

Touristisches Parkraumkonzept Waren (Müritz)



Müritz

Auftraggeber:



Stadt Waren (Müritz)

Bau- und Wirtschaftsförderungsamt
Sachgebiet Stadtplanung/Wifö



Zum Amtsbrink 1
17192 Waren (Müritz)
Fon: 0 39 91 - 177-0
Fax: 0 39 91 - 177-177
E-Mail: postamt@waren-mueritz.de
Internet: www.waren-mueritz.de

Bearbeitung:



**INGENIEURBÜRO
KLAESER**

Warendorfer Straße 20
17192 Waren (Müritz)
Fon: 0 39 91 - 634 290
Fax: 0 39 91 - 634 291
Mobil: 01 60 - 96 70 41 37
E-Mail: info@ib-klaeser.de
Internet: www.ib-klaeser.de

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	2
2	METHODIK.....	4
3	VORHANDENE SITUATION	6
3.1	Angebotsermittlung.....	6
3.1.1	Definition touristischer Parkraumbereiche	6
3.1.2	Touristisches Parkraumpotenzial	7
3.2	Nachfrageermittlung.....	9
3.2.1	Bestehende Verkehrsverhältnisse.....	9
3.2.2	Empirische Nachfrageberechnung	12
3.3	Bilanzierung vorhandenen Situation	19
4	VORHERSEHBARE ENTWICKLUNG.....	21
4.1	Entwicklung der Nachfrage.....	21
4.2	Ansätze zur Angebotsplanung	24
5	GESAMTBEWERTUNG	27
6	LITERATUR- UND QUELLENANGABEN	29

Anlagen

- Anlage 1: Übersichtsplan: Touristische Ziele im Stadtgebiet
- Anlage 2: Bestandsanalyse Übersichtsplan
- Anlage 2a: Bestandsanalyse Detailplan Zentrum
- Anlage 3: Entwicklungspotenziale Parkraum, Übersichtsplan
- Anlage 3a: Entwicklungspotenziale Parkraum, Detailplan
- Anlage 4: Parkplatzverteilung nach touristischem Potenzial, Bestand, Tabellarische Aufstellung

Abbildungsverzeichnis

Bild 1: Übersicht Untersuchungsraum (Quelle Gaia MV)	2
Bild 2: Schematische Darstellung des Planungsablaufs.....	5
Bild 3: Überlastung Zufahrt Parkplatz Müritzeum.....	10
Bild 4: Rückstau auf den Knoten B 192, Schweriner Damm/Steinmole.....	10
Bild 5: Auswertung Parkplatz Müritzeum	11
Bild 6: Besucherzahlen Müritzeum	11
Bild 7: B 192, Dauerzählstelle Waren, durchschnittliche Tagesverkehre nach Monaten [Kfz/24h]	13
Bild 8: B 192, Dauerzählstelle Waren, Tagesganglinie „Wintermonate“ [Kfz/h].....	13
Bild 9: B 192, Dauerzählstelle Waren, Tagesganglinie „Sommermonate“ [Kfz/h]	14
Bild 10: B 192, DZ Waren, nur Saisonverkehr Fahrtrichtung Waren [Kfz/24h]	15
Bild 11: DZ Waren, Fahrtrichtung Waren, Vergleich unterschiedlicher Tagesganglinien	16
Bild 12: DZ Waren, Fahrtrichtung Waren, Saisonverkehr „Max20-Tage“	17
Bild 13: Berechnung der touristischen Parknachfrage aus dem Zielverkehr	17
Bild 14: Berechnung der touristischen Parknachfrage aus dem Binnenverkehr.....	18
Bild 15: Rechnerische Bilanzierung bestehende Situation	19
Bild 16: Übernachtungen in Herbergsbetrieben (Quelle: dwif 2009, stat Landesämter, Eurostat)	21
Bild 17: Übernachtungen in der Nationalparkregion (Quelle: Stat. Amt M-V)	22
Bild 18: Übernachtungen in Gemeinden der Region (Quelle: Stat. Amt M-V)	22

1 EINLEITUNG

Das Heilbad Waren (Müritz) bildet mit seiner zentralen Lage in der Mecklenburgischen Seenplatte ein touristisches, wirtschaftliches und kulturelles Zentrum in der Region. Gemäß des „Regionalen Raumordnungsprogrammes Mecklenburgische Seenplatte“ [1] ist die Stadt Waren (Müritz) als Mittelzentrum eingestuft.

Die Ziele der regionalen Planung bestehen darin, den Tourismus- und Wirtschaftsstandort Waren (Müritz) zu stärken und weiterzuentwickeln. Eine besondere Bedeutung wird dabei dem Tourismus zugewiesen. Waren (Müritz) soll sich als überregional bedeutsames Tourismuszentrum weiter profilieren und Imageträger der Tourismus- und Gesundheitsregion Mecklenburgische Seenplatte sein. Waren (Müritz) wurde im Juni 2012 das Kurortprädikat „Staatlich anerkanntes Heilbad“ verliehen.

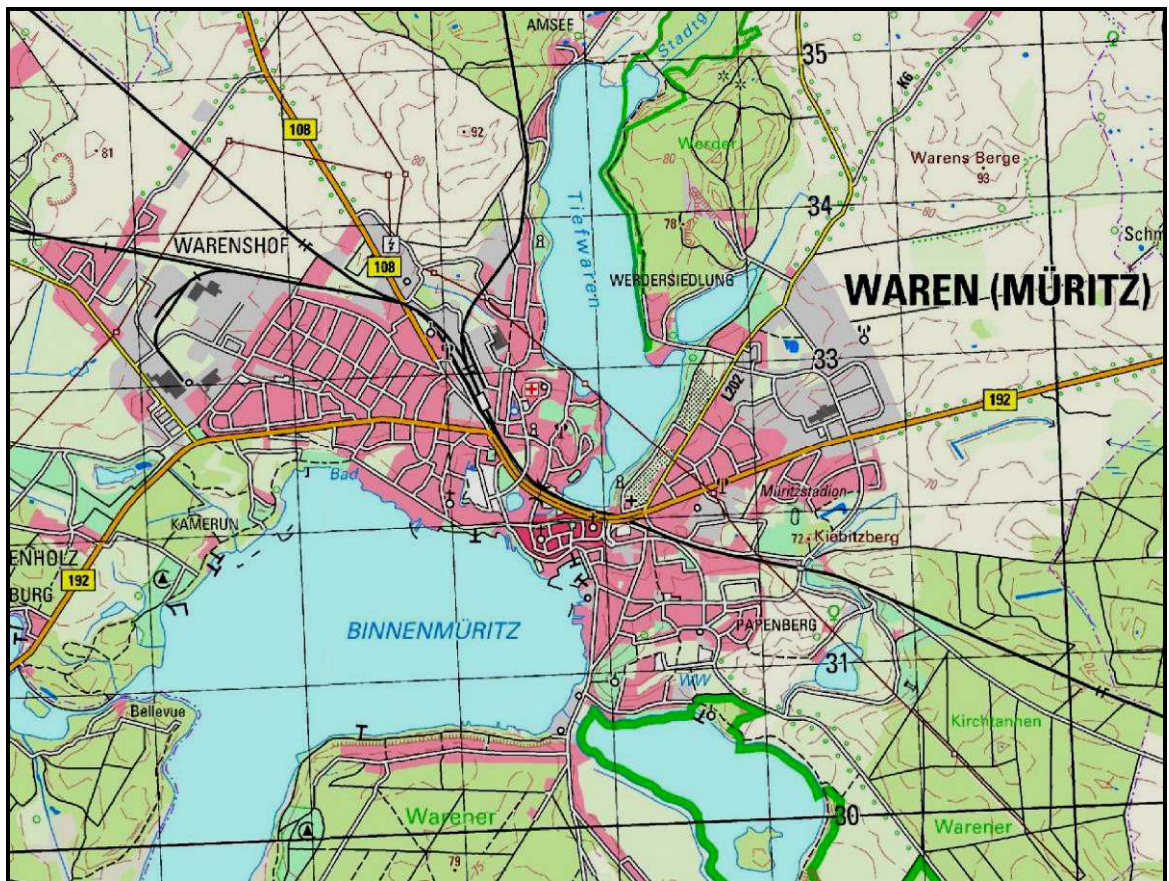


Bild 1: Übersicht Untersuchungsraum

Die hohe touristische Bedeutung der Stadt Waren (Müritz) stellt besondere Anforderungen an die städtischen Planungen. Ein Aspekt dieser Anforderungen ist der ruhende Verkehr. Die üblichen das Parkraumangebot wesentlich beeinflussenden Größen sind Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze nach der Verteilung im Plangebiet. Für diese Nachfragegruppen kann das erforder-

Touristisches Parkraumkonzept

liche Parkraumangebot aufgrund weitgehend fixer Rahmenbedingungen relativ konkret bestimmt werden. Dementgegen ist die Bestimmung des Parkraumangebotes für den touristischen Verkehr deutlich komplexer und von schwer bestimmbareren Faktoren geprägt. Eine wesentliche Bedeutung kommt den Unregelmäßigkeiten der Nachfrage zu:

- Das touristische Verkehrsaufkommen ist in starkem Maße saisonal geprägt. Von Mitte April bis Anfang Oktober besteht eine deutlich höhere Nachfrage als in den Wintermonaten.
- Innerhalb der Saison sind starke Spitzen zu beobachten, die beispielsweise von besonderen Ereignissen oder aber den Witterungsverhältnissen abhängig sind.
- In Abhängigkeit von der Zielvorstellung der Nachfragegruppe ergibt sich eine unterschiedliche räumliche Verteilung des erforderlichen Angebotes innerhalb des Stadtgebietes.

Die beschriebenen Aspekte lassen sich im Verlauf einer Urlaubssaison anhand von Beobachtungen und Aufzeichnungen belegen. Die vorliegende Untersuchung verfolgt das Ziel, die vorhandene und zu erwartende Situation hinsichtlich der touristischen Parkraumnachfrage quantitativ zu bestimmen und diese dem Angebot gegenüberzustellen. Aus den Ergebnissen werden Handlungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge abgeleitet.

Für die Stadt Waren (Müritz) ist es für die zukünftige Entwicklung von hoher Bedeutung, ein der touristischen Nachfrage gerecht werdendes Parkraumangebot zur Verfügung zu stellen.

