenstraße (zwischen Königstraße und Poststraße) sowie das Parkhaus Möllner Straße.

Nachmittags verändert sich die Situation tendenziell in Richtung zu mehr freien Kapazitäten. Allerdings bleibt die Situation der öffentlich zugänglichen Stellplätze am Krankenhaus weiterhin problematisch. Die nördliche Lange Straße läuft jetzt ebenfalls voll, während sich die südliche Lange Straße etwas entspannter darstellt. Gleiches gilt für die Möllner Straße. Die Friedrich-Heincke-Straße wird unverändert sehr intensiv beparkt.

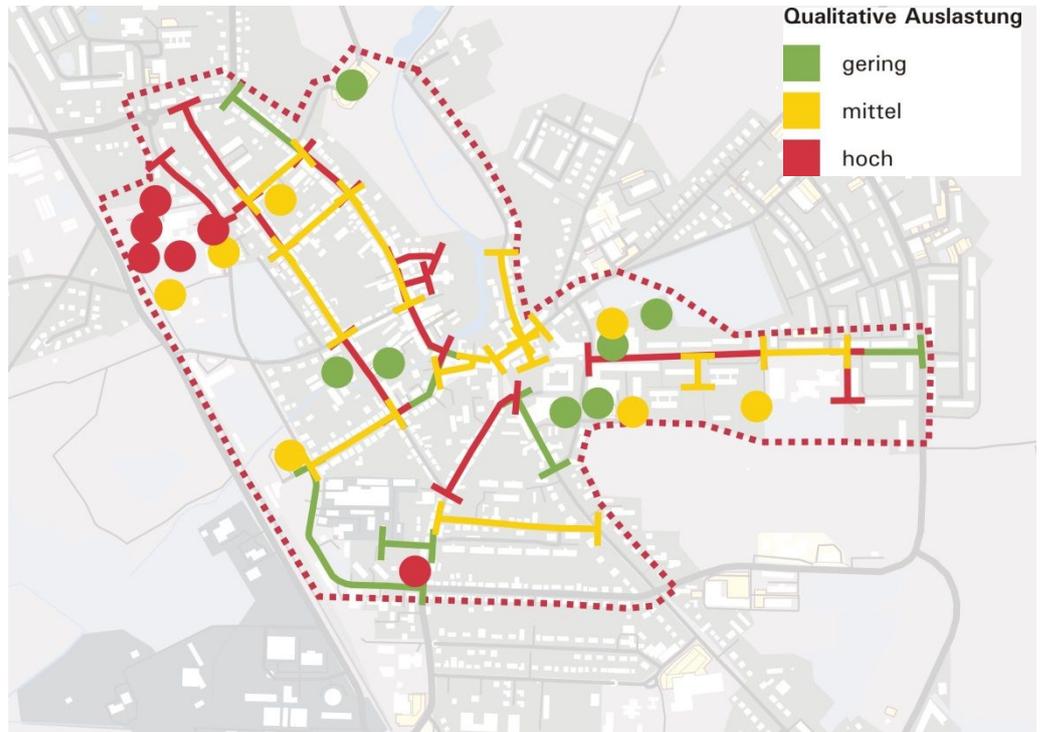


Abb. 8 Auslastung des Stellplatzangebotes in der Kernstadt
- Erhebungszeit: Werktag, vormittags 10 bis 11 Uhr

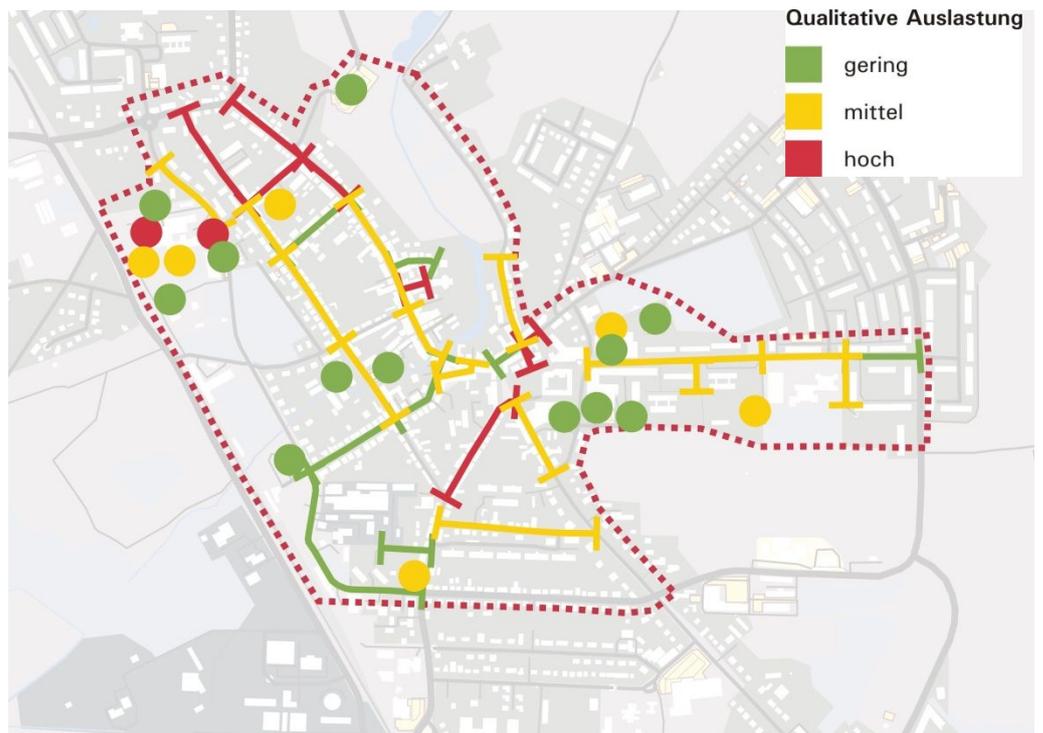


Abb. 9 Auslastung des Stellplatzangebotes in der Kernstadt
- Erhebungszeit: Werktag, nachmittags 15 bis 16 Uhr

In einer gesonderten Darstellung zeigen Abb. 10 und Abb. 11 die Auslastungssituation vormittags und nachmittags im Bereich des Bahnhofs Hagenow-Land.

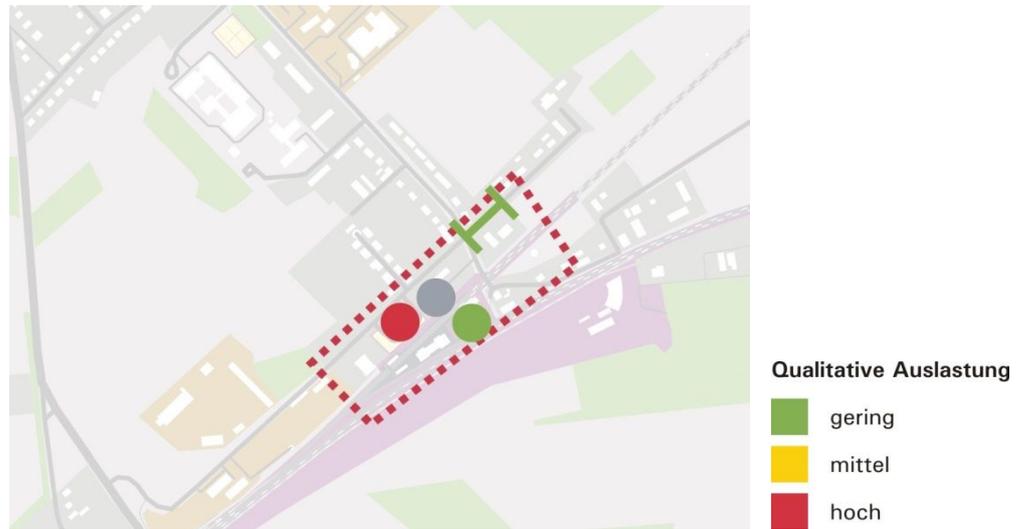


Abb. 10 Auslastung des Stellplatzangebotes am Bahnhof Hagenow-Land
- Erhebungszeit: Werktag, vormittags 10 bis 11 Uhr

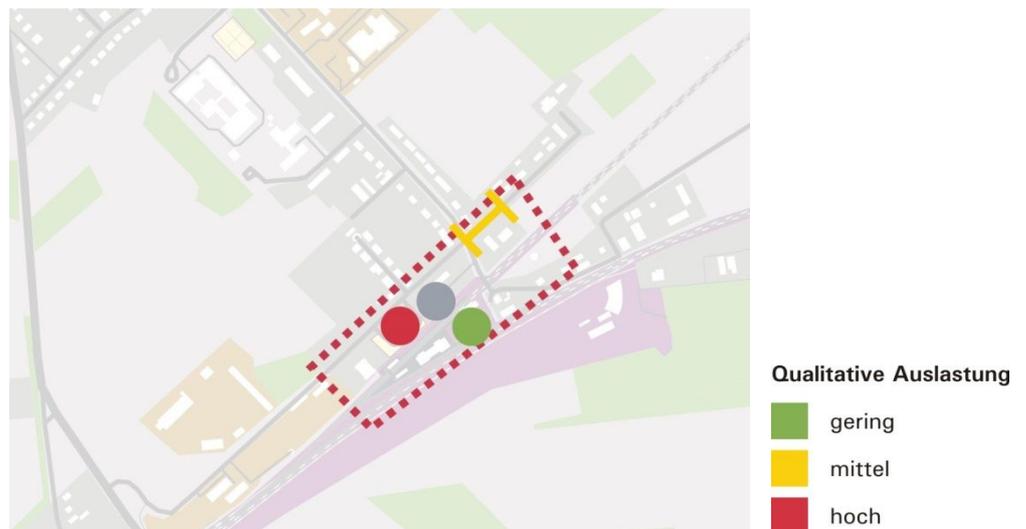


Abb. 11 Auslastung des Stellplatzangebotes am Bahnhof Hagenow-Land
- Erhebungszeit: Werktag, nachmittags 15 bis 16 Uhr

Die graue Kennung bezeichnet ein zum Parken genutztes, brachliegendes Grundstück südwestlich der Bahnhofstraße, dass zukünftig als Erweiterung der P+R-Anlage gestaltet werden soll, dessen derzeitige Kapazität aber nicht definiert werden kann.

Die beiden Grafiken verdeutlichen, dass die vorhandene P+R-Anlage am Bahnhof Hagenow-Land durchgehend hoch ausgelastet ist (tendenziell ist hier tagsüber eine Vollausslastung festzustellen). Die o. g. Brachfläche wird intensiv zum Parken genutzt (14 Pkw vormittags, 18 Pkw nachmittags).

5 Planungsansätze

5.1 Punktuelle Planungen

5.1.1 Parkhaus Möllner Straße

Die gegenwärtigen Nutzungsbedingungen für das Parkhaus Möllner Straße zeigt Abb. 12. Für die ersten 60 min Parkzeit wird keine Parkgebühr erhoben, danach sind je angefangene Stunde 1,00 EUR zu entrichten. Aktuell sind auf Grund der mangelnden Nachfrage von den sechs verfügbaren Halbebenen nur zwei in Betrieb. Die Zufahrt zu den oberen Halbebenen ist mit einer Kette abgesperrt. Die Parkhauskapazität wurde dadurch von 330 Stellplätzen auf lediglich noch etwa 110 Stellplätze reduziert.



Abb. 12 Parkhaus an der Möllner Straße – Nutzungsbedingungen

Der Wunsch der Stadt Hagenow, eine stärkere Auslastung für das Parkhaus zu erreichen, ist legitim, steht jedoch in engem Zusammenhang mit dem weiteren Stellplatzangebot im unmittelbaren Parkhausumfeld und auch mit dem generellen Parkverhalten in Deutschland. Aus zurückliegenden Untersuchungen ist bekannt, dass ebenerdige Stellplätze beim Parken grundsätzlich von den Autofahrern bevorzugt werden, erst danach folgen

auf der Beliebtheitsskala Parkhäuser/Parkdecks. Tiefgaragen werden bei freier Wahlmöglichkeit am Schlechtesten angenommen.

Vor dem Hintergrund dieses tendenziell auch in Hagenow anzunehmenden Parkverhaltens und in Verbindung mit dem umfangreichen Stellplatzangebot im Straßenraum der Möllner Straße wird die schwache Auslastung des Parkhauses nachvollziehbar. Das offenbar sehr umfangreiche Stellplatzangebot in diesem Bereich wird auch durch die - stichprobenhaften - Auslastungsaufnahmen bestätigt, die erhebliche freie Kapazitäten auf dem Penny-Kundenparkplatz und genauso auf dem Markant-Kundenparkplatz zeigen. Zudem liegt das Parkhaus Möllner Straße erschließungstechnisch in einer rückwärtigen Lage und ist von der Möllner Straße aus nicht unmittelbar wahrnehmbar. Bei den vergleichsweise kurzen Parkdauern der Einkaufskunden wird dann der naheliegende freie Stellplatz in der Möllner Straße bevorzugt aufgesucht. Auch die fehlende Besucherfrequenz des Parkhauses (man fühlt sich als Nutzer teilweise sehr allein) mag zur fehlenden Akzeptanz beitragen. In der Konsequenz wird der Straßenraum der Möllner Straße von parkenden Kfz dominiert, während gleichzeitig das Parkhaus nur unzureichend genutzt wird.

Die Stellplätze an der Möllner Straße werden gegenwärtig mit einer Parkscheibenregelung (Höchstparkdauer 3 h) zeitlich bewirtschaftet. Vormittags ist eine vergleichsweise hohe Auslastung, jedoch keine Vollauslastung feststellbar. Inwieweit eine regelmäßige Überwachung der Parkdauerregelung stattfindet ist nicht bekannt. Genausowenig lassen sich die dort abgestellten Fahrzeuge einer Nutzergruppe (beispielsweise die Bewohner der Geschosswohnungsbauten) zuordnen. Nachmittags ist die Auslastung der Stellplätze im Straßenraum der Möllner Straße dann wesentlich geringer.

Um die Attraktivität des Parkhauses bei der Stellplatznachfrage zu steigern, sind ein verkehrsplanerischer und genauso auch ein stadtplanerischer Ansatz zu überlegen. Beim verkehrsplanerischen Ansatz wäre zweckmäßig, zunächst die Parkraumwegweisung in der Innenstadt viel intensiver auf das zentrale Parkhaus Möllner Straße auszurichten und die Autofahrer auf die dort verfügbaren freien Kapazitäten aufmerksam zu machen. Letztendlich bedeutet dies, ein kleines dynamisches Parkleitsystem zu etablieren, bei dem insgesamt mindestens drei Parkleitwegweiser an der Robert-Stock-Straße bzw. an der Möllner Straße aufgestellt werden, um die Autofahrer über den Belegungszustand zu informieren (vgl. dazu Abb. 13). Die Umsetzung dieser Maßnahme würde Kosten im Bereich von etwa 25.000 bis 30.000 EUR verursachen.

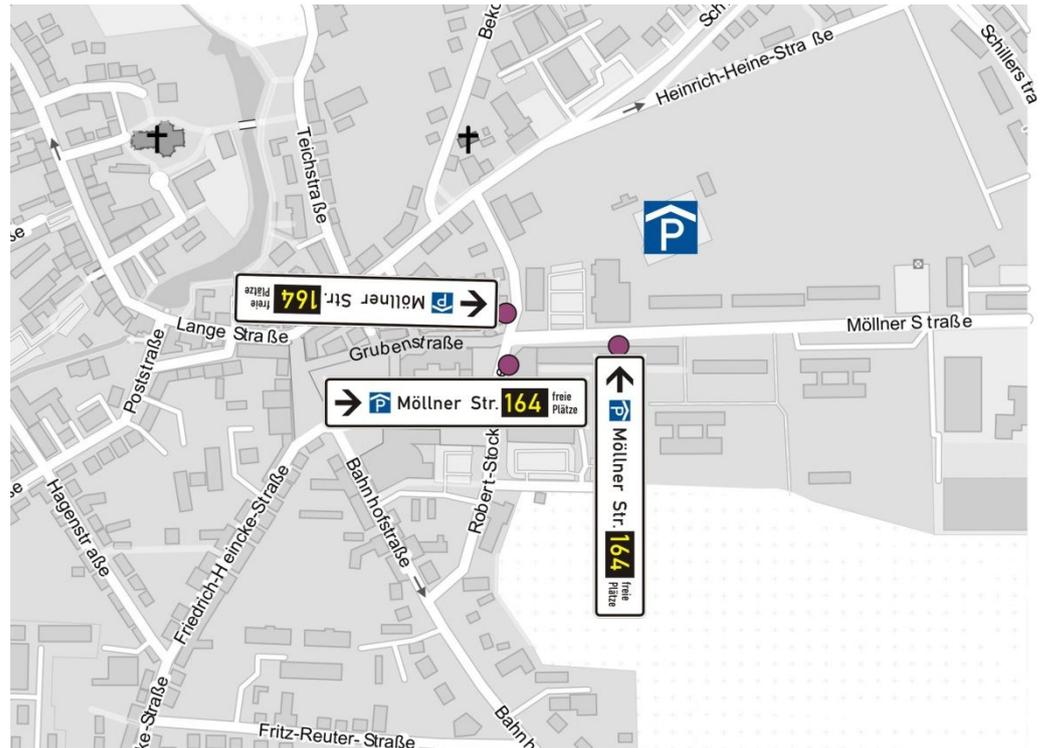


Abb. 13 Parkleitwegweisung für das Parkhaus Möllner Straße

Darüber hinaus wurden auch andere, planerische Überlegungen angestellt. Denkbar wäre auch,

- im Parkhaus generell auf die Erhebung von Parkgebühren zu verzichten,
- die Stellplätze im Zuge der Möllner Straße finanziell zu bewirtschaften bzw.
- den betreffenden Bereich der Möllner Straße als Bewohnerparkbereich auszuweisen.

Im Vergleich stellen sich diese Möglichkeiten und die absehbaren Wirkungen wie folgt dar:

Der **Verzicht auf die Erhebung von Parkgebühren** im Parkhaus lässt nicht unbedingt eine erhöhte Auslastung erwarten, da für die ersten 60 Minuten Parkzeit bisher ohnehin schon eine Gebührenfreiheit besteht. Hier müsste vielmehr im Gegenzug das Stellplatzangebot in der Möllner Straße dann gebührenpflichtig werden, so dass eine Parkhausnutzung dann die kostengünstigste Variante wäre. Denkbar wäre auch, das Parkhaus für Beschäftigte der Hagenower Innenstadt anzubieten und mit einer Tagespauschale von beispielsweise EUR 1,00 zu bewirtschaften. (Höhere Gebühren wären für die Stadt sicher wünschenswert, doch zeigt die geringe Nachfrage bei einem aktuellen Preis von EUR 26,00 für eine Monatskarte, dass dies voraussichtlich nicht akzeptiert würde.)

Eine **finanzielle Bewirtschaftung der Stellplätze im Zuge der Möllner Straße** hätte das Ziel, die Nutzung der Stellplätze im Parkhaus gegenüber den Stellplätzen im Straßenraum zu attraktivieren. Die Maßnahme würde alle potenziellen Nutzer (Kunden und Besucher der Innenstadt, Beschäftigte, die Besucher und Bewohner der angrenzenden Plattenbauten, Beschäftigte sowie die Besucher der Sportanlagen) gleichermaßen betreffen. Zu erwarten wäre daher eher eine Verlagerung des Parksuchverkehrs in gebührenfreie Bereiche, weil die große Mehrheit der Autofahrer im Allgemeinen wenig Bereitschaft zeigt, gebührenpflichtige Stellplätze zu nutzen, wenn in kurzer Entfernung ein gebührenfreies Angebot zur Verfügung steht. Dieser Hinweis gilt insbesondere für den in unmittelbarer Nähe liegenden privaten Kundenparkplatz vom Penny Einkaufsmarkt/Agentur für Arbeit, der von der Stadt Hagenow bewirtschaftet wird. Zwar ist dieser Parkplatz zeitweise stark ausgelastet, aber auf Grund der sehr hohen Parkwechselfrequenz findet man hier normalerweise immer einen freien Stellplatz. Insofern wird die punktuelle Einführung gebührenpflichtiger Stellplätze in der Möllner Straße (immer noch unter der Prämisse, eine stärkere Auslastung des Parkhauses zu erreichen) eher zurückhaltend beurteilt.

