Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.



Ergebnisbericht

Parkraummanagementkonzept

für die Stadt Mölln

Dortmund, im April 2026

www.planersocietaet.de

Impressum

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.
Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Str. 1
44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung und Einordnung 5

2 Untersuchungsgebiet und Methodik 6

3 Bestand: Wieviel Parkraumangebot gibt es in Mölln? 9

3.1 Parkraumangebot im inneren Bereich 9

3.2 Parkraumangebot im äußeren Bereich 11

4 Auslastung: Wie stark wird der Parkraum nachgefragt? 12

4.1 Stellplatzauslastung und Nachfrage 12

4.2 Parkdauer und Nutzergruppen 16

5 Beteiligung 23

5.1 Online-Beteiligung 23

5.2 Öffentlicher Workshop 27

6 Prognose: Wie werden sich Angebot und Nachfrage entwickeln? 28

6.1.1 Entwicklung und Prognose der Einflussfaktoren 28

6.1.2 Steuerung ist wichtig - allein wird die Nachfrage kaum sinken 31

7 Bewertung und Handlungsbedarf: Was ist zu tun? 32

8 Strategien & Maßnahmen: Parkraum- managementkonzept 34

8.1 Die Maßnahmenfelder für Mölln (Steckbriefe) 34

8.2 Maßnahmenplan 82

8.3 Umsetzungsstrategie und Evaluation 84

9 Fazit 86

Anhang 87

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes 6
Abbildung 2: Prozessablauf zur Erstellung des Parkraummanagementkonzepts 7
Abbildung 3: Parkraumangebot und -regelungen 9
Abbildung 4: Parkraumangebot – innerer Bereich 10
Abbildung 5: Darstellung der öffentlichen Parkmöglichkeiten im inneren Bereich 10
Abbildung 6: Parkraumangebot – äußerer Bereich 11
Abbildung 7: Belegung innerer Bereich, Donnerstag 12
Abbildung 8: Belegung innerer Bereich, Samstag 13
Abbildung 9: Parkraumnachfrage um 10 Uhr, Donnerstag (links), Samstag (rechts) 13
Abbildung 10: Parkraumnachfrage über den Verlauf des Donnerstags 14
Abbildung 11: Parkraumnachfrage über den Verlauf des Samstags 15
Abbildung 12: Zuteilung der Parkdauertypen auf Nutzergruppen 16
Abbildung 13: Teilbereiche und einzelne Parkplätze im Untersuchungsgebiet 17
Abbildung 14: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich A (Altstadt, ohne Plätze) 18
Abbildung 15: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich Mühlenplatz 18
Abbildung 16: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich Kurpark-Parkplatz 19
Abbildung 17: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich Rossmann (oben) und Sparkasse (unten) 19
Abbildung 18: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich Parkdeck ZOB 20
Abbildung 19: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich B (Innenstadt, ohne Plätze) 20
Abbildung 20: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich Quellenhof-Parkplatz 21
Abbildung 21: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich P&R/Bahnhof 21
Abbildung 22: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich C (Umfeld Berufsschule) 22
Abbildung 23: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich D (Bismarck-/Feldstraße) 22
Abbildung 24: Ergebnisse der Frage 11 (Prioritäten bei der Straßenraumgestaltung) 24
Abbildung 25: Häufigkeitskarte: Wo parken Sie üblicherweise Ihr Auto in Mölln? – alle Zwecke 25
Abbildung 26: Wortwolke zu den Beiträgen auf der Dialogkarte 26
Abbildung 27: Einblick in die Onlinebeteiligung 26
Abbildung 29: Diskussion am Thementisch Altstadt 27
Abbildung 28: Begrüßung der Teilnehmenden 27
Abbildung 30: Diskussionsplakat Altstadt (links), Gesamtstadt (rechts) 27
Abbildung 31: Bevölkerungsentwicklung & -prognose 28
Abbildung 32: Pkw-Bestandsentwicklung & -prognose 29
Abbildung 33: Entwicklung der Pendlerzahlen (Berufseinpendler/Tag) 30
Abbildung 34: Gebührenverhältnis 38
Abbildung 35: Empfehlungen zum Gebührenverhältnis in Mölln 39
Abbildung 36: Zonierungskonzept der Parkregelungen (schematisch) 41
Abbildung 37: Belegung und freie Kapazitäten nach Nutzergruppen um 10 Uhr (Analyse) und theoretische Verlagerung der Nachfrage durch bessere Lenkung (Planbeispiel) 42
Abbildung 38: Parkdauer laut Onlinebeteiligung 44
Abbildung 39: Belegung und Nutzergruppen auf ausgewählten Angeboten der Innenstadt (Kurzparken) 44
Abbildung 40: Darstellung der erfassten Behindertenparkmöglichkeiten mit 2-Minuten Radius 46
Abbildung 41: Belegung und Nutzergruppen auf ausgewählten Angeboten der Innenstadt (Langparken) 49
Abbildung 42: Übersicht von Bewohnerparkgebühren in ausgewählten deutschen Städten 54
Abbildung 43: Bewohnerparkzone Altstadt: Auslastung und Parkdauer, Donnerstag 56
Abbildung 44: Straßenabschnittsbezogene Auslastung, Altstadt – Donnerstag 10 Uhr 57
Abbildung 45: Prinzip der Regelungen der Bewohnerparkzone Altstadt 58
Abbildung 46: Innenstadt - Auslastung und Parkdauer, Donnerstag 59
Abbildung 47: Berufsschulumfeld - Auslastung und Parkdauer, Donnerstag 61
Abbildung 48: Befahrung durch die Feuerwehr in den engen Gassen der Altstadt 63
Abbildung 49: Aktuelle Gestaltung und Nutzung des Mühlenplatzes 64
Abbildung 50: Skizzierung Parkleitung Mölln (Entwurf) 75
Abbildung 51: Beispiele für Schulstraßen und -zonen aus Köln (links) und Lörrach (rechts) 79
Abbildung 52: Konzeptübersicht 82

