



Stadt Hameln

Verkehrsentwicklungsplanung Hameln

Baustein Parkraumkonzeption

Stadt Hameln

Verkehrsentwicklungsplanung Hameln

Baustein Parkraumkonzeption

Auftraggeber: Stadt Hameln

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

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

Hannover, im Januar 2012

Inhalt

0	Kurzfassung	1
1	Aufgabenstellung	1
1.1	Ausgangslage und Zielsetzung	1
1.2	Untersuchungsraum, Struktur und Nutzungen	2
2	Parkraumerhebungen	4
2.1	Vorgehen und Ziele	4
2.2	Parkraumangebot und -bewirtschaftung	6
2.2.1	Stellplätze im Straßenraum	6
2.2.2	Stellplätze in Parkhäusern	14
2.2.3	Umsetzungsstand VEP 1994	16
2.3	Stellplatznachfrage, Auslastung	19
2.3.1	Stellplätze im Straßenraum	19
2.3.2	Stellplätze in Parkhäusern	25
2.3.3	Vergleich der Auslastungen	28
2.4	Parkdauer	31
2.4.1	Parkdauer im Straßenraum	31
2.4.2	Parkdauer in Parkhäusern	34
2.5	Parkverhalten	35
2.5.1	Parkraumüberwachung	35
2.5.2	Sonstige Beobachtungen	37
3	Nutzerbefragung in Parkhäusern	38
3.1	Vorgehen	38
3.2	Befragungsergebnisse	38
4	Zusammenfassende Bewertung	46
4.1	Stärken und Schwächen im Straßenraum	46
4.2	Stärken und Schwächen in Parkhäusern	51
5	Grundlagen der Parkraumkonzeption	52
5.1	Ziele und Leitfragen	52
5.2	Nachfragegruppen und Anforderungen	53
5.3	Rechtliche Grundlagen Bewohnerparken	54

6	Parkraumkonzept	56
6.1	Empfehlungen Straßenraum und Parkplätze	56
6.1.1	Parkraumbewirtschaftungszonen	56
6.1.2	Bewirtschaftung im Straßenraum	57
6.1.3	Bewirtschaftung der Parkplätze	59
6.2	Empfehlungen Parkhäuser	61
6.3	Empfehlungen Bewohnerparken	63
6.4	Empfehlungen für ausgewählte Bereiche	65
6.5	Empfehlungen flankierender Maßnahmen	69
6.5.1	Parkleitsystem	69
6.5.2	Parkraummanagement und Öffentlichkeitsarbeit	71
6.5.3	Parkraumbeschilderung	76
7	Bezahlsysteme	77
7.1	Handy-Parken.....	77
7.1.1	Voraussetzungen und Anwendungsstand	77
7.1.2	Handy-Parksysteme mit Registrierung	78
7.1.3	Handy-Parksysteme ohne Registrierung	84
7.1.4	Zusammenfassung	87
7.1.5	Empfehlungen für Hameln	89
7.2	Weitere Bezahltechniken	90
8	Wirkungen und Umsetzung	92
8.1	Stellplatzbilanz Bestand und Konzept.....	92
8.2	Abschätzung der Kosten und Prioritäten.....	94
8.3	Empfehlungen für angrenzende Handlungsfelder	96
9	Quellen	97
10	Anhang	98
	Bildverzeichnis	
	Tabellenverzeichnis	
	Planverzeichnis	
	Auslastung Quadranten	
	Darstellung der Quadranten	
	Fragebogen	
	Stellplatzbilanz	
	Kostenschätzung Umsetzung	

0

Kurzfassung

Aufgabenstellung

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

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

Bestandsaufnahme

Die erfassten und untersuchten Parkraumangebote umfassen 3.367 Stellplätze am Straßenrand und auf Parkplätzen sowie 1.897 Stellplätze in Parkhäusern (ohne Parkhaus Bahnhof). In den Parkhäusern sind nach vorliegendem Stand 415 dauerhaft vermietet, also 1.482 frei verfügbar. 1.979 (59 %) der Straßenrandstellplätze sind weder finanziell noch zeitlich bewirtschaftet. Alle Parkhausstellplätze und 388 Straßenrandstellplätze sind finanziell bewirtschaftet.

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

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

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

Nachfrageerhebungen und Nutzerbefragungen

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

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

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

Umsetzungsstand der 1994 empfohlenen Maßnahmen

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

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

Ziele und Empfehlungen zum Parkraumkonzept

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Bereich des Sana-Klinikums: Hier werden die Straßenrandstellplätze reduziert. Gleichzeitig erfolgt die einheitliche finanzielle Bewirtschaftung der Stellplätze, sodass das Parkhaus Rondell stärker in Anspruch genommen wird. Die Angebote für die Beschäftigten müssen in Kooperation zwischen Betrieb und Parkhausbetreiber verbessert werden (Mobilitätsmanagement, siehe nachstehend).
- Bereich Kopmanshof: Hier wird das Parken auf das Parkhaus Kopmanshof konzentriert. Die übrigen Stellplatzangebote sind räumlich beschränkt, unübersichtlich und wie sich zeigt wegen der Nutzungskonkurrenzen „schwer regelbar“. Darüber hinaus sind die Anforderungen des Lieferverkehrs inkl. Hotel-Andienung und des Radverkehrs zu berücksichtigen. Deshalb stehen die öffentlichen Stellplätze im Straßenzug nicht mehr als Parkflächen zur Verfügung.
- Bereich Bahnhofstraße: Dieser Bereich verbleibt in der Bewirtschaftungszone 2, das Kurzparken wird gefördert. Die Beibehaltung der „Brötchentaste“, die zum Teil in Frage gestellt wird, da sie zu Einnahmeverlusten führt, bedarf einer politischen Entscheidung und sollte auf Basis einer örtlichen Nacherhebung mit verdichteten Erhebungs- bzw. Beobachtungszeiten erfolgen.

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

Bezahlsysteme

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

Empfohlen wird die Prüfung, ob Abrechnungsgenauigkeit und Münzstückelung der Parkautomaten, die als weitere Qualitätsfaktoren erkannt wurden, kundenorientiert verbessert werden können. Je flexibler und zeitgenauer die Bezahlung erfolgen kann und je weniger der Nutzer an den Einwurf spezieller Münzkombinationen gebunden ist, desto attraktiver wird das Parken. Der empfohlene „Halbstundentakt“ geht bereits in diese Richtung. Darüber hinaus ermöglicht die Kartenfunktion von

EC-Karten und speziellen Parkkarten das bargeldlose Bezahlen. Das Bezahlen mit Geldkarte wurde bisher in Hameln negativ getestet, sodass diese Bezahltechnik zur Zeit weniger zielführend erscheint.

Empfehlungen für angrenzende Handlungsfelder

Der Baustein Parkraumkonzeption des VEP Hameln ist eingebettet in ein integriertes Gesamtsystem des innerstädtischen Personen- und Güterverkehrs. Vor dem Hintergrund der verkehrsbedingt negativen Klimaauswirkungen einerseits und den bereits verfügbaren und bewährten Alternativen zum innerstädtischen MIV andererseits müssen diese angrenzenden Handlungsfelder mit in die Parkraumkonzeption einbezogen werden. Besonders für die Einheimischen bieten Radfahren, ÖPNV-Benutzung und CarSharing-Angebote grundsätzliche Alternativen. Die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ist im Gange, die Verkehrsbetriebe sind um attraktive Tarife bemüht, die Markteinführung neuer, noch kundennäherer CarSharing-Angebote ist absehbar. Insbesondere kann die Stadt Hameln Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, das der Entlastung des Straßenraums vom Beschäftigtenparken und innerbetrieblich, durch „Belohnung an der richtigen Stelle“, einem umweltfreundlichen Verkehrsverhalten dient, durch Zusammenarbeit mit Verwaltungen und Betrieben unterstützen.

Umsetzung und Wirkungen

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

Erster Umsetzungsschritt

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

Zweiter Umsetzungsschritt

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

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

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

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

1 Aufgabenstellung

1.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die Stadt Hameln (ca. 58 Tsd. EW) hat beschlossen, den Verkehrsentwicklungsplan von 1994 fortzuschreiben und in diesem Rahmen den VEP-Baustein „Kfz-Parken Innenstadt“ zu aktualisieren (Parkraumkonzept Innenstadt). Der Baustein „Kfz-Parken Innenstadt“ besitzt eine zentrale Bedeutung im Gesamtverkehrssystem der Stadt Hameln, insbesondere im Einkaufs- und Versorgungsbereich und als Tourismus- und Wirtschaftsfaktor. Hameln ist Einkaufsstadt für die Region des Weserberglandes mit einer hohen Einkaufszentralität (Hameln Marketing und Tourismus GmbH). Dementsprechend nimmt dieser Baustein im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung einen hohen Stellenwert ein.

Der Handlungsbedarf für die Aktualisierung des Parkraumkonzeptes Innenstadt ergibt sich einerseits aus dem langen Zeitraum von ca. 15 Jahren seit der VEP-Aufstellung 1994 und dem Wunsch nach Verfügbarkeit aktueller Daten des ruhenden Kfz-Verkehrs in der Hamelner Innenstadt, zum anderen daraus, aus städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen die notwendigen Konsequenzen für die Parkraumangebote zu ziehen und umzusetzen. Die wesentlichen Veränderungen im Hamelner Verkehrssystem von 1994 bis heute sind mit deutlichen Zunahmen des Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehrs mit Kraftfahrzeugen umrissen. Diese gingen zum Teil zu Lasten des Umweltverbundes, wobei besonders der Fahrradverkehr in den vergangenen Jahren wiederum Zuwächse verzeichnet.

Dem kommunalen Handlungsfeld Parkraumbewirtschaftung kommt über die rein baulichen Aspekte hinaus eine immer größere Bedeutung zu. Vor dem Hintergrund des 2010 beschlossenen Klimaschutzkonzeptes der Stadt Hameln ist es z. B. von Interesse, den Parksuchverkehr einzudämmen, um die Luft- und Lärmbelastung zu begrenzen. Das Mobilitäts- und Gebäudemanagement in den Bereichen Kfz-Parken und Bahnhof Hameln liegt jetzt bei den kommunalen Stadtwerken Hameln.

Untersuchungsbereiche des Parkraumkonzeptes Innenstadt sind wie zum Zeitpunkt der Aufstellung des VEP 1994 die „Altstadt“, der diese auf Höhe der Wälle umschließende „Altstadtrand“ und die angrenzenden „Innenstadtnahen Wohngebiete“³. Hinzu kommen das weitere innenstadtnahe Wohngebiet „Klüt“ am Westufer der Weser und der Bereich um die Hochschule Weserbergland. Die Ausdehnung des Gesamtgebietes berücksichtigt die möglichen Auswirkungen des Beschäftigten- und Besucherparkens in der Innenstadt, insbesondere die Nutzungskonkurrenz mit Anwohnern als berechnete Kfz-Parker. Der Umsetzungsstand des Maßnahmenkonzeptes von 1994 zum Kfz-Parken Innenstadt, u. a. bei der Einrichtung der Bewohnerparkbereiche unter Beachtung der gültigen Rechtslage, wird als Teil der Aufgabenstellung erfasst. Die bisher umgesetzten Maßnahmen bedürfen einer Überprüfung ihrer Wirksamkeit.

³ VEP 1994, Band IX, Verkehrskonzept Altstadt, Plan IX-7

1.2 Untersuchungsraum, Struktur und Nutzungen

Der Hauptuntersuchungsraum wird im Norden durch die Fischbecker Straße, die Süntelstraße, die Reginastraße und die Marienstraße sowie durch den Feuergraben und im Osten durch die Sandstraße, die Deisterstraße und die Bahnhof- bzw. die Südstraße abgegrenzt⁴. Im Süden wird der Untersuchungsraum von den Bahnanlagen und teilweise durch die Ruthenstraße begrenzt. Im Westen bildet das Weserufer die Grenze, das an die Altstadt anschließt (vgl. Bild 1).

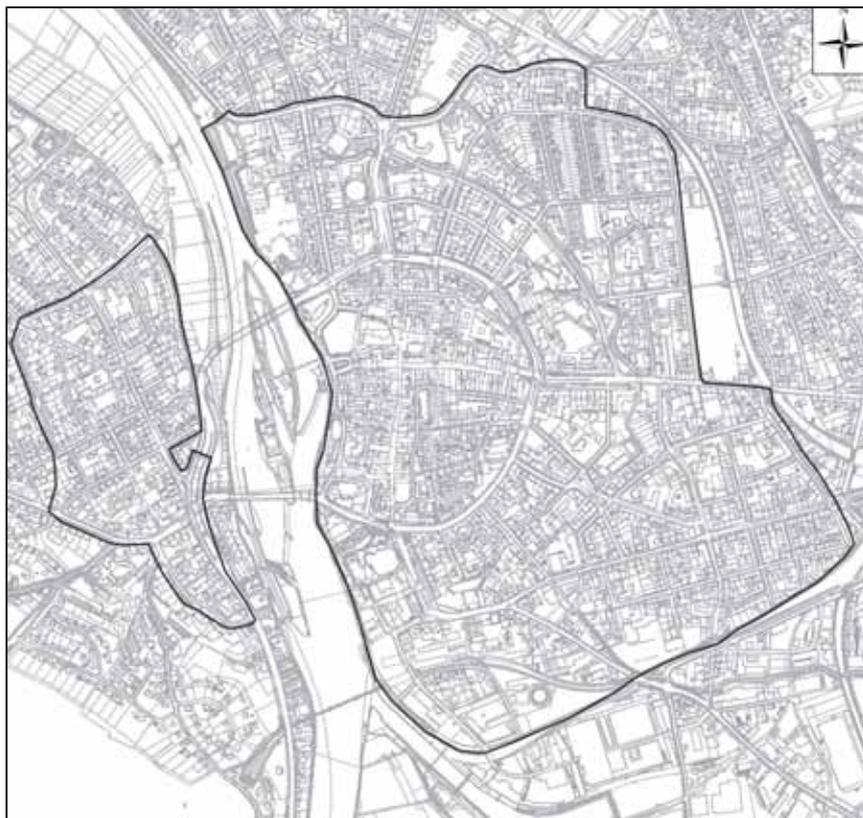


Bild 1: Abgrenzung des Untersuchungsraums

Der Hauptuntersuchungsraum östlich der Weser ist durch verschiedene Nutzungs- und Bauweisen gekennzeichnet und stellt ein sehr differenziertes Stadtbild dar:

- **Altstadt:** Der Altstadt kern, der von den Wallstraßen umspannt wird, ist hoch verdichtet und bildet mit den Fußgängerzonen das Hauptzielgebiet der Hamelner Bevölkerung und der Besucher. In der Altstadt befinden sich mit dem Parkhaus der Stadtgalerie und dem Parkhaus am Kopmanshof zwei attraktive Parkmöglichkeiten.
- **Innerer Altstadtring:** Ausgehend von der Altstadt kann ein Halbkreis gezogen werden, der durch weitere Nutzungsschwerpunkte gekennzeichnet ist

⁴ Die den Untersuchungsraum begrenzenden Straßen werden im Rahmen des Parkraumkonzepts vollständig berücksichtigt.

(vgl. Plan 1). Im Nordwesten dominiert mit dem Sana-Klinikum Hameln-Pyrmont ein wichtiger Standort für die ärztliche Versorgung. Im Nordosten befindet sich mit der Jugendmusikschule und der Volkshochschule sowie dem Rathaus, dem Theater und Einkaufseinrichtungen ein weiterer Schwerpunkt. In der Deisterallee sind zahlreiche Einkaufs- und Versorgungseinrichtung ansässig. Im Südwesten sind mit der Hochschule Weserbergland und der Handelslehranstalt wichtige regionale Bildungseinrichtungen vorhanden. Der Ring ist durch Wohn-, Misch-, Grünflächen und Flächen für den Gemeinbedarf geprägt. Offene Bebauung herrscht vor allem im Südosten, geschlossene Bebauung im Norden und Nordosten des Untersuchungsgebiets vor.

- **Äußerer Altstadtring:** Die übrigen Bereiche im Hauptuntersuchungsraum können noch stärker differenziert werden. So bildet der Bereich um die Agentur für Arbeit und das Finanzamt im Norden eine Nutzungsvielfalt mit Versorgungseinrichtungen, Öffentlichen Einrichtungen und Bildungseinrichtungen. Ein weiterer Nutzungsschwerpunkt befindet sich in der näheren Umgebung der Lohstraße und der Bennigsenstraße, wo Versorgungs- und Bildungseinrichtungen vorzufinden sind. Außerhalb der Altstadt stellen die Deisterstraße und die Bahnhofstraße einen wichtigen Standort der Versorgungseinrichtungen dar. Darüber hinaus sind Schulen und öffentliche Einrichtungen wie Kirchen oder Altenpflegeheime vorzufinden.

Neben dem Hauptuntersuchungsraum östlich der Weser wurde erstmals das Klüt-Viertel westlich der Weser mit in die Untersuchung einbezogen. Dieser Bereich ist als reines Wohngebiet zu charakterisieren und durch die Straßen Lachsgrund, Uferstraße, Pyrmonter Straße, Pflümerweg, Klütstraße, Leiststraße und Spittastraße vom übrigen Stadtgebiet abgegrenzt. Besondere Nutzungen liegen mit zwei kirchlichen Einrichtungen, einem Kindergarten und der Klütschule vor. Darüber hinaus sind einige kleine Geschäfte im südlichen Bereich des Breiten Wegs angesiedelt. Im Untersuchungsgebiet Klüt wechselt sich offene mit geschlossener Bebauung ab.

Im Untersuchungsgebiet mit der Altstadt und Teilbereichen der Bezirke Mitte und West mit einer Fläche von ca. 1,9 km² wohnen etwa 11.000 Personen und sind etwa 6.000 Arbeitsplätze angesiedelt⁵.

⁵ Eigene Schätzungen auf Basis vorliegender Statistiken

2 Parkraumerhebungen

2.1 Vorgehen und Ziele

Zur Erhebung der Kennzeichen der abgestellten Fahrzeuge auf öffentlichen Stellplätzen wurde der Untersuchungsraum auf Grundlage der Ergebnisse des vorangegangenen Pretests⁶ und in Anlehnung an die Nutzungs- und Siedlungsstrukturen in 13 Erhebungsbereiche eingeteilt. Jeder Erhebungsbereich umfasst ca. 200-300 Stellplätze. Die Erhebungsbereiche sind nicht identisch mit den später gebildeten Quadranten, sie dienen ausschließlich zur systematischen Erhebung des Bestandes.

Aufgrund von Bauarbeiten an der Südseite der Fischbecker Straße (zwischen Dommeierstraße und Schlachthofstraße) und an der Baustraße (zwischen Emmernstraße und Neuetorstraße) konnten diese nicht vollständig erfasst werden.

Tageserhebung

Die Kennzeichenerfassung der abgestellten Fahrzeuge auf den zugänglichen öffentlichen Stellplätzen im Untersuchungsraum erfolgte am 29.03.2011. Insgesamt wurden sechs Rundgänge gemacht, der erste erfolgte um 10 Uhr morgens, um die Auslastung durch Berufsverkehr und Anwohner zu erfassen. Die übrigen Rundgänge erfolgten nachmittags zwischen 14 und 19 Uhr. In diesem Zeitraum wurden alle Erhebungsgebiete zur vollen Stunde begangen und die Kennzeichen der abgestellten Fahrzeuge dokumentiert. Die Begehung der Straßenabschnitte erfolgte immer in der gleichen Reihenfolge, um zu gewährleisten, dass alle Stellplätze nach genau einer Stunde wieder aufgesucht werden. Die Tageserhebung diente der Erfassung der Auslastung der Parkplätze und der Parkdauer.

Nachterhebung

Die Erhebung der nächtlichen Auslastung erfolgte ebenfalls am 29.03.2011. Als Erhebungszeitpunkt wurde 23 Uhr gewählt, da zu dieser Zeit davon ausgegangen werden kann, dass alle Anwohner bereits von ihren Arbeitsstätten zurückgekehrt und die Freizeitaktivitäten abgeschlossen sind. Die Nachterhebung diente der Erfassung der Auslastung der Stellplatzflächen und damit gleichzeitig der Ermittlung des Bewohnerparkbedarfs während der Nachtstunden.

Ermittelte Auslastung

Die Zahl der offiziell verfügbaren Stellplätze pro Straßenabschnitt bzw. Parkplatz definiert eine maximale Auslastung von 100 %. Werden Fahrzeuge außerhalb der vorgesehenen Stellplätze abgestellt (z. B. Gehwegnasen oder Grünflächen, im Halteverbot oder Einmündungsbereichen), werden diese als „Wildparker“ bezeichnet und später dem nächstliegenden Stellplatz zugeschlagen. Dies führt bei einigen Abschnitten bei der Auswertung zu einer Stellplatzauslastung von über 100 %.

⁶ Ermittlung des Ist-Zustandes

Da seitens der Stadt Hameln keine Angaben über die verfügbaren Stellplätze vorlagen, wurden diese anhand der Kartenlage und des Pretests ermittelt. Für einen Längsstellplatz wurden 5,50 m Länge angenommen und für Stellplätze in Senkrecht- oder Schrägaufstellung 2,50 m⁷.

Ergebnisdarstellung

Die Auswertung der Erhebungsergebnisse erfolgt differenziert nach Quadranten, in Plan 2 dargestellt. Die Auswahl der Quadranten basiert auf dem Verkehrsentwicklungsplan⁸ von 1994. Die Verteilung der Stellplätze auf die jeweiligen Quadranten ist in Tab. 1 dargestellt.

Lfd. Nr.	Hauptzuordnung	Stellplätze	Bereich
1	Krankenhaus	187	Innerer Altstadttring
2	Wettorstraße	166	
3	Waterloostraße	189	
4	Rathaus	33	
5	Wilhelmstraße	242	
6	Reginastraße	190	Äußerer Altstadttring
7	Scharnhorstviertel	260	
8	Falkestraße	110	
9	Wilhelmsplatz	394	
10	Bahnhofstraße	211	Bahnhofsviertel
11	Südstraße	166	
12	Heinrichstraße	158	Äußerer Altstadttring
13	Ruthenstraße	226	Hochschule Weserbergland
14	Klüt Nord	549	Klüt
15	Klüt Süd	116	
16	Altstadt	170	Altstadt
Gesamt		3.367	

Tab. 1: Verfügbare Stellplätze nach Quadrant

⁷ FGSV: Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt), 2006

⁸ PGV, Südstadt AG: VEP 1994, Band VIII, Integriertes Maßnahmenkonzept für innenstadtnahe Wohngebiete, 1994

2.2 Parkraumangebot und -bewirtschaftung

2.2.1 Stellplätze im Straßenraum

Überblick

Insgesamt wurden 3.367 Stellplätze im Untersuchungsraum erfasst. Von den erhobenen Stellplätzen sind

- 1.979 Stellplätze (59 %) unbewirtschaftet,
- 888 Stellplätze (26 %) finanziell bewirtschaftet (Parkschein),
- 230 Stellplätze (7 %), finanziell bewirtschaftet in Kombination mit Bewohnerparken
- 158 Stellplätze (5 %) zeitlich bewirtschaftet,
- 76 Stellplätze (2 %) zeitlich bewirtschaftet in Kombination mit Bewohnerparken
- 36 (1 %) Behindertenstellplätze.

In Plan 3 sind die Bewirtschaftungsformen der erhobenen Stellplätze je Straßenabschnitt dargestellt.

Unbewirtschaftete Stellplätze sind v. a. im Klüt- und im Scharnhorstviertel zu finden. Eine Bewirtschaftung der Stellplätze ist in Straßenzügen mit einer hohen Ziel-dichte erkennbar (Bsp. Bahnhofstraße, Baustraße, Deisterallee etc.). Auffallend ist die Uneinheitlichkeit der Bewirtschaftung. In vielen Bereichen befinden sich zeitlich bewirtschaftete Stellplätze in unmittelbarer Nähe zu finanziell bewirtschafteten Stellplätzen (Bsp. Wellhausenstraße, Scharnhorststraße) oder bewirtschaftete Stellplätze neben unbewirtschafteten Stellplätzen (Bsp. Fröbelweg, Bürenstraße, Zentralstraße).

Für Anwohner wurden entlang des 164er Rings und der Gröninger Straße, der Wet-torstraße und der Waterloostraße sowie in der Königstraße und im Buchholzkamp Bewohnerparkbereiche eingerichtet. Diese sind im nordöstlichen Untersuchungs-gebiet in Kombination mit einer finanziellen und im südöstlichen Untersuchungs-gebiet mit einer zeitlichen Bewirtschaftung ausgewiesen (vgl. Bild 2, Bild 3).



Bild 2: Bewohnerparken in Kombination mit finanzieller Bewirtschaftung, Wettorstraße (Blickrichtung⁹ Norden)



Bild 3: Bewohnerparken in Kombination mit zeitlicher Bewirtschaftung, Königstraße (BR Osten)

Behindertenstellplätze verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet. Sie sind in der Regel, wie erforderlich, durch eine große Zielnähe gekennzeichnet.

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Gründerzeitviertel sind gekennzeichnet durch die typische hohe Bebauungsdichte und dadurch bedingt eine geringe Anzahl von Stellplätzen. Dies hat einen hohen Parkdruck in allen Gründerzeitvierteln der Stadt Hameln zu Folge.

In Straßenzügen mit zeitlicher Bewirtschaftung ist das Parken bis zu 2 Stunden gestattet. Auf finanziell bewirtschafteten Stellplätzen beträgt die maximale Parkdauer eine Stunde. Ausnahmeregelungen bestehen für die Bennigsenstraße und die Zentralstraße, dort kann aufgrund einer erhöhten Nachfrage und der Zieldichte bis zu 2 Stunden geparkt werden.

Plan 4 gibt einen Überblick über bestehende Halteverbote und eingeschränkte Halteverbote. Neben absoluten und eingeschränkten Halteverboten gibt es in Hameln Halteverbotszonen (Bsp. 164er Ring, Wettorstraße, Gröninger Straße). Halteverbotszonen bestehen oftmals in Kombination mit bewirtschafteten Stellplätzen. Im Kopmanshof, der ebenfalls als Halteverbotszone ausgewiesen ist, ist der Lieferverkehr zu bestimmten Zeiten zugelassen.

Das Stadtgebiet ist in zwei Parkzonen eingeteilt, die Einfluss auf die Parkgebühren haben (vgl. Plan 5):

- In der ersten Zone befinden sich die besonders attraktiven Ziele. Die Zone erstreckt sich über die Altstadt sowie über den Bereich um den 164er Ring, im Süden wird die Mühlenstraße mit eingeschlossen. Weiterhin wird die Bahnhofstraße und Teile der Wellhausenstraße und Vinzelinstraße der Zone 1 zugeordnet. In dieser Zone ist das Parken auf den finanziell bewirtschafteten Stellplätzen auf eine Stunde begrenzt, die Parkgebühren betragen 1 €/h. Eine

⁹ Im Folgenden BR abgekürzt

Ausnahmeregelung besteht in der Bahnhofstraße. Dort kann mittels der „Brötchentaste“ ein kostenfreier Parkschein für 15 Minuten angefordert werden.

- Der übrige Untersuchungsraum befindet sich in der Parkzone 2, darin eingeschlossen ist u. a. das Sana-Klinikum, der Wilhelmsplatz und das Scharnhorstviertel. Das Parken auf finanziell bewirtschafteten Stellplätzen ist auch in dieser Zone maximal eine Stunde gestattet, der Preis liegt bei 0,50 €/h.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zusätzlich fünf öffentlich zugängliche Parkplätze. Die verfügbaren Stellplätze variieren auf den einzelnen Parkplätzen stark. Die Bewirtschaftung der Parkplätze ist weder an die des Straßenrandparkens noch an die Gebühren der Parkhäuser angepasst. Die Gebühren stellen sich wie folgt dar:

Parkplatz	Stellplatzkapazität	Gebühren für 1 Stunde
Hermannstraße	66	0,50 €
Mertensplatz	32	0,50 €
Ruthenstraße	156	2,00 € pro Tag
Steigerturm	48	0,60 €
Wilhelmstraße	58	1,00 €

Tab. 2: Parkgebühren Parkplätze, Bestand

Einige dieser Parkplätze sind durch besondere Eigenschaften gekennzeichnet: Der Parkplatz Ruthenstraße steht aufgrund seiner Lage vorrangig für die Schüler und Lehrer der Hochschule Weserbergland zur Verfügung und ist in privatem Besitz. Der Parkplatz Wilhelmstraße ist trotz seiner Bewirtschaftung nicht beschränkt. Die Stellplätze auf dem Parkplatz Steigerturm stehen nicht in vollem Ausmaß den Nutzern zur Verfügung. Von den 118 Stellplätzen sind 70 vermietet, davon 67 an die Stadt. Somit verfügt der Parkplatz trotz seiner Größe über lediglich 48 Stellplätze, die für den „normalen“ Nutzer zur Verfügung stehen.



Bild 4: Parkplatz Hermannstraße



Bild 5: Parkplatz Ruthenstraße



Bild 6: Parkplatz Steigerturm



Bild 7: Parkplatz Wilhelmstraße

Altstadt

In der Altstadt (Quadrant 16, vgl. Bild 8 - Bild 11) stehen dem Nutzer insgesamt 170 Stellplätze zur Verfügung. Diese befinden sich zum Großteil im nördlichen Bereich der Altstadt (Baustraße, Kastanienwall) und werden finanziell bewirtschaftet. In der Straße Kopmanshof ist für den Lieferverkehr eine Halteverbotszone eingerichtet. Vereinzelt befinden sich auch zeitlich bewirtschaftete Stellplätze in diesem Bereich (Bsp. Baustraße).



Bild 8: Kopmanshof (BR Westen)



Bild 9: Kopmanshof (BR Norden)



Bild 10: Baustraße (BR Osten)



Bild 11: Blomberger Straße (BR Norden)

Innerer Altstadttring

Der innere Altstadttring (Quadranten 1-5, vgl. Bild 12 - Bild 15) verfügt über insgesamt 817 Stellplätze. In diesem Bereich sind alle Bewirtschaftungsformen vertreten. Straßenzüge in unmittelbarer Nähe zum Wall werden größtenteils zeitlich oder finanziell bewirtschaftet. Auf dem 164er Ring ist eine Halteverbotszone in Kombination mit Bewohnerparken ausgewiesen, parallel dazu ist das Parken mit Parkschein in diesem Bereich gestattet. Im inneren Altstadttring befinden sich die zwei Parkplätze Mertensplatz und Wilhelmstraße mit 32 bzw. 58 finanziell bewirtschafteter Stellplätzen.



Bild 12: Sedanstraße (BR Norden)



Bild 13: 164er Ring (BR Süden)



Bild 14: Hugentottenstraße (BR Osten)



Bild 15: Bürenstraße (BR Norden)

Äußerer Altstadttring

Der äußere Altstadttring (Quadranten 6-9 und 12, vgl. Bild 16 - Bild 19) grenzt direkt an den inneren Altstadttring und bietet 1.112 Stellplätze. In den nördlichen und südlichen Wohngebieten sind vorrangig unbewirtschaftete Stellplätze vorhanden (Bsp. Marienstraße, Sandstraße, Prinzenstraße, Sertürmerstraße). Vereinzelt existieren auch zeitlich oder finanziell bewirtschaftete Stellplätze, wie in der Scharnhorststraße oder der Zentralstraße. Zusätzlich sind zwei bewirtschaftete Parkplätze in diesem Bereich zu finden (Steigerturm, Hermannstraße). Im südlichen Bereich des äußeren Altstadttrings sind Bewohnerparkzonen ausgewiesen. Diese können, mit einer zeitlichen Beschränkung, auch von Nicht-Anwohnern genutzt werden.