Machbar wäre dies eventuell in einem Gesamtkonzept, bei dem am Rand der Kernstadt beschränkungsfreie Stellplätze angeboten werden, während innerhalb des Zentrums dann nur noch gebührenpflichtige (oder parkscheibenpflichtige) Stellplätze zur Verfügung stehen. Für Bewohner der Kernstadt werden dann Bewohnerparkbereiche als Parksondererlaubnis eingerichtet. Derartige Konzepte wurden in den meisten deutschen Großstädten bereits realisiert, machen allerdings nur Sinn bei einem latenten Stellplatzdefizit in der Innenstadt und einem sehr leistungsfähigen, angebotsorientierten ÖPNV. Für Hagenow erscheint ein derartiges, großstädtisches Konzept „oversized“, zumal es auch keinen wirklichen Stellplatzmangel gibt. Der Wunsch, unmittelbar vor dem beabsichtigten Ziel innerhalb der Innenstadt zu parken, ist zwar verständlich, lässt sich jedoch immer nur für Wenige realisieren. Ist man als Autofahrer jedoch bereit, in Hagenow etwa 50 m oder 100 m vom Stellplatz bis zum Ziel zu gehen, bestehen zumeist keine Parkplatzprobleme (Ausnahmen sind sicherlich das Krankenhaus und der Bahnhof Hagenow Land). Eine vollständige finanzielle Bewirtschaftung der Innenstadt würde daher die Gefahr beinhalten, die ohnehin nur begrenzte Kundenzahl an die Einkaufsmärkte am Stadtrand oder in den Nachbarkommunen zu verlieren.

Letztendlich wäre auch die **Einrichtung eines Bewohnerparkbereiches** an der Möllner Straße theoretisch denkbar, bei dem das Parkhaus ein Bestandteil des Stellplatzangebotes innerhalb des Bewohnerparkbereiches wäre. Die gesetzliche Grundlage fordert, das tagsüber nur die Hälfte der öffentlichen Stellplätze im Bewohnerparkbereich für die Bewohner reserviert werden dürfen, während die andere Hälfte allen (d. h. den Bewohnern und den Besuchern/Kunden) zugänglich gemacht werden muss. Dadurch können Bewohner mit dem (per Gesetz auf jeden Fall kostenpflichtigen) Bewohnerparkausweis auf allen Stellplätzen beschränkungsfrei parken, während man als Kunde oder Besucher des Quartiers je nach Regelung Parkgebühren entrichten oder eine Parkscheibe nutzen muss. Im speziellen Fall Möllner Straße könnten dann alle Stellplätze im Straßen-

raum für Bewohner mit Parkausweis reserviert werden und Kunden/Besucher auf das Angebot im Parkhaus verwiesen werden. Allerdings setzt eine derartige Regelung voraus, dass ein ständiger, sehr hoher Parkdruck besteht, der es rechtfertigt, Bewohnern öffentliche Stellplätze zu reservieren. Zudem zeigen vorliegende Erfahrungen, dass selbst bei einer sehr geringen Jahresgebühr von EUR 30,00 für den Bewohnerparkausweis (entspricht weniger als 10 Cent je Tag) erhebliche Unmutsbekundungen bei den Bewohnern zu erwarten sind. Zu bedenken ist weiterhin, dass für Besucher der Bewohner dann beim Abstellen des Kraftfahrzeuges auch Parkgebühren fällig werden. Vor diesem Hintergrund erscheint die Ausweisung des Bereiches Möllner Straße als Bewohnerparkbereich nicht zielführend, zumal es im Grunde ja nur darum geht, ein nicht ausgelastetes Parkhaus stärker auszulasten.

Alternativ besteht natürlich auch die Möglichkeit, das Stellplatzangebot im Straßenraum der Möllner Straße zu reduzieren, um über die Angebotsverknappung zusätzliche Kunden für das Parkhaus zu gewinnen. Dies könnte beispielsweise im Rahmen einer Umgestaltung des Straßenraumes geschehen, mit dem Ziel, durch eine veränderte Querschnittaufteilung eine nachhaltige, städtebauliche Aufwertung des Straßenraumes zu erreichen. Bereits mittelfristig ist seitens der Stadt Hagenow beabsichtigt, eine derartige Umgestaltungsmaßnahme zu realisieren. Planerische Ansätze zu dieser Thematik werden im folgenden Abschnitt aufgezeigt.

Empfehlung für das Parkhaus Möllner Straße

Um eine höhere Auslastung/Inanspruchnahme des Parkhauses zu erreichen kann vielmehr auch eine Komfortverbesserung hilfreich sein, die allerdings zunächst Investitionskosten mit sich bringen würde. Folgendes Maßnahmenpaket wird dazu empfohlen:

- Auffällige Parkhauswegweisung mit Angabe der freien Stellplätze an der Robert-Stock-Straße und in der Möllner Straße.
- Ummarkierung der Stellplätze zu „Komfortstellplätzen“ mit einer Breite von mindestens 3,00 m (in Abhängigkeit von den zwischen den Stützen vorhandenen Breiten).
- Gute Ausleuchtung aller Bereiche des Parkhauses.
- Etablierung eines mit Personal besetzten Parkhausbetriebsraums (Stichwort „Parkhausaufseher“), um für Nutzer mehr Öffentlichkeit zu erzeugen.
- Umsetzung von Marketingmaßnahmen, um dieses aufgewertete Angebot entsprechend zu bewerben.

Insgesamt dürfte allerdings die Neigung der Nutzer zur Entrichtung von Parkgebühren eher gering sein, solange in vielen Bereichen des Stadtgebietes kostenfreie bzw. nahezu kostenfreie (5 Cent je 30 Minuten Parkzeit) Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Der bereits angesprochene stadtplanerische Ansatz geht in die Richtung, bei zukünftigen städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen in der Innenstadt keine neuen Stellplätze zu genehmigen, sondern vielmehr die mit der Baumaßnahme geplanten Stellplätze im Parkhaus vorzuhalten.

5.1.2 Parken in der Möllner Straße

Die gegenwärtige straßenräumliche Situation in der Möllner Straße ist durch eine breite Fahrbahn, umfangreiche Parkmöglichkeiten (Senkrecht-aufstellung und Längsaufstellung) und daneben durch einen weitgehend einseitigen Geh-/Radweg (südlicher Seitenraum) gekennzeichnet. Lediglich im westlich Abschnitt ist auf etwa 100m Länge ein beidseitiger Gehweg vorhanden. Die Straße ist im Gegenverkehr befahrbar, es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. In Fahrtrichtung Osten, d. h. von der Robert-Stock-Straße in Richtung Rudolf-Tarnow-Straße verkehren Linienbusse.



Blickrichtung West
Robert-Stock-Straße

Blickrichtung Ost
Rudolf-Tarnow-Straße

Wesentliche Randnutzungen sind Geschosswohnungsbau, Realschule, Sportanlagen, Kindertagesstätte und im Westabschnitt ein Einkaufszent-

rum. Die gegenwärtige Querschnittaufteilung der Möllner Straße zeigt Abb. 14. Der Straßenquerschnitt weist eine Breite von etwa 17,50 m auf, wobei für Fahrbahn und Parkstreifen (Nordseite: Senkrechtparken, Südseite: Längsparken) insgesamt 13,50 m genutzt werden.

Systemschnitt (Bestandssituation)

Hagenow - Möllner Straße

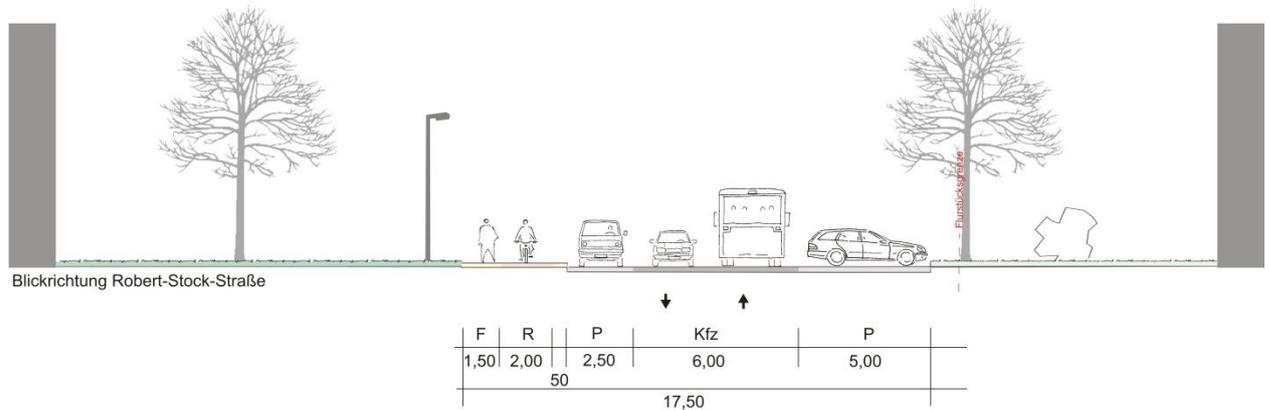


Abb. 14 Querschnittaufteilung der Möllner Straße - Bestand

Die Planungsansätze wurden auf der Grundlage entwickelt, dass auch zukünftig Linienbusse nur in Fahrtrichtung Osten verkehren (so dass als maßgebender Begegnungsfall die Konstellation Linienbus/Pkw anzusetzen ist) und die zulässige Höchstgeschwindigkeit weiterhin auf 30 km/h reglementiert bleibt.

Die entwickelten Querschnittvarianten unterscheiden sich in der vorgesehenen Führung des Radverkehrs sowie dem Angebot für Fußgänger und Radfahrer im Seitenraum:

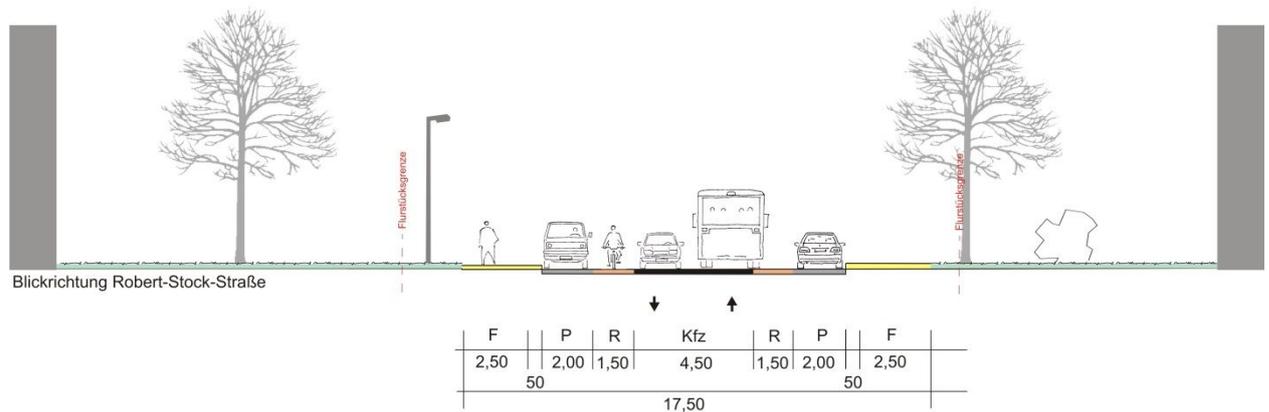
- Variantengruppe 1: Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt,
- Variantengruppe 2: Radverkehr wird im Seitenraum geführt.

Erst durch die Aufgabe des Parkens in Senkrechtaufstellung ergibt sich ein Gestaltungsspielraum für die zukünftige Querschnittaufteilung, der für alle Querschnittvarianten genutzt wird.

Bei den Varianten 1a und 1b wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Bei Variante 1a erfolgt dies durch die Markierung eines beidseitigen, 1,50 m breiten Schutzstreifens, während in Variante 1b keine eigenen Radverkehrsanlagen vorgesehen sind und der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt wird (vgl. Abb. 15). Diese Variante entspricht tendenziell mehr dem Regelwerk¹, weil bei Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h für den Radverkehr normalerweise keine eigenen Flächen vorgesehen sind.

Systemschnitt (Variante 1a)

Schutzstreifen beidseitig
Hagenow - Möllner Straße



Systemschnitt (Variante 1b)

ohne Radverkehrsanlagen
Hagenow - Möllner Straße

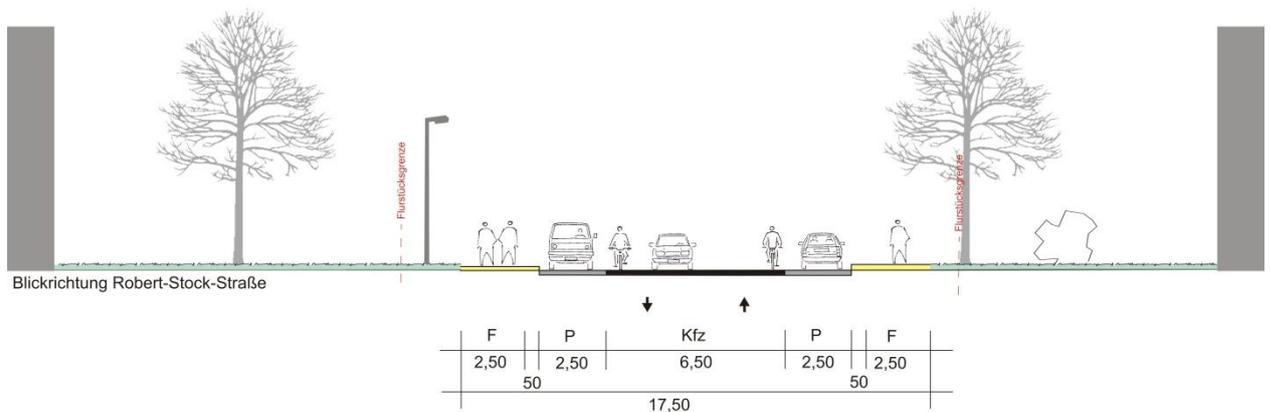


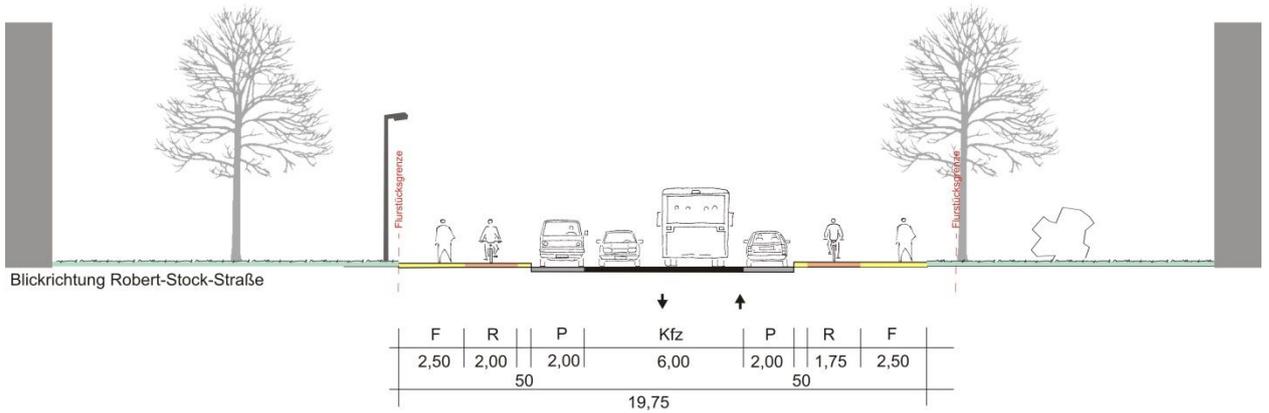
Abb. 15 Querschnittvarianten mit Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Ausgabe 2010, Köln 2010

Bei den beiden Varianten 2a_1 und 2a_2 werden jeweils getrennte Geh- und Radwege im Seitenraum angelegt (vgl. Abb. 16). Durch die Ausnutzung der kompletten Flurstücksgrenze ist in Variante 2a_1 eine Querschnittsbreite von 19,50 m nutzbar, die neben den beidseitigen Rad- und Gehwegen auch beidseitige Längsparkstreifen beinhaltet. Tendenziell wäre auch denkbar, den nördlichen Seitenraum noch zu verbreitern, in dem der Gehwegbereich bis an die Bäume erweitert wird und der unmittelbare Baumbereich mit begehbaren Baumscheiben geschützt wird.

Systemschnitt (Variante 2a_1, 19,75 m)

getrennte Geh- und Radwege
Hagenow - Möllner Straße



Systemschnitt (Variante 2a_2, 17,50 m)

getrennte Geh- und Radwege
Hagenow - Möllner Straße

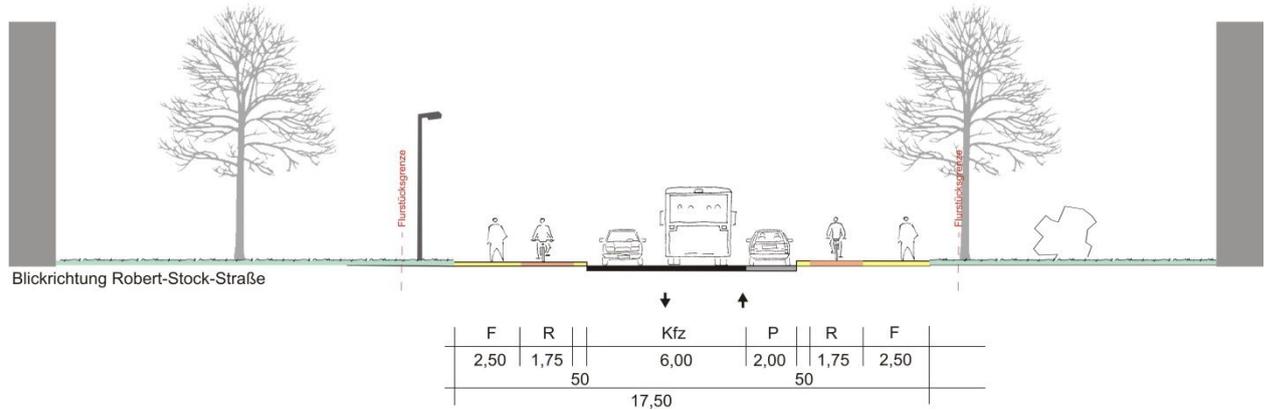
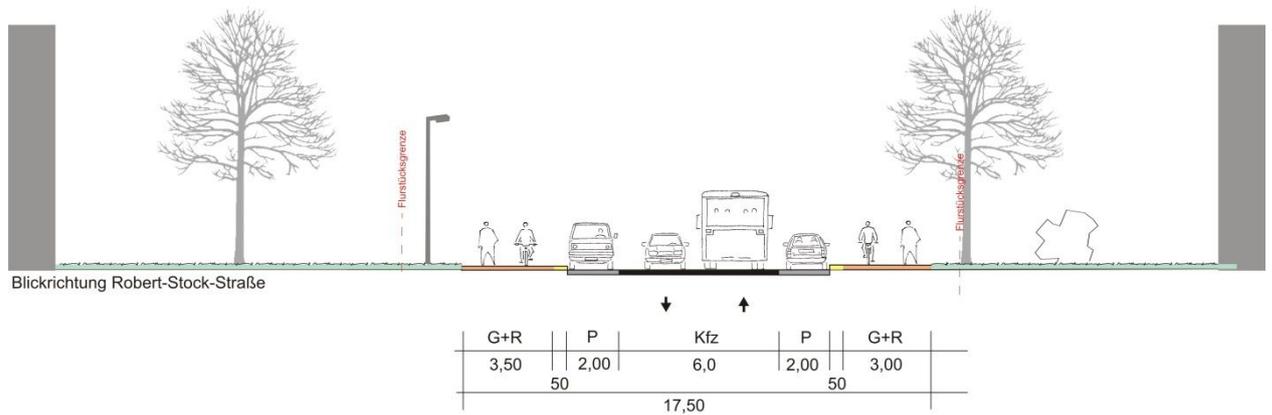


Abb. 16 Querschnittvarianten mit Führung des Radverkehrs im Seitenraum – getrennte Geh- und Radwege

Letztendlich werden mit den beiden Varianten 2b und 2c die Möglichkeiten zur Querschnittaufteilung bei Einrichtung gemeinsamer Geh- und Radwege im Seitenraum aufgezeigt (vgl. Abb. 17). Grundlage ist hierbei wiederum eine Querschnittsbreite von 17,50 m, da zum gegenwärtigen Stand der Planungsüberlegungen noch nicht geklärt ist, ob die Flurstücksbreite auch tatsächlich komplett genutzt werden kann.