Das touristische Parkraumkonzept beschränkt sich auf die saisonal bedingten Tagestouristen, die mit Personenkraftwagen individuell anreisen. Verkehrsarten wie Reisebusse, Zweiräder oder Fahrräder sind nicht Bestandteil der Untersuchung. Die Parksituation für Mehrtagesgäste ist ebenfalls nicht Inhalt der Untersuchung. Hier sind im Wesentlichen die Beherbergungsstätten dafür verantwortlich, ein ausreichendes Angebot bereitzustellen.

2 METHODIK

Die Grundlagen für die Parkraumplanung werden den Empfehlungen für die Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR 05) [2]. entnommen. Die Rechtsgrundlagen der Parkraumplanung befinden sich im Bauplanungsrecht, im Bauordnungsrecht und im Straßenverkehrsrecht. Anlagen des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum unterliegen in Planung, Anordnung und Betrieb dem Straßenverkehrsrecht.

Die wesentliche Aufgabe der Parkraumplanung ist die Angebotsbemessung. Diese beinhaltet in erster Linie eine Gegenüberstellung zwischen dem Parkraumangebot und der Parkraumnachfrage.

Das gesamte öffentliche Parkraumangebot kann durch Erhebungen im Stadtgebiet konkret erfasst werden. Komplexer stellt sich die Verteilung auf die Nutzergruppen dar. Im Rahmen der Untersuchung werden die bestehenden Parkplätze hinsichtlich ihrer Eignung für die touristische Nachfrage bewertet und gehen dementsprechend in die Bilanzierung ein. Maßgebliches Merkmal ist die räumliche Lage im Stadtgebiet und die Art der Parkraumbewirtschaftung. Dabei sind teilweise konkurrierende Ansprüche an den Parkraum z. B. zwischen Besuchern und Einwohnern angemessen zu berücksichtigen.

Die Erfassung der touristischen Verkehrsnachfrage stellt eine umfangreiche und maßgebliche Aufgabe der Parkraumkonzeptes dar. Es gilt zu klären, wie groß der Bedarf an touristischen Parkplätzen unter Berücksichtigung von zeitlichen Rahmenbedingungen wie Saisonverlauf, Witterung oder besonderen Veranstaltungen ist. Neben örtlichen Beobachtungen wird dazu ein Berechnungsverfahren entwickelt, das auf der detaillierten Auswertung vorhandener Verkehrsdaten basiert. Die Ergebnisse des Berechnungsverfahrens werden durch die Auswertung örtlicher Erfassungen und Beobachtungen geeicht.

Durch die Bilanzierung zwischen bestehender Nachfrage und Angebot kann eine Bewertung der Gesamtsituation erfolgen.

Neben der bestehenden Situation ist die prognostische Entwicklung abzuschätzen. Dazu wird die zu erwartende Parkraumnachfrage dargestellt. Wesentliche Einflussgrößen sind die allgemeine Verkehrsentwicklung und die Entwicklung der touristischen Infrastruktur. Die Bilanzierung zwischen vorhandenem Angebot und zu erwartender Nachfrage bildet die Grundlage für Handlungsempfehlungen.

Folgendes Ablaufschema verdeutlicht die Zusammenhänge im Gesamtplanungsablauf:

Touristisches Parkraumkonzept

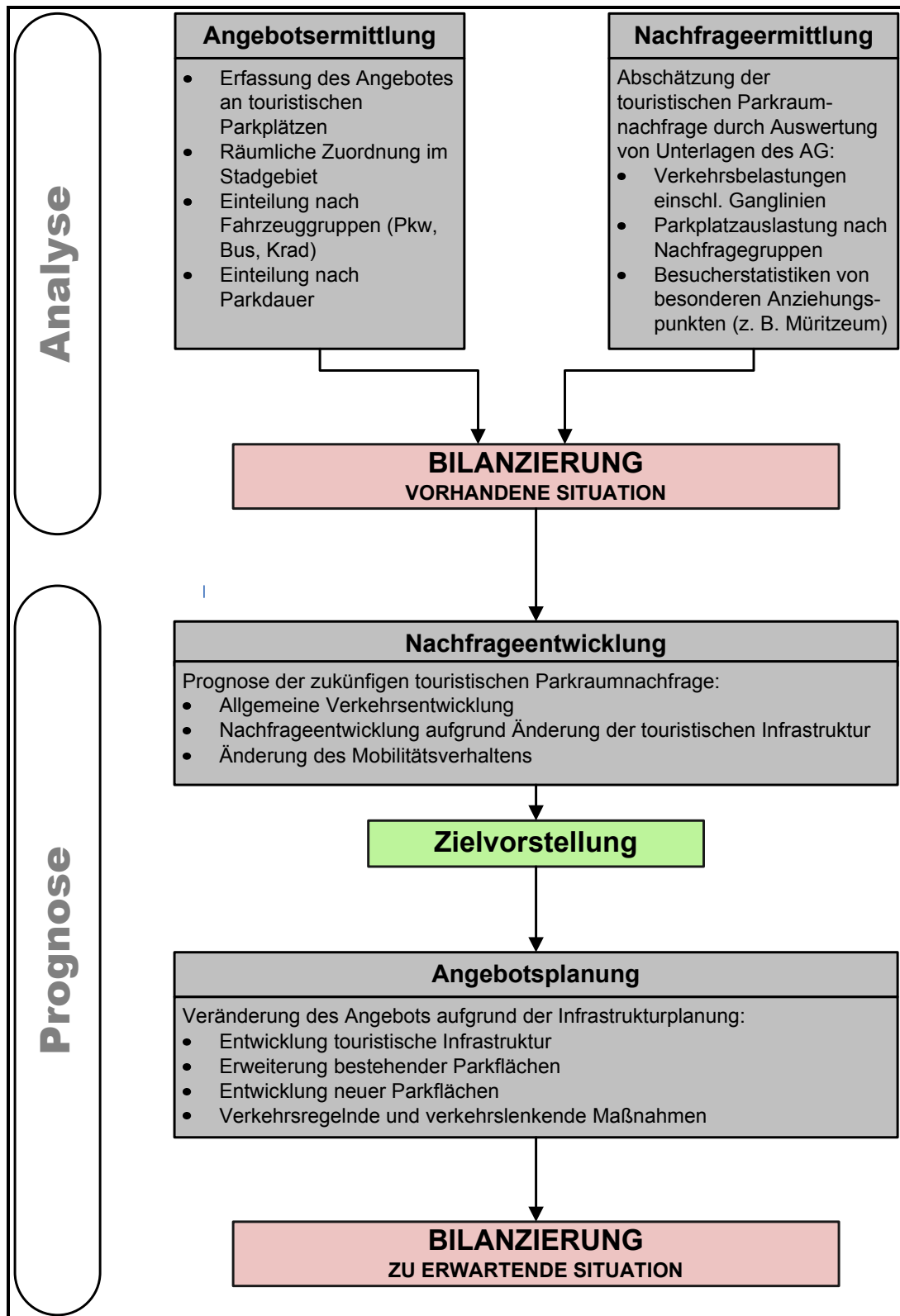


Bild 2: Schematische Darstellung des Planungsablaufs

3 VORHANDENE SITUATION

3.1 ANGEBOTSERMITTLUNG

3.1.1 Definition touristischer Parkraumbereiche

Für die Ermittlung des touristischen Parkangebotes sind vorhandene Parkplätze auf ihre Eignung für Tagesbesucher zu prüfen. Zur räumlichen Trennung wird das Stadtgebiet in die wesentlichen Gebiete mit hohem touristischem Potenzial eingeteilt. Diese werden wie folgt bezeichnet und eingegrenzt:

Parkraumbereich 1: Altstadt/Hafen/Müritzeum

Hauptzielgebiet für die Tagesbesucher ist eindeutig der Bereich von **Altstadt und Hafen**. Besondere Zielpunkte sind die Einkaufsmöglichkeiten und Gaststätten in der Fußgängerzone und am Neuen Markt, die Promenade am Hafen und das Müritzeum. Der gesamte Bereich wird als Gesamtkomplex bewertet, da die Zielpunkte im Gebiet häufig miteinander verknüpft werden und fußläufig attraktiv miteinander verbunden sind. Die primären touristischen Parkmöglichkeiten befinden sich auf dem Parkplatz Müritzeum sowie den angrenzenden Gebieten und am Hafen. Weitere sekundäre Möglichkeiten für den ruhenden Verkehr sind an den Straßen in der Altstadt sowie auf kleineren Parkplätzen in der Nähe der Altstadt vorhanden. Besonders auf den sekundären Flächen muss das vorhandene Angebot sowohl die Nachfrage von Touristen als auch von einheimischen Nachfragegruppen abdecken.

Parkraumbereich 2: Nationalpark

Ein weiteres Hauptzielgebiet für Besucher ist der **Nationalpark**. Der Eingangsbereich Waren (Müritz) befindet sich in der Specker Straße. Hauptstartpunkt für Touren in den Nationalpark ist der wassergebunden befestigte Parkplatz mit Nationalparkinformation in der Specker Straße.

Parkraumbereich 3: Volksbad/Kamerun

Als weiterer touristischer Schwerpunkt wird das Areal im Bereich des **Volksbades** erfasst. Das Volksbad bietet in unmittelbarer Nähe Parkmöglichkeiten auf einem wassergebunden befestigten Parkplatz. Weitere Parkmöglichkeiten befinden sich in den angrenzenden Stadtstraßen sowie im Bereich Kamerun. In diesem Gebiet konkurrieren die Interessen einheimischer und touristischer Nutzer, so dass nur ein partielles Angebot für den touristischen Verkehr zur Verfügung steht.

Parkraumbereich 4: Kurgebiet

Als weiterer touristische Schwerpunkt ist das Kurgebiet mit entsprechenden Infrastruktureinrichtungen zu benennen. In das Gebiet wird der Bereich Feisneck integriert. Parkmöglichkeiten bestehen auf Parkplätzen direkt im Kurgebiet, die vom Stadtteil „Papenberg“ erreicht werden können sowie in der Straße An der Feisneck.