Bild 16: Marienstraße (BR Norden)



Bild 17: Scharnhorststraße (BR Osten)



Bild 18: Zentralstraße (BR Westen)



Bild 19: Heinrichstraße (BR Norden)

Bahnhofsviertel

Zum Bahnhofsviertel zählen die Quadranten 10 und 11 (vgl. Bild 20 - Bild 23). Insgesamt verfügt dieses Gebiet über 377 Parkplätze. Im Bereich des Bahnhofs erfolgt eine finanzielle Bewirtschaftung (Bsp. Bahnhofstraße). Parken mit Parkscheibe ist in der Deisterstraße und der Wellhausenstraße eingerichtet.



Bild 20: Bahnhofstraße (BR Norden)



Bild 21: Wellhausenstraße (BR Westen)



Bild 22: Sertürner Straße (BR Norden)



Bild 23: Königstraße (BR Westen)

Hochschule Weserbergland

Der Bereich am östlichen Ufer der Weser (Quadrant 13, vgl. Bild 24 - Bild 25) verfügt über 226 Stellplätze und ist geprägt durch den finanziell bewirtschafteten Parkplatz der Hochschule Weserbergland, der über ca. 156 Stellplätze verfügt. Zusätzlich sind weitere finanziell bewirtschaftete Stellplätze an der Mühlenstraße zu finden. Entlang der Ruthenstraße befinden sich einige unbewirtschaftete Stellplätze sowie ein Parkplatz für Wohnmobile.



Bild 24: Mühlenstraße (BR Norden)



Bild 25: Ruthenstraße (BR Norden)

Klüt

Im Klütviertel (Quadrant 14-15, vgl. Bild 26 - Bild 27) stehen insgesamt 665 Stellplätze zur Verfügung. Diese verteilen sich gleichmäßig auf den Untersuchungsbe-
reich und sind fast ausschließlich unbewirtschaftet. Eine Ausnahme bilden einzelne zeitlich bewirtschaftete Stellplätze im südlichen Abschnitt des Breiten Weges. Zusätzlich verfügt das Klütviertel über zwei größere unbewirtschaftete Parkplätze unterhalb der Hochstraße.



Bild 26: Breiter Weg (BR Norden)



Bild 27: Lachsgrund (BR Osten)

2.2.2 Stellplätze in Parkhäusern

Das Untersuchungsgebiet verfügt über fünf Parkhäuser, in denen insgesamt 1.897 Stellplätze für die Nutzer zur Verfügung stehen.

Das Parkhaus der Stadtgalerie ist zentral in der Altstadt von Hameln gelegen und bietet mit 540 Stellplätzen die größte Anzahl verfügbarer Parkplätze im Untersuchungsraum. Das Parkhaus an der Rattenfängerhalle (vgl. Bild 28) ist das zweitgrößte im Untersuchungsgebiet (533 Stellplätze) und befindet sich südlich des Münsterwalls. Der Fußweg bis in die Altstadt beträgt nur wenige Minuten. Das Rondellparkhaus am Krankenhaus (vgl. Bild 29) befindet sich am nördlichen Ring. Es wurde vom ADAC als besonders nutzerfreundlich ausgezeichnet und verfügt, neben den 482 Stellplätzen, über einen Kiosk. Wesentlich kleiner (188 Stellplätze) als die bisher genannten Parkhäuser ist das Parkhaus am Rathaus (vgl. Tab. 3, Bild 30). Es befindet sich am östlichen Bereich des Walls und ist ebenfalls durch die Nähe zur Fußgängerzone gekennzeichnet. Das kleinste Parkhaus mit insgesamt 114 Stellplätzen ist das Parkhaus im Straßenzug Kopmanshof (vgl. Bild 31). Es befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone und bietet den Nutzern neben einer Gepäckaufbewahrungsmöglichkeit ebenfalls einen Kiosk. Die Parkhäuser Rattenfängerhalle, Rondell am Krankenhaus, Rathaus und Kopmanshof bieten einen besonderen Service. Sie sind rund um die Uhr zugänglich und ermöglichen damit auch das Abholen des Fahrzeugs weit über Ladenschlusszeiten hinaus.



Bild 28: Rattenfängerhalle



Bild 29: Rondell am Krankenhaus



Bild 30: Rathaus



Bild 31: Kopmanshof

Die Auslastung in den Parkhäusern wurde im Rahmen der PGV-Erhebung nicht erfasst, die erforderlichen Daten lieferte der Betreiber, die Stadtwerke Hameln. Daten für das Parkhaus der Stadtgalerie stehen nur in begrenztem Maß zur Verfügung.

	Verfügbare Stellplätze	Vermietete Stellplätze	Gesamt
Kopmanshof	112	2	114
Rathaus	188	40	228
Rattenfängerhalle	400	133	533
Rondell am Krankenhaus ¹⁰	242	240	482
Stadtgalerie	540	0	540
Gesamt	1.482	415	1.897

Tab. 3: Stellplatzangebot in den Parkhäusern (Daten: Stadtwerke Hameln, Stadtgalerie Hameln)

Die verfügbaren Stellplätze können zu den Öffnungszeiten der Parkhäuser von allen Nutzern in Anspruch genommen werden, vermietete Stellplätze sind hingegen reserviert für beispielsweise Mitarbeiter und stehen daher für den „normalen“ Nutzer nicht zur Verfügung. Bei diesen Stellplätzen handelt es sich vorrangig um bestimmte Kontingente an Parkplätzen, die aber keine feste Zuordnung besitzen.

Die Parkgebühren sind in den von den Stadtwerken Hameln betriebenen Parkhäusern fast einheitlich. Das Parken kostet pro Stunde 0,80 €. Die Mindestparkdauer beträgt eine Stunde. Das Parkhaus Kopmanshof stellt sowohl in Bezug auf die Mindestparkdauer als auch auf die Kosten eine Ausnahme dar. Die Mindestparkdauer beträgt 30 Minuten und die Kosten liegen bei 1,00 € in der ersten Stunde bzw. bei 6,00 € für 4 Stunden. Die Parkgebühren in der Stadtgalerie liegen laut Betreiber bei 0,80 €/h, zusätzlich besteht die Möglichkeit über ein Rabattsystem 10 % der Parkgebühren erstattet zu bekommen.

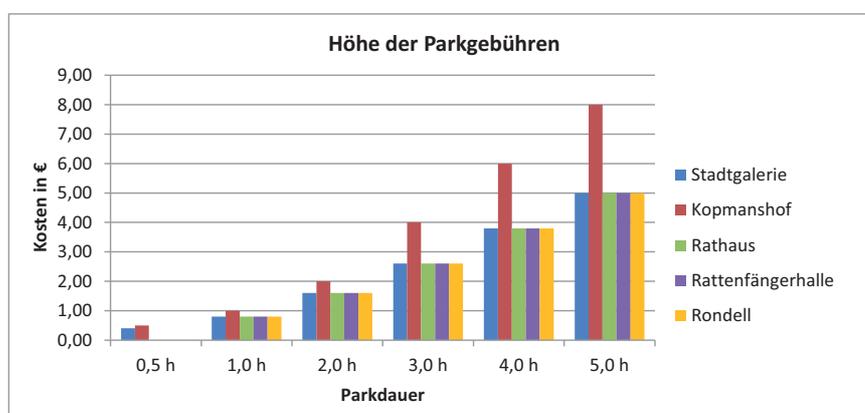


Bild 32: Parkgebühren in den Parkhäusern (Daten: Stadtwerke Hameln, Stadtgalerie Hameln)

¹⁰ Zum 01. August 2011 wurden weitere Stellplätze an das Krankenhaus vermietet, aufgrund des Gleichzeitigkeitsfaktors stehen dem Nutzer weiterhin ca. 240 Parkplätze zur Verfügung.

2.2.3 Umsetzungsstand VEP 1994

Im Rahmen des VEP Hameln¹¹ wurden 1994 Empfehlungen hinsichtlich der Ausweisung von Parkflächen gemacht. Dabei wurde unterschieden in:

- Bewohnerparkbereich,
- Kurzparkbereich,
- Gebührenpflichtiges Parken ohne Parkzeitbegrenzung,
- Bewohnerparkbereich in Kombination mit Kurzparkbereich,
- Bewohnerparkbereich in Kombination mit gebührenpflichtigem Parken ohne Parkzeitbegrenzung,
- Wegnahme von Parkständen.

Die Ausweisung von reinen Bewohnerparkbereichen dominierte in den Quadranten 3 (Waterloostraße), 6 (Reginastraße), 11 (Südstraße) und 12 (Heinrichstraße). Zudem wurde angestrebt einzelne Straßenabschnitte in anderen Quadranten ebenfalls als reine Bewohnerparkbereiche auszuweisen (Bsp. Domeierstraße, Bismarckstraße, Grütterstraße). Die Planungen sahen die Ausweisung einer Vielzahl von Straßenabschnitten als Bewohnerparkbereich in Kombination mit Kurzparkbereich vor, wie die Vinzelinstraße oder die Zentralstraße (vgl. Bild 33). Kurzzeitparkbereiche waren v. a. für die Bahnhofstraße und die Deisterstraße vorgesehen. Gebührenpflichtiges Parken ohne Parkzeitbegrenzung war weniger häufig vorgesehen (Bsp. Sandstraße Ostseite) ebenso wie Bewohnerparkbereiche in Kombination mit gebührenpflichtigem Parken ohne Parkzeitbegrenzung (Sandstraße Westseite). Die Wegnahme von Parkständen traf u.a für Bereiche der Scharnhorststraße, der Grütterstraße und der Julius-Wolff-Straße zu.

¹¹ PGV, Südstadt AG: VEP 1994, Band VIII, Integriertes Maßnahmenkonzept für innenstadtnahe Wohngebiete, 1994

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Empfehlungen von 1994 die großflächige Ausweisung von Bewohnerparkbereichen, teilweise auch in Kombination mit zeitlicher oder finanzieller Bewirtschaftung, vorsahen.

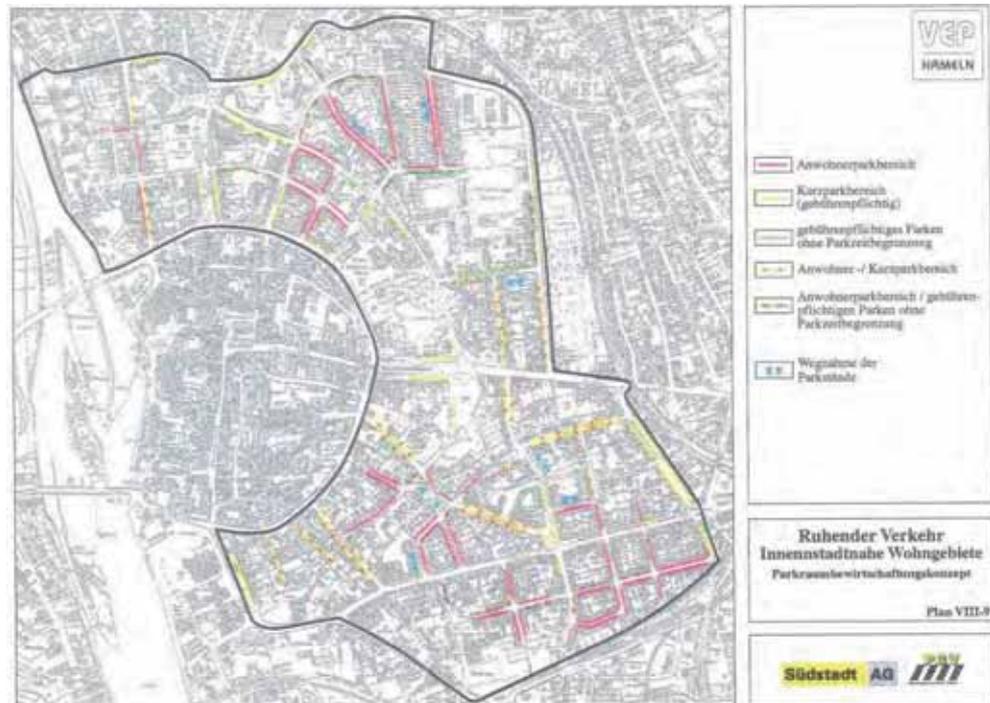


Bild 33: Parkraumbewirtschaftungskonzept (Daten: VEP 1994)

Ein Vergleich der Vorschläge aus dem VEP 1994 mit der aktuellen Ausweisung der Stellplätze macht deutlich, dass die Empfehlungen nur vereinzelt umgesetzt wurden. Die vorgeschlagenen Bewohnerparkbereiche im nördlichen Untersuchungsraum (Quadrant 3) wurden realisiert, jedoch in Kombination mit einer finanziellen Bewirtschaftung und nicht, wie empfohlen, als ausschließlicher Bewohnerparkbereich (vgl. Bild 34 - Bild 35). In den Quadranten 11 und 12 erfolgte die Ausweisung von Bewohnerparkbereichen in Kombination mit einer zeitlichen Bewirtschaftung. Auch in diesen Quadranten entspricht die Ausweisung nicht im vollen Umfang den Empfehlungen von 1994 (vgl. Bild 36 - Bild 37). Einerseits sahen die Empfehlungen eine weiterreichende Ausweisung vor als aktuell vorhanden, andererseits wurde eine finanzielle Bewirtschaftung empfohlen. Berücksichtigt wurde die finanzielle Bewirtschaftung der Bahnhofstraße, der Mühlenstraße und der Erichstraße. Die übrigen Empfehlungen wurden nicht realisiert.



- Anwohnerparkbereich
- Kurzparkbereich (gebührenpflichtig)
- gebührenpflichtiges Parken ohne Parkzeitbegrenzung
- Anwohner- / Kurzparkbereich
- Anwohnerparkbereich / gebührenpflichtigen Parken ohne Parkzeitbegrenzung
- Wegnahme der Parkstände

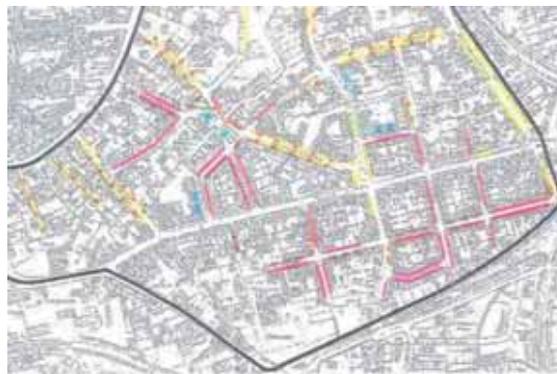
Bild 34: Empfehlungen 1994 Nord



- finanzielle Bewirtschaftung
- finanzielle Bewirtschaftung*
- zeitliche Bewirtschaftung
- zeitliche Bewirtschaftung*
- unbewirtschaftet
- Behindertenstellplätze
- Parkhäuser
- Erhebungsgebiet

*in Kombination mit Bewohnerparken

Bild 35: Bestand 2011 Nord



- Anwohnerparkbereich
- Kurzparkbereich (gebührenpflichtig)
- gebührenpflichtiges Parken ohne Parkzeitbegrenzung
- Anwohner- / Kurzparkbereich
- Anwohnerparkbereich / gebührenpflichtigen Parken ohne Parkzeitbegrenzung
- Wegnahme der Parkstände

Bild 36: Empfehlungen 1994 Süd



- finanzielle Bewirtschaftung
- finanzielle Bewirtschaftung*
- zeitliche Bewirtschaftung
- zeitliche Bewirtschaftung*
- unbewirtschaftet
- Behindertenstellplätze
- Parkhäuser
- Erhebungsgebiet

*in Kombination mit Bewohnerparken

Bild 37: Bestand 2011 Süd

2.3 Stellplatznachfrage, Auslastung

2.3.1 Stellplätze im Straßenraum

Die Auslastung der Stellplätze im Straßenraum zu den jeweiligen Erhebungszeiten ist in den Plänen 6-12 und in Tab. 4 dargestellt. Zudem gibt Anhang 1 einen separaten Überblick über die Auslastung der einzelnen Quadranten.

Quadr.	Verfügbare Stellplätze	Auslastung in%						
		10:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	23:00
1	187	80	66	73	78	72	66	31
2	166	56	46	46	43	38	43	37
3	189	78	66	72	63	67	80	75
4	33	76	45	64	42	55	33	24
5	242	81	64	71	68	69	59	49
6	190	93	77	76	70	64	64	51
7	260	76	66	68	60	50	39	15
8	110	88	72	76	73	62	65	35
9	394	69	67	71	61	66	51	44
10	211	72	59	62	60	64	52	37
11	166	81	76	78	72	76	72	75
12	158	87	78	75	71	70	67	72
13	226	98	69	46	39	36	28	8
14	549	55	47	50	51	52	53	58
15	116	118	103	95	79	76	58	43
Altstadt	170	76	71	76	84	88	92	34
Summe	3.367	76	65	66	62	61	57	44

Tab. 4: Auslastung der Quadranten

Der Lieferverkehr ist morgens und gegen 14 Uhr am stärksten ausgeprägt (rd. 7,5 % der abgestellten Fahrzeuge). Zwischen 15 Uhr und 17 Uhr erfolgt eine Abnahme von 6,8 % auf 4,6 % bis schließlich um 18 Uhr der Anteil von Lieferfahrzeugen noch 1,7 % der insgesamt abgestellten Fahrzeuge ausmacht. Nachts wurden keine Lieferfahrzeuge im Untersuchungsgebiet beobachtet.

Altstadt

Die Auslastung der Stellplätze in der Altstadt schwankt am Erhebungstag zwischen 34 % nachts und 92 % (18 Uhr). Die durchschnittliche Auslastung im Tagesverlauf liegt bei 74 %.

Vormittags sind die Parkplätze in den Straßenzügen Baustraße, Kopmanshof, Kastanienwall, Am Posthof, Münsterkirchhof zu über 81 % ausgelastet. Einzelne Abschnitte der Straße Am Posthof sind sogar überlastet.

Nachmittags ist gegen 14 Uhr eine Entspannung der Parksituation festzustellen. Die Auslastung in den genannten Bereichen liegt bei maximal 80 %. Ausnahmen bilden die Straße Am Posthof, hier liegt die Auslastung um 14 Uhr bei 81-90 %, und der Bereich um die Alte Marktstraße (Auslastung > 100 %). Ab 15 Uhr ist eine zunehmende Nachfrage der jeweiligen Stellplätze erkennbar. Die maximale Auslastung des Quadranten wird um 18 Uhr erreicht.

Besonderes Merkmal dieses Bereichs sind die **Wildparker** im Kopmanshof und im Münsterkirchhof. Im gesamten Tagesverlauf werden in diesen Straßen Fahrzeuge außerhalb der vorgesehenen Parkflächen abgestellt. Um 17 Uhr ist die Zahl der Wildparker besonders hoch. Im Kopmanshof sind zu dieser Zeit 42 Fahrzeuge abgestellt, im Münsterkirchhof zehn.

Nachts ist eine deutliche Entlastung der vormittags besonders frequentierten Stellplätze erkennbar. Die Auslastung sinkt im Bereich Kastanienwall und Baustraße auf unter 40 %. Stärker ausgelastete Stellplätze sind lediglich in der Neuen Markstraße (81-90 %) sowie in der Blomberger Straße (41-60 %) zu finden. Auch nachts wird im Kopmanshof wild geparkt, insgesamt sind dort 24 Fahrzeuge abgestellt.

Innerer Altstadttring

Im inneren Altstadttring schwankt die Auslastung zwischen morgens 75 % und nachts 47 %. Die durchschnittliche tägliche Auslastung liegt bei ca. 62 %.

Im Bereich des Krankenhauses werden die Stellplätze **vormittags** besonders nachgefragt. Neben der bereits teilweise überlasteten Domeierstraße sind die Invalidenstraße und der Parkplatz am Krankenhaus ausgelastet. Einzig der Parkplatz Mertensplatz weist eine geringe Auslastung auf. Ein Zusammenhang bzgl. der Bewirtschaftungsform und der Auslastung ist in der Domeierstraße erkennbar. Nicht bewirtschaftete Stellplätze sind hier besser ausgelastet als bewirtschaftete Stellplätze.

In den Quadranten 2-4 lässt sich die Mischung von Wohnbebauung mit wichtigen Zielen sehr gut an der **vormittäglichen** Auslastung der Stellplätze erkennen. Während die Waterloostraße und die Wetterstraße im Bereich des Rings mit mindestens 81 % sehr hoch ausgelastet sind, teilweise sogar überlastet, nimmt die Auslastung in Richtung 164er Ring deutlich ab. Ebenfalls durch eine hohe Auslastung gekennzeichnet ist die Sedanstraße, die aufgrund ihrer Lage für Nutzer von Rathaus und Volkshochschule besonders attraktiv ist, sowie die Gartenstraße.

Auch die innenstadtnahen Straßen des 5. Quadranten weisen um **10 Uhr** eine hohe Auslastung auf. Die Hermannstraße und die Wilhelmstraße sind abschnittsweise deutlich überlastet. Ein Rückschluss von der Auslastung auf die Bewirtschaftungsform ist hier jedoch nicht möglich. Eine mittlere Auslastung wird in der Mühlenstraße erreicht (61-80 %). Eine geringe morgendliche Auslastung ist in den Wohnstraßen Höppergang und Fröbelweg festzustellen. Der Parkplatz am Osterwall ist morgens mit 41-60 % vergleichsweise gut ausgelastet.

Die Auslastung des Quadranten 1 um das Krankenhaus ist **nachmittags** ähnlich hoch wie vormittags. Besondere Bedeutung hat auch nachmittags die Domeierstraße, v. a. der südliche Abschnitt bis zur Gröninger Straße ist fast durchgehend zu über 90 % ausgelastet. Während die Auslastung im nördlichen Bereich bei durch-

schnittlich 61-80 % liegt. Auch nachmittags wird der Parkplatz am Mertensplatz kaum angenommen.

Der westliche Abschnitt des 164er Rings hat für das Parken eine untergeordnete Bedeutung. Die Auslastung liegt hier im **Tagesverlauf** bei 21-40 %. Im mittleren Abschnitt, zwischen Wettorstraße und Sedanstraße, liegt die Auslastung ebenfalls bei 21-40 %. Gegen 17 Uhr ist jedoch eine Zunahme der abgestellten Fahrzeuge zu erkennen, welche um 18 Uhr ihr Maximum erreicht (ca. 60 %). Im Bereich des Rathauses liegt die Auslastung zumeist zwischen 41-80 %, um 15 Uhr und um 17 Uhr werden jedoch mit Auslastungen von 100 bzw. 91 % Spitzenwerte erreicht. Ebenfalls hohe Auslastungen sind in Wettorstraße, Waterloostraße, Gröninger Straße (zw. Wettorstraße und Sedanstraße) und Sedanstraße zu erkennen. Die maximale Auslastung wird hier gegen 18 Uhr erreicht. Zu diesem Zeitpunkt ist die Waterloostraße im südlichen Abschnitt überlastet, im südlichen Abschnitt der Wettorstraße liegt die Auslastung bei über 90 %, dies gilt auch für den östlichen Abschnitt der Gröninger Straße.

Im Quadranten 5 bestätigt sich **nachmittags** das Bild der morgendlichen Erhebung. Die Straßen Hermannstraße, Wilhelmstraße, Hugenottenstraße und Bürenstraße sind besonders ausgelastet, z.T. sogar überlastet. Während die Auslastung im Höpfergang und Fröbelweg weiterhin gering bleibt. Die Stellplätze in der Mühlenstraße sind durchschnittlich zu 61-80 % ausgelastet. Der Parkplatz am Ostertorwall ist nachmittags vergleichsweise schlechter ausgelastet, die Auslastung variiert, liegt jedoch im Mittel bei 21-40 %.

Der **nächtliche** Belegungsgrad der Stellplätze im Quadrant 1 liegt bei 31 %. Der nördliche Bereich der Invalidenstraße ist zu dieser Zeit überlastet, im mittleren Bereich liegt die Auslastung bei 81-90 %. In der Domeierstraße sind zwischen 41-80 % der Stellplätze belegt. Auf den Parkplätzen Mertensplatz und am Krankenhaus sind nachts nur wenige Fahrzeuge abgestellt.

Im westlichen Abschnitt der Gröninger Straße und des 164er Rings liegt die Auslastung **nachts** zwischen 1-20 %. Eine Zunahme der Auslastung ist im Bereich Wettorstraße bis Sedanstraße erkennbar (41-80 %). In der Wettorstraße, der Waterloostraße und der Sedanstraße sind deutliche Anstiege in der Belegung erkennbar. Die Waterloostraße ist im südlichen Abschnitt beidseitig überlastet. Abschnitte der Wettorstraße und der Gröninger Straße sind zu über 90 % ausgelastet. Je weiter nördlich die Straßenzüge betrachtet werden, desto geringer ist die Auslastung.

Im Quadranten 5 ist gegen **23 Uhr** eine deutliche Entlastung im Vergleich zu den Tageserhebungen erkennbar. Zwar sind die am stärksten ausgelasteten Straßen gleich, die Auslastung ist jedoch geringer als tagsüber. Überlastete Straßenzüge können nachts nicht nachgewiesen werden, die maximale Auslastung liegt in der Wilhelmstraße, Bürenstraße und Hugenottenstraße bei 91-100 %. Eine Zunahme der Auslastung ist im Fröbelweg erkennbar (zwischen 61-90 %).

Äußerer Altstadtring

Die Auslastung der Stellplätze im äußeren Altstadtring liegt morgens bei 79 % und nachts bei 42 %. Im nachmittäglichen Erhebungszeitraum liegt sie im Mittel bei 64 %.

Morgens ist in den Quadranten 6-8 eine Überlastung der Luisenstraße und des Straßenzuges Feuergraben erkennbar. Weiterhin sind die Stellplätze in der Scharnhorststraße und der Falkestraße zu über 90 % belegt. Dies gilt auch für einzelne Abschnitte der Rosa-Helfers-Straße und des Straßenzuges Steigerturm sowie für den Parkplatz am Steigerturm 98 %. Auslastungen zwischen 81-90 % sind in der Marienstraße und in Abschnitten der Sandstraße und Steigerturm festzustellen. Weniger ausgelastet sind die Stellplätze im nördlichen Abschnitt der Sandstraße und in der Reginastraße und Freya-Markus-Straße.

Die Auslastung der Stellplätze in den Quadranten 9 und 12 ist gegen **10 Uhr** durchmischt. Eine Auslastung von über 100 % kann in Abschnitten der Grütterstraße und der Königstraße festgestellt werden. In der Bennigsenstraße, der Friedrichstraße und der Heinrichstraße liegt die Auslastung zwischen 91-100 %. In der Zentralstraße und der Lohstraße sind die Parkplätze zu 61-80 % belegt. Die Auslastung des Wilhelmsplatzes variiert besonders auffallend, während ein Seitenraum zu über 80 % belegt ist, gibt es andere Bereiche in denen die Auslastung lediglich bei 1-20 % liegt. Auch in der Königstraße sind ähnlich schwankende Auslastungen erkennbar. Rückschlüsse von der Auslastung auf die Bewirtschaftung sind in diesem Bereich nicht möglich. Der Parkplatz in der Hermannstraße ist morgens zu 48 % belegt.

Nachmittags zeigt sich, dass die Luisenstraße besonders beparkt wird. Die Auslastung liegt fast immer bei über 100 %. Im Vergleich dazu sind die Parallelstraßen (Marienstraße, Freya-Markus-Straße) weniger ausgelastet. Im östlichen Bereich der Rosa-Helfers-Straße bleibt die Auslastung nachmittags bei über 90 % konstant. Eine ebenfalls hohe Auslastung wird in der Falkestraße erreicht (> 90 %), erst gegen 16 Uhr ist ein Rückgang der abgestellten Fahrzeuge festzustellen. In der Scharnhorststraße ist keine eindeutige Tendenz der Auslastung erkennbar. In der Sandstraße ist die Auslastung im südlichen und nördlichen Bereich geringer als im mittleren Abschnitt zwischen Scharnhorststraße und Steigerturm. Die Auslastung des Parkplatzes am Steigerturm liegt nachmittags bei 61-80 %, gegen 17 Uhr ist eine Abnahme erkennbar (46 %), die sich um 18 Uhr noch weiter verschärft (36 %).

Auch **nachmittags** zeigt sich, dass die Grütterstraße und die Bennigsenstraße besonders ausgelastet sind. Die Stellplätze sind zwischen 14 und 15 Uhr überlastet. Gegen 16 Uhr stellt sich in diesen Straßenzügen langsam eine Entlastung ein. Auf dem Wilhelmsplatz ist ab 17 Uhr eine deutliche Zunahme der Auslastung festzustellen. In diesem Untersuchungszeitraum liegt der Auslastungsschwerpunkt auf der nördlichen Seite des Platzes. Auch der nördliche Abschnitt der Lohstraße ge-

winnt nachmittags an Bedeutung. Vereinzelt, bspw. gegen 18 Uhr, ist eine Überlastung einzelner Abschnitte zu erkennen. Im Bereich Königstraße – Heinrichstraße liegt die Auslastung gegen 14 Uhr noch bei über 90 %, im Tagesverlauf nimmt diese ab, so dass sie um 18 Uhr nur noch bei ca. 61-80 % liegt. Der Parkplatz in der Hermannstraße ist nachmittags durchschnittlich zu 20 % belegt.

Nachts sinkt die Anzahl der im Straßenraum abgestellten Pkw in den Quadranten 6-8. In der Scharnhorststraße und der Sandstraße ist sie mit maximal 20 % am niedrigsten. Mit 83 % ist die Luisenstraße um 23 Uhr der am stärksten ausgelastete Straßenraum in den drei Quadranten. Eine mittlere Auslastung ist in der Falkestraße und der Freya-Markus-Straße zu verzeichnen.

Um **23 Uhr** ist ein Rückgang der Auslastung im Quadranten 9 festzustellen. Die Belegung der Stellplätze am Straßenrand liegt durchschnittlich bei 41-60 %. Einzige Ausnahme bildet die Grütterstraße sowie ein kleiner Abschnitt der Lohstraße. Dort sind jeweils zwischen 81-90 % der Parkplätze belegt. Im Quadranten 12 ist die Auslastung hingegen höher, sie liegt im Durchschnitt bei über 80 %.

Bahnhofsviertel

Im Bahnhofsviertel sind morgens 76 % der Stellplätze belegt, nachts 54 %. Im übrigen Tagesverlauf liegt die Auslastung bei durchschnittlich 66 %.

Um **10 Uhr** sind die Parkplätze in Abschnitten der Prinzenstraße und Sertürnerstraße überlastet. Dies trifft auch auf Abschnitte der Königstraße sowie der Südstraße zu. Bereiche mit einer Auslastung von über 90 % sind im Umfeld der Bahnhofstraße (Vinzelinstraße) und in der Bahnhofstraße selbst zu finden. In der Julius-Wolff-Straße sowie in Teilbereichen der Prinzenstraße, Sertürnerstraße und Südstraße ist eine Auslastung von über 80 % zu verzeichnen. Weniger frequentiert ist die Wellhausenstraße.