Systemschnitt (Variante 2b)
gem. Geh- und Radwege
Hagenow - Möllner Straße



Systemschnitt (Variante 2c)
gem. Geh- und Radweg Nordseite
Hagenow - Möllner Straße

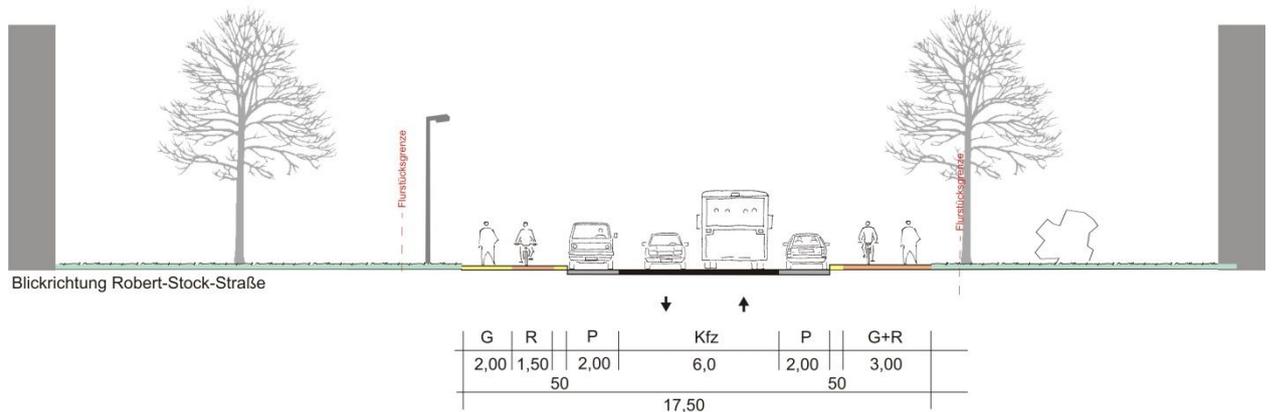


Abb. 17 Querschnittvarianten mit Führung des Radverkehrs im Seitenraum – gemeinsame Geh- und Radwege

Ohne dass bisher eine Festlegung auf irgendeinen der Querschnitte erfolgt ist, soll diese Ausarbeitung vorrangig dokumentieren, welche gestalterischen Möglichkeiten für die Möllner Straße durch den Verzicht auf Senkrechtstellplätze bestehen. Eine ausgewogene und nicht nur an den Bedürfnissen des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtete Querschnittaufteilung erscheint in jedem Fall erreichbar.

Empfehlung zum Parken in der Möllner Straße

Die Planungen für eine Umgestaltung der Möllner Straße sollten gestartet werden, auch wenn der Zeithorizont für die Umsetzung sicherlich noch einige Jahre betragen wird. Eine intensive Diskussion und Abwägung der zweckmäßigsten Querschnittaufteilung ist dabei erforderlich, da die Möllner Straße in Folge der starken Nutzung als Schulweg und auch als Freizeitweg (wegen der darüber erschlossenen Sportanlagen) sehr stark von Kindern und Jugendlichen frequentiert wird. In jedem Fall wäre eine Verknappung des Stellplatzangebotes in der Möllner Straße im Zusammenhang mit der beabsichtigten Umgestaltung auch als sinnvoller Begleitimpuls für eine stärkere Frequentierung des Parkhauses zu bewerten.

Bis dahin wird in Bezug auf die Thematik „Parken“ empfohlen, zunächst keine neuen Regelungen für das Parken im Straßenraum anzuordnen, sondern den Fokus auf die Komfortverbesserung und Wegweisung des Parkhauses zu legen.

5.1.3 P + R Anlage Bahnhof Hagenow Land

Unmittelbar am DB-Haltepunkt Hagenow Land befindet sich an der Eisenbahnerstraße (nordwestlich der Gleisanlage auf der stadtbezogenen Seite) eine P+R-Anlage für Eisenbahnnutzer mit 50 Stellplätzen (vgl. dazu Abb. 18). An Werktagen ist dieses Stellplatzangebot gegenwärtig komplett ausgelastet (vgl. dazu Abb. 10 und Abb. 11), so dass eine unbebaute Brachfläche nordöstlich davon (im Eckbereich Eisenbahnerstraße/Bahnhofstraße) als Überlaufparkplatz genutzt wird. Parkregelungen für die P+R-Anlage sind nicht angeordnet. Die Nutzung der Brachfläche wird geduldet.

Die P+R-Anlage wird offensichtlich in erster Linie durch Berufspendler genutzt, für die im näheren Umfeld keine alternativen Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Da der ÖPNV in Hagenow (genau wie in vielen ländlich geprägten Bereichen) sehr stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist, gibt es für Berufspendler oftmals keine Alternative zur Pkw-Nutzung, um den Bahnhof zu erreichen. Eine Verbesserung des P+R-Angebotes ist daher durchaus als wichtige städtische Infrastrukturmaßnahme zu beurteilen.

Die aktuellen Planungen der Stadt Hagenow sehen eine Vergrößerung des P+R-Angebotes vor. Die bisherige Brachfläche soll als zusätzliche P+R-Anlage ausgebaut und an die Bahnhofstraße angebunden werden. Dadurch entstehen insgesamt 67 neue P+R-Stellplätze, so dass zukünftig ein P+R-Gesamtangebot von 117 Stellplätzen vorhanden ist (vgl. Abb. 19). Gegenwärtig geht dies sicherlich über den vorhandenen Bedarf hinaus, doch erscheint der Ausbau insgesamt als zukunftsfähiges Konzept, das ausreichende Reserven vorhält und auch die entfallenen Stellplätze am verkauften Bahnhofsgebäude kompensiert. Es ist zu prüfen, ob eine im Einrichtungsverkehr befahrbare Verbindung von der bestehenden P+R-Anlage zum Erweiterungsbereich eingerichtet werden kann. Dadurch können die P+R-Kunden über die Wegweisung zunächst nur zur vorhandenen Anlage geführt werden und – bei voller Belegung - dann ohne Umweg zum Erweiterungsbereich fahren. Nach aktuellem Kenntnisstand ist die Einrichtung einer befahrbaren Verbindung seitens der Verkehrsplanung ausgeschlossen, da ein großer Kabelkanal der Deutschen Bahn dazu überbaut werden müsste.

Empfehlung zur P+R-Anlage Hagenow Land

Die Planung für die Erweiterung der P+R-Anlage sollte in der vorgesehenen Größe umgesetzt werden, selbst wenn sich herausstellen sollte, dass eine befahrbare Verbindung zwischen den beiden Teilbereichen nicht eingerichtet werden kann. Eine an die gebaute Situation angepasste Wegweisung sollte am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Eisenbahnerstraße aufgebaut werden.

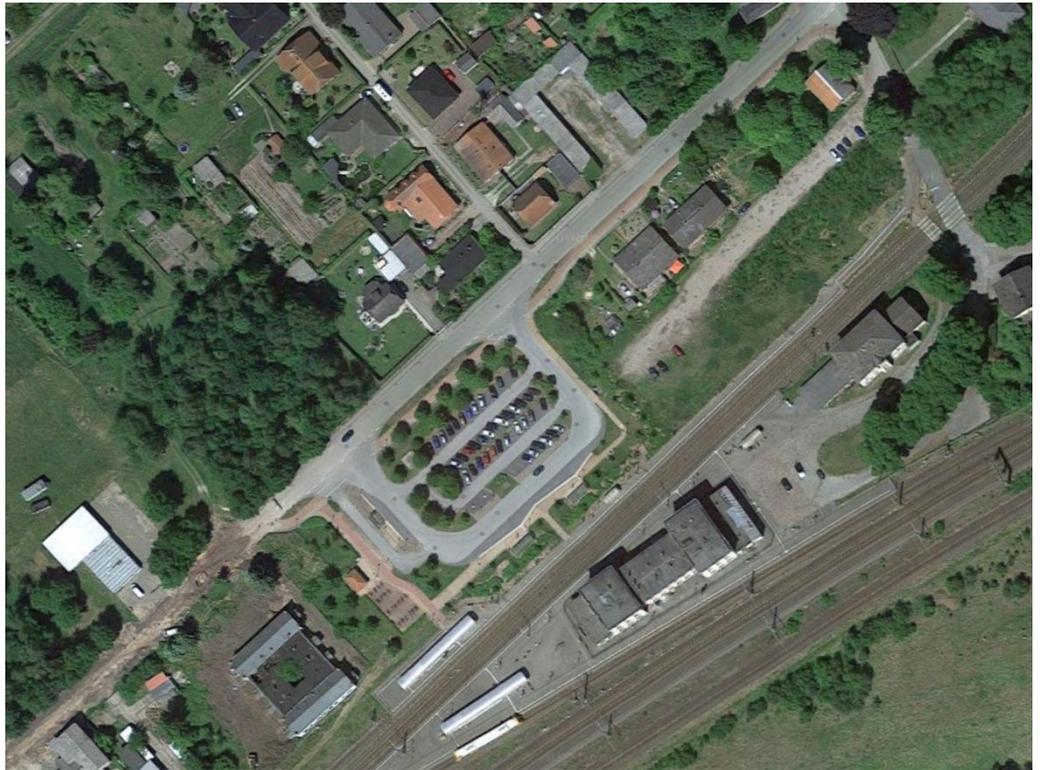


Abb. 18 Bereich der P+R-Anlage am Bahnhof Hagenow-Land (Bildquelle: google maps)

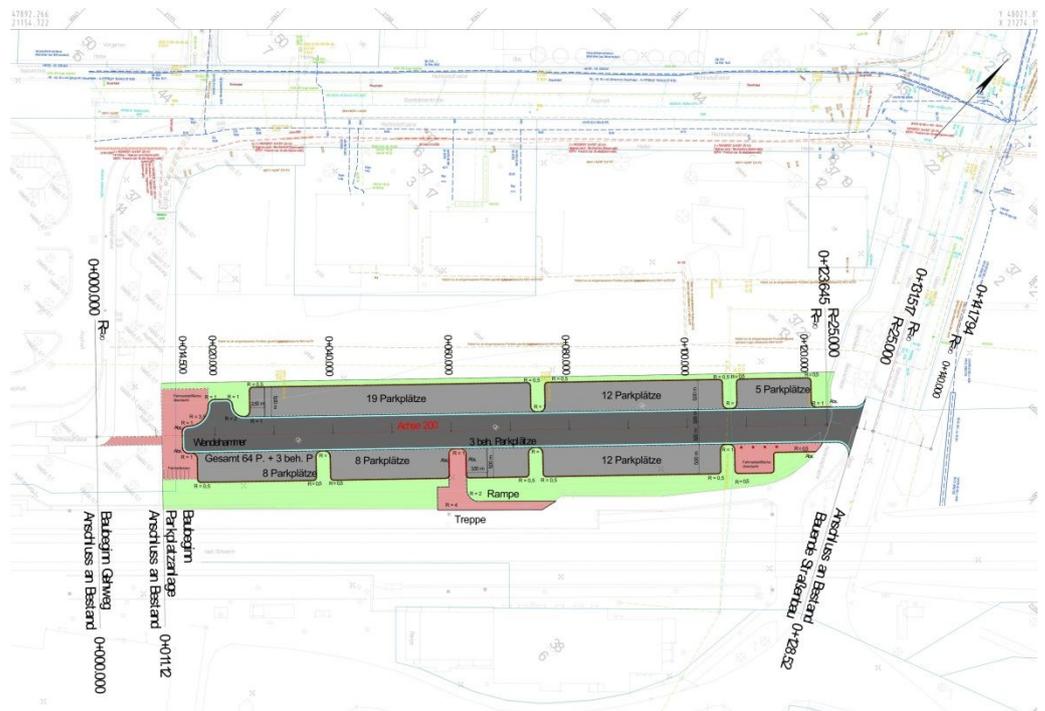


Abb. 19 Vorentwurf der Stadt Hagenow zur Erweiterung der P+R-Anlage am Bahnhof Hagenow-Land
 - Erschließung über Bahnhofstraße, Wegeverbindung nach links zur bestehenden P+R-Anlage/Bahnhofszugang

5.1.4 Parken am Krankenhaus

Das Westmecklenburg Klinikum Helene von Bülow liegt im nördlichen Abschnitt der Parkstraße und verfügt über 160 Betten. Zusätzlich gibt es einen Ambulanzbereich. Zum Klinikum gehören insgesamt sechs Parkplätze mit etwa 192 Stellplätzen, von denen allerdings nur der Parkplatz direkt vor dem Haupteingang (33 Stellplätze) für Patienten und Besucher nutzbar ist. Alle übrigen Parkplätze sind mit Schrankenanlagen ausgestattet und nur für Parkberechtigte (im Allgemeinen für Mitarbeiter) nutzbar bzw. für konkrete Fahrzeuge reserviert.

Die Auslastungserhebungen zeigen vormittags und nachmittags eine Vollauslastung. Diese Momentaufnahme wurde auch in den Gesprächen mit den örtlichen Akteuren als generelle Situation bestätigt, da ein freier Besucherstellplatz am Klinikum in Hagenow offenbar nur selten verfügbar ist und allgemein als Glücksfall eingestuft wird. Allerdings zeigen die Erhebungsergebnisse auch, dass die rückwärtig gelegenen Mitarbeiterstellplätze ebenfalls sehr hoch bis voll ausgelastet sind (vgl. dazu Abb. 8 und Abb. 9).

Gegenwärtig gibt es für das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern keine gültige Stellplatzverordnung, die zur Überprüfung des Stellplatzangebotes am Klinikum herangezogen werden kann. Daher wird als Beurteilungsparameter eine Stellplatznachweisgröße verwendet, die in vielen anderen Bundesländern in der gesetzlichen Stellplatzverordnung gilt und die besagt, dass für Krankenhäuser 1 Stellplatz je 2 bis 6 Betten nachzuweisen ist. Mit den o. g. 160 Betten und 33 Stellplätzen wird als gerundeter Wert ein Stellplatz je fünf Betten nachgewiesen, so dass die Bandbreite durchaus erfüllt ist. Der Ambulanzbereich, dessen Größe ungeklärt bleibt, ist darin allerdings noch nicht enthalten.



Abb. 20 Lage des Parkplatzes für Klinikbesucher in der Parkstraße (Luftbild: googlemaps.de)

In der gutachterlichen Einschätzung ist zunächst darauf hinzuweisen, dass in ländlich geprägten Räumen eine deutlich intensivere Kraftfahrzeugnutzung von Patienten und Besuchern stattfindet als in Großstädten, in denen im Allgemeinen ein sehr leistungsfähiger ÖPNV angeboten wird und daher deutlich mehr Patienten/Besucher mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV anreisen. Vor diesem Hintergrund wird nachvollziehbar, dass die bestehende Stellplatznachfrage mit dem vorhandenen, eher am unteren Angebotsrand einzustufenden Stellplatzangebot nicht abgedeckt werden kann.

Die Überlegung, andere vorhandene Parkmöglichkeiten als Ausweichparkplätze für das Krankenhaus auszuweisen, hat zu keinem erfolversprechenden Ergebnis geführt. In akzeptabler Entfernung stehen im öffentlichen Bereich keine nennenswerten Stellplatzkontingente zur Verfügung. Eine Nutzung des Parkplatzes Teichstraße ist denkbar, bedeutet aber eine sehr umwegige Erreichbarkeit. Die kürzeste Route verläuft über Löwenhelmstraße, Hagenstraße, Augustenstraße und Lange Straße, bedeutet etwa 700 m Fahrtstrecke und anschließend 400 m Gehstrecke zurück zum Krankenhaus. Das dürfte die meisten Nutzer abschrecken, zumal diese Parkmöglichkeit vom Krankenhaus nicht zu sehen ist. Daher wird dauerhaft ein erheblicher Fehlbedarf beim Stellplatzangebot für Patienten und Besucher gesehen.

Demgegenüber ist das Stellplatzangebot für Mitarbeiter des Krankenhauses als ausreichend zu beurteilen. Die Erhebungen zeigen auch hier sehr hohe Auslastungen, doch in der Summe der verschiedenen Parkbereiche waren tagsüber immer freie Stellplätze nutzbar. Selbstverständlich gibt es auch hier Unterschiede, da bei den Mitarbeitern die lagegünstigsten Stellplätze entsprechend stark nachgefragt und komplett ausgelastet sind, während sich die freien Kapazitäten eher in den Randlagen befinden. Trotzdem werden kaum Möglichkeiten gesehen, ggf. Mitarbeiterstellplätze in Besucherstellplätze umzuwidmen.

Empfehlung für das Parken am Krankenhaus

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, gemeinsam mit der Krankenhausverwaltung nach Lösungsmöglichkeiten für die Stellplatzproblematik zu suchen. Die Schaffung eines öffentlichen Stellplatzangebotes durch die Stadt Hagenow dürfte dabei keine Rolle spielen, da es seitens der Kommune keine Verpflichtung gibt, den Stellplatzbedarf eines privatwirtschaftlich geführten Klinikbetriebes auszugleichen. Vielmehr erscheint eine Erweiterung des Stellplatzangebotes für Patienten/Besucher auf dem Klinikgelände unverzichtbar. Hierzu sollte geprüft werden, welche Möglichkeiten es gibt, vorhandene Freiflächen zur Nutzung als Parkplatz herzurichten oder das Stellplatzangebot von ebenerdigen Parkplätzen durch den Bau eines Parkdecks zu vergrößern. Als Größenordnung sollte ein Ansatz gewählt werden, der 1 Stellplatz je zwei bis drei Betten vorsieht, so dass insgesamt für 160 Betten und den Ambulanzbereich etwa 80 Stellplätze für Patienten und Besucher angeboten werden. Hilfestellung könnte ggf. vom Landkreis Ludwigslust-Parchim kommen, der an der Trägergesellschaft des Krankenhauses beteiligt ist.

5.1.5 Parkplatz Teichstraße

Der Parkplatz Teichstraße „leidet“ an einer völlig unzureichenden Nutzung. Bei einem Angebot von 135 Stellplätzen lag die Auslastung vormittags und nachmittags im Bereich von 15% (19 bzw. 20 parkende Kfz). Dies bestätigt die von der Verwaltung im Vorfeld geschilderte Situation.

