

Innenstadtkonzept Jever - Bausteine Ruhender Verkehr und Mobilität -

erstellt im Auftrag der
WoltersPartner Stadtplaner GmbH
Projekt-Nr. 2255

Dr.-Ing. Harald Blanke
M.Sc. André Kirschner
Alma Catic
Dhilakshan Loganathan

16. Februar 2023



verkehrsplanung

Dr.-Ing. Philipp Ambrosius
Dr.-Ing. Harald Blanke

Westring 25 · 44787 Bochum

Tel. 0234 / 9130-0
Fax 0234 / 9130-200

email info@ambrosiusblanke.de
web www.ambrosiusblanke.de

INHALTSVERZEICHNIS

1.	ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG	2
2.	BAUSTEIN RUHENDER VERKEHR	4
2.1	ALLGEMEINE ASPEKTE	4
2.2	FESTLEGUNG DER PARKBEREICHE.....	4
2.3	STELLPLATZBELEGUNG.....	9
2.4	STELLPLATZAUSLASTUNG	11
2.5	STELLPLATZRESERVEN	14
2.6	PARKDAUERVERTEILUNG	17
2.7	VORWEGWEISER PARKLEITSYSTEM	20
2.8	DIREKTWEGWEISER PARKLEITSYSTEM.....	22
2.9	ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG DER PARKRAUMSITUATION.....	24
3.	BAUSTEIN MOBILITÄT	27
3.1	ALLGEMEINE HANDLUNGSOPTIONEN	28
3.2	HANDLUNGSOPTIONEN FUSSGÄNGER	28
3.3	HANDLUNGSOPTIONEN RADVERKEHR	31
3.4	HANDLUNGSOPTIONEN ÖPNV	35
3.5	HANDLUNGSOPTIONEN KFZ-VERKEHR.....	37
3.6	SONSTIGE HANDLUNGSOPTIONEN.....	38
3.7	HANDLUNGSOPTIONEN FÜR BETRIEBE	48
	VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN.....	45
	VERZEICHNIS DER TABELLEN	45
	LITERATURHINWEISE.....	46
	VERZEICHNIS DER ANHÄNGE.....	48

Gender-Hinweis:

Zur besseren Lesbarkeit wird in der vorliegenden Untersuchung das generische Maskulinum verwendet. Die in dieser Arbeit verwendeten Personenbezeichnungen beziehen sich - sofern nicht anders kenntlich gemacht - auf alle Geschlechter.

1. ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Die Stadt Jever beabsichtigt, ein Innenstadtkonzept aufstellen zu lassen. Hierbei soll ein Raum von 30 ha untersucht werden. Unter dem Themenschwerpunkt Mobilität sind die Fragen zur Erreichbarkeit der Innenstadt von Bedeutung.

- Wie können Parkplätze und Aufenthaltsqualität in Einklang gebracht werden?
- Wie viel Parkraum braucht die Innenstadt für Kunden und Besucher auch im Hinblick auf eine mögliche Mobilitätswende?
- Wo sollte diese strategisch günstig untergebracht sein?
- Wie ist die Innenstadt für alternative Mobilitätsangebote zu erreichen?



Abbildung 2: Abgrenzung des Untersuchungsraums (Quelle: WoltersPartner Stadtplaner GmbH)

Bei der Bearbeitung des verkehrlichen Themas „Mobilität Innenstadt Jever“ kann auf das Verkehrsgutachten für die Stadt Jever aus dem Jahr 2016 zurückgegriffen werden. Die Aussagen dieses Gutachten sind dahingehend zu aktualisieren, dass die Anzahl der öffentlichen Stellplätze im Untersuchungszeitraum neu erhoben werden soll. Weiterhin ist die Auslastung der Parkplätze mit Betrachtung der Nutzer (Kurz- und Langzeitparker) an einem frequenzstarken Wochentag zu erheben. Hierdurch sollen Antworten auf folgende Fragen gefunden werden:

- Hat sich seit 2016 das Park- bzw. Fahrverhalten in Jever verändert?
- Sind bereits mehr Kunden auf das Fahrrad/ÖPNV umgestiegen (E-Mobilität, Sensibilität Klimawandel, Umweltschutz, hohe Spritpreise)?

-
- Wie verteilen sich Anwohner, Beschäftigte und Kunden auf die Stellplatzanlagen?
 - Die Erkenntnisse der Bestandsaufnahme sollen dann zusammen mit möglichen Aspekten einer Mobilitätswende die Basis für verkehrliche Entwicklungsperspektiven darstellen. Zur Mobilitätswende ist auch zu prüfen, ob für die Innenstadtanwohner das Angebot eines Car-Sharings interessant wäre.

2. BAUSTEIN RUHENDER VERKEHR

2.1 ALLGEMEINE ASPEKTE

Im Allgemeinen kann das Stellplatzangebot in einer Stadt nach einer Vielzahl unterschiedlicher Kriterien differenziert und demzufolge im Rahmen eines Parkraumkonzeptes entsprechend analysiert und bewertet werden. Zum einen ist eine Differenzierung nach Zugänglichkeit möglich. Öffentliche Parkplätze haben die höchste Zugänglichkeit, private Stellplätze auf privatem Grund haben die geringste Zugänglichkeit. Zum anderen kann unterschieden werden nach Lage und Art (einzelne Stellplätze, Stellplatzgruppen, Parkboxen, Parkpaletten, Tiefgaragen und Parkhäuser) sowie nach der Betriebsform der Stellplätze (nicht bewirtschaftet, zeitlich beschränkte Bewirtschaftung oder kostenpflichtige Bewirtschaftung). Aufgrund dieser verschiedenen Betriebsformen und der unterschiedlichen Zugänglichkeit der Stellplätze ergeben sich verschiedene Möglichkeiten und Formen der Einbeziehung in städtische Parkraumkonzepte:

Form des Parkraumangebots	Nutzergruppen	Betreiber	Einbeziehung in Parkraumkonzept	Eignung für Mehrfachnutzung
Straßenraum	Bewohner, Kunden / Besucher, Beschäftigte	Kommune	Ausgangspunkt und Gegenstand in Parkraumkonzepten	Mehrfachnutzung durch hohe Attraktivität
Parkplatz, Parkhaus, Tiefgarage	Kunden / Besucher, Beschäftigte	Kommune	notwendiger Gegenstand in Parkraumkonzepten (in Wechselwirkung mit Straßenraum)	aus städtebaulichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen auf Mehrfachnutzung ausgelegt
Parkplatz, Parkhaus, Tiefgarage	Kunden / Besucher, Beschäftigte	private Parkhausgesellschaft	Baugenehmigungsverfahren, freiwillige Vereinbarungen zwischen Betreiber und Kommune	aus wirtschaftlichen Gründen auf Mehrfachnutzung ausgelegt
Parkplatz, Parkhaus, Tiefgarage	Beschäftigte, Kunden / Besucher	Behörden, Firmen	Stellplatzverordnung / -satzung (über Ablösebeträge Umwandlung in kommunalen Parkraum)	privatrechtliche Vereinbarung zwischen Betreiber und Einzelpersonen bzw. Kommune
Einzel-/ Sammelgarage, offene Stellplätze, Tiefgarage	Bewohner	Eigentümer	Stellplatzverordnung / -satzung	privatrechtliche Vereinbarung zwischen Einzelpersonen

Tabelle 1: Betriebsformen und Parkraumkonzepte (*Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (1990); Empfehlungen für Verkehrserhebungen EVE, 2012*)

2.2 FESTLEGUNG DER PARKBEREICHE

Die Analyse der Situation im ruhenden Verkehr erfolgt sowohl für die größeren zusammenhängenden Parkplätze (z.B. Theodor-Pekol-Platz, Stadthaus, Grüner Garten Aldi, Kreisverwaltung, Tourist-Info, Schloss) als auch für kleinere Anlagen (z.B. Schlachte, Kita Lindenallee) und einige straßenbegleitenden Stellplätze (z.B. Kostverloren, Schloßstraße, Sophienstraße, St.Annenstraße) im Untersuchungsraum der Ortsmitte von Jever.

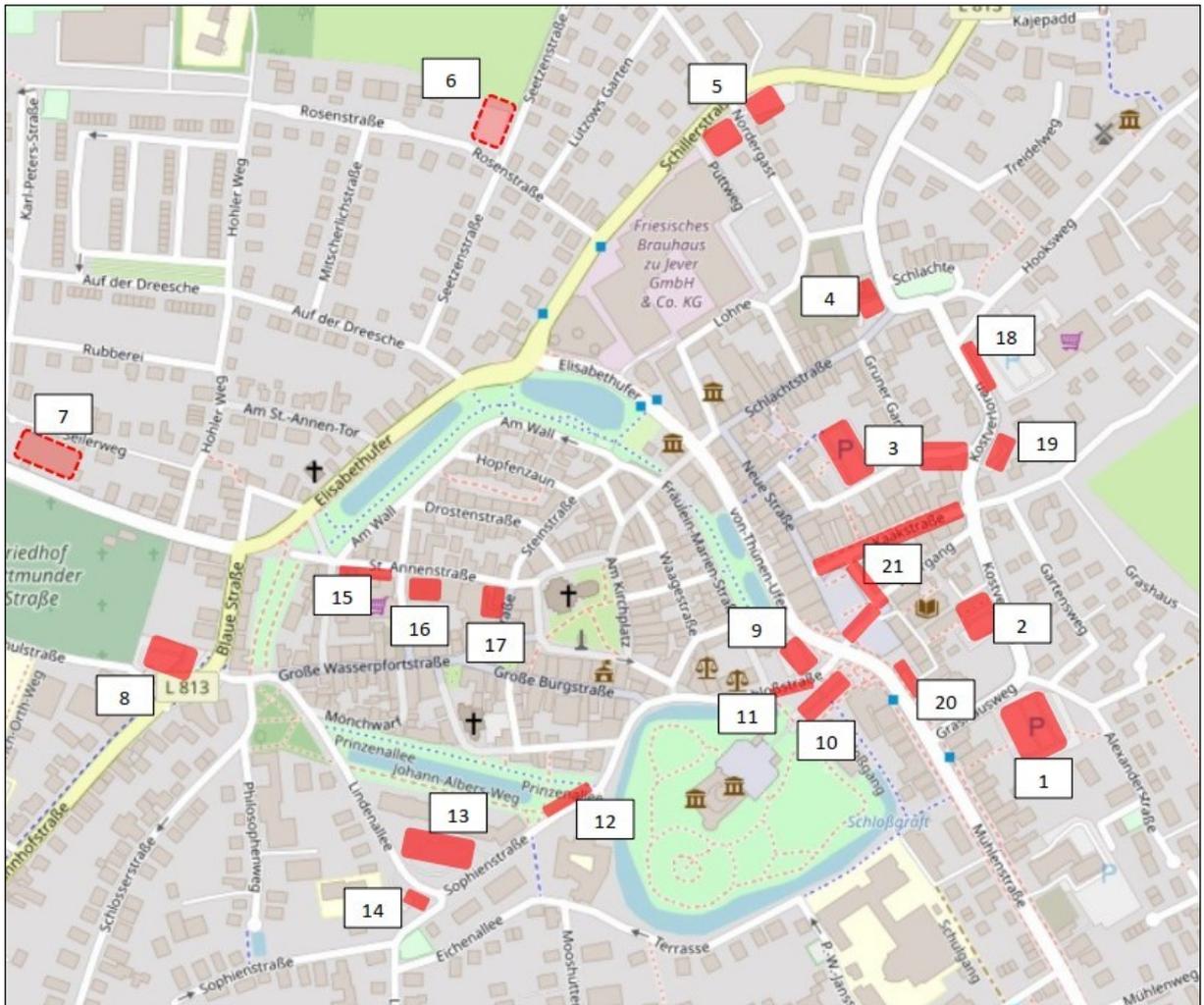


Abbildung 2: Abgrenzung der Parkbereiche (Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

Im Rahmen der Erhebungen des ruhenden Verkehrs wurden insgesamt 19 Stellplatzbereiche mit insgesamt 649 Stellplätze für Pkw unterschieden:

- Parkbereich 1 Parkplatz Theodor-Pekol-Platz60 Stellplätze
- Parkbereich 2 Parkplatz Stadthaus43 Stellplätze
- Parkbereich 3 Parkplatz Grüner Garten100 Stellplätze
- Parkbereich 4 Parkplatz Schlachte.....15 Stellplätze
- Parkbereich 5 Parkplatz Schillerstraße50 Stellplätze
- Parkbereich 8 Parkplatz Blaue Straße70 Stellplätze
- Parkbereich 9 Parkplatz Tourist-Info27 Stellplätze
- Parkbereich 10 Parkplatz Schloss41 Stellplätze
- Parkbereich 11 Parkstreifen Schloßstraße.....6 Stellplätze
- Parkbereich 12 Parkstreifen Sophienstraße.....7 Stellplätze
- Parkbereich 13 Parkplatz Kreisverwaltung76 Stellplätze
- Parkbereich 14 Parkplatz Kita Lindenallee16 Stellplätze
- Parkbereich 15 Parkstreifen St. Annenstraße8 Stellplätze

- Parkbereich 16 Tiefgarage Edeka30 Stellplätze
- Parkbereich 17 Parkdeck St. Annenstraße25 Stellplätze
- Parkbereich 18 Parkstreifen Kostverloren8 Stellplätze
- Parkbereich 19 Parkplatz Kostverloren20 Stellplätze
- Parkbereich 20 Parkstreifen Mühlenstraße7 Stellplätze
- Parkbereich 21 Parkstreifen Alter Markt / Kaakstraße40 Stellplätze

Die Parkbereiche 6 (Rosenstraße) und 7 (Jahnstraße) wurden in Abstimmung mit der Verwaltung aufgrund der fußläufig relativ unattraktiven Lage in der aktuellen Erhebung im Jahr 2022 nicht erfasst, obwohl diese in den Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Jever (*Zacharias Verkehrsplanungen, März 2016*) und den damaligen Erhebungen zur Parkplatzbelegung der Großparkplätze an einem Donnerstag, einem Donnerstag und einem Samstag im Juli 2015 noch berücksichtigt wurden. Grundlage der Untersuchungen bildeten die Parkbereiche 1 bis 8 zum Verkehrsentwicklungsplan Jever 2016 sowie die Parkbereiche 1 bis 5 und die Parkbereiche 9 bis 21 zum Innenstadtconcept Jever 2023 (vgl. Abbildung 3).

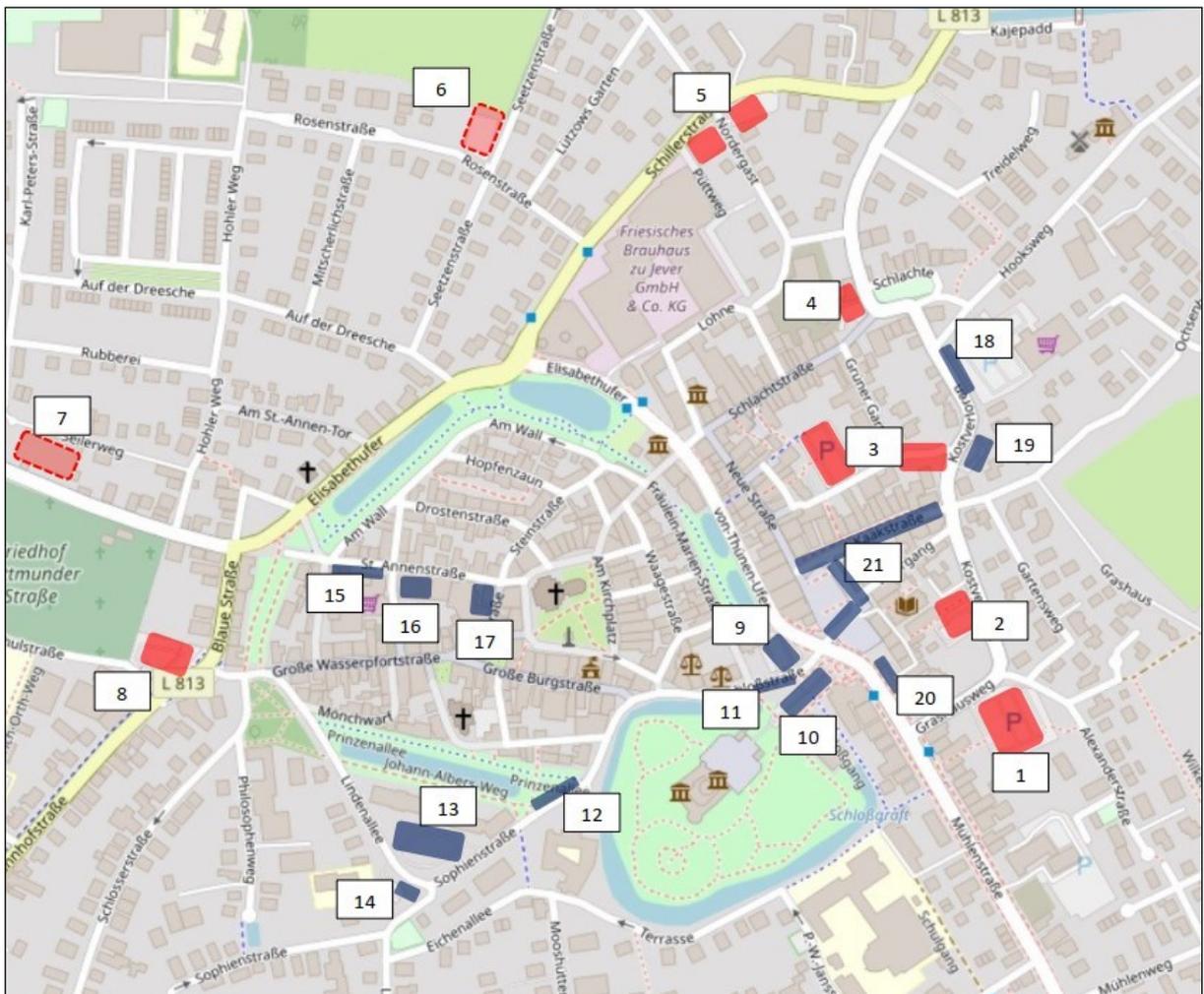


Abbildung 3: Gegenüberstellung der Parkbereiche der Zählungen in den Jahren 2015 und 2022 (Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

Die überwiegende Anzahl der Stellplätze werden auf zusammenhängenden Parkierungsanlagen angeboten (573 Stellplätze, 88% des Gesamtstellplatzangebotes). Die übrigen 76 Stellplätze sind straßenbegleitende Stellplätze (76 Stellplätze, 12% des Gesamtstellplatzangebotes) und verteilen sich auf sechs Parkierungsbereiche.

Nr.	Bezeichnung	Anzahl Stellplätze	Form	Bewirtschaftung
1	Theodor-Pekol-Platz	60	Parkplatz	Parkschein
2	Stadthaus	43	Parkplatz	Parkschein
3	Grüner Garten	100	Parkplatz	Parkschein
4	Schlachte	15	Parkplatz	Parkschein
5	Schillerstraße	50	Parkplatz	Frei
8	Blaue Straße	70	Parkplatz	Parkschein
9	Tourist-Info	27	Parkplatz	Parkschein
10	Schloss	41	Parkplatz	Parkschein
11	Schloßstraße	6	Parkstreifen	Parkscheibe 2h
12	Sophienstraße	7	Parkstreifen	Parkscheibe 2h
13	Kreisverwaltung	76	Parkplatz	Bedienstete/Besucher
14	Kita Lindenallee	16	Parkplatz	Parkscheibe 1h
15	St. Annenstraße	8	Parkstreifen	Parkscheibe 2h
16	Tiefgarage Edeka	30	Tiefgarage	Parkschein
17	Parkdeck St. Annenstraße	25	Parkdeck	Frei
18	Kostverloren	8	Parkstreifen	Frei
19	Kostverloren	20	Parkplatz	Frei
20	Mühlenstraße	7	Parkstreifen	Parkschein
21	Alter Markt / Kaakstraße	40	Parkstreifen	Parkschein/ Parkscheibe 30min
	Insgesamt	649		

Tabelle 2: Differenzierung der Parkbereiche nach Größe, Form und Bewirtschaftung

Die Zusammenstellung der definierten Stellplatzbereiche in der Tabelle 3 verdeutlicht, dass das bestehende Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet sowohl durch eine Vielzahl kleinerer Stellplatzanlagen als auch durch größere zusammenhängende Parkierungsanlagen geprägt ist. Es gibt derzeit 7 Stellplatzanlagen mit mehr als 40 ausgewiesenen Stellplätzen. Dies entspricht einem Anteil von 37% aller Stellplatzanlagen. In diesen 7 Stellplatzbereichen werden jedoch 68% des Gesamtstellplatzangebotes abgedeckt:

[Nr.1]	Parkplatz Theodor-Pekol-Platz.....	54 Stellplätze
[Nr.2]	Parkplatz Stadthaus	43 Stellplätze
[Nr.3]	Parkplatz Grüner Garten	100 Stellplätze
[Nr.5]	Parkplatz Schillerstraße	50 Stellplätze

[Nr.8]	Parkplatz Blaue Straße	70 Stellplätze
[Nr.10]	Parkplatz Schloss	41 Stellplätze
[Nr.13]	Parkplatz Kreisverwaltung	76 Stellplätze

Stellplatzgröße	Anteil der vorhandenen Stellplatzanlagen					
	Insgesamt		straßenbegleitend		auf Parkplätzen	
≤ 10	5	26 %	5	7 %	-	- %
11 - 20	3	16 %	-	21 %	3	23 %
21 - 30	3	16 %	-	24 %	3	23 %
31 - 40	1	5 %	1	21 %	-	-
> 40	7	39 %	-	3 %	7	54 %
Σ	19	100 %	6	100 %	13	100 %

Tabelle 3: Differenzierung des Parkraumangebotes nach Stellplatzgrößen

2.3 STELLPLATZBELEGUNG

Im Rahmen der Analyse des bestehenden Parkraumangebotes wurden am Freitag, den 05. August 2022 innerhalb des vorgegebenen Untersuchungsgebietes im Zeitraum zwischen 7.00 und 19.00 Uhr die Belegung der öffentlich zugänglichen Stellplätze erhoben. Die Erhebungen wurden dabei in insgesamt 19 einzelnen Parkieranlagen / Straßenabschnitten durchgeführt. Als Besonderheiten für den gewählten Erhebungstag ist mit einem Freitag ein Werktag, der im Rahmen der Verkehrsplanung im Regelfall nicht als repräsentativ einzustufen ist, sowie ein Tag in der Ferienzeit des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen, der ein verstärktes Aufkommen an Touristen erwarten lässt sowie ein Markt mit einer gegenüber Normalwerktagen entsprechender höheren Frequentierung sowohl von Einheimischen als auch von Touristen.