Die Angebotsermittlung erfolgt auf der Grundlage von städtischen Parkplatzerhebungen [3] aus dem Jahr 2011. Demnach sind ohne Berücksichtigung reiner Anwohnerparkflächen im gesamten Stadtgebiet 3.818 Parkplätze vorhanden, die sich wie folgt auf die Stadtteile verteilen:

1. Altstadt:	408 Parkplätze
2. Südstadt:	937 Parkplätze
3. Weststadt:	1.378 Parkplätze
4. Nordstadt:	579 Parkplätze
5. Oststadt:	498 Parkplätze
6. Sonstige Stadtteile:	18 Parkplätze

Die größte Anzahl an Parkständen ist in der Weststadt vorhanden. In den Erfassungen wurden hier räumlich auch die Parkplätze am Müritzeum sowie an der Straße Zum Amtsbrink integriert. Diese bilden mit einer Gesamtzahl von ca. 700 Parkstände einen erheblichen Anteil an der Gesamtsumme. Für den Bereich der Altstadt sind lediglich 408 Parkplätze erfasst. Der Parkplatz „Alter Hafen“ ist mit einer Parkplatzzahl von 88 Bestandteil des Gebietes Südstadt. Weitere für den Altstadtbereich interessante Parkplätze befinden sich im Bereich Mecklenburger Straße, in der Nordstadt am Tiefwareensee sowie partiell an der Schützenstraße im Bereich des Friedhofes.

3.1.2 Touristisches Parkraumpotenzial

Die Gesamtzahl der Parkplätze entspricht nicht dem Angebot an touristischen Parkplätzen. Besonders im Bereich des Zentrums bestehen vielseitige Nutzungsansprüche an die zur Verfügung stehenden Parkstände. Bedingt durch das Parkleitsystem werden die touristischen Verkehre in das Zentrum weitgehend in das Gebiet „Zum Amtsbrink“ gelenkt.

Eine Trennung der Parkplätze für die Nachfragegruppen kann aufgrund vielfältiger Randbedingungen nicht pauschal durchgeführt werden. Von daher erfolgte eine Einzelbewertung der Anlagen in den jeweiligen Gebieten mit dem Ziel, das touristische Potenzial durch Berücksichtigung eines prozentualen Ansatzes zu bestimmen. Folgende quantitative Annahmen wurden dabei zugrunde gelegt:

Parkraumbereich 1: Altstadt/Hafen/Müritzeum

Die Parkplätze „Müritzeum“, „Festplatz“ und „Alter Hafen“ werden in der Saison fast ausschließlich von touristischen Verkehren genutzt. Das touristische Potenzial wird mit 90 % in Ansatz gebracht. Dementgegen stehen die Parkplätze „Zum Amtsbrink“ fast ausschließlich den Mitarbeitern der ansässigen Verwaltungen zur Verfügung. Das touristische Potenzial wird mit 10 % in Ansatz gebracht.

Die Parkplätze auf den Haupttrouten in das Zentrum, wie beispielsweise im Bereich Strandstraße/Steinmole werden ebenfalls in hohem Maße vom touristischen Verkehr genutzt. Das touristische Potenzial wird mit 80 % bis 90 % in Ansatz gebracht.

Auch die Parkplätze in den sonstigen Nebenstraßen werden durch den Besucherverkehr frequentiert. Sie werden jedoch aufgrund mangelnder Ortskenntnisse deutlich weniger genutzt. Der Anteil wird in Abhängigkeit von der Lagegunst mit Werten zwischen 10 % und 50 % in Ansatz gebracht.

Aus dem südlichen Stadtbereich ergibt sich ein partielles touristisches Parkraumangebot in den Straßen Am Seeufer, in der Großen Gasse, in der Müritzstraße und in der Rosenthalstraße

Durch die günstige fußläufige Verbindung zwischen der Altstadt und dem Zentrum besitzen die Parkplätze am Tiefwareensee sowie geringfügig die Bereiche Güstrower Straße und Wossidlostraße ein touristisches Nutzungspotenzial. Die Zielgruppe Freilichtbühne wurde in diesem Areal nicht berücksichtigt, da die Nachfrage grundsätzlich nur in den Abendstunden besteht.

Im Bereich der Nordstadt besitzt der Parkplatz in der Schützenstraße (Bereich Friedhof) ein Potenzial für eine touristische Nutzung.

Parkraumbereich 2: Nationalpark

Der Parkraumbereich befindet sich ausschließlich im südlichen Stadtgebiet. Als Eingangstor in den Nationalpark besitzt der unbefestigte Parkplatz an der Nationalparkinformation eine hohe Bedeutung. Weitere geringe Potenziale bestehen in der Specker Straße und in der Fontanestraße.

Parkraumbereich 3: Volksbad

Für das Volksbad steht Parkraum fast ausschließlich auf dem Parkplatz an der Röbbeler Chaussee zur Verfügung. Der Parkplatz wird in den Saisonmonaten zu wesentlichen Teilen von Urlaubern genutzt. Das touristische Potenzial wird mit 90 % in Ansatz gebracht.

Parkraumbereich 4: Kurgebiet

Im Eingangsbereich zum Kurgebiet am Federower Weg befindet sich ein großer Parkplatz, der vollständig touristischen Potenzialen zur Verfügung gestellt werden kann. Weitere Möglichkeiten mit geringerem Potenzial sind an der Feisneck vorhanden.

Die detaillierte Bewertung der einzelnen Flächen und die Zuordnung zu den touristischen Zielen ist in der Anlage 2 dargestellt und in der Anlage 4 aufgeschlüsselt. Bezogen auf die Hauptzielgebiete stellt sich die Situation zusammenfassend wie folgt dar:

Parkraumbereich 1, Altstadt/Hafen/Müritzeum:	761 Parkplätze
Parkraumbereich 2, Nationalpark:	97 Parkplätze
Parkraumbereich 3, Volksbad:	129 Parkplätze
<u>Parkraumbereich 4, Kurgebiet:</u>	<u>121 Parkplätze</u>
Summe touristische Parkplätze:	1.108 Parkplätze

Der Anteil der touristischen Parkplätze an der Gesamtzahl der öffentlichen Parkplätze beträgt rd. 30 %.

3.2 NACHFRAGEERMITTLUNG**3.2.1 Bestehende Verkehrsverhältnisse**

Örtliche Beobachtungen in der Saison zeigen, dass die Parkraumnachfrage großen Schwankungen unterlegen und von vielfältigen Parametern abhängig ist. Die touristische Nachfrage an Parkraum wurde in den vergangenen Jahren durch städtische Mitarbeiter beobachtet und aufgezeichnet. Weiterhin liegen Auswertungen der Auslastung des Parkplatzes am Müritzeum vor. Die Beobachtungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Ein unzureichendes Parkraumangebot ist witterungsbedingt an Einzeltagen in der Hauptsaison zu beobachten. An niederschlagsreichen Tagen - besonders nach längeren Schönwetterperioden - kommt es zu extremen Verkehrsspitzen. Das überwiegende Interesse der Besucher der Mecklenburgischen Seenplatte liegt in Natur und Landschaft, deren Genuss in der Regel an günstige Witterung gebunden ist. An Regentagen nutzen die Besucher Alternativen, die weitgehend witterungsunabhängig sind. Waren (Müritz) bietet dazu vielfältige Möglichkeiten. Besonders zu erwähnen ist das Müritzeum als eine Hauptattraktion. Darüber hinaus bietet Waren (Müritz) den Besuchern vielfältige attraktive Einkaufs- und Verweilmöglichkeiten, z. B. in der Fußgängerzone im Rahmen der historischen Altstadt oder das Angebot von Restaurants und Cafés am Hafen. Die Kombination der Möglichkeiten wird von vielen Besuchern zur Überbrü-

Stadt Waren (Müritz)
Touristisches Parkraumkonzept
Erläuterungsbericht

ckung eines Regentages genutzt. Waren ist mit seiner zentralen Lage in der Mecklenburgischen Seenplatte und innerhalb Mecklenburg-Vorpommers von allen Standorten mit einer Fahrtdauer von weniger als 2 Stunden erreichbar. An den beschriebenen Tagen ist kein ausreichender Parkraum verfügbar.



Bild 3: Überlastung Zufahrt Parkplatz Müritzeum

Die meisten Besucher werden durch das statische Leitsystem in den Bereich der Parkplätze am Müritzeum/Amtsbrink geführt. Die Parkplätze sind bereits in den Morgenstunden zwischen 10:00 und 11:00 Uhr überlastet. In der Folge drängt der Parksuchverkehr aus Mangel an Alternativen auf das Straßennetz der Innenstadt. Dort kommt es zu Überlastungen und Stauerscheinungen. Rückstaus bilden sich zeitweise bis auf den Schweriner Damm und behindern dort die durchgehenden Verkehrsströme.



Bild 4: Rückstau auf den Knoten B 192, Schweriner Damm/Steinmole

Stadt Waren (Müritz)
Touristisches Parkraumkonzept
Erläuterungsbericht

Für den Parkplatz Müritzeum liegen Auswertungen der Parkplatzauslastungen vor. Diese belegen eine hohe Auslastung des Parkplatzes, die in der vergangenen Jahren gewachsen ist.

von	bis	Pkw	Anzahl Tage	Pkw/Tag
04.05.2007	13.12.2007	30.521	223	137
04.05.2008	13.12.2008	78.242	223	351
10.03.2009	24.08.2010	133.701	532	251
10.01.2011	13.12.2011	286.791	337	851

Bild 5: Auswertung Parkplatz Müritzeum

Im Verlauf von großen Veranstaltungen im Stadtgebiet wie beispielsweise der „Müritz-Sail“ ist ebenfalls zu beobachten, dass das vorhandene Parkraumangebot nicht ausreichend ist, um die Nachfrage abzudecken.

Weitere Spitzen lassen sich an verlängerten Wochenenden wie Ostern oder Pfingsten sowie an Wochen mit Feiertagen (Christi Himmelfahrt, 3. Oktober) beobachten. Die Stadt ist zu dieser Zeit häufig Zielort von kurzfristig verreisenden Tagestouristen aus den Metropolregionen Berlin oder auch Hamburg.

Die Besucherzahlen des Müritzeums sind ein weiteres deutliches Indiz für das hohe Verkehrsaufkommen. An Spitzentagen im Sommer werden bis zu 3.000 Besucher erreicht. Der Durchschnittswert beträgt 1.500 Besucher/Tag. Mehr als 80 % der Besucher werden in den Monaten von April bis Oktober verzeichnet. Bild 6 gibt einen Überblick der Besucherzahlen bis zum Jahr 2011.

