Hansestadt Stralsund

Der Oberbürgermeister

Parkraumkonzept Altstadt (2023)

Ausgangslage:

Die Stralsunder Altstadt ist geprägt durch enge Straßenräume, teilweise ohne Gehwege, und einen denkmalgeschützten Pflasterbelag auf der Fahrbahn, welcher beim Befahren hohe Geräuschemissionen verursacht. Bei der Stralsunder Altstadt handelt es sich um ein städtisches Quartier mit erheblichem Parkraummangel. Hier überlagert sich der Stellplatzbedarf der Bewohner, der Beschäftigten, der Besucher und Geschäftskunden sowie der Stellplatzbedarf für den Liefer- und Ladeverkehr.

Auf der Altstadtinsel stehen mit Stand vom 31.12.2022 insgesamt rd. 500 öffentliche und rd. 875 Bewohnerparkplätze zur Verfügung. Zur Nutzung der Bewohnerparkplätze berechtigen die rd. 1.760 Bewohnerparkausweise der Altstadtbewohner.

Bereits im Managementplan Altstadt vom Jahr 2000 wurde als Ziel ausgegeben, durch Errichtung von Parkhäusern am Altstadtrand das Stellplatzangebot zu erweitern. Mit dem Bau der Parkhäuser „Am Neuen Markt", „Am Meeresmuseum", „Am Hafen", „Am Ozeaneum", „Am Bahnhof" sowie „Heilgeiststraße" konnten in den vergangenen Jahren insgesamt rd. 1.800 Stellplätze neu geschaffen werden. Sämtliche Ziele in der Altstadt liegen innerhalb eines Abstandes von bis zu 400 m zum nächstgelegenen Parkhaus, dies entspricht fußläufig ein Zeitbedarf von bis zu 5 min.

Mit der Umgestaltung der Freiflächen Am Fischmarkt im Jahr 2023 sowie der zeitnah geplanten Umgestaltung des Neuen Marktes entfallen zukünftig insgesamt 217 öffentliche Stellplätze (39+178) Stellplätze. Als Kompensation dient die Freifläche auf der Schützenbastion, auf der zunächst provisorisch ebenerdig rd. 140 Stellplätze geschaffen werden sollen. Weitere Parkplätze können auf dem Tribseer Damm bei Umwandlung von Fahrstreifen zu Längsparkplätzen entstehen. Die geplanten Wohnbebauungen auf den noch vorhandenen Freiflächen in der Altstadt, z.B. in den Quartieren 33 und 65, führen zusätzlich zu einem Wegfall von privaten Stellplatzmöglichkeiten und erzeugen eine weitere Nachfrage nach Bewohnerparkplätzen. Gegenwärtig wird daher geprüft, ob oberhalb des Parkhauses „Am Meeresmuseum" ein Parkhaus für die Bewohner und Gewerbetreibende der Altstadt errichtet werden kann (MobiHub).

Räumliche Ordnung des ruhenden Verkehrs:

In der von der Bürgerschaft beschlossenen Fortschreibung des Managementplans Altstadt von 2015 ist als Maßnahmepunkt zum Verkehrskonzept die *„konsequente Umsetzung des Ziels, Besucherparken am Altstadtrand und Anwohnerparken im Altstadtinneren unterzubringen"* bereits enthalten. Mit dem Wegfall von in der Altstadt bislang vorhandenen ebenerdigen öffentlichen Parkmöglichkeiten auf dem Neuen Markt und auf dem Fischmarkt wird das Ziel konsequent umgesetzt. Die übrigen öffentlichen Parkplätze innerhalb der Altstadt befinden sich gegenwärtig vorrangig im Umfeld des Neuen Marktes und werden mit der Sanierung des Neuen Marktes zu Bewohnerparkplätzen umgewandelt. Dies betrifft in Summe rd. 45 Stellplätze in der Altstadt.

Zur Aufrechterhaltung des Lieferverkehrs verbleiben innerhalb der Altstadt neben den Bewohnerparkplätzen die Ladezonen und die Straßenabschnitte mit eingeschränktem Halteverbot, die ein kurzzeitiges Halten und ein Be- und Entladen ermöglichen. Auch bleibt das Angebot an Behindertenstellplätze in der Altstadt bestehen. Innerhalb der Altstadt können zudem CarSharing-Parkplätze ausgewiesen werden, sofern CarSharing-Anbieter einen entsprechenden Bedarf anzeigen. Die vorhandenen Parkplätze in den Parkhäusern sowie am Altstadtrand ermöglichen für Beschäftigte, Geschäftskunden und Besucher weiterhin die fußläufige Erreichbarkeit der Ziele innerhalb der Altstadt.