In der Gesamtbetrachtung aller untersuchten Parkbereiche zeigt die graphische Darstellung der Parkraumbelegung am Erhebungstag einen für zentrale Bereiche / Innenstadtlagen mit entsprechenden Einzelhandelsangebot vergleichsweise untypischen Tagesverlauf. In der Regel steigt die Stellplatznachfrage in den Morgenstunden kontinuierlich an und erreicht die maximale Parkraumbelegung gegen Mittag zwischen 11.00 und 12.00 Uhr. Danach geht die Parkraumnachfrage bis gegen 14.00 Uhr zurück und steigt bis gegen 17.00 Uhr wieder. Für den Innenstadtbereich von Jever ist zwar ebenfalls ein kontinuierliches Ansteigen der Belegung bis zum Maximalwert von 511 belegten Stellplätzen gegen 12.00 Uhr zu verzeichnen, jedoch zeigt sich danach am Nachmittag ein ebenfalls kontinuierlicher Rückgang der Nachfrage.

Die tageszeitliche Verteilung für das gesamte Untersuchungsgebiet zeigt sehr deutlich, dass das Stellplatzangebot von insgesamt 649 Stellplätzen verteilt auf 19 Parkieranlagen an den betrachteten Erhebungstag weder erreicht noch überschritten wird (vgl. Abbildung 4) und an einem Normalwerktag zu jeder Tageszeit für das Gesamtgebiet der Innenstadt Jever ein deutlich ausreichendes Stellplatzangebot zur Verfügung steht. (vgl. Abbildung 4 und Tabelle 4).

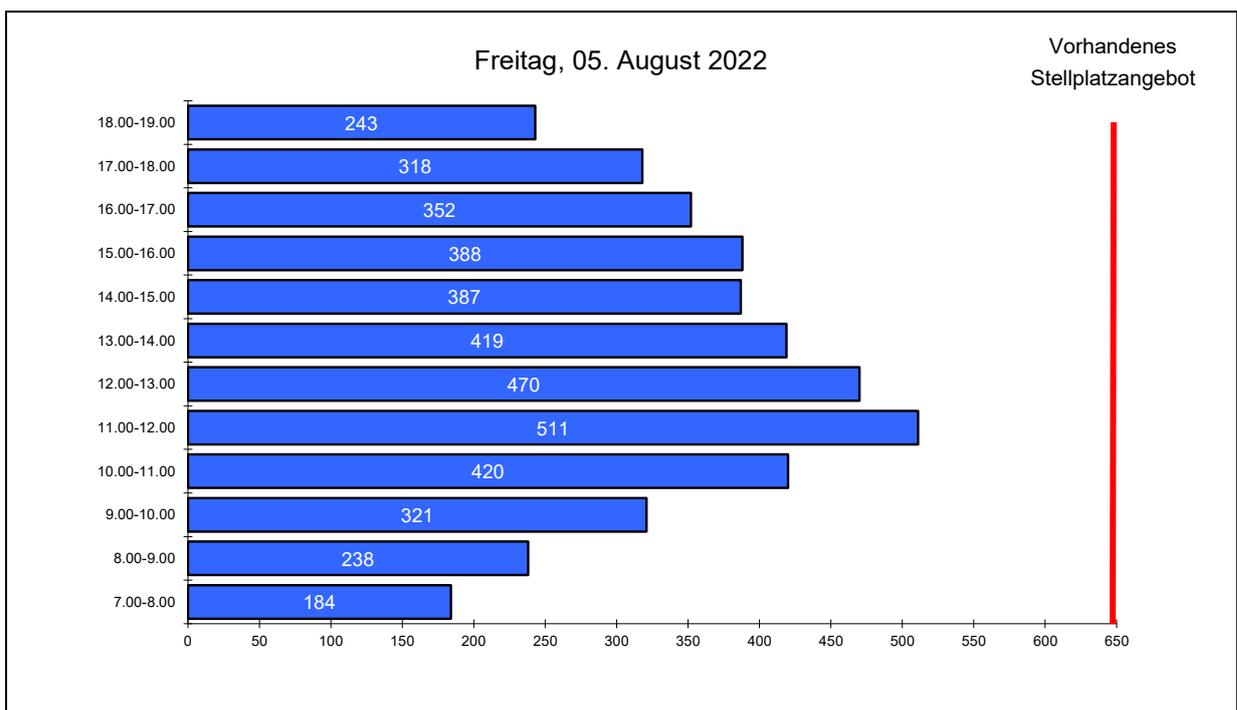


Abbildung 4: Stellplatzbelegung in der Summe der betrachteten Stellplatzbereiche am Erhebungstag Freitag, 05. August 2022

Parkbereiche	Anzahl Stellplätze	Stellplatzbelegung											
		7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19
1 Theodor-Pekol-Platz	60	4	4	6	10	33	43	43	34	29	21	13	7
2 Stadthaus	43	4	12	11	17	24	31	17	16	17	30	27	12
3 Grüner Garten	100	15	14	18	26	59	59	56	45	59	47	40	43
4 Schlachte	15	11	9	9	8	16	12	13	12	12	14	12	14
5 Schillerstraße	50	7	15	29	43	50	53	49	50	49	41	35	21
8 Blaue Straße	70	24	36	36	53	56	47	35	35	34	26	28	23
9 Tourist-Info	27	5	12	20	27	25	23	23	24	25	23	24	17
10 Schloss	41	11	8	32	39	41	39	38	39	40	41	36	24
11 Schloßstraße	6	2	3	6	6	7	7	7	7	7	6	3	4
12 Sophienstraße	7	2	7	7	8	7	7	7	5	8	6	6	1
13 Kreisverwaltung	76	26	43	47	51	51	28	20	8	5	3	1	1
14 Kita Lindenallee	16	4	2	5	11	12	11	9	7	6	3	1	-
15 St.Annenstraße	8	7	6	8	9	9	7	9	6	4	5	8	3
16 TG Edeka	30	-	-	3	16	17	17	14	12	10	7	5	2
17 Parkdeck	25	25	29	24	25	25	19	20	21	20	18	18	19
18 Kostverloren 1	8	5	5	8	8	8	8	7	8	6	6	7	6
19 Kostverloren 2	20	15	17	19	20	21	19	20	20	15	15	14	13
20 Mühlenstraße	7	1	-	1	5	7	5	7	5	8	6	5	7
21 Alter Markt	40	16	16	32	38	43	35	35	33	34	34	35	26
Insgesamt	649	184	238	321	420	511	470	419	387	388	352	318	243

3 Grüner Garten	100	15	14	18	26	59	59	56	45	59	47	40	43
3a unten	25	6	5	5	6	12	17	15	11	10	10	7	8
3b oben	75	9	9	13	20	47	42	41	34	49	37	33	35

13 Kreisverwaltung	76	26	43	47	51	51	28	20	8	5	3	1	1
13a Beschäftigte	43	19	29	30	32	32	28	20	6	5	3	1	1
13b Besucher	33	7	14	17	19	19	-	-	2	-	-	-	-

Tabelle 4: Stellplatzbelegung in den einzelnen Parkbereichen
(Ergebnisse der Erhebungen vom 05. August 2022)

2.4 STELLPLATZAUSLASTUNG

In den einzelnen Stellplatzbereichen wurden die jeweils abgestellten Fahrzeuge in Stundenintervallen erfasst. Bei der Bewertung und Interpretation der Erhebungsergebnisse ist allerdings zu berücksichtigen, dass während der Erhebungen vor Ort sämtliche Stellplatzanlagen jeweils in einem Zeitintervall von einer Stunde abgelaufen wurden und somit zwischen den Erhebungsintervallen durchaus weitere Fahrzeuge die Stellplätze angefahren und auch wieder verlassen haben können. Diese Fahrzeuge, mit Parkdauern deutlich unterhalb von einer Stunde, können mit der gewählten Untersuchungsmethodik nicht erfasst werden, so dass grundsätzlich hinsichtlich der Auslastung gewisse Zufallseinflüsse nicht auszuschliessen sind.

Bei der Ermittlung des Auslastungsgrades in Abhängigkeit von der Kapazität (Auslastung = Belegung / Kapazität) wird in Anlehnung an die *Empfehlungen für Verkehrserhebungen EVE 2012* folgende Untergliederung verwendet:

Kein Parkdruck:	< 60 % Auslastung
Geringer Parkdruck:	60 – 69 % Auslastung
Mittlerer Parkdruck:	70 – 79 % Auslastung
Hoher Parkdruck:	80 – 89 % Auslastung
Sehr hoher Parkdruck:	90 – 99 % Auslastung
Keine weitere Kapazität /:	≥ 100 % Auslastung

Aus der zusammenfassenden Übersicht der Parkraumbelastung in den unterschiedlichen Parkbereichen in der Tabelle 5 ergeben sich folgende Bewertungen und Schlussfolgerungen:

- Ein im Tagesverlauf sehr hoher Parkdruck (> 90 % Auslastung) über mehrere Stunden ist an zahlreichen Stellplatzbereichen zu erkennen, z.B.
 - Parkbereich 5 Parkplatz Schillerstraße zwischen 11.00 und 16.00 Uhr
 - Parkbereich 9 Parkplatz Tourist-Info zwischen 10.00 und 12.00 Uhr sowie zwischen 15.00 und 16.00 Uhr
 - Parkbereich 10 Parkplatz Schloss zwischen 10.00 und 17.00 Uhr
 - Parkbereich 11 Parkstreifen Schloßstraße zwischen 9.00 und 17.00 Uhr
 - Parkbereich 12 Parkstreifen Sophienstraße zwischen 8.00 und 14.00 Uhr
 - Parkbereich 15 Parkstreifen St. Annenstraße zwischen 9.0 und 14.00 Uhr
 - Parkbereich 18 Parkstreifen Kostverloren zwischen 9.00 und 15.00 Uhr
 - Parkbereich 19 Parkplatz Kostverloren zwischen 9.00 und 15.00 Uhr
 - Parkbereich 21 Parkstreifen Alter Markt / Kaakstraße zwischen 10.00 und 12.00 Uhr
- Geringer Parkdruck (< 70% Auslastung) im Tagesverlauf wurde festgestellt im
 - Parkbereich 1 Parkplatz Theodor-Pekol-Platz
 - Parkbereich 2 Parkplatz Stadthaus
 - Parkbereich 3 Parkplatz Grüner Garten
 - Parkbereich 16 Tiefgarage Edeka

Parkbereiche	Anzahl Stellplätze	Stellplatzauslastung [%]											
		7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19
1 Theodor-Pekol-Platz	60	7	7	10	17	55	72	72	57	48	35	22	12
2 Stadthaus	43	9	28	26	40	56	72	40	37	40	70	63	28
3 Grüner Garten	100	15	14	18	26	59	59	56	45	59	47	40	43
4 Schlachte	15	73	60	60	53	107	80	87	80	80	93	80	93
5 Schillerstraße	50	14	30	58	86	100	106	98	100	98	82	70	42
8 Blaue Straße	70	34	51	51	76	80	67	50	50	49	37	40	33
9 Tourist-Info	27	19	44	74	100	93	85	85	89	93	85	89	63
10 Schloss	41	27	20	78	95	100	95	93	95	98	100	88	59
11 Schloßstraße	6	33	50	100	100	117	117	117	117	117	100	50	67
12 Sophienstraße	7	29	100	100	114	100	100	100	71	114	86	86	14
13 Kreisverwaltung	76	34	57	62	67	67	37	26	11	7	4	1	1
14 Kita Lindenallee	16	25	13	31	69	75	69	56	44	38	19	6	-
15 St.Annenstraße	8	88	75	100	113	113	88	113	75	50	63	100	38
16 TG Edeka	30	-	-	10	53	57	57	47	40	33	23	17	7
17 Parkdeck	25	100	116	96	100	100	76	80	84	80	72	72	76
18 Kostverloren 1	8	63	63	100	100	100	100	88	100	75	75	88	75
19 Kostverloren 2	20	75	85	95	100	105	95	100	100	75	75	70	65
20 Mühlenstraße	7	14	-	14	71	100	71	100	71	114	86	71	100
21 Alter Markt	40	40	40	80	95	108	88	88	83	85	85	88	65
Insgesamt	649	28	37	49	65	79	72	65	60	60	54	49	37

3 Grüner Garten	100	15	14	18	26	59	59	56	45	59	47	40	43
3a unten	25	24	20	20	24	48	68	60	44	40	40	28	32
3b oben	75	12	12	17	27	63	56	55	45	65	49	44	47

13 Kreisverwaltung	76	34	57	62	67	67	37	26	11	7	4	1	1
13a Beschäftigte	43	44	67	70	74	74	65	47	14	12	7	2	2
13b Besucher	33	21	42	52	58	58	0	0	6	0	0	0	0

Tabelle 5: Stellplatzauslastung in den einzelnen Parkbereichen (Ergebnisse der Erhebungen vom 05. August 2022)

Die räumliche Verteilung der Auslastung in den einzelnen Parkbereichen im nachfragestärksten Zeitintervall zwischen 11.00 und 12.00 Uhr in der Abbildung 5 verdeutlicht u.a. die vergleichsweise geringe Auslastung in den größeren Parkieranlagen P1 (Theodor-Pekol-Platz), P2 (Stadthaus) und P3 (Grüner Garten). Trotz fußläufig attraktiver Lage dieser Parkieranlagen beispielsweise zur Fußgängerzone Neue Straße / Schlachtstraße liegen die Stellplatzauslastungen in der „Spitzenstunde“ bei weniger als 60%.

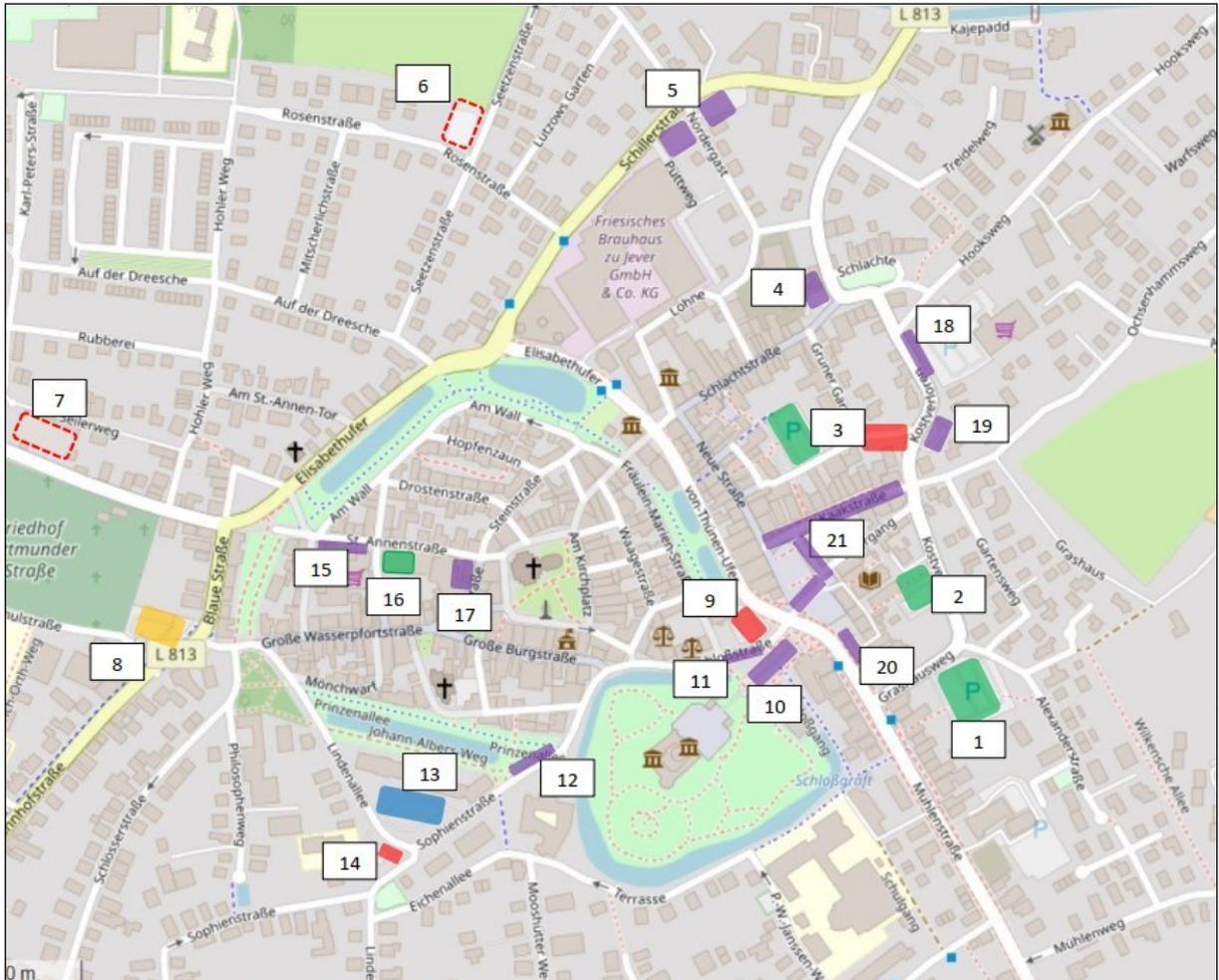


Abbildung 5: Stellplatzauslastung in den einzelnen Parkbereichen im nachfragestärksten Zeitintervall zwischen 11.00 und 12.00 Uhr
 (Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

2.5 STELLPLATZRESERVEN

In der Gegenüberstellung der in den einzelnen Parkbereichen vorhandenen Stellplätze mit den jeweils belegten Stellplätzen pro Zeitintervall ergeben sich die entsprechenden Stellplatzreserven. Auch hier ist zu beachten, dass die Stellplatzanlagen jeweils in einem Zeitintervall von einer Stunde abgelaufen wurden und somit zwischen den Erhebungsintervallen durchaus weitere Fahrzeuge die Stellplätze angefahren und auch wieder verlassen haben können. Diese Fahrzeuge, mit Parkdauern deutlich unterhalb von einer Stunde, können mit der gewählten Untersuchungsmethodik nicht erfasst werden, so dass grundsätzlich hinsichtlich der Belegung gewisse Zufallseinflüsse nicht auszuschliessen sind. Die tatsächlichen Reserven können ggfs. geringer ausfallen, insbesondere in den Parkbereichen, mit nur kurzen Parkdauern und häufigen Stellplatzwechseln, wie z.B. auf dem straßenbegleitenden Parkstreifen an der Schloßstraße, Sophienstraße, Mühlenstraße, Alter Markt / Kaakstraße. Vor diesem Hintergrund sind in der Tabelle 6 positive Reserven (grüne Farbgebung) nur dann aufgeführt, sofern im betrachteten Zeitintervall mindestens 5 freie Stellplätze ermittelt wurden.