Jahr	Gesamtbesucher	Juli	August
2007	140.000		70.000
2008	220.000	38.000	47.000
2009	178.000	39.000	32.000
2010	191.000	36.000	45.000
2011	190.000	50.000	40.000

Bild 6: Besucherzahlen Müritzeum [4]

Als Sondersituation hinsichtlich der Parkraumnachfrage ist die Freilichtbühne zu betrachten. Auf der Freilichtbühne finden zwischen Juni und August Theaterveranstaltungen (Müritz-Saga) und Filmvorführungen statt. Die Vorführungen finden fast ausschließlich in den Abendstunden statt, so dass die Nachfragegruppe „Gäste Freilichtbühne“ von denen der üblichen Tagestouristen für das Stadtzentrum abgekoppelt werden kann. An einzelnen Spitzentagen ist ein Defizit an Parkraum gegeben. Um dem entgegenzuwirken, wurde bereits ein Bus-Shuttle-Betrieb ausgehend vom Parkplatz „Müritzeum“ eingerichtet.

Die vorhandenen Parkplätze an der Freilichtbühne sind aufgrund der zu großen Entfernung nicht bzw. nur sehr bedingt geeignet, eine Parkraumnachfrage für das Zentrum abzudecken.

3.2.2 Empirische Nachfrageberechnung

Die Beobachtungen der Verkehrsnachfrage aus den vergangenen Jahren zeigen deutlich, dass das vorhandene Angebot in Spitzenzeiten nicht ausreicht, um die Nachfrage zu decken. Die Größenordnung des Defizits kann aus den Beobachtungen nur geschätzt werden. Genaue Aussagen wären nur durch längerfristige kostenintensive Erhebungen an den Parkplätzen möglich. Da diese nicht verfügbar sind, wurde in der vorliegenden Situation ein Verfahren entwickelt, welches eine Berechnung der Parkraumnachfrage für unterschiedliche Szenarien auf der Basis vorhandener Erhebungs- und Verkehrsdaten des Straßennetzes erreicht. Folgende Daten liegen dem Berechnungsverfahren zu Grunde:

1. Detailauswertung der Dauerzählstelle B 192, Waren am Ortsausgang in Richtung Neubrandenburg vom 01.01.2011 bis 31.12.2011 [5]
2. Verkehrsplanerische Untersuchung zur Ortsumgehung Waren (Müritz) mit einer Auswertung der Durchgangs-, Quell-, Ziel- und Binnenverkehre im Analysemodell [6]
3. Statistische Berichte zum Tourismus und Gastgewerbe in Mecklenburg-Vorpommern, Sommerhalbjahr 2011 [7,8]

Der grundsätzliche Ansatz besteht darin, die touristischen Verkehre von den einwohnerbedingten Verkehren zu trennen und daraus Rückschlüsse auf die touristische Parkraumnachfrage abzuleiten. Dabei sind einerseits die räumliche Verteilung und andererseits die zeitliche Verteilung der Nachfrage sowohl über den Verlauf der Saison als auch über den Verlauf eines Bemesungstages in die Berechnung mit einzubeziehen. Die Herleitung der wesentlichen Parameter wird auf den Folgeseiten beschrieben.

Unmittelbar östlich von Waren (Müritz) befindet sich die Dauerzählstelle Nr. 24421720. Für diese liegen richtungsbezogene Erhebungen für alle Stunden des Jahres 2011 vor. Die Verteilung der Belastungen stellt sich über den Jahresverlauf wie folgt dar:

Stadt Waren (Müritz)
Touristisches Parkraumkonzept
 Erläuterungsbericht

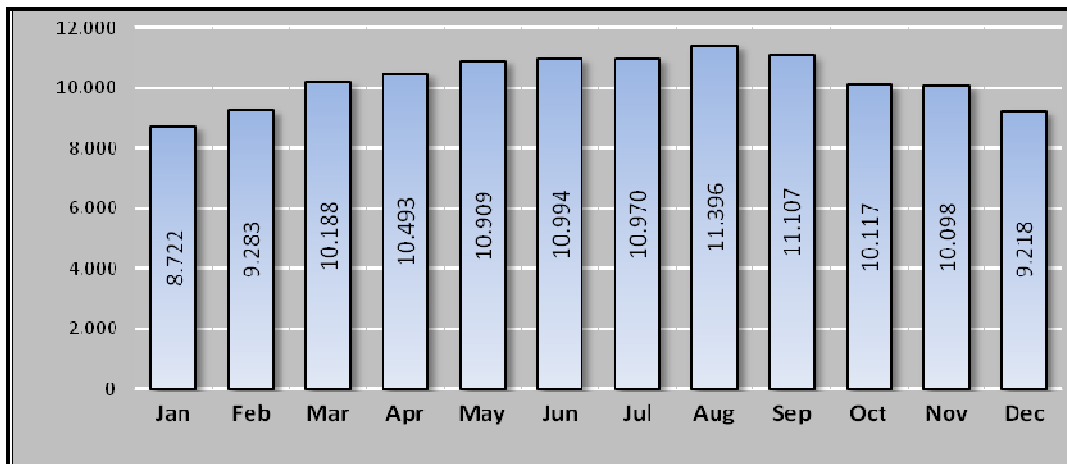


Bild 7: B 192, Dauerzählstelle Waren, durchschnittliche Tagesverkehre nach Monaten [Kfz/24h]

Entgegen Querschnitten mit regelmäßigem Verkehrsaufkommen, die über den Jahresverlauf eine weitgehend konstante, in der Urlaubszeit eher geringe Verkehrsbelastung besitzen, zeigt der Verlauf der Ganglinie, dass sich die Spitzen der Belastungen genau in der Saisonzeit befinden. Die Ganglinie ist für Gebiete in Mecklenburg-Vorpommern deren Verkehr wesentlich durch Urlauber geprägt wird typisch. Um diesen Anteil aus der Gesamtmenge gesondert entnehmen zu können, werden weitere Auswertungen durchgeführt.

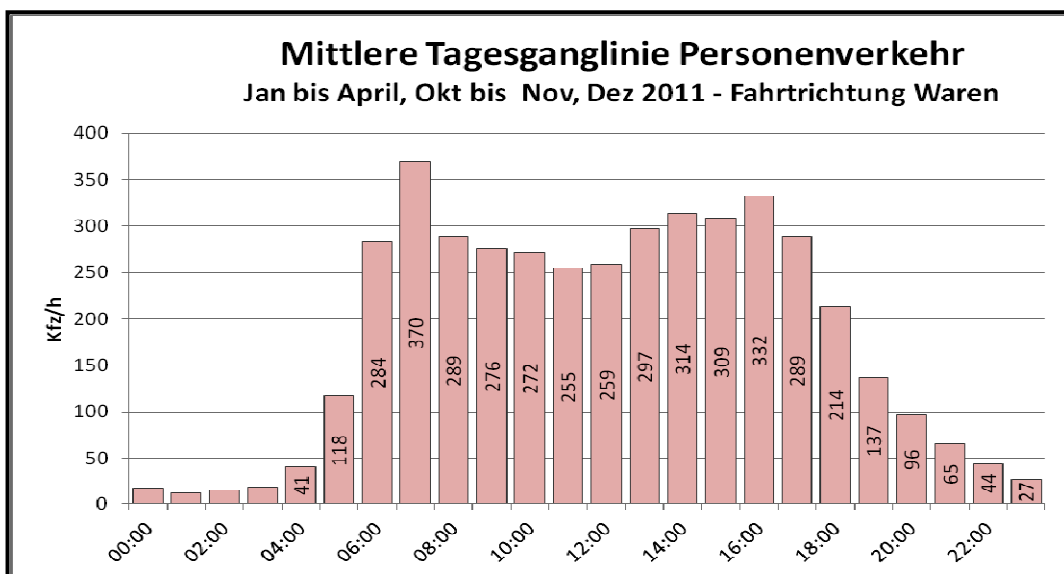


Bild 8: B 192, Dauerzählstelle Waren, Tagesganglinie „Wintermonate“ [Kfz/h]

Bild 8 zeigt den durchschnittlichen Verlauf der Verkehrsmengen verteilt auf die 24 Stunden eines Tages über die Zeiten außerhalb der Saison von Oktober bis April. Diese Ganglinie entspricht von der Charakteristik einer üblichen Ganglinie städtischer Radialstraßen in Stadteinwärtsrichtung, d. h., die Morgenspitze ist deutlich erkennbar und stärker ausgeprägt als die Nachmittagsspitze.

Bei dieser Ganglinie kann davon ausgegangen werden, dass sie weitgehend unbeeinflusst vom Saisonverkehr ist.

Für die Sommermonate wurde eine gesonderte Auswertung durchgeführt. Ausgehend von der Annahme, dass sich die „Normalverkehre“ während der Sommermonate ähnlich verteilen wie in den Wintermonaten kann aus der Differenz beider Ganglinien der Anteil des saisonal bedingten Verkehrs näherungsweise dargestellt werden.

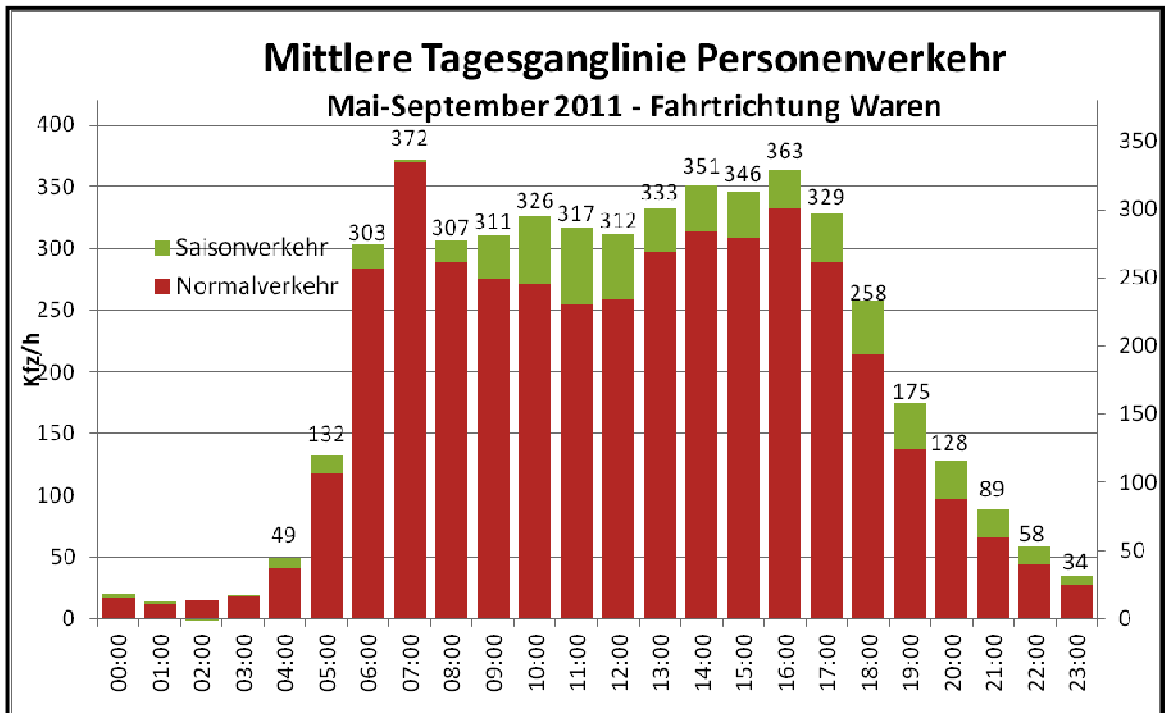


Bild 9: B 192, Dauerzählstelle Waren, Tagesganglinie „Sommermonate“ [Kfz/h]

Die Berechnungsergebnisse stellen sich insgesamt plausibel dar. Der Saisonverkehr, hier abgebildet als Zielverkehr nach Waren (Müritz), ist besonders in den Morgenstunden zwischen 10:00 Uhr und 12:00 Uhr prägnant. Dies entspricht vergleichbaren Ganglinien die nur durch Urlauberverkehr geprägt sind.