Der Wegfall dezentraler öffentlicher Stellplätze innerhalb der Altstadt ist eine wesentliche Maßnahme zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens. Der durch die öffentlichen Parkplätze entstehende Parksuchverkehr innerhalb der Altstadt entfällt, die Einfahrt in die Altstadt erfolgt zielgerichtet entsprechend des Parkleitsystems zu den öffentlichen Parkhäusern. Damit erhöht sich die Verkehrssicherheit in den schmalen Altstadtstraßen, der Verkehrslärm wird reduziert und die Aufenthaltsqualität gestärkt. Zur wirksamen Vermeidung des Parksuchverkehrs in der Altstadt ist es sinnvoll, neben deutlichen Hinweisen auf die Parkhäuser und deren jeweils momentane Auslastung die übrige Altstadt erkennbar als Bewohnerparkzonen auszuweisen. Mit geringfügiger Anpassung der Verkehrsführung (Änderung Einbahnstraßensystem) können die Zufahrtsmöglichkeiten in die Altstadt auf vier Zufahrten begrenzt werden. Dies reduziert den Beschilderungsaufwand und ermöglicht zudem durch besondere Gestaltung der Zufahrtsbereiche die untergeordnete Verkehrsbedeutung der Altstadtstraßen zu betonen.
(siehe Anlage 1)

Parkraumbewirtschaftung:

Die Parkplätze innerhalb der Altstadt stellen ein knappes Gut dar, die Parkplatznachfrage übersteigt deutlich das vorhandene Stellplatzangebot. Durch eine Parkraumbewirtschaftung kann sowohl der Wert eines Stellplatzes berücksichtigt werden als auch räumlich und zeitlich lenkend in die Stellplatznutzung eingegriffen werden. Dies betrifft die unterschiedlichen Nutzungsarten als Bewohnerstellplatz, als öffentlicher Stellplatz oder für sonstigen gewerblichen Stellplatzbedarf (z.B. Handwerkerparkkarte). Finanzielle Regelungen zum ruhenden Verkehr sind daher nur in einer Gesamtbetrachtung (und auch unter Berücksichtigung anderer Verkehrsmittel) sinnvoll.

Schon die räumliche Neuordnung des ruhenden Verkehrs macht eine Überarbeitung der bestehenden Parkgebührenordnung für den öffentlichen Parkraum erforderlich, da die Parkplätze in der Parkzone A weitestgehend entfallen. Zudem sind seit der letzten Anpassung der Parkgebühren 15 Jahre vergangen, der Verbraucherpreisindex ist seitdem um knapp 30 % gestiegen.

Im Zuge der Neuordnung sollen im Stadtgebiet zukünftig zwei Zonen entstehen.

Die neue Zone A enthält die vor der Stadtmauer gelegenen Altstadtstraßen (Frankenwall, Knieperwall) sowie den Nahbereich der umliegenden Straßen (Frankendamm, Karl-Marx-Straße, Tribseer Damm, Sarnowstraße, Gerhart-Hauptmann-Str.) bis zu einer Entfernung von rd. 500 m zum Rand der Altstadt. Die neue Zone A umfasst damit ungefähr die bisherigen Zonen A und B. Hier liegt der Schwerpunkt auf kurzzeitiges Stundenparken für Besucher der Altstadt. Angestrebt wird von der Verwaltung folgende Gebührenanpassung: In der neuen Zone A werden Parkgebühren von 0,50 € pro 20 min erhoben – statt bisher 0,50 € pro 30 min. Vorgesehen ist weiterhin, die Gebühren täglich und jahreszeitlich zu vereinheitlichen und die gebührenpflichtige Zeit auf ganzjährig Mo. – So. von 09:00 Uhr bis 18:00 Uhr auszuweiten.