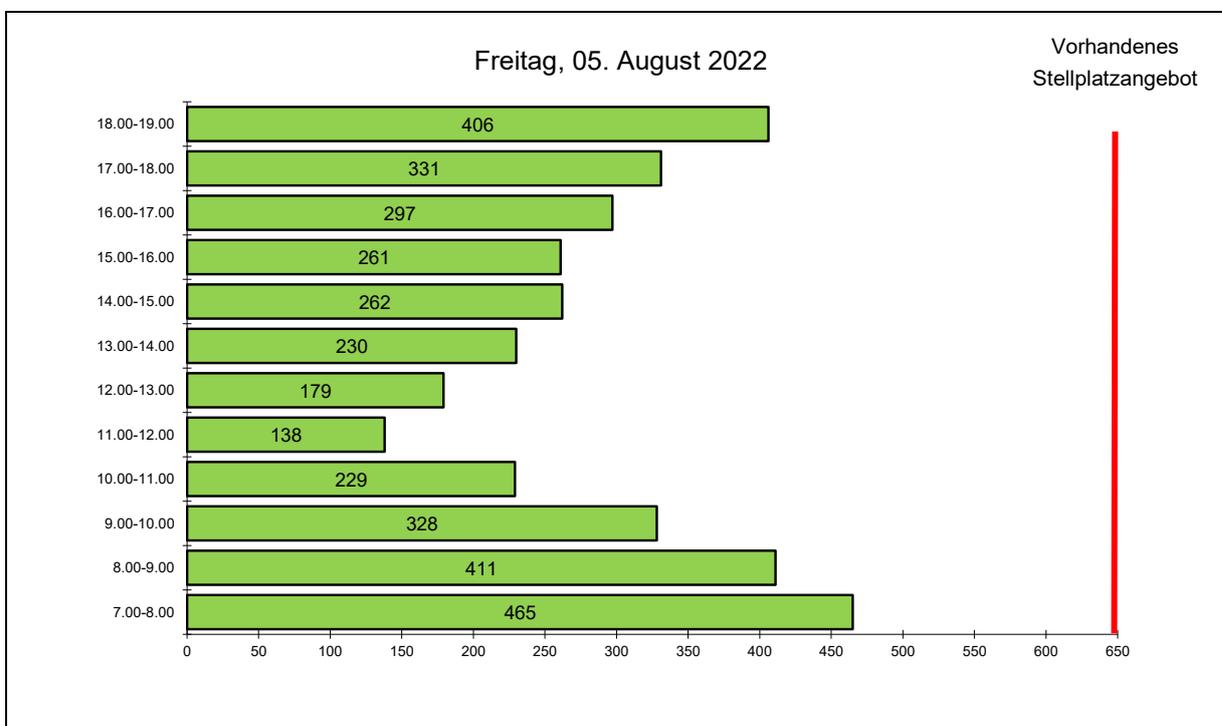


Abbildung 6: Stellplatzreserven in der Summe der betrachteten Stellplatzbereiche am Erhebungstag Freitag, 05. August 2022

Die Zusammenstellung der freien Stellplätze für einzelne Untersuchungsgebiete in der Tabelle 6 lässt für den Erhebungstag in den Ausprägungen durchaus eine Zweiteilung erkennen; es gibt sowohl Bereiche, die innerhalb des Untersuchungszeitraums zwischen 7.00 und 19.00 Uhr nahezu durchgehend keine freien Stellplätze aufweisen sowie Bereiche, die tagsüber durchgehend Stellplatzreserven aufweisen.

In folgenden Parkbereichen sind unabhängig von der Tageszeit freie Stellplätze anzutreffen sind:

- Parkbereich 1 Parkplatz Theodor-Pekol-Platz
- Parkbereich 2 Parkplatz Stadthaus
- Parkbereich 3 Parkplatz Grüner Garten

- Parkbereich 8 Parkplatz Blaue Straße
- Parkbereich 13 Parkplatz Kreisverwaltung
- Parkbereich 16 Tiefgarage Edeka

Die zusammenfassenden Darstellungen der Untersuchungsergebnisse in der Tabelle 6 und Abbildung 6 verdeutlichen, dass an Normalwerktagen in der Innenstadt Jever in der Summe aller angebotenen Stellplätze zu jeder Tageszeit signifikante Stellplatzreserven zur Verfügung stehen.

Die differenzierte Betrachtung der räumlichen Verteilung der Stellplatzreserven in den einzelnen Parkbereichen im nachfragestärksten Zeitintervall zwischen 11.00 und 12.00 Uhr in der Abbildung 7 zeigt darüber hinaus, dass sich die Reserven auf mehrere Anlagen um den Kernbereich verteilen. Allein auf den größeren Parkierungsanlagen Nr. 1 (Theodor-Pekol-Platz), Nr. 2 (Stadthaus) und Nr. 3 (Grüner Garten) ergibt sich in der „Spitzenstunde“ in Summe eine Reserve von knapp 90 freien Stellplätzen.

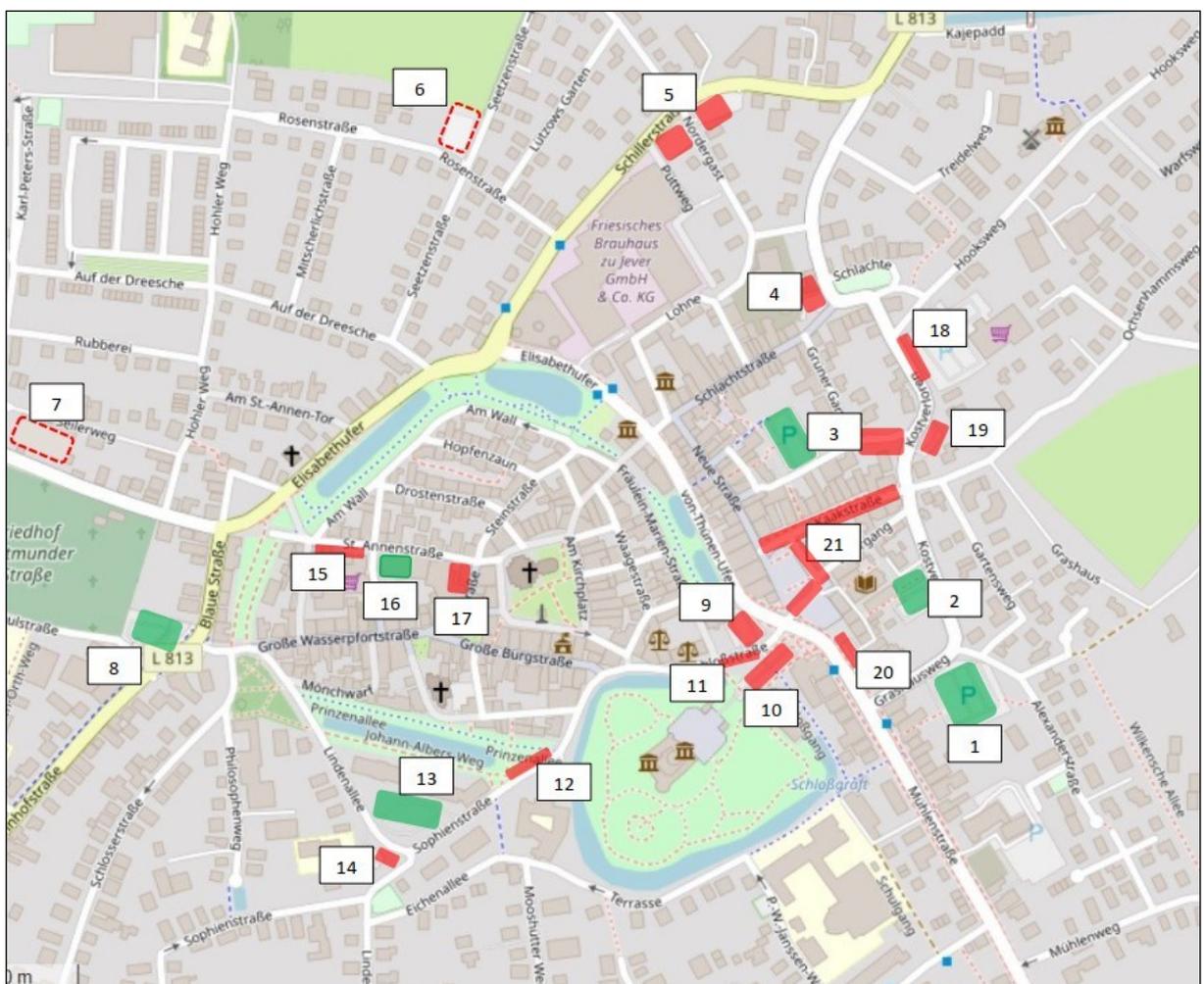


Abbildung 7: Stellplatzreserven in den einzelnen Parkbereichen im nachfragestärksten Zeitintervall zwischen 11.00 und 12.00 Uhr
 (Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ www.openstreetmap.org)

Parkbereiche	Anzahl Stellplätze	Freie Stellplätze											
		7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19
1 Theodor-Pekol-Platz	60	56	56	54	50	27	17	17	26	31	39	47	53
2 Stadthaus	43	39	31	32	26	19	12	26	27	26	13	16	31
3 Grüner Garten	100	85	86	82	74	41	41	44	55	41	53	50	57
4 Schlachte	15	4	6	6	7	-1	3	2	3	3	1	3	1
5 Schillerstraße	50	43	35	21	7	-	-3	1	-	1	9	15	29
8 Blaue Straße	70	46	34	34	17	14	23	35	35	36	44	42	47
9 Tourist-Info	27	22	15	7	-	2	4	4	3	2	4	3	10
10 Schloss	41	30	33	9	2	-	2	3	2	1	-	5	17
11 Schloßstraße	6	4	3	-	-	-1	-1	-1	-1	-1	-	3	2
12 Sophienstraße	7	5	-	-	-1	-	-	-	2	-1	1	1	6
13 Kreisverwaltung	76	50	33	29	25	25	48	56	68	71	73	75	75
14 Kita Lindenallee	16	12	14	11	5	4	5	7	9	10	13	15	16
15 St.Annenstraße	8	1	2	-	-1	-1	1	-1	2	4	3	-	5
16 TG Edeka	30	30	30	27	14	13	13	16	18	20	23	25	28
17 Parkdeck	25	-	-4	1	-	-	6	5	4	5	7	7	6
18 Kostverloren 1	8	3	3	-	-	-	-	1	-	2	2	1	2
19 Kostverloren 2	20	5	3	1	-	-1	1	-	-	5	5	6	7
20 Mühlenstraße	7	6	7	6	2	-	2	-	2	-1	1	2	-
21 Alter Markt	40	24	24	8	2	-3	5	5	7	6	6	5	14
Insgesamt	649	465	411	328	229	138	179	230	262	261	297	331	406

3 Grüner Garten	100	85	86	82	74	41	41	44	55	41	53	60	57
3a unten	25	19	20	20	19	13	8	10	14	15	15	18	17
3b oben	75	66	66	62	55	28	33	34	41	26	38	42	40

13 Kreisverwaltung	76	50	33	29	25	25	48	56	68	71	73	75	75
13a Beschäftigte	43	24	14	13	11	11	15	23	37	38	40	42	42
13b Besucher	33	26	19	16	14	14	33	33	31	33	33	33	33

Tabelle 6: Freie Stellplätze in den einzelnen Parkbereichen
(Ergebnisse der Erhebungen vom 05. August 2022)

2.6 PARKDAUERVERTEILUNG

Die gewählte Form zur Durchführung der Erhebung mit Hilfe einer Kennzeichenerfassung aller im Untersuchungsgebiet abgestellten Fahrzeuge ermöglicht Aussagen bezüglich der Parkdauer aller erfassten Fahrzeuge an einem Normalwerktag und Samstag. Infolge der zugrunde gelegten Erhebungsintervalle von jeweils einer halben Stunde wird jedoch darauf hingewiesen, dass in diesen Ergebnissen unter Umständen die Anteile von Kurzparkern nicht vollständig erfasst werden können. Dies betrifft Fahrzeuge, die zwischen den Erhebungsdurchgängen den Stellplatz angefahren und auch wieder verlassen haben, somit weniger als eine halbe Stunde geparkt haben.

Mit Hilfe einer Unterteilung in Kurz-, Mittel- und Dauerparker für jeden Parkbereich detailliert aufgeschlüsselten Parkdauerverteilung können entsprechende Rückschlüsse auf die jeweiligen Nutzergruppen gezogen werden. Dabei wird folgende Abgrenzung festgelegt:

Kurzparker: Parkdauer \leq 2 Stunden

Aufgrund der Struktur der Innenstadt können diese Verkehrsteilnehmer weitgehend dem Einkaufs- und Besorgungsverkehr zugeordnet werden.

Mittelparker: Parkdauer $>$ als 2 Stunden und $<$ 6 Stunden

Zur Durchführung von Aktivitätenketten wie z.B. Einkäufen in verschiedenen Geschäften, Erledigungen im Dienstleistungsbereich und Arztbesuche kann auch für die Stadt Jever für bestimmte Nutzer durchaus ein Zeitaufwand von mehr als 2 Stunden unterstellt werden. Im vorliegenden Fall sind dieser Kategorie Mehrfachbelegungen aufgrund von Mittagspausen sowie gewisse Anteile von Beschäftigten in Teilzeit zuzuordnen.

Dauerparker: Parkdauer \geq 6 Stunden.

Dieser Kategorie sind im Untersuchungsgebiet vorwiegend die Beschäftigten in Vollzeit sowie zuzuordnen.

Die Tabelle 7 zeigt im Überblick die an beiden Erhebungstagen ermittelte durchschnittliche Parkdauer aller insgesamt 19 definierten Stellplatzbereiche im Untersuchungsgebiet. Für das Gesamtgebiet ergab sich am Erhebungstag (Freitag, 05. August 2022) eine mittlere Parkdauer von ca. 1,7 Stunden und ein 3,0-facher Wechsel aller angebotenen Stellplätze. Mit Hilfe dieser Angaben können beispielsweise typische Kurzparkerbereiche ermittelt werden, wie z.B.:

Parkbereich 2	Parkplatz Stadthaus mit einer mittleren Parkdauer von 0,97 Stunden
Parkbereich 10	Parkplatz Schloss mit einer mittleren Parkdauer von 1,18 Stunden
Parkbereich 11	Parkstreifen Schloßstraße mit einer mittleren Parkdauer von 1,17 Stunden
Parkbereich 12	Parkstreifen Sophienstraße mit einer mittleren Parkdauer von 0,93 Stunden
Parkbereich 14	Parkplatz Kita Lindenallee mit einer mittleren Parkdauer von 0,91 Stunden
Parkbereich 15	Parkstreifen St. Annenstraße mit einer mittleren Parkdauer von 1,21 Stunden
Parkbereich 20	Parkstreifen Mühlenstraße mit einer mittleren Parkdauer von 0,89 Stunden

Andererseits ergeben sich für einzelne Parkieranlagen auch relativ hohe Parkdauern, die sich auf Bereiche beziehen, in denen vornehmlich Beschäftigte und Besucher im Untersuchungsgebiet einen Stellplatz belegen:

Parkbereich 3	Parkplatz Schillerstraße mit einer mittleren Parkdauer von 3,02 Stunden
Parkbereich 13	Parkplatz Kreisverwaltung mit einer mittleren Parkdauer von 3,62 Stunden
Parkbereich 17	Parkdeck St. Annenstraße mit einer mittleren Parkdauer von 4,58 Stunden

Parkbereich 18 Parkstreifen Kostverloren mit einer mittleren Parkdauer von 3,88 Stunden

Parkbereich 19 Parkplatz Kostverloren mit einer mittleren Parkdauer von 5,50 Stunden

Aus den differenzierten Darstellungen der Parkvorgänge für Normalwerktag geht hervor, dass der Anteil der Fahrzeuge, die mehr als 6 Stunden geparkt haben mit ca. 4,5% am Erhebungstag nur sehr gering ist. Insgesamt zeigen sich im Innenstadtbereich von Jever mit ca. 76% vornehmlich Parkdauern aus dem unteren Bereich von maximal 2 Stunden. Dies deutet auf einen Nutzerkreis mit Einkaufs- und Besorgungsverkehr hin.

Freitag, 05. August 2022	Anzahl Parkvorgänge insgesamt pro Tag	Wechsel pro Stellplatz	Mittlere Parkdauer [h]
1. Theodor-Pekol-Platz	116	1,9	1,62
2 Stadthaus	144	3,3	0,97
3 Grüner Garten	221	2,2	1,46
4 Schlachte	69	4,6	1,54
5 Schillerstraße	126	2,5	3,02
8 Blaue Straße	190	2,7	1,84
9 Tourist-Info	125	4,6	1,34
10 Schloss	231	5,6	1,18
11 Schloßstraße	39	6,5	1,17
12 Sophienstraße	49	7,0	0,93
13 Kreisverwaltung	67	0,9	3,62
14 Kita Lindenallee	49	3,1	0,91
15 St. Annenstraße	48	6,0	1,21
16 TG Edeka	54	1,8	1,39
17 Parkdeck	52	2,1	4,58
18 Kostverloren 1	16	2,0	3,88
19 Kostverloren 2	33	1,7	5,50
20 Mühlenstraße	41	5,9	0,89
21 Alter Markt	281	7,0	1,05
Insgesamt	1.951	3,0	1,68

Tabelle 7: Mittlere Parkdauer und Stellplatzwechsel in den einzelnen Parkbereichen an einem Normalwerktag (Ergebnisse der Erhebungen vom Freitag, 05. August 2022)

Freitag, 05. August 2022	Anzahl Parkvorgänge			Anteil [%]		
	Kurz- parker	Mittel- parker	Dauer- parker	Kurz- parker	Mittel- parker	Dauer- parker
1 Theodor-Pekol-Platz	86	29	1	74,1	25,0	0,9
2 Stadthaus	130	14	-	90,3	9,7	-
3 Grüner Garten	178	36	7	80,5	16,3	3,2
4 Schlachte	49	19	1	71,0	27,5	1,5
5 Schillerstraße	64	40	22	50,8	31,7	17,5
8 Blaue Straße	140	36	14	73,7	18,9	7,4
9 Tourist-Info	98	27	-	78,4	21,6	-
10 Schloss	192	39	-	83,1	16,9	-
11 Schloßstraße	33	5	1	84,6	12,8	2,6
12 Sophienstraße	46	3	-	93,9	6,1	-
13 Kreisverwaltung	18	44	5	26,9	65,7	7,4
14 Kita Lindenallee	45	4	-	91,8	8,2	-
15 St. Annenstraße	40	7	1	83,3	14,6	2,1
16 TG Edeka	41	13	-	75,9	24,1	-
17 Parkdeck	18	19	15	34,6	36,5	28,9
18 Kostverloren 1	6	8	2	37,5	50,0	12,5
19 Kostverloren 2	8	9	16	24,2	27,3	48,5
20 Mühlenstraße	37	4	-	90,2	9,8	-
21 Alter Markt	246	32	3	87,5	11,4	1,1
Insgesamt	1.475	388	88	75,6	19,9	4,5

Tabelle 8: Differenzierung der Parkvorgänge nach Kurz-, Mittel- und Dauerparker in den einzelnen Parkbereichen an einem Normalwerktag (Ergebnisse der Erhebungen vom Freitag, 05. August 2022)

2.7 VORWEGWEISER PARKLEITSYSTEM

Im Innenstadtbereich von Jever ist ein Parkleitsystem vorhanden mit dem eine gute Orientierung für Ortsunkundige (hier insbesondere Touristen), eine Bündelung der Parksuchverkehre auf vorgegebenen Straßenzügen, eine Reduzierung der Parksuchverkehre sowie eine ausgeglichene Auslastung der Parkflächen angestrebt wird. Bereits an den Stadteingängen sollen Vorwegweiser den Weg zu den ins Parkleitsystem aufgenommenen Parkplätzen leiten.

An drei Standorten befinden sich Vorwegweiser, mit dem die Autofahrer in der Annäherung zur Innenstadt erste Informationen zu Parkmöglichkeiten erhalten (vgl. Abbildung 11). Das äußere Erscheinungsbild ist nach heutigen Maßstäben zwar nicht zwingend als innovativ zu bezeichnen, jedoch wird zuletzt durch die Farbwahl (weiße Schrift auf blauem Hintergrund) auch dem ortsunkundigen Autofahrer bereits in der Annäherung zu den Schilderstandorten verdeutlicht, dass in Kürze Informationen zum Thema „Parkleitsystem“ folgen. An allen Standorten ist jedoch festzustellen, dass die Hinweise zum „Parkleitsystem“ durch weitere Hinweisschilder überdeckt werden bzw. in den Hintergrund geraten und somit der ursprüngliche Leitgedanke nur teilweise erfüllt wird.