Der Parkplatz besitzt eine direkte Erschließung von der Langen Straße unmittelbar nördlich des Rathauses sowie eine zweite Zuwegung vom Knotenpunkt Wittenburger Straße/Straße des Friedens/Teichstraße am nördlichen Rand der Kernstadt. Diese Zufahrt ist für Reisebusse und Wohnmobile vorgesehen (vgl. dazu Abb. 21). An beiden Zufahrten ist eine Wegweisung vorhanden, wobei die Wegweisung für Wohnmobile/Reisebusse allerdings lückenhaft ist. Generell wird der Parkplatz mit dem Titel „P Bürgerbüro“ ausgeschildert. Zusätzlich gibt es vom Rathausplatz eine direkte Wegeverbindung. Die Qualität des Parkplatzes ist als hochwertig zu beurteilen, die Gestaltung ist gelungen und sehr übersichtlich ohne die oftmals anzutreffenden „dunkeln Ecken“. Er wird nicht bewirtschaftet, zudem ist eine öffentliche Toilettenanlage vorhanden.

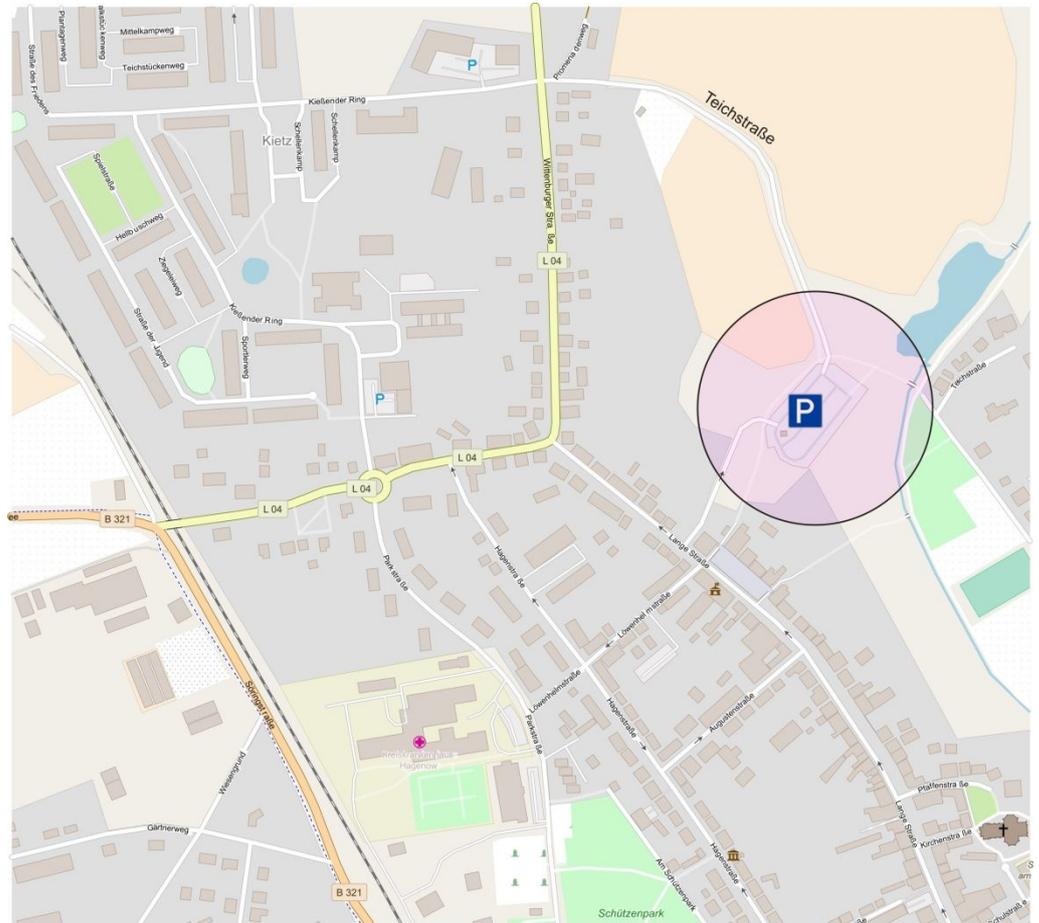


Abb. 21 Lage des Parkplatzes Teichstraße in der Hagenower Innenstadt (Kartengrundlage: OpenStreetMap.org)



Abb. 22 Parkplatz Teichstraße einschließlich der Wegweisung

Offensichtliche Maßnahmen, die eine höhere Frequentierung des Parkplatzes Teichstraße mit sich bringen, sind kaum vorstellbar. Denkbar wäre allenfalls, auf die Gebührenfreiheit des Parkplatzes bereits am Wegweiser an der Langen Straße hinzuweisen. Letztendlich erscheint die geringe Inanspruchnahme aber eher ein Indiz für das ausreichend dimensionierte Stellplatzangebot in Hagenow zu sein. Wenn in erster Lage ausreichender Parkraum zur Verfügung steht, kann für die zweitbeste Lage keine starke Nutzung erwartet werden. Mit einer Erhöhung der Parkgebühren für die Stellplätze in der Langen Straße wäre jedoch eine teilweise Verlagerung der Stellplatznachfrage vorstellbar.



Abb. 23 Vorschlag zur Veränderung der Parkplatzwegweisung in der Langen Straße

Empfehlung für den Parkplatz Teichstraße

Verbesserung der Wegweisung mit Hervorhebung der Gebührenfreiheit. Aufwertung der Parkmöglichkeit für Wohnmobile durch Einrichtung einer Versorgungs- und Entsorgungsstation. Zudem würde sich anbieten, eine Ladestation für Elektrofahrzeuge auf dem Parkplatz zu etablieren, sofern dies leitungstechnisch realisierbar ist.

5.1.6 Parken in der Teichstraße

Die Teichstraße führt im Hagenower Stadtzentrum ausgehend von der Schweriner Straße nach Norden in das Landschaftsschutzgebiet Bekow. Die Teichstraße ist im südlichen Bereich beidseitig, im nördlichen Abschnitt nur einseitig angebaut und weist nur eine sehr geringe Verkehrsstärke auf. Neben der überwiegenden Wohnnutzung ist das Restaurant Perle am Mühlenteich (etwa 80 Sitzplätze) als wichtiges Ziel im südlichen Bereich (kurz vor der Schweriner Straße) zu nennen (vgl. Abb. 24).

Die Elemente des Straßenquerschnittes weisen im Allgemeinen nur das Mindestmaß auf, was aber auf Grund der sehr geringen Verkehrsbelastung auch vertretbar erscheint. Die Fahrbahnbreite von nur etwa 4,5 m und die vergleichbare Tiefe der Senkrechstellplätze führen dazu, dass bis an die Bordkante gefahren wird und der Fahrzeugüberhang den ohnehin nur schmalen Gehweg auf der Westseite noch deutlich einengt (vgl. Abb. 25).

Das Stellplatzangebot umfasst insgesamt 38 öffentliche Stellplätze, zu meist in Senkrechtaufstellung im westlichen Seitenraum bzw. einen kleinen Sammelparkplatz für 12 Pkw. Tagsüber werden die Stellplätze mit einer Parkscheibenregelung (Höchstparkdauer 2 h bzw. 3 h an Werktagen von 8 bis 18 Uhr) zeitlich bewirtschaftet.



Abb. 24 Problembereich Teichstraße
(Kartengrundlage: OpenStreetMap.org)



Abb. 25 Straßenräumliche Situation in der Teichstraße, links mit Blickrichtung Norden, rechts mit Blickrichtung Süden im Bereich des Restaurants Perle am Mühlenteich

Die Teichstraße hat eine neuwertige Gestaltung mit Natursteinpflasterung der Fahrbahn- und Stellplatzflächen. Die Markierung der Senkrechtplätze erfolgt durch Bänderungen aus Granitpflaster. Tagsüber liegt die Auslastung der öffentlichen Stellplätze im Bereich von etwa 65 %.

Neben der teilweise unbefriedigenden Situation durch in den Gehweg hineinragende Fahrzeuge ist auch die abendliche Stellplatznachfrage durch Restaurantbesucher häufiger problematisch.

Empfehlung für das Parken in der Teichstraße

Die Problematik „parkende Fahrzeuge ragen in den Gehweg“ könnte nur durch die Umgestaltung zu einem Längsparkstreifen gelöst werden. Dadurch könnte ein breiterer Seitenraum eingerichtet werden, doch etliche Stellplätze müssten entfallen und die Situation am Restaurant (eigene Stellplätze für Restaurantgäste stehen dort nicht zur Verfügung) würde nachteilig verändert. Zudem wären dafür ganz erhebliche finanzielle Aufwendungen erforderlich. Alternativ steht im östlichen Seitenraum ein breiterer Gehweg zur Verfügung, ohne dass hier geparkt werden kann.

Da sich auf Grund des tagsüber sehr geringen Fußgängeraufkommens und vor dem Hintergrund der ebenfalls sehr geringen Verkehrsstärke im Kraftfahrzeugverkehr sowie einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau insgesamt eine verträgliche Situation im Zusammenspiel der Verkehrsarten zeigt, wird für die Stadt Hagenow kein Handlungsbedarf gesehen. Einzelne abendliche Überlastungssituationen des Stellplatzangebotes erscheinen durch die Inkaufnahme eines etwas längeren Fußweges bis zu freien Stellplätzen im Bereich Schweriner Straße/Lange Straße akzeptabel. Für zusätzliche Stellplätze fehlen einerseits geeignete Flächen und andererseits wären derartige Überlegungen im Zusammenhang mit den freien Stellplatzkapazitäten abends oder sonntags im näheren Umfeld der Teichstraße kaum nachvollziehbar.

5.1.7 Parken in der Fritz-Reuter-Straße

Die Fritz-Reuter-Straße verläuft am südlichen Innenstadtrand in West-Ost-Richtung und verbindet die eher radial ausgerichteten Bahnhofstraße und Friedrich-Heincke-Straße.

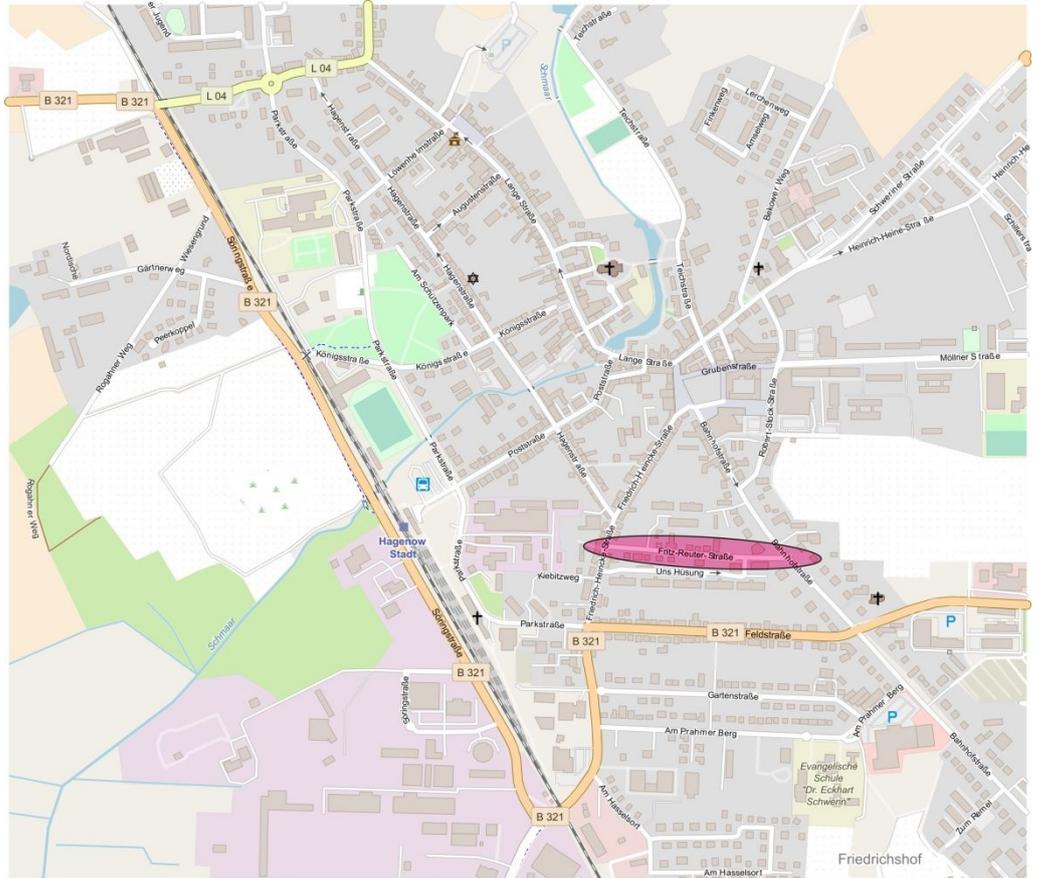


Abb. 26 Lage der Fritz-Reuter-Straße im Hagenower Stadtgebiet
(Kartengrundlage: OpenStreetMap.org)

Der Straßenquerschnitt gliedert sich in eine zweistreifige, asphaltierte Fahrbahn, einen Längsparkstreifen (ohne Markierungen) in Kopfsteinpflaster am südlichen Fahrbahnrand sowie beidseitige Gehwege.



Abb. 27 Bestandssituation in der Fritz-Reuter-Straße
(Links: Blickrichtung Friedrich-Heincke-Straße, rechts: Blickrichtung Bahnhofstraße)

Bei der gegenwärtigen Verkehrsregelung können etwa 32 Pkw auf dem Parkstreifen der Fritz-Reuter-Straße abgestellt werden. Die Parkmöglichkeit wird bisher nicht bewirtschaftet.

Die Erhebung der Auslastung zeigte am Vormittag eine Stellplatznachfrage von 17 Pkw (etwa 53% Auslastung) sowie am Nachmittag von 20 Pkw (etwa 63% Auslastung). Auffällig war dabei die vergleichsweise intensive Nutzung im Bereich der Einmündung in die Friedrich-Heincke-Straße, während die Stellplatznachfrage in Richtung Bahnhofstraße deutlich abnahm.

Auf der Grundlage des Verkehrskonzeptes für die Kernstadt² und vor dem Hintergrund des insgesamt reparaturbedürftigen Zustandes der Straße hat die Stadt Hagenow bereits Planungen für eine Umgestaltung eingeleitet, die in naher Zukunft umgesetzt werden sollen. Unter dem Aspekt der Verkehrsberuhigung werden demnach verschiedene Elemente wie Einengungen, Aufpflasterungen, Materialwechsel und Baumpflanzungen eingesetzt. Damit soll die häufig als Schleichweg/Abkürzung genutzte Fritz-Reuter-Straße (eine Nutzung der Feldstraße als innerörtlicher Hauptverkehrsstraße wird von vielen Autofahrern als zu umwegig beurteilt) für den Durchgangsverkehr unattraktiver werden.

Für das Parken ist eine Neuordnung vorgesehen, bei der wechselseitig Längsparkstände angeboten werden. Im Zusammenhang mit dieser gestalterischen Aufwertung des Straßenraumes wird das öffentliche Stellplatzangebot an die Nachfrage angepasst, so dass zukünftig voraussichtlich noch 14 Pkw-Stellplätze zur Verfügung stehen.

In der derzeitigen Situation wird seitens der Anwohner beklagt, dass tagsüber kaum freie Stellplätze zur Verfügung stehen, da diese bereits am frühen Morgen durch Beschäftigte der Innenstadt (hier wurde bei der Bürgerinformationsveranstaltung als Ursache die Kostenpflicht der Mitarbeiterstellplätze eines Geldinstituts vermutet) belegt sind.

In der gutachterlichen Beurteilung der Situation sind verschiedene Gesichtspunkte gegenüberzustellen:

Die Auslastungserhebungen haben die genannte Situation nur bedingt bestätigt, da das vorhandene Stellplatzangebot am Fahrbahnrand nur im Einmündungsbereich der Friedrich-Heincke-Straße intensiv nachgefragt wird. Sofern eine Wegstrecke von etwa 30 m bis 50 m in Kauf genommen wird, besteht kein Problem für das Auffinden eines freien Stellplatzes. Dies erscheint für öffentliche Stellplätze durchaus zumutbar, da niemand den Anspruch auf einen Stellplatz vor der eigenen Haustür für sich reklamieren darf.

² SHP Ingenieure
Verkehrskonzept für das Gebiet des städtebaulichen Rahmenplans; Verkehrsuntersuchung im Auftrag der Stadt Hagenow, Hannover, Januar 2013

Zudem erscheint die Nutzung dieser öffentlichen Stellplätze durch Berufstätige, die im Allgemeinen als Langzeitparker auftreten, als die verkehrsschwächste Belastung, da tagsüber je Stellplatz nur ein Parkvorgang stattfindet. Bei Einführung einer Höchstparkdauer (beispielsweise über eine Parkscheibenregelung) ist eine deutliche Erhöhung der Parkvorgänge je Stellplatz und damit des Verkehrsaufkommens absehbar. Allerdings setzt dies eine Nachfrage nach Kurzzeitstellplätzen voraus, die aktuell nur schwer herzuleiten ist, da geschäftliche Nutzungen weitgehend fehlen. Zusätzlich bedeutet die Anordnung einer Höchstparkdauer auch, dass die Stellplätze dann tagsüber von Anwohnern nicht zum Dauerparken genutzt werden können. Auf Grund des derzeit fehlenden Parkdrucks bezogen auf die gesamte Fritz-Reuter-Straße lässt sich auch keine Rechtfertigung für einen Bewohnerparkbereich ableiten, der in den Diskussionen als Maßnahme vorgeschlagen wurde.

Beobachtungen vor Ort haben darüber hinaus gezeigt, dass sich die Stellplatzbelegung in der Fritz-Reuter-Straße auch um 18 Uhr (Aufnahme des Fotos erfolgte am Montag, 18. Februar 2019 um 18 Uhr, Blickrichtung Friedrich-Heincke-Straße), d. h. außerhalb der Geschäftszeiten von Geldinstituten kaum ändert. Auch dann zeigt sich eine hohe Auslastung im westlichen Bereich in Richtung Friedrich-Heincke-Straße, während im östlichen Bereich vor der Bahnhofstraße viele freie Kapazitäten vorhanden sind.



Empfehlung zum Parken in der Fritz-Reuter-Straße

Durch die seitens der Stadt Hagenow beabsichtigte Umgestaltung der Fritz-Reuter-Straße mit dann reduziertem Stellplatzangebot wird sich die Situation des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs deutlich verändern, ohne dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Auswirkungen quantifizierbar wären. Daher wird empfohlen, zunächst die Umgestaltung in Angriff zu nehmen und anschließend die umgestaltete Situation neu zu bewerten. Für die gegenwärtige Situation werden dagegen keine Maßnahmen empfohlen, da aus gutachterlicher Sicht kein Handlungsbedarf für Regelungen im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr in dieser Innenstadtstraße besteht.

5.1.8 Parken in der Friedrich-Heincke-Straße

Im Bereich des Knotenpunktes Parkstraße/Feldstraße/Friedrich-Heincke-Straße wird gegenwärtig in der nördlichen Knotenpunktzufahrt der Friedrich-Heincke-Straße auf der Westseite eine Brachfläche zum „wildem“ Parken genutzt (vgl. dazu die Luftbildübersicht in Abb. 28 sowie die Fotos in Abb. 29).