Nachmittags stellt sich ein ähnliches Bild dar. Prinzenstraße, Sertürnerstraße und Königstraße haben für das Parken die größte Bedeutung, mit einer Auslastung von mindestens 81 %, während die Vinzelinstraße nachmittags an Bedeutung verliert und nur gegen 17 Uhr noch einmal einen Zuwachs erreichen kann. Die Bahnhofstraße ist im nachmittäglichen Verlauf durchschnittlich zu 61-80 % ausgelastet. Um 17 Uhr ist allgemein ein leichter Anstieg der abgestellten Fahrzeuge im Bahnhofsviertel zu erkennen.

Nachts ist eine deutliche Entlastung des Untersuchungsgebiets zu erkennen. Die Auslastung liegt nördlich der Kaiserstraße zwischen 41-60 %. Südlich der Kaiserstraße ist aufgrund der zunehmenden Wohnnutzung eine höhere Auslastung festzustellen. Sie liegt in diesem Bereich zwischen 81-90 %.

Hochschule Weserbergland

Der Quadrant 13 ist geprägt durch den Parkplatz der Hochschule Weserbergland. Diese stellt insgesamt 166 der 226 Stellplätze in diesem Bereich. Die Auslastung variiert im Tagesverlauf sehr.

Die Auslastung ist **vormittags** mit 98 % am größten. Die hohe Auslastung wird durch die Vollausslastung des Parkplatzes der Hochschule sowie der Stellplätze an der Ruthenstraße (Ostseite) und der Hafenstraße begründet. Die Parkplätze im westlichen Bereich der Ruthenstraße sind weniger ausgelastet (61-80 %).

Im weiteren **Tagesverlauf** ist eine stetig sinkende Auslastung der Stellplätze in diesem Bereich erkennbar. Nachmittags (14 Uhr) sinkt die Auslastung von 69 % auf 28 % (18 Uhr). Auffallend ist die tagsüber etwa gleich bleibend hohe Auslastung in der Hafenstraße. Dort schwankt die Auslastung zwischen 91- >100 %. Einzige Ausnahme bildet die Auslastung um 16 Uhr. Zu diesem Zeitpunkt liegt die Auslastung bei 61-80 %. Ebenfalls auffallend ist die Verteilung der Auslastung in der Ruthenstraße. Während die Stellplätze an der Ostseite zu jeder Erhebungszeit gut angenommen werden und teilweise eine Überlastung festzustellen ist, sind die Parkplätze auf der Westseite weniger frequentiert.

Im Bereich des Busparkplatzes Am Stockhof wurden tagsüber **Wildparker** festgestellt. Die Zahl der Wildparker variiert im Tagesverlauf.

Nachts liegt die Auslastung der Stellplätze um die Hochschule Weserbergland bei 8 %. Die Auslastung in der Hafenstraße liegt bei 55 %, in den anderen Straßen und auf dem Parkplatz der Hochschule liegt die Auslastung unter 10 %.

Klüt

Die Auslastung im Bereich Klüt schwankt im Tagesverlauf zwischen 66 % morgens und 55 % nachts. Im Mittel liegt die Auslastung bei 57 %.

Die Parkplätze unter der Hochstraße sind **morgens** voll ausgelastet. Aufgrund der vorhandenen Flächenreserven an beiden Parkplätzen werden dort eine Vielzahl an Fahrzeugen wild abgestellt. Zusätzlich wurden mehrere abgestellte Wohnwagen und Anhänger ermittelt, die den Parkplatz unter der Hochstraße als Dauerparkplatz nutzen und somit anderen Nutzern die Stellplätze „wegnehmen“. Ebenfalls voll ausgelastet bzw. überlastet sind der Breite Weg im südlichen Abschnitt (bis Ecke Weberstraße) und die Adolfstraße. Auch der Pflümerweg ist mit über 100 % voll ausgelastet. Eine Auslastung von 91-100 % wird in den Straßen Lachsgrund, Schifferweg und in Abschnitten der Weberstraße und der Carl-Zuckermeyer-Straße erreicht. Etwas niedriger ist die Belegung in der Gaußstraße, Wengerstraße, Kälberanger und in Abschnitten der Weberstraße (61-90 %). In den übrigen Straßen liegt die Auslastung im Durchschnitt zwischen 21-40 %.

Nachmittags schwankt die Auslastung der Stellplätze zwischen 54-58 %. Eine Verlagerung der Stellplatzauslastung im Klüt-Viertel ist erkennbar. Während sich

gegen späten Nachmittag die Parkplätze unter der Hochstraße langsam leeren und eine deutliche Entlastung erkennbar ist, nimmt die Zahl der abgestellten Fahrzeuge in den Wohnbereichen deutlich zu. Besonders hervor sticht der Bereich um Lachsgrund und Schifferweg. Zudem ist auch im Bereich Weberstraße, Wengerstraße, Gaußstraße eine zunehmende Auslastung erkennbar. Im Pflümerweg ist nachmittags ein Rückgang der parkenden Fahrzeuge festzustellen.

Die Parkplätze unter der Hochstraße sind um **23 Uhr** kaum nachgefragt. Die Auslastung liegt bei dem Parkplatz im nördlichen Bereich bei 43 % und bei der südlichen bei 13 %. Eine besonders hohe Auslastung (91-100 %) ist in folgenden Straßen festzustellen: Adolfstraße, Schifferweg, Lachsgrund, Flößergang, Weberstraße, Wengerstraße, Gaußstraße. Die übrigen Straßen, wie Spittastraße, Papengösenanger und Entengang sind nachts gering ausgelastet.

2.3.2 Stellplätze in Parkhäusern

Die Auslastung der Stellplätze in den Parkhäusern zu den jeweiligen Erhebungszeiten ist ebenfalls in den Plänen 6-12 dargestellt.

Die Jahresauslastung, dargestellt in der Anzahl der gelösten Parktickets pro Jahr, weist in ihrer Ganglinie einige Unterschiede sowohl in den kumulierten Werten aller Parkhäuser pro Monat als auch bei den absoluten Werten der jeweiligen Parkhäuser pro Monat auf. Während der Januar mit einem Umsatz von insgesamt ca. 48.000 Parktickets das Jahresminimum bildet, hebt sich der Dezember mit dem Weihnachtsgeschäft mit ca. 75.000 verkauften Parktickets heraus. Die Auslastung in den jeweiligen Parkhäusern ist über die Dauer eines Jahres auf einem konstanten Niveau (vgl. Bild 38)¹². Es gibt jedoch zwei Ausnahmen: Das Rondell weist im Dezember eine mehr als doppelt so hohe Auslastung wie im Januar auf und das Parkhaus Rattenfängerhalle ist im gleichen Zeitraum um 70 % besser ausgelastet. Bei den anderen Parkhäusern variiert die Jahresauslastung um 5.000 bis 7.000 verkaufte Parktickets.

¹² Für das Parkhaus Stadtgalerie liegen keine detaillierteren Daten vor.

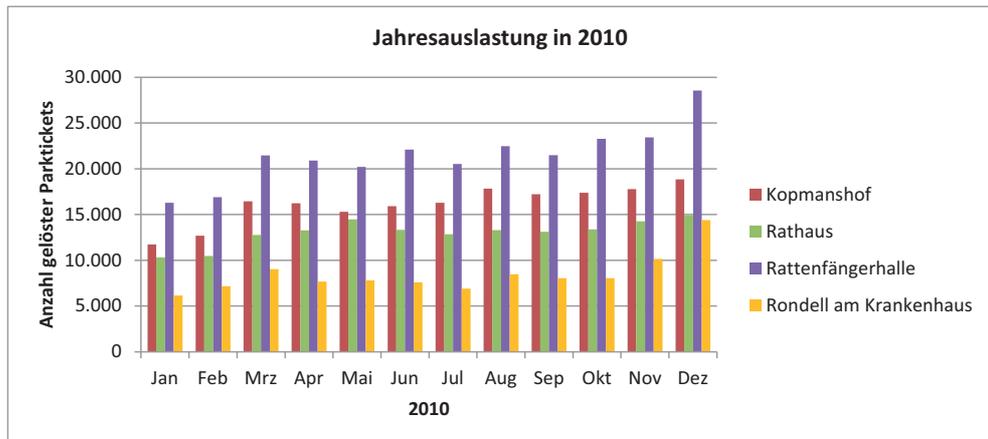


Bild 38: Jahresauslastung der Parkhäuser in 2010 (Daten: Stadtwerke Hameln)

Die Auslastungsspitze in der Erhebungswoche variiert deutlich in den Parkhäusern, mit Ausnahme des Parkhauses im Kopmanshof (vgl. Bild 39). Das Parkhaus Kopmanshof bewegt sich relativ konstant zwischen einer Auslastung von 85-100 %. Das Parkhaus an der Rattenfängerhalle weist hingegen die größte Amplitude von 35 bis 115 % auf. Die scheinbare Überlastung des Parkhauses am Samstag wird durch die zusätzliche Verfügbarkeit von an Arbeitstagen vermieteten Stellplätzen möglich. Die Tiefgarage am Rathaus ist besonders an Markttagen (Mittwoch, Samstag) besonders gut ausgelastet (80-100 %). Am Dienstag liegt die Auslastungsspitze bei ca. 20-21 Uhr, was sowohl auf Abendveranstaltungen im Rathaus als auch auf Theatervorstellungen zurückzuführen sein kann. Das Rondell am Krankenhaus wird am Samstag mit einer Auslastung von 70 % etwas stärker frequentiert als an Arbeitstagen.

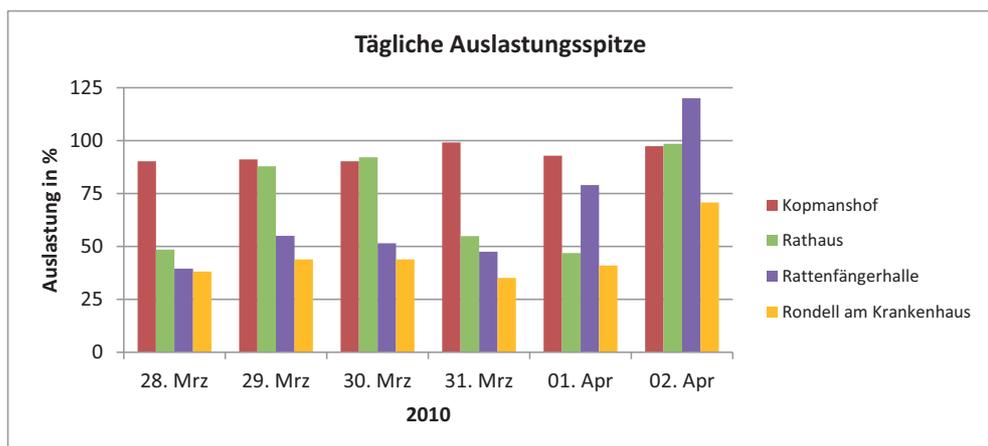


Bild 39: Auslastungsspitzen in der Erhebungswoche (Daten: Stadtwerke Hameln)

Aufgrund der unterschiedlichen Auslastung der Parkhäuser stellt sich die durchschnittliche Auslastung in der Erhebungswoche wie folgt dar:

Parkhaus	Verfügbare Stellplätze	Vermietete Stellplätze	Anzahl Gesamt	durchschnittliche Auslastung
Kopmanshof	112	2	114	80%
Rathaus	188	40	228	38%
Rattenfängerhalle	400	133	533	40%
Rondell am Krankenhaus	242	240	482	36%
Stadtgalerie	540	0	540	k.A.
Gesamt	1.482	415	1.897	

Tab. 5: Durchschnittliche Auslastung der Parkhäuser in der Erhebungswoche zwischen 10:00 und 16:00 Uhr (Daten: Stadtwerke Hameln, Stadtgalerie Hameln)

Das Parkhaus am Kopmanshof ist mit durchschnittlich 80 % am besten ausgelastet. Dies hängt zum einen mit der vergleichsweise geringen Stellplatzanzahl von 110 frei verfügbaren Stellplätzen und zum anderen mit der sehr guten Lage in der Altstadt mit geringer Distanz zur Fußgängerzone zusammen. Die Parkhäuser Rattenfängerhalle (40 %), Rathaus (38 %) und Rondell am Krankenhaus (36 %) sind deutlich geringer ausgelastet.

Tab. 6 zeigt die Auslastung der einzelnen Parkhäuser am Erhebungstag im Tagesverlauf. Es ist zu erkennen, dass die Belegung der einzelnen Parkhäuser auf einem ähnlichen Niveau bleibt und nur nachts deutlich abnimmt.

Parkhaus	Verfügbare Stellplätze	Auslastung in %						
		10:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	23:00
Kopmanshof	112	79	63	69	89	88	58	4
Rathaus	188	38	34	44	38	30	30	16
Rattenfängerhalle	400	45	43	40	38	36	25	10
Rondell	242	36	35	44	43	36	24	9
Summe	942	45	41	44	46	43	30	10

Tab. 6: Auslastung der Parkhäuser am Erhebungstag

2.3.3 Vergleich der Auslastungen Parkhäuser und Straßenrand

Ein Vergleich der Auslastung der Stellplätze in den Parkhäusern mit denen am Straßenrand macht deutlich, dass die Stellplätze in den Parkhäusern schlechter angenommen werden als die Stellplätze am Straßenrand (vgl. Bild 40).

Am Straßenrand sind im Tagesdurchschnitt 65 % der verfügbaren Parkplätze belegt, während es in den Parkhäusern 42 % sind. In beiden Fällen ist eine Abnahme der abgestellten Fahrzeuge zum späteren Nachmittag bzw. zum Abend hin erkennbar. Dies wirkt sich auf die Gesamtauslastung aus, morgens lag diese mit 70 % am höchsten und um 18 Uhr ist sie auf 51 % gesunken.

Auch nachts zeigt sich ein ähnliches Bild. Um 23 Uhr sind 45 % der Stellplätze am Straßenrand belegt, die Parkhäuser sind zu 10 % ausgelastet.

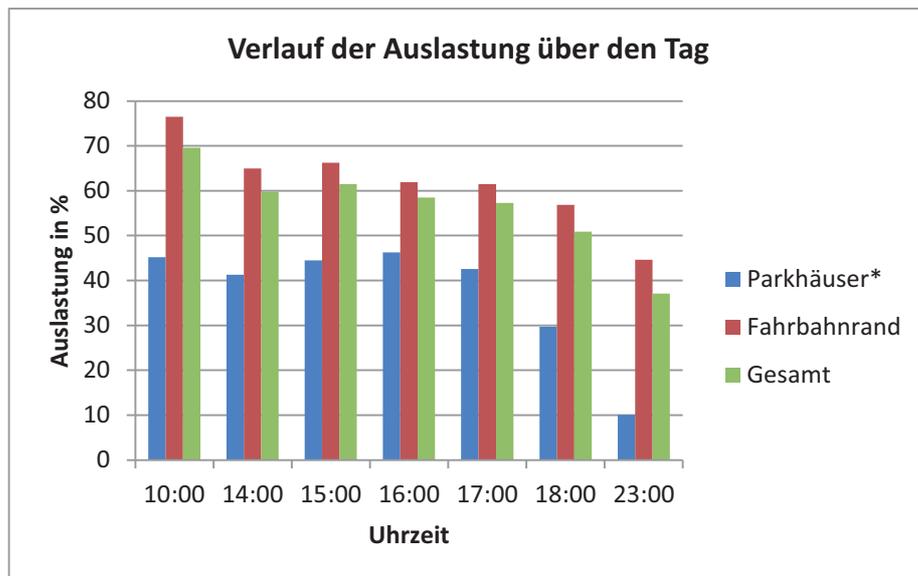


Bild 40: Verlauf der Auslastung der Stellplätze am Erhebungstag, *ohne Stadtgalerie
(Daten: Eigene Erhebungen, Stadtwerke Hameln)

VEP 1994 und Erhebung 2011

Basierend auf den Erhebungsergebnissen des Parkraumkonzepts von 1994 ist ein Vergleich der Auslastungen mit den aktuellen Erkenntnissen möglich (vgl. Pläne 13-15).

Deutlich zu erkennen ist der Rückgang der morgendlichen Auslastung im ersten Ring um die Altstadt. Dieser Bereich war 1994 noch zu über 100 % ausgelastet, heute liegt die Auslastung bei durchschnittlich 71-85 %. Ein besonders deutlicher Rückgang ist im Quadrant 2 zu erkennen (56-70 %), in dem u. a. Versorgungseinrichtungen und Dienstleistungsanbieter ansässig sind. Im „2. Ring“ zeigt sich ein komplexeres Bild (vgl. Tab. 7). Während sich die Parksituation im Quadrant 9 rund um den Wilhelmsplatz scheinbar deutlich entspannt hat, hat sich durch die Erschließung des Scharnhorstviertels (Quadrant 7) die Parksituation verschärft. Die Auslastung liegt hier morgens bei 71-85 %. Im Bahnhofsviertel hat sich der Quadrant 10 positiv entwickelt.

	Quadrant / Gebiet											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Krkhs.			Raths.			ehem. Kas.		Wilh.pl.			
Auslastungsbereich	Altstadtrand, "1. Ring"				Altstadtrand, "2. Ring"				Kaiserstr., Bahnhofsviertel			
sehr hoch > 100%	↓	↓	↓		↓			↓	↓	↓		
hoch 86-100%	↓	↓	↓			↑		↓	↓	↓		↑
hoch 71-85%	↓		↓		↓	↑	↑		↓	↓	↓	↑
mittel 56-70%		↓					↑		↓			
gering 40-55%												
sehr gering < 40%							↓					

Tab. 7: Vergleich der Auslastungen 1994 und 2011, 10 Uhr

Um 16 Uhr zeigt sich eine deutliche Entspannung des Altstadtrandes und des „1. Rings“ (vgl. Tab. 8). Die durchschnittliche Auslastung liegt hier bei 56-70 %. Besonders deutlich ist der Rückgang der Auslastung im Quadrant 3 um die Sedanstraße und Waterloostraße. Im „2. Ring“ sind die Veränderungen auf einem niedrigen Niveau. Während die Auslastung im Quadrant 8 gleich bleibt, ist ein leichter Anstieg im Bereich um die Marienstraße und Luisenstraße (Quadrant 6) zu erkennen sowie ein leichter Rückgang im Quadrant 9. Die deutlichste Veränderung ist auch nachmittags im Scharnhorstviertel zu verzeichnen. Im Bereich um das Bahnhofsviertel sind nachmittags kaum Veränderungen in der Auslastung im Vergleich zu 1994 zu erkennen.

Auslastungsbereich	Quadrant / Gebiet											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Krkhs.			Raths.			ehem. Kas.		Wilh.pl.			
	Altstadtrand, "1. Ring"					Altstadtrand, "2. Ring"				Kaiserstr., Bahnhofsviertel		
sehr hoch > 100%	↓		↓									
hoch 86-100%												
hoch 71-85%	↓		↓	↓	↓			↓	↓	↓	↓	↑
mittel 56-70%		↓	↓	↓	↓	↑	↑		↓	↓		↑
gering 40-55%		↓		↓		↑	↑					
gering < 40%							↓					

Tab. 8 Vergleich der Auslastungen 1994 und 2011, 16 Uhr

Nachts ist ein deutlicher Rückgang der Auslastung im Vergleich zu den Tageswerten zu erkennen (vgl. Tab. 9). In den Bewohnerparkbereichen in den Quadranten 3, 11 und 12 liegen die nächtlichen Auslastungswerte mit 71-85 % deutlich über denen der anderen Quadranten (ca. 40 %). Eine ähnlich hohe Auslastung ist lediglich im Klütviertel zu verzeichnen.

Auslastungsbereich	Quadrant / Gebiet											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Krkhs.			Raths.			ehem. Kas.		Wilh.pl.			
	Altstadtrand, "1. Ring"					Altstadtrand, "2. Ring"				Kaiserstr., Bahnhofsviertel		
sehr hoch > 100%												
hoch 86-100%												
hoch 71-85%			↑								↑	↑
mittel 56-70%			↑									
gering 40-55%	↓				↓	↑		↓	↓	↓		↑
gering < 40%	↓	↓		↓		↑	↓	↓	↓	↓		

Tab. 9 Vergleich der Auslastungen 1994 und 2011, 23 Uhr

2.4 Parkdauer

Durch die Registrierung der Kfz-Kennzeichen ist neben der Erfassung der Anzahl abgestellter Fahrzeuge (Auslastung der Stellplätze) auch eine Differenzierung der Fahrzeuge nach Parkdauer möglich. Dafür ist eine Einteilung in einzelne Parkdauer-Gruppen angebracht. Diese ist in Tab. 10 dargestellt¹³:

Bezeichnung	Parkdauer
Minutenparker	Bis 1 Stunde
Kurzparker	Bis 2 Stunden
Mittelparker	3 bis 5 Stunden
Langparker	6 bis 10 Stunden
Dauerparker	Länger als 10 Stunden

Tab. 10: Differenzierung Parkdauer

Als Minutenparker werden Fahrzeuge eingestuft, die nur bei einem der zwischen 14 und 18 Uhr stündlich erfolgten Rundgang erfasst wurden. Fahrzeuge, die bei zwei Rundgängen erfasst wurden, gelten als Kurzparker. Fahrzeuge, die ausschließlich morgens um 10 Uhr abgestellt waren, werden in der Auswertung nicht berücksichtigt, da keine Angaben über Parkbeginn und Parkende gemacht werden können. Bei Fahrzeugen, die nachmittags erfasst wurden und 23 Uhr noch immer den Stellplatz belegten, wird davon ausgegangen, dass dieses Fahrzeug erst in den Morgenstunden wieder bewegt wird. Daher werden diese als Dauerparker eingestuft. Dies gilt auch für Fahrzeuge, die um 18 Uhr und 23 Uhr erfasst wurden. Im Rahmen dieser Auswertung ist ebenfalls die Parkdauer der Wildparker mit eingeflossen.

2.4.1 Parkdauer im Straßenraum

Die Fotoseiten im Anhang 3 geben eine detaillierte Übersicht über die Parkdauer in den Quadranten. Im Plan 16 ist die durchschnittliche Parkdauer in den Quadranten dargestellt. Dafür erfolgte eine Zusammenfassung aller Fahrzeuge, die als Minuten- und Kurzparker eingestuft wurden sowie eine Zusammenfassung der Lang- und Dauerparker. Mittelparker wurden nicht berücksichtigt, da aus diesen keine eindeutige Parkdauer erkenntlich ist.

- Im **Quadranten 1** im Bereich des Krankenhauses parken 68 % der Fahrzeuge länger bis zu 2 Stunden, 16 % sind Mittelparker und 16 % Lang- und Dauerparker (vgl. Bild 41).
- Im Bereich der **Wettorstraße** nimmt der Anteil der Lang- und Dauerparker deutlich zu (33 %). Der Anteil der Fahrzeuge die bis zu zwei Stunden abgestellt sind liegt bei 59 %.

¹³ FGSV: Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), 1991

- Im benachbarten **Quadranten 3** findet eine weitere Verschiebung der Minuten- und Kurzparker (45 %) hin zu den Lang- und Dauerparkern (46 %) statt. Eine eindeutige Tendenz der durchschnittlichen Parkdauer ist nicht zu erkennen.
- Die wenigen Stellplätze im Bereich um das **Rathaus** werden überwiegend von Minutenparkern genutzt (68 %). Nur 14 % der Fahrzeuge sind dauerhaft abgestellt.
- Der **Quadrant 5** ist ebenfalls geprägt durch die Nähe zur Innenstadt. Hier liegt der Anteil der Minutenparker bei 48 % und der Anteil der Kurzparker bei 14 %. Lang- und Dauerparker machen weitere 28 % und Mittelparker 10 % aus.
- Im Bereich der **Reginastraße** dominiert die Wohnnutzung, folglich parken 61 % der Fahrzeuge länger als zehn Stunden und weitere 24 % zwischen sechs und zehn Stunden. Mittelparker machen noch einen Anteil von 21 % aus. Minuten- und Kurzparker sind mit insgesamt 24 % weniger vertreten.
- Das **Scharnhorstviertel** ist ebenfalls geprägt durch Wohnnutzung und das Alten- und Pflegeheim sowie durch die Nähe zum Rathaus. Dies spiegelt sich auch in der Parkdauer wieder. Eine eindeutige Tendenz bzgl. der Parkdauer ist nicht erkennbar, da sich Wohnen und Erledigungen mischen. Der Anteil der Minuten- und Kurzparker liegt bei 39 % und der Lang- und Dauerparker bei 44 %. Auffallend ist der mit 17 % ebenfalls hohe Anteil der Mittelparker.
- Im **Quadranten 8** macht sich die Nähe zur Deisterstraße, dem Alten- und Pflegeheim und dem Friedhof bemerkbar. Eine eindeutige Parkdauer ist nicht erkennbar. Der Anteil der Minuten- und Kurzparker liegt bei 53 % und der Lang- und Dauerparker bei 38 %.
- Im Bereich des **Wilhelmsplatzes** überwiegen die Minutenparker (43 %), Kurzparker machen einen Anteil von 17 % aus. Der Anteil der Mittelparker liegt bei 13 %. Langparker sind in diesem Bereich weniger zu finden, Dauerparker machen einen Anteil von 23 % aus.
- Im Gebiet um die **Bahnhofsstraße** dominiert, aufgrund der vorhandenen Versorgungsziele, das Minutenparken (61 %). Mittelparker haben in diesem Bereich einen Anteil von 11 %, Lang- und Dauerparker machen insgesamt 21 % aus.
- Im **Quadranten 11** ist keine eindeutige Tendenz bzgl. der Parkdauer erkennbar. 37 % der Fahrzeuge können als Lang- und Dauerparker eingestuft werden und 51 % als Minuten- und Kurzparker. Mittelparker machen in diesem Gebiet einen Anteil von 12 % aus.

- Auch für den Bereich um die **Heinrichstraße** können keine eindeutigen Tendenzen aufgezeigt werden. Lang- und Dauerparker machen einen Anteil von 46 % und Minuten- und Kurzparker von 41 % aus.
- Im **Quadranten 13** dominiert die Anzahl der Fahrzeuge, die zwischen drei und fünf Stunden abgestellt sind (37 %). Ein ähnlich hoher Anteil an Mittelparker kann in keinem anderen Quadranten festgestellt werden. Der Anteil der Minuten- und Kurzparker liegt bei 36 % und der Lang- und Dauerparker bei 27 %.
- Aufgrund der vorwiegenden Wohnnutzung im Bereich **Klüt Nord** sind v. a. Dauerparker (47 %) und Langparker (11 %) vertreten. Minuten- und Kurzparker machen einen Anteil von 31 % aus.
- Im Gebiet **Klüt Süd** zeigt sich hingegen eine fast gleichmäßige Verteilung aller Parkdauern. Ausschlaggeben hierfür könnten die Parkplätze unterhalb der Hochstraße sein, die sowohl von Angestellten und Schülern genutzt werden, aber auch von Dauerparkern (Wohnwagen). Während der Pflümerweg durch häufige Parkwechsellvorgänge geprägt ist.
- In der **Altstadt** überwiegt der Anteil der Minutenparker (73 %). Weitere 12 % der Fahrzeuge sind bis zu zwei Stunden in der Altstadt abgestellt. Ebenfalls 12 % werden als Dauer- und Langparker identifiziert.

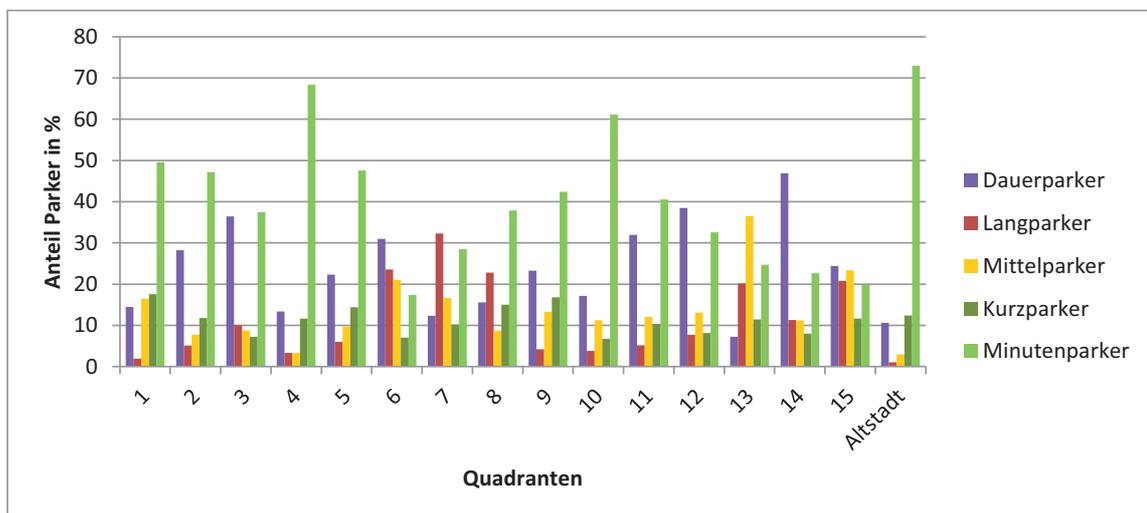


Bild 41: Parkdauer in den Quadranten

Auffallend ist der hohe Anteil der Wildparker im Bereich der Altstadt. Wildparker parken hier generell maximal zwei Stunden.

2.4.2 Parkdauer in Parkhäusern

Die Parkdauer variiert ja nach Parkhaus. In den Parkhäusern Rathaus-Tiefgarage, Rondell am Krankenhaus und im Parkhaus der Rattenfängerhalle wird länger geparkt. Der Anteil der Fahrzeuge, die länger als zweieinhalb Stunden abgestellt sind, liegt zwischen 30-40 %. Im Parkhaus Kopmanshof überwiegt hingegen das Kurzzeitparken, 80 % der abgestellten Fahrzeuge parken weniger als zwei Stunden (vgl. Bild 42). Diese Aussagen werden auch durch die parallel durchgeführte Nutzerbefragung (vgl. Kap. 3) bestätigt.

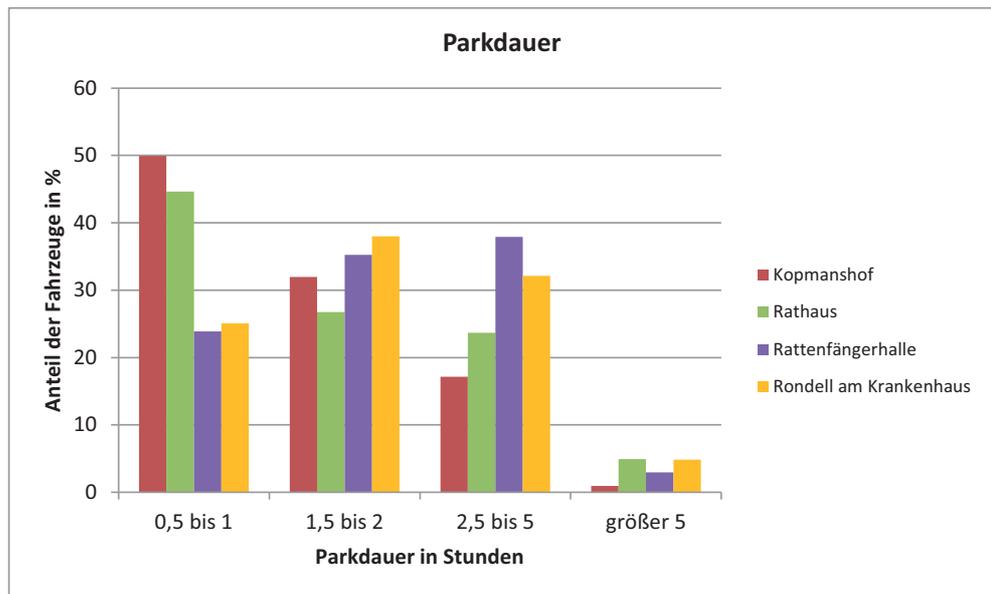


Bild 42: Parkdauer in den einzelnen Parkhäusern (Daten: Stadtwerke Hameln)

Die Zahl der Parkplatzumschläge gibt wieder, wie oft ein Parkplatz täglich genutzt wurde und stellt daher eine wichtige Kenngröße des Parkverhaltens dar. In Tab. 11 sind die Umschläge in den einzelnen Parkhäusern auf die Erhebungswoche bezogen dargestellt.