1 Aufgabenstellung und Einordnung

Die Stadt Mölln steht vor der Herausforderung, ihre gewachsenen Strukturen im Verkehr und in der Innenstadt an neue Anforderungen an Mobilität, Aufenthaltsqualität und Nachhaltigkeit anzupassen. Dies erfordert auch eine zukunftsorientierte und nachhaltige Organisation ihres Verkehrsraums und Parkplatzangebots. Als Mittelzentrum im südöstlichen Schleswig-Holstein übernimmt Mölln eine bedeutende Versorgungsfunktion für das Umland und ist gleichzeitig ein beliebtes Ziel des Naherholungstourismus. Diese Doppelrolle stellt hohe Anforderungen an die Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrs- und insbesondere des Parkraumsystems.

Während in Mölln über das Jahr hinweg grundsätzlich ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen besteht, werden vor allem in den Sommermonaten und bei besonderen Veranstaltungen lokale Kapazitätsgrenzen erreicht. Hinzu kommen grundlegende qualitative und strukturelle Defizite, die eine effiziente und nutzergerechte Nutzung der vorhandenen Parkflächen behindern. So weist das zentrale Parkdeck am ZOB bauliche und qualitative Nachteile auf und wirkt wenig einladend. Auch der südliche Kurparkbereich mit seinen unterschiedlichen privaten und öffentlichen Stellplätzen zeigt eine uneinheitliche und unübersichtliche Gestaltung.

Mölln steht vor der Herausforderung, den begrenzten Raum gerechten und effizienten Nutzungsformen zuzuführen und den ruhenden Verkehr gleichzeitig zukunftsfähig zu organisieren. Der Mühlenplatz in der nördlichen Altstadt, ein wichtiger Standort für den Tourismus – und derzeit für Bewohnerparken – entspricht wenig den Anforderungen an Barrierefreiheit und Raumqualität. Parallel dazu wurde die Hauptstraße als zentraler Stadtbereich über Jahre der Baustelle neugestaltet. Öffentliche Parkmöglichkeiten gibt es – zu Gunsten der Aufenthaltsqualität – dort nicht.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Mölln die Erarbeitung eines integrierten Parkraummanagementkonzepts beauftragt. Ziel des Konzepts war es, das bestehende Parkraumangebot systematisch zu erfassen, die aktuelle und zukünftige Nachfrage zu analysieren und darauf aufbauend Maßnahmen zur besseren Nutzung, Steuerung und Bewirtschaftung zu entwickeln. Dabei sollten sowohl ökologische als auch städtebauliche und soziale Aspekte berücksichtigt werden.