Da auch der Verkehr über den Verlauf einer Saison großen Unregelmäßigkeiten unterlegen ist, muss ein maßgebender Bemessungsfall ermittelt werden. Bild 10 zeigt den berechneten touristisch geprägten Verkehr aller Saisontage des Jahres 2011 an der Dauerzählstelle Waren mit Fahrtrichtung nach Waren.

Stadt Waren (Müritz)
Touristisches Parkraumkonzept
 Erläuterungsbericht

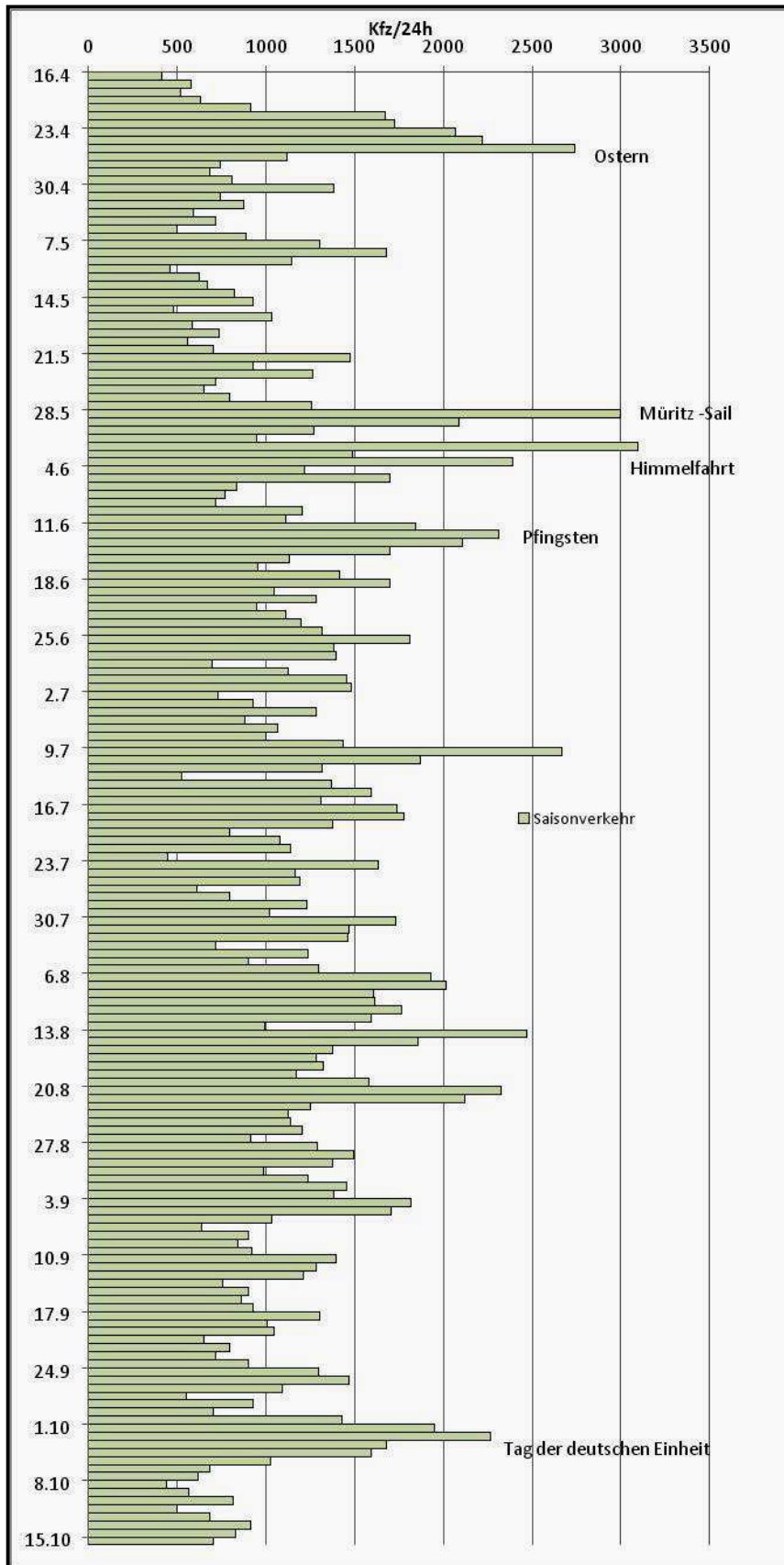


Bild 10: B 192, DZ Waren, nur Saisonverkehr Fahrtrichtung Waren [Kfz/24h]

Aus der Auswertung des touristischen Verkehrs zeigt sich, dass Feiertage wie Ostern oder Christi Himmelfahrt und einzelne Wochenenden sowie die beschriebenen „Regentage“ im Juli oder August als Spitzen herausragen.

Die Dimensionierung von Verkehrsanlagen erfolgt in der Regel nicht für den Maximalfall einer Belastung. Gemäß Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen, HBS 2001 [9] hat sich die Methode bewährt, die 30. Spitzenstunde innerhalb eines Jahres als Bemessungsgrundlage zu verwenden. Für die Berechnung stehen verschiedene Verfahren zur Verfügung. Für die Ermittlung der relevanten Stunde des Parksuchverkehrs werden vereinfacht die 20 höchst belasteten Tage der Saison berücksichtigt. Aus diesen wird eine mittlere Tagesganglinie erstellt, deren Anteil an Saisonverkehr als Bemessungsgrundlage für die Ermittlung der Parkraumnachfrage verwendet wird.

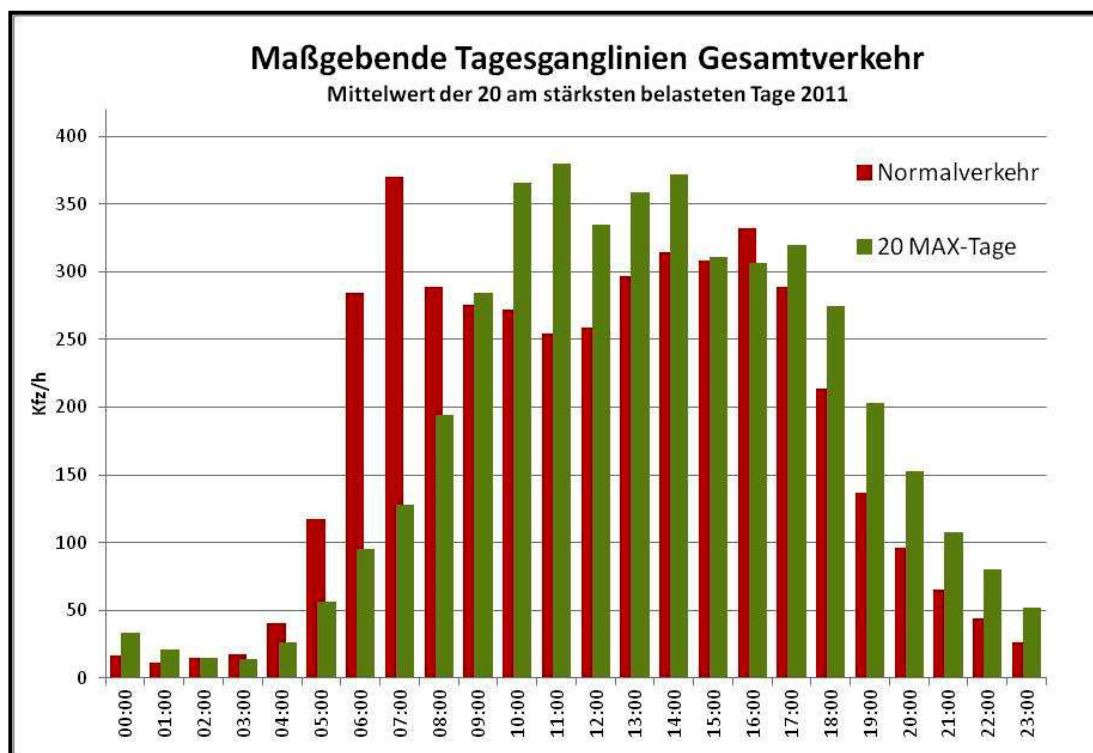


Bild 11: DZ Waren, Fahrtrichtung Waren, Vergleich unterschiedlicher Tagesganglinien

Der Vergleich der Tagesganglinien gemäß Bild 11 verdeutlicht die Unterschiede zwischen einem Normalverkehrstag und einem hochbelasteten Tag im Verlauf der Saison. Aus der Differenz beider Ganglinien kann näherungsweise der zweckgebunden dem Tourismus zugeordnete Verkehr bestimmt werden. Die so entstehende Tagesganglinie ist Bild 12 zu entnehmen. Sie zeigt eine deutlich ausgeprägte Belastungsgruppe über den Zeitraum von 5 Stunden zwischen 10:00 und 15:00 Uhr. Diese Stundengruppe wird als Grundlage für die Ermittlung des Parksuchverkehrs in Ansatz gebracht.