Parkhaus	Mo-Do	Fr	Sa	Ø Woche Mo-Sa	Anzahl öffentlicher Stellplätze
Kopmanshof	5,6	6,3	4,8	5,6	112
Rathaus	2,2	2,7	4,5	2,7	188
Rattenfängerhalle	1,5	2,1	3,2	1,9	400
Rondell am Krankenhaus	1,2	1,2	1,4	1,2	242

Tab. 11 Umschläge pro Tag und Stellplatz in den Parkhäusern in der Erhebungswoche (KW 17, 2011)

Es wird deutlich, dass die Zahl der täglichen Umschläge in den einzelnen Parkhäusern variiert. Die meisten Umschläge im Verlauf der Erhebungswoche sind im Parkhaus Kopmanshof zu verzeichnen. Dort erfolgten im Durchschnitt 5,6 Umschläge pro Tag, die Umschlagsspitze ist mit 6,3 Parkwechsell pro Stellplatz am Freitag. Die hohe Anzahl der Umschläge liegt zum einen in der attraktiven zentralen Lage des Parkhauses begründet, zum anderen in der geringeren Stellplatzkapazität im Verhältnis zur Nachfrage sowie den vergleichsweise höheren Parkgebühren bei längerem Parken. Im Parkhaus am Rathaus ist Samstag eine Verdopplung der Umschläge (bzw. Nachfrage) im Vergleich zum Zeitraum Montag-Donnerstag festzustellen. Auch die Parkhäuser Rattenfängerhalle und Rondell am Krankenhaus weisen am Samstag den größten Umschlag auf.

2.5 Parkverhalten

2.5.1 Parkraumüberwachung

Das Ordnungsamt der Stadt Hameln führt regelmäßig Rundgänge zur Überwachung des Parkverhaltens im Untersuchungsraum sowie in den einzelnen Ortsteilen der Stadt Hameln durch. Die Rundgänge in der Innenstadt erfolgen täglich, ansonsten wöchentlich. Kontrollen in den einzelnen Ortschaften finden sporadisch statt. Kritische Straßenzüge werden zudem häufiger als einmal pro Woche kontrolliert.

Die Ergebnisse der Kontrollgänge für das Jahr 2010 wurden durch das Ordnungsamt Hameln zur Verfügung gestellt. Insgesamt wurden in diesem Jahr 38.559 Parkverstöße registriert, davon 29.432 im Untersuchungsraum (ca. 76 %). Ausgehend von einer Einwohnerzahl von rein rechnerisch 57.800 und einem Anteil von 70 % an Führerscheinbesitzern (40.460) ergibt dies knapp eine Verwarnung pro Einwohner jährlich.

In Tab. 12 dargestellt sind diejenigen Straßenzüge, in denen jährlich mehr als 900 Verwarnungen ausgestellt wurden. Diese 9 Straßenzüge machen einen Anteil von knapp 50 % aller Verwarnungen im Untersuchungsgebiet aus. Bei den Straßen handelt es sich vorrangig um Straßen im Altstadtbereich (Kopmanshof, Baustraße) sowie um Straßen im inneren Altstadtring (Am Stockhof, Parkplatz Wilhelmstraße). Diese Ergebnisse decken sich auch mit den Erhebungsergebnissen. Der Straßenzug Kopmanshof war besonders auf der Westseite geprägt durch Wildparker und auch Am Stockhof wurden vermehrt widerrechtlich parkende Kfz festgestellt.

Straße	Anzahl der Verstöße	Anteil der Verstöße in %
Kopmanshof	3.158	11,1
Baustraße	2.829	9,9
Am Stockhof	1.416	5,0
Erichstraße	1.143	4,0
Deisterallee	1.062	3,7
Parkplatz Wilhelmstraße	1.039	3,7
164er Ring	994	3,5
Am Posthof	971	3,4
Münsterkirchhof	933	3,3
Summe	13.545	47,6

Tab. 12: Straßenzüge mit den meisten Verstößen in 2010
(Daten: Ordnungsamt Stadt Hameln)

Bei einem Vergleich der Verstöße bezogen auf die jeweils verfügbaren Stellplätze pro Straßen (Verwarnungsdichte) ergibt sich z.T. ein anderes Bild (vgl. Tab. 13). Die Straße Münsterkirchhof verfügt über 2 Stellplätze sowie über weitere Stellplätze für Taxen oder Behinderte. Diese werden regelmäßig illegal von anderen Kraftfahrzeugführern genutzt. Daher ergibt sich für den Münsterkirchhof die höchste Verwarnungsdichte im Untersuchungsraum, mit insgesamt 467 Verwarnungen pro Stellplatz. Der Straßenzug Kopmanshof liegt bei dieser Betrachtungsweise an zweiter Stelle, aufgrund der größeren Anzahl verfügbarer Stellplätze. Aber auch bei dieser Betrachtung wird deutlich, dass in den Straßenzügen in der Altstadt und im inneren Altstadttring am meisten Verwarnungen ausgestellt werden.

Straße	Anzahl der Verstöße	Anzahl der Stellplätze	Anzahl der Verstöße pro Stellplatz
Münsterkirchhof	933	2	467
Kopmanshof	3.158	19	166
Blomberger Straße	831	5	166
Emmernstraße	989	9	110
Baustraße	2.829	39	73
Am Posthof	971	18	54
Sedanstraße	533	10	53
Neue Markstraße	871	17	51

Tab. 13: Verwarnungsdichte, bis 50 Verwarnungen pro Stellplatz
(Daten: Ordnungsamt Stadt Hameln)

Bei beiden Betrachtungsweisen sollte jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass die Bereiche im Untersuchungsraum häufiger kontrolliert werden als Randbereiche. Bei einer gleichmäßigen Verteilung der Rundgänge auf das gesamte Stadtgebiet könnten sich ggf. andere Ergebnisse zeigen.

2.5.2 Sonstige Beobachtungen

Die qualitativen Erhebungen machen deutlich, dass in einigen Straßenabschnitten ein deutliches **Defizit an Stellplätzen** besteht. Die Westseite des Straßenzugs Kopmanshof wird ganztags zum Parken genutzt, obwohl dieser Bereich als Ladezone vorgesehen ist. Auch in der Sedanstraße, dem Münsterkirchhof und in anderen Straßen reichen die vorgehaltenen Stellplätze zu Spitzenzeiten nicht aus, um der Nachfrage gerecht zu werden. Dies trifft v. a. auf Bereiche mit bedeutenden Zielen (Bsp. Rathaus) zu.

Straßenzüge, die in der Grafik als überlastet dargestellt sind, sind nicht immer durch Falschparker gekennzeichnet. In einigen Bereichen wurden bspw. vermehrt **Klein- und Kleinstwagen** erfasst. Aufgrund der geringeren Länge können in diesen Abschnitten mehr Fahrzeuge abgestellt werden, als durch die Vorgaben der Regelwerke berechnet.

Behinderungen der **nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer** durch Parksuchverkehr oder Falschparker konnten im Rahmen der Erhebungen und des Pretests nicht beobachtet werden. Auch Behinderungen des **Busverkehrs** konnten nicht festgestellt werden.

Wildparker bzw. Falschparker wurden im Rahmen der Erhebungen nicht ermittelt. Die Daten des Ordnungsamts zeigen jedoch deutlich auf, dass die Zahl der Falschparker v. a. in der Altstadt und im inneren Altstadtring besonders hoch ist. Falschparker stellen grundsätzlich ein Hindernis dar, da sie Stellplätze für andere Verkehrsteilnehmer blockieren oder aber in Sichtdreiecken parken und somit andere Verkehrsteilnehmer gefährden.

3 Nutzerbefragung in Parkhäusern

3.1 Vorgehen

Die Befragung der Nutzer der Parkhäuser fand am Dienstag, den 29.03.2011 in der Zeit von 11:30 bis 13:30 Uhr und am Donnerstag, den 31.03.2011 in der Zeit von 14:00 bis 17:00 Uhr statt. Dieser Zeitraum sollte sicherstellen, dass alle typischen Nutzergruppen erfasst werden können.

Der Stichprobenumfang der Befragung sollte zwischen 350 bis 500 Befragten liegen, pro Parkhaus sollten maximal 100 Personen befragt werden. Insgesamt wurden 443 Personen befragt. Die Befragung wurde im Rahmen von sog. Face-to-Face-Interviews an vier von den Stadtwerken unterhaltenen Parkhäusern und in dem Parkhaus der Stadtgalerie durchgeführt. Die Verteilung der Befragten auf die einzelnen Standorte ist in Tab. 14 dargestellt. Als Befragungsstandort wurden entweder die jeweiligen Zugänge gewählt oder die Standorte der Parkscheinautomaten.

	Stadtgalerie	Kopmanshof	Rathaus	Rattenfängerhalle	Rondell am Krankenhaus
Weiblich	54	57	47	62	29
Männlich	42	40	44	37	26
Gesamt	96	97	91	99	55

Tab. 14: Verteilung der Befragten auf die Parkhäuser

Die zu erfragenden Parameter wurden im Voraus mit der Stadt Hameln abgestimmt. Die Dauer der Befragung betrug, je nach Bereitschaft der Befragten, zwischen 1-5 Minuten. Eine Darstellung des Erhebungsbogens befindet sich in Anhang 4. Besonderheiten waren, neben den Einmalantworten, die Frage 4, bei der Mehrfachnennungen möglich waren, und die Fragen 10 bis 12, die offene Fragen darstellten.

3.2 Befragungsergebnisse

Geschlecht

Von den insgesamt 443 Befragten waren 249 Personen weiblichen und 189 Personen männlichen Geschlechts (vgl. Tab. 15). Von fünf Personen wurde das Geschlecht nicht festgehalten. Die Geschlechterverteilung verhält sich mit 43 % männlichen zu 56 % weiblichen Befragten nicht exakt gleich.

	Absolut	Prozentual
Männlich	189	43
Weiblich	249	56
k. A.	5	1
Gesamt	443	100

Tab. 15: Geschlecht der befragten Personen

Alter

Das Alter der Befragten ist in Tab. 16 dargestellt. Junge Erwachsene sind mit 22 % vertreten. Der Großteil der Befragten (47 %) ist zwischen 40 und 60 Jahre alt. Etwa ein Drittel ist über 60 Jahre alt.

Alter in Jahren	Absolut	Prozentual
17 – 39	98	22
40 – 60	208	47
> 60	137	31
Gesamt	443	100

Tab. 16: Alter der befragten Personen

Herkunft

30 % der Befragten kommen aus dem Stadtgebiet¹⁴ von Hameln (vgl. Bild 43). Von den Auswärtigen kommen ca. 34 % von außerhalb des Stadtgebiets in einem Umkreis von 20 km um die Kernstadt¹⁵. Mehr als 15 % kommen von außerhalb eines Umkreises von 20 km um die Kernstadt. Bei den Letztgenannten reicht der Herkunftsort von Wolfsburg, Hamburg und München bis (vereinzelt) nach Südtirol oder Ungarn. Bei 21 % wurde der genaue Herkunftsort nicht angegeben.

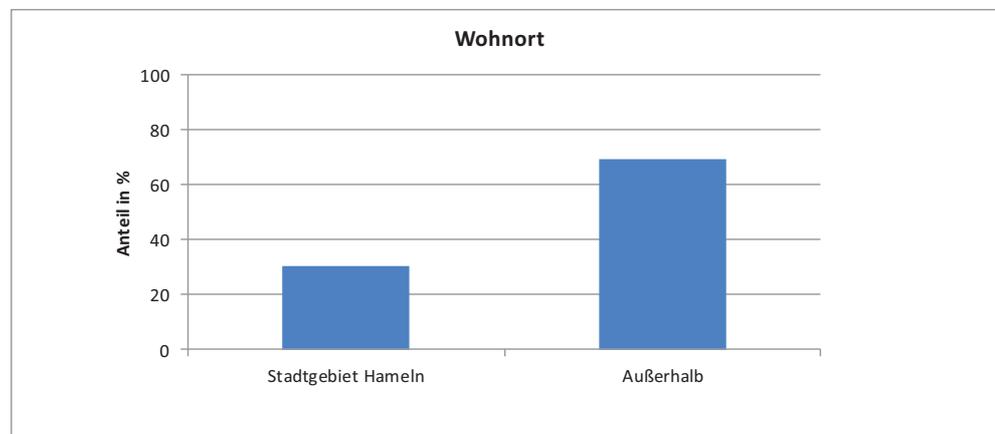


Bild 43: Herkunft der Befragten

Orientierung am Parkleitsystem

Lediglich 10 % der Befragten von außerhalb haben sich am Parkleitsystem der Stadt Hameln orientiert. Für die Mehrzahl der Befragten hat das Parkleitsystem in seiner derzeitigen Ausprägung offenbar eine untergeordnete Bedeutung. Dies liegt u. a. darin begründet, dass viele Nutzer aus Gewohnheit ein bestimmtes Parkhaus anfahren und daher nicht auf das Parkleitsystem angewiesen sind.

¹⁴ Untersuchungsraum zzgl. der umliegenden Ortsteile

¹⁵ Untersuchungsraum

Häufigkeit des Besuchs nach Herkunft

Der Großteil der Befragten (über 45 %), die in der Hamelner Kernstadt wohnen, fährt ein- bis zweimal pro Woche in ein Parkhaus. Die Befragten von außerhalb fahren seltener nach Hameln in ein Parkhaus. Nahezu ein Drittel fährt ein- bis zweimal pro Woche, ein Drittel ein- bis zweimal pro Monat und mehr als 25 % seltener in ein Parkhaus (vgl. Bild 44).

Bei einer Kreuzauswertung der Parkhäuser und der Herkunft der Befragten lässt sich erkennen, dass die Hamelner Befragten in die Parkhäuser Stadtgalerie, Kopmanshof und Rathaus fahren, während die Auswärtigen, die seltener in die Stadt und in ein Parkhaus kommen, die Rattenfängerhalle oder das Rondellparkhaus am Krankenhaus ansteuern (vgl. Bild 44).

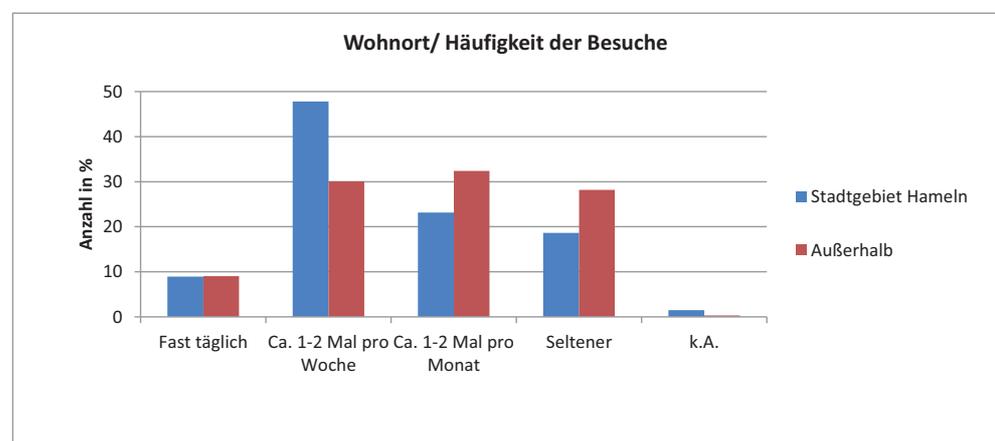


Bild 44: Häufigkeit des Besuchs nach Herkunft

Häufigkeit des Besuchs nach Parkhaus

Während die Besucher der Parkhäuser Stadtgalerie, Kopmanshof und Rathaus überwiegend (mehr als 40 %) 1 bis 2-Mal pro Woche das Parkhaus besuchen, sind die Parkhäuser Rattenfängerhalle und Rondell bei den Befragten beliebt (über 30 %), die seltener die Stadt besuchen (vgl. Bild 45). Da in den Parkhäusern Kopmanshof, Rathaus, Rattenfängerhalle und Rondell während der Arbeitstage Stellplätze angemietet werden können, werden diese Parkeinrichtungen auch von 8-17 % der Befragten „fast täglich“ besucht.

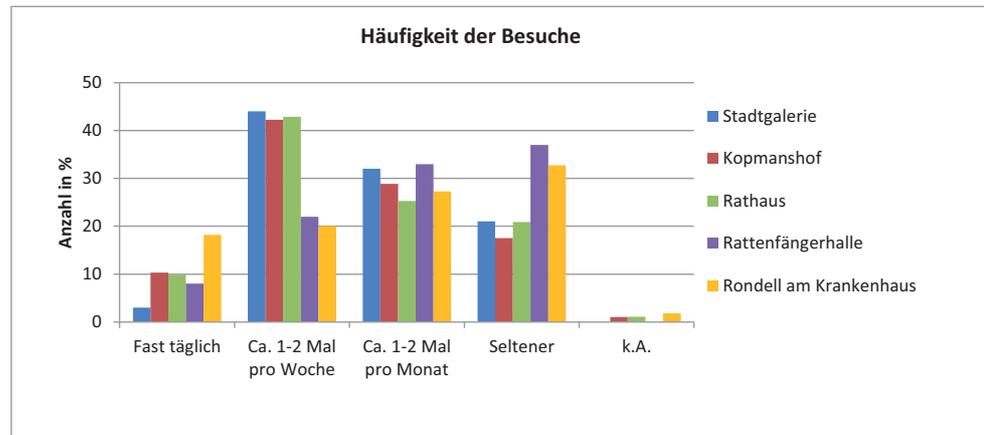


Bild 45: Häufigkeit des Besuchs nach Parkhaus

Zweck des Besuchs

Bei den Befragten im Stadtgalerie-Parkhaus gaben über 70 % an, dass sie zum Einkauf oder für Erledigungen dort parken (vgl. Bild 46). Auch Besucher des Rondell-Parkhauses am Krankenhaus (60 %) und des Parkhauses am Kopmanshof gaben den Einkauf oder die Erledigung als Hauptzweck ihres Besuchs an. Das Parkhaus an der Rattenfängerhalle wurde sogar zu 80 % zu diesem Zweck genutzt. Das Parkhaus am Rathaus wurde von vielen Berufstätigen genutzt (20 %).

Insgesamt gaben fast 54 % der Befragten Einkauf oder Erledigungen als Zweck ihres Besuchs an. 19 % der Befragten hatte einen Stadtbummel zum Ziel, 13 % gaben berufliche Gründe an. Schule oder Ausbildung gaben nur 1 % der Befragten als Zweck des Besuchs an. „Sonstiges“ wurde von ca. 12 % der Befragten genannt, darunter fallen u. a. Arztbesuche oder Besuche bei Verwandten oder Freunden.

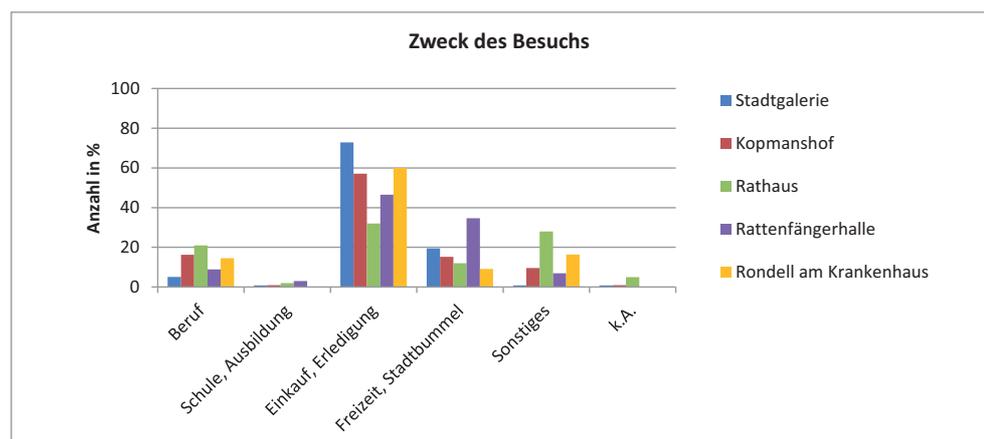


Bild 46: Zweck des Besuchs

Hauptziele der Befragten

Bei der Frage nach dem Hauptziel wurden z.T. Mehrfachantworten gegeben. Das Hauptziel der Befragten war zu 46 % die Fußgängerzone. 25 % gaben die Stadtgalerie als Ziel an. Besucher des Rathauses, der Stadtgalerie und des Krankenhauses besuchten das jeweilige Parkhaus überdurchschnittlich häufig. Die Besucher der Parkhäuser parken demnach überwiegend zielnah. Mehr als 16 % der Befragten nannten sonstige Hauptziele, wie Arzt, Musik- oder Volkshochschule oder Arbeitsstätten.

Benötigte Zeit bis zum Ziel

Etwa 78 % der Befragten benötigten nicht mehr als fünf Minuten bis zu ihrem Ziel, was die Aussage bestätigt, dass die Nutzer überwiegend zielnah parken. Besonders zielnah wird, laut Bild 47, im Rondell am Krankenhaus und im Stadtgalerie-Parkhaus geparkt. Weitere 16 % benötigen ca. zehn Minuten um ihr Ziel zu erreichen.

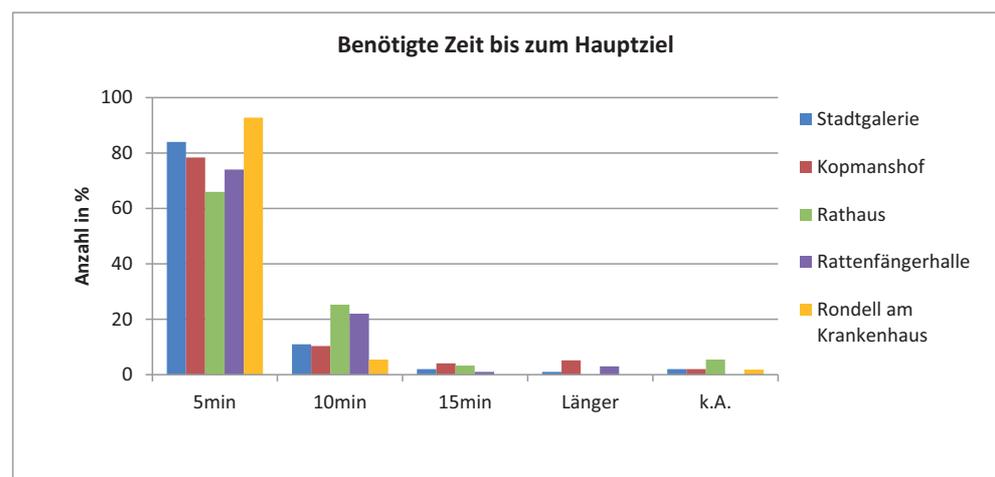


Bild 47: Benötigte Zeit bis zum Hauptziel

Parkdauer der Befragten

Die durchschnittliche Parkdauer liegt zwischen ein und zwei Stunden. Jedoch variiert die Parkdauer je nach Parkhaus. Während über die Hälfte der Befragten im Stadtgalerie-Parkhaus angibt nur maximal eine Stunde dort zu parken, liegt die Parkdauer in der Rattenfängerhalle zu 65 % und im Rondell am Krankenhaus zu über 70 % bei zwei Stunden und mehr (vgl. Bild 48).

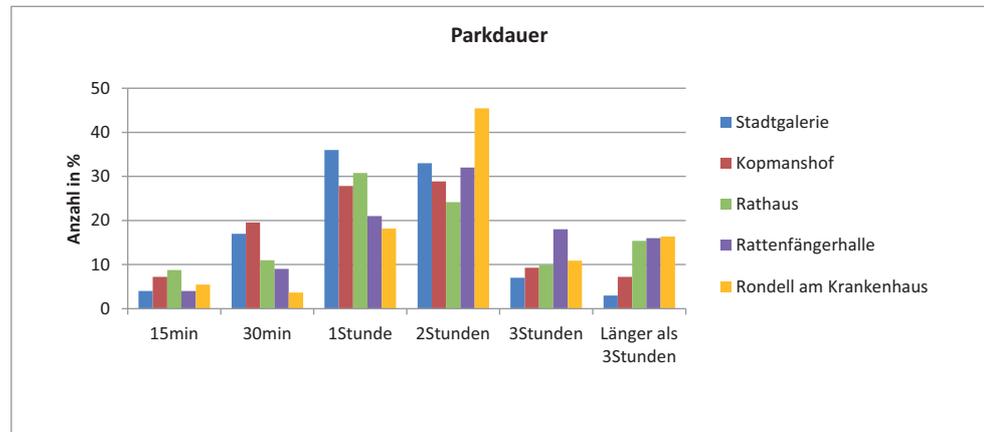


Bild 48: Parkdauer der Befragten

Eine Kombination der Frage nach der Parkdauer und der Herkunft macht deutlich, dass Auswärtige deutlich länger parken als Hamelner (vgl. Bild 49).

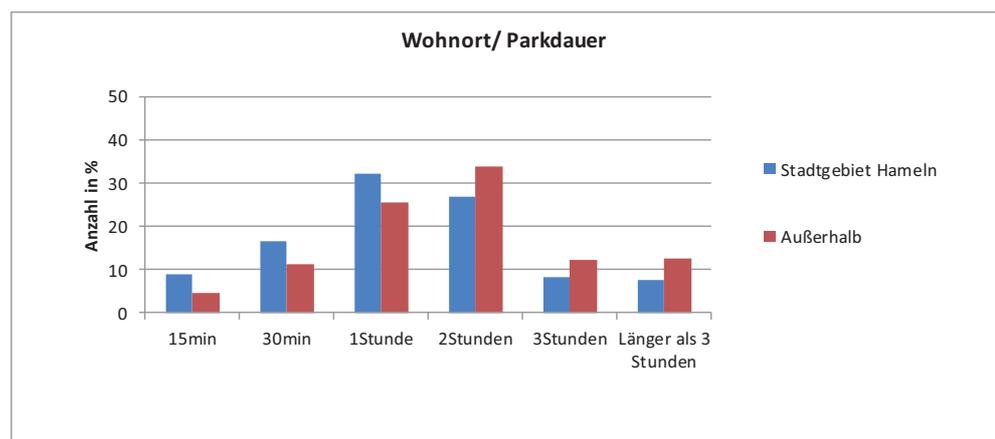


Bild 49: Parkdauer nach Herkunft der Befragten

Parkgebühren

Die Parkgebühren wurden von mehr als der Hälfte der Befragten (56 %) als „gerade richtig“ und von einem Drittel als „zu teuer“ bewertet (vgl. Bild 50). Ausnahmen bildeten das Parkhaus am Kopmanshof, das von 51 % der Befragten als „zu teuer“ bewertet wurde und das Parkhaus an der Rattenfängerhalle, welches von 42 % als „zu teuer“ eingeschätzt wurde. Weiterhin wurde das Stadtgalerie-Parkhaus von 17 % der Befragten als „sehr preiswert“ eingeschätzt.

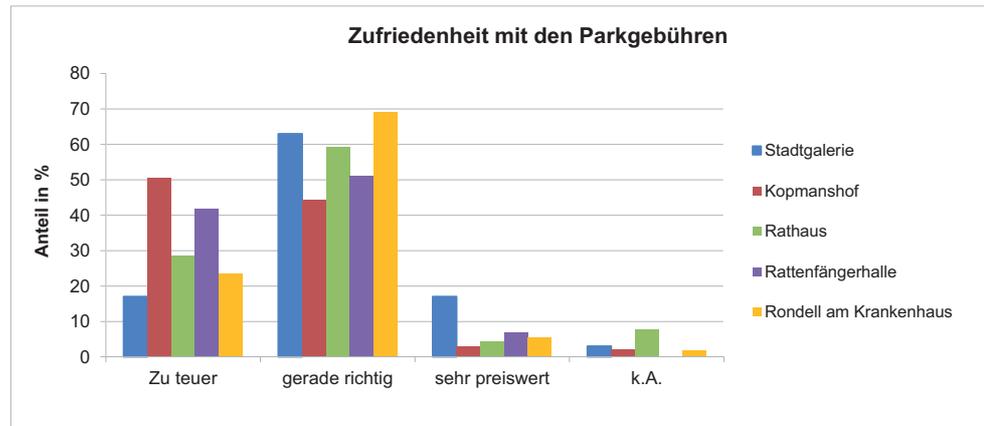


Bild 50: Zufriedenheit der Befragten mit den Parkgebühren

Persönliche Sicherheit

Unter persönlicher Sicherheit verstanden die Befragten oft auch die Gestaltung des Parkhauses und beispielsweise die Reduzierung von Stolperfallen. Die persönliche Sicherheit wurde von den Befragten im Rondell-Parkhaus am Krankenhaus und im Stadtgalerie-Parkhaus mit über 75 % als „gut“ bewertet (vgl. Bild 51). Die Angaben „schlecht“ waren bei allen Parkhäusern mit weniger als 5 % vertreten. Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Sicherheit von dem Großteil der Befragten als positiv eingestuft wurde. Auffallend ist allerdings die hohe Zahl (42 %) der neutralen Nennungen im Parkhaus Rattenfängerhalle.

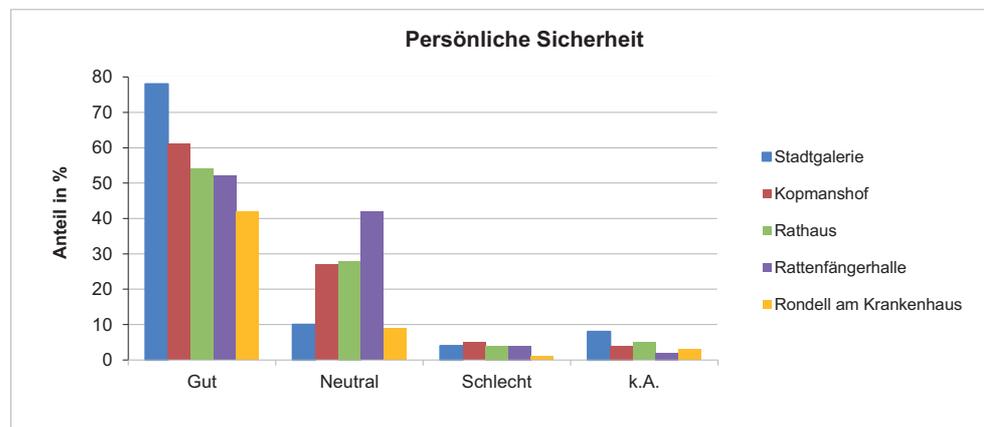


Bild 51: Persönliche Sicherheit der Befragten

Anzahl der Personen im Fahrzeug

Über 90 % der Befragten fahren alleine (55 %) oder zu zweit (35 %) ins jeweilige Parkhaus. Besonders hoch ist die Zahl der gering besetzten Pkw im Parkhaus Kopmanshof (70 %). Ins Parkhaus am Rathaus und ins Rondell-Parkhaus am Krankenhaus fahren über 60 % alleine.