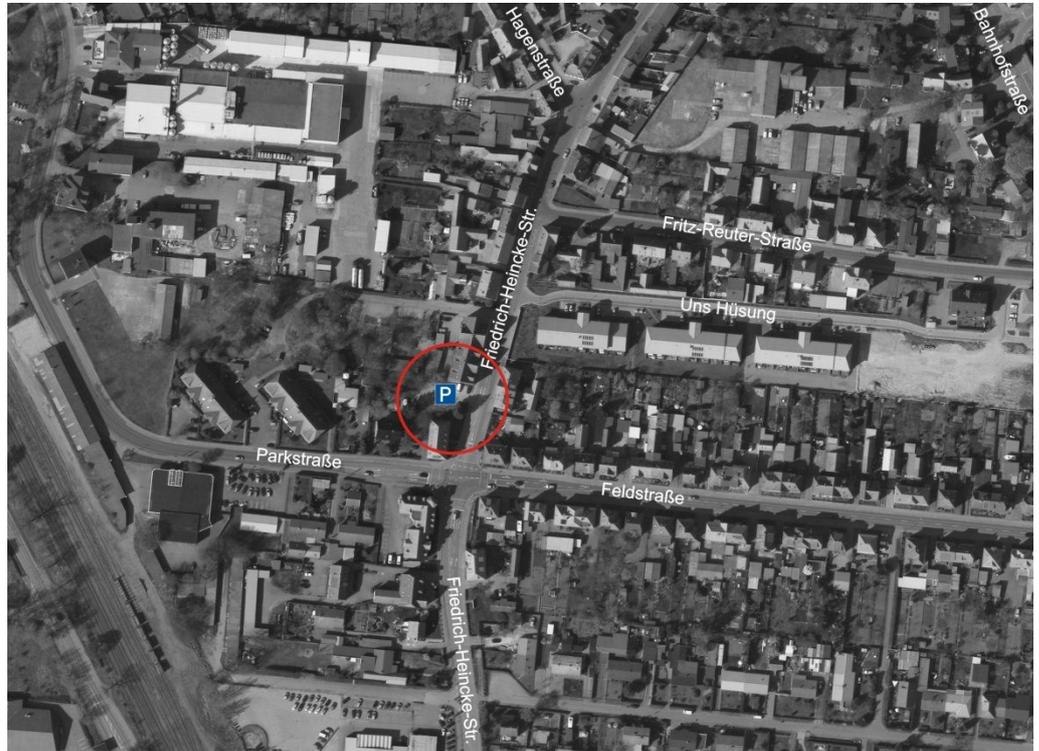


Abb. 28 Parkfläche Friedrich-Heincke-Straße im Innenstadtbereich in der Luftbildübersicht (Quelle Luftbild: Stadt Hagenow)

Im Rahmen der punktuellen Problemanalysen wird für diesen Parkplatz eine Einschätzung zur Zukunftsfähigkeit gegeben. Das öffentliche Stellplatzangebot im genannten Bereich ist insgesamt als sehr spärlich zu bewerten. Im Zuge der südlichen Spange Parkstraße/Feldstraße stehen im Seitenraum oder am Fahrbahnrand keine Stellplätze zur Verfügung. In der nördlichen Friedrich-Heincke-Straße ist das Parken am Fahrbahnrand erlaubt. Hier stehen etwa 29 Stellplätze zur Verfügung, die vormittags und nachmittags mit einer Auslastung von jeweils etwa 90% nur geringe Kapazitätsreserven besitzen. Da in akzeptabler Entfernung auch keine Sammelparkplätze vorhanden sind, ist zu überlegen, ob die Stadt Hagenow die Brachfläche, die sich bereits in städtischem Besitz befindet, zu einem regulären, befestigten Parkplatz umgestalten will.

Bei einer abendlichen Ortsbegehung konnte im Übrigen ebenfalls eine sehr hohe Auslastung des Parkplatzes/der Brachfläche festgestellt werden, die darauf schließen lässt, dass hier vorrangig eine Nutzung durch die Bewohner des umgebenden Quartiers stattfindet.



Abb. 29 Straßenraum Friedrich-Heincke-Straße und Parkplatzfläche

Empfehlung zum Parken in der Friedrich-Heincke-Straße

In Anbetracht der hohen Auslastungen des öffentlichen Stellplatzangebotes im Bereich der südlichen Friedrich-Heincke-Straße besitzt der kleine Sammelparkplatz eine wichtige Bedeutung für das umgebende Quartier.

In der Abwägung, die Fläche anderweitig zu nutzen oder weiterhin als Parkplatz zu betreiben, kann daher die eindeutige Empfehlung gegeben werden, diesen Parkplatz zur Ergänzung des vorhandenen Stellplatzangebotes am Fahrbahnrand zu erhalten. Es wäre wünschenswert, den provisorischen Charakter der Fläche zu verbessern und einen Ausbau zu einem befestigten, gut gestalteten Parkplatz vorzunehmen. Möglicherweise lassen sich dafür mittelfristig Finanzmittel bereitstellen.

5.1.9 Parken am Schellenkamp

Der Sammelparkplatz Schellenkamp befindet sich im nördlichen Stadtteil Kiez an der Straße des Friedens innerhalb eines Bereiches mit Geschosswohnungsbauten (vgl. Abb. 30 bis Abb. 32). Es stehen hier 100 Stellplätze zur Verfügung, eine Bewirtschaftung erfolgt nicht.

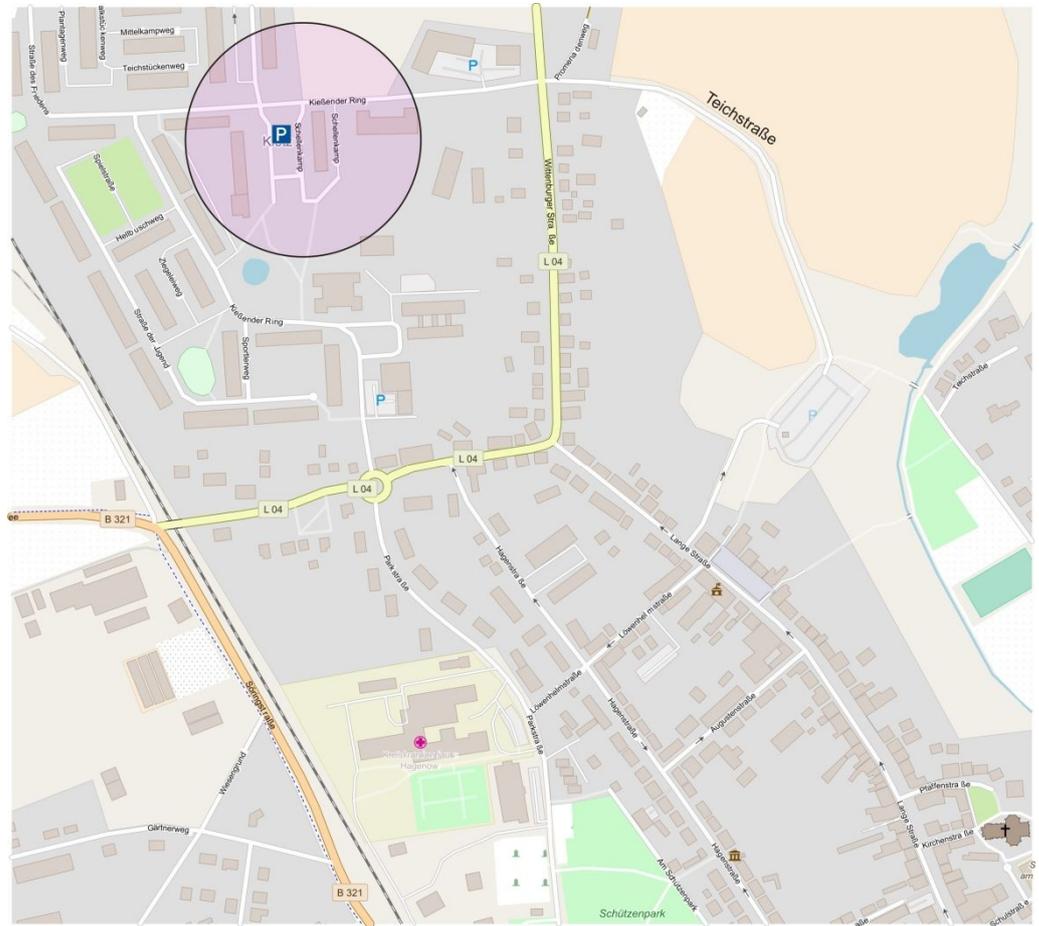


Abb. 30 Lage des Parkplatzes Schellenkamp im Stadtgebiet
(Kartengrundlage: OpenStreetMap.org)

Der Parkplatz hat tagsüber eine Auslastung von etwa 80% und wird durch Fahrzeuge der Anwohner und der Lehrer der südöstlich angrenzenden Europaschule genutzt. Abends und nachts ist der Parkplatz voll ausgelastet. Die Nutzung erfolgt dann nur durch die Anwohner bzw. deren Besucher, da gewerbliche oder geschäftliche Nutzungen nicht vorhanden sind. Die Anwohnerschaft wünscht sich ein größeres Stellplatzangebot.



Abb. 31 Luftbild zum Parkplatz Schellenkamp (Quelle: googlemaps.de)



Abb. 32 Parkplatz Schellenkamp, links: westliche Fahrgasse, rechts: östliche Fahrgasse

Empfehlung für das Parken am Schellenkamp

Der Wunsch der Anwohner nach einem größeren Stellplatzangebot ist nachvollziehbar. Auch wenn in den Straßenräumen der weiteren Nachbarschaft der Parkdruck nicht ganz so hoch erscheint und dort geringe, freie Kapazitäten vorhanden sind, möchte man abends/nachts nicht noch lange Wege vom Parkplatz zur Wohnung zurücklegen. Allerdings wird hier keine Zuständigkeit der Stadt gesehen, die mit diesem städtischen Parkplatz bereits in Vorleistung getreten ist. Vielmehr sind die Wohnungsbaugesellschaften in die Verantwortung zu nehmen, ihren Mietern ausreichenden Parkraum zur Verfügung zu stellen. Die Stadt kann hier als Vermittler und Moderator auftreten. Einschränkend ist darauf hinzuweisen, dass die Wohnungsbaugesellschaften dann oftmals Stellplätze nur gegen Mietgebühren zur Verfügung stellen, ähnlich wie in der Möllner Straße.

5.1.10 Parken im Stadtteil Hagenow Heide

Der periphere Stadtteil Hagenow Heide befindet sich im Süden des Stadtgebietes südlich des Bahnhofs Hagenow Land (vgl. Abb. 33).

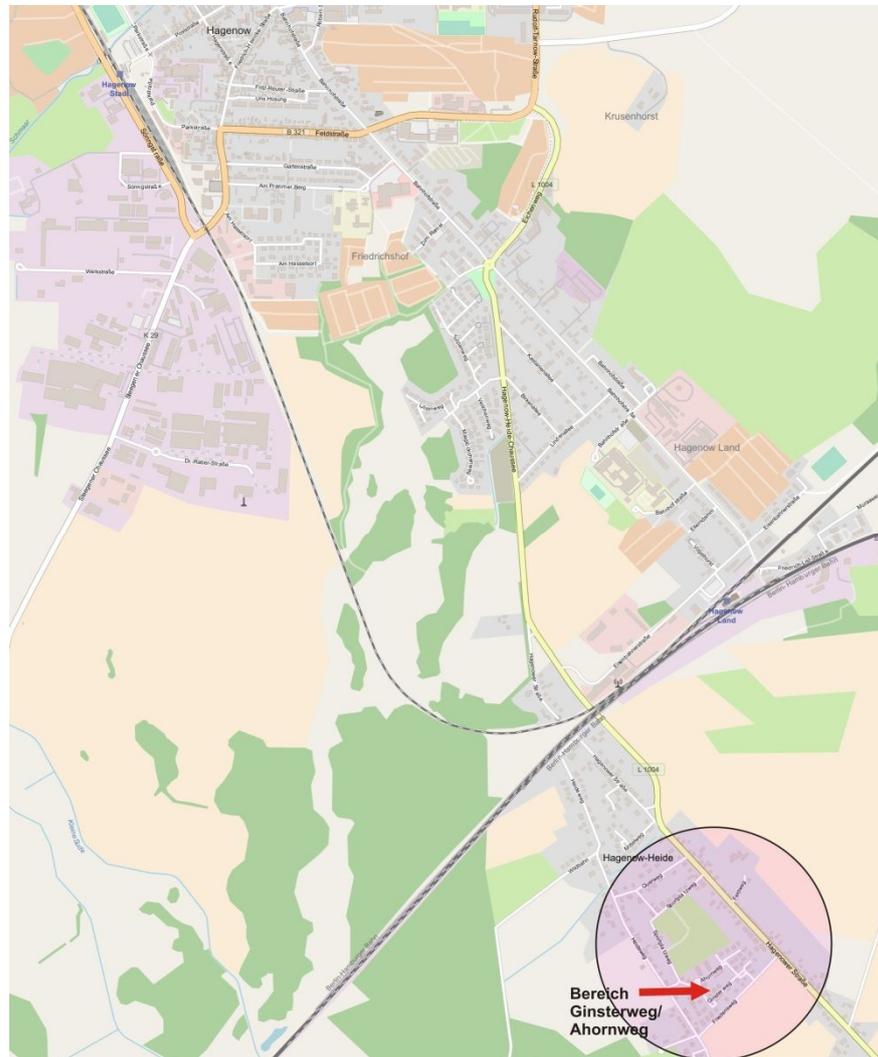


Abb. 33 Lage des Stadtteils Hagenow Heide im Stadtgebiet
(Kartengrundlage: OpenStreetMap.org)

Der von den Bewohnern als problematisch empfundene Bereich umfasst ein Neubaugebiet mit Einfamilienhäusern am südlichen Rand des Stadtteils, das von der Hagenower Straße über den Friedensweg erschlossen wird und im Wesentlichen aus den Straßen Ahornweg, Ginsterweg und Holunderweg gebildet wird. Die Unzufriedenheit der Anwohner bezieht sich auf ein zu geringes bzw. fehlendes öffentliches Stellplatzangebot in den Straßenräumen.

Die Besonderheit dieser Neubausiedlung im ländlichen Raum liegt in der Tatsache, dass zu vielen Grundstücken/Häusern mehr als ein Pkw gehört und in der Folge Platzprobleme beim Abstellen der Fahrzeuge auf den Grundstücken entstehen.



Abb. 34 Straßenräumliche Situation im Neubaugebiet Hagenow Heide

Die Begehungen vor Ort haben eine hochwertige Quartiergestaltung gezeigt. Die Fahrbahnbereiche sind sehr schmal gestaltet und auf Grund der fehlenden parkenden Kfz geben die Straßenräume ein sehr übersichtliches Erscheinungsbild ab. Diese attraktive Straßenraumgestalt beinhaltet zudem ein hohes Maß an Verkehrssicherheit.

Die Knotenpunkte sind versatzartig gestaltet und haben in der Versatzmitte kleinere, kompakte Stellplatzkontingente (zumeist sechs Stellplätze) die ohne Bewirtschaftung von Besuchern oder Bewohnern genutzt werden können. Bei einer stichprobenhaften Erhebung am späten Vormittag waren die meisten Stellplätze unbelegt.

Empfehlung zum Parken im Stadtteil Hagenow Heide

Aus gutachterlicher Sicht ist das Stellplatzangebot im öffentlichen Raum ausreichend. Es wird tagsüber weitgehend nicht genutzt. Auf fast allen Grundstücken besteht die Möglichkeit, zumindest zwei Fahrzeuge abzustellen und das öffentliche Stellplatzangebot ist für Bewohner durchaus nutzbar, bei zumutbaren Entfernungen zu den jeweiligen Grundstücken. Das Parken am Fahrbahnrand erscheint in diesem Fall als nicht zu empfehlende Alternative, wäre doch damit die Aufgabe des gestalterischen Anspruchs und der Leitidee des Quartiers verbunden, ohne dass ein nachvollziehbarer Gewinn erreicht wird. Insofern wird für die Stadt hier kein Handlungsbedarf gesehen.

5.2 Zeitliche oder finanzielle Bewirtschaftung

5.2.1 Grundsätzliche Überlegungen

Die für Kunden und Besucher nutzbaren Stellplätze in der Hagenower Kernstadt müssen bewirtschaftet werden, um sicherzustellen, dass sie genau für diese Nutzergruppe und eben nicht für quartierfremde Langzeitparker zur Verfügung stehen. Quartierfremde Langzeitparker sind im Allgemeinen die Beschäftigten der ansässigen Firmen und Betriebe, die vor Geschäftsöffnung eintreffen und – sofern keine Parkreglementierungen angeordnet sind – dann nach Möglichkeit vor dem eigenen Geschäft die lagegünstigsten Stellplätze für den Rest des Tages belegen.

Um diesem legalen, aber ungewollten Parkverhalten entgegenzuwirken, gibt es die Möglichkeit der zeitlichen Bewirtschaftung (d. h. Parkscheibenregelung ggf. auch mit bereichsweise unterschiedlicher Höchstparkdauer) und der finanziellen Bewirtschaftung (d. h. Erhebung von Parkgebühren je nach Dauer des Parkvorganges). In jedem Fall ist eine regelmäßige Überwachung erforderlich, um das Einhalten der Parkregelungen sicherzustellen.

In der generellen Beurteilung ist eine finanzielle Bewirtschaftung aus gutachterlicher Sicht dabei die bessere Alternative:

- Die Überwachung bedeutet einen finanziellen Aufwand (Kosten für das eingesetzte Personal), dem mit den Parkgebühren entsprechende Einnahmen gegenüberstehen, während mit der zeitlichen Bewirtschaftung bei gleichen Kosten für die gleiche Überwachung keine Einnahmen erzielt werden (Annahme: alle halten die Parkreglementierungen ein).
- Über eine entsprechende Gebührenstruktur kann die Parkdauer individuell angepasst werden, so dass auch bei längeren Terminen beispielsweise beim Arzt oder Anwalt auf den öffentlichen Stellplätzen geparkt werden kann.
- Eine Parkscheibenregelung wäre dagegen im Allgemeinen immer auf eine Höchstparkdauer von 2 h bzw. in begründeten Ausnahmen von evtl. 1 h oder auch 3 h ausgelegt. Längere Parkzeiten sind jedoch nicht vorgesehen und würden dem Sinn dieser Regelung auch nicht gerecht.
- Für Kunden oder Besucher als Langzeitparker gibt es bei einer Parkscheibenregelung kein Angebot. Im Parkhaus an der Möllner Straße ist zwar generell eine längere Parkdauer (dann doch gegen Gebühr) möglich, doch wären die fußläufigen Entfernungen von dort oftmals sehr unattraktiv. Es ist davon auszugehen, dass in vielen Fällen die Parkscheibe auch „nachgestellt“ werden wird, um die vorgegebene Höchstparkdauer zu umgehen.
- Für sehr kurze Parkvorgänge im Bereich von 15 min bis 30 min kann durch die Installation einer sog. „Brötchentaste“ am Parkscheinautomaten auf die Erhebung von Parkgebühren gänzlich verzichtet werden.

Wer also nur eine sehr kurze Besorgung zu erledigen hat (beispielsweise eben Brötchen holt), zieht sich über die „Brötchentaste“ einen kostenlosen Parkschein, der eine vorher zu definierende Parkzeit (im Bereich von 15 min bis 30 min, um das Nachziehen von Parkscheinen unattraktiv zu machen) ermöglicht. In Hagenow wird dies bereits umgesetzt. Da jedoch eine Umrüstung der Parkscheinautomaten mit einer „Brötchentaste“ sehr kostspielig wäre, wurden die Automaten so programmiert, dass mit den ersten 5 Cent eine Parkzeit von 30 min gekauft wird.