Stadt Waren (Müritz)
Touristisches Parkraumkonzept
 Erläuterungsbericht

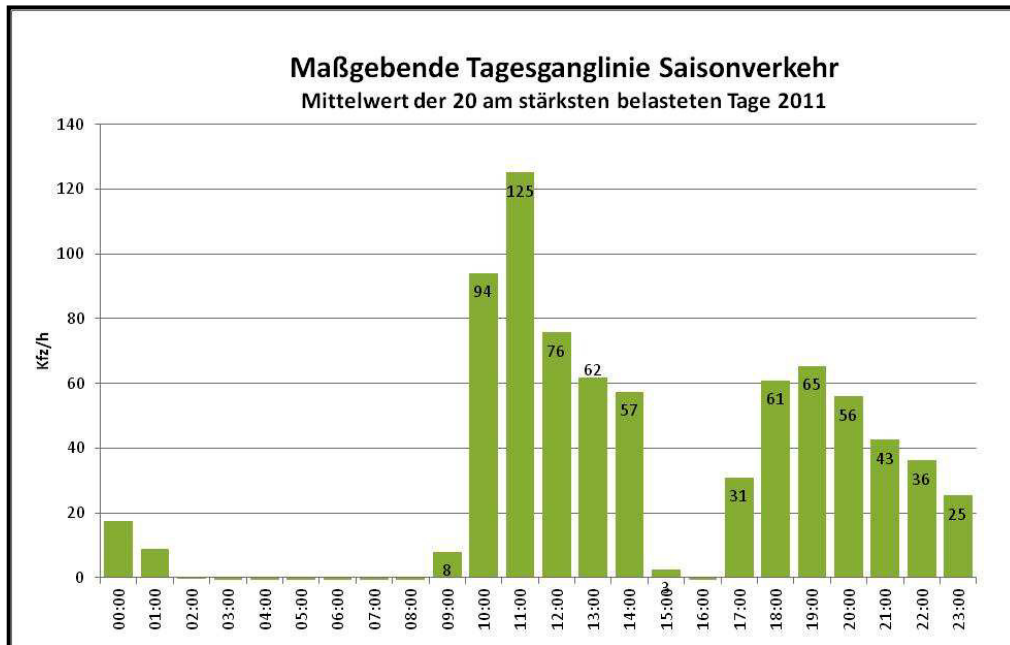


Bild 12: DZ Waren, Fahrtrichtung Waren, Saisonverkehr „Max20-Tage“

Die Summe der Stundengruppe stellt den touristisch bedingten Verkehr dar, der an der Dauerzählstelle Waren in Richtung Stadt fährt. Diese Verkehrsmenge ist in Durchgangs- und Zielverkehrs zu trennen. Dazu werden die im Rahmen des Analyseverkehrsmodells der Stadt Waren ermittelten Anteilswerte an den Einfahrquerschnitten verwendet. Die Verhältnisse vom Querschnitt der Dauerzählstelle an der B 192 in Richtung Waren werden in der Relation auf die anderen Querschnitte projiziert. Nicht alle touristisch bedingten Verkehre suchen öffentliche Parkplätze in Waren auf. Für die Berechnung wird angenommen, dass 15 % der touristischen Verkehre ihr Ziel auf Privatgrundstücken (private Parkplätze, Ferienwohnung, Einkaufsmarkt) suchen.

Querschnitt	DTV-W [Kfz/24h]	DTV-W ZQ-Verkehr [Kfz/24h]	Anteil [-]	Urlaubs- verkehr 10-15 Uhr [Kfz/5h]	Urlaubs- Zielverkehr 10-15 Uhr [Kfz/5h]	Anteil private Ziele 10-15 Uhr [Kfz/5h]	Parksuch- verkehr 10-15 Uhr [Kfz/5h]
B 192, NB	10.700	7.100	66,4%	414	275	41	234
B 192, Malchow	13.300	9.800	73,7%	515	379	57	322
L 205, Jabel	4.900	4.000	81,6%	190	155	23	132
B 108, Teterow	4.500	3.500	77,8%	174	135	20	115
Falkenhagen	2.200	1.800	81,8%	85	70	10	59
L 202, Malchin	3.300	2.600	78,8%	128	101	15	86
Federow	1.000*	900*	90,0%	39	35	5	30
						Summe	977

* Schätzung

Bild 13: Berechnung der touristischen Parknachfrage aus dem Zielverkehr

Touristisches Parkraumkonzept

Erläuterungsbericht

Der Zielverkehr ist nicht allein bestimmend für die Nachfrage an Parkplätzen. Touristischer Parksuchverkehr wird auch durch Binnenverkehr generiert. So können Wege von Urlaubsunterkünften am Stadtrand in das Zentrum durch Nutzung des Pkws bewältigt werden. Da sich die Urlauberunterkünfte vornehmlich in der Nähe des Zentrums befinden und ein hoher Anteil des Binnenverkehrs mit Fahrrändern abgewickelt wird, ist der Anteil insgesamt eher gering.

Die Größenordnung der Parkraumnachfrage aus Binnenverkehr steht in direktem Zusammenhang mit der Zahl der Übernachtungen. Diese wird aus den Berichten des Statistischen Amtes Mecklenburg-Vorpommern entnommen. Die für die Umrechnung auf den Parksuchverkehr gewählten weiteren Variablen sind Bild 14 zu entnehmen.

Querschnitt	August 2011	Saison 2011
Anzahl Übernachtungen	84.246	364.063
Übernachtungen pro Tag	2.717	1.995
Anteil MIV	90 %	90 %
Pkw-Besetzungsgrad	2,1 Pers./Pkw	2,1 Pers./Pkw
Anteil Parksuchverkehr	10 %	10 %
Parksuchverkehr	116 Kfz	86 Kfz

Bild 14: Berechnung der touristischen Parknachfrage aus dem Binnenverkehr

3.3 **BILANZIERUNG VORHANDENEN SITUATION**

Der Modellfall mit einem Nachfragetag als Mittelwert der 20 höchst belasteten Tage eines Jahres charakterisiert grundsätzlich einen Großereignis- oder Schlechtwettertag. Die berechnete Nachfrage zielt an diesen Modelltagen nahezu ausschließlich auf das Zielgebiet Altstadt/Hafen. Für diese Nachfragegruppe besteht ein Angebot ausschließlich im Parkraumbereich 1. Eine Verknüpfung mit den am Stadtrand liegenden Parkraumbereichen Nationalpark, Kurgebiet oder Volksbad ist nicht gegeben. Das vorhandene Angebot im Bereich Nationalpark, Kurpark oder Volksbad ist nicht geeignet, um einer Nachfrage an Parkraum im Stadtzentrum gerecht zu werden.

	Angebot Stellplätze bzw. Nachfrage Pkw
Angebot Parkraumbereich 1: Altstadt	171
Angebot Parkraumbereich 1: Hafen/Am Seeufer	121
Angebot Parkraumbereich 1: Kietzparkplatz	406
Angebot Parkraumbereich 1: Nordstadt	57
Angebot Parkraumbereich 1: Oststadt	6
Gesamtangebot Parkraumbereich 1:	761
Nachfrage Zielverkehr	977
Nachfrage Binnenverkehr	116
Gesamtnachfrage	1.093

Bild 15: Rechnerische Bilanzierung bestehende Situation

Aus der Gegenüberstellung von Parkraumnachfrage und Parkraumangebot stellt sich gemäß der Bemessungsgrundlagen ein Defizit dar. Das Ergebnis ist jedoch nicht als absolute Berechnungsgröße zu interpretieren, sondern bedarf einer weiteren qualitativen Bewertung. Hierbei ist sowohl die räumliche als auch die zeitliche Verteilung im Stadtgebiet zu berücksichtigen. Die Nachfrage an den Parkraum kann nicht ohne Weiteres den Angebotsflächen zugeordnet werden. Folgende qualitative Aussagen werden getroffen:

1. Das Parkraumangebot im Stadtzentrum ist auch unter Einrechnung von Parkraumpotenzial in Randbereichen und Nebenstraßen nicht ausreichend, um die Nachfrage an Spitzentagen zu decken. Engpässe treten insbesondere bei Festivitäten oder an Schlechtwettertagen auf. An diesen Tagen richtet sich nahezu der gesamte Zielverkehr auf das Stadtzentrum. Es ist von einem Defizit von ca. 300 Stellplätzen auszugehen.
2. Am Eingangsbereich zum Nationalpark ist derzeit ein Mangel an Parkflächen erkennbar. Die vorhandenen Kapazitäten sind aufgrund der Lage, Wegweisung und Ausstattung nur bedingt attraktiv.

3. Im Bereich des Volksbades konzentriert sich das Parkraumangebot auf den Parkplatz an der Röbbeler Chaussee. Die vorhandenen Stellflächen reichen an Sommertagen nicht aus, den Bedarf an Stellflächen zu decken.
4. Das Kurzentrum stellt innerhalb von Waren ein relativ neues Ziel für Besucher dar, was mit der Eröffnung des Gesundheitshotels im Sommer 2012 eine höhere Attraktivität erlangt hat.

4 VORHERSEHBARE ENTWICKLUNG

4.1 ENTWICKLUNG DER NACHFRAGE

Die zukünftige touristische Entwicklung ist von vielfältigen gesellschaftlichen und sozioökonomischen Parametern abhängig und nur bedingt prognostizierbar. Für das Flächenland Mecklenburg-Vorpommern bietet der Tourismus ein hohes Entwicklungspotenzial. Durch die Politik wird das Thema mit hoher Priorität behandelt. Es wird davon ausgegangen, dass dadurch auch künftig günstige Rahmenbedingungen für eine prosperierende Entwicklung des Tourismus gegeben sind. Bild 16 zeigt die Entwicklung der Übernachtungen in Urlaubsregionen Deutschlands und den Nachbarländern. Mecklenburg-Vorpommern konnte seit der Jahrtausendwende einen deutlichen Zuwachs der Übernachtungszahlen erreichen, wohingegen die Entwicklung in den anderen Regionen eher stagniert ist.