Abbildung 8a: Standorte der bestehenden Vorwegweiser zum Parkleitsystem



Wangerländische Straße
Höhe Einmündung Kajepadd
Blick aus nördlicher Richtung

Abbildung 8b: Standorte der bestehenden Vorwegweiser zum Parkleitsystem

Zur Verbesserung der Erkennbarkeit und der damit verbundenen Akzeptanz wird eine Erweiterung der bestehenden Vorwegweisung vorgeschlagen. Sinnvoll ist ein frühzeitiger Hinweis auf die unterschiedlichen Parkmöglichkeiten im Innenstadtbereich. Unter Berücksichtigung der relativ geringen Auslastung der Parkplätze am Theodor-Pekol-Platz, Grüner Garten und Stadthaus sollten Ortsfremde frühzeitig auf diese Parkmöglichkeiten hingewiesen werden. Da die Hinweisbeschilderung auf allen Zufahrtsstraßen heute nur schlecht zu erkennen sind sollten die Vorwegweise in einer entsprechenden Größe ausgebildet werden. Ein möglicher Vorschlag für die Zufahrt Wangerländische Straße ist in der Abbildung 9 skizziert.



Abbildung 9: Vorschlag zur Erweiterung der bestehenden Vorwegweisung am Beispiel des Standortes in der Wangerländischen Straße

Darüber wird empfohlen, die Bezeichnung einiger Parkieranlagen zu überdenken. Während beispielsweise die Parkplätze P9 Tourist-Info und P10 Schloss einen eindeutigen Rückschluss auf die Lage der Parkieranlage im Stadtgebiet ermöglichen, ist bei den Parkieranlagen P1 Theodor-Pekol-Platz, P2 Stadthaus und P3 Grüner Garten für Ortsunkundige nicht erkennbar, dass sich auch diese Parkplätze in fußläufig attraktiver Lage zum Kernbereich und zur Fußgängerzone befinden. Mögliche Alternativen für die genannten Parkplätze sind P1 Innenstadt Nord, P2 Innenstadt Ost und P3 Innenstadt Süd.

2.8 DIREKTWEGWEISER PARKLEITSYSTEM

An den wesentlichen Knotenpunkten werden im Innenstadtbereich von Jever direkte Hinweise auf die größeren Parkierungsanlagen angezeigt. Die räumliche Darstellung der Parkierungsanlagen und der Standorte von Direktwegweisern in der Abbildung 10 bestätigt die bereits im *Verkehrsentwicklungsplan Jever* (Zacharias Verkehrsplanungen, März 2016) gewonnene Erkenntnis, dass die Verteilung der Parkplätze im Umfeld der Innenstadt nicht optimal ist. Die wesentlichen Großparkplätze befinden sich im nordöstlichen und östlichen Bereich der Innenstadt, d.h. im Umfeld der Straße Kostverloren. Kunden und Besuchern, die über die Wittmunder Straße oder den Straßenzug Schützenhofstraße / Bahnhofstraße die Innenstadt anfahren, steht aus ihrer Fahrtrichtung nur der von der Innenstadt weit entfernte Parkplatz Jahnstraße (P7) oder der zeitweise stark frequentierte Parkplatz Blaue Straße (P8) zur Verfügung.

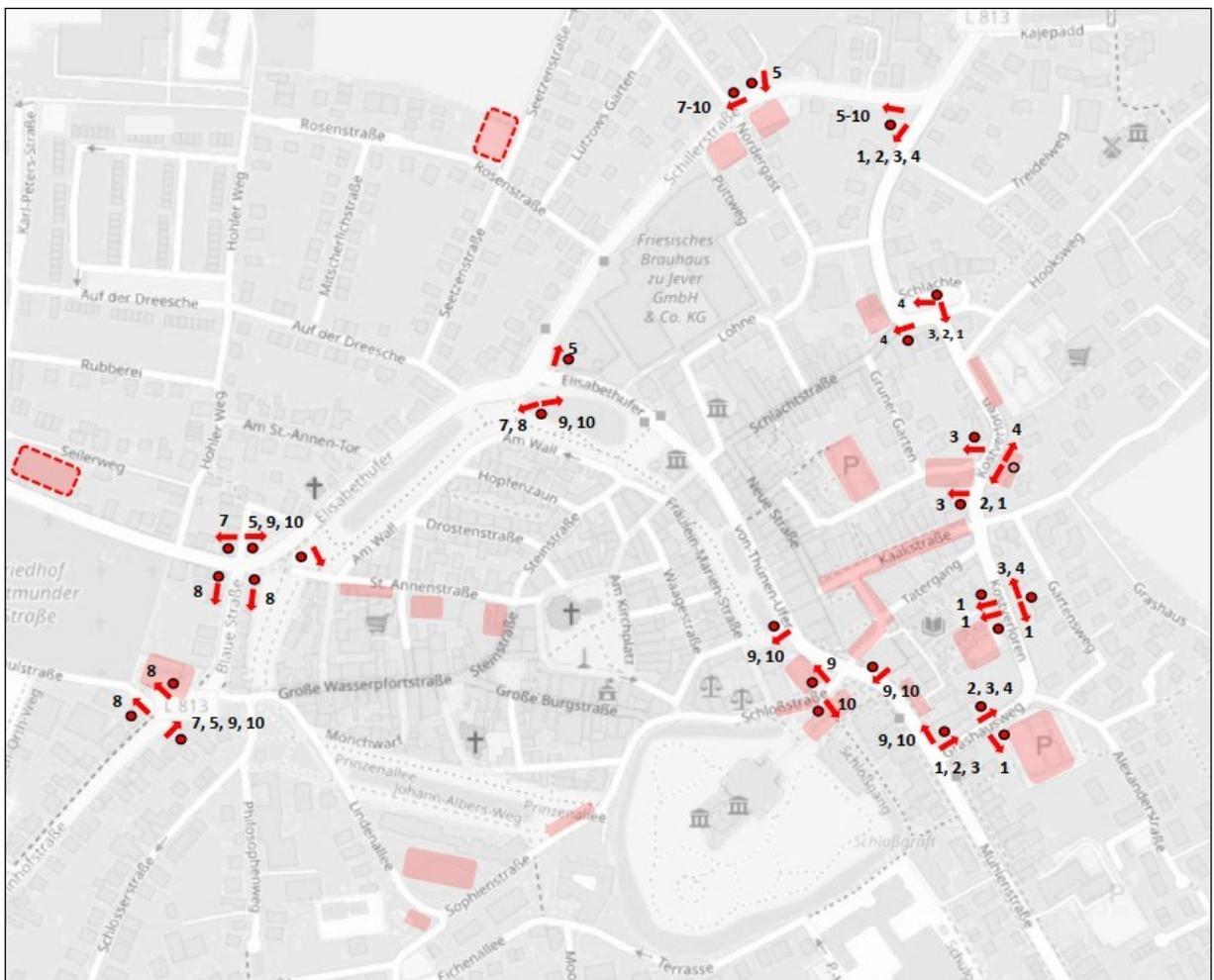


Abbildung 10: Standorte der bestehenden Direktwegweiser zum Parkleitsystem

An einzelnen Knotenpunkten im Straßennetz fehlen Hinweise auf die größeren Parkplätze. Außerdem sollte an den besonders nachfragestarken Parkplätzen beim Verlassen des belegten Parkplatzes auf Alternativen hingewiesen werden. Dies betrifft insbesondere die Parkplätze P9 Tourist-Info und P10 Schloss. Eine Ergänzung der Parkplatzbeschilderung sollte im Innenstadtbereich insbesondere an folgenden Standorten in Betracht gezogen werden:

- Wittmunder Straße / Blaue Straße / Elisabethufer
- Elisabethstraße / Schillerstraße
- Elisabethstraße / St. Annenstraße
- Schloßstraße / Ausfahrt Parkplatz Tourist-Info (analog zu den positiven Beispielen an den Parkplätzen P2 Stadthaus und P3 Grüner Garten)
- Schloßstraße / Ausfahrt Parkplatz Schloss (analog zu den positiven Beispielen an den Parkplätzen P2 Stadthaus und P3 Grüner Garten)

2.9 ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG DER PARKRAUMSITUATION

Im Rahmen der Analyse des bestehenden Parkraumangebotes wurde am Freitag, den 05. August 2022 innerhalb des vorgegebenen Untersuchungsgebietes im Zeitraum zwischen 7.00 und 19.00 Uhr die Belegung der öffentlich zugänglichen Stellplätze erhoben. Unter Berücksichtigung dieser Ergebnisse zur Stellplatzauslastung ergeben sich aus gutachterlicher Sicht folgende Einschätzungen und Bewertungen.

- Im Rahmen der Erhebungen des ruhenden Verkehrs wurden insgesamt 19 Stellplatzbereiche mit insgesamt 649 Stellplätze für Pkw unterschieden:
- Die Erhebungen wurden dabei in insgesamt 19 einzelnen Parkieranlagen / Straßenabschnitten durchgeführt.
- Als Besonderheiten für den gewählten Erhebungstag ist mit einem Freitag ein Werktag, der im Rahmen der Verkehrsplanung im Regelfall nicht als repräsentativ einzustufen ist, ein Tag in der Ferienzeit des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen, der ein verstärktes Aufkommen an Touristen erwarten lässt sowie ein Markt mit einer gegenüber Normalwerktagen entsprechender höheren Frequentierung sowohl von Einheimischen als auch von Touristen.
- Die überwiegende Anzahl der Stellplätze werden auf zusammenhängenden Parkieranlagen angeboten (573 Stellplätze, 88% des Gesamtstellplatzangebotes). Die übrigen 76 Stellplätze sind straßenbegleitende Stellplätze (76 Stellplätze, 12% des Gesamtstellplatzangebotes) und verteilen sich auf sechs Parkieranbereiche.
- Das bestehende Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet wird sowohl durch eine Vielzahl kleinerer Stellplatzanlagen als auch durch größere zusammenhängende Parkieranlagen geprägt ist. Es gibt derzeit 7 Stellplatzanlagen mit mehr als 40 ausgewiesenen Stellplätzen. Dies entspricht einem Anteil von 37% aller Stellplatzanlagen. In diesen 7 Stellplatzbereichen werden jedoch 68% des Gesamtstellplatzangebotes abgedeckt.
- In der Gesamtbetrachtung aller untersuchten Parkbereiche zeigt sich ein für zentrale Bereiche / Innenstadtlagen mit entsprechendem Einzelhandelsangebot vergleichsweise untypischer Tagesverlauf. In der Regel steigt die Stellplatznachfrage in den Morgenstunden kontinuierlich an und erreicht die maximale Parkraumbelegung gegen Mittag zwischen 11.00 und 12.00 Uhr. Danach geht die Parkraumnachfrage bis gegen 14.00 Uhr zurück und steigt bis gegen 17.00 Uhr wieder. Für den Innenstadtbereich von Jever ist zwar ebenfalls ein kontinuierliches Ansteigen der Belegung bis zum Maximalwert von 511 belegten Stellplätzen gegen 12.00 Uhr zu verzeichnen, jedoch zeigt sich danach am Nachmittag ein ebenfalls kontinuierlicher Rückgang der Nachfrage.
- Die tageszeitliche Verteilung für das gesamte Untersuchungsgebiet zeigt sehr deutlich, dass das Stellplatzangebot von insgesamt 649 Stellplätzen verteilt auf 19 Parkierananlagen an den betrachteten Erhebungstag weder erreicht noch überschritten wird und an einem Normalwerktag zu jeder Tageszeit für das Gesamtgebiet der Innenstadt Jever ein deutlich ausreichendes Stellplatzangebot zur Verfügung steht.
- Diese Ergebnisse decken sich weitgehend mit den Erhebungen aus dem Jahr 2015. Im Rahmen des *Verkehrsentwicklungsplan Jever (Zacharias Verkehrsplanungen, März 2016)* wurde bereits festgestellt, dass im Zentrum von Jever ausreichende Stellplatzkapazitäten zur Verfügung stehen. Allerdings kann aufgrund der Attraktivität der Innenstadt, der Anzahl der dort arbeitenden Personen

und der dortigen Anwohner nicht jeder Besucher, Mitarbeiter oder Bewohner der Innenstadt erwarten, einen Parkplatz direkt an seinem Ziel zu finden.

- Im Ergebnis der aktuellen Erhebung vom August 2022 verdeutlicht die räumliche Verteilung der Auslastung in den einzelnen Parkbereichen im nachfragestärksten Zeitintervall zwischen 11.00 und 12.00 Uhr u.a. die vergleichsweise geringe Auslastung in den größeren Parkieranlagen P1 (Theodor-Pekol-Platz), P2 (Stadthaus) und P3 (Grüner Garten). Trotz fußläufig attraktiver Lage dieser Parkieranlagen beispielsweise zur Fußgängerzone Neue Straße / Schlachtstraße liegen die Stellplatzauslastungen in der „Spitzenstunde“ bei weniger als 60%.
- Die Zusammenstellung der freien Stellplätze für einzelne Untersuchungsbereiche lässt für den Erhebungstag in den Ausprägungen durchaus eine Zweiteilung erkennen; es gibt sowohl Bereiche, die innerhalb des Untersuchungszeitraums zwischen 7.00 und 19.00 Uhr nahezu durchgehend keine freien Stellplätze aufweisen sowie Bereiche, die tagsüber durchgehend Stellplatzreserven aufweisen.
- Für das Gesamtgebiet ergab sich am Erhebungstag (Freitag, 05. August 2022) eine mittlere Parkdauer von ca. 1,7 Stunden und ein 3,0-facher Wechsel aller angebotenen Stellplätze.
- Aus den differenzierten Darstellungen der Parkvorgänge geht hervor, dass der Anteil der Fahrzeuge, die mehr als 6 Stunden geparkt haben mit ca. 4,5% am Erhebungstag nur sehr gering ist. Insgesamt zeigen sich im Innenstadtbereich von Jever mit ca. 76% vornehmlich Parkdauern aus dem unteren Bereich von maximal 2 Stunden. Dies deutet auf einen Nutzerkreis mit Einkaufs- und Besorgungsverkehr hin.
- Auf der Basis unterschiedlicher Erhebungen in den Jahren 2015 und 2022 wird aufgezeigt, dass die Parkraumnachfrage im Innenstadtbereich von Jever mit dem bestehenden Parkraumangebot hinreichend abgedeckt werden kann.
- Eine zwingende Notwendigkeit für bauliche und/oder betriebliche Maßnahmen im ruhenden Verkehr ist nach den vorliegenden Erkenntnissen des Bausteins Ruhender Verkehr nicht gegeben.
- Im Innenstadtbereich von Jever ist ein Parkleitsystem vorhanden mit dem eine gute Orientierung für Ortsunkundige (hier insbesondere Touristen), eine Bündelung der Parksuchverkehre auf vorgegebenen Straßenzügen, eine Reduzierung der Parksuchverkehre sowie eine ausgeglichene Auslastung der Parkflächen angestrebt wird. Bereits an den Stadteingängen sollen Vorwegweiser den Weg zu den ins Parkleitsystem aufgenommenen Parkplätzen leiten.
- Zur Verbesserung der Erkennbarkeit und der damit verbundenen Akzeptanz wird eine Erweiterung der bestehenden Vorwegweisung vorgeschlagen. Sinnvoll ist ein frühzeitiger Hinweis auf die unterschiedlichen Parkmöglichkeiten im Innenstadtbereich. Unter Berücksichtigung der relativ geringen Auslastung der Parkplätze am Theodor-Pekol-Platz, Grüner Garten und Stadthaus sollten Ortsfremde frühzeitig auf diese Parkmöglichkeiten hingewiesen werden. Da die Hinweisbeschilderung auf allen Zufahrtsstraßen heute nur schlecht zu erkennen sind sollten die Vorwegweise in einer entsprechenden Größe ausgebildet werden.
- Darüber wird empfohlen, die Bezeichnung einiger Parkieranlagen zu überdenken. Während beispielsweise die Parkplätze P9 Tourist-Info und P10 Schloss einen eindeutigen Rückschluss auf die Lage der Parkieranlage im Stadtgebiet ermöglichen, ist bei den Parkieranlagen P1 Theodor-Pekol-Platz, P2 Stadthaus und P3 Grüner Garten für Ortsunkundige nicht erkennbar, dass

sich auch diese Parkplätze in fußläufig attraktiver Lage zum Kernbereich und zur Fußgängerzone befinden. Mögliche Alternativen für die genannten Parkplätze sind P1 Innenstadt Nord, P2 Innenstadt Ost und P3 Innenstadt Süd.

- An einzelnen Knotenpunkten im Straßennetz fehlen Hinweise auf die größeren Parkplätze. Außerdem sollte an den besonders nachfragestarken Parkplätzen beim Verlassen des belegten Parkplatzes auf Alternativen hingewiesen werden. Dies betrifft insbesondere die Parkplätze P9 Tourist-Info und P10 Schloss. Eine Ergänzung der Parkplatzbeschilderung sollte im Innenstadtbereich insbesondere an folgenden Standorten in Betracht gezogen werden:
 - Wittmunder Straße / Blaue Straße / Elisabethufer
 - Elisabethstraße / Schillerstraße
 - Elisabethstraße / St. Annenstraße
 - Schloßstraße / Ausfahrt Parkplatz Tourist-Info (analog zu den positiven Beispielen an den Parkplätzen P2 Stadthaus und P3 Grüner Garten)
 - Schloßstraße / Ausfahrt Parkplatz Schloss (analog zu den positiven Beispielen an den Parkplätzen P2 Stadthaus und P3 Grüner Garten)

3. BAUSTEIN MOBILITÄT

Für die Innenstadt von Jever sollen mit der Zielsetzung einer veränderten Mobilität für eine nachhaltige Stadtentwicklung keine grundsätzlichen Beschränkungen zur Befahrbarkeit innerhalb des Quartiers geschaffen, sondern beispielsweise durch alternative Verkehrsmittel und einer angepassten Straßenraumgestaltung, ggfs. unterstützt durch entsprechende Verkehrsregelungen, das Bewusstsein für den Kfz-Verzicht bestärkt werden. Für die Anwohner der Innenstadt ist das eigene Wohnumfeld als Startpunkt der täglichen Mobilität ein bedeutender Faktor, um die individuelle Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen. Gibt es vor der eigenen Haustür attraktive Voraussetzungen und Angebote für den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV oder für Sharing-Angebote, fällt es leichter auf den privaten Pkw zu verzichten und stattdessen umweltfreundliche Systeme zu nutzen.

Auch für die in der Innenstadt von Jever Beschäftigten sollen Anreize geschaffen werden, auf ein eigenes Kraftfahrzeug zu verzichten. Für die Betriebe in der Innenstadt ist mit Mobilität vor allem der Zugang zu Kunden und Geschäftspartnern sowie eine gute Erreichbarkeit der Arbeitsstätten für Mitarbeiter verbunden. Hohe Verfügbarkeit und niedrige Kosten gelten grundsätzlich als Katalysator für unternehmerischen Erfolg. Insofern sollten in allen Betrieben entsprechende Möglichkeiten zum aktiven Mobilitätsbewusstsein in Betracht gezogen werden.

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement kann Unternehmen als praxistaugliches Instrument zur systematischen Analyse und Optimierung der unternehmenseigenen Verkehrsbedarfe dienen. Aufbauend auf der Analyse können Verbesserungspotenziale identifiziert und entsprechende Maßnahmen für die Bereiche Verkehr, Infrastruktur, Service und Kommunikation entwickelt und in einem individuellen firmenspezifischen Mobilitätskonzept zusammengefasst und umgesetzt werden.

Ein Mobilitätskonzept am Wohnstandort und am Arbeitsplatz braucht eine gelungene Mischung aus den richtigen Maßnahmen und setzt neben Verkehrsvermeidung auf umwelt- und sozialverträgliche Mobilitätsangebote sowie die Kombination mehrerer Verkehrsmittel (Multimodalität). Dabei sollen die einzelnen Bausteine nicht getrennt voneinander gedacht werden, sondern tragen im Idealfall gerade in ihrem Zusammenspiel zu einer multimodalen, nachhaltigen Mobilitätskultur bei.

Für eine bewusste Änderung des Mobilitätsverhalten unterschiedlicher Nutzergruppen wurden für das Untersuchungsgebiet von Jever Handlungsoptionen erarbeitet, deren weitere Ausarbeitung im Sinne einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität als sinnvoll angesehen wird, mit dem wesentlichen Ziel, dass der Umweltverbund dem motorisierten Individualverkehr vorgezogen werden soll. Bei einer Umsetzung dieser Handlungsoptionen ist u.a. ein abgestimmtes Zusammenwirken insbesondere der Eigentümer, der kommunalen Verwaltung, diverser Mobilitätsdienstleister und der Verkehrsbetriebe erforderlich.

Der Begriff Umweltverbund umfasst alle Verkehrsmittel, die eine umweltfreundliche Fortbewegung ermöglichen. Darunter werden nicht nur nicht die motorisierten Fortbewegungsformen (Fußgänger, Radfahrer ohne Antrieb) berücksichtigt, die keine CO₂-Belastung hervorrufen, sondern auch motorisierte Fortbewegungsformen (Radfahrer mit Antrieb, ÖPNV mit Bus und Bahn, Car-Sharing, Mitfahren), die gegenüber der Nutzung eines privaten Pkw eine geringere CO₂-Belastung aufweisen. Auch die Verkehrsmittel der alternativen Mobilität (z.B. E-Mobilität), die im Vergleich zum Kfz eine deutlich geringere Belastung für die Umwelt darstellen, werden im vorliegenden Fall dem Umweltverbund zugeordnet.