Verbesserungswünsche

Von den insgesamt 443 Befragten machten 163 Personen Änderungsvorschläge, dies entspricht einen Anteil von knapp 37 % der Befragten.

Die meisten Nennungen erhielten dabei folgende Aspekte:

- Größere Parkplätze, Anpassung an heutige Pkw-Maße (36 %),
- Niedrigere Parkgebühren (12 %),
- Bauliche Anpassungen wie größere Zufahrten, Treppenaufgänge, Übersichtlichkeit, Ampeln, Schranken (12 %),
- Eltern-Kind-Parken (7 %),
- Kostenfreies Parken, entweder in Kombination mit einem Einkauf oder mit einem zeitlichen Limit (5 %),
- Verbesserung der Überwachung (5 %),
- Verbesserung der Sauberkeit (4 %),
- Verbesserung der Sicherheit allgemein wie Beleuchtung, Stufen etc. (4 %),
- Winterdienst (2 %).

Zusätzlich wurden folgende Vorschläge gemacht:

- Mehr kostenfreie Parkplätze außerhalb,
- Mehr Parkplätze im Zentrum,
- Automatische Türöffner,
- Schaffung von zusätzlichen Kurzzeitparkplätzen.

4 Zusammenfassende Bewertung

4.1 Stärken und Schwächen im Straßenraum

Aus den erhobenen und ausgewerteten Daten der Parkraumerhebung und den Beobachtungen des Erhebungspersonals vor Ort geht zusammengefasst Folgendes hervor:

- Insgesamt verfügt der Untersuchungsraum über **3.367 Stellplätze** am Straßenrand.
- Bei den **Bewirtschaftungsformen** der Stellplätze sind 59 % unbewirtschaftet, 5 % finanziell bewirtschaftet, 7 % finanziell bewirtschaftet in Kombination mit Bewohnerparken, 26 % zeitlich bewirtschaftet, 2 % zeitlich bewirtschaftet in Kombination mit Bewohnerparken und 1 % Behindertenstellplätze. Die Stellplätze in den Parkhäusern sind zu 100 % finanziell bewirtschaftet.
- Die **Überlastung** ist v. a. in Bereichen mit hohem Parkdruck durch Anwohner und in Bereichen mit hoher Zieldichte erkennbar.
- **Wildparker** waren v. a. im Bereich der Hochstraße, der Domeierstraße, Münsterkirchhof und der Straße Kopmanshof vorzufinden.
- Die **nächtliche Erhebung** zeigt hohe Auslastungen in Wohngebieten in Bereichen des Klütviertels, um die Wetter- und Waterloostraße sowie um die Königstraße. Tagsüber besonders von Besuchern und Beschäftigten frequentierte Bereiche bleiben nachts im Übrigen oftmals frei und werden nicht von Bewohner-Pkw „aufgefüllt“.

- Folgende Straßenabschnitte waren **morgens** überlastet:

Bereiche mit Überlastung morgens	Maximale Auslastung in %
164er Ring	109
Adolfstraße	118
Am Posthof,	117
Bismarckstraße	169
Blombergerstraße	120
Breiter Weg	167
Bürenstraße	133
Domeierstraße	150
Feuergraben	112
Fröbelweg	150
Gartenstraße	137
Grütterstraße	138
Hafenstraße	118
Hochschule Weserbergland, Parkplatz	106
Hugenottenstraße	132
Invalidenstraße	133
Kaiserstraße	111
Hochstraße Nord	101
Hochstraße Süd	200
Königstraße	150,
Luisenstraße	113
Pflümerweg	119
Prinzenstraße	108
Ruthenstraße	125
Scharnhorststraße	117
Sertürnerstraße	144
Steigerturm	113
Südstraße	118
Vinzelinstraße	108
Waterloostraße	122
Wilhelmstraße	110

Tab. 17: Bereiche mit Überlastung, 10 Uhr

- Folgende Straßenabschnitte waren **nachmittags** überlastet:

Bereiche mit Überlastung nachmittags	Maximale Auslastung in %
Alte Marktstraße	108
Bennigsenstraße	108
Bismarckstraße	131
Blomberger Straße	120
Bürenstraße	156
Deisterallee	167
Domeierstraße	150
Erichstraße	111
Friedrichstraße	123
Fröbelweg	150
Gartenstraße	137
Hafenstraße	118
Hermannstraße	117
Hugenottenstraße	109
Hochstraße Süd	156
Königstraße	113
Luisenstraße	113
Pflümerweg	113
Prinzenstraße	117
Ruthenstraße	106
Sertürnerstraße	133
Steigerturm	125
Südstraße	109
Waterloo	144
Wilhelmsplatz	117
Wilhelmsplatz	125

Tab. 18: Bereiche mit Überlastung, 16 Uhr

- Folgende Straßenabschnitte waren **nachts** überlastet:

Bereiche mit Überlastung nachts	Maximale Auslastung in %
Breiter Weg	140
Gröninger Straße	108
Invalidenstraße	117
Luisenstraße	106
Sertürnerstraße	156
Waterloostraße	144
Weberstraße	107
Wenger Straße	114

Tab. 19: Bereiche mit Überlastung, 23 Uhr

- Die **Nachterhebung** im Bereich des Krankenhauses zeigt, dass der Parkraum für **Anwohner** nachts nicht knapp ist. In anderen Bereichen mit überwiegender Wohnnutzung sind z.T. hohe Auslastungen erkennbar, dennoch befinden sich ausreichend freie Stellplätze im Umfeld.
- Die Stellplätze im Bereich der **Altstadt** und im näheren Umfeld sowie im **Bereich des Rathauses** werden nachmittags sehr gut angenommen.
- Die **Auslastung der Parkplätze** im Untersuchungsgebiet variiert nach Standort und Umfeldnutzung. Der Parkplatz in der Hermannstraße wird den ganzen Tag sehr gut angenommen, während die Parkplätze in der Wilhelmstraße und am Mertensplatz weniger frequentiert sind.
- Die **Parkdauer** unterscheidet sich in den jeweiligen Quadranten deutlich. In Bereichen mit hoher Wohnfunktion liegt die Parkdauer höher, dies zeigt sich in dem erhöhten Anteil der Lang- und Dauerparker. Quadranten mit bedeutenden Zielen, wie die Innenstadt, Ämter, Ärzte etc. weisen eine deutlich kürzere Parkdauer auf.
- Die **maximale Parkdauer** wird in den meisten Fällen eingehalten. Nur selten konnten im Rahmen der Erhebung Verstöße festgehalten werden.
- Der Anteil des **Lieferverkehrs** ist morgens und um 14 Uhr am höchsten.
- Die Umwidmung des Gebietes um die **ehemalige Kaserne** hat deutliche Auswirkungen auf das Parkraumangebot und dessen Nachfrage.
- Ein **Zusammenhang** zwischen **Bewirtschaftungsformen und Auslastung** der Stellplätze ist in einigen Fällen erkennbar.

- Die Bewirtschaftung der besonders zielnahen Stellplätze der Innenstadt ist **nicht ausreichend** von angrenzenden Bereichen **abgegrenzt** (Parkgebühren, Parkdauer).
- **Parkgebühren** am Straßenrand heben sich nur geringfügig von den Gebühren in den Parkhäusern ab.
- Die **Struktur der Parkraumbewirtschaftung** ist für Besucher **schwer nachvollziehbar**.
- **Straßenzüge** werden von den Bewirtschaftungszonen teilweise **durchschnitten** (Bsp. Bismarckstraße, Wilhelmstraße und Bürenstraße)

4.2 Stärken und Schwächen in Parkhäusern

- Insgesamt verfügt der Untersuchungsraum über **1.897 Stellplätze** in Parkhäusern.
- Die **Jahresauslastung** in den Parkhäuser hat im Dezember ein Maximum. Im Januar und Februar sind hingegen deutliche Einbrüche in der Nachfrage erkennbar. Im übrigen Jahresverlauf bleibt die Auslastung auf einem konstanten Niveau.
- In Bezug auf die **Erhebungswoche** lässt sich eine **Auslastungsspitze** am Samstag erkennen. An den übrigen Tagen ist die Auslastung stabil, Ausnahmen (Markt, Veranstaltungen im Rathaus oder Theater) gibt es nur vereinzelt.
- Am **besten angenommen** wird das Parkhaus Kopmanshof, mit einer durchschnittlichen Auslastung in der Erhebungswoche von 80 %. Bei den übrigen Parkhäusern liegt die durchschnittliche Auslastung bei unter 50 %.
- Die **Umschläge** der Parkplätze sind im Parkhaus Kopmanshof am höchsten. Dies hat einen hohen Parksuchverkehr in diesem Straßenzug zur Folge.
- Die Stellplätze am **Straßenrand** werden besser angenommen. Die Auslastung liegt am Straßenrand bei 65 % und in den Parkhäusern bei 42 %.
- Das **Parkleitsystem** wird von nur 10 % der befragten Nutzer in Anspruch genommen.
- Der **Zweck** der Nutzung eines Parkhauses ist größtenteils das Einkaufen bzw. Stadtbummel und Freizeit.
- Die Nutzer parken überwiegend **zielnah**, meist liegt das Ziel in weniger als fünf Minuten Entfernung.
- Die durchschnittliche **Parkdauer** liegt bei zwei bis drei Stunden. Auswärtige parken, aufgrund der selteneren Besuche, länger als Hamelner.
- Die **Parkgebühren** werden größtenteils als „gerade richtig“ bewertet. Eine Ausnahme bildet das Parkhaus Kopmanshof, in diesem sind die Parkgebühren aufgrund der Nähe zur Innenstadt und der geringeren Anzahl an verfügbaren Stellplätzen höher.
- Die **Parkgebühren** für eine Stunde (0,80 €) sind in Zone 1 niedriger als die Gebühren am Straßenrand (1,00 €) und in Zone 2 höher als am Straßenrand (Parkhaus 0,80 €, Straßenrand 0,50 €).
- Die **Sicherheit** wird in den meisten Fällen als „gut“ eingeschätzt.

5 Grundlagen der Parkraumkonzeption

5.1 Ziele und Leitfragen

Ziel der Parkraumkonzeption ist es, den ruhenden Verkehr unter Berücksichtigung unterschiedlicher Ansprüche nach einheitlichen und nachvollziehbaren Regeln zu steuern und zu ordnen. Der Wunsch nach zielnahen Parkmöglichkeiten von Anwohnern, Kunden sowie Beschäftigten ist zu gewichten und zu bewerten. Das Angebot an öffentlichen Stellplätzen im Straßenraum muss im Einklang mit den Nutzungsansprüchen der anderen Verkehrsteilnehmer stehen. Die Straßenverkehrssicherheit steht dabei im Mittelpunkt. Der Parksuchverkehr ist zu reduzieren.

Bei der Entwicklung des Parkraumkonzeptes für Hameln sind deshalb folgende Fragen zu klären:

- Welchen Nutzergruppen sollen bevorzugt zielnahe Stellplätze zugeordnet werden?
- Welche Nutzergruppen können von zielnah gelegenen Stellplätzen auf gegenwärtig geringer ausgelastete Stellflächen in zumutbarer Fußwegentfernung verlagert werden?
- Welche Form der Parkraumbewirtschaftung (zeitlich und/oder finanziell) ist in welchen Bereichen zweckmäßig?
- Gibt es weitere Bereiche, in denen Sonderparkberechtigungen für Bewohner gelten sollen?

Als Ziele können bereits festgehalten werden:

- „Herausarbeitung“ der Innenstadt, der Fußgängerzone und der Geschäftsbereiche als wichtigste Zielbereiche
- Nachvollziehbare Korrekturen der Parkraumbewirtschaftung als Angebote für unterschiedliche Nutzergruppen
- Reduzierung bzw. Rücknahme der nicht plausiblen Ausnahmeregelungen
- Abstufung der Parkgebühren und max. Parkdauer mit angestrebtem Verlagerungseffekt vom Straßenrand in die Parkhäuser
- Vereinfachung der Tarif- und Bezahlstruktur für die Nutzer

5.2 Nachfragegruppen und Anforderungen

Ziel der Parkraumbewirtschaftung ist die Zuordnung des vorhandenen Parkraumangebotes zu den Nutzergruppen. ERLER (2010) fasst zusammen, welche verschiedenen Nachfragegruppen um den öffentlichen Parkraum konkurrieren (vgl. Tab. 20). Des Weiteren zeigt der Autor anhand von drei Städten auf, welche Parkdauer wie viel Parkverkehr erzeugt (vgl. Tab. 21).

		Einwohner	Beschäftigte	Kunden	Besucher und Gäste	Dienstleister	Lieferanten
Parkdauer	Kurz			■	■	■	■
	Lang	■	■		■	■	
Auf das Parken im öffentlichen Straßenraum angewiesen		■	■	■	■	■	■
Verlagerung auf andere Verkehrsmittel möglich			■	■	■		
Langer Fußweg zumutbar			■	■	■		
Kostenpflichtige Bewirtschaftung zweckmäßig			■	■	■	■	
Trifft zu ■ Trifft teilweise zu ■ Trifft nicht zu □							

Tab. 20: Kfz-Parkraumnachfrager und Parkmerkmale nach ERLER (2010)

	Gelsenkirchen	Köln	Tübingen
Parkdauer	Erzeugter Parkverkehr [%]		
< 1 Stunde	59,6	52,2	38,2
1-2 Stunden	18,9	15,3	28,4
2-4 Stunden	10,2	15,7	19,7
4-9 Stunden	7,4	9,1	9,0
> 9 Stunden	3,9	7,6	4,6

Tab. 21: Erzeugter Parkverkehr nach Parkdauer nach ERLER (2010)

Kurzzeitparker sind in erster Linie Kunden und Besucher sowie Fahrzeuge des Liefer- und Wirtschaftsverkehrs. Kurzzeitparker sind so mit „wichtig“ für die Innenstadt, verursachen jedoch im größten Umfang (unverträglichen) Parksuchverkehr. Dem kann z. B. dadurch Rechnung getragen werden, dass die zielnahen, verträglichen Angebote (z. B. Parkhaus Kopmanshof) erhalten oder verbessert, die unverträglichen Angebote (z. B. im Straßenraum) verringert werden.

Die Ansprüche von **Kunden und Besuchern** an die Parkmöglichkeit sind keineswegs einheitlich. Es gibt individuell unterschiedliche Präferenzen für die drei wichtigsten durch Parkraumbewirtschaftung beeinflussbaren Qualitätsmerkmale:

- kurzer Fußweg zum Ziel,
- kurze Parksuchzeit,
- niedrige Parkgebühr.

So ist ein Teil der Kunden bereit zu zahlen, wenn dafür zielnah und ohne Suche geparkt werden kann. Ein anderer Teil der Parker ist bereit zu laufen, wenn ein kostenloser Parkplatz in zumutbarer Fußweg-Entfernung angeboten wird.

Somit legt die individuell unterschiedliche Wirksamkeit prinzipiell „Maßnahmenbündel“ nahe, z. B. nur die Parkhäuser besser auszulasten:

- gute Erreichbarkeit und Verlässlichkeit der Stellplatzangebote (dynamisches und informatives Parkleitsystem),
- bauliche Attraktivität und Barrierefreiheit,
- attraktive Tarife und faires Bezahlssystem.

Für **Lieferverkehre** werden von größeren Betrieben firmeneigene Flächen reserviert. Für die übrigen Geschäfte sind Lieferflächen im Straßenraum vorzuhalten bzw. die unvermeidbare zeitweise die Belegung und Einengung von Fahrbahnflächen zu berücksichtigen.

Insbesondere der **Berufsverkehr** soll bei begrenzten Parkraum verdrängt werden, denn den Berufsverkehren kann ein längerer Fußweg zwischen Stellplatz und Ziel oder ggf. eine veränderte Verkehrsmittelwahl zugemutet werden. Dies erfordert die Kenntnis über Verkehrsmittelalternativen und die tatsächliche Wahlfreiheit (z. B. ÖPNV-Abstimmung).

5.3 Rechtliche Grundlagen Bewohnerparken

Zu den **Dauerparkern** gehören neben dem Berufsverkehr hauptsächlich Anwohner.

Anwohnern steht grundsätzlich kein Anspruch auf wohnungsnahen Parkraum zu (vgl. BVerG, Beschluss vom 20. Dezember 1991). Dennoch möchten Bewohner über wohnungs- bzw. hausnahe Stellplätze verfügen.

Sonderparkberechtigungen für Bewohner sind rechtlich nach der Verordnungsermächtigung des Straßenverkehrsgesetzes (§ 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG) in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt: „Die Straßenverkehrsbehörden treffen (...) die notwendigen Anordnungen im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkbewirtschaftungsmaßnahmen“ (§ 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO).

Rechtlich sind damit (auch wieder nach § 45 StVO) in großräumigen städtischen Bereichen Parkvorrechte für die Wohnbevölkerung zulässig. Nach der VwV-StVO zu § 45 sind an Sonderparkberechtigungen für Bewohner zwingende Bedingungen geknüpft. Sonderparkberechtigungen für Bewohner sind nur dort zulässig,

- wo "dem Parkraumangel für die ansässige Wohnbevölkerung wegen fehlender privater Stellplätze und hohen Parkdrucks durch nicht quartiersansässige Pendler oder Besucher nur durch eine entsprechende Anordnung abgeholfen werden kann" und
- „die Bewohner in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung keinen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug finden“.

Gemäß VwV-StVO zu § 45 ist die Anordnung des Bewohnerparkens also nur dort zulässig, wo aufgrund fehlender Stellplätze und eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks regelmäßig keine ausreichenden Parkgelegenheiten für Bewohner vorhanden sind. Bzgl. einer Definition der fußläufig zumutbaren Entfernung wurden in der Rechtsprechung bereits mehrere Urteile gesprochen: Verkehrsteilnehmern ist prinzipiell zumutbar, in einem innerstädtischen Wohnbereich einen gewissen Fußweg bis zum Kraftfahrzeug in Kauf zu nehmen. Das OVG Münster z. B. nahm diese Entfernung mit ca. 400 m, das OLG Köln mit 300 m oder das OVG Berlin-Brandenburg mit mehreren hundert Metern an.

Die Ausdehnung einzelner Bewohnerzonen ist auf maximal 1.000 m begrenzt. Der Anteil der Parkstände, der für Bewohner reserviert werden kann, ist an Werktagen zwischen 9 Uhr und 18 Uhr auf maximal 50 % und in der übrigen Zeit auf maximal 75 % beschränkt. Eine besondere Berücksichtigung des Liefer- und Publikumsverkehrs wird explizit gefordert.

Der Gesetzgeber definiert den Bewohner als meldebehördlich registriert und in dem in Betracht kommenden Gebiet tatsächlich wohnend. Jeder Bewohner erhält nur einen Parkausweis für ein auf ihn als Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug. Für die Beantragung eines Bewohnerparkausweis darf nur festgeschriebene Verwaltungsgebühr erhoben werden. Diese variiert je nach Stadt und liegt zwischen 11 und 31 €.

6 Parkraumkonzept

6.1 Empfehlungen Straßenraum und Parkplätze

6.1.1 Parkraumbewirtschaftungszonen

Ausgehend von dem Ziel, ein einheitliches und übersichtliches Parkraumbewirtschaftungskonzept zu schaffen, in dem die Innenstadt bzw. die Altstadt als wichtiges Ziel herausgearbeitet wird, gestaltet sich das neue Parkraumbewirtschaftungskonzept wie folgt (vgl. Plan 17 und Plan 18):

Die Parkraumbewirtschaftungszone 1 dient der stärkeren Abgrenzung des Bereichs der Altstadt. Die neuen Grenzen dieser Zone verlaufen daher entlang des Walls (vgl. Tab. 22). Parkplätze entlang des Walls liegen noch in der Zone 1, während der Bereich um den 164er Ring oder beispielsweise die Wilhelmstraße und die Bürenstraße sich zukünftig nicht mehr in dieser Zone befinden. Die Verkleinerung der Zone trägt dazu bei, die Bedeutung der Altstadt als höherwertiges Ziel klar zu stellen. Zusätzlich wird in der Zone 1 die maximale Parkdauer von 60 Minuten auf 30 Minuten reduziert. Die geringere maximale Parkdauer führt dazu, dass das Parken im Altstadtbereich im öffentlichen Straßenraum auf kurze Erledigungen beschränkt wird und gleichzeitig die angrenzenden Parkhäuser attraktiver werden. Zukünftig soll eine finanzielle Bewirtschaftung aller Stellplätze der Zone 1 erfolgen.

Die Parkraumbewirtschaftungszone 2 soll zukünftig den inneren Altstadttring umfassen. Sie wird im Norden durch die Invalidenstraße und den Mertensplatz, im Osten durch den 164er Ring, den Wallgraben und die Grütterstraße und im Süden durch Hafenstraße begrenzt. Im Westen ist die Grenze die Zone 1 bzw. der Wall. Ebenfalls mit in der Zone 2 befindet sich der Bereich um den Bahnhof (Bahnhofstraße, Wellhausenstraße, Abschnitte der Vinzelinstraße und Sertürnerstraße). Im Vergleich zur vorherigen Grenze der Zone wird zukünftig die Wellhausenstraße vollständig in die Zone 2 integriert sein. Dies hat eine bessere Nachvollziehbarkeit der Zonengrenzen zur Folge. Die maximale Parkdauer wird in Zone 2 von bisher 120 Minuten auf 60 Minuten reduziert. Eine vollständige finanzielle Bewirtschaftung ist für alle Parkplätze dieser Zone vorgesehen.

Zusätzlich wird eine dritte Parkraumbewirtschaftungszone eingerichtet. Diese erstreckt sich über den restlichen Untersuchungsraum und wird weder zeitlich noch finanziell bewirtschaftet. In einigen Ausnahmefällen erfolgt jedoch aufgrund der höheren Zieldichte und des höheren Parkdrucks eine zeitliche Bewirtschaftung.

	Max. Parkdauer	
	Bestand	Planung
Zone 1	60 min.	30 min.
Zone 2	120 min.	60 min.
Zone 3	-	n.v.
Ausnahmen	Bennigsenstraße, Zentralstraße	Breiter Weg, Deisterstraße, Mertensplatz, Süntelstraße 60 min. mit Parkscheibe

Tab. 22: Veränderung der max. Parkdauer

6.1.2 Bewirtschaftung im Straßenraum

Wie bereits in Kap. 2.2.1 dargestellt, sind nach dem bisherigen Bewirtschaftungskonzept der Stadt Hameln die Gebühren für 30 Minuten Parken am Straßenrand geringer als für die gleiche Parkdauer im Parkhaus (vgl. Bild 52). Erst bei einer Parkdauer von einer Stunde lohnt es sich in Zone 1 ein Parkhaus aufzusuchen. In der Zone 2 ist auch bei einer Parkdauer von über einer Stunde das Parken am Straßenrand preislich attraktiver. Dies erklärt die hohe Auslastung der Stellplätze an Straßenrand im Vergleich zu der geringen Auslastung in den Parkhäusern. **Daher wird als Steuerungselement eine Anpassung der Parkgebühren als zwingend erforderlich angesehen.**

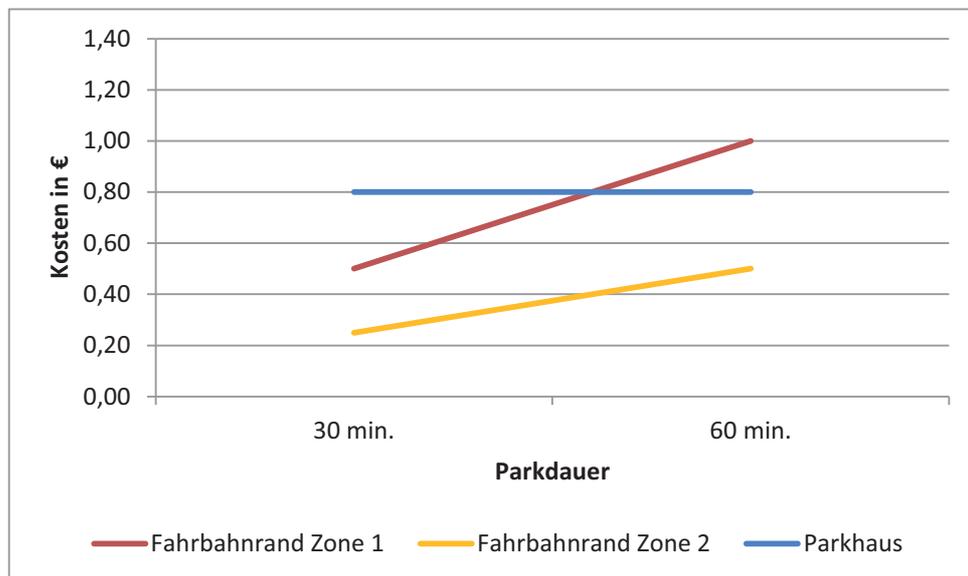


Bild 52: Bestand der Parkgebühren am Straßenrand (Bestand Parkgebührenzonen) und in den Parkhäusern (ohne Kopmanshof)

Die Gebührenanpassung stellt sich wie folgt dar (vgl. Tab. 23): In Zone 1 werden die Parkgebühren für 30 Minuten Parken auf 1,00 € erhöht. Dies entspricht einer Verdopplung der aktuellen Gebühren. In Zone 2 erfolgt ebenfalls eine Verdopplung der Gebühren. Eine halbe Stunde Parken wird zukünftig 0,50 € kosten, eine

Stunde 1,00 €. Da sich die Zone 3 weniger durch besucherstarke Ziele auszeichnet und geprägt ist durch Wohnnutzung, wird diese Zone zukünftig nicht finanziell bewirtschaftet. Es gibt jedoch Ausnahmen, in denen erfahrungsgemäß mit einem höheren Parkdruck zu rechnen ist. Dazu zählen der südliche Abschnitt des Breiten Weges, die Deisterstraße (Abschnitt Lohstraße – Ende Untersuchungsraum), der Mertensplatz sowie die Süntelstraße (Mertensplatz – Ende Untersuchungsraum). In diesen Bereichen der Zone 3 wird zukünftig das Parken auf 60 Minuten beschränkt sein.

	Kosten 30 min.		Kosten 60 min.	
	Bestand	Planung	Bestand	Planung
Zone 1	0,50 €	1,00 €	1,00 €	n.v.
Zone 2	0,25 €	0,50 €	0,50 €	1,00 €
Zone 3	-	n.v.	-	n.v.
Ausnahmen	Bennigsenstraße, Zentralstraße	Breiter Weg, Deisterstraße, Mertensplatz, Süntelstraße 60 min. mit Parkscheibe	Bennigsenstraße, Zentralstraße	Breiter Weg, Deisterstraße, Mertensplatz, Süntelstraße 60 min. mit Parkscheibe

Tab. 23: Veränderung der Parkgebühren

Bild 53 macht deutlich, wie sich die geplante Gebührenanpassung auswirken wird. Bei einer Parkdauer von 30 Minuten ist das Parken in Zone 2 mit 0,50 € am günstigsten. Das Parken im Parkhaus kostet auch bei einer Parkdauer von 30 Minuten 0,80 €, da die Abrechnung bisher immer im Stunden-Intervall erfolgt. In der Altstadt (Zone 1) ist das Parken mit 1,00 € für 30 Minuten am teuersten. Bei einer Parkdauer von einer Stunde und mehr wird das Parkhaus aufgrund der neuen Gebührenstaffelung deutlich attraktiver als das Straßenrandparken. Die Parkgebühren für eine Stunde belaufen sich auf 0,80 € im Parkhaus und sind somit 0,20 € günstiger als am Straßenrand der Zone 2. In Zone 1 ist eine Parkdauer von länger als 30 Minuten zukünftig nicht möglich. Hinzu kommt die Parkdauerbegrenzung in Zone 2 auf eine Stunde.

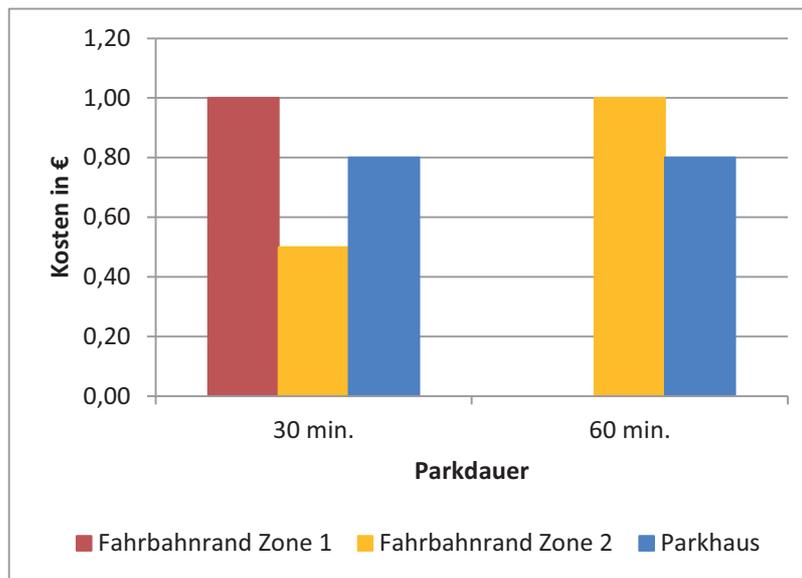


Bild 53: Planung der Parkgebühren am Straßenrand und in den Parkhäusern, Modell bei stündlicher Abrechnung in städtischen Parkhäusern (Kopmanshof: 1,00 €)

Aufgrund der vollständigen Bewirtschaftung aller Stellplätze in den Zonen 1 und 2 wird die Ausweitung von Bewohnerparkbereichen als zwingend erforderlich gesehen. Dieser Aspekt wird in Kap. 6.3 näher beleuchtet.

6.1.3 Bewirtschaftung der Parkplätze

Die Parkplätze in der Stadt Hameln werden, bis auf den Parkplatz Steigerturm, kaum nachgefragt. Dabei ist die hohe Auslastung des Parkplatzes Steigerturm auf die Vermietung eines Großteils der Stellplätze zurückzuführen. Hier gilt es, die Attraktivität der Parkplätze zu steigern. Dies kann zum einen durch die Einbindung in das Parkleitsystem erfolgen, zum anderen durch eine bessere preisliche Transparenz.

Wie in Kap. 2.2.1 dargestellt, sind die Gebühren der jeweiligen Parkplätze aktuell nicht einheitlich gestaltet. Dieses Gebührengefälle und die damit verbundene fehlende Transparenz der Gebühren führt dazu, dass einige Parkplätze besser angenommen werden als andere. Daher sollte das Ziel sein, eine einheitliche Gebührenregelung zu finden und die Parkplätze mit in das Bewirtschaftungskonzept einzubinden. Eine Übersicht über die bestehenden und geplanten Kosten auf den jeweiligen Parkplätzen gibt Tab. 24.