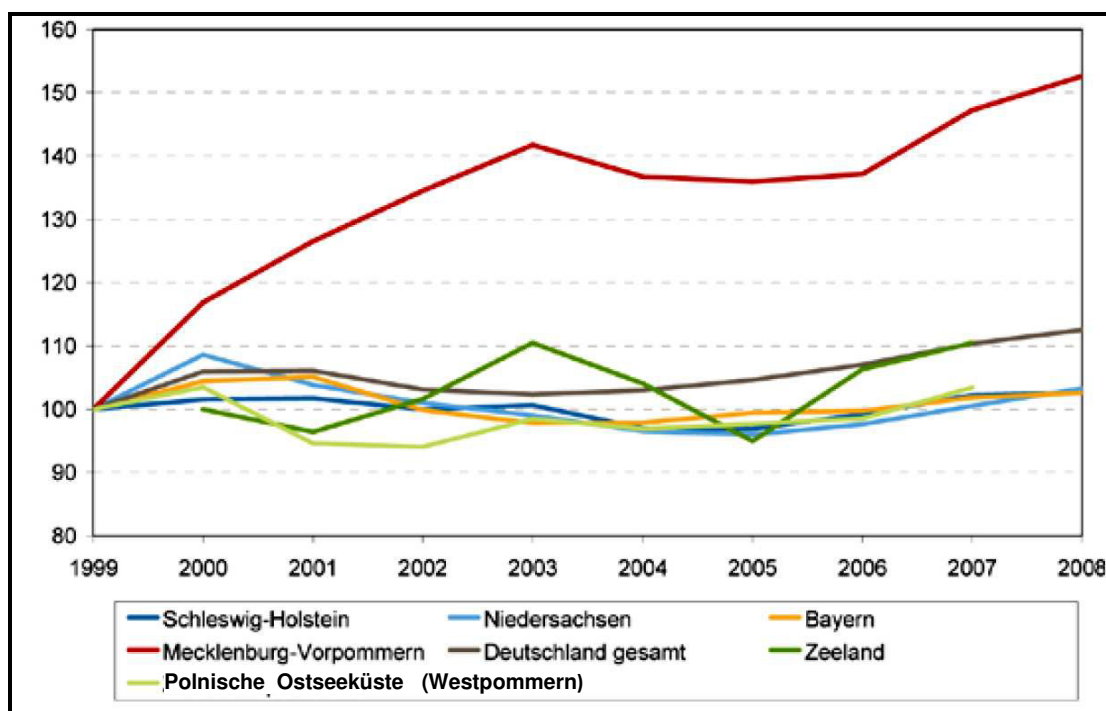


Bild 16: Übernachtungen in Herbergsbetrieben (Quelle: dwif 2009, stat Landesämter, Eurostat) [10]

Noch deutlichere Unterschiede zeigt die Betrachtung der einzelnen Urlaubsgebiete Mecklenburg-Vorpommerns. Bild 17 zeigt, dass die Übernachtungen in der Mecklenburgischen Seenplatte bzw. auch in den Nationalparkregionen wesentlich stärker zugenommen haben als landesweit. Andererseits zeigen die Grafiken, dass die Entwicklung insgesamt eher einen degressiven Charakter besitzt. Es kann somit angenommen werden, dass sich die positive Entwicklung verlangsamen wird, aber dennoch nach wie vor Zuwächse erreicht werden.

Stadt Waren (Müritz)
Touristisches Parkraumkonzept
 Erläuterungsbericht

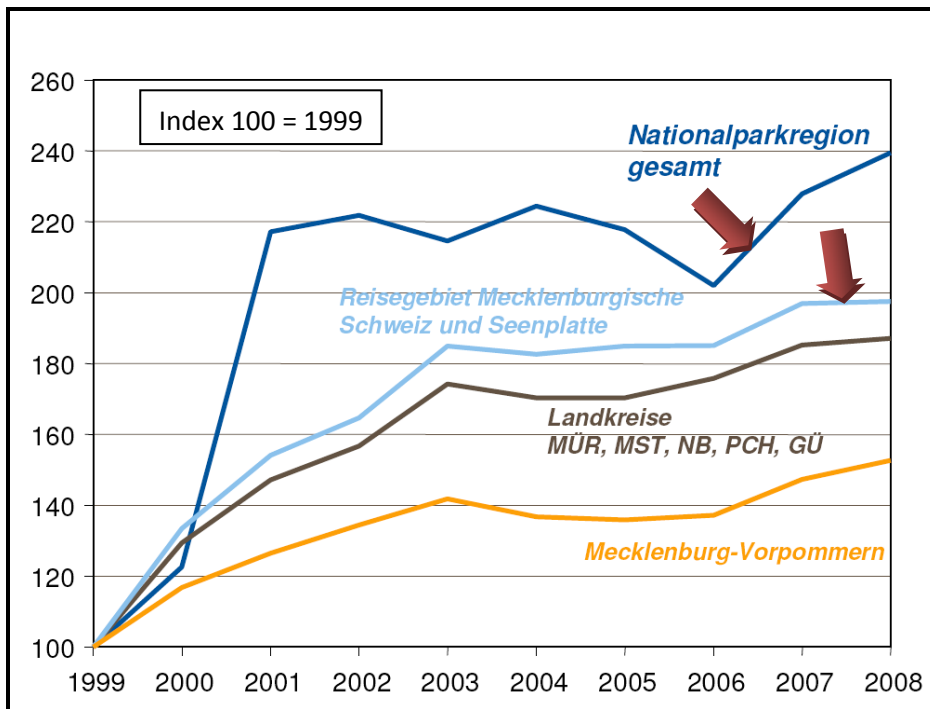


Bild 17: Übernachtungen in der Nationalparkregion (Quelle: Stat. Amt M-V) [11]

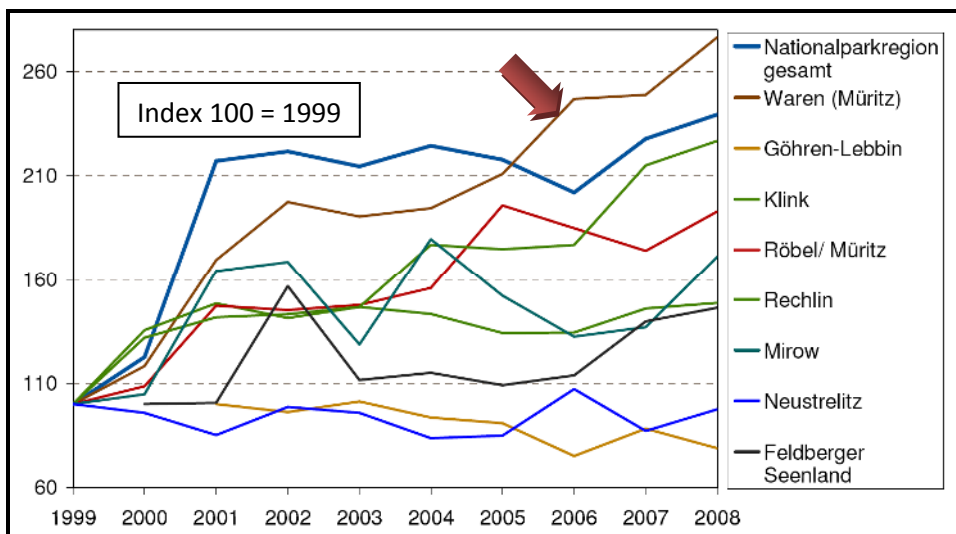


Bild 18: Übernachtungen in Gemeinden der Region (Quelle: Stat. Amt M-V)

Die Zahl der Übernachtung kann bis auf die Ebene von einzelnen Urlaubsstädten oder -gemeinden nachverfolgt werden. Auch hier zeigt sich eine herausragende Stellung der Stadt Waren (Müritz). Die Entwicklung von 1999 bis 2008 zeigt weitgehende kontinuierliche Zuwächse ohne degressive Ausprägung. Demnach haben sich die Übernachtungszahlen seit 1999 nahezu verdreifacht. Es ist abzusehen, dass sich diese Entwicklung nicht weiter in dieser Geschwindigkeit fortsetzen wird. Dem Zuwachs des Tourismus sind bedingt durch vielfältige Randbedingungen Grenzen gesetzt.

Touristisches Parkraumkonzept

Die Stadt Waren (Müritz) ist weiterhin bestrebt den Tourismus zu fördern und zu entwickeln. Folgende Konzepte bzw. Planungen sind für die Entwicklung der Parkplatznachfrage von Bedeutung:

- Waren (Müritz) hat im Juni 2012 das Prädikat „Staatlich anerkanntes Heilbad“ erlangt. Damit werden sich die Bekanntheit und Attraktivität erhöhen.
- Durch den Bau und die Eröffnung des Gesundheitshotels werden zusätzliche Verkehre nach Waren (Müritz) angezogen.
- Der geplante Bau des „Seeparks“ im Bereich Am Seeufer/Fontanestraße mit 184 Quartieren und 450 Betten wird das Verkehrsgeschehen und die Bedeutung des Areals im Eingangsbereich zum Nationalpark verändern.
- Im Bereich des Anlegers „Steinmole“ ist ein Ausbau der Hafenanlage geplant. Dabei werden zusätzliche Kapazitäten für Fahrgastschiffe geschaffen.
- Im Bereich Volksbad/Kamerun besteht durch die vorhandenen Einrichtungen wie Bade- stelle, Campingplatz oder den Kletterwald Potenzial für eine weitere touristische Entwicklung.
- Die Parkflächen im Bereich „Alter Hafen“ sollen künftig entfallen oder zumindest deutlich reduziert werden. Die Flächen in attraktiver Lage sollen eine höherwertige Nutzung erfahren.

Die Maßnahmen stellen Schwerpunkte dar, die durch weitere kleinteilige Entwicklungen ergänzt werden. Alle diese Projekte werden auch die touristische Nachfrage nach Parkraum erhöhen. Unter Berücksichtigung der bisherigen Entwicklung und angemessener Berücksichtigung von Sättigungsgrenzen wird für die Parkraumnachfrage eine Erhöhung von 10 % bis zum Horizont des Jahres 2025 in Ansatz gebracht.

4.2 ANSÄTZE ZUR ANGEBOTSPLANUNG

Die zu erwartende Parkraumnachfrage stellt höhere Anforderungen an die künftige Parkraumplanung. Durch die touristische Entwicklung ist zukünftig ein wachsender Bedarf an Stellplätzen zu erwarten. Mit den Zielsetzungen, Parkplätze im Bereich des Hafens zu reduzieren, steigt das Defizit an Parkraum im Stadtgebiet an.