Im Mittelpunkt steht die gerechte und gezielte Verteilung des verfügbaren öffentlichen Raums für alle Nutzergruppen – von Anwohnern und Besuchern über den Einzelhandel bis hin zu Radfahrern und mobilitätseingeschränkten Personen. Das Konzept soll den Parksuchverkehr reduzieren und einen Beitrag dazu leisten, die Aufenthaltsqualität der Innenstadt zu erhöhen und die Förderung umweltfreundlicher Mobilität zu unterstützen.

Das Parkraummanagementkonzept Mölln wurde in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung entwickelt, um eine nachhaltige und effiziente Lösung für die Verbesserung der Parkraumsituation im Hauptsiedlungskörper zu schaffen.

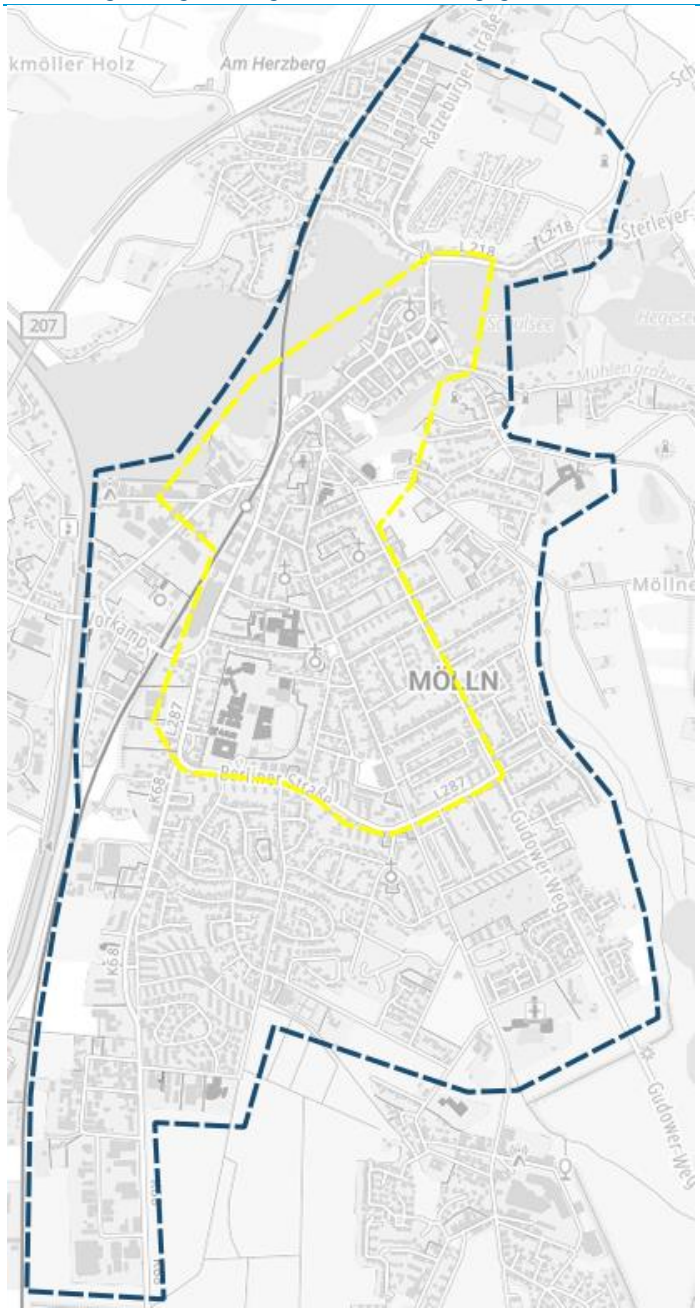
Die Ergebnisse und Empfehlungen dieses Projekts bilden eine strategische Grundlage für die künftige Verkehrs- und Stadtentwicklung Möllns. Sie sollen eine langfristige Perspektive für den ruhenden Verkehr schaffen und die Stadt dabei unterstützen, Mobilität, Lebensqualität und Nachhaltigkeit in Einklang zu bringen.

2 Untersuchungsgebiet und Methodik

Zu Beginn des Projekts stand eine umfassende Bestandsanalyse, die durch Erhebungen im Altstadt- und Kernstadtgebiet gestützt wurde. Die Gebietsabgrenzung ist in Abbildung 1 dargestellt.

Insgesamt leben im Untersuchungsgebiet rd. 14.500 Menschen. Es umfasst einen inneren Untersuchungsbereich (in Abbildung 1 gelb markiert), in dem die gesamte historische Altstadt sowie der zentrale Stadtkern rund um das Stadthaus mit mehreren Arztpraxen, der Bibliothek, dem Schwimmbad und verschiedenen Gastronomie- und Hotelbetrieben liegen. Ebenfalls im inneren Bereich befindet sich der ZOB und der Bahnhof, mehrere Einzelhandelsstandorte, das Berufsbildungszentrum, mehrere Schulstandorte und größere, zentrale Wohngebiete.