- Im Zusammenhang mit der Einrichtung eines Bewohnerparkbereiches ist die finanzielle Bewirtschaftung ebenfalls zu bevorzugen, zumal Bewohner immer eine Gebühr für den Bewohnerparkausweis bezahlen müssen. Mit der finanziellen Bewirtschaftung könnte dann auch der bekannte Vorwurf von Bewohnern „Ich wohne hier, muss aber im Gegensatz zu den Quartierfremden für mein Parken bezahlen!“ entkräftet werden. Die Akzeptanz der Maßnahmen im Quartier steigt damit nachgewiesenermaßen deutlich, weil sie für die Bewohner nachvollziehbar sind und quasi ein geldwerter Gegenwert geboten wird.
- Im Gegensatz dazu bietet die Parkscheibenregelung letztendlich nur den Vorteil, dass quartierfremde Parker finanziell nicht belastet werden und keine Investitionskosten für Parkscheinautomaten bereitzustellen sind.
- Sowohl die finanzielle als auch die zeitliche Bewirtschaftung sind im Allgemeinen auf den Tageszeitraum beschränkt, da über Nacht nur Bewohner und Besucher der Bewohner eine Parkmöglichkeit benötigen und dann keine Konkurrenz bei der Stellplatznachfrage zu quartierfremden Nutzergruppen besteht.

Notwendigkeit der Überwachung

Erfahrungen aus Städten jeglicher Größe zeigen, dass eine regelmäßige und kontinuierliche Überwachung von Parkregelungen unverzichtbar ist. Generell gilt, dass Regeln, die nicht oder nur selten überprüft werden, auch kaum befolgt werden. In umgekehrter Betrachtung wird eine kontinuierliche Überwachung die Akzeptanz von Maßnahmen steigern und macht die Maßnahmen für die Bewohner auch nachvollziehbar.

Die Umsetzung von Maßnahmen zum Parkraummanagement erfordert – unabhängig davon ob eine finanzielle oder eine zeitliche Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze stattfindet – eine regelmäßige und nach Möglichkeit mehrfache, tägliche Kontrolle. Eine entsprechende personelle Ausstattung der Kontrollorgane ist dringend zu empfehlen, andererseits erfahrungsgemäß für den städtischen Haushalt kostenneutral. Beispielsweise hat die Stadt München nach Einführung des Parkraummanagements innerhalb des mittleren Ringes die Wirtschaftlichkeit des Konzeptes überprüft und danach bekundet, dass sich das System (Einnahmen aus Parkgebühren und Ausgaben für das Kontrollpersonal) selbst trägt.

In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass die Kontrollleistung des Überwachungspersonals bei Parkscheinen deutlich höher liegt, weil hier bei Überschreiten der gekauften Parkzeit direkt eine Sanktionierung erfolgen kann, während bei Nutzung von Parkscheiben zunächst eine Toleranzzeit abzuwarten ist.

5.2.2 Empfehlung für Hagenow

Die dokumentierten, vielfältigen Erfahrungen bei Parkraumkonzepten stammen zumeist aus Großstädten. Sie sind in Kleinstädten nur bedingt anwendbar. In Kleinstädten sowie in deren oftmals ländlich geprägtem Umfeld hat die Nutzung des Pkw eine weitaus höhere Bedeutung als in Großstädten, gerade auch weil oftmals nur ein wenig attraktiver, auf den Schülerverkehr ausgerichteter ÖPNV betrieben wird. Die Stadtzentren von Kleinstädten haben zumeist ein räumlich nur sehr begrenztes Geschäftsangebot bei gleichzeitig hoher bis sehr hoher Wohnnutzung. Der Geschäftsbesatz ist mehr auf die Grundversorgung ausgerichtet und hat im Allgemeinen nur ein begrenztes, kaum regionales Einzugsgebiet. Folglich ist auch die für den Einzelhandel nutzbare Kaufkraft sehr limitiert, während gleichzeitig eine intensive Konkurrenzsituation zu den Einkaufszentren in peripheren Lagen besteht, die mit hohem Werbeaufwand und Sonderangeboten sowie freiem Parken die Kundschaft locken. Auch in Hagenow kann sich eine derartige Situation beispielsweise mit Erweiterungen des Einzelhandelszentrums an der Rudolf-Tarnow-Straße (ALDI, REWE etc.) entwickeln.

Aktuell kann im Kernstadtbereich von Hagenow etwa die Hälfte des öffentlichen Stellplatzangebotes beschränkungsfrei genutzt werden. Die Parkscheibenregelung betrifft etwa 12% der öffentlichen Stellplätze, während die restlichen 38% über Parkgebühren finanziell bewirtschaftet werden.

Die gegenwärtige Situation mit vergleichsweise wenigen, finanziell bewirtschafteten Stellplätzen, die zudem in den ersten 30 bis 60 Minuten kostenfrei genutzt werden können (danach je 6 min Parkzeit lediglich 5 Cent Parkgebühr) zeigt, dass man in Hagenow um die Brisanz von Parkgebühren weiß. Mit einer derart geringen Parkgebühr wird den Autofahrern verdeutlicht, dass es der Stadt nicht um einen finanziellen Beitrag zum städtischen Haushalt geht. Vielmehr sollen mit der Reglementierung die lagegünstigsten Stellplätze für Kunden und Besucher der Innenstadt angeboten werden.

Da das Aufstellen und der Betrieb von Parkscheinautomaten auch Kosten verursacht (durch Beschaffung/Erneuerung, Wartung, Leerung und Befüllung sowie Stromkosten; Überwachung nicht eingerechnet, weil die auch bei einer Parkscheibenregelung zu leisten wäre), denen relativ geringe Einnahmen gegenüber stehen, wurde diskutiert,

- die Parkgebühren zu erhöhen oder auch

- die Gebührenpflicht ganz aufzugeben.

Eine vom Preis her moderate Erhöhung wäre sicherlich eine Anhebung von 5 Cent auf 10 Cent je Parkzeiteinheit. Natürlich würde dies eine Verdopplung der Gebührenhöhe bedeuten, allerdings sollte bei einem derart geringen Ausgangsniveau dieser Aspekt keine Bedeutung besitzen. Außerdem ist mittlerweile bei der Bevölkerung konsensfähig, dass für einen lagünstigen Stellplatz auch Parkgebühren zu entrichten sind. Bei unveränderter Nachfrage könnten so die Einnahmen-Ausgaben-Situation verbessert werden. Die Stadt Hagenow würde in diesem Fall immer noch eine sehr moderate und zurückhaltende Gebührenstruktur behalten, wie der Vergleich zu den benachbarten Kommunen in Abb. 35 zeigt.

Stadt Parchim	<ul style="list-style-type: none"> - erste halbe Stunde gebührenfrei - für jede angefangene halbe Stunde 0,50 € - Gebührenpflicht: Mo - Fr 08.00-17.00 Uhr ; Sa 08.00-13.00 Uhr
Stadt Ludwigslust	<ul style="list-style-type: none"> - 0-15 Min. kostenfrei - 16-30 Min. 0,50 € - 31-60 Min. 1,00 € - 61-120 Min. 2,00 € - 121-240 Min. 4,00 € - Gebührenpflicht: Mo-Fr 09.00-18.00 Uhr, Sa 09.00-12.00 Uhr
Stadt Zarrentin	<ul style="list-style-type: none"> - für jede halbe Stunde 0,50 € - Gebührenpflicht: täglich 9.00-18.00 Uhr - Mindestparkdauer 1 Stunde
Stadt Boizenburg	<ul style="list-style-type: none"> - keine Parkscheinautomaten

Quelle: Stadt Hagenow

Abb. 35 Vergleich der Gebührenstruktur für öffentliches Parken in den Nachbarkommunen Hagenows

Im Falle einer Aufhebung der Gebührenpflicht wären die bisher gebührenpflichtigen Bereiche nicht regelungsfrei, sondern würden mit einer Parkscheibenregelung belegt. Dazu wären die drei Zeitbereiche 30 min, 60 min und 120 min vorzuschlagen. Die bisherige Regelung von 180 min (wie beispielsweise in der Möllner Straße) sollte in diesem Zusammenhang nicht weiter angeboten werden. Die Höchstparkdauer von drei Stunden für Parkscheibenregelungen ist in der Verwaltungsvorschrift zur StVO fixiert, erscheint in Hagenow jedoch wenig zielführend, da diese Dauer für Halbtagsbeschäftigte zu kurz ist und für Kunden/Besucher der Innenstadt zu lang. Eine Aufhebung der Gebührenpflicht bietet dem Stadtmarketing die Möglichkeit, das „Kostenlose Parken beim Einkauf in Hagenow“ zu bewerben. Insbesondere in der Konkurrenz zum geplanten Outletcenter in Wittenburg könnte dieser Aspekt an Bedeutung gewinnen.

Eine Überwachung der Parkscheibenregelung ist dabei auf jeden Fall, d. h. unabhängig von der gewählten Bewirtschaftungsform, verpflichtend, denn die Erfahrungen zeigen, dass für Regeln, die nicht überwacht werden, auch keine bzw. nur eine sehr geringe Befolgung erreicht werden kann.

Unter wirtschaftlichen Aspekten ist zu beachten, dass

- keine zusätzlichen Personalkosten anfallen, da eine Überwachung auch schon bisher erforderlich war,
- aus der Parkraumbewirtschaftung zukünftig keine Einnahmen mehr erzielt werden,
- im Gegenzug für den Betrieb von Parkscheinautomaten auch keine Kosten mehr anfallen.

Für Langzeitparker kann das Parken mit einer Tagespauschale im Parkhaus Möllner Straße angeboten werden. Auch die dort bereits angebotene Monatsmiete für einen Dauerstellplatz sollte weiterhin Bestand haben.

Aus gutachterlicher Sicht sind die Parkgebühren keine nennenswerte Einflussgröße auf die Kunden- und Besucherfrequentierung der Hagenower Innenstadt. Ein System mit Gebühren kann jedoch sehr viel flexibler in Bezug auf unterschiedliche Parkzeitwünsche reagieren. Da mit den Parkgebühren tendenziell die Überwachung und auch die Instandhaltung/Erneuerung der Parkscheinautomaten kostenneutral finanziert werden kann, wird die Beibehaltung der gegenwärtigen Bewirtschaftung als Kombination aus finanziell, zeitlich und nicht bewirtschafteten Parkmöglichkeiten empfohlen. Allerdings sollte überlegt werden, die Parkgebühren anzuheben und den „Sockelbetrag“ sowie die Verkaufsintervalle auf 10 Cent anzuheben. Gleichzeitig könnte als nutzerfreundliche Maßnahme eingeführt werden, dass ein Parkschein im Rahmen der erlaubten Parkzeit auf allen gebührenpflichtigen Stellplätzen seine Gültigkeit behält. Hierbei sind allerdings Erschwernisse in Folge der unterschiedlichen Bewirtschaftungsgrundlagen (unterschiedliche Gebührenstruktur sowie unterschiedliche Eigentümerstruktur, beispielsweise Stellplätze in der Langen Straße und Stellplätze auf dem Penny-Parkplatz) zu berücksichtigen.

5.3 Bewohnerparken – Kriterien und Voraussetzungen

Mit der Einführung eines Bewohnerparkbereiches erhalten die Bewohner der betroffenen Quartiere/Bereiche einen Bewohnerparkausweis. Mit diesem sind sie von den geltenden Parkdauerbegrenzungen oder auch von der Entrichtung von Parkgebühren ausgenommen. Das „Ausstellen eines Parkausweises für Bewohner“ stellt juristisch die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung dar. Dies ist nach der aktuellen Gesetzeslage gebührenpflichtig und entsprechend muss von der zuständigen Kommune dafür eine Verwaltungsgebühr erhoben werden. Die Verwaltungsgebühr ist über die „Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr“ (GebOST) geregelt. Bundesweit hat sich eine Jahresgebühr im Bereich von EUR 30,-- etabliert.

5.3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen für die Parkraumbewirtschaftung im Rahmen einer Bewohnerparkregelung

Bei einer möglichen Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung, bei der die Bewohner der Quartiere durch das Bewohnerparken besonders privilegiert werden, sind Gesetzesgrundlagen zu berücksichtigen. Dabei handelt es sich um

- das Straßenverkehrsgesetz (StVG),
- die Straßenverkehrsordnung (StVO) und
- die Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO).

Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen müssen verkehrlich begründet sein. Voraussetzung ist also, dass sich die Parkraumsituation problematisch darstellt (hoher Parkdruck) und die verschiedenen Nutzergruppen um den unzureichenden Parkraum im öffentlichen Straßenraum konkurrieren. Durch die Bewirtschaftung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum soll eine Verringerung der mittleren Parkdauer bzw. eine höhere Fluktuation erreicht werden, wodurch die Wahrscheinlichkeit für die Bewohner und Kunden steigt, einen freien Stellplatz zu finden. Quartierfremde Langzeitparker (d. h. im Allgemeinen Fahrzeuge von Beschäftigten, die nicht im Quartier wohnen) werden in einem derartigen Bewirtschaftungssystem nur nachrangig berücksichtigt.

In der Konsequenz ändert sich dadurch in erster Linie die Situation für Langzeitparker, die nicht im Quartier wohnen, weil die Reglementierungen darauf abzielen, die Stellplatznachfrage der Bewohner bevorzugt zu behandeln. Für die Bewohner selbst treten durch die Ausnahmegenehmigung keine Beschränkungen ein. Für quartierfremde Kurzzeitparker (im Wesentlichen Kunden und Besucher der im Quartier ansässigen Handwerks-, Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe) bleibt das Parken möglich. Dazu erfolgt die Festlegung einer zulässigen Höchstparkdauer, die über eine finanzielle Bewirtschaftung der Stellplätze (Erhebung von Parkgebühren) oder über eine zeitliche Bewirtschaftung der Stellplätze (Parkscheibenregelung) umgesetzt wird.

Langzeitparker, die nicht im Quartier wohnen, sind im Allgemeinen

- Beschäftigte des Quartiers ohne eigenen Stellplatz auf dem Firmengelände oder
- Beschäftigte mit einem Arbeitsplatz außerhalb des Quartiers, die sich der dortigen Parkraumbewirtschaftung entziehen wollen.

Für diese Nutzergruppe können je nach Bewirtschaftungsform zukünftig keine (bei Parkscheibenregelung) oder aber nur gebührenpflichtige, öffentliche Stellplätze (bei Parkscheinregelung) innerhalb des Quartiers angeboten werden. Es kann in diesem Zusammenhang aber auf große freie Kapazitäten im Parkhaus an der Möllner Straße verwiesen werden.

Die Bewohner in den Parkraumbewirtschaftungsbereichen erhalten eine Parklizenz (Bewohner mit gemeldeten Pkw), mit der sie von den geltenden Bewirtschaftungsformen (Gebühren oder Parkdauerbegrenzungen) ausgenommen sind. Die ausgebende Kommune ist verpflichtet, die Ausgabe der Ausnahmegenehmigung mit einer Gebühr zu belegen.

Bei der Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung – hier explizit dem Bewohnerparken – darf der Anteil der für die Bewohner reservierten Stellplätze 50 % tagsüber (werktags zwischen 9-18 Uhr) und 75 % in den Abend- und Nachtstunden (zwischen 18-9 Uhr) nicht überschreiten. Die restlichen Stellplätze dürfen von Quartierfremden, aber auch von Bewohnern beparkt werden. Vor dem Hintergrund dieser rechtlichen Rahmenbedingung haben sich zwei Umsetzungsprinzipien etabliert:

Trennungsprinzip

Es werden Bereiche nur für Bewohner definiert, in denen Quartierfremde grundsätzlich nicht parken dürfen. Der Anteil der mit dieser Regelung belegten Stellplätze darf die genannten Anteilssätze nicht überschreiten. Die übrigen Stellplätze dürfen von Bewohnern und Quartierfremden gleichermaßen genutzt werden, wobei die Parkdauerbeschränkungen für Bewohner nicht gelten, sondern nur von den Quartierfremden einzuhalten sind.

Mischungsprinzip

Es werden keine Bereiche nur für Bewohner definiert. Für Bewohner und für Quartierfremde stehen grundsätzlich alle öffentlichen Stellplätze zur Nutzung zur Verfügung. Allerdings gelten die Parkdauerbeschränkungen nur für Quartierfremde und nicht für die Bewohner, die eine Bewohnerparkberechtigung erworben haben.

Ferner dürfen laut der StVO-Novelle vom 1. Januar 2002 die Bewohnerparkbereiche eine maximale Ausdehnung von 1.000 m aufweisen.

Voraussetzungen für Bewohnerparken

Wie bereits in den rechtlichen Rahmenbedingungen festgehalten, muss ein hoher Parkdruck nachgewiesen sein, um ein Bewohnerparken umsetzen zu können. Allerdings muss hier nicht die rechnerische Vollauslastung eines quartierbezogenen Bereiches herangezogen werden. Maßgeblich ist viel-

mehr die subjektiv eingeschätzte Parkraumbelastung. Die Bewohner sollen in einer zumutbaren Entfernung zur Wohnung einen Stellplatz finden können. Ab einer Auslastung von 85 % kann von einer gefühlten Vollausslastung gesprochen werden. Die wenigen freien Stellplätze müssen ausgiebig gesucht werden (hoher Parksuchverkehr – Minderung der Wohnqualität) oder liegen häufig in einer unzumutbaren Entfernung. Im Rahmen einer Untersuchung muss dann festgelegt werden, dass die Bewirtschaftung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum ab einer durchschnittlichen werktäglichen Auslastung von 85 % (Durchschnitt Tag und Nacht) sinnvoll ist und zu einer deutlichen Entspannung der kritischen Parkraumsituation beitragen kann. In Abhängigkeit der durchschnittlichen Auslastung werden dazu die Quartiere beispielsweise wie folgt eingeteilt:

Quartiere mit einer Ausweisung als Bewohnerparkbereich

- Es besteht ein hoher Parkdruck – die durchschnittliche Auslastung eines Bereiches übersteigt einen Schwellenwert von 85 % (werktags).
- Es handelt sich um Bereiche mit starken Nutzungsüberlagerungen (Wohnen, EZH, GE, öffentliche Einrichtungen).
- Die verschiedenen Nutzer konkurrieren um den knappen Parkraum (Kunden, Beschäftigte, Bewohner, etc.).

Quartiere – zunächst - ohne Ausweisung als Bewohnerparkbereich, die jedoch als Beobachtungsbereich weiterhin im Fokus stehen

- Die Beobachtungsbereiche weisen derzeit Auslastungen von weniger als 85 % auf.
- Die verdrängten Parker (z. B. Beschäftigte) aus anderen Quartieren werden aufgrund der noch nicht umgesetzten Parkraumbewirtschaftung teilweise hier aufgefangen.
- Die Auslastung übersteigt infolgedessen möglicherweise den kritischen Grenzwert von 85 %.

Quartiere ohne dringliche Problemlage, in denen keine Maßnahmen erforderlich sind

- Die derzeitige Auslastung an einem Werktag (deutlich unterhalb von 85 %) erfordert keine Maßnahmen zum Schutz der Bewohner.
- Die verschiedenen Nutzergruppen konkurrieren nicht um die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum.
- Es sind keine nennenswerten Auswirkungen durch möglicherweise verdrängte Parker zu befürchten.

5.3.2 Empfehlung für Hagenow

Die derzeitige Situation im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr in der Stadt Hagenow lässt kaum eine Rechtfertigung für die Ausweisung eines Bewohnerparkbereiches zu. Die Auslastungssituation ist überwiegend nicht kritisch (Ausnahmen: Krankenhaus, Bahnhof) und für Bewohner stehen im Allgemeinen auch tagsüber freie Stellplätze zur Verfügung. Dass dabei nicht unbedingt direkt vor der eigenen Haustür ein Stellplatz nutzbar ist, gehört zum System von Angebot und Nachfrage. Dies würde sich auch nicht mit einer Bewohnerparkregelung ändern, weil damit eben auch kein Stellplatz reserviert wird, sondern allein die Berechtigung innerhalb des Bereiches beschränkungsfrei parken zu dürfen verbunden ist.