3.1 ALLGEMEINE HANDLUNGSOPTIONEN

- Attraktive Gestaltung des Straßenraums zur Stärkung als Aufenthaltsfläche und Lebensraum
- Reduzierung der Dominanz des motorisierten Verkehrs durch entsprechende Zuordnung der Verkehrsflächen sowie Gestaltung und Möblierung
- Beseitigung / Vermeidung von Stolperkanten und Unebenheiten in den Oberflächen
- Rutschfester Belag in allen Verkehrsflächen
- Vermeidung von Stufen und Kanten
- Grundsätzlich sollten immer mindestens zwei von drei Sinnen angesprochen werden (optisch, akustisch, taktil bzw. haptisch), um Mobilität für möglichst viele Menschen mit Behinderungen zu ermöglichen.

3.2 HANDLUNGSOPTIONEN FUSSGÄNGER

Die Fußgänger werden im Bereich der Innenstadt von Jever auf unterschiedlichen Verkehrsanlagen geführt, auf straßenbegleitenden Gehwegen, auf gemeinsamen Geh- und Radwegen, auf selbstständig geführten Gehwegen im Mischverkehr auf Fahrbahnen innerhalb verkehrsberuhigter Bereich oder in den Fußgängerzonen. Die im Rahmen des *Verkehrsentwicklungsplan Jever (Zacharias Verkehrsplanungen, März 2016)* formulierten Hinweise und Empfehlungen sollten auch weiterhin beachtet werden, da sich die Rahmenbedingungen der Infrastruktur nicht signifikant verändert haben. Dies betrifft insbesondere die Konfliktpotentiale zwischen Radverkehr und Fußgängerverkehr. Die Nebenanlagen in zahlreichen Straßenzügen deutlich zu schmal für die gemeinsame Nutzung des Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Die bereits im Jahr 2016 als sinnvoll angesehene und angestrebte Verlagerung des Fahrradverkehrs auf die Fahrbahn ist weiterhin nicht umgesetzt; sie würde jedoch zu einer signifikant spürbaren Verbesserung der Qualität und Sicherheit des Fußgängerverkehrs beitragen.

Die gesicherten Querungsmöglichkeiten der Kfz-Fahrbahnen für Fußgänger beschränken sich weitgehend auf die signalisierten Knotenpunkte im Bereich des Hauptstraßennetzes, z.B.

- Mühlenstraße / Grashausweg
- Mühlenstraße / Schloßstraße / Alter Markt
- Elisabethufer / Schlachtstraße / Wangerstraße
- Wittmunder Straße / Blaue Straße
- Bahnhofstraße / Schulstraße
- Lindenallee Fußgänger-LSA

Weitere Querungsmöglichkeiten ergeben sich an den Knotenpunkten

- Bahnhofstraße / Große Wasserpfortstraße
- Elisabethufer / Schillerstraße

sowie im Bereich der Streckenabschnitte

- von-Thünen-Ufer und
- Sophienstraße

Zusätzliche Querungshilfen z.B. mit farblicher Hervorhebung der Fußgängerflächen oder mit vorgezogenen Seitenräumen (sog. Gehwegnasen) sind auch im Hinblick auf die dort befindlichen Parkierungsanlagen sicherlich sinnvoll in der Straße Kostverloren sowie im Bereich der Schillerstraße.



Abbildung 11: Beispiele für Fußgängerquerungshilfen außerhalb der Knotenpunkte

Im Hinblick auf eine anzustrebende Veränderung der künftigen Mobilität durch die Förderung des zu-Fuß-Gehens muss dem Angebot an Sitzmöglichkeiten / Bänken ein hoher Stellenwert beigemessen werden. Die Analyse der aktuell vorhandenen Sitzmöglichkeiten im Innenstadtbereich von Jever (vgl. Anhang 1) lässt zwar erkennen, dass ein Teil der bestehenden Sitzmöglichkeiten mittlerweile „in die Jahre gekommen“ ist, jedoch in der Kombination mit dem Umfeld durchaus Qualitäten aufweisen. Die Analyse lässt weiterhin einerseits eine gewisse Vielfalt der Gestaltungsformen, andererseits eine gewisse Tendenz in Richtung eines einheitlichen Erscheinungsbildes erkennen.

Anzustreben ist aus gutachterlicher Sicht eine Vereinheitlichung / Attraktivierung von Sitzmöglichkeiten / Bänken (Ruheplätzen), ggfs. auch in Kombination mit Spielgelegenheiten (Aufmerksamkeitsobjekte).

Zur Stärkung der Aufenthaltsqualität ist nicht zuletzt unter Berücksichtigung der touristischen Bedeutung der Innenstadt von Jever eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Bereich des Kirchplatzes wünschenswert. Exemplarisch ergeben sich mit einer Sperrung des nördlichen Abschnittes der Straße Am Kirchplatz für den Kfz-Verkehr Freiräume zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und beispielsweise zur Erweiterung der Aussengastronomie. Daraus ergeben sich weiterhin unterschiedliche Möglichkeiten zur Einbahnstraßenregelung in den angrenzenden Straßenabschnitten. Diese Veränderungen der Verkehrsführung können testweise bereits mit einfachen Maßnahmen (Schilder, Blumenkübel) durchgeführt werden. Es ist nicht zu erwarten, dass sich signifikante Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr ergeben. Dennoch wird empfohlen, mögliche Auswirkungen von Pilotversuchen auf die Verkehrssituation und die Verkehrssicherheit im Rahmen eines Monitorings zu begleiten.

In die Gesamtbewertung des Fußgängerverkehrs sind auch die Haltestellen in der Innenstadt einzu-beziehen. Diese weisen im Bestand erhebliche funktionale und gestalterische Defizite auf. Die Bewertung des aktuellen Haltestellenbestands ist im Anhang 2 übersichtlich aufbereitet.

Zur Stärkung des Fußgängerverkehrs im Untersuchungsbereich der Innenstadt von Jever werden im Überblick folgende Handlungsoptionen formuliert:

- Gestaltung attraktiver Verkehrsflächen innerhalb des Gebietes
- Verkehrssichere und ausreichend dimensionierte Fußwegeanbindungen der Innenstadt mit Anschluss an die Aussenbereiche
- Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn

- Vereinheitlichung / Attraktivierung von Sitzmöglichkeiten / Bänke (Ruheplätze), ggfs. auch in Kombination mit Spielgelegenheiten (Aufmerksamkeitsobjekte)
- Einrichtung zusätzlicher Fußgängerquerungen in der Straße Kostverloren sowie im Bereich der Schillerstraße.
- Behindertengerechter Ausbau der Querungen an den Knotenpunkten.
- Einrichtung eines einheitlichen Leitsystems für unterschiedliche Funktionen (Warn-, Entscheidungs- und Leitfunktion) durch verschiedene Elemente (z.B. Rippen- und Noppenplatten)
- Schaltung der LSA und ggfs. Optimierung der Länge der Grünzeiten insbesondere außerhalb der Hauptverkehrszeiten.
- Ergänzung an den Lichtsignalanlagen neben optischen Signalen auch durch eine akustische und/oder haptische Signalgebung (Vibrationstaster).
- Installation einer Restrot-/grünanzeige (dynamische Restdaueranzeige der verbleibenden Warte-bzw. Grünzeit) an den lichtsignalgeregelten Kreuzungen.
- Grundsätzlich sollten an den lichtsignalgeregelten Kreuzungen automatische bzw. zyklische Grünzeiten für Fußgänger eingerichtet werden, d.h. ein „Fußgängergrün“ nicht erst bei Betätigung eines Anforderungstasters.
- Bei Einsatz von Anforderungstastern sollten grundsätzlich Rückmeldungen über die Berücksichtigung einer Anforderung angezeigt werden, z.B. über ein Signal „Grün kommt“.
- Barrierefreier und behindertengerechter Ausbau der Haltestellen
 - Alter Markt / Schloss, Westseite
 - Kiebitzplatz
 - Brauerei
 - Kreisamt
 - Kleine Bahnhofstraße
- Entwicklung eines Hauptnetzes für Fußgänger zu den wesentlichen Zielen im Umfeld mit entsprechendem Leitsystem, guter Beschilderung, eindeutig optischer Signale (gute Beleuchtung, barrierefreie und sichere Quermöglichkeiten, optisch angenehme Wegegestaltung).
- Verbesserung der Fußwegebeziehungen von den Parkplätzen zur Fußgängerzone bzw. der Touristinfo durch einheitliche Beschilderung (touristisches „i“).
- Ergänzung / Angebotserweiterung der Grundversorgung für den täglichen Bedarf auf „kurzem Weg“.
- Öffentlichkeitswirksame Aktionen zur Veränderung der Mobilitätskultur der Bewohner, so dass das Zu-Fuß-Gehen nicht als Überwindung von Strecke, sondern im Sinne von „flanieren und promenieren“ als Erlebnis gesehen wird.
- Turnusmäßige zu-Fuß-Begehungen mit der Verwaltung zur Diskussion und Aufnahme von Ideen und Anregungen der Bürger zum Thema des Fußverkehrs.
- Ausarbeitung und kostenlose Veröffentlichung einer Innenstadtkarte mit Darstellung der barrierefreien Wege bzw. Barrieren, Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten, Querungshilfen, Haltestellen des ÖPNV, Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungsangeboten und weiteren für Fußgänger relevanten Infrastrukturen sowie öffentliche Einrichtungen.

3.3 HANDLUNGSOPTIONEN RADVERKEHR

Mit Bezug auf die Grundlagen des Radfahrplans 2021-2030 der Stadt Jever wird darauf hingewiesen, dass bereits in unterschiedlichen Untersuchungen das Thema Radverkehr in Jever ausführlich behandelt wurde. So werden bereits in dem *Entwurf - Radfahren in der Stadt Jever* aus dem Jahr 2013 einige Maßnahmen angesprochen, die auch heute noch aktuell sind. Dies betrifft beispielsweise die Erhöhung der Verkehrssicherheit an stark befahrenen Straßen durch einen Fahrradschutzstreifen, die Gestaltung der Fahrbahnoberflächen durch Asphalt oder ungefaste Bordsteine. Im *Verkehrsentwicklungsplan Jever (Zacharias Verkehrsplanungen, März 2016)* werden die Schwächen und Probleme in Bezug auf den Radverkehr dargestellt beschrieben und Maßnahmenvorschläge sowie Anregungen der Bürgerinnen und Bürger beschrieben. Darüber hinaus wird in dem *Tourismuskonzept* aus dem Jahr 2019 die zunehmende Bedeutung des Radtourismus erläutert.

Einige der im Radfahrplan 2021-2030 vorgeschlagenen Maßnahmen für die Gesamtstadt, die bis zum Jahr 2030 tatsächlich realisiert werden sollen, lauten:

- Grundsätzliche Aufhebung der Mitbenutzung von Gehwegen durch Radverkehr
- Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn
- Verbesserung der Fahrbeschaffenheit durch Neupflasterung mit ungefasten Betonsteinen oder Asphaltierung
- Verzicht auf Neubau / Aufhebung kombinierter Geh-/Radwege
- Einrichtung eines Systems für das Aufladen von E-Bike-Akkus
- Geschwindigkeitsbeschränkungen im gesamten Innenstadtbereich sobald die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen
- Besondere Kennzeichnung (Rotmarkierung, Piktogramme auf der Fahrbahn) an gefährlichen Stellen
- Aufhebung des Kopfsteinpflasters
- Verbesserte Angebote für Kombination ÖPNV und Radverkehr
- Einrichtung von Abstellanlagen an Haltestellen
- Förderung des Fahrradverleihs
- Einrichtung geschützter Fahrradabstellanlagen an Sammelparkplätzen
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an Schulen

Gute Fahrradabstellanlagen sollen nach den *Technischen Richtlinien des ADFC* folgende Kriterien dem Stand der Technik entsprechend erfüllen:

- Bequem und einfach benutzbar sein und das Fahrrad vor Beschädigungen schützen
- Das Anschließen des Rahmens sowie des Vorder- und Hinterrades mit kurzem Schloss ermöglichen
- Fahrräder mit verschiedenen Abmessungen und Lenkerformen aufnehmen können
- Das Umschlagen des Lenkers und das Wegrollen des Fahrrads verhindern, damit Fahrräder auch bei Seitenwind oder Belastung stabil stehen, auch wenn sie (noch) nicht angeschlossen sind
- Passanten vor Verletzungsgefahr schützen

- Sicher gegen Vandalismus sein
- Einen ausreichenden Abstand zwischen den abgestellten Fahrrädern gewährleisten, damit ein leichtes Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern und Beschmutzen der eigenen Kleidung möglich ist - Mindest-Seitenabstand 70 cm bei nur tiefer Rad-Einstellung bzw. 50 cm bei Hoch-/Tief-Einstellung
- Bei Kurzzeit-Abstellplätzen etwa vor Supermärkten nur tiefe Radeinstellungen mit mindestens 70 cm Seitenabstand haben.

Darüber hinaus sind für den Betrieb und insbesondere für die Akzeptanz von Fahrradständern nach den *Hinweisen für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen* des *ADFC Bayern* folgende Rahmenbedingungen und Voraussetzungen besonders wichtig:

- Um eine gute Akzeptanz zu erzielen, sollte der Standort von Abstellanlagen möglichst zielnah und mit guter sozialer Kontrolle durch Passanten gewählt werden.
- Überdachung und Beleuchtung sollten Standard sein!
- Die Belange von Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen sind zu beachten.
- Ein zu geringer Seitenabstand zwischen den Einstellplätzen führt meist dazu, dass ein Teil der Plätze nicht benutzt werden kann. Die angestrebte Kapazität einer Abstellanlage wird in der Regel dann nicht erreicht.
- Einfache, billige Vorderradhalter sollten nicht eingesetzt werden, weil durch sie Felgen verbogen werden können und ein Anschließen des Rahmens meistens unmöglich ist.
- Einfache Anlehnbügel ermöglichen zwar ein sicheres Ansperrern, können aber nicht verhindern, dass ein nicht angesperartes Fahrrad umfallen oder wegrollen kann. Bei zweiseitiger Benutzung muss man auch mit dem Verhaken von Bremszügen rechnen.
- Reihenanlagen sind ggfs. in der Anschaffung teurer als Anlehnbügel, sind aber im Allgemeinen kostengünstiger als diese zu installieren und nutzen den verfügbaren Platz besser aus. Außerdem sehen sie im belegten Zustand meist ordentlicher aus als eine Anlage mit belegten Anlehnbügeln.

Die Analyse der aktuell vorhandenen Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich von Jever (vgl. Anhang 2) lässt erkennen, dass ein Teil der bestehenden Fahrradständer nicht dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Die Analyse zeigt weiterhin eine Vielfalt an Gestaltungsformen. Darüber hinaus ergibt sich aus den Beobachtungen vor Ort, dass in den Sommermonaten das vorhandene Angebot an Fahrradabstellanlagen insbesondere im Umfeld der Fußgängerzone nicht ausreicht und unabhängig von der Jahreszeit zahlreiche Fahrräder auch direkt vor den Geschäften abgestellt werden.

Insbesondere in den Sommermonaten wird der Radverkehr auch von Touristen geprägt, die über die überregionalen Radwanderwege (Nordseeküstenradweg, Nordseeradweg, Alte und neue Häfen, Tour de Fries) in die Innenstadt von Jever kommen. Für den Stadtbummel zu Fuß ist es dann sinnvoll, nicht nur das Fahrrad geschützt abzustellen, sondern auch den Akku auszuladen und das Gepäck sicher unterzubringen.

Vor diesem Hintergrund gewinnt die Einrichtung einer zentralen Anlage z.B. in Form eines Fahrradparkhauses durchaus an Bedeutung. Der Flächenbedarf für eine derartige Anlage ist zwar relativ groß, jedoch stehen dem auch erhebliche Vorteile gegenüber, wie z.B.

- Einrichtung diebstahl- und vandalismussichere Abstellplätze für Fahrräder
- Einrichtung von großzügigen Parkflächen für Fahrräder mit Anhänger und Lastenräder
- Ladeschließfächer für Fahrrad-Akkus
- Schließfächer für Gepäck
- Videoüberwachung
- Dachbegrünung
- Möglichkeit zur Kofinanzierung durch Mieteinnahmen z.B. in Verbindung mit einem Café auf dem Dach



Abbildung 12: Beispiele für gestaltete Fahrradparkhäuser

Zur Stärkung des Fahrradverkehrs werden im Untersuchungsbereich der Innenstadt von Jever im Überblick folgende Handlungsoptionen formuliert:

- Ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen für Bewohner (möglichst außerhalb des öffentlichen Straßenraums) und Besucher
- Beleuchtete, diebstahl- und vandalismussichere Fahrradabstellanlagen
- Abstellmöglichkeiten für Lastenräder
- Abstell- und Lademöglichkeiten für E-Bikes / Pedelecs, ggfs. in Kooperation mit Einzelhändlern, Gastronomen, Dienstleistern, Arbeitgebern im Umfeld, damit auch an wichtigen Zielen der Radfahrer im Innenstadtbereich Lademöglichkeiten zur Verfügung stehen, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten.
- Hinweise auf Fahrradabstellmöglichkeiten, z.B. vorzugsweise in Form von Piktogrammen auf der Fahrbahn oder durch Beschilderung
- Bereitstellung von Werkzeug / Luftpumpen an zentralen Stellen
- Offene Reparaturräume mit Werkzeug für die Bewohner der Innenstadt
- Regelmäßige Reparaturaktionen z.B. in Kooperation mit lokalen Fahrradläden aus der Region
- Erweiterung von Fahrradverleihsystemen für verschiedene Fahrradmodelle, z.B. „normale Räder“, Lastenräder, E-Räder, Anhänger sowohl als stationäres System, bei dem die Leihräder nur an den festgelegten Stationen abgegeben werden können als auch als flexibles System, bei dem die Leihräder an beliebigen Punkten abgegeben werden.

- Fahrradverleihsysteme bieten sich an n entweder in Vor-Ort-Präsenz oder „on demand“, so dass die Räder anderenorts untergebracht und somit innerhalb des Innenstadtbereiches Flächenpotentiale eingespart werden. Das Anmieten sollte sinnvollerweise auch über eine App (Applikation für Mobilgeräte) ermöglicht werden.
- Hinsichtlich der Finanzierung kann grundsätzlich Werbung auf den Rädern oder eine Übernahme von Patenschaften für Verleihstationen durch (ortsansässige) Unternehmen in Betracht gezogen werden.
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen, ggfs. auch mit Fahrradboxen und Überdachung, an den Haltestellen (Bike+Ride),
 - Alter Markt / Schloss, Westseite
 - Brauerei
 - Kreisamt
 - AOK
 - Kleine Bahnhofstraße
- Turnusmäßige Radtouren mit der Verwaltung zur Diskussion und Aufnahme von Ideen und Anregungen der Bürger zum Thema des Radverkehrs.
- Ausarbeitung und kostenlose Veröffentlichung einer Fahrradstadtplans mit den schnellsten und komfortabelsten Routen im Radverkehrsnetz. Neben Informationen über die Art der Radverkehrsinfrastruktur, Hindernisse, Gefahrenstellen, Parallelrouten, Steigungen / Gefällestrrecken sollte auch über die Radabstellanlagen informiert werden. Weitere wichtige Inhalte sind bedeutende Ziel des Radverkehrs (Versorgung, Dienstleistung, Sehenswürdigkeiten, Übernachtungsmöglichkeiten, Gastronomie, Fahrradwerkstätten, Schulen, usw.).

3.4 HANDLUNGSOPTIONEN ÖPNV

Die Haltestellen des ÖPNV als sichtbare Aushängeschilder befinden sich im Innenstadtbereich von Jever in keinem attraktiven Zustand. An den meisten Haltestellen fehlen Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, taktile Führungen und/oder Abstellplätze für Fahrräder (vgl. Anhang 3). Insbesondere in der Verbindung mit der Fahrradnutzung kann eine Haltestelle in entsprechender Qualität die Funktion einer multimodalen Mobilitätsstation übernehmen (vgl. Abbildung 12). Die witterungsgeschützte, diebstahl- und vandalismussichere Unterbringung des Fahrrades in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle ist daher ein sehr bedeutender Entscheidungsfaktor für die individuelle Verkehrsmittelwahl.