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes



Eigene Erhebung; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2026) CC BY 4.0

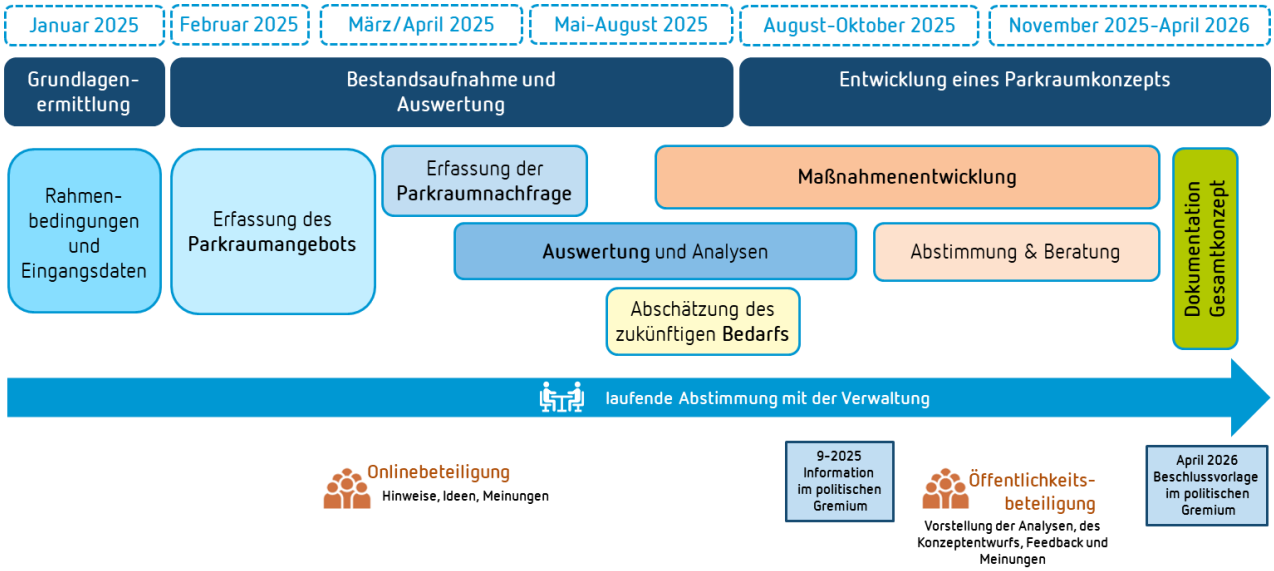
Der erweiterte Untersuchungsbereich (in der Abbildung blau markiert) umfasst von Nord nach Süd etwa 4,5 Kilometer (über 6 km²) und umgreift weitere Wohn- und Gewerbegebiete des Hauptsiedlungskörpers der Stadt.

Der Kernbereich der Stadt Mölln bedient im Herzogtum Lauenburg und in der Region Südost-Holstein zwischen den Städten Ratzeburg, Lübeck und der Metropole Hamburg eine bedeutende kulturelle und touristische Rolle und ist daher neben der Funktion als Verwaltungs- und Versorgungsstandort für die weiteren Stadtteile und das weitgehend ländliche Umland auch für Besuchende von weiter weg interessant.

Prozessablauf

Das Parkraummanagementkonzept wurde zwischen 2025 und Anfang 2026 erarbeitet. Ein wichtiger Bestandteil des Projektablaufs war - neben der Analyse - die Einbindung der Öffentlichkeit, welche zu Beginn der Analysen im Rahmen einer Onlinebefragung und zu Beginn der Maßnahmenentwicklung über einen Workshoptermin eingebunden wurde. Die Analysen und die Beteiligung bildeten neben der gutachterlichen Bewertung die Grundlagen für die Entwicklung eines Maßnahmenkonzepts, das zur Optimierung der Situation des ruhenden Verkehrs und der Verbesserung der Erreichbarkeit sowie Verbesserung der Qualitäten im öffentlichen Raum beitragen soll.

Abbildung 2: Prozessablauf zur Erstellung des Parkraummanagementkonzepts



Die Durchführung der Erhebungen zur