Parkplatz	Bestand Gebühren für 1 Stunde	Planung Gebühren für 1 Stunde
Hermannstraße	0,50 €	0,80 €
Mertensplatz	0,50 €	Zeitliche Bewirtschaftung
Ruthenstraße	2,00 € pro Tag	2,00 € pro Tag
Steigerturm	0,60 €	0,50 €
Wilhelmstraße	1,00 €	0,80 €

Tab. 24: Parkgebühren Parkplätze, Vergleich Bestand und Planung

Die Parkplätze Wilhelmstraße und Hermannstraße befinden sich zukünftig in der Zone 2. Um eine einheitliche Bewirtschaftung der Parkplätze zu erreichen, wird empfohlen, die Gebühren an die der Parkhäuser anzupassen. Laut aktuellem Stand entspricht dies 0,80 € pro Stunde. Damit ist das Parken auf diesen Parkplätzen noch immer günstiger (0,20 €/h) als das Parken am Straßenrand.

Der Parkplatz Steigerturm befindet sich in der neu geplanten Zone 3 und wird weiterhin geprägt durch den hohen Anteil vermieteter Stellplätze sowie durch eine hohe Auslastung. Eine Attraktivitätssteigerung dieses Parkplatzes ist daher nicht zwingend erforderlich. Dennoch sollten die Parkgebühren dem Umfeld (kostenfreies Parken am Straßenrand) angepasst werden. Es wird empfohlen die Gebühr auf 0,50 €/h herabzusetzen.

Der Parkplatz in der Ruthenstraße wurde vorrangig realisiert um dem hohen Parkdruck durch die Hochschule Weserbergland aufzufangen. Diese Funktion sollte er weiterhin übernehmen.

Der Parkplatz Mertensplatz wird zukünftig nicht mehr finanziell, sondern ausschließlich zeitlich bewirtschaftet.

Eine Vereinheitlichung der Überwachungsmöglichkeiten durch eine Beschränkung auf den Parkplätzen Wilhelmstraße und Hermannstraße wird empfohlen.

6.2 Empfehlungen Parkhäuser

Für die Angebote der städtischen Parkhäuser werden hier folgende Empfehlungen ausgesprochen. Die Vorschläge gründen sich im Wesentlichen auf vier Säulen:

1. Gute Erreichbarkeit und verlässliche Information über die aktuellen Stellplatzangebote (vgl. Kap. 6.5.1 Parkleitsystem)
2. Bauliche Attraktivität und Barrierefreiheit (hier sind Mängel erkannt, z. B. im Parkhaus Rathaus und mit entsprechenden finanziellen Mitteln kurz- bis mittelfristig zu beheben)
3. Attraktive Tarife bei ausreichender Wirtschaftlichkeit
4. Faires Bezahlsystem (vgl. Kap. 7.2 Bezahlsysteme)

Aufgrund der vergleichsweise hohen Auslastung der Stellplätze am Straßenrand und dem damit verbundenen Parksuchverkehr und Wildparken sowie den nur mittelmäßig ausgelasteten Parkhäusern wird empfohlen, die Mindestparkdauer in allen städtischen Parkhäusern auf eine halbe Stunde abzusenken. Laut Aussage der Stadtwerke besteht technisch Möglichkeit, die Abrechnung der Parkdauer im Halbstundenrhythmus durchzuführen.

Dies kommt einer Vereinheitlichung und größeren Transparenz der Parkgebühren und somit Attraktivitätssteigerung der Parkhäuser zugute, da diese Möglichkeit am Straßenrand aktuell bereits besteht. Bei einer halbstündigen Abrechnung der Parkgebühren in Parkhäusern wird das Parken im Parkhaus auch bei einer geringen Parkdauer attraktiver als am Straßenrand (vgl. Bild 54). Das bei einer vergleichsweise „starr“ Mindestparkdauer von einer Stunde teilweise noch erkennbare „negative Gebührengefälle“ zwischen Straßenrand- und Parkhausparken wird aufgehoben (vgl. Bild 53 und Erläuterungen in Kap. 6.1.2).

Die nachstehende Einschätzung der finanziellen Wirksamkeit macht dies deutlich: Unter der Annahme einer halbstündlichen Abrechnung, ansonsten aber unveränderten Parkhaustarifen¹⁶ gilt:

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

¹⁶ Derzeit Kopmanshof 50 Ct/30 Min., Stadtgalerie und übrige 40 Ct/30 Min.

In Kombination mit der dargestellten Erhöhung der Parkgebühren am Straßenrand ist diese Maßnahme somit ein weiterer, möglicherweise entscheidender Faktor zur besseren Auslastung und Wirtschaftlichkeit der Parkhäuser.

Eine Wirtschaftlichkeitsabschätzung zum Betrieb der Parkhäuser muss zeigen, wie sich die genannten Maßnahmen der Parkraumkonzeption 2011 genau auswirken. Evaluationen zur Entwicklung der Kenngrößen der Nachfrage-, Einnahmen- und Kostensituation müssen dafür zu gegebener Zeit durchgeführt werden.

Schließlich wird empfohlen, im Bereich der Bewirtschaftung der städtischen Parkhäuser mit der Kaufmannschaft und anderen Akteuren, deren Kunden diese Parkhäuser benutzen, eine teilweise Parkgebührenrückerstattung, ähnlich wie bei der Stadtgalerie, einzurichten.

Diese Vorschläge werden ausdrücklich unter dem Vorbehalt einer intensiven Diskussion und Prüfung, einschließlich der Fragen zur Wirtschaftlichkeit gemacht. Die nachfolgenden Entscheidungen sind ggf. politischer Natur und bedürfen der Abwägung nach übergreifenden Gesichtspunkten (vgl. Kap. 8).

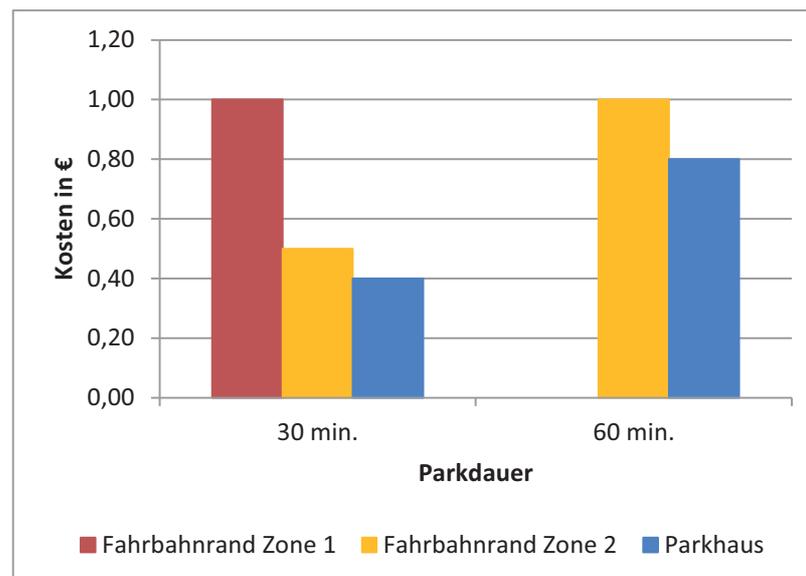


Bild 54: Planung der Parkgebühren am Straßenrand und in den Parkhäusern, Modell bei halbstündlicher Abrechnung (Kopmanshof: 0,5 € bzw. 1 €)

6.3 Empfehlungen Bewohnerparken

Wie bereits in Kap. 5.2 erläutert, haben Anwohner zwar keinen gesetzlichen Anspruch auf wohnungsnahen öffentlichen Parkraum. Gleichwohl werden die nach den gültigen straßenverkehrsrechtlichen Regeln zulässigen Bewohnerparkbereiche ausgewiesen (vgl. Plan 19), um die Ziele der Parkraumkonzeption vollständig umzusetzen und eine verträgliche, städtebauliche Entwicklung zu fördern.

Entsprechend den Erfahrungen anderer Städte empfiehlt sich die Ausgabe von 1,5 Bewohnerparkausweisen pro Stellplatz. Es besteht die Möglichkeit, ansässigen Gewerbetreibenden einen Ausweis zu geben, sofern sie ihr Gewerbe in einem Gebäude betreiben, das sich in einer Bewohnerparkzone befindet. Nach Parkraumbewirtschaftungszonen sollte im Einzelnen wie folgt verfahren werden.

Zone 2

In Zone 2 werden sämtliche Straßen als Bewohnerparkbereiche ausgewiesen. Trotz der geplanten vollständigen finanziellen Bewirtschaftung haben die Anwohner auch weiterhin die Möglichkeit, ihr Fahrzeug im Straßenraum abzustellen, sofern sie über keinen Stellplatz auf ihrem Grundstück verfügen. Das bestehende Mischprinzip bleibt als Bewohnerparkbereich in Kombination mit finanzieller Bewirtschaftung bestehen. Einzige Ausnahmen sind die Erichstraße und die Stellplätze am nördlichen Straßenrand der Deisterallee, da diese kaum Bedeutung für Anwohner haben. Die Domeierstraße wird hingegen vollständig bis zur Fischbecker Straße als Bewohnerparkzone ausgewiesen. Dies trägt dazu bei, dass weniger Angestellte und Gäste des Krankenhauses auf diesen Stellplätzen parken.

Für eine schlüssige und nachfrageorientierte Ausweisung von Bewohnerparkplätzen ist eine Befragung der Betroffenen und deren Einbeziehung in die weitere Planung zwingend erforderlich. Dabei ist die Abfrage der Parksituation, des Bedarfs und der Anzahl der privaten Stellplätze auf dem Grundstück sowie die Zahl der verfügbaren Pkw im Haushalt zu ermitteln.

Zone 3

Für die Ausweisung von weiteren Bewohnerparkplätzen in Zone 3 werden die Kriterien der nächtlichen Auslastung sowie der Entfernung Wohnung/Stellplatz zugrundegelegt (vgl. Tab. 25). In Zone 3 erfolgt das Bewohnerparken ebenfalls nach dem Mischprinzip. Die bestehende Mischung mit der zeitlichen Bewirtschaftung entspricht dem hier vorgelegten Bewirtschaftungskonzept. Als zeitliche Begrenzung wird, ähnlich wie in den Ausnahmefällen der Zone 3, eine Stunde angesetzt.

Die Tab. 25 zeigt, dass in fast allen nachts stärker ausgelasteten Straßen im Umkreis von weniger als 250 m noch ausreichend freie Stellplätze verfügbar sind. Eine Ausnahme bilden lediglich der südliche Abschnitt der Sertürner Straße sowie der südliche Abschnitt der Wittekindstraße. Da sich im unmittelbaren Umfeld der Sertürner Straße noch ausreichend Stellplätze mit einer Auslastung zwischen 61-80 % befinden, wird für diesen Bereich kein Handlungsbedarf gesehen. Auch im Bereich

der Wittekindstraße befinden sich noch freie Stellplätze mit einer Auslastung von 61-80 %. Gleichwohl wird hier Handlungsbedarf für den nördlichen Bereich gesehen, da die Stellplätze am Knotenpunkt der Kaiserstraße bisher nicht ausreichend genutzt werden. Die Ausweisung als Bewohnerparkbereich wird für den Abschnitt zwischen Kaiserstraße und Königstraße empfohlen.

Straßenzug bzw. -abschnitt mit nächtlicher Auslastung > 80%	Auslastung nachts (wenn über 80%)	Fußläufig andere Stellplätze verfügbar - unbewirtschaftet, max. 60% ausgelastet - (max. in m)
Adolfstraße	91-100	230
Bismarckstraße	91-100	240
Breiter Weg	91- >100	200
Carl-Zuckermeyer-Straße	91-100	100
Flößergang	91-100	200
Friedrichstraße	81-90	75
Gaußstraße	91-100	75
Gröninger Straße	81->100	90
Heinrichstraße	81-100	80
Hugenottenstraße	91-100	150
Invalidenstraße	81- > 100	100
Königstraße	81-100	230
Lachsgrund Süd	91-100	130
Lohstraße	81-90	130
Luisenhof	81- > 100	150
Luisenstraße	81-90	150
Prinzenstraße	91-100	250
Schifferweg	91-100	180
Sertürnerstraße	81->100	300
Waterloostraße	>100	100
Weberstraße	91- >100	100
Wengerstraße	91- >100	75
Wettorstraße	91-100	150
Wilhelmsplatz	91-100	120
Wilhelmstraße	91-100	150
Wittekindstraße	81-100	400
Durchschnittliche Entfernung		160

Tab. 25: Bereiche mit hoher nächtlicher Auslastung (> 80 %) und jeweilige Entfernung zum nächsten unbewirtschafteten Parkplatz (Auslastung max. 60 %)

Ergänzend wird angeraten, die bisher noch nicht als Bewohnerparkplätze ausgewiesenen Stellplätze entlang des südlichen Straßenrandes der Königstraße einheitlich als Bewohnerparkplätze auszuweisen. Ebenfalls soll die Südstraße vollständig als Bewohnerparkbereich beschildert werden. Diese Maßnahme soll Anwohnern ausreichend Stellplätze gegenüber Pendlern sichern, die ihr Fahrzeug dort parken.

Falls sich nach Einrichtung der Bewohnerparkzonen in Zone 2 eine Verdrängung des ruhenden Verkehrs in Zone 3 ergibt, ist zu prüfen, ob im Randbereich der Zone 3 zur Zone 2 weitere Bewohnerparkplätze ausgewiesen werden müssen.

Bei der Einteilung der Bewohnerparkbereiche muss darauf geachtet werden, dass die Zonen ausreichend klein gestaltet werden. Dies soll verhindern, dass Bewohner innerhalb einer Parkzone Wege mit dem Pkw zurücklegen und dort ebenfalls mit dem Parkausweis parken können. Eine Variante für eine mögliche Einteilung der Bewohnerparkbereiche ist Plan 19 zu entnehmen.

6.4 Empfehlungen für ausgewählte Bereiche

Sana-Klinikum

Im Straßenraum der Invaliden- und Domeierstraße besteht erheblicher Handlungsbedarf. Im südlichen Bereich der Domeierstraße existieren zeitlich bewirtschaftete Stellplätze (vgl. Bild 55; orange Signatur) neben unbewirtschafteten Stellplätzen (grüne Signatur). Diese Stellplätze werden aufgrund des hohen Parkdrucks auch durch Mitarbeiter des Klinikums und der Stadtgalerie genutzt. Folglich ist dieser Bereich v. a. nachmittags (vgl. Bild 56) besonders ausgelastet. Ein Zusammenhang zwischen Bewirtschaftung und Auslastung der Stellplätze ist deutlich erkennbar.

Die Erhöhung der Gebühren für das Straßenrandparken wird das Parken in den Parkhäusern für die Nutzer attraktiver machen. Hier gilt es v. a. die Bedeutung des Rondell-Parkhauses zu steigern, da dort noch Kapazitätsreserven vorhanden sind und die Entfernungen, sowohl in die Altstadt als auch zum Krankenhaus, als fußläufig noch akzeptabel einzuschätzen sind. Eine deutliche Verlagerung vom Straßenrand in das Parkhaus wird angestrebt. Gleichzeitig wird in der Domeierstraße vollständig Bewohnerparken ausgewiesen. Dies erschwert es gebietsfremdem Verkehr zunehmend, einen Parkplatz in diesem Straßenzug zu bekommen.

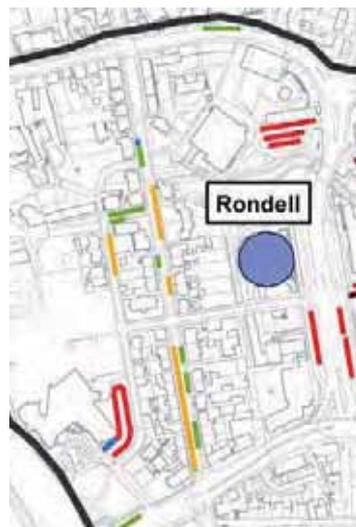


Bild 55: Bestand Bewirtschaftung
Bereich Sana-Klinikum

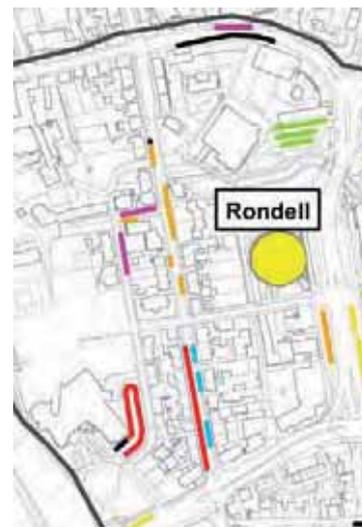


Bild 56: Auslastung 15 Uhr
Bereich Sana-Klinikum

Eine weitere Maßnahme in diesem Bereich ist die Reduzierung der Stellplätze in der Invalidenstraße. Aufgrund des engen Straßenraums und der vorhandenen Stellplätze wird der verfügbare Straßenraum eingengt (vgl. Bild 57). Der Aktionsradi-

us von Rettungsfahrzeugen wird dadurch eingeschränkt. Es wird empfohlen, auf die 16 Parkplätze im Zuge der nördlichen Invalidenstraße zu verzichten (vgl. Bild 58). Basierend auf den Erhebungsergebnissen und der geplanten Ausweisung der Domeierstraße als Bewohnerparkbereich, bleiben den Anwohnern der Invalidenstraße ausreichend Möglichkeiten ihr Fahrzeug abzustellen.

Durch diese Maßnahme soll einerseits der südliche Bereich der Domeierstraße entlastet und andererseits das Parkhaus Rondell besser ausgelastet werden.



Bild 57: Invalidenstraße (BR Norden)

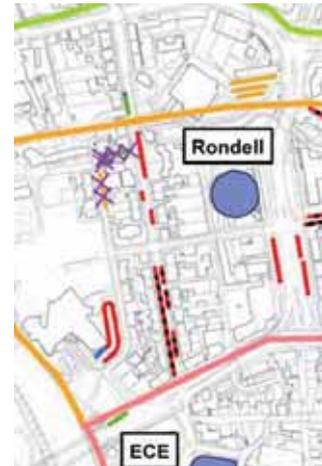


Bild 58: Planung Bewirtschaftung Bereich Sana-Klinikum

Baustraße

Derzeit ist die Bewirtschaftung in der Baustraße mit sehr wertvollen, zielnahen Stellplätzen uneinheitlich. Neben zeitlich bewirtschafteten existieren finanziell bewirtschaftete Stellplätze. Zukünftig werden die Stellplätze der Baustraße einheitlich bewirtschaftet. Die geplante maximale Parkdauer von 30 Minuten trägt einerseits dazu bei, dass dieser Straßenzug weniger in Anspruch genommen wird, um in der Stadt einzukaufen, da diese Zeit in der Regel nicht ausreicht, um mehr als kurze Erledigungen zu tätigen. Ziel ist es, für die Nutzer die umliegenden Parkhäuser attraktiver zu machen, die über Kapazitätsreserven verfügen. Andererseits kann die 30 Minuten-Regelung zur Folge haben, dass sich der Parksuchverkehr verstärkt. Die von der Stadt Hameln im Integrierten Städtischen Entwicklungs- und Wachstumskonzept (ISEK) aus dem Jahr 2007 geplanten Maßnahmen für die Umgestaltung der Baustraße sind dringend zu empfehlen, um die Umfeldqualität zu steigern. Eine Reduzierung der hoch attraktiven Stellplätze in der Baustraße ist dort jedoch nicht vorgesehen.

Kopmanshof

Im gleichermaßen sensiblen Altstadtbereich der Straße Kopmanshof herrscht aufgrund der hohen Zieldichte und der Nähe zur Altstadt besonderer Parkdruck. Die vorhandenen Parkplätze am Straßenrand reichen nicht aus, um der Nachfrage ge-

recht zu werden. Dies hat einen erhöhten Parksuchverkehr zur Folge. Dieser zielt vor allem auf vermeintliche Stellplätze im westlichen Seitenraum ab, die sich in der Halteverbotszone ab Höhe Kleine Straße befinden (vgl. Bild 59; Bild 60). Zudem ist es für die Nutzer, bedingt durch die Vielzahl von Verbotsschildern, z. T. schwer nachvollziehbar, in welchen Bereichen geparkt werden darf.



Bild 59: Kopmanshof (BR Westen)



Bild 60: Kopmanshof (BR Norden)

Um den Parksuchverkehr und das wilde Parken einzudämmen, wird die Ausweisung eines Halteverbotes ab Beginn der Straße Kopmanshof empfohlen. Im Zuge dieser Maßnahme wird das Parken im Straßenzug Kopmanshof vollständig untersagt und verstärkt kontrolliert. Dadurch entfallen 14 legale Stellplätze. Um den Radverkehr zu stärken, wird die Installation von Fahrradbügeln empfohlen. Optional kann die Ausweisung der Straße als Fahrradstraße im Zweirichtungsverkehr erfolgen, mit einer Verlängerung über die Bungelosenstraße und Heiliggeiststraße bis zum Wall.

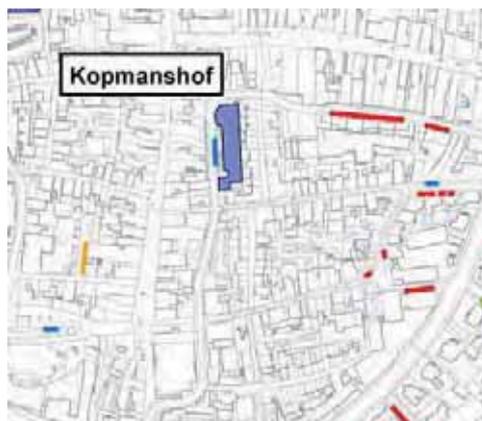


Bild 61: Bestand Bewirtschaftung Kopmanshof

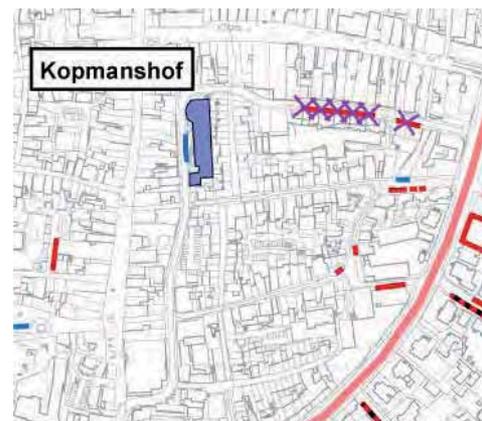


Bild 62: Planung Bewirtschaftung Kopmanshof

Die Vorteile dieser Maßnahme sind:

- die einheitliche und nachvollziehbar darstellbare Parkregelung im gesamten Straßenzug,
- die Eindämmung von Parksuchverkehr,
- die Attraktivitätssteigerung der Fahrradnutzung im Kopmanshof durch zentrale Abstellmöglichkeiten und die Einbindung in das innerstädtische Radverkehrsnetz.

Bahnhofstraße

Die Vielzahl der angesiedelten Geschäfte führt naturgemäß dazu, dass in der Bahnhofstraße regelmäßig hoher Parkdruck herrscht. Die Parkdauer beträgt überwiegend bis zu einer Stunde („Minutenparken“ per Definition). Dieser Standort ist als wichtiger Einzelhandelsstandort außerhalb der Altstadt mit Kundenstellplätzen im öffentlichen Straßenraum durch Maßnahmen im ruhenden Verkehr soweit möglich zu unterstützen. Diesem Ziel dient das Parkraumbewirtschaftungskonzept, das die Bahnhofstraße in die Parkraumbewirtschaftungszone 2 mit einer max. Parkdauer von einer Stunde und einer Parkgebühr von 1,00 €/h (bisher 50 Ct/h) einstuft. Im Unterschied zu den altstadtnäheren Standorten steht als Alternative kein Parkhaus zur Verfügung (Parkhaus Bahnhof für Bahnkunden), zumal für kurze Parkdauern.

Deshalb macht die „Brötchentaste“ in der Bahnhofstraße Sinn. Die Beibehaltung kann hinterfragt werden, denn sie führt jährlich zu Verlusten der Parkeinnahmen „von bis zu 7.000 €“¹⁷. Gleichwohl gehört diese Maßnahme zum möglichen und sinnvollen Standardinstrumentarium. Deren Beibehaltung bedarf somit einer politischen Entscheidung, die möglichst auf Basis einer örtlichen Nacherhebung mit verdichteten Erhebungs- bzw. Beobachtungszeiten erfolgen sollte.

Klütviertel

Im untersuchten Bereich des Klütviertels, das als einheitliches Wohngebiet charakterisiert werden kann, sollte das unbewirtschaftete Dauerparken als Bewirtschaftungsform weiterhin vorherrschen, da hoher Parkdruck seitens der Anwohner besteht. Eine zeitliche Bewirtschaftung im südlichen Abschnitt des Breiten Wegs ist aufgrund von Einzelhandels- bzw. Dienstleistungszielen sinnvoll. Daher sollen die Stellplätze am östlichen Straßenrand, zwischen Adolfstraße und Auffahrt Pyramonter Straße, vollständig zeitlich bewirtschaftet werden. Die übrigen aktuell bewirtschafteten Stellplätze werden in Dauerparkplätze umgewidmet (vgl. Bild 63; Bild 64).

¹⁷ Information der Stadt Hameln



Bild 63: Bestand Bewirtschaftung Klütviertel, südl. Bereich



Bild 64: Planung Bewirtschaftung Klütviertel, südl. Bereich

Sollte es im Zuge der Umsetzung des Parkraumkonzepts zu einer Verlagerung des ruhenden Verkehrs von der Altstadt bzw. dem inneren Altstadtring hin zum Klütviertel kommen, ist zu prüfen (ggf. in einer Testphase), ob die dortigen Stellplätze durch Bewohnerparkzonen gestärkt werden müssen und in die Parkraumbewirtschaftungszone 2 einzubeziehen sind.

6.5 Empfehlungen flankierender Maßnahmen

6.5.1 Parkleitsystem

Parkleitsysteme tragen dazu bei, den Verkehr in großen Städten zu bewältigen und Staus in und um Parkieranlagen zu vermeiden. Gleichzeitig wird durch Parkleitsysteme der Parksuchverkehr reduziert. Es wird unterschieden in statische und dynamische Parkleitsysteme. Bei statischen Systemen handelt es sich um Hinweistafeln, die die Standorte der Parkmöglichkeiten aufzeigen. Bei dynamischen Anzeigen werden zusätzlich Informationen über die Belegung des Parkhauses bzw. Parkplatzes übermittelt. Dies kann in einfacher Form als Anzeige „frei“, „besetzt“ oder „geschlossen“ erfolgen, in einer erweiterten Version durch die Anzeige der verfügbaren freien Stellplätze.

Seit 1998/ 1999 verfügt die Stadt Hameln über ein Parkleitsystem für ausgewählte Parkhäuser. Im Außenbereich informieren statische Wegweiser über die Standorte der Parkieranlagen, sie dienen der zielorientierten Verteilung der Verkehrsteilnehmer auf das Stadtgebiet. Im Innenstadtbereich befinden sich an wichtigen Entscheidungspunkten teil-dynamische Wegweiser der einfachen Art. Der die Altstadt vollständig umschließende Wallring erleichtert zusätzlich die Orientierung der Besucher.

In das teil-dynamische¹⁸ System integriert sind die Parkhäuser Rondell am Krankenhaus, Rathaus und die Rattenfängerhalle. Nicht bzw. nicht vollständig in das Parkleitsystem aufgenommen sind die Standorte Steigerturm, Kopmanshof, Stadtgalerie und das Parkhaus am Bahnhof. Diese werden nur statisch ausgewiesen.

Das Parkleitsystem der Stadt Hameln soll aktualisiert werden¹⁹. Ziel ist die Realisierung eines dynamischen und multifunktionalen Parkleitsystems, welches auch bei Sonderveranstaltungen genutzt werden kann. Das Konzept des zukünftigen Parkleitsystems beinhaltet die Einbindung aller Parkieranlagen. Die einzige Ausnahme stellt das Parkhaus Kopmanshof dar, welches aufgrund der zentralen Lage und der überdurchschnittlich hohen Belegung (vorrangig durch Ortskundige) nicht ausgewiesen werden soll.

Im Zuge der Aktualisierung des Parkleitsystems sollen an den äußeren Entscheidungspunkten (Kuhlmannstraße/ Guter Ort, B 1/ Tunnelstraße und Karlstraße/ Kreuzstraße) Standorte zusammengefasst werden. Dies gilt z. B. für die Parkhäuser Rondell am Krankenhaus, Stadtgalerie und Rathausplatz, diese sollen zum Parkbereich „Altstadt“ zusammengefasst werden. An den inneren Entscheidungspunkten (Erichstraße/ Thiewall, Deisterallee/ Ostertorwall, Mühlenstraße/ Ostertorwall und Pyrmonter Straße/ Klütstraße) erfolgt die Aufteilung der Verkehre auf die jeweiligen Parkhäuser. An diesen Standorten werden dynamische Wegweiser angebracht, die die Zahl der noch verfügbaren Stellplätze anzeigen.

Zusätzlich zur geplanten Erweiterung des Parkleitsystems sollen drei frei programmierbare Informationstafeln realisiert werden. Diese sollen beispielsweise bei Sonderveranstaltungen in das Parkleitsystem integriert werden, um Besucher gezielt in das zugehörige Parkhaus zu leiten und ggf. Ausweichmöglichkeiten anzuzeigen.

Das vorliegende, im Erläuterungsbericht des Planungsbüros als „Grobkonzept“ bezeichnete, weiter entwickelte Parkleitsystem Hameln weist generell in die richtige Richtung. Vor allem ist es in der Lage, die im Parkraumkonzept 2011 angestrebte stärkere Auslastung der Parkhäuser zu unterstützen.

¹⁸ Anzeige aktuell: „frei“ oder „belegt“

¹⁹ TransVer: Erläuterungsbericht GVFG-Antrag Parkleitsystem Hameln, 2009

6.5.2 Parkraummanagement und Öffentlichkeitsarbeit

Parkraummanagement

Parkraummanagement umfasst die Steuerung der öffentlichen Parkstände auf Straßen und Plätzen mit den Instrumenten der kommunalen Parkraumbewirtschaftung sowie die Steuerung privater Stellplätze mit den Instrumenten des Bauordnungsrechtes (vgl. Huber-Erler 2010).

Parkraummanagement ist nach derzeitiger Auffassung einer der wichtigsten und effizientesten Bausteine kommunaler Verkehrsplanung: Durch die Steuerung des Parkraumangebotes im Hinblick auf Menge, Zugänglichkeit und Kosten können das Parkverhalten selbst, der Parksuchverkehr, aber auch Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden. Gegenüber Beschränkungen des Fahrweges, die meist mehrere Nutzergruppen gleich treffen, kann Parkraummanagement gezielt auf bestimmte Nutzergruppen abgestimmt eingesetzt werden (vgl. Huber-Erler 2010).

Parkraummanagement umfasst alle Anlagen des ruhenden Verkehrs:

- alle öffentlichen, als Straßenverkehrsflächen gewidmeten Parkstände auf Straßen und Plätzen,
- alle nicht gewidmeten, aber öffentlich zugängliche Parkieranlagen,
- alle nicht öffentlich zugänglichen privaten Stellplätze.

Auf diese Flächen und Anlagen kann und sollte die Kommune in unterschiedlicher Weise Einfluss nehmen: Durch das Ordnungsrecht (z. B. StVO), als unmittelbare oder mittelbare Betreiberin (z. B. Stadtwerken), durch das Recht auf kommunale Selbstverwaltung (Satzungsrecht) mit Einflussnahme über das Baurecht und durch Kommunalpolitik und Öffentlichkeitsarbeit.