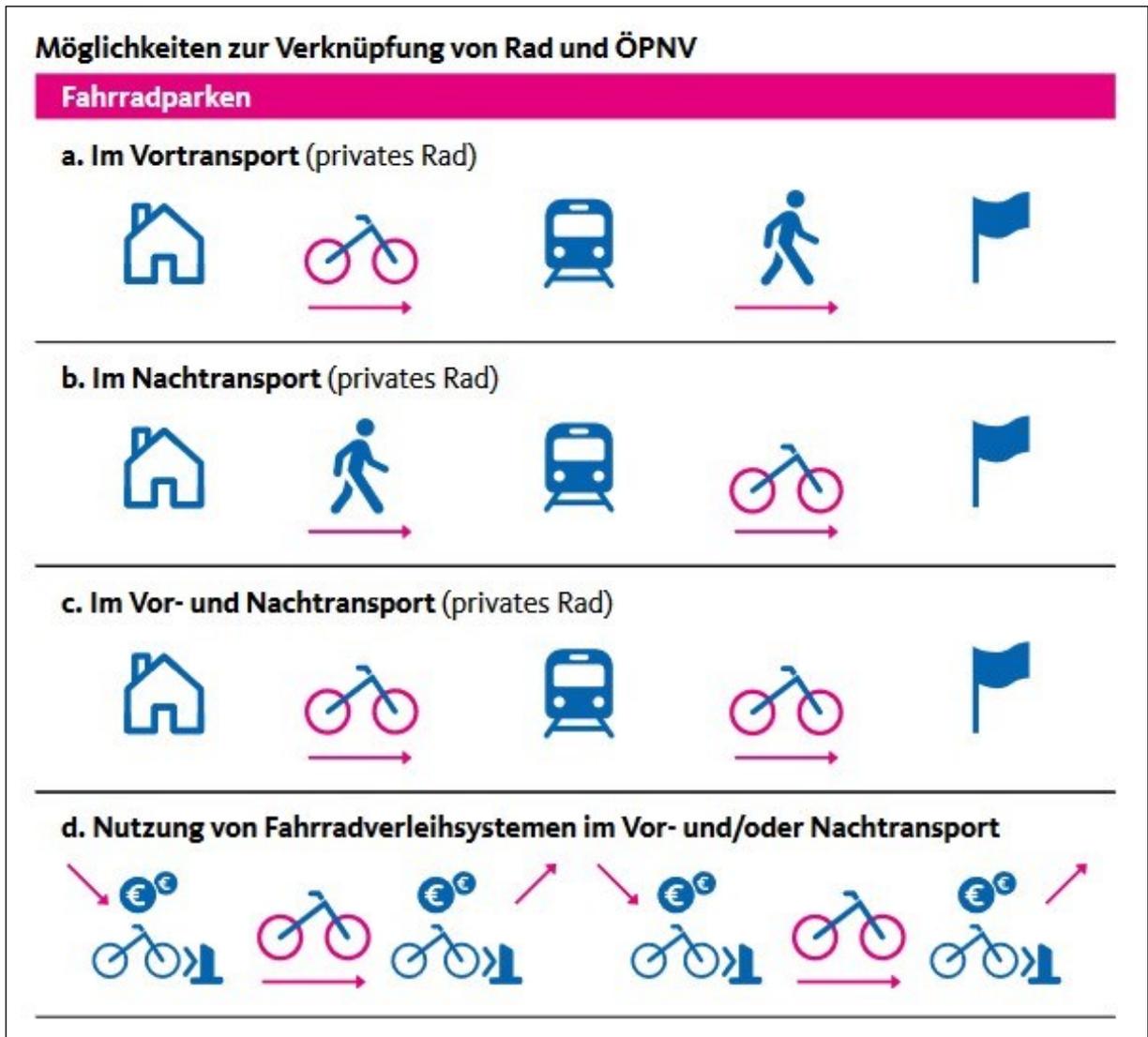


Abbildung 13: Möglichkeiten zur Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg)

Zur Stärkung des ÖPNV werden im Untersuchungsbereich der Innenstadt von Jever im Überblick folgende Handlungsoptionen formuliert:

- Anbringen von digitalen Fahrplänen des ÖPNV / Abfahrtsmonitore in zentraler Lage innerhalb der Innenstadt
- Einrichtung eines Wetterschutzes an den Haltestellen

- Alter Markt / Schloss, Westseite
- Brauerei
- Kreisamt
- AOK, Südseite
- Kleine Bahnhofstraße
- Einrichtung von Sitzgelegenheiten an den Haltestellen
 - Alter Markt, Westseite
 - Brauerei
 - Kreisamt
 - AOK
 - Kleine Bahnhofstraße
- Barrierefreier und behindertengerechter Ausbau der Haltestellen
 - Alter Markt / Schloss, Westseite
 - Kiebitzplatz
 - Brauerei
 - Kreisamt
 - Kleine Bahnhofstraße
- Einrichtung von Fahrradabstellanlagen (Bike+Ride), ggfs. auch mit Fahrradboxen und Überdachung, an den Haltestellen
 - Alter Markt / Schloss, Westseite
 - Kiebitzplatz
 - Brauerei
 - Kreisamt
 - Kleine Bahnhofstraße
- Wegweiser zu den Haltestellen
- Mietertickets / Schnuppertickets
- Einrichtung einer App (Applikation für Mobilgeräte) zur effizienten Organisation von Information, Buchung und Bezahlung.
- Nutzung einer App z.B. auch als Sammelticket, bei der über einen festgelegten Zeitraum die Fahrten gesammelt werden und der günstigste Preis berechnet wird (z.B. Abrechnung einer preiswerteren Mehr-Fahrten-Karte anstelle von Einzelfahrkarten).
- Turnusmäßige ÖPNV-Begehungen mit der Verwaltung und den Verkehrsbetrieben zur Diskussion und Aufnahme von Ideen und Anregungen der Bürger zum Thema des ÖPNV.

3.5 HANDLUNGSOPTIONEN KFZ-VERKEHR

Die einfachste Art für die Bewohner der Innenstadt von Jever auf ein eigenes Auto (car) zu verzichten ist ein Auto mit anderen zu teilen (share). Halter des Autos ist in der Regel der CarSharing-Anbieter. Die Buchung erfolgt über die Internet-Seite, Handy-App oder Telefonzentrale des Anbieters. Geöffnet wird das Fahrzeug mit einer Chipkarte oder mit dem Handy. Der Autoschlüssel befindet sich im Fahrzeug. Manche Anbieter verwenden auch sogenannte Schlüsseltresore, die dann direkt neben dem Fahrzeug stehen.

Bezahlt wird jeweils nur die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs. Alle Kosten sind im Fahrpreis inbegriffen – auch Benzin (oder Strom). Die meisten Anbieter senden dem Kunden nach der Fahrt gleich eine Mail mit den entstandenen Kosten. Bezahlt wird in der Regel direkt per Abbuchung vom Konto. Versicherung, Autopflege, Werkstatt, TÜV, Wartung, Reifenwechsel und alle anderen Pflichten übernimmt der CarSharing-Anbieter.

Etabliert haben sich nach den Angaben des *Bundesverbandes CharSharing* zwei Carsharing-Varianten. Beim stationsbasierten CarSharing stehen die Autos auf einem festen Parkplatz. Kunden holen den Wagen dort ab, nach der Fahrt bringen sie ihn dorthin zurück. Reservierungen sind mehrere Wochen im Voraus möglich. Diese Variante eignet sich besonders für Nutzerinnen, die auf ein eigenes Auto verzichten wollen und trotzdem die Verlässlichkeit eines in ihrer Nähe bereitgestellten Fahrzeugs brauchen. Stationsbasiertes CarSharing ist außerdem die preisgünstigste CarSharing-Variante: Eine Stunde Kleinwagen fahren in der Stadt kostet etwa 4 bis 8 Euro, Benzin inklusive.

Bei der zweiten Variante, dem sogenannten Free-Floating, stehen die Autos irgendwo in der Stadt, frei geparkt. Nutzer*innen orton und buchen sie über das Smartphone. Nach der Fahrt stellen sie den Wagen irgendwo innerhalb des Nutzungsgebiets wieder ab. Diese Variante ist nur in einigen großen Städten zu finden. Reservierungen im Voraus sind nicht möglich. Free-floatende Fahrzeuge sind nicht immer verlässlich in der Nähe verfügbar. Sie eignen sich aber gut für spontane Fahrten oder Fahrten, bei denen man den Endzeitpunkt nicht genau bestimmen kann. Free-floating macht außerdem One-way-Fahrten innerhalb des Stadtgebiets möglich. Die Preise liegen allerdings über denen des stationsbasierten CarSharings: Eine Stunde Kleinwagen fahren kostet etwa 17 bis 20 Euro.

Auch in kleineren Städten hat sich das CharSharing mittlerweile etabliert. Als gutes Beispiel wird auf die Gemeinde Klixbüll im Kris Nordfriesland hingewiesen. Hier kann seit April 2016 ein Elektro-Car-Sharing-Angebot genutzt werden. Die Fahrzeuge werden durch den zugehörigen Verein koordiniert und können im Grundsatz von Einwohnerinnen und Einwohnern sowie von Touristinnen und Touristen stunden- oder tageweise gemietet werden. Auch die Gemeinde nutzt die Fahrzeuge für Dienstfahrten.

Ein derartiges Modell für unterschiedliche Nutzergruppen kann durchaus für den konkreten Anwendungsfall in Jever, ggfs. auch in Verbindung mit der Stadtverwaltung, der Kreisverwaltung und weiteren ortsansässigen Betrieben in Betracht gezogen werden. Mögliche Standorte für Car-Sharing-Stationen werden beispielsweise im Bereich des Graftenhauses, der Kreisverwaltung, der Schillerstraße mit räumlichem Bezug zur Friesisches Brauhaus zu Jever GmbH & Co. KG sowie im Bereich Alter Markt gesehen.

Als weitere Anregungen für einen veränderten Umgang im Kfz-Verkehr bzw. der Nutzung eines eigenen Pkw im Untersuchungsbereich der Innenstadt von Jever werden im Überblick folgende Handlungsoptionen formuliert:

- Unterbringung des Ruhenden Kfz-Verkehrs von Bewohnern in Quartiersgaragen zur Entlastung der beengten Straßenzüge im historischen Bereich der Altstadt (z.B. Wangerstraße, Fräulein-Marien-Straße, Am Wall).
- Bereitstellung von Stellflächen für Lieferverkehre (Getränke, Tiefkühlwaren, etc.), Hol- und Bringdienste sowie und Dienstleistungsverkehre (Handwerker, Pflegedienste etc.).
- Für Lieferverkehre sind eine möglichst kurze Entfernung zu den Anlieferungszielen und eine leichte Zugangsmöglichkeit entscheidend. Die Aufenthaltsdauer ist eher gering. Dienstleistungsverkehre benötigen demgegenüber oftmals deutlich längere Aufenthaltszeiten. Da bei ihnen die Ladetätigkeit nur einen sehr untergeordneten Teil der Gesamttätigkeit ausmacht, sind etwas längere Entfernungen zu den jeweiligen Zielorten akzeptabel.
- Einrichtung eines Car-Sharing-Systems entweder als stationäres System, bei dem die Pkw nur an den festgelegten Stationen abgegeben werden können oder als flexibles System, bei dem die Pkw an beliebigen Punkten (one way) abgegeben werden.
- Einrichtung eines Car-Sharing-Systems entweder in Vor-Ort-Präsenz oder „on demand“, so dass die Pkw anderenorts untergebracht und somit innerhalb der Innenstadt Flächenpotentiale eingespart werden.
- Das Anmieten sollte sinnvollerweise auch über eine App (Applikation für Mobilgeräte) ermöglicht werden.

3.6 SONSTIGE HANDLUNGSOPTIONEN

Zur Erhöhung des Anreizes für die Bewohner der Innenstadt von Jever auf einen eigenen Pkw zu verzichten sollte die Einrichtung von Mobilitätsstationen in Betracht gezogen werden. Eine Mobilitätsstation verknüpft verschiedene Mobilitätsangebote an einem Standort. Damit ist das Ziel verbunden, multimodales Verkehrsverhalten zu unterstützen, also den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu vereinfachen, umweltverträgliche Transportmittel zu stärken und eine Mobilität ohne eigenen Pkw zu ermöglichen (*difu Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH*). Die ersten Mobilitätsstationen wurden 2003 unter dem Namen „mobil.punkte“ in Bremen eröffnet. Seitdem finden sich solche Stationen nicht nur in Großstädten wie Hamburg, Leipzig oder München, sondern auch in kleineren Städten.

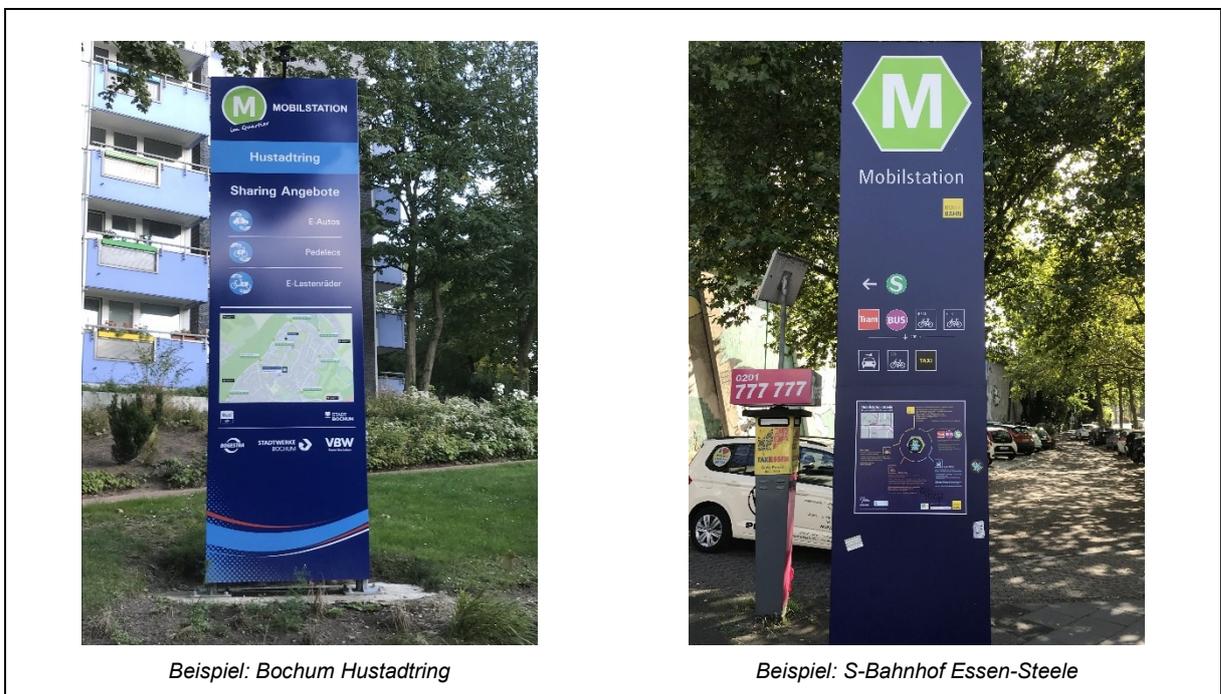
Die Größe der Station, das Design oder das konkrete Mobilitätsangebot variiert von Kommune zu Kommune. Typische Ausstattungselemente von Mobilitätsstationen sind ein Car- und Bikesharing-Angebote, sichere und wettergeschützte Radabstellbühgel und Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie die Nähe zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Auch Aufbewahrungsmöglichkeiten wie Schließfächer oder Umkleiden zum Kleidungswechsel können an Mobilitätsstationen integriert sein. Zu finden sind sie sowohl an großen ÖPNV-Knotenpunkten wie in Wohnquartieren.

Für viele Kommunen ist es schwierig, ausschließlich mit klassischen ÖV-Angeboten ein gutes und gleichzeitig finanzierbares öffentliches Mobilitätsangebot bereitzustellen und so dem Daseinsvorsorgeanspruch gerecht zu werden. Die Ergänzung durch alternative öffentliche Verkehrsmittel und die Verknüpfung über Mobilitätsstationen bietet hier eine zukunftsgerechte Lösung. Die öffentliche Sichtbarkeit ist ein elementarer Bestandteil der Mobilitätsstation, da so ein deutlicher Imagegewinn für den ÖV und für neue integrierte Mobilitätsangebote erzielt wird. Gleichzeitig ist die Mobilitätsstation ein

Aushängeschild für den jeweiligen Ort, da sie ankommenden Menschen oft den ersten Eindruck vermittelt und so das Image von einer guten Gestaltung profitiert.



Abbildung 14: Beispiele für eine Mobilitätsstation am S-Bahnhof Berliner Tor in Hamburg (Quelle: Zeit online, © HOCHBAHN)



Beispiel: Bochum Hustadtring

Beispiel: S-Bahnhof Essen-Steele

Abbildung 15: Beispiele für Hinweise auf Mobilitätsstationen an Standorten in Bochum und Essen

Eine Möglichkeit der Anschubfinanzierung zur Etablierung einer Mobilitätsstation kann beispielsweise durch die frühzeitige Bildung von Kooperationen zwischen der Stadt Jever und ortsansässigen Unternehmen gesichert werden. Die Angebote der Mobilitätsstation können Bestandteil eines betrieblichen

Mobilitätsmanagements werden, bei dem z. B. Carsharing-Fahrzeuge für Dienstfahrten eingesetzt werden (vgl. Abschnitt 3.8). Damit kann eine Grundnachfrage für die Angebote sichergestellt und ein wichtiger Beitrag zur Finanzierung des Angebotes geleistet werden. Gleichmaßen sind solche Kooperationen auch im bürgerschaftlichen Segment, z. B. bei Quartiersgemeinschaften oder Vereinen denkbar.

Eine Möglichkeit der Anschubfinanzierung zur Etablierung einer Mobilitätsstation kann beispielsweise durch die frühzeitige Bildung von Kooperationen zwischen der Stadt Jever und ortsansässigen Unternehmen gesichert werden. Die Angebote der Mobilitätsstation können Bestandteil eines betrieblichen Mobilitätsmanagements werden, bei dem z. B. Carsharing-Fahrzeuge für Dienstfahrten eingesetzt werden (vgl. Abschnitt 3.8). Damit kann eine Grundnachfrage für die Angebote sichergestellt und ein wichtiger Beitrag zur Finanzierung des Angebotes geleistet werden. Gleichmaßen sind solche Kooperationen auch im bürgerschaftlichen Segment, z. B. bei Quartiersgemeinschaften oder Vereinen denkbar.

Als weitere Anregungen zum Verzicht auf die Nutzung eines eigenen Pkw im Untersuchungsbereich der Innenstadt von Jever werden im Überblick folgende Handlungsoptionen formuliert:

- Einrichtung einer multimodalen Mobilitätsstation, beispielsweise im Bereich des Graftenhauses, der Kreisverwaltung, der Schillerstraße mit räumlichem Bezug zur Friesisches Brauhaus zu Jever GmbH & Co. KG
- Ergänzung von Sport- und Freizeitangeboten in fußläufig erreichbarer Entfernung zur Innenstadt
- Ergänzung von attraktiven gastronomischen Einrichtungen
- Ergänzung von attraktiven Dienstleistungs- und Einzelhandelsangeboten in fußläufig erreichbarer Entfernung zur Innenstadt
- Ergänzung / Angebotserweiterung der Grundversorgung für den täglichen Bedarf auf „kurzem Weg“
- Gewährleistung / Bereitstellung eines schnellen Internets beispielsweise zur Durchführung bestimmter Arbeiten von zu Hause
- Einrichtung einer Plattform zur Abstimmung von Fahrgemeinschaften zur Vermeidung / Reduzierung von Kfz-Fahrten.
- Einrichtung eines Servicecenters für Mobilitätsfragen
- Regelmäßige Kampagnen zum Thema umweltverträgliche und alternative Mobilität im Innenstadtbereich von Jever
- Zielgruppenspezifische Anreizsystems mit monetärem Nutzen für den Nutzer, z.B. Kombi-Tickets, bei dem Nutzer von ÖPNV-Zeitkarten Vergünstigungen bei weiteren Mobilitätsangeboten (Bike-Sharing, Car-Sharing, Kosten für Fahrradboxen, Fahrradparkhaus o.ä.) oder bei kulturellen Veranstaltungen erhalten.
- Gewinnspiele, bei den die Bewohner aus dem Innenstadtbereich Zeitkarten oder Tickets für den ÖPNV gewinnen können.
- Fahrradombola an Schulen / Kindergärten, unterstützt bzw. gesponsert durch ortsansässige Betriebe.
- Aufstellen einer Mitfahrbank an zentralen Orten und Verkehrsachsen

Bei einer Mitfahrbank können Personen, die ein bestimmtes Ziel erreichen wollen, auf der Bank platznehmen und ihren Zielort über die fest installierten Schilder an Autofahrerinnen und -fahrer signalisie-

ren. Wer mit dem Auto in diese Richtung unterwegs ist, kann spontan eine an der Mitfahrbank wartende Person mitnehmen. Insbesondere für Gelegenheitsverkehre kann die Mobilität von Personen ohne eigenen Pkw so deutlich verbessert werden. Die Mitfahrbank eignet sich insbesondere für regelmäßig befahrene Strecken, beispielsweise zwischen zwei benachbarten Orten, oder zunächst für fest definierte Ziele (*Quelle: Mobilikon*).