Tendenziell wäre sicherlich auch möglich, eine einzelne Straße als Bewohnerparkbereich zu definieren. Denkbar wäre dieser Planungsansatz beispielsweise für die Fritz-Reuter-Straße oder die Möllner Straße. Bei der Möllner Straße gilt jedoch bereits gegenwärtig eine Parkscheibenregelung (Höchstparkdauer 3 h) und die Stellplätze der Bewohner befinden sich nur zum Teil im Straßenraum. (Hinter den Wohngebäuden auf den Gebäuderückseiten stehen mietbare Stellplätze für die Bewohner zur Verfügung). Damit lässt sich keine Notwendigkeit für eine Bevorrechtigung der Bewohner herleiten.

Eine andere Situation stellt sich in der Fritz-Reuter-Straße dar, in der immer wieder beklagt wird, dass Bewohner tagsüber keinen freien Stellplatz finden, weil hier Beschäftigte der Innenstadt die Stellplätze im Straßenraum belegen würden. Ob allerdings hier das Instrument „Bewohnerparkbereich“ erforderlich und auch zweckmäßig ist, muss bezweifelt werden. Ein besonders hoher Parkdruck konnte auf jeden Fall nicht festgestellt werden, so dass die rechtliche Grundlage eigentlich schon nicht erfüllt ist. Abhilfe wäre sicherlich auch über die Anordnung einer Parkscheibenregelung mit Höchstparkdauer 2 h denkbar, die das Langzeitparken unterbindet wenn es denn tatsächlich störend ist. Die Parkscheibenregelung würde allerdings auch verhindern, dass Bewohner tagsüber ihr Fahrzeug abstellen können wie bereits an anderer Stelle ausgeführt wurde.

5.4 Verbindung von Parken und eMobilität

5.4.1 Aktuelle Fragestellungen

Die Thematik „Wie kann das öffentliche Parken von Elektrofahrzeugen organisiert werden?“ beschäftigt aktuell sehr viele Kommunen, da Stellplätze für Elektrofahrzeuge vorab die Klärung verschiedener Fragestellungen erfordern:

- Wie groß ist das Potenzial für Ladestationen?
- Welche Art von Ladestation soll installiert werden?
- Wer betreibt die Ladestation?
- Wer bezahlt den Strom?
- Wo sollen/können Ladestationen/Stellplätze für Elektrofahrzeuge bereitgestellt werden?
- Wer darf dort parken und wie kann man die beabsichtigte Nutzung auch sicherstellen?
- Wie groß ist die Nachfrage nach öffentlichen Stellplätzen für Elektrofahrzeuge?

Für diese Fragestellungen werden im Folgenden Antworten, Lösungsansätze, Erfahrungen anderer Kommunen und auch Empfehlungen zum weiteren Vorgehen formuliert:

Potenzial für Ladestationen

Generell lässt sich feststellen, dass - insbesondere im ländlichen Raum mit nur wenig Geschosswohnungsbau – nur ein vergleichsweise sehr kleiner Bedarf für den Aufbau von öffentlich zugänglichen Ladestationen besteht. Dies ist vor allem darin begründet, dass im ländlichen Raum viele Eigenheimnutzer leben, die ihr Elektro-Kfz zu Hause in der Garage/im Carport komfortabel über die Schuko-Steckdose laden können. Die derzeitige Reichweite von Elektrofahrzeugen reicht dann normalerweise aus, um morgens den Weg zur Arbeit zurückzulegen und abends wieder heimzufahren und über Nacht aufzuladen.

Eine andere Situation stellt sich beispielsweise in großen Städten mit verdichteter Bebauung dar. In vielen Stadtteilen mit umfangreichen Gründerzeitquartieren lassen sich kaum Möglichkeiten für private Lademöglichkeiten einrichten, weil normalerweise kaum Stellplätze auf den Grundstücken vorhanden sind und eher das Parken am Fahrbahnrand dominiert. Eine gesicherte Auflademöglichkeit steht hier nicht zur Verfügung. Entsprechend besteht gegenüber dem ländlichen Raum ein umgekehrtes Anforderungsprofil, d. h. der Nutzer wünscht sich, tagsüber im Bereich seiner Arbeitsstelle eine Auflademöglichkeit zu erhalten. Die Sicherstellung dieses Anspruches kann jedoch keine städtische Aufgabe sein, sondern wäre vermutlich über ein betriebliches Mobilitätsmanagement hilfreicher zu lösen.

Bei touristischen Anziehungspunkten mit überregionaler Bedeutung gibt es eine deutlich intensivere Nachfrage nach Ladestationen, weil hier oftmals nicht das einfache Reismuster „von Zuhause zur Touristenattraktion und wieder nach Hause“ vorliegt, sondern eine längere Ausflugsfahrt geplant wird, die ohne Zwischenaufladung nicht stattfinden könnte.

Eine ähnliche Situation besteht an den Bundesfernstraßen/Autobahnen, die für Fahrten genutzt werden, die über die Reichweite von Elektrofahrzeuge hinausgehen. Hier werden Ladestationen zur Abwicklung des Fernreiseverkehrs gebraucht, um die Fahrzeugakkus möglichst zügig aufzuladen und damit die Weiterfahrt zu sichern.

Insofern besteht nach gutachterlicher Einschätzung für Hagenow nur ein sehr begrenzter Bedarf an Ladestationen, der sich zahlenmäßig derzeit auch nicht quantifizieren lässt. Trotzdem kann die Stadt Hagenow mit der Unterstützung der Ladeinfrastruktur ein politisches Zeichen zur Förderung der Elektromobilität setzen. Mit der öffentlichen Ladeinfrastruktur wird in erster Linie die persönliche Hemmschwelle im Sinne von „Was mache ich denn, wenn meine Akkuladung nicht mehr für die Heimfahrt reicht?“ positiv beeinflusst, um darüber die Zuverlässigkeit des Systems zu dokumentieren.

Art der Ladestation

Bei Ladestationen werden Schnell-Ladestationen und Normal-Ladestationen unterschieden. Schnell-Ladestationen ermöglichen eine etwa 80%ige Aufladung des Akkus innerhalb von 30 min. Sie benötigen einen sehr leistungsfähigen Stromanschluss, der weit über demjenigen von normalen Hausanschlüssen liegt. Entsprechend groß ist der Arbeits- und Kostenaufwand, um eine Schnell-Ladestation einzurichten. Aktuell ist von einem Kostenrahmen zwischen 20.000 und 25.000 EUR auszugehen.

Normal-Ladestationen benötigen eine deutlich längere Ladezeit und sind daher bei kurzen Aufenthaltszeiten kein probates Mittel zur Akkuaufladung/Reichweitenverlängerung, weil eine Ladezeit von zumindest zwei Stunden oder länger erforderlich ist. Andererseits liegen die Investitionskosten für derartige Stationen nur im Bereich von etwa 5.000 EUR. Eine Übersicht über die verschiedenen Ladestationen mit ihren Ladezeiten und Ladeleistungen zeigt Abb. 36.

Art der Ladestation	Ladeleistung in Kilowatt	Beschreibung	Ladedauer in Stunden
Haushaltssteckdose	~2,3	Die Batterie wird mithilfe eines speziellen Ladekabels an gewöhnlichen Wechselstrom-Steckdosen zu Hause geladen.	~8-14
Haushaltssteckdose mit Wallbox	~3,6-22	Wandladestationen werden zu Hause installiert und dienen als Steckverbindung für Ladekabel.	~2-6
Öffentliche Ladesäulen	~10-22	Das öffentliche Netz an Ladestationen mit Wechselstrom wird stetig erweitert, hierfür ist meist ein spezielles Ladekabel und eine Tankkarte des Herstellers nötig.	~2-4
Öffentliche Schnell-Ladesäulen	~50	Hierbei handelt es sich um hochleistende Ladestationen, die schnelleres Laden durch Gleichstrom ermöglichen. Sie brauchen meist eine spezielle Ladedose.	~0,5 – 1
Tesla-Supercharger	~120	Supercharger sind Hochleistungs-Gleichstrom-Ladesäulen - speziell für die Tesla Modelle S und X - und ermöglichen momentan die kürzeste Ladedauer.	~0,3

Abb. 36 Geschätzte Ladeleistungen und Ladezeiten verschiedener Ladestationen (Quelle: autoscout24.de)

Betreiber der Ladestation

In den aktuellen Diskussionen auf kommunaler Ebene hat sich ein eindeutiges Votum in Bezug auf den Betreiber von Ladestationen ergeben. Generell sind die Kommunen nicht verpflichtet eine Ladestation für Elektrofahrzeuge anzubieten oder zu betreiben. Um dem politischen Willen zur Unterstützung und zum Ausbau der Elektromobilität Ausdruck zu verleihen, können durch die Kommunen ggf. besonders lagegünstige Stellplätze für Elektrofahrzeuge ausgewiesen werden, an denen dann durch den Energieversorger eine Ladestation eingerichtet wird. Weitergehende Leistungen sollten von den Kommunen nicht erbracht werden.

Bezahlung für die Nutzung der Ladestation

Auch zu dieser Thematik gibt es unterschiedliche Handlungsansätze. Teilweise wird die Idee verfolgt, dass der Strom von Ladestationen im öffentlichen Straßenraum kostenfrei zur Verfügung gestellt werden sollte, um einen zusätzlichen Anreiz für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen zu geben bzw. um auch als Werbemaßnahme für die jeweilige Stadt zu dienen.

Im Grundsatz hat sich diese These allerdings nicht durchgesetzt, obwohl es vereinzelt durchaus kostenfreie kommunale Ladestationen gibt. Finanzielle Anreize zur Beschaffung/Nutzung von Elektrofahrzeugen werden jedoch im Allgemeinen nicht als kommunale Aufgabe gesehen, sondern sind vielmehr über die Steuergesetzgebung des Bundes zu regeln. Da der Be-

treiber der Ladestation normalerweise ein privatwirtschaftlich geführter Energieversorger ist, der für den Verkauf von Strom eine Bezahlung verlangt, kann eine Begünstigung einzelner Elektrofahrzeuge durch Übernahme der Ladekosten durch die Kommune als nicht zielführend beurteilt werden. Dadurch würden die Ladekosten aus dem kommunalen Haushalt und damit von der Allgemeinheit beglichen.

Die Bezahlung erfolgt dann im Allgemeinen durch Abrechnung über die Kreditkarte. Zukünftig ist davon auszugehen, dass sich Portale etablieren, die App-basiert die Bezahlung anbieten.

Lage der Ladestationen/Stellplätze für Elektrofahrzeuge

Im Allgemeinen wird mit dem Aufbau einer Ladestation die Möglichkeit zum gleichzeitigen Laden von zwei Elektrofahrzeugen geschaffen. Bei Festlegungen zur Lage von Ladestationen für Elektrofahrzeuge im Stadtgebiet gibt es keine allgemein gültigen Grundsätze. Vielmehr gehen eher qualitative Aspekte in die Stellplatzausweisung ein. Einerseits soll ein werbewirksamer Effekt erreicht werden, um über die auffällige und attraktive Lage des Stellplatzes zu zeigen, dass das Thema Elektromobilität in der Stadt positive Bedeutung besitzt und Unterstützung findet. Andererseits sind eine gute und einfache Erreichbarkeit innerhalb des Straßennetzes von Bedeutung und genauso auch die Einbindung in das Leitungsnetz der Energieversorgung, da die Ausweisung eines Stellplatzes für Elektrofahrzeuge immer an die Installation einer Ladestation gebunden sein sollte. Letztendlich ist jedoch die Standortfestlegung nicht als kommunale Aufgabe anzusehen, sondern obliegt dem Verantwortungsbereich des zuständigen Energievermarkters, der normalerweise dafür eine Potenzialanalyse durchführt.

Das Thema „Stellplatz für Elektrofahrzeug“ in Parkhäusern und Tiefgaragen ist im Übrigen derzeit noch ein sehr heikles. Auf Grund der Anforderungen des Brandschutzes sind innerhalb dieser Parkieranlagen keine Ladestationen realisierbar, so dass ggf. auf den Außenbereich der Parkieranlage („unter freiem Himmel“) ausgewichen werden muss.

In jedem Fall muss eine Rückkoppelung zu den unter dem Thema „Potenzial für Ladestationen“ getroffenen Ansätzen erfolgen, d. h. es sollten Standorte mit einer potenziell hohen Nachfrage identifiziert werden. In Hagenow sind das vorrangig die Bereiche mit verdichteter Wohnbebauung (beispielsweise die Möllner Straße), in denen die Bewohner kaum eine Möglichkeit für die Einrichtung einer privaten Lademöglichkeit haben.

Nutzung der Stellplätze für Elektrofahrzeuge

Die Kombination von Stellplatz für Elektrofahrzeug plus Ladestation bedeutet, dass hier keine „normalen“ Stellplätze für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Straßenraum bzw. auf öffentlichen Stellplätzen ausgewiesen werden, sondern dass ein Parkvorgang immer nur in Verbindung mit einer (kostenpflichtigen, weil der Strom bezahlt werden muss) Nutzung der Ladestation zulässig ist. Eine entsprechende verkehrsbehördliche Anordnung mit der zugehörigen Beschilderung ist mit der StVO-Novelle 2017 ermöglicht worden (vgl. Abb. 37).

Die Ausweisung besonders lagegünstiger Stellplätze für Ladestationen/Elektrofahrzeuge hat allerdings auch häufige Fehlnutzungen durch illegal parkende Kfz mit Verbrennungsmotor zur Folge. Hier sind eine regelmäßige Kontrolle und die entsprechende Ahndung der Ordnungswidrigkeiten von wesentlicher Bedeutung, um für die Nutzer von Elektrofahrzeugen den beabsichtigten Standortvorteil auch sicher zu stellen.



Abb. 37 Beschilderung der Stellplätze neben einer Ladestation im öffentlichen Straßenraum in Hannover

Öffentliche Stellplätze für Elektrofahrzeuge

Für das Parken von Elektrofahrzeugen müssen normalerweise keine eigenen Regularien aufgestellt werden. Elektrofahrzeuge werden in der StVO wie alle anderen Kraftfahrzeuge behandelt, müssen sich an die allgemein gültigen Parkregelungen und Parkgebühren halten und bekommen keine eigenen Stellplätze zugewiesen. Insofern ist die Nachfrage nach Stellplätzen zunächst unerheblich. Erst in Verbindung mit der Installation einer Ladensäule werden auch eigene Regularien und verkehrsbehördliche Anordnungen für Elektrofahrzeuge ausgesprochen.

Sofern die Stadt Hagenow ihre Unterstützung für die Elektromobilität dokumentieren möchte, kann beispielsweise das gebührenfreie Parken für Elektrofahrzeuge auf öffentlichen Stellplätzen im Straßenraum oder in Parkieranlagen ermöglicht werden. Damit können Elektrofahrzeuge diese Stellplätze im Rahmen der geltenden Höchstparkdauer (Nachweis durch Nutzung der Parkscheibe) kostenlos nutzen (vgl. Abb. 38).



Abb. 38 Kostenlose Parkmöglichkeit für Elektrofahrzeuge am Beispiel der Stadt Hannover

Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs

Für den Bereich des Radverkehrs stellt sich selbstverständlich auch die Frage, ob für E-Bikes und Pedelecs Ladestationen im öffentlichen, städtischen Raum zur Verfügung stehen sollten.

Aus gutachterlicher Sicht lässt sich die gegenwärtige Situation sehr eindeutig bewerten. Die Aufladung des Fahrradakkus erfolgt im Normalfall separat vom Fahrrad durch die Entnahme des Akkus. Die Ladestation befindet sich dann an einer Steckdose in der Wohnung/am Arbeitsplatz, so dass öffentliche Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs derzeit keine nennenswerte Nachfrage erwarten lassen. Problematisch ist auch die bisher kaum vorhandene Systemkompatibilität, d. h. die verschiedenen Akkusysteme benötigen jeweils spezifische Stecker/Anschlüsse.

Anders stellt sich die Situation beispielsweise an touristischen Anziehungspunkten dar, bei denen Fahrradtouristen oftmals im Laufe einer längeren Tagesetappe einen mehrstündigen Stopp einlegen oder in naheliegenden Hotels übernachten. Bei derzeitigen Akku-Reichweiten von etwa 80 km kann eine Reichweitenverlängerung wichtig und auch vergleichsweise häufig nachgefragt werden. Vorliegende Erfahrungen zeigen, dass diese Problematik bzw. Serviceleistung bereits von den Touristenattraktionen und auch durchaus den ambitionierten Beherbergungsbetrieben erkannt worden ist, die mit entsprechenden Serviceangeboten bei den Fahrradtouristen werben. Eine kommunale Aufgabe lässt sich daraus aber trotzdem nicht ableiten.

Im Gegensatz zu Elektroautos, die – sofern sie nicht als Hybridfahrzeug mit einem zusätzlichen Verbrennungsmotor ausgestattet sind – nur bei entsprechender Akkuladung fahrbereit sind, gilt bei Elektrofahrrädern im Übrigen eine generelle Nutzbarkeit unabhängig vom Akkuzustand. Teilweise wird der Akku auch während der Fahrt wieder aufgeladen. Insofern sind Ladestationen für Elektrofahrräder eindeutig dem Komfortaspekt zu zuordnen.

Ein derartiges Angebot kann in Fahrradstationen mit längeren Abstellzeiten durchaus zweckmäßig sein. Im öffentlichen innerstädtischen Raum ist es

schwierig, sinnvolle Installationspunkte zu finden. Zumal auch bei den doch eher teureren Elektrofahrrädern nur selten ein unbeaufsichtigte Abstellen in der Öffentlichkeit erfolgt, weil die Diebstahlgefahr als zu groß bewertet wird.

Vor diesem Hintergrund wird keine Notwendigkeit gesehen, innerhalb der Stadt Hagenow Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs einzurichten.

5.4.2 Potenzialanalyse zur Ladeinfrastruktur

Die WEMAG (Westmecklenburgische Energieversorgung AG) als örtlicher Energieversorger hat zwischenzeitlich für das Postleitzahlgebiet „19230 Hagenow“ eine Potenzialanalyse zur Ladeinfrastruktur³ erarbeiten lassen, deren Ergebnisse im Folgenden kurz zusammengefasst werden. Das betreffende Untersuchungsgebiet ist in Abb. 39 dargestellt.