Im Entfernungsbereich > 500 m soll in der zukünftigen Parkzone B der Schwerpunkt auf das Tagesparken gelegt werden mit günstigen Tagesparktarifen. Die zweite Parkzone enthält die Stellplätze in der Bahnhofstraße, An der Hafenbahn, Frankendamm südl. Abschnitt sowie die

Mahnkesche Wiese. Um ein entsprechendes Angebot an bewirtschafteten Stellplätzen anbieten zu können, soll der Umfang der Parkraumbewirtschaftung auf die genannten Straßen ausgeweitet werden. Die Gebühren sollen hier bei 0,50 € pro 60 min und Tageskarte 2,00 Euro verbleiben, bei grundsätzlich gleichen Bezahlzeiten wie in Zone A.
(siehe Anlage 2)

Zur Vermeidung von Parksuchverkehr v. a. in der Altstadt soll die Nutzung der Parkhäuser grundsätzlich Vorrang vor dem öffentlichen Stellplatzangebot haben. Dies wird erreicht, in dem sich die Tarife in den Parkhäusern (soweit durch die Verwaltung regelbar) konsequent an den Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum orientieren und diese nicht übersteigen.

Durch Anhebung der Gebührenhöhe für die Bewohnerparkausweise soll zukünftig sichergestellt werden, dass der Wert des Bewohnerparkausweises angemessen berücksichtigt wird. Mit derzeit weniger als 10 ct pro Tag bzw. 2,50 € pro Monat ist das Bewohnerparken praktisch gratis, die Preise entfalten folglich auch keine Steuerungswirkung. Mit dem vorgeschlagenen Basistarif von 108 € / Jahr wird die fehlende Stellplatzgarantie auch zukünftig in die Gebührenhöhe berücksichtigt, so dass die Gebühr angemessen im Vergleich zu privaten Stellplatzangeboten zum Beispiel auf Privatparkplätzen bleibt.

Durch Neukalkulation der Gebührenhöhe für die Erteilung von Parkerleichterungen für Handwerker und soziale Dienste soll auch hier der Wert der Parkerleichterung bei der Gebührenhöhe angemessen berücksichtigt werden und die Verhältnismäßigkeit der verschiedenen Gebührenarten zum Thema „Ruhender Verkehr" sichergestellt werden.

Auch wenn die Bewohnerparkgebührenordnung, die Parkgebührenordnung und die Gebühr für Parkerleichterung für Handwerker und soziale Dienste alle für das Parken in der Altstadt gelten, so berühren sie unterschiedliche gesetzliche Vorgaben und Erlasse und sind im übertragenden wie auch im eigenen Wirkungskreis der Gemeinde zu bestimmen. Daher kann auch die Beschlussfassung zur Gebührenhöhe nicht zusammengefasst erfolgen, die Anpassung der Gebühren werden getrennt mit einzelnen Vorlagen von der Verwaltung vorbereitet.

Erreichbarkeit Altstadt - flankierende Maßnahmen:

Das Parkraumkonzept Altstadt betrachtet ausschließlich Regelungen zum ruhenden Verkehr und somit zum motorisierten Individualverkehr. Hinsichtlich der Verkehrserschließung der Altstadt ist aber eine Gesamtbetrachtung erforderlich, die auch die übrigen Verkehrsmittel mitberücksichtigt. Die Verwaltung setzt daher gegenwärtig Maßnahmen um, die sowohl der Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem ÖPNV als auch mit dem Fahrrad dienen.