Für die Stadt Waren (Müritz) bildet der Tourismus einen Wirtschaftsfaktor von erheblicher Bedeutung. Um diesen Wirtschaftsfaktor weiter auszubauen zu können, sind entsprechende Infrastruktureinrichtungen eine Grundvoraussetzung. Ein angemessenes Angebot an Parkplätzen trägt neben vielen anderen Dingen dazu bei, die Bedürfnisse der Besucher zu befriedigen und damit die Attraktivität der Stadt zu erhöhen.

Folgende Entwicklungspotenziale werden dargelegt:

Parksuchverkehr in der Altstadt

Der Parksuchverkehr in der Altstadt sollte reduziert werden. Neben baulichen oder betrieblichen Maßnahmen wie z. B. Verkehrsberuhigungen kann dieses Ziel durch die Bereitstellung von ausreichenden Parkflächen an zentrumsnahen Standorten erreicht werden.

Parkplätze Müritzeum/Festplatz

Die Kapazitäten des derzeitigen Parkplatzes sind noch nicht ausgeschöpft. Es sind Flächen vorhanden, die ausgebaut und als Parkflächen genutzt werden können. Zusätzliche Kapazitäten betragen ca. 100 Parkplätze. Perspektivisch besteht eine Option zum Bau zusätzlicher Parkflächen in der 2.Ebene.

Alternative Standorte

Die alleinige Konzentration aller touristischen Parkplätze auf das Gebiet Müritzeum/Festplatz ist nicht zu empfehlen. Als möglicher Alternativ- oder Zusatzstandort wird der Bereich Mecklenburger Straße empfohlen. Von hier bestehen kurze fußläufige Wegebeziehungen zum Hafen und zur Altstadt. Der bestehende Parkplatz ist derzeit schon gut ausgelastet, so dass von einer hohen Akzeptanz ausgegangen werden kann. Anzustreben wäre eine Kapazität von ca. 200 Parkplätzen.

Wegweisende Beschilderung

Durch das statische Parkleitsystem werden die Besucher derzeit im Wesentlichen zum Parkplatz Müritzeum/Festplatz geführt. In den Spitzenzeiten der Saison treten dann die beschriebenen Überlastungen auf. Alternative Parkplätze werden häufig mangels geeigneter Wegweisung nicht erreicht, so dass viele Fahrzeugführer den Weg in die Altstadt suchen.

Mit der Einrichtung alternativer Standorte ausreichender Kapazität ist zu erwägen, ein dynamisches Parkleitsystem einzuführen, das den Besuchern die aktuelle Zahl der freien Plätze an den jeweiligen Standorten als Information zur Verfügung stellt. Mögliche Zielangaben könnten sein:

Zum Amtsbrink/Festplatz: Parkplatz Altstadt West/Müritzeum

Mecklenburger Straße: Parkplatz Altstadt Ost/Hafen

Weitere Standorte mit mittelgroßer Kapazität könnten dabei dynamisch oder statisch in das System eingebunden werden. Diese sind beispielsweise der Parkplatz „Am Tiefwareensee“, der Parkplatz in der Schützenstraße (Friedhof) sowie das Parkdeck „Ochsenkrug“ (Altstadtcenter).

Rückbau Parkplatz am Hafen

Die derzeitigen Parkflächen am Hafen besitzen aus stadtplanerischer Sicht ein hohes Entwicklungspotenzial. Durch einen vollständigen oder teilweisen Rückbau könnte eine höherwertige Nutzung ermöglicht werden. Potenzielle Ersatzflächen für Parkraum befinden sich an der Mecklenburger Straße.

Freilichtbühne

Die Parkproblematik Freilichtbühne ist aufgrund der fast ausschließlichen Nachfrage in den Abendstunden gesondert zu betrachten. Bei steigenden Besucherzahlen sollte der vorhandene Shuttle-Betrieb während der Sommermonate Juli und August optimiert werden.

Temporäres Park & Ride-System

Die Einrichtung eines Park&Ride-Betriebes kann für temporäre Ereignisse zu einer Entspannung der Parksituation führen. Dies setzt voraus, dass diese Ereignisse vorhersehbar und planbar sind (Müritzfest oder Müritz-Sail). Denkbar wäre ein Shuttle-Betrieb von Parkplätzen am Stadtrand ins Zentrum.

Eingangsbereich Nationalpark

Am Eingangsbereich Nationalpark ist bereits derzeit in den Saisonmonaten ein Mangel an Parkflächen vorhanden. Die städtischen Planungen sehen insgesamt eine Aufwertung des Eingangsbereiches in den Nationalpark vor. Die Wegführung zum Nationalpark wird durch bauliche und gestalterische Maßnahmen wie beispielsweise dem Ausbau der Mecklenburger Straße mit Kreisverkehr an der Papenbergstraße verbessert. Mit den Maßnahmen ist eine weitere Erhöhung des Verkehrs und daraus resultierend ein höherer Parkraumbedarf zu erwarten. Als Minimalziel sollte ein Ausbau und eine Aufwertung der bestehenden Parkflächen angestrebt werden.

Volksbad

Eine Überlastung des Parkplatzes am Volksbad an Sommertagen kann nur durch zusätzlichen Parkraum entgegengewirkt werden. Das Hauptziel von Besuchern und Einheimischen ist die Badestelle an der Müritz. Die angrenzenden Bereiche am Kameruner Weg besitzen u. a. durch die Nähe zum Campingplatz/Kletterwald ebenfalls ein touristisches Potenzial.

5 GESAMTBEWERTUNG

Die Beobachtungen des Verkehrsgeschehens über den Verlauf der Saisonmonate sowie die Ergebnisse der angewendeten Berechnungsverfahren zeigen, dass kein ausreichender Parkraum für den touristisch bedingten Zielverkehr zur Verfügung steht. In der Folge entstehen negative Begleiterscheinungen wie eine Überlastung in der Innenstadt und Rückstaus bis auf die Bundesstraße B 192. Der größte Parkraumbedarf ist an Feiertagen und während Großveranstaltungen zu verzeichnen. Als weiterer Schwerpunkt können Regentage in der Hauptsaison charakterisiert werden. Diese werden von Touristen der gesamten Region häufig für Tagesausflüge genutzt. Die Stadt Waren (Müritz) stellt dafür mit dem zur Verfügung stehenden Angebot an witterungsunabhängigen Freizeitmöglichkeiten ein ideales Ziel dar.

Für die zukünftige Entwicklung der Stadt Waren (Müritz) besitzt der Faktor Tourismus eine herausragende Bedeutung. Die günstigen geografischen und städtebaulichen Rahmenbedingungen lassen auch weiterhin ein Wachstum des touristisch bedingten Verkehrs erwarten. Dieser generiert sich nicht selbstständig, sondern ist u. a. an eine Weiterentwicklung und Verbesserung der vielfältigen Rahmenparameter gebunden. Für die Stadtplanung besteht ein prioritäres Ziel darin, den diesbezüglichen Anforderungen gerecht zu werden und eine entsprechende Infrastruktur vorzuhalten.

Hinsichtlich des Parkraumangebotes bestehen aus stadtplanerischer Sicht folgende Zielsetzungen:

- Vermeidung von touristisch bedingtem Parksuchverkehr in der Altstadt und im Hafenbereich durch Bereitstellung von ausreichenden Parkflächen an anderen geeigneten Standorten.
- Reduzierung des Parkraumangebotes am Hafen und Aufwertung dieser Flächen für eine höhere, dem Standort angemessenen Nutzung.
- Aufwertung der Eingangssituation am Tor zum Nationalpark durch eine Verbesserung des Angebotes an Parkflächen.
- Verbesserung der Parksituation im Bereich Volksbad/Kamerun

Touristisches Parkraumkonzept

Um die Nachfrage des Parkraumangebotes unter angemessener Berücksichtigung der Verkehrsspitzen im Verlauf einer Saison abzudecken, werden folgende Empfehlungen abgeleitet:

- Weiterentwicklung des Hauptparkstandortes „Müritzeum/Festplatz“ für den Bereich Altstadt/Hafen durch Erweiterung und Verbesserung des Parkplatzangebotes.
- Schaffung eines oder mehrerer alternativer zentrumsnaher Parkstandorte ggf. in Verbindung mit einem dynamischen Parkleitsystem. Die Verteilung des Zielverkehrs auf unterschiedliche Standorte verringert das Verkehrsaufkommen im Netz und verkürzt die Wege. Als möglicher Standort wird die Mecklenburger Straße benannt. Von dort sind sowohl kurze Wege in die Altstadt als auch zum Hafen gegeben.
- Aufwertung der Eingangsbereiche zum Nationalpark in der Specker Straße durch einen Ausbau der vorhandenen Parkflächen
- Vergrößerung des Parkraumangebotes im Bereich Volksbad unter Einbeziehung geeigneter Flächen zwischen der Röbeler Chaussee und Müritz/Kameruner Weg.
- Einrichtung eines Park & Ride-Betriebes während Großveranstaltungen.

Die Lösungsvorschläge sind in den weiteren Planungsphasen einer detaillierten Prüfung zu unterziehen und weiter zu präzisieren.

Waren (Müritz), 12.12.2012



Christoph Klaeser
Beratender Ingenieur



6 LITERATUR- UND QUELLENANGABEN

- 1 Regionales Raumentwicklungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte
Regionaler Planungsverband Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte
Oktober 2011
- 2 Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05)
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Ausgabe 2005
- 3 Öffentliche Parkplätze im Stadtgebiet Waren (Müritz)
Stadt Waren (Müritz), Amt für Bau, Umwelt und Wirtschaftsförderung
Stand: September 2011
- 4 Schreiben der Müritzeum gGmbH an Planungsbüro Hortiplan, Güstow
Müritzeum gemeinnützige GmbH
15.08.2011
- 5 Auswertung der Dauerzählstelle B 192, Waren
Straßenbauverwaltung Mecklenburg-Vorpommern, Straßenbauamt Neustrelitz
2011
- 6 Verkehrsplanerische Untersuchung zur Ortsumgehung Waren (Müritz), Analysemodell
Schüßler-Plan, Ingenieurgesellschaft, Neustrelitz
2010
- 7 Statistische Berichte, Tourismus, Gastgewerbe, August 2011
Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern
17. November 2011
- 8 Statistische Berichte, Tourismus, Gastgewerbe, Sommerhalbjahr 2011
Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern
15. Februar 2012
- 9 Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2001
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Ausgabe 2009
- 10 Fortschreibung der Landestourismuskonzeption Mecklenburg-Vorpommern 2010
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus
2010
- 11 Europäische Charta für nachhaltigen Tourismus
dwif consulting, Berlin
Juli 2010