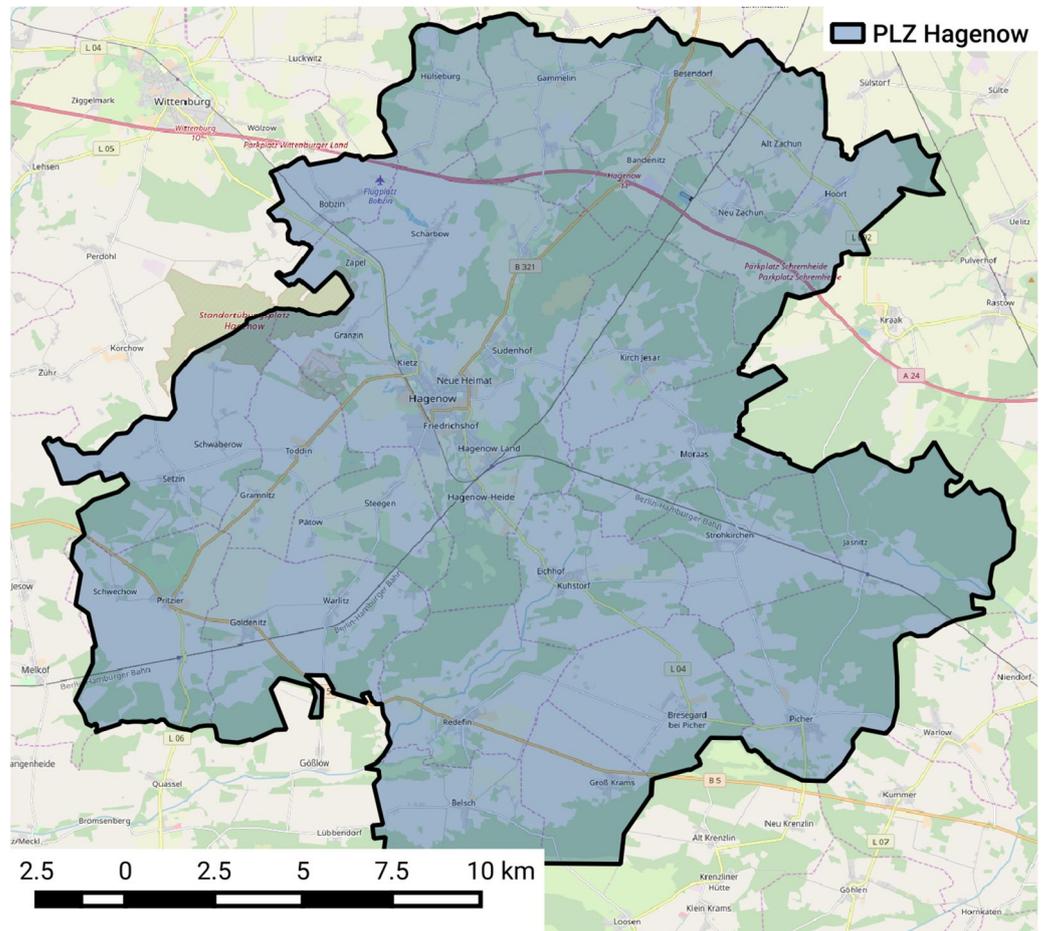


Abb. 39 Untersuchungsgebiet für die Potenzialanalyse zur Ladeinfrastruktur (Quelle: Geospin Potenzialanalyse)

³ Geospin GmbH
 Potenzialanalyse Ladeinfrastruktur Hagenow, im Auftrag der WEMAG
 Westmecklenburgische Energieversorgung AG, Freiburg i. Brsg., 11-2018

Das bei der Potenzialanalyse eingesetzte Verfahren basiert auf der Auswertung diverser Strukturdaten, d. h. die Bevölkerungsdichte, Altersstruktur, Parkplätze, Gewerbeeinrichtungen, Restaurants, Kfz-Zulassungen etc. werden als Einflussfaktoren berücksichtigt. Ganz besondere Bedeutung besitzen dabei Einrichtungen, die eine längere Verweildauer implizieren. In dem rechnergestützten Analysemodell werden die verschiedenen Strukturdaten-Ebenen dann überlagert (vgl. dazu die Grafiken in Abb. 40).

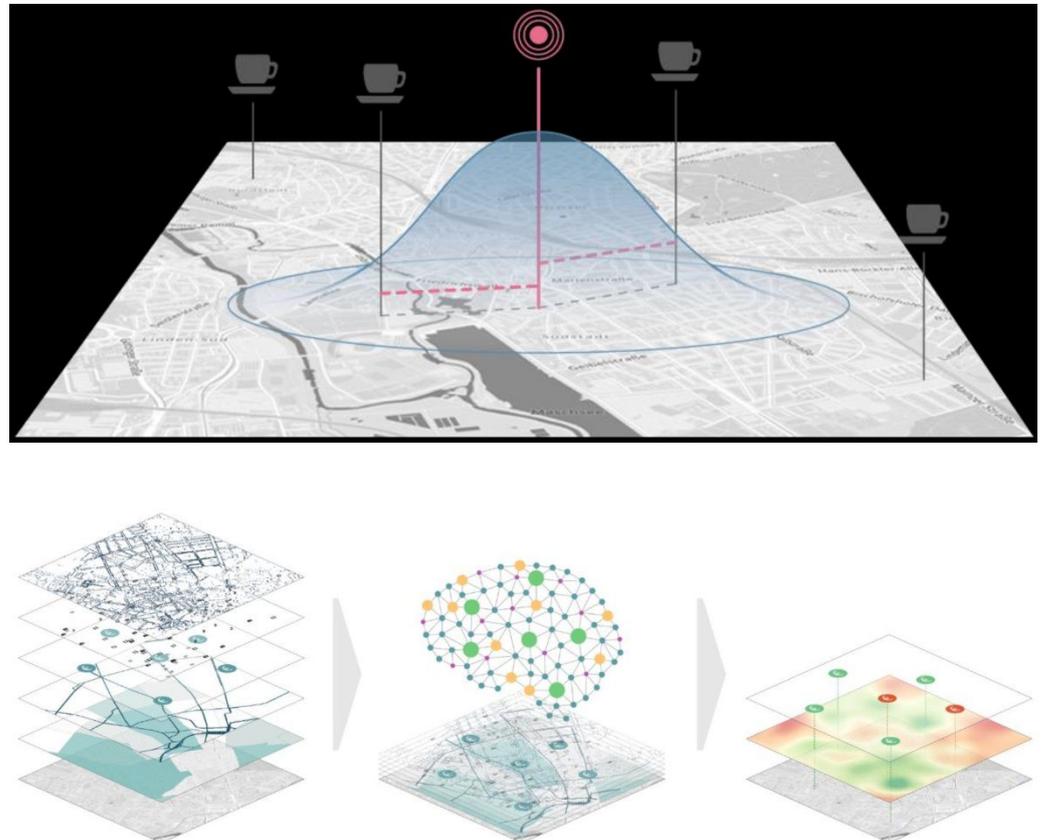


Abb. 40 Vorgehensweise bei der Potenzialanalyse zur Ladeinfrastruktur
(Quelle: Geospin Potenzialanalyse)

Ziel der Überlagerung der Einflussfaktoren ist zunächst das grundsätzliche Ergebnis, ob und ggf. wieviele öffentliche Ladestandorte für den betrachteten Untersuchungsbereich voraussichtlich wirtschaftlich zu betreiben sind. Dabei beinhaltet ein Ladestandort immer zwei Ladepunkte, die zeitgleich genutzt werden können. Die Ermittlung der Wirtschaftlichkeit erfolgt als Abschätzung der täglichen Nutzungsdauer eines Ladepunktes und sollte einen Wert von mehr als 3 h Ladezeit erreichen. In Abb. 41 ist das Ergebnis der Auslastungserwartung zusammengestellt. Je dunkelgrüner die Flächenmarkierung, umso besser die erwartete Auslastung. Insgesamt werden für Hagenow zwei öffentliche Ladestandorte (= 4 Ladepunkte) empfohlen, für deren Betrieb die wirtschaftlichen Voraussetzungen gegeben erscheinen.

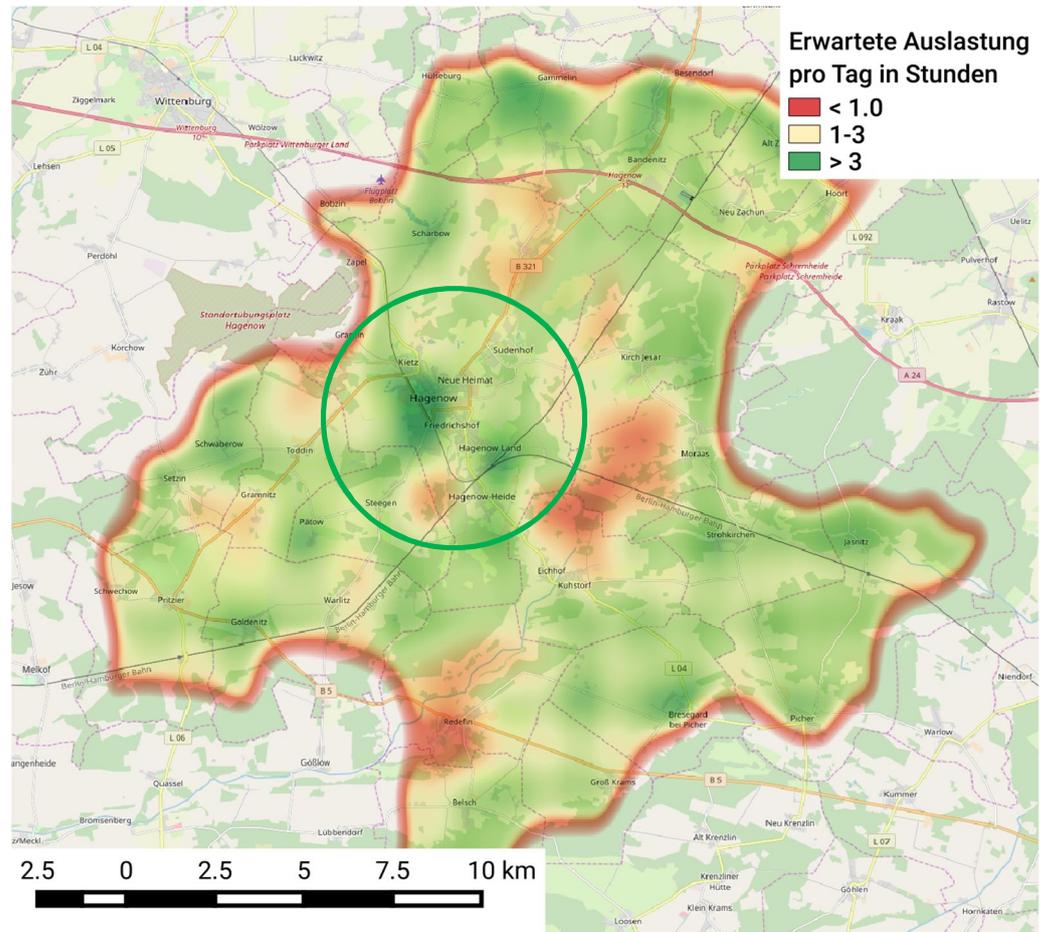


Abb. 41 Erwartete Auslastung von Ladestandorten im Postleitzahlbereich „19230 Hagenow“ (Quelle: Geospin Potenzialanalyse)

In der weiteren Diskussion mit der WEMAG zur Konkretisierung der Standorte wurden der Stadt Hagenow weitgehende Freiheiten bei der Standortauswahl eingeräumt, solange die Standorte innerhalb des dunkelgrünen Bereiches liegen. Die P+R-Anlage am Bahnhof Hagenow Land weist dabei allerdings keine hinreichende Eignung auf, weil hier davon auszugehen ist, dass je Ladepunkt nur ein Fahrzeug am Tag bedient werden kann (Pendler stellen morgens ihr Fahrzeug ab und kommen erst nachmittags/abends zurück, obwohl als tatsächliche Ladezeit kaum mehr als 60 min bis 90 min benötigt würden).

In Abstimmung mit der Verwaltung der Stadt Hagenow und der WEMAG werden drei Standorte im Stadtzentrum zur weiteren Prüfung in Bezug auf die verfügbaren Leitungskapazitäten vorgeschlagen:

- Parkplatz Teichstraße,
- Parkhaus Möllner Straße sowie
- der besonders öffentlichkeitswirksame Bereich Lange Straße/Rathaus.

5.4.3 Empfehlung für Hagenow zur Elektromobilität

Ein politisches Signal durch die Stadt Hagenow zur Unterstützung und Förderung der Elektromobilität erscheint zweckmäßig und angemessen. Vor dem Hintergrund der in Abschnitt 5.4.1 behandelten Fragestellungen und den Ergebnissen der Potenzialanalyse zur Ladeinfrastruktur in Abschnitt 5.4.2 wird empfohlen, im Bereich der Stadt Hagenow auf öffentlichen/städtischen Stellplätzen keine Parkgebühren für Elektrofahrzeuge zu erheben. Die Einhaltung von der ggf. für den genutzten Stellplatz geltenden Höchstparkdauer sollte jedoch nicht aufgehoben werden.

Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die Ausweisung von öffentlichen Stellplätzen für Ladestationen in Abstimmung mit dem Betreiber des regionalen Leitungsnetzes WEMAG (auf der Basis von dessen Potenzialanalyse) und dem örtlichen Energieversorger Stadtwerke Hagenow GmbH zu unterstützen und gewünschte Genehmigungen zu erteilen. Ggf. können dabei auch sehr lagegünstige Stellplätze zukünftig für die Nutzung der Ladestation vergeben werden, so dass sie für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor nicht mehr zur Verfügung stehen. Allerdings sollte die Nutzung der Stellplätze mit Ladepunkt mit einer Parkscheibenregelung auf einen Zeitraum von maximal 2 h begrenzt werden, um möglichst viele Nutzer bedienen zu können. Dazu ist eine regelmäßige Überwachung erforderlich.

Weitere Maßnahmen kommen für die Stadt Hagenow nicht in Frage, weil die kommunale Aufgabe letztendlich auch „nur“ in der Schaffung von lokal begrenzten Anreizen zur Nutzung der Elektromobilität besteht.

5.5 Parken für mobilitätseingeschränkte Personen

Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen können gemäß der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde eingerichtet werden.

Besonderer Bedarf besteht dort, wo der bevorrechtigte Personenkreis besonders häufig auf einen derartigen Stellplatz angewiesen ist, beispielsweise in der Nähe von Behörden, Krankenhäusern, Orthopädischen Kliniken oder Ähnlichem. Allerdings gibt es oftmals bei diesen Einrichtungen Sammelparkplätze für Besucher, auf denen Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen gesondert ausgewiesen und per Beschilderung kenntlich gemacht werden.

Im Allgemeinen werden auf Sammelparkplätzen oder in Parkhäusern/Tiefgaragen etwa 3% des Stellplatzangebotes für mobilitätseingeschränkte Personen ausgewiesen. (Der Landkreis Ludwigslust-Parchim favorisiert einen Wert von 5%.) Eine konkrete gesetzliche Festschreibung dazu gibt es nicht, die Angaben finden sich in der DIN-Norm 18040 zum Barrierefreien Bauen.

Auch in den HBVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) aus dem Jahre 2011 wird empfohlen, je nach örtlicher Gegebenheit etwa 3% der Stellplätze (mindestens 1 Stellplatz) barrierefrei zu gestalten. Kleine Anlagen sollten mindestens einen barrierefreien Stellplatz erhalten. Für das Parken von mobilitätseingeschränkten Personen im Straßenraum gibt es dagegen keine Vorgaben.

Vor diesem Hintergrund ist die Stadt Hagenow gehalten, im Nahbereich zu den Eingängen der o. g. Einrichtungen Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen auszuweisen. Zahlenmäßig lässt sich dies nur schwer fassen. Denkbar wäre eine Analogiebetrachtung, bei der ein Stellplatznachweis für die jeweilige Einrichtung gerechnet wird. Darüber lassen sich die nachzuweisenden Stellplätze für Beschäftigte bzw. Besucher/Kunden ermitteln und unter Anwendung der 3%-Empfehlung ein spezifischer Wert bestimmen.

Pragmatischer erscheint allerdings eine Lösung, bei der die Situation vor Ort beobachtet und auf der Grundlage dabei erworbener Kenntnisse entsprechende Stellplätze ausgewiesen werden. Für die derzeit diskutierten Bereiche Lange Straße, Bahnhofstraße und Schweriner Straße ist folgende Einschätzung zu geben:

Lange Straße:

Standorte für Stellplätze mobilitätseingeschränkter Personen sind der Bereich vor dem Rathaus, das Kundenzentrum der Stadtwerke Hagenow (in Höhe Pfaffenstraße) und auch das Sanitätshaus Marlow (sofern hier keine entsprechenden Parkmöglichkeiten auf dem Grundstück verfügbar sind).

Schweriner Straße / Bahnhofstraße:

Denkbare Standorte für Stellplätze mobilitätseingeschränkter Personen liegen hier jeweils im Nahbereich der Ärztehäuser und Apotheken.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Ausweisung von öffentlichen Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen erst dann erfolgen sollte, wenn auf den betreffenden privaten Grundstücken keine Möglichkeit besteht, entsprechende Stellplätze vorzuhalten. Beispielsweise erscheint es generell nicht als kommunale Aufgabe, für jede Apotheke einen „Behindertenstellplatz“ im öffentlichen Straßenraum zu reservieren. Auch sollte kein Präzedenzfall geschaffen werden, aus dem dann sehr schnell andere Gewerbetreibende einen eigenen Anspruch für sich einfordern können. In jedem Fall sollte eine umfassende Kontrolle erfolgen, um jeweils die bestimmungsgemäße Nutzung des Stellplatzes für mobilitätseingeschränkte Personen sicherzustellen.

6 Zusammenfassung der Empfehlungen

Abschließend werden in einer Übersichtsgrafik (Abb. 42) die wesentlichen Empfehlungen und Handlungsansätze zum weiteren Vorgehen zusammengefasst.

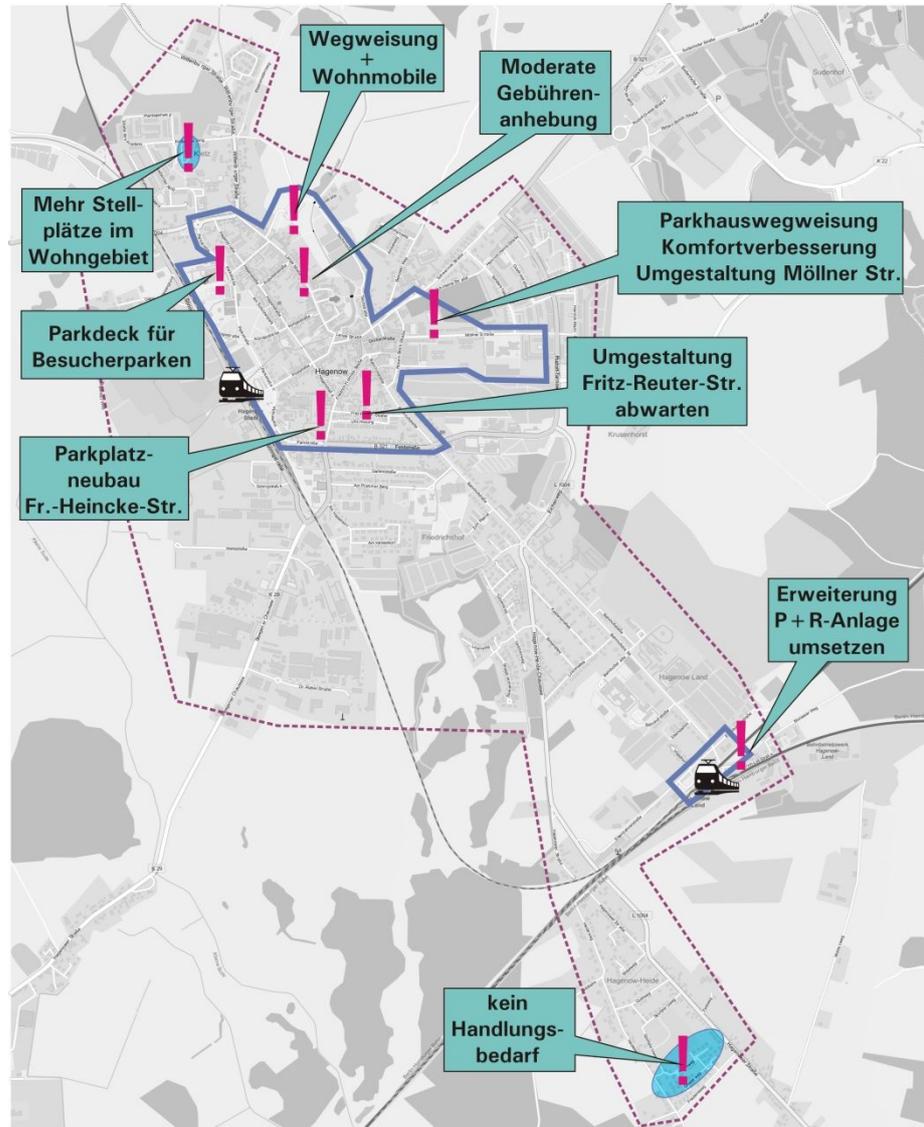


Abb. 42 Zusammenfassung der Empfehlungen/Handlungsbedarf