Die Mitfahrbank ermöglicht spontane Fahrgemeinschaften und fördert die Mobilität von Personen ohne eigenen Pkw unabhängig vom ÖPNV-Angebot. Das System der Mitfahrbank kann unkompliziert eingeführt werden. Die Maßnahme beruht auf dem Engagement der Bevölkerung und kann in den schon bestehenden MIV eingeschlossen werden. Ein weiterer Vorteil sind die niedrigen Investitionskosten. Neben den Anschaffungskosten für die Mitfahrbänke fallen laufenden Betriebskosten (z. B. Pflege, Winterdienst) an. Die Kosten für eine Mitfahrbank können auch von Vereinen oder Sponsoren subventioniert und mitfinanziert werden. Die Mitfahrerinnen und Mitfahrer sind zudem über die Kfz-Haftpflichtversicherung der Fahrerin bzw. des Fahrers geschützt, sodass keine zusätzlichen Versicherungen für den Transport abgeschlossen werden müssen (*Quelle: Mobilikon*).



Abbildung 16: Beispiele für eine Mitfahrbank (*Quelle: mobi-LL*)

3.7 HANDLUNGSOPTIONEN FÜR BETRIEBE

Im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements geht es um die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Unternehmen bzw. in Behörden. Das betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst koordinierende, informatorische, organisatorische und beratende Maßnahmen in den Bereichen Verkehr, Infrastruktur, Service und Kommunikation. Grundlegende Zielsetzung ist die effiziente Erfüllung der verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse. Neben der Reduzierung der betrieblichen Kosten sollen die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verbessert sowie die verkehrsbedingten Emissionen reduziert werden.

Für die Betriebe in der Innenstadt von Jever aber auch im erweiterten Untersuchungsraum sind im Bereich eines betrieblichen Mobilitätsmanagements nach den Erfahrungen der *Mittelstandsinitiative Energiewende und Klimaschutz (DIHK Service GmbH)* drei unterschiedliche Bereiche der Unternehmensmobilität zu berücksichtigen, und zwar

- der tägliche Weg zur Arbeit
- dienstliche Wege und Dienstreisen sowie
- der Wirtschafts- und Lieferverkehr

Der tägliche Weg zur Arbeit stellt im Allgemeinen einen großen Anteil des Verkehrsaufkommens dar. Trotz eines bereits vorhandenen und voraussichtlich noch auszubauenden öffentlichen Verkehrssystems ist auch künftig für die geplanten Nutzungen davon auszugehen, dass viele Arbeitnehmer mit dem eigenen Pkw zur Arbeit fahren. Die Folge sind entsprechend hohe Pendleraufkommen auf den umgebenden Straßen, eine stark beanspruchte Infrastruktur sowie insbesondere bei längeren Anfahrwegen gestresste Mitarbeiter. Nach den derzeit vorhandenen Verhaltensmustern im Berufsverkehr setzt im Allgemeinen nur ein kleinerer Teil auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Fahrgemeinschaften, das Fahrrad oder insbesondere in ländlichen und schlecht angebundenen Regionen auf das Elektroauto. Die Gründe hierfür sind vielfältig: Mitarbeiter fehlt eine Austauschplattform zur Verabredung von Fahrgemeinschaften. Potentielle Radfahrer sind häufig durch eine Kleiderordnung, fehlende Umkleidemöglichkeiten oder die schlechte Fahrradinfrastruktur abgeschreckt. Für einen Umstieg auf den ÖPNV fehlt es an finanziellen Anreizen in Form eines Job-Tickets. Gleichzeitig unterschätzen viele Unternehmen die positiven Auswirkungen von gesundheitsförderndem Radfahren und stau- und stressfreier ÖPNV-Nutzung im Arbeitsalltag.

Dienstliche Wege unterscheiden sich von Arbeitswegen überwiegend durch die direkte Finanzierung, Kontrolle und den Einfluss des Arbeitgebers auf die Auswahl und Nutzung der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel. Unabhängig davon, ob es sich um eine interkontinentale Flugreise oder den innerbetrieblichen Weg auf dem Betriebsgelände handelt, sind Unternehmen daran interessiert, die finanziellen Kosten der Mobilität gering zu halten. Da die Unternehmen Mobilitätslösungen für die Dienstwege bestimmen und ihren Anforderungen anpassen können, bietet sich eine Vielzahl von direkt umsetzbaren Maßnahmen wie beispielsweise effizientere Fahrzeuge, Carsharing oder Bus- und Bahnnutzung an.

Der Wirtschafts- und Lastverkehr ähnelt aus der Unternehmensperspektive den Dienstreisen mit entsprechenden Herausforderungen. Die Ausgaben sollten möglichst niedrig sein, zeitgleich soll aber der reibungslose Transport von Waren pünktlich funktionieren. Die ökonomische und ökologische Optimierung des Wirtschaftsverkehrs kann hierbei viele Wege gehen, beispielsweise die Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf Lastenfahrräder oder den Einsatz von Elektro- und Hybridfahrzeugen.

Ein Mobilitätsmanagement für Betriebe bietet die Möglichkeit, den von den Betrieben verursachten Verkehr zu minimieren und die Betriebe selbst in der Verbesserung der Verkehrssituation mit einzu-

beziehen. Je nach der Art und Größe eines Betriebes können beispielsweise folgende Einzelmaßnahmen in Betracht gezogen werden:

- Einrichtung eines Car-Sharing-Systems - für den Einzelbetrieb oder als Gemeinschaftspool im Zusammenschluss mehrerer Unternehmen – insbesondere für Geschäftsfahrten
- Erwerb von vorwiegend sparsamen und effizienten Modellen bei Neuanschaffung von Betriebsfahrzeugen (Dienstreisen, Firmenwagen)
- Durchführung von Fahrsicherheits- und Spritspartrainings zur Verdeutlichung von Alternativen und Maßnahmen für die firmeneigenen Fahrzeuge im Bereich von Dienstreisen
- Erwerb von vorwiegend sparsamen und effizienten Modellen bei Neuanschaffung von Betriebsfahrzeugen (Dienstreisen, Firmenwagen)
- Erhöhung des Anteils der Dienstfahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Einführung eines Jobtickets / Mobilitätstickets
- Gewährleistung / Bereitstellung einer schnellen Internetverbindung beispielsweise für das Arbeiten von Zuhause („Home-Office“), zur Abstimmung von Fahrgemeinschaften zur Vermeidung / Reduzierung von Kfz-Fahrten o.ä.
- Einrichtung / Stärkung von Home-Office
- Einführung eines Portals zur Verabredung von Fahrgemeinschaften für Mitarbeiter mit ähnlichen Strecken
- Einrichtung eines Servicecenters für Mobilitätsfragen vor-Ort
- Regelmäßige Kampagnen zum Thema umweltverträgliche und alternative Mobilität
- Aufwertung / Einrichtung von Haltestellen des ÖPNV unmittelbar am Firmengelände
- Einrichtung einer Mobilstation mit Car-Sharing und Ladestation unmittelbar am Firmengelände
- Einrichtung von Firmen-Fahrrad-Leasingkonzepten z.B. „JobRad“, bei dem Mitarbeiter ihr individuelles neues und gut ausgestattetes Fahrrad über das Unternehmen leasen und durch eine spätere Kaufoption zum Restwert Kosten sparen können.
- Einrichtung von Räumen für Umkleidemöglichkeiten für die Beschäftigten
- Einrichtung von Duschen für die Beschäftigten
- Gewinnspiele, bei den die Beschäftigten z.B. Zeitkarten oder Tickets für den ÖPNV gewinnen können.
- Fahrradombola für die Beschäftigten unterstützt / gesponsert durch die Betriebe bzw. durch ortsansässige Fahrradhändler
- Aktionstage für Fahrradfahren

Eine Auswahl der zuvor beschriebenen Handlungsoptionen mit räumlicher Verteilung im Innenstadtbereich ist in der Abbildung 17 noch einmal übersichtlich aufbereitet.

ambrosius blanke verkehr.infrastruktur



Bochum, 16. Februar 2023

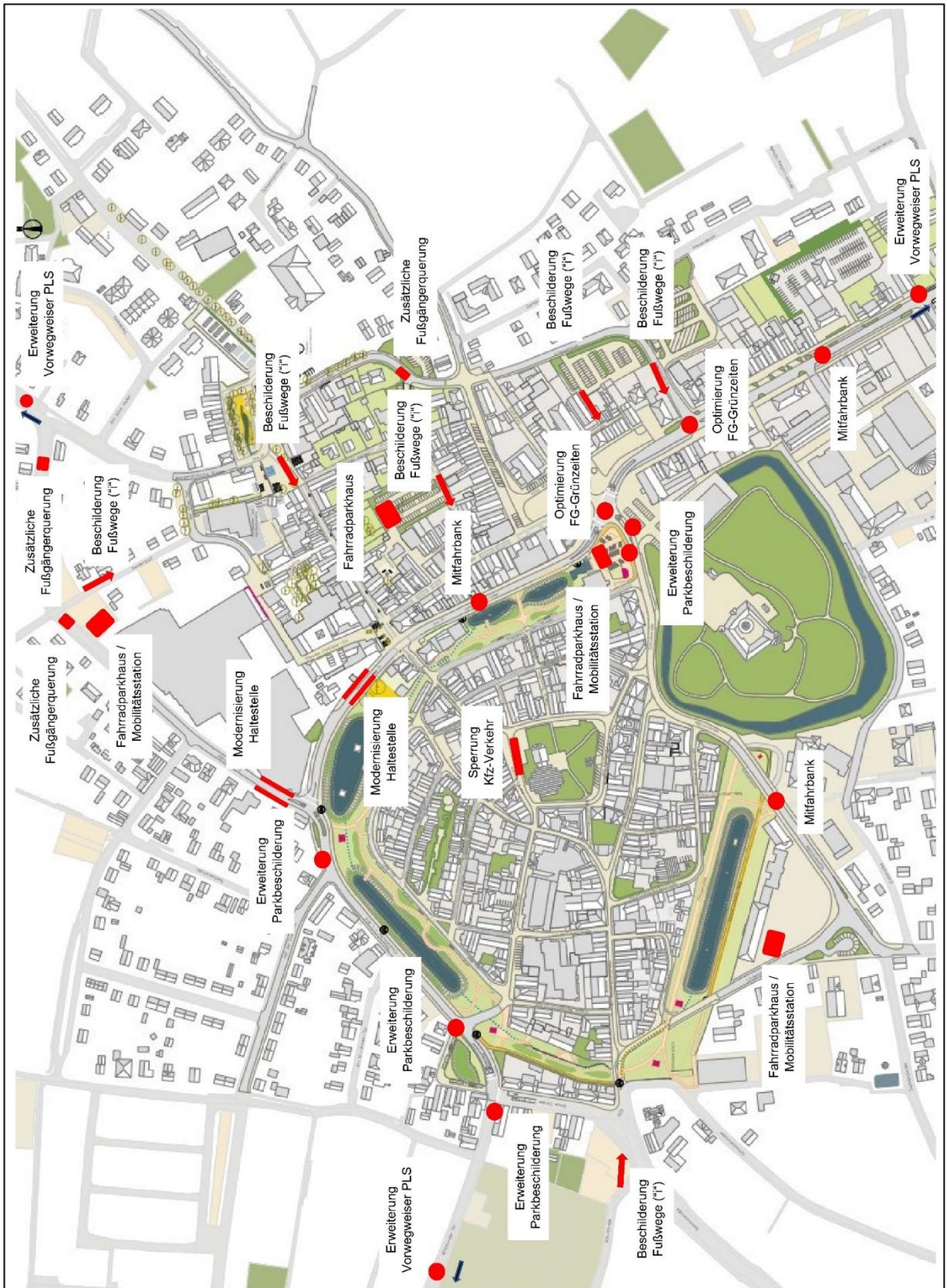


Abbildung 17: Ausgewählte Handlungsoptionen mit räumlicher Verteilung im Innenstadtbereich

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

1	Abgrenzung des Untersuchungsraums	2
2	Abgrenzung der Parkbereiche	5
3	Gegenüberstellung der Parkbereiche der Zählungen in den Jahren 2015 und 2022	6
4	Stellplatzbelegung in der Summe der betrachteten Stellplatzbereiche	9
	am Erhebungstag Freitag, 05. August 2022	
5	Stellplatzauslastung in den einzelnen Parkbereichen im nachfragestärksten	13
	Zeitintervall zwischen 11.00 und 12.00 Uhr	
6	Stellplatzreserven in der Summe der betrachteten Stellplatzbereiche.....	14
	am Erhebungstag Freitag, 05. August 2022	
7	Stellplatzreserven in den einzelnen Parkbereichen im nachfragestärksten	15
	Zeitintervall zwischen 11.00 und 12.00 Uhr	
8	Standorte der bestehenden Vorwegweiser zum Parkleitsystem	20/21
9	Vorschlag zur Erweiterung der bestehenden Vorwegweisung am Beispiel	21
	des Standortes in der Wangerländischen Straße	
10	Standorte der bestehenden Direktwegweiser zum Parkleitsystem	22
11	Beispiele für Fußgängerquerungshilfen außerhalb der Knotenpunkte	29
12	Beispiele für gestaltete Fahrradparkhäuser	33
13	Möglichkeiten zur Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV	35
14	Beispiele für eine Mobilitätsstation am S-Bahnhof Berliner Tor in Hamburg	39
15	Beispiele für Hinweise auf Mobilitätsstationen in Bochum und Essen	39
16	Beispiele für eine Mitfahrbahn	41
17	Ausgewählte Handlungsoptionen mit räumlicher Verteilung im Innenstadtbereich	44

VERZEICHNIS DER TABELLEN

1	Betriebsformen und Parkraumkonzepte	4
2	Differenzierung der Parkbereiche nach Größe, Form und Bewirtschaftung	7
3	Differenzierung des Parkraumangebotes nach Stellplatzgrößen	8
4	Stellplatzbelegung in den einzelnen Parkbereichen.....	10
5	Stellplatzauslastung in den einzelnen Parkbereichen	12
6	Freie Stellplätze in den einzelnen Parkbereichen	16
7	Mittlere Parkdauer und Stellplatzwechsel in den einzelnen Parkbereichen.....	18
	an einem Normalwerktag	
8	Differenzierung der Parkvorgänge nach Kurz-, Mittel- und Dauerparkern	19
	in den einzelnen Parkbereichen an einem Normalwerktag	

LITERATURHINWEISE

ADFC Bayern

Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen.

bcs Bundesverband CarSharing

<https://carsharing.de>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (B BR)

Website Mobilikon, Mobilikon ist ein gemeinsames Projekt des BBSR und des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) im Rahmen des Programms Region gestalten.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

- *Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs, (EAR 05), 2005*
- *Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), 2012.*

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS NRW)

Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung

*Schulisches Mobilitätsmanagement für 15- bis 17-jährige; ein Leitfaden für die Praxis;
Ergebnisse aus dem Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBM) FE 70.709-2003, 2006.*

Kraus, Patricia

Mobilitätskonzept Quartier Feldmark. Stadt Bochum, Amt für Stadtplanung und Wohnen, Abteilung Städtebau und Mobilität, August 2019.

Mittelstandsinitiative Energiewende und Klimaschutz

DIHK Service GmbH

Praxisleitfaden Betriebliches Mobilitätsmanagement.

Planungsgemeinschaft Verkehr - PGV-Alrutz

Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden - Ein Leitfaden für die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft, Potsdam/Hannover, November 2014

SHP Ingenieure

Mobilitätskonzept für Mitte Altona - Freie und Hansestadt Hamburg, Bericht zum Projekt Nr. 1290, Hannover, September 2013.

Stadt Jever

Radfahrplan 2021-2030

Stadt Salzburg

Leitfaden Fahrradabstellanlagen - Planung und Gestaltung. Salzburg, August 2020

VCD e.V.

Intelligent mobil im Wohnquartier - Themenkompass für Wohnungsunternehmen, Berlin, 11/2018.

VCD e.V.

Intelligent mobil im Wohnquartier - Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen, Berlin, 10/2019.

Zacharias Verkehrsplanungen

Verkehrsentwicklungsplan Jever, März 2016.

VERZEICHNIS DER ANHÄNGE

ANHANG 1: Beispiele vorhandene Sitzmöglichkeiten im Innenstadtbereich

ANHANG 2: Haltestellenausstattung

Abbildung 1: Alter Markt / Schloss, Ostseite

Abbildung 2: Alter Markt / Schloss, Westseite

Abbildung 3: Kiebitzplatz, Ostseite

Abbildung 4: Kiebitzplatz, Westseite

Abbildung 5: Brauerei

Abbildung 6: Kreisamt, Westseite

Abbildung 7: Kreisamt, Ostseite

Abbildung 8: AOK, Nordseite

Abbildung 9: AOK, Südseite

Abbildung 10: Kleine Bahnhofstraße, Ostseite

Abbildung 11: Kleine Bahnhofstraße, Westseite

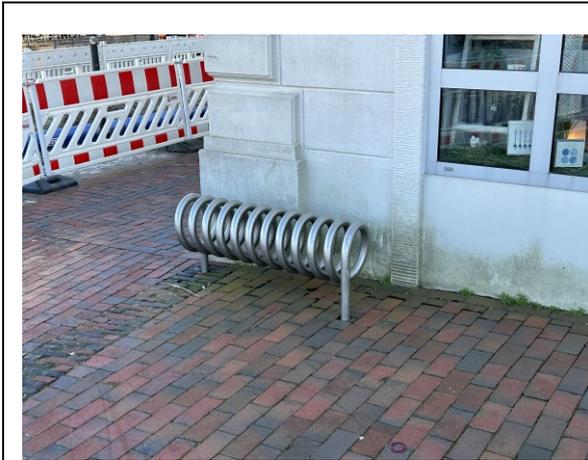
ANHANG 3: Beispiele vorhandene Fahrradständer im Innenstadtbereich



Abbildung 1: Beispiele vorhandener Sitzmöglichkeiten im Innenstadtbereich



Abbildung 2: Beispiele vorhandener Sitzmöglichkeiten im Innenstadtbereich



(Standort: Schloßstraße / Mühlenstraße)



(Standort: Schloßstraße / Mühlenstraße)



(Standort: Alter Markt, Westseite)



(Standort: Alter Markt, Nordseite)

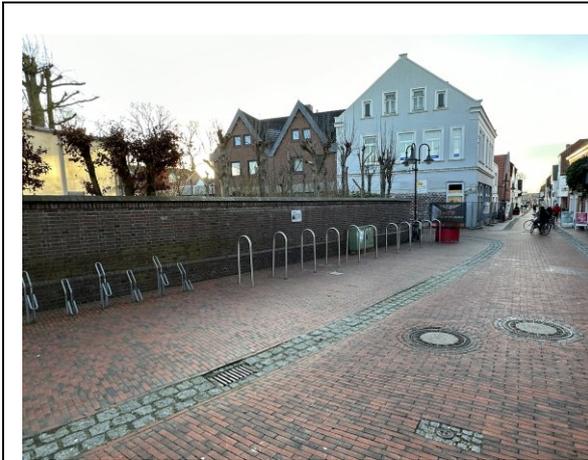


(Standort: Am Kirchplatz, Nordseite)



(Standort: Steinstraße)

Abbildung 1: Beispiele vorhandener Fahrradständer im Innenstadtbereich



(Standort: Große Wasserfortstraße)



(Standort: Große Wasserfortstraße)



(Standort: Albanistraße / Große Burgstraße)



(Standort: Schloßstraße, Amtsgericht)

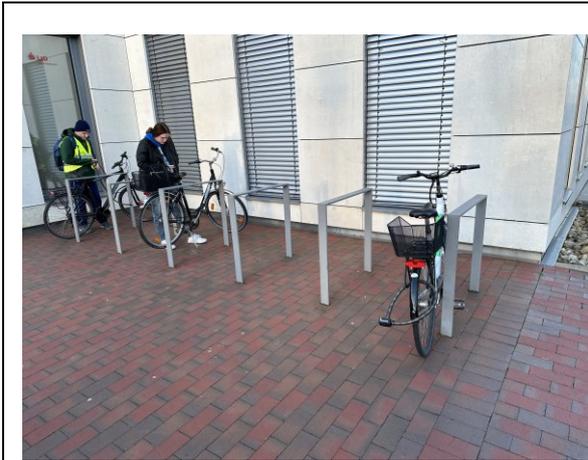


(Standort: Touristinfo)



(Standort: Touristinfo)