Zusammenfassend kann für die Stadt Hameln empfohlen werden:

- Parkraummanagement sollte möglichst fest und umfassend zugeordnet sein (Institution, Person).
- Parkraummanagement sollte eng mit allen betroffenen verwaltungsinternen Stellen (Ordnungsbehörde, Stadt- und Verkehrsplanung, Wirtschaftsförderung) und mit Nutzern (Anwohner, Besucher, Wirtschaft) kommunizieren.
- Wichtige Aufgaben Bereiche sind:
 - Beschwerdemanagement,
 - Beobachten der Nachfrage und möglicher Nutzungskonflikte,
 - Erheben, Fortführen und Pflege von Parkraumdaten, turnusmäßig und zu besonderen Anlässen,
 - Ggf. Koordination einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe Parkraummanagement.

Hier zeigt sich, dass eine übergreifende Zusammenarbeit in Form einer ständigen „Arbeitsgruppe Parken“ oder alternativ die Zuordnung zu einer Stabsstelle mit Querschnittsaufgaben zweckmäßig sein kann. Wichtig ist es, trennende Strukturen zu überwinden und Synergien, auch zwischen verschiedenen Dienststellen, zu realisieren bzw. zu nutzen. Die Parkraumbewirtschaftung hat dafür einen genügend hohen Stellenwert in der Kommune.

Parkraumüberwachung

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

Öffentlichkeitsarbeit

Drei Beispiele zeigen Möglichkeiten auf, das Parkraummanagement möglichst übergreifend und als Teilsystem des Gesamtverkehrs und öffentlichkeitswirksam darzustellen:

- Die Stadtwerke Hameln GmbH bieten auf ihrem Internetauftritt im wesentlichen Mobilitätsinformationen zu dem Bereich Parken in Parkhäusern (vgl. Bild 65).



Bild 65: Internetpräsenz der Stadt Hameln für den Bereich Parken (www.hameln.de)

- Die Stadt Detmold im benachbarten Ostwestfalen-Lippe hat, in diesem Fall im Synergie mit dem städtischen ÖPNV (Stadtverkehr Detmold), alle Dienstleistungen des Parkraummanagement in der Stadtverkehr Detmold (SVD) GmbH gebündelt (vgl. Bild 66).



Bild 66: Internetpräsenz der Stadt Detmold für den Bereich Parken (www.detmold.de)

- Die Stadt Tübingen offeriert sämtliche Fragestellungen im Zusammenhang mit einer „Stadt der kurzen Wege“, einschließlich „Parken in Tübingen“, übersichtlich auf einer Website (vgl. Bild 67).



Bild 67: Internetpräsenz der Stadt Tübingen für den Bereich Parken (www.tuebingen.de)

Kommunale Öffentlichkeitsarbeit im Bereich „Parkraumkonzeption“ bzw. „Parkraumbewirtschaftung“ soll vorrangig, genauso wie in anderen verkehrlichen Handlungsfeldern, für jedermann verständliche Verkehrsinformationen anschaulich aufbereitet und jederzeit verfügbar darstellen. Dafür bieten sich Printmedien (z. B. Themenflyer, Kommunalleitungen/ Amtsblätter) neben dem Internet an.

Ein besonderer Nutzen liegt dann vor, wenn die durch Öffentlichkeitsarbeit der Systemgedanke der städtischen Verkehrsangebote („Mobilitätsketten“) sichtbar gemacht wird: Fußwege, Fahrradstraßen, Buslinien und Car-Sharing-Angebote können beliebig kombiniert werden und damit die Wahlfreiheit der Verkehrsmittel wesentlich verbessern im Vergleich zur überwiegenden Nutzung des Privat-Pkw.

Die übergreifende kommunale Bedeutung des Themas Verkehr legt nahe, die verantwortlichen Stellen mit entsprechendem Personal für kommunale Öffentlichkeitsarbeit auszustatten.

6.5.3 Parkraumbeschilderung

Aktuell ist die Parkraumbeschilderung in einigen Straßenzügen für den Nutzer nicht leicht nachvollziehbar. Halteverbotszonen befinden sich neben Bereichen mit Parkverbot und Ladezonen (Bsp. Kopmanshof). In anderen Straßenzügen wechselt die Beschilderung innerhalb von kurzen Streckenabschnitten. Hinzu kommen abweichende Regelungen was die Parkzeiten betreffen. Die Parkregelungen werden somit für den Nutzer an verschiedenen Standorten undurchsichtig und schwer nachvollziehbar.



Bild 68: Beschilderung Kopmanshof



Bild 69: Beschilderung Bürenstraße

Um die Parkregelungen für den Nutzer zusätzlich nachvollziehbarer zu gestalten, ist es notwendig die Beschilderung im Stadtgebiet zu überprüfen.

Darüber hinaus ist es sinnvoll, alle „eingeschränkten Halteverbote“ im Untersuchungsraum einer aktuellen Überprüfung zu unterziehen, da diese Beschilderung erfahrungsgemäß häufig eine „Einladung zum Falschparken“ darstellt. Die Maßnahme kann zu einer in sich schlüssigeren und damit nachvollziehbareren Ausweisung von Halteverböten und einer schrittweisen „Entschilderung“ beitragen.

7 Bezahlsysteme

7.1 Handy-Parken

7.1.1 Voraussetzungen und Anwendungsstand

Durch den Erlass des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 28.01.2005 sind alternative Systeme zur bargeldlosen Erhebung der Parkgebühren, u. a. das so genannte „Handy-Parken“ auch in Deutschland befristet zugelassen worden. Seit dem 01.01.2008 ist der Einsatz dieser alternativen Systeme zur bargeldlosen Erhebung der Parkgebühren in die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgenommen worden.

Handy-Parken bietet die Möglichkeit, per Mobiltelefon die Parkgebühr bargeldlos zu entrichten, ohne dass man einen Parkscheinautomaten verwenden muss. Um Handy-Parken zu ermöglichen, muss die jeweilige Kommune einen Betreiber beauftragen, die notwendige Infrastruktur bereitzustellen. Dabei muss die Kommune zwischen verschiedenen Systemen unterscheiden. Der Parkraumnutzer schließt einen Vertrag mit dem Betreiber „vor Ort“, der daraufhin die Parkgebühren mit dem Kunden abrechnet und an die Kommune abführt. Die Kommune kann im Rahmen ihrer Überwachungen über ein Kontrollgerät eine Liste der angemeldeten Handyparker abfragen, wodurch diese dann von dem „Schwarzparker“ unterschieden werden können.

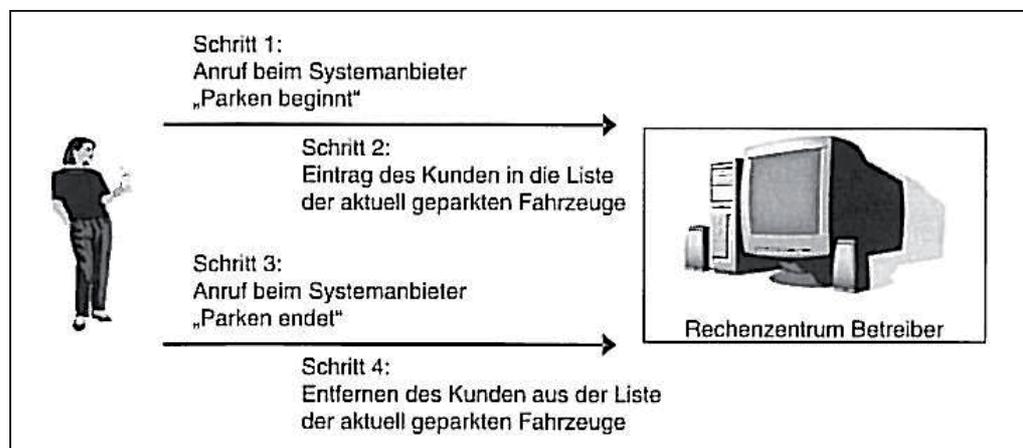


Bild 70: Vorgänge beim Handy-Parken (vgl. FGSV 2007²⁰)

In Deutschland ist mittlerweile in mehr als 100 Städten das bargeldlose Parken möglich (Stand: Dezember 2009²¹/2011 (eigene Ergänzungen)). Dabei gibt es Städte (etwa ein Drittel), die sich für ein System mit Registrierung und Städte (etwa zwei Drittel), die sich für ein System ohne Registrierung entschieden haben. Dieser Unterschied ist von den Nutzern zu beachten. Im Folgenden werden beide Systeme vorgestellt.

²⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zum Einsatz bargeldloser Zahlungsmittel beim Parken, Köln 2007

²¹ www.bitkom.org/61805_61801.aspx

7.1.2 Handy-Parksysteme mit Registrierung

Systeme mit Registrierungen erfordern vor dem allerersten Parkvorgang mit dem Handy, dass der Nutzer sich beim Betreiber registriert haben muss (z. B. über das Internet). Nach einer einmaligen Registrierung meldet der Parkende seinen Parkvorgang mit einem Telefonanruf seines Mobiltelefons bei "seinem" Systemanbieter an und wieder ab. Die entstehenden Parkgebühren werden i. d. R. monatlich in Rechnung gestellt. Derzeit bieten verschiedene zertifizierte Unternehmen das Handy-Parken an (vgl. www.mobil-parken.de). Dies sind z. B.

- Mobilzahlen Deutschland GmbH
- PIN Produktinnovative Marketing-GmbH
- EasyPark GmbH
- Parkmobile Deutschland GmbH
- MobydoM GmbH
- Callpark GmbH
- mobile-city GmbH (mit und ohne Registrierung in Abhängigkeit von der Stadt möglich)
- Parkfoxx
- Simty GmbH

www.mobil-parken.de ist eine anbieter- und städteübergreifende Informationsplattform für Nutzer von Handy-Parken. Sie gibt Auskunft darüber,

- wo Handy-Parken (Städte in Deutschland),
- wie Handy-Parken (Arbeitsschritte für Nutzer) und
- mit wem Handy-Parken (Anbieter mit Registrierungen) möglich ist.

Dabei ist zu beachten, dass nicht jeder Betreiber in jeder Stadt aktiv ist. Information zu den einzelnen Betreibern in den Städten und deren Tarifübersicht zum Kostenvergleich findet man z. B. unter www.mobil-parken.de.

Vorteile von derartigen Bezahlssystemen für den Parkenden sind in erster Linie

- der entfallene Weg zum Automaten, um einen Parkschein zu kaufen, und wieder zum Auto zurück, um den Parkschein reinzulegen,
- dass man kein abgezähltes Kleingeld vorrätig haben muss,
- dass sich der Parkende (je nach System) nicht bereits zu Parkbeginn auf die Parkzeit festlegen muss,
- die minutengerechte Abrechnung.

Nachteile sind

- die Anmeldung beim Betreiber und damit
- die Bekanntgabe persönlicher Daten.

Solche Handy-Parksysteme befinden sich in Deutschland u. a. in (vgl. Tab. 26):

Stadt	Bundesland	Einwohner	System mit Registrierung, Betreiber
Aichach	Bayern	20.885	www.mobilzahlen.de
Augsburg	Bayern	263.000	www.mobilzahlen.de
Bad Homburg vor der Höhe	Hessen	52.000	www.mobil-parken.de ²²
Bad Münstereifel	Nordrhein-W.	18.737	www.mobil-parken.de
Berlin	Brandenburg	3.400.000	www.mobil-parken.de
Bingen	Rheinland-Pfalz	24.134	www.mobil-parken.de
Butzbach	Hessen	24.967	www.simty.com
Celle	Niedersachsen	70.000	www.mobilzahlen.de
Darmstadt – Registrierung kann im Straßenraum erfolgen	Hessen	143.332	www.mobilecity.de www.parken-per-handy.de www.schlauerparken.de
Detmold	Nordrhein-W.	73.003	www.mobil-parken.de
Duisburg	Nordrhein-W.	491.931	www.easypark.de
Flensburg	Schleswig-H.	88.511	www.easypark.de
Friedberg	Bayern	29.054	www.mobilzahlen.de
Günzburg – Registrierung kann im Straßenraum erfolgen	Bayern	19.556	www.mobilecity.de www.parken-per-handy.de
Hamburg	Hamburg	1.786.278	www.mobil-parken.de
Hanau	Hessen	88.358	www.mobil-parken.de
Hannover	Niedersachsen	520.966	www.easypark.de
Heidenheim	Baden-Württ.	48.503	www.mobil-parken.de
Hennef	Nordrhein-W.	45.875	www.park-o-pin.de
Köln	Nordrhein-W.	1.000.660	www.mobil-parken.de www.parken-per-handy.de
Leichlingen	Nordrhein-W.	27.476	www.park-o-pin.de
Lemgo	Nordrhein-W.	41.619	www.parkfoxx.de
Leverkusen	Nordrhein-W.	160.593	www.park-o-pin.de www.easypark.de
Lippstadt	Nordrhein-W.	66.948	www.park-o-pin.de
Lübeck	Schleswig-H.	209.890	www.mobil-parken.de
Lutherstadt Eisleben	Sachsen-Anhalt	25.703	www.park-o-pin.de
Mainz	Rheinland-Pfalz	197.778	www.mobil-parken.de
Mönchengladbach	Nordrhein-W.	258.251	www.mobil-parken.de
Naumburg an der Saale	Sachsen-Anhalt	34.454	www.mobilecity.de
Neustadt an der Weinstraße	Rheinland-Pfalz	53.525	www.mobil-parken.de

²² www.mobil-parken.de gibt in einer Tabelle an, dass alle unter www.mobil-parken.de aufgelisteten Unternehmen in der jeweiligen Stadt anbieten.

Stadt	Bundesland	Einwohner	System mit Registrierung, Betreiber
Osnabrück – Registrierung kann im Straßenraum erfolgen	Niedersachsen	163.514	www.mobilecity.de www.parken-per-handy.de
Paderborn	Nordrhein-W.	145.320	www.easypark.de
Remscheid	Nordrhein-W.	111.422	www.easypark.de
Saarbrücken – Registrierung kann im Straßenraum erfolgen	Saarland	175.810	www.mobilecity.de www.parken-per-handy.de
Wiesbaden – Registrierung kann im Straßenraum erfolgen	Hessen	277.493	www.mobilecity.de www.parken-per-handy.de www.schlauerparken.de
Wolfsburg	Niedersachsen	121.109	www.mobydom.de

Tab. 26: Städte mit Handy-Parksystemen mit Registrierung nach Bundesland, Einwohneranzahl und Parksystem (Daten: eigene Recherche)



Bild 71: Handy-Parken in Darmstadt, Bismarckstraße



Bild 72: Handy-Parken in Darmstadt, Bismarckstraße



Bild 73: Handy-Parken in Mainz (<http://www.mainz.de/WGAPublisher/online/html/default/hthn-7qqnw.de.html>)



Bild 74: Handy-Parken in Saarbrücken (<http://de.wikipedia.org/wiki/Handyparken>)

Modellversuch in Darmstadt²³

Funktionsweise

Für das Handy-Parken in Darmstadt muss sich der Parkende im Internet kostenlos registrieren, indem er sein Kfz-Kennzeichen, seine Handynummer und Bankverbindung unter www.parken-per-handy.de (oder www.schlauerparken.de) angibt. Der Parkende kann sich auch erst im Straßenraum registrieren. Ruft ein nicht registrierter Parker die auf dem Schild angegebene Nummer an, wird er direkt an einen Mitarbeiter zur Registrierung weitergeleitet.

Im Straßenraum ruft der Parkende dann die ausgeschilderte Telefonnummer an und aktiviert damit den Parkvorgang. Zur Bestätigung erhält der Nutzer eine SMS mit der Angabe des Beginns des Parkvorgangs sowie des Tarifs und der Höchstparkdauer. Der Nutzer ruft die Telefonnummer wieder an, wenn er den Parkvorgang beendet. Hier erhält er wieder eine SMS zur Bestätigung, in der die entstandenen Parkgebühren aufgeführt sind. Wenn die Höchstparkdauer erreicht wird, erhält der Parkende eine SMS mit dem Hinweis, dass die Höchstparkdauer abläuft und der Parkvorgang beendet werden muss. Am Ende des Monats erhält der Parkende eine Rechnung per Mail, in der die Parkvorgänge aufgeführt sind. Die Gebühren werden von seinem Konto abgebucht.

Bei der Kontrolle der Fahrzeuge durch die Verwaltung gibt die Kontrollkraft zunächst den Straßennamen in das Gerät ein. Dann wird im Hintergrundsystem des Geräts eine Liste der Parkzone geladen, die alle mit dem Handy aktivierten Parkvorgänge enthält. Die Kontrollkraft gibt dann das Kennzeichen des Fahrzeugs ein und erhält eine Rückmeldung, ob dieses Kennzeichen in der Liste aufgeführt ist.

Die Fahrzeuge der Handyparker sind nicht gekennzeichnet. Das Kontrollpersonal überprüft daher jedes Fahrzeug, in dem kein Parkschein liegt. Wenn in einem Fahrzeug kein Parkschein liegt und kein Parkvorgang in der Datenbank aktiviert ist, kann die Kontrollkraft mit dem gleichen Gerät das Ordnungswidrigkeitsverfahren einleiten.

Vorbereitung

Das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Darmstadt und der Plattformbetreiber setzten einen Vertrag zum Handy-Parken auf und stimmten diesen mit weiteren beteiligten Abteilungen der Stadt (Information und Kommunikation (IuK)) ab.

Die Kontrollgeräte mussten für das Handy-Parken aufgerüstet werden. Die Anforderungen an die Funktionsweise der Geräte wurden durch das Ordnungsamt defi-

²³ Schäfer, P., Trausch, Z.: Einführung des Brötchentaste und des Handy-Parkens, Zentrum für integrierte Verkehrssysteme (ZIV), 2008

niert und die Handhabung in der Abrechnung des Handy-Parkens wurde mit der Stadtkasse und dem Revisionsamt abgestimmt. Vor der Einführung des Handy-Parkens wurden Schilder mit der Telefonnummer zum Handy-Parken im Straßenraum angebracht (vgl. Bild 72).

Die Einführung des Handy-Parkens erfolgte am 23. Juli 2007. Um die Öffentlichkeit von der Einführung des Handy-Parkens zu informieren, fand eine Pressekonferenz statt, der dazugehörige Artikel erschien am 25. Juli 2007 in der lokalen Presse. Nach der Einführung erschienen zu verschiedenen Zeitpunkten weitere Artikel zum Handy-Parken in der Presse.

Erfahrungen mit dem Handy-Parken

Das Handy-Parken in Darmstadt wurde wissenschaftlich in einer Vorher-/Nachher- bzw. Ohne-/Mit-Untersuchung begleitet. Der Nachherzeitraum betrug 8 Monate vom 1.8.2007 bis 31.3.2008. Die Erfahrungen bezogen verschiedene Gruppen ein:

- Die Handhabung der Kontrolle von Fahrzeugen mit Handy-Parken wird von dem Personal der **Verwaltung** als gut empfunden. Mängel gab es lediglich mit den Geräten (Fehlermeldungen, fehlerhafte Displayanzeigen), die mit dem Gerätebetreiber teilweise behoben werden konnten.
- Die Verwarnung beim Parken mit Handy wurde von den Mitarbeitern des Ordnungsamts als gut und problemlos bewertet.
- Die **Ladenbesitzer** gaben an, dass die Zielgruppe des Handy-Parkens jüngere Personen sind und der Großteil ihrer Kundschaft dieser Zielgruppe nicht entspricht. Sie sind generell daran interessiert, einen Teil der Parkgebühren ihrer Kunden zu übernehmen, sofern die Kosten steuerlich geltend gemacht werden können.
- Im **Nutzerverhalten** spiegelt sich Folgendes wieder:
 - Es wurden in dem achtmonatigen Nachherzeitraum 2.730 Parkscheine mit dem Handy bezahlt, dies entsprach einem Anteil von 1,1 % der gesamten Parkvorgänge. Damit liegt die Nutzung bzw. Akzeptanz unter den Erwartungen der Verwaltung.
 - Die Einnahmen über das Handy-Parken entsprachen mit 1.895,16 € 0,8 % der gesamten Einnahmen im Gebiet des Handy-Parkens.
 - Es haben sich ca. 470 Nutzer für das Handy-Parken in Darmstadt bei „Parken per Handy“ registriert (Stand: 16. April 2008). Anhand von anonymisierten Daten aus der Nutzerdatenbank des Systemanbieters konnten Informationen zum Nutzerverhalten dargestellt werden:
304 der angemeldeten Nutzer waren „Seltenparker“. Sie hatten das System seit der Einführung des Handy-Parkens (23. Juli 2007 bis 16. April 2008) weniger als fünf Mal zum Bezahlen der Parkgebühren verwendet. 82 Nutzer nutzten das Handy-Parken 5-10 Mal, 49 Nutzer bereits 10-19 Mal und 32 Nutzer schon mehr als 20 Mal.
 - Es gab bei der Kundenhotline zwei bis drei Anfragen pro Woche. Diese bezogen sich in erster Linie auf die Funktionsweise des Systems und

konnten alle beantwortet werden. Außerdem wurde der Wunsch der Gebietsenerweiterung genannt.

Weiteres Vorgehen in Darmstadt

- Insgesamt ist festzustellen, dass das Handy-Parken bisher wenig genutzt wird. Dennoch wird das Handy-Parken in der Stadt Darmstadt beibehalten.
- Die Erhöhung der Bekanntheit des Handy-Parkens insbesondere in der genaueren Funktionsweise soll gefördert werden (Informationsveranstaltung, Pressemitteilungen).
- In einem Arbeitskreis soll mit den Betroffenen (Verwaltung, Anlieger, Nutzer) gemeinsam die Erweiterung der Nutzung des Handys diskutiert werden. Hierzu soll eine weitere Pressemitteilung verfasst werden, um das Handy-Parken in der Öffentlichkeit nochmals zu positionieren.
- Das Handy-Parken kann um weitere Funktionen, wie Bewohnerparken, Handwerkerausweise und Fahrradverleihsysteme erweitert werden.

Modellversuch in Wiesbaden²⁴

Handy-Parken wird in Wiesbaden seit dem 1.10.2005 angeboten. Nach einer einmaligen online-Registrierung meldet der Parkende seinen Parkvorgang mit einem Telefonanruf seines Mobiltelefons beim Systemanbieter (hier www.schlauerparken.de) an und wieder ab. Die entstehenden Parkgebühren werden monatlich in Rechnung gestellt. Während der Testphase (01.10.2005 bis 31.05.2006) war dieser Service für den Parkenden kostenfrei.

Obwohl der Modellbetrieb (01.10.2005 bis 31.05.2006) des Handyparksystems in Wiesbaden nur relativ geringe Kosten verursachte, war aus Sicht der Kommune kein finanzieller Vorteil ersichtlich. So darf z. B. die Anzahl der Parkscheinautomaten auch bei höheren Nutzungsraten nicht reduziert werden. Wesentliche Motivation für Wiesbaden ist vor allem der Imagegewinn, indem den Parkenden ein neues, innovatives aber vor allem anwenderfreundliches System als Alternative zum Parkscheinautomaten angeboten wird. Neben dem bargeldlosen Bezahlvorgang profitiert der Parkende vor allem von einer minutengenauen Abrechnung. Die einmalige Registrierung beim Systemanbieter scheint dagegen für die meisten Parkenden der schwerwiegendste Grund zu sein, das Handyparken nicht zu nutzen.

Am 01.07.2006 wurde das Handyparken im Rahmen der befristeten Ausnahmegenehmigung in ein für den Nutzer kostenpflichtiges Angebot überführt (10 Cent pro Parkvorgang).

²⁴ www.ivm-rheinmain.de

7.1.3 Handy-Parksysteme ohne Registrierung

Bei den Systemen ohne Registrierung wird ein virtueller Parkschein gezogen, d. h. die Parkdauer wird bereits bei der Buchung gewählt.

Vorteile für den Parkenden sind:

- keine vorherige Anmeldung,
- keine Bekanntgabe persönlicher Daten außer Mobiltelefonnummer und Auto-kennzeichen,
- der entfallene Weg zum Automaten, um einen Parkschein zu kaufen, und wieder zurück zum Auto, um den Parkschein dort reinzulegen,
- kein abgezähltes Kleingeld,
- kostenlose Erinnerungs-SMS etwa 10 Minuten bevor Parkzeit abläuft,
- Ticket von jedem beliebigen Standort zu erwerben und zu verlängern,
- nicht teurer als am Automaten (Achtung: Kosten für eine SMS sind je nach Tarif unterschiedlich)

Nachteile sind

- für Ungeübte, komplizierte Eingabe per SMS,
- Parkgebühr wird genau wie bei Parkschein vorher gebucht, bezahlte Parkdauer kann nicht rückgängig gemacht oder vorher beendet werden.

Solche Handy-Parksysteme werden u. a. betrieben in (vgl. Tab. 27):

Stadt	Bundesland	Einwohner	System ohne Registrierung, Betreiber
Altmühlsee (Zweckverband)	Bayern		sms&park (sunhill-technologies)
Alzey	Rheinland-Pfalz	17.732	sms&park (sunhill-technologies)
Amberg	Bayern	43.715	sms&park (sunhill-technologies)
Andernach	Rheinland-Pfalz	29.589	sms&park (sunhill-technologies)
Ansbach	Bayern	40.420	www.mobilecity.de
Arnsberg	Nordrhein-W.	74.805	sms&park (sunhill-technologies)
Arnstadt	Thüringen	25.090	sms&park (sunhill-technologies)
Bad Aibling	Bayern	18.125	sms&park (sunhill-technologies)
Bad Kissingen	Bayern	20.791	sms&park (sunhill-technologies)
Bad König	Hessen	9.368	sms&park (sunhill-technologies)
Bad Königshofen	Bayern	6.938	sms&park (sunhill-technologies)
Bad Mergentheim	Baden-Württ.	22.511	www.mobilecity.de
Bad Neustadt a. d. Saale	Bayern	15.668	sms&park (sunhill-technologies)
Bayreuth	Bayern	72.670	www.mobilecity.de
Burglengenfeld	Bayern	12.364	www.mobilecity.de
Bernau am Chiemsee	Bayern	7.102	sms&park (sunhill-technologies)
Braunlage	Niedersachsen	4.787	sms&park (sunhill-technologies)
Coburg	Bayern	41.177	sms&park (sunhill-technologies)

Stadt	Bundesland	Einwohner	System ohne Registrierung, Betreiber
Dahme	Schleswig-H.	1.226	sms&park (sunhill-technologies)
Dieburg	Hessen	15.238	sms&park (sunhill-technologies)
Ditzingen	Baden-Württ.	24.535	www.mobilecity.de
Eckernförde	Schleswig-H.	22.720	www.mobilecity.de
Eggenfelden	Bayern	12.827	www.mobilecity.de
Eisenach	Thüringen	42.847	sms&park (sunhill-technologies)
Emden	Niedersachsen	51.292	sms&park (sunhill-technologies)
Erlangen - auch in Parkhäusern	Bayern	105.554	sms&park (sunhill-technologies)
Frankfurt-Fraport	Hessen		sms&park (sunhill-technologies)
Friedrichshafen	Baden-Württ.	58.726	www.mobilecity.de
Fürth	Bayern	114.044	sms&park (sunhill-technologies)
Grömitz	Schleswig-H.	7.718	sms&park (sunhill-technologies)
Gunzenhausen	Bayern	16.176	sms&park (sunhill-technologies)
Hamm	Nordrhein-W.	181.741	www.mobilecity.de
Hann. Münden	Niedersachsen	24.505	sms&park (sunhill-technologies)
Horb am Neckar	Baden-Württ.	25.721	sms&park (sunhill-technologies)
Husum	Schleswig-H.	22.220	www.mobilecity.de
Ilmenau	Thüringen	25.979	sms&park (sunhill-technologies)
Kassel	Hessen	194.774	sms&park (sunhill-technologies)
Kellenhusen	Schleswig-H.	1.042	sms&park (sunhill-technologies)
Kempfen	Nordrhein-W.	36.040	www.mobilecity.de
Lichtenfels	Bayern	20.655	www.mobilecity.de
Mauth	Bayern	2.409	sms&park (sunhill-technologies)
Meppen	Niedersachsen	34.773	sms&park (sunhill-technologies)
Mettlach	Saarland	12.420	www.mobilecity.de
Mettmann	Nordrhein-W.	39.374	sms&park (sunhill-technologies)
Monschau	Nordrhein-W.	12.577	www.mobilecity.de
Neumarkt i. d. Oberpfalz	Bayern	39.195	www.mobilecity.de
Neustadt in Holstein	Schleswig-H.	16.184	sms&park (sunhill-technologies)
Airport Nürnberg	Bayern		sms&park (sunhill-technologies)
Oberhof	Thüringen	1.513	sms&park (sunhill-technologies)
Oberstdorf	Bayern	9.968	sms&park (sunhill-technologies)
Osterode am Harz	Niedersachsen	23.675	www.mobilecity.de
Paderborn	Nordrhein-W.	145.320	sms&park (sunhill-technologies)
Pelzerhaken	Schleswig-H.	16.184	sms&park (sunhill-technologies)
Perl	Saarland	7.405	www.mobilecity.de
Rudolstadt	Thüringen	24.033	sms&park (sunhill-technologies)

Stadt	Bundesland	Einwohner	System ohne Registrierung, Betreiber
Seesen	Niedersachsen	20.530	www.mobilecity.de
Sigmaringen	Baden-Württ.	16.380	sms&park (sunhill-technologies)
Sonneberg	Thüringen	22.529	sms&park (sunhill-technologies)
Sankt Peter Ording	Schleswig-H.	4.142	www.mobilecity.de
Tettnang	Baden-Württ.	18.571	www.mobilecity.de
Timmendorfer Strand	Schleswig-H.	8.934	www.mobilecity.de
Uhldingen-Mühlhofen	Baden-Württ.	7.950	www.mobilecity.de
Weilheim	Bayern	21.652	sms&park (sunhill-technologies)
Witzenhausen	Hessen	15.382	sms&park (sunhill-technologies)
Zinnowitz	Mecklenburg-V.	3.737	www.mobilecity.de

Tab. 27: Städte mit Handy-Parksystemen ohne Registrierung nach Bundesland, Einwohneranzahl und Parksystem (Daten: eigene Recherche)



Bild 75: Handy-Parken in Bayreuth
(www.vesteblick.de/1182/mit-dem-handyparken)



Bild 76: Handy-Parken in Coburg
(www.coburg.de)

sms&park der Firma sunhill technologies ist in Deutschland vielfach als registrierungsfreies System verbreitet. Die Firma startete im Jahr 2007 in Deutschland. Sunhill technologies verweist auf Nutzungsraten von über 33 % (vgl. www.sunhill-technologies.com/de/produkte/sms-u-park.html). Auf der Firmenhomepage wird für jede Stadt erklärt, wie der Nutzer vorzugehen hat (vgl. Beispiel Emden):

- Handy-Parken hat folgende Vor- und Nachteile:

Vorteile	Nachteile
Der Weg zum Automaten, um einen Parkschein zu kaufen, und wieder zum Auto zurück, um den Parkschein reinzulegen entfällt	Je kürzer die Entfernung zwischen Parkplatz und Ziel, desto weiter ist die relative Entfernung zwischen dem Ziel und ÖV-Station
Kein abgezähltes Kleingeld nötig	Mehr Bequemlichkeit für den Autofahrer führt zu einer Attraktivität der Kfz-Nutzung und zu einem Attraktivitätsverlust anderer Verkehrsmittel
Der Parkende muss nicht (je nach System) bereits zu Parkbeginn auf die Parkzeit festlegen	Verkehrsüberwacher müssen extra ausgestattet und geschult werden
Minutengerechte Abrechnung (je nach System)	Beschilderung und Werbungskosten
Je nach System: Keine vorherige Anmeldung und damit keine Bekanntgabe persönlicher Daten (wie Bankverbindung)	Bekanntgabe persönlicher Daten wie Mobiltelefonnummer und Autokennzeichen
Je nach System: Kostenlose Erinnerung-SMS etwa 10 Minuten bevor Parkzeit abläuft	
Je nach System: Erwerb und Verlängerung des Tickets von jedem beliebigen Standort	
Parkvorgang ist nicht teurer als am Automaten (Achtung: Kosten für eine SMS sind je nach Tarif unterschiedlich)	Kosten für eine SMS und für die Registrierung sind je nach Tarif unterschiedlich

Tab. 28: Vorteile und Nachteile von Handy-Parken

Systeme mit Registrierungen

- Knapp die Hälfte (17 Städte) aller 36 Städte haben Einwohnerzahlen > 100.000 EW.
- 3 Städte haben Einwohnerzahlen > 1 Mio.
- 40 % der Städte laufen über www.mobil-parken.de und haben damit konkurrierende Betreiber in der Stadt.
- Nur 3 der 36 Städte mit Handyparksystemen mit Registrierungen liegen in Ostdeutschland.
- Der Schwerpunkt der Handyparksysteme mit Registrierungen befindet sich in Nordrhein-Westfalen mit 12 Städten.

Systeme ohne Registrierungen

- Nur 5 von 66 Städten mit Handyparksystemen ohne Registrierungen haben Einwohnerzahlen > 100.000 EW; bei 61 Städten liegen die Einwohnerzahlen < 100.000 EW
- Gut 60 % der Handyparksysteme ohne Registrierungen laufen über sms&park der Firma [sunhill-technologies](http://www.sunhill-technologies.com) (www.sunhill-technologies.com), ansonsten über www.mobilecity.de

- Nur in 7 ostdeutschen Städten wird Handy-Parken betrieben; der Schwerpunkt liegt ansonsten in Süd- und Westdeutschland (21 Städte in Bayern, 7 Städte in Baden-Württemberg).

Modellversuche

In Darmstadt und Wiesbaden wurde die Einführung des Handy-Parkens (Modellversuch) wissenschaftlich begleitet. Dabei stellte sich heraus, dass die Nutzung des Handy-Parkens mit etwa 1 % sehr gering war und unter den Erwartungen der Verwaltungen lag. Systemanbieter sprechen jedoch mittlerweile von Nutzerrate von bis zu 33 %. Beide Städte entschieden sich aus ideologischen Gründen, das Handyparken weiterhin anzubieten.

Eine Abfrage der Akzeptanz von Handy-Parken in den jeweiligen Städten ergab folgendes:

Stadt	Akzeptanz Handy-Parken
Bad Homburg	1 %
Bayreuth	8 %
Berlin	3 %
Emden	22%
Erlangen	15%
Fürth	6 %
Hamburg	1%
Kassel	5%
Mainz	1%
Köln	1%
Wiesbaden	5 %

Tab. 29: Akzeptanz Handy-Parken im bundesdeutschen Vergleich (Daten: eigene Erhebungen)

7.1.5

Empfehlungen für Hameln

Das Interesse an Handy-Parken seitens der Stadt Hameln ist erkennbar. Die Anbieter beider Systeme hatten bereits die Möglichkeit ihr System vorzustellen.

Wenn sich die Stadt Hameln für die Einführung von Handy-Parken entscheidet, wird empfohlen, das System ohne Registrierung zu wählen. Das System ohne Registrierung wird in den meisten Städten mit einer Einwohnerzahl von 10.000-150.000 gewählt. Für die Anlaufphase sollte ein Einführungsgebiet festgelegt werden. Es wird empfohlen in der Zone 1 vollständig Handy-Parken anzubieten. Zusätzlich besteht die Möglichkeit bereits zur Einführungsphase besonders nachgefragte Bereiche der Zone 2 mit Handy-Parken auszustatten (Bspw. Bereich Sana-Klinikum, Waterloostraße, Wettorstraße, etc.).

Um die Akzeptanz und das Wissen um die Funktionsweise von Handy-Parken zu erhöhen, ist Öffentlichkeitsarbeit unerlässlich. Es bieten sich Informationsveranstaltungen in Kombination mit Bürgerfragestunden, Flyer und Pressemitteilungen an. Zusätzlich sollte die Einweihung des ersten Handy-Park-Bereichs von der Presse begleitet werden.

In der Anlaufphase²⁵ ist ein Pilotbetrieb mit wissenschaftlicher Begleitung möglich. Im Rahmen des Begleitung können Fragestellungen hinsichtlich der Akzeptanz des Handy-Parkens in Hameln, der Einnahmenentwicklung o.ä. bearbeitet werden. Gleichzeitig können verschiedene Evaluierungen durchgeführt werden, die u. a. auch Aussagen zum Parkverhalten der Hamelner und Besucher machen können und die somit einen zusätzlichen Nutzen für die Stadt Hameln mit sich bringen.

Nach erfolgreichem Abschluss des Pilotbetriebs kann das Handy-Parken für das gesamte Stadtgebiet übernommen werden.

7.2 Weitere Bezahltechniken

Bezahleinheiten

Hinsichtlich der Festlegung von Mindestgebühren und Gebührenstaffelungen im Zusammenhang mit Parkdauer und Zeittakten der Gebührenerhebung an Parkscheinautomaten (Prepaid) hat sich mittlerweile ein breites Spektrum stadtspezifischer Regelungen entwickelt. BAIER (2010) fand heraus, dass die Akzeptanz der Parkgebühren in stärkerem Maße von der zeitlichen Staffelung und Münzstückelung als von der absoluten Gebührenhöhe abhängt: Die höchste Akzeptanz und damit der größte Nutzen ergibt sich bei 5-, 10- oder 20-Cent-Schritten. Mindestgebühren oder -zeiten, die den Einwurf einer Kombination von Münzen (z. B. 25 Cent) erfordern oder 15 Minuten als kleinste Einheit überschreiten, verringern die Akzeptanz der Gebührenpflicht.

Um einen nutzerfreundlicheren Umgang mit den Parkgebühren zu gewährleisten, besteht die Möglichkeit ein zeitlich unabhängiges Bezahlen einzurichten. So kann in einigen Städten auch andere Parkzeiten als die typische Staffelung (30 Minuten, 60 min) gewählt werden. Dies geschieht durch Einwurf entsprechender Münzen.

Die Option der Parkzeitbestimmung durch den Nutzer sollte, sofern dies technisch mit den aktuellen Automaten möglich ist, auch in Hameln ermöglicht werden. Alternativ können sukzessive die alten Automaten durch neue ersetzt werden, die dem Nutzer diese Bezahloption ermöglichen.

²⁵ Zusätzlicher Aufwand in der Startphase: ca. 25 Stunden zusätzlich (8 Stunden Schulung der Mitarbeiter, 10 Stunden „Probleme“ bei ersten Rundgängen (Soft- und Hardware), sieben Stunden Reserve).

Laut Aussage der Stadtwerke Hameln besteht technisch die Möglichkeit ein halbstündiges Abrechnen der Parkvorgänge zu ermöglichen. Der Aufwand für die Programmierung der Parkautomaten ist demnach überschaubar.

Prepaid-Karten

Bei dieser Form der Bezahltechnik erwirbt der Nutzer eine Parkkarte auf die er das gewünschte Guthaben aufladen kann, ähnlich wie bei Prepaid-Systemen für Handys oder der Geldkarte. Bei jeder Ein- oder Ausfahrt in Parkhäuser wird das Guthaben und die damit verbleibende Parkzeit angezeigt. Dies ermöglicht den Nutzern rechtzeitig das Guthaben wieder aufzuladen. Zusätzlich kann das verbleibende Guthaben jederzeit an Kassenautomaten abgefragt werden. Die Aufladung der Prepaid-Karten erfolgt an den Kassenautomaten. Dabei erhalten die Nutzer an einigen Standorten 10% mehr Parkzeit fürs Geld.

Prepaid-Parkkarten sind zwar zweck- aber nicht personengebunden und können daher auch an Freunde oder Bekannte weitergegeben werden.

Der Vorteil dieser Bezahltechnik liegt darin, dass der Nutzer nicht nach dem passenden Kleingeld suchen muss und die Karte ins Portemonnaie passt.

Das Parken mit Prepaid-Karten wird bereits in einigen deutschen Städten angeboten, u. a. in Bielefeld, Darmstadt, Fulda, Hagen, Hannover, Wiesbaden (vgl. Q-Park).

8 Wirkungen und Umsetzung

8.1 Stellplatzbilanz Bestand und Konzept

Die neue Einteilung, Abgrenzung und Bewirtschaftung der bisherigen Parkgebührenzonen, jetzt Parkraumbewirtschaftungszonen, hat Auswirkungen auf die Anzahl der finanziell und zeitlich bewirtschafteten Stellplätze sowie auf die Anzahl der Bewohnerparkplätze (vgl. Tab. 30,).

	Bestand	Konzept	Differenz
Unbewirtschaftetes Parken	1.979	1.690	-289
Parken mit Parkscheibe	158	86	-72
Parken mit Parkschein	888	764	-124
Bewohnerparken mit Parkscheibe	76	196	120
Bewohnerparken mit Parkschein	230	566	336
Behindertenstellplätze	36	36	0
Summe	3.367	3.338	-29

Tab. 30: Stellplatzbilanz Straßenrandparken Bestand/Konzept

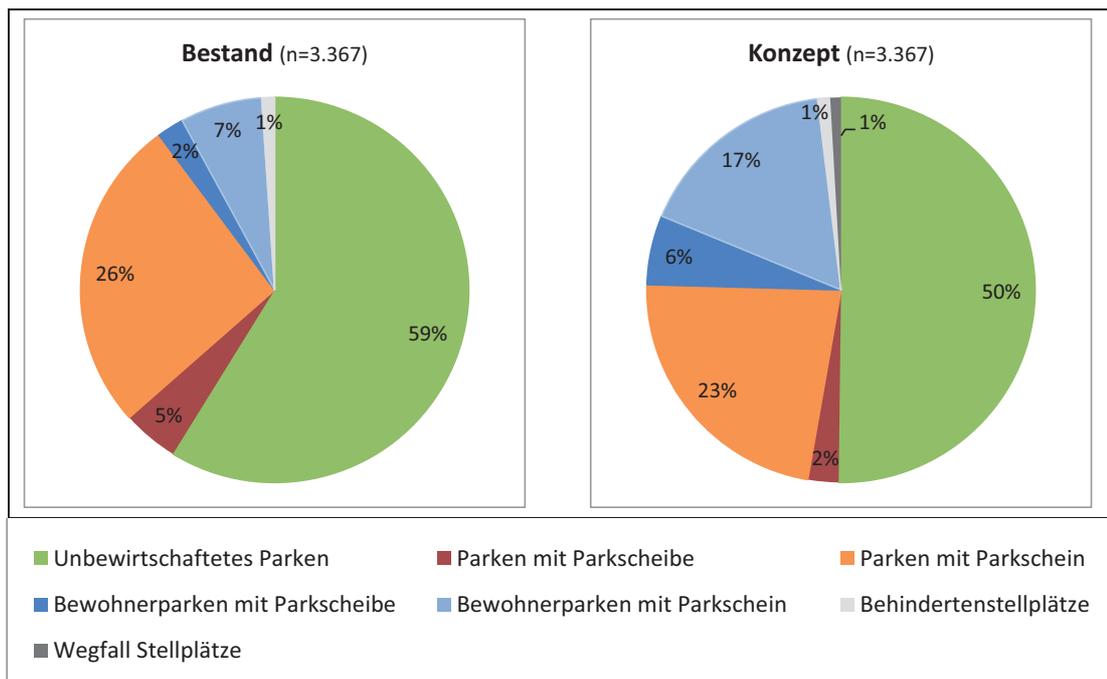


Bild 78: Stellplatzbilanz: Bestand und Konzept

Die Ursache dafür liegt zum einen in der geplanten vollständigen Bewirtschaftung aller Stellplätze in der Zone 2, die wiederum die Ausweitung von Bewohnerparkbereichen zur Folge hat (vgl. Kap. 6.3). Zum anderen gibt es Überlegungen in einzelnen Bereichen (bisher Invalidenstraße und Kopmanshof) mit insgesamt 30 nur moderat Stellplätze zu reduzieren (vgl. Kap. 6.4).

Im Anhang 4 ist die Stellplatzdifferenz mit Bezug auf die einzelnen Quadranten dargestellt. Es wird deutlich, dass die Zahl der Stellplätze in fast allen Quadranten erhalten bleibt. Einzige Ausnahmen bilden die Quadranten 1 und Altstadt. Im Quadranten 1 (Sana-Klinikum) sind die Einbußen im Wegfall der Stellplätze in der

Domeierstraße und der Invalidenstraße begründet. In der Altstadt wirkt sich die Umgestaltung der Straße Kopmanshof auf die verfügbaren Stellplätze aus. In den Quadranten 5, 9, 11, 12 und 13 entstehen zukünftig finanziell bzw. zeitlich bewirtschaftete Bewohnerparkplätze, die weiterhin der Allgemeinheit zur Verfügung stehen, jedoch von Bewohnern mit Ausweis parkgebührenfrei genutzt werden.

Bei den Handlungsbereichen Parkhäuser und Parkplätze ergeben sich hinsichtlich der vorläufigen Stellplatzbilanz keine Veränderungen. Die aktuell vorhandenen Stellplätze bleiben den Nutzern auch weiterhin erhalten.

8.2 Abschätzung der Kosten und Prioritäten

Kosten und Nutzen

Die Überleitung der Parkraumbewirtschaftungszonen von aktuell zwei Zonen in zukünftig drei Zonen für die Straßenrandstellplätze sowie die geplante Veränderung der Gebührenstaffelung wird Auswirkungen auf die Ausgaben und Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung der Stadt Hameln haben. Dazu zählen vorläufig insbesondere folgende Positionen:

- Kapital-, Unterhaltungs- und Wartungskosten der Parkscheinautomaten: Wegfall von Kosten in der geplanten Zone 3, aber Neuanschaffung mit Folgekosten im vergleichsweise größeren Umfang in Zone 2,
- Verwaltungsaufwand
Zusätzlicher Verwaltungsaufwand durch die Einrichtung von 456 neuen Bewohnerparkplätzen für eine bisher nicht exakt bezifferbare Anzahl von Einwohnern in Zone 2,
- Parkraumüberwachung: Wegfallende, verbleibende und zusätzliche Parkraumüberwachung in Zone 3, zusätzliche Parkraumüberwachung in Zone 2,
- Verwaltungseinnahmen: Zusätzliche Verwaltungseinnahmen aus der erweiterten Parkraumbewirtschaftung in Zone 2 und dem Bewohnerparken (hier nicht veranschlagt),
- Verkehrszeichen: Programm zum Entfernen überzähliger Verkehrszeichen im ruhenden Verkehr und zum Aufstellen unerlässlicher neuer Schildern,
- Tiefbau: Evtl. kleinere bauliche Anpassungen an Verkehrsflächen (Bsp. Kopmanshof),
- Parkleitsystem: Anpassung bzw. Erweiterung des Parkleitsystems gemäß Konzept TransVer (hier nicht veranschlagt).

Ersten Schätzungen zufolge belaufen sich die baulichen Einrichtungskosten, einschließlich personellem Aufwand, auf ca. 53.000 € (vgl. Anhang 5). Darin enthalten sind folgende Kosten:

- Demontage von 14 vorhandener Parkscheinautomaten in Zone 3 (vgl. Plan 20),
- Setzen von 16 neuen Fundamenten für neue Parkscheinautomaten in Zone 2 (vgl. Plan 20),
- Beschaffung von zwei neuen Parkscheinautomaten, Montage von 16 Parkscheinautomaten²⁶,
- Beschaffung und Montage von ca. 70 Schildern für die Ausweitung der Bewohnerparkbereiche (vgl. Plan 21) und
- Markierungs- und Demarkierungsmaßnahmen sowie das Setzen von Pollern und Fahrradbügel.

Neben den Einrichtungskosten entsteht zusätzlicher Verwaltungs- bzw. Personalaufwand. Es wird Personal für die Bearbeitung der ca. 500 Bewohnerparkausweis-Anträge und für die Überprüfung und ggf. Demontage von Halteverbotsbereichen benötigt. Für die Umsetzung von Handy-Parken ist eine Schulung der Mitarbeiter erforderlich (vgl. Kap. 7.2). Weiterhin ist ggf. eine weitere Kraft im Bereich der Parkraumüberwachung nötig, da einerseits zwar die Kontrollen der Parkzeitregelung in Zone 3 entfallen, der Kontrollaufwand bzgl. des regelwidrigen Parkens aber gleich bleibt. Hinzu kommen weitere Kontrollgänge in Zone 2 zur Überprüfung der Einhaltung der Parkraumbewirtschaftung. Folglich werden in der Anfangsphase ca. 1.100 zusätzliche Arbeitsstunden benötigt. Hinzu kommt ggf. die Einstellung einer weiteren Arbeitskraft zur Parkraumüberwachung.

Fazit: Die Ergebnisse der Erhebungen zeigen die Potenziale zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung auf. Das Maßnahmenpaket der Parkraumkonzeption 2011 ist im Ergebnis letztlich darauf und auf die stärkere Auslastung der städtischen Parkhäuser ausgerichtet.

Prioritäten

Die Parkraumkonzeption sollte sukzessive umgesetzt werden. Der Handlungsbedarf besteht bereits über einen längeren Zeitraum und hat spätestens seit Eröffnung der Stadtgalerie kontinuierlich zugenommen. Ein Umsetzungszeitplan für die empfohlenen Maßnahmen der Parkraumkonzeption muss – nach dem notwendigen politischen Beschluss – „vom Groben zum Feinen“ verlaufen und Wirkungskontrollen beinhalten. Wichtig ist u. a., dass Parkscheinautomaten nur einmal neu programmiert werden.

²⁶ 14 Automaten aus der Zone 3 können in Zone 2 weiter verwendet werden

Möglicher Zeitplan: erster Umsetzungsschritt:

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

Möglicher Zeitplan: zweiter Umsetzungsschritt:

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

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

8.3 Empfehlungen für angrenzende Handlungsfelder

Der Baustein Parkraumkonzeption des VEP Hameln ist eingebettet in ein integriertes Gesamtsystem des innerstädtischen Personen- und Güterverkehrs. Vor dem Hintergrund der verkehrsbedingt negativen Klimaauswirkungen einerseits und den bereits verfügbaren und bewährten Alternativen zum innerstädtischen MIV andererseits müssen diese angrenzenden Handlungsfelder mit in die Parkraumkonzeption einbezogen werden (Synergien).

Besonders für die Einheimischen bieten Radfahren, ÖPNV-Benutzung und Car-Sharing-Angebote grundsätzliche Alternativen. Die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ist im Gange, die Verkehrsbetriebe sind um attraktive Tarife bemüht, die Markteinführung neuer, noch kundennäherer CarSharing-Angebote ist absehbar.

Inbesondere kann die Stadt Hameln Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, das der Entlastung des Straßenraums vom Beschäftigtenparken und innerbetrieblich, durch „Belohnung an der richtigen Stelle“, einem umweltfreundlichen Verkehrsverhalten dient, durch Zusammenarbeit mit Verwaltungen und Betrieben unterstützen.

9

Quellen

ADAC: Parkraummanagement in Klein- und Mittelstädten, München 2004

ADAC: Benutzerfreundliche Parkhäuser, München 2000

Baier, R.; Klemps-Kohnen, A.: Aktuelle Praxis der Parkraumbewirtschaftung in Deutschland – Erkenntnisstand und Handlungsempfehlungen, Direkt 65 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn 2009

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR), Köln 2005

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Köln 1991

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zu P+R in Klein- und Mittelstädten, Köln 1998

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise zum Einsatz bargeldloser Zahlungsmittel beim Parken, Köln 2007

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln 2009

Huber-Erler, R.: Parkraum als Steuerungselement, Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 56. Ergänzungslieferung 04/10

Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV)/Südstadt AG: Verkehrsentwicklungsplan Hameln, Band IX, Verkehrskonzept Altstadt, Hannover/Köln 1994

Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV)/Südstadt AG: Verkehrsentwicklungsplan Hameln, Band VIII, Integriertes Maßnahmenkonzept für innenstadtnahe Wohngebiete, Hannover/Köln 1994

Schäfer, P., Trausch, Z.: Einführung des Brötchentaste und des Handy-Parkens, Zentrum für integrierte Verkehrssysteme (ZIV), 2008

TransVer: Erläuterungsbericht GVFG-Antrag Parkleitsystem Hameln, Hannover 2009

www.bitkom.org/61805_61801.aspx

www.mobil-parken.de

www.ivm-rheinmain.de

www.q-park.de

10**Anhang****Bildverzeichnis**

Bild 1:	Abgrenzung des Untersuchungsraums	2
Bild 2:	Bewohnerparken in Kombination mit finanzieller Bewirtschaftung, Wettorstraße (Blickrichtung Norden)	7
Bild 3:	Bewohnerparken in Kombination mit zeitlicher Bewirtschaftung, Königstraße (BR Osten).....	7
Bild 4:	Parkplatz Hermannstraße.....	8
Bild 5:	Parkplatz Ruthenstraße	8
Bild 6:	Parkplatz Steigerturm	9
Bild 7:	Parkplatz Wilhelmstraße.....	9
Bild 8:	Kopmanshof (BR Westen).....	9
Bild 9:	Kopmanshof (BR Norden).....	9
Bild 10:	Baustraße (BR Osten).....	9
Bild 11:	Blomberger Straße (BR Norden).....	9
Bild 12:	Sedanstraße (BR Norden).....	10
Bild 13:	164er Ring (BR Süden)	10
Bild 14:	Hugenottenstraße (BR Osten).....	10
Bild 15:	Bürenstraße (BR Norden).....	10
Bild 16:	Marienstraße (BR Norden)	11
Bild 17:	Scharnhorststraße (BR Osten)	11
Bild 18:	Zentralstraße (BR Westen)	11
Bild 19:	Heinrichstraße (BR Norden).....	11
Bild 20:	Bahnhofstraße (BR Norden)	12
Bild 21:	Wellhausenstraße (BR Westen).....	12
Bild 22:	Sertürner Straße (BR Norden)	12
Bild 23:	Königstraße (BR Westen).....	12
Bild 24:	Mühlenstraße (BR Norden)	13

Bild 25:	Ruthenstraße (BR Norden)	13
Bild 26:	Breiter Weg (BR Norden).....	13
Bild 27:	Lachsgrund (BR Osten)	13
Bild 28:	Rattenfängerhalle.....	14
Bild 29:	Rondell am Krankenhaus.....	14
Bild 30:	Rathaus	14
Bild 31:	Kopmanshof	14
Bild 32:	Parkgebühren in den Parkhäusern (Daten: Stadtwerke Hameln, Stadtgalerie Hameln).....	15
Bild 33:	Parkraumbewirtschaftungskonzept (Daten: VEP 1994).....	17
Bild 34:	Empfehlungen 1994 Nord	18
Bild 35:	Bestand 2011 Nord.....	18
Bild 36:	Empfehlungen 1994 Süd	18
Bild 37:	Bestand 2011 Süd.....	18
Bild 38:	Jahresauslastung der Parkhäuser in 2010 (Daten: Stadtwerke Hameln).....	26
Bild 39:	Auslastungsspitzen in der Erhebungswoche (Daten: Stadtwerke Hameln).....	26
Bild 40:	Verlauf der Auslastung der Stellplätze am Erhebungstag, *ohne Stadtgalerie (Daten: Eigene Erhebungen, Stadtwerke Hameln)	28
Bild 41:	Parkdauer in den Quadranten	33
Bild 42:	Parkdauer in den einzelnen Parkhäusern (Daten: Stadtwerke Hameln).....	34
Bild 43:	Herkunft der Befragten.....	39
Bild 44:	Häufigkeit des Besuchs nach Herkunft.....	40
Bild 45:	Häufigkeit des Besuchs nach Parkhaus	41
Bild 46:	Zweck des Besuchs.....	41
Bild 47:	Benötigte Zeit bis zum Hauptziel	42
Bild 48:	Parkdauer der Befragten	43
Bild 49:	Parkdauer nach Herkunft der Befragten	43

Bild 50:	Zufriedenheit der Befragten mit den Parkgebühren	44
Bild 51:	Persönliche Sicherheit der Befragten.....	44
Bild 52:	Bestand der Parkgebühren am Straßenrand (Bestand Parkgebührenzonen) und in den Parkhäusern (ohne Kopmanshof)	57
Bild 53:	Planung der Parkgebühren am Straßenrand und in den Parkhäusern, Modell bei stündlicher Abrechnung in städtischen Parkhäusern (Kopmanshof: 1,00 €)	59
Bild 54:	Planung der Parkgebühren am Straßenrand und in den Parkhäusern, Modell bei halbstündlicher Abrechnung (Kopmanshof: 0,5 € bzw. 1 €)	62
Bild 55:	Bestand Bewirtschaftung Bereich Sana-Klinikum	65
Bild 56:	Auslastung 15 Uhr Bereich Sana-Klinikum	65
Bild 57:	Invalidenstraße (BR Norden).....	66
Bild 58:	Planung Bewirtschaftung Bereich Sana-Klinikum	66
Bild 59:	Kopmanshof (BR Westen).....	67
Bild 60:	Kopmanshof (BR Norden).....	67
Bild 61:	Bestand Bewirtschaftung Kopmanshof	67
Bild 62:	Planung Bewirtschaftung Kopmanshof	67
Bild 63:	Bestand Bewirtschaftung Klütviertel, südl. Bereich.....	69
Bild 64:	Planung Bewirtschaftung Klütviertel, südl. Bereich	69
Bild 65:	Internetpräsenz der Stadt Hameln für den Bereich Parken (www.hameln.de).....	73
Bild 66:	Internetpräsenz der Stadt Detmold für den Bereich Parken (www.detmold.de)	74
Bild 67:	Internetpräsenz der Stadt Tübingen für den Bereich Parken (www.tuebingen.de).....	75
Bild 68:	Beschilderung Kopmanshof	76
Bild 69:	Beschilderung Bürenstraße.....	76
Bild 70:	Vorgänge beim Handy-Parken (vgl. FGSV 2007)	77
Bild 71:	Handy-Parken in Darmstadt, Bismarckstraße.....	80
Bild 72:	Handy-Parken in Darmstadt, Bismarckstraße.....	80

Bild 73:	Handy-Parken in Mainz (http://www.mainz.de/WGAPublisher/online/html/default/hthn-7qqhnw.de.html)80
Bild 74:	Handy-Parken in Saarbrücken (http://de.wikipedia.org/wiki/Handyparken).....80
Bild 75:	Handy-Parken in Bayreuth (www.vesteblick.de/1182/mit-dem-handy-parken)86
Bild 76:	Handy-Parken in Coburg (www.coburg.de).....86
Bild 77:	sms&park der Firma sunhill-technologies.....87
Bild 78:	Stellplatzbilanz: Bestand und Konzept.....92

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Verfügbare Stellplätze nach Quadrant.....	5
Tab. 2:	Parkgebühren Parkplätze, Bestand	8
Tab. 3:	Stellplatzangebot in den Parkhäusern (Daten: Stadtwerke Hameln, Stadtgalerie Hameln)	15
Tab. 4:	Auslastung der Quadranten	19
Tab. 5:	Durchschnittliche Auslastung der Parkhäuser in der Erhebungswoche zwischen 10:00 und 16:00 Uhr (Daten: Stadtwerke Hameln, Stadtgalerie Hameln)	27
Tab. 6:	Auslastung der Parkhäuser am Erhebungstag.....	27
Tab. 7:	Vergleich der Auslastungen 1994 und 2011, 10 Uhr	29
Tab. 8:	Vergleich der Auslastungen 1994 und 2011, 16 Uhr	30
Tab. 9:	Vergleich der Auslastungen 1994 und 2011, 23 Uhr	30
Tab. 10:	Differenzierung Parkdauer	31
Tab. 11:	Umschläge pro Tag und Stellplatz in den Parkhäusern in der Erhebungswoche (KW 17, 2011)	34
Tab. 12:	Straßenzüge mit den meisten Verstößen in 2010 (Daten: Ordnungsamt Stadt Hameln).....	36
Tab. 13:	Verwarnungsdichte, bis 50 Verwarnungen pro Stellplatz (Daten: Ordnungsamt Stadt Hameln)	36
Tab. 14:	Verteilung der Befragten auf die Parkhäuser.....	38
Tab. 15:	Geschlecht der befragten Personen.....	38
Tab. 16:	Alter der befragten Personen	39
Tab. 17:	Bereiche mit Überlastung, 10 Uhr	47
Tab. 18:	Bereiche mit Überlastung, 16 Uhr	48
Tab. 19:	Bereiche mit Überlastung, 23 Uhr	49
Tab. 20:	Kfz-Parkraumnachfrager und Parkmerkmale nach ERLER (2010)	53
Tab. 21:	Erzeugter Parkverkehr nach Parkdauer nach ERLER (2010).....	53
Tab. 22:	Veränderung der max. Parkdauer	57

Tab. 23:	Veränderung der Parkgebühren	58
Tab. 24:	Parkgebühren Parkplätze, Vergleich Bestand und Planung	60
Tab. 25:	Bereiche mit hoher nächtlicher Auslastung (> 80 %) und jeweilige Entfernung zum nächsten unbewirtschafteten Parkplatz (Auslastung max. 60 %).....	64
Tab. 26:	Städte mit Handy-Parksystemen mit Registrierung nach Bundesland, Einwohneranzahl und Parksystem (Daten: eigene Recherche)	80
Tab. 27:	Städte mit Handy-Parksystemen ohne Registrierung nach Bundesland, Einwohneranzahl und Parksystem (Daten: eigene Recherche)	86
Tab. 28:	Vorteile und Nachteile von Handy-Parken.....	88
Tab. 29:	Akzeptanz Handy-Parken im bundesdeutschen Vergleich (Daten: eigene Erhebungen)	89
Tab. 30:	Stellplatzbilanz Straßenrandparken Bestand/Konzept.....	92

Planverzeichnis

Aktuell	Titel
Plan 1:	Ziele
Plan 2:	Stellplatzanzahlen je Quadrant
Plan 3:	Bewirtschaftungsformen
Plan 4:	Halteverbotsbereiche
Plan 5:	Parkzonen Bestand
Plan 6:	Stellplatzauslastung 10 Uhr
Plan 7:	Stellplatzauslastung 14 Uhr
Plan 8:	Stellplatzauslastung 15 Uhr
Plan 9:	Stellplatzauslastung 16 Uhr
Plan 10:	Stellplatzauslastung 17 Uhr
Plan 11:	Stellplatzauslastung 18 Uhr
Plan 12:	Stellplatzauslastung 23 Uhr
Plan 13:	Vergleich Stellplatzauslastung 10 Uhr zu 1994
Plan 14:	Vergleich Stellplatzauslastung 16 Uhr zu 1994
Plan 15:	Vergleich Stellplatzauslastung 23 Uhr zu 1994
Plan 16:	Parkdauer nach Quadranten
Plan 17:	Parkzonen Planung
Plan 18:	Bewirtschaftung Planung
Plan 19:	Bewohnerparken Planung
Plan 20:	Standorte Parkscheinautomaten
Plan 21:	Geplante Schilderstandorte Bewohnerparken