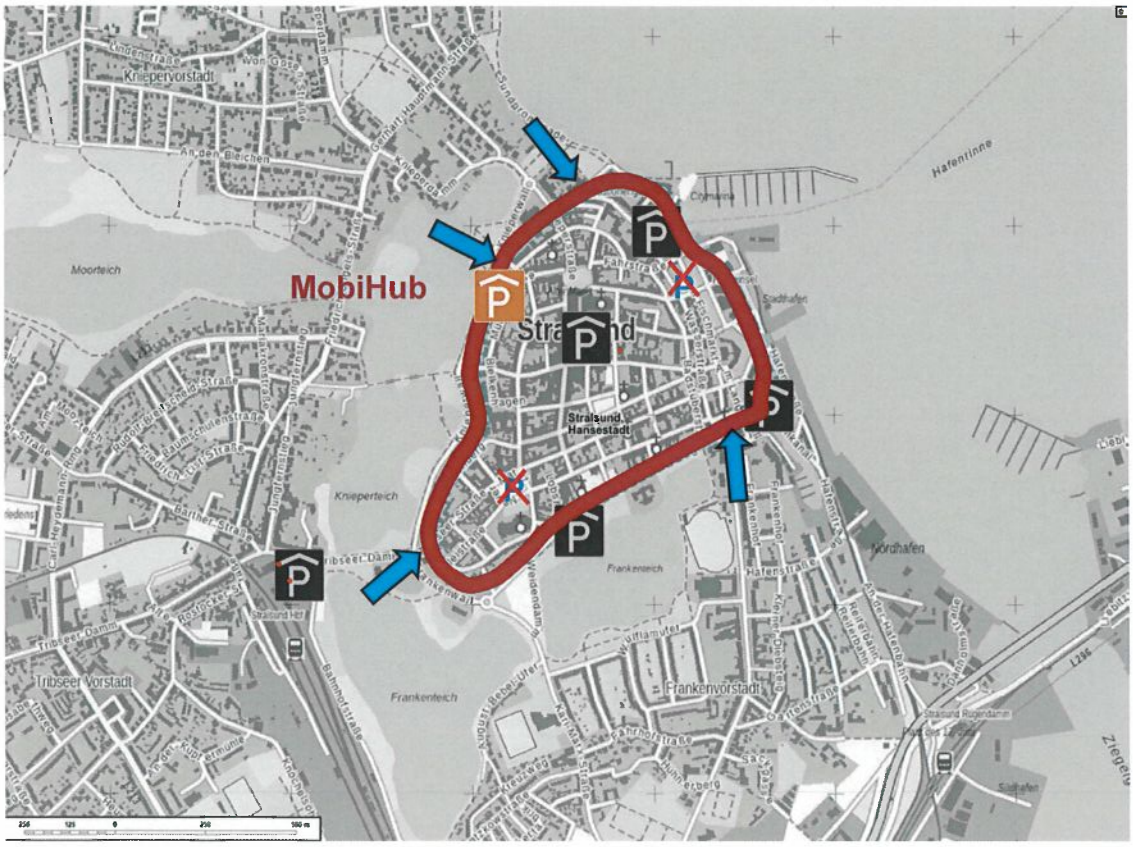
Die Einführung des 70+-Tickets sowie der Schülernetzkarte haben die Nutzung des ÖPNV stark beeinflusst. Ablesbar ist die Veränderung des Mobilitätsverhaltens nicht nur an deutlich gestiegenen Fahrgastzahlen. Auffallend ist vielmehr ein vermehrt junges Publikum in der Altstadt, was sicherlich der Einführung der Schülernetzkarte geschuldet ist. Der frühe Bezug zur Altstadt stärkt nicht nur die Passanten-Frequenz, sondern festigt langfristig deren Rolle als gesamtstädtisches Zentrum bzw. zentraler Versorgungsbereich.

Mit der geplanten Einführung des 9 €-Tickets als Jahresabo für 108 € wird der ÖPNV als leistungsfähiges, sozial ausgewogenes Verkehrssystem in der Stadt weiter gestärkt werden. Das fahrscheinlose Mobilitätsangebot baut Schwellen ab und reduziert insb. die Zugangskosten ins Stadtzentrum für breite Bevölkerungsschichten.

Mit Umsetzung des Konzeptes „Richtungsknoten" investiert die Stadt aber auch in die Qualität, d. h. Komfort und Fahrzeitverkürzung. So werden nördlich, westlich und südlich der Altstadt zentrale Umstiegshaltepunkte zwischen den Buslinien geschaffen, an denen die Busse der verschiedenen Buslinien zeitgleich halten und so optimale Voraussetzungen für das Umsteigen zwischen den Buslinien bieten. Das Konzept ermöglicht es somit z.B. von außerhalb bis an den Altstadtrand heranzufahren, um bei Bedarf in die Buslinie ohne Wartezeit umsteigen zu können, deren Bushaltestelle am dichtesten zum Altstadtziel liegt. Somit kann in der Altstadt immer die am nächsten gelegene Haltestelle genutzt werden, unabhängig von der Buslinie, die diese Haltestelle bedient.

Zur Verbesserung des Radverkehrs wurden Radrouten festgelegt, die die Altstadt mit den anderen Stadtteilen verbinden. Die Radrouten führen vorrangig über das Straßennebennetz und sollen durch Ausbau der Radwege oder Ausweisung von Fahrradstraßen eine möglichst sichere Nutzung für den Radverkehr ermöglichen. Im Bereich der Altstadt ist das Angebot an Fahrradabstellplätzen an strategisch wichtigen Punkten auszubauen.