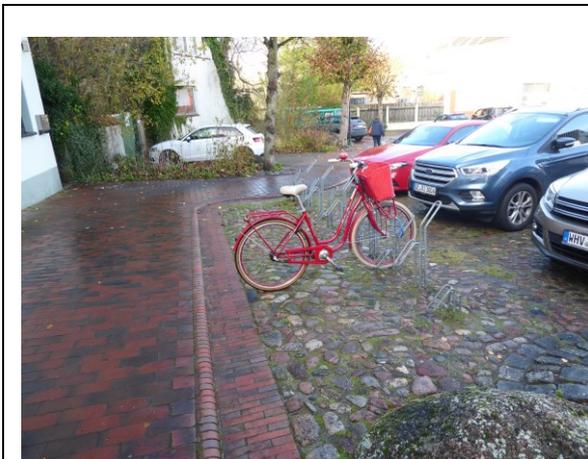
Abbildung 2: Beispiele vorhandener Fahrradständer im Innenstadtbereich



(Standort: Alter Markt, Ostseite, Landessparkasse)



(Standort: Schlachtstraße / Neue Straße)



(Standort: Schlachtstraße / Schlachte)



(Standort: Schlachtstraße / Schlachte)



(Standort: Schulstraße)



(Standort: Schlachte)

Abbildung 3: Beispiele vorhandener Fahrradständer im Innenstadtbereich

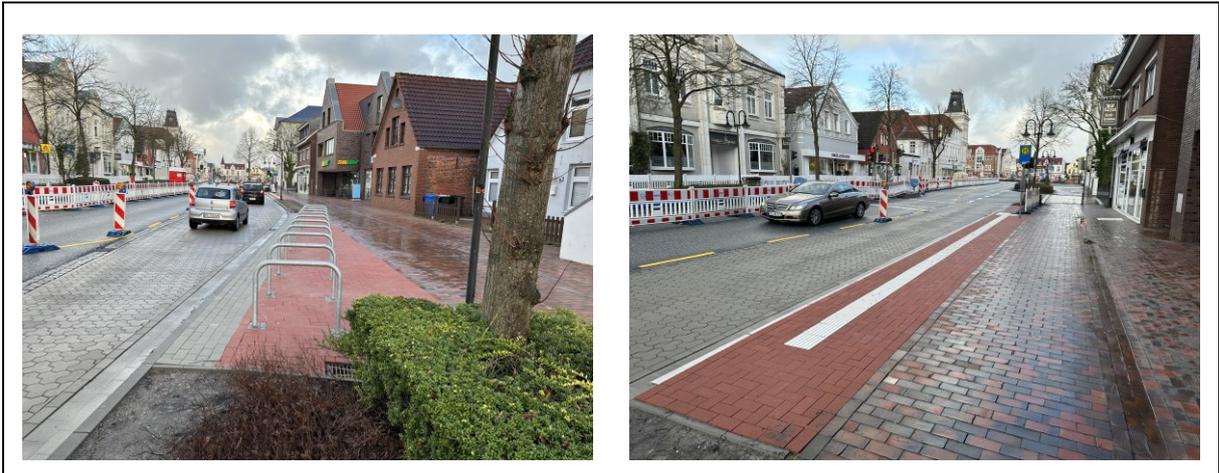


Abbildung 1: Haltestelle Alter Markt / Schloss, Ostseite

Haltestellenausstattung

Wartehaus (Wetterschutz)	■
Seitlicher Witterungsschutz	■
Sitzgelegenheiten.....	■
Buskapstein (leichterer Einstieg)	+
Busbucht (keine Behinderung des fließenden Kfz-Verkehrs)	■
Taktile Führung (Blindenleitsystem).....	+
Abstellplätze für Fahrräder (bike & ride)	+



Abbildung 2: Haltestelle Alter Markt / Schloss, Westseite

Haltestellenausstattung

Wartehaus (Wetterschutz)	■
Seitlicher Witterungsschutz	■
Sitzgelegenheiten.....	■
Buskapstein (leichterer Einstieg)	+
Busbucht (keine Behinderung des fließenden Kfz-Verkehrs)	■
Taktile Führung (Blindenleitsystem).....	■
Abstellplätze für Fahrräder (bike & ride)	■

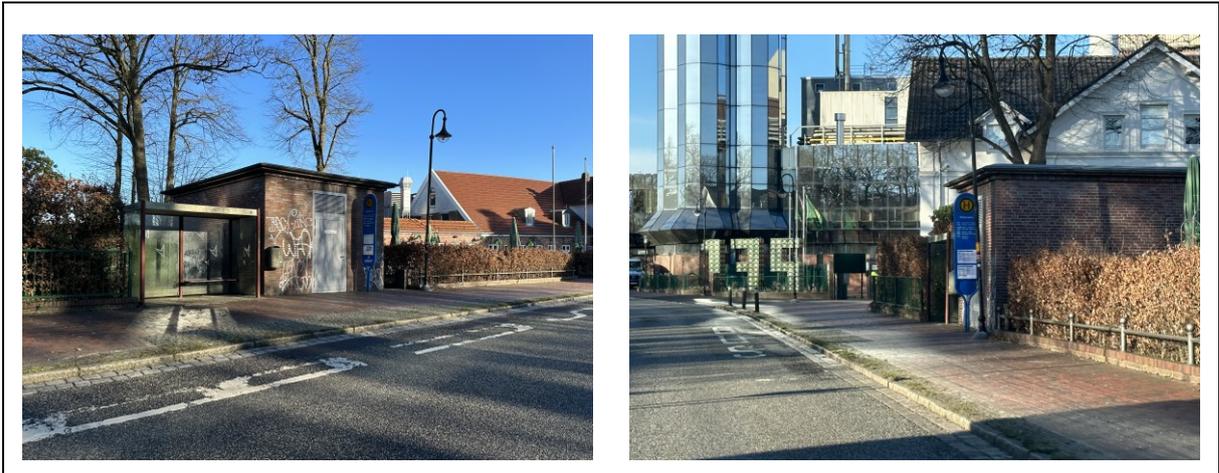


Abbildung 3: Haltestelle Kibitzplatz, Ostseite

Haltestellenausstattung

Wartehaus (Wetterschutz)	+
Seitlicher Witterungsschutz	+
Sitzgelegenheiten.....	+
Buskapstein (leichterer Einstieg)	-
Buskap (Vorrang gegenüber Kfz-Verkehr).....	+
Taktile Führung (Blindenleitsystem).....	-
Abstellplätze für Fahrräder (bike & ride)	-

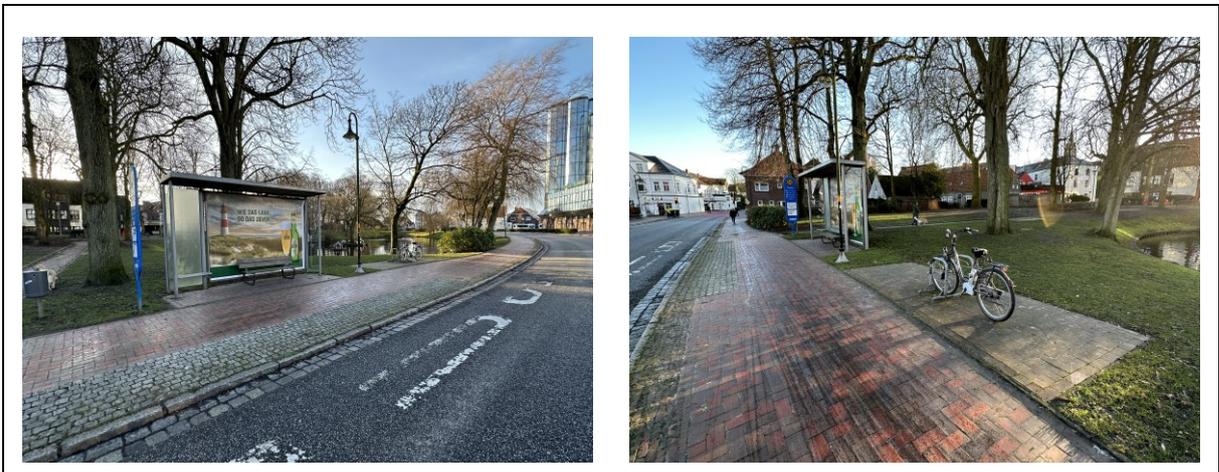


Abbildung 4: Haltestelle Kibitzplatz, Westseite

Haltestellenausstattung

Wartehaus (Wetterschutz)	+
Seitlicher Witterungsschutz	+
Sitzgelegenheiten.....	+
Buskapstein (leichterer Einstieg)	-
Buskap (Vorrang gegenüber Kfz-Verkehr).....	+
Taktile Führung (Blindenleitsystem).....	-
Abstellplätze für Fahrräder (bike & ride)	+



Südseite, Blickrichtung Osten

Nordseite; Blickrichtung Westen

Abbildung 5: Haltestelle Brauerei

Haltestellenausstattung

- Wartehaus (Wetterschutz) -
- Seitlicher Witterungsschutz -
- Sitzgelegenheiten..... -
- Buskapstein (leichterer Einstieg) -
- Buskap (Vorrang gegenüber Kfz-Verkehr)..... +
- Taktile Führung (Blindenleitsystem)..... -
- Abstellplätze für Fahrräder (bike & ride) -

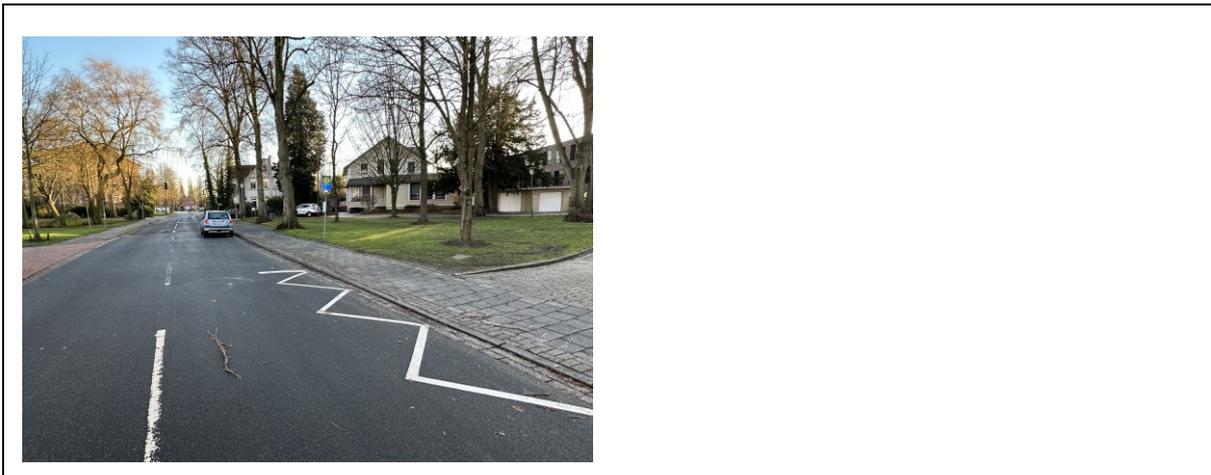


Abbildung 6: Haltestelle Kreisamt, Westseite

Haltestellenausstattung

- Wartehaus (Wetterschutz) ■
- Seitlicher Witterungsschutz ■
- Sitzgelegenheiten..... ■
- Buskapstein (leichterer Einstieg) ■
- Buskap (Vorrang gegenüber Kfz-Verkehr)..... +
- Taktile Führung (Blindenleitsystem)..... ■
- Abstellplätze für Fahrräder (bike & ride) ■



Abbildung 7: Haltestelle Kreisamt, Ostseite

Haltestellenausstattung

- Wartehaus (Wetterschutz) ■
- Seitlicher Witterungsschutz ■
- Sitzgelegenheiten..... ■
- Buskapstein (leichterer Einstieg) ■
- Buskap (Vorrang gegenüber Kfz-Verkehr)..... +
- Taktile Führung (Blindenleitsystem)..... ■
- Abstellplätze für Fahrräder (bike & ride) ■

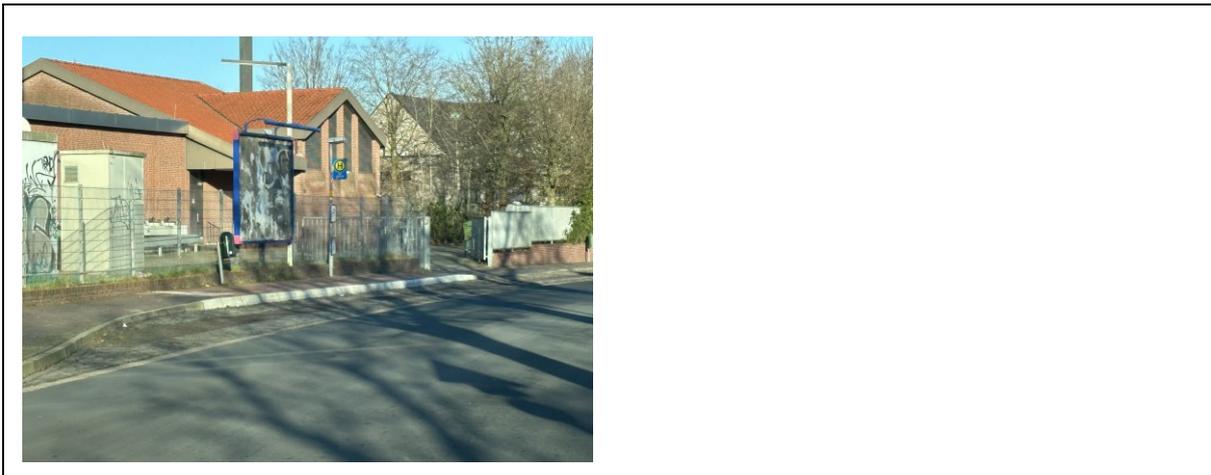


Abbildung 8: Haltestelle AOK, Nordseite

Haltestellenausstattung

Wartehaus (Wetterschutz)	(+)
Seitlicher Witterungsschutz	-
Sitzgelegenheiten.....	-
Buskapstein (leichterer Einstieg)	-
Busbucht (keine Behinderung des fließenden Kfz-Verkehrs)	-
Taktile Führung (Blindenleitsystem).....	(+)
Abstellplätze für Fahrräder (bike & ride)	-

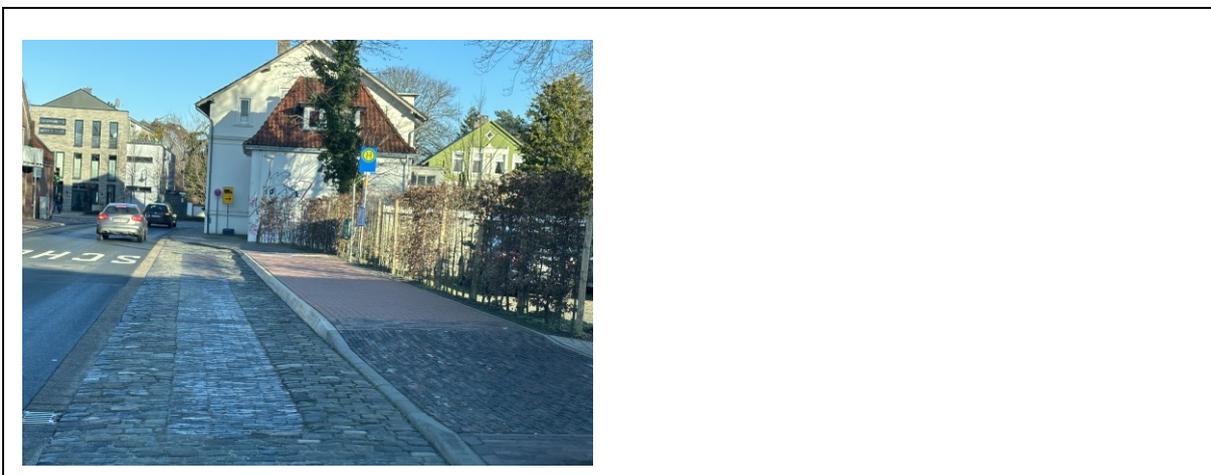


Abbildung 9: Haltestelle AOK, Südseite

Haltestellenausstattung

Wartehaus (Wetterschutz)	-
Seitlicher Witterungsschutz	-
Sitzgelegenheiten.....	-
Buskapstein (leichterer Einstieg)	-
Busbucht (keine Behinderung des fließenden Kfz-Verkehrs)	-
Taktile Führung (Blindenleitsystem).....	(+)
Abstellplätze für Fahrräder (bike & ride)	-

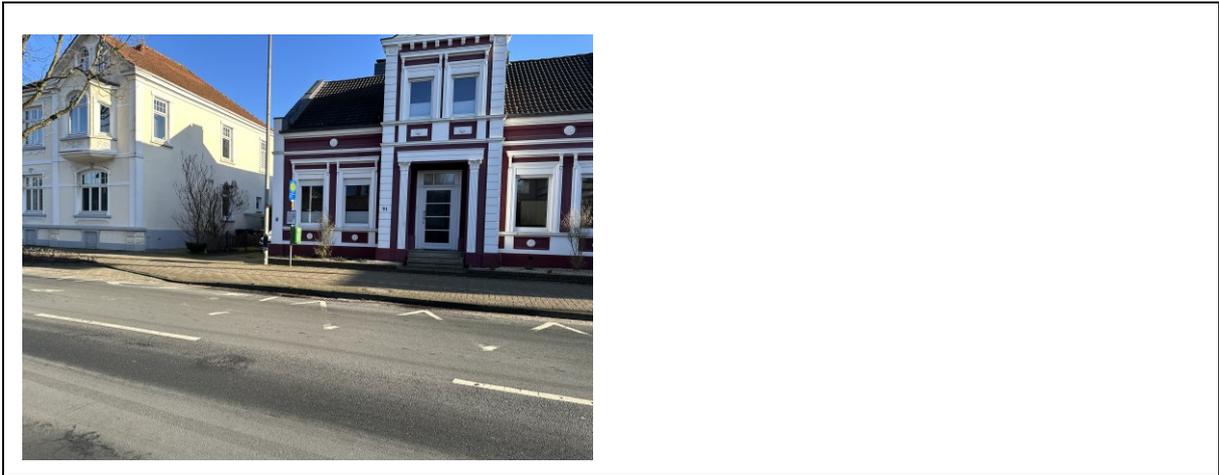


Abbildung 10: Kleine Bahnhofstraße, Ostseite

Haltestellenausstattung

- Wartehaus (Wetterschutz) ■
- Seitlicher Witterungsschutz ■
- Sitzgelegenheiten..... ■
- Buskapstein (leichterer Einstieg) ■
- Buskap (Vorrang gegenüber Kfz-Verkehr)..... +
- Taktile Führung (Blindenleitsystem)..... ■
- Abstellplätze für Fahrräder (bike & ride) ■

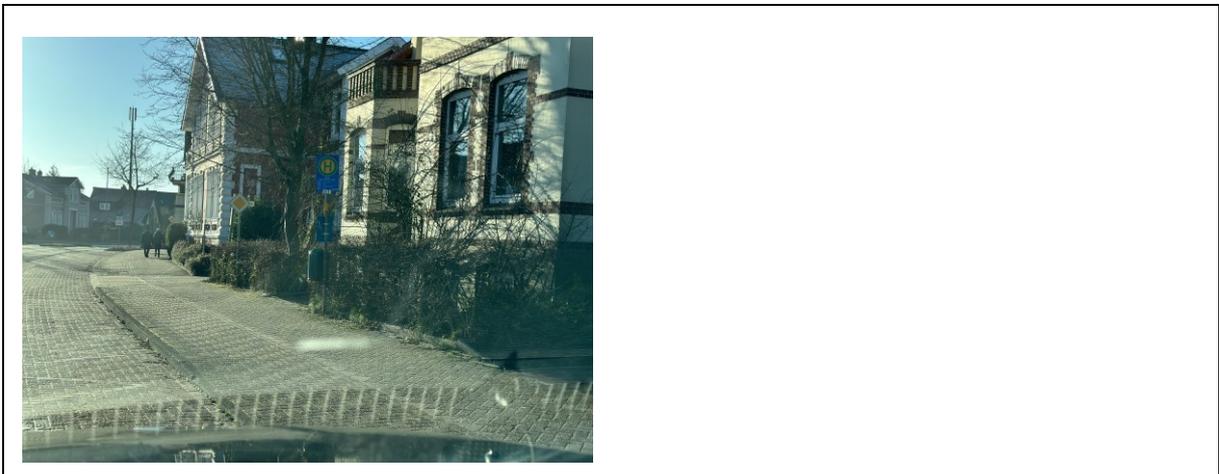


Abbildung 10: Kleine Bahnhofstraße, Westseite

Haltestellenausstattung

- Wartehaus (Wetterschutz) ■
- Seitlicher Witterungsschutz ■
- Sitzgelegenheiten..... ■
- Buskapstein (leichterer Einstieg) ■
- Busbucht (keine Behinderung des fließenden Kfz-Verkehrs) ■
- Taktile Führung (Blindenleitsystem)..... ■
- Abstellplätze für Fahrräder (bike & ride) ■