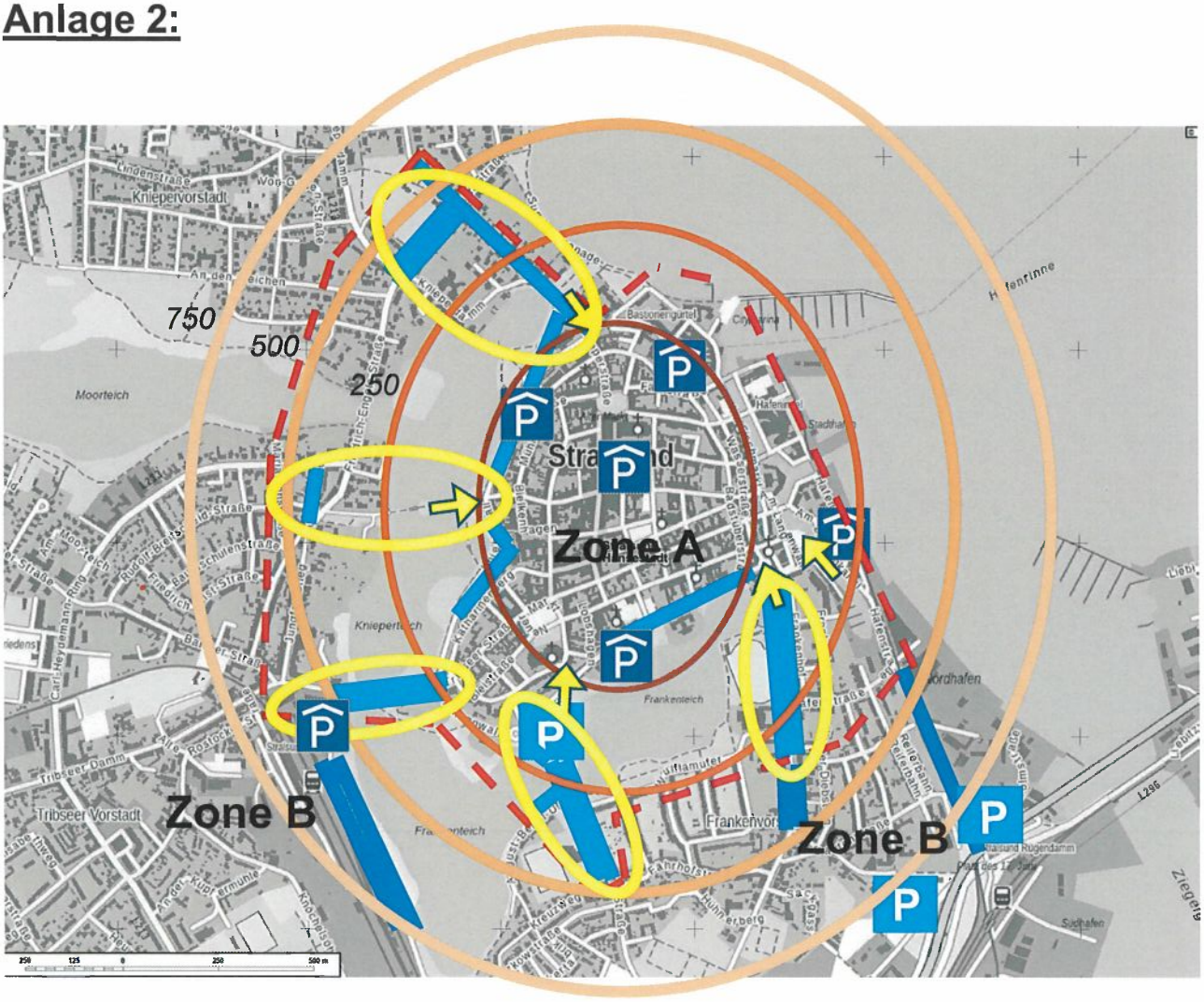
Anlage 1:



Maßnahmen

- Herausstellung der Einfahrten in die Altstadt
- Kennzeichnung Altstadt als Anwohnerparkzone
- Wegfall bewirtschafteter Parkplätze in d. Altstadt außerhalb Parkhäuser
- Reduzierung Parksuchverkehr und Parkdruck
- MobiHub als Anwohnerparkhaus mit Infrastruktur

Anlage 2:



Maßnahmen

- Ausbau bewirtschafteter Parkplätze
- gleiche Tarife in Parkhäusern und Straßenraum
- Pendlerparken in der Bahnhofstr., An der Hafenbahn, Mahnkesche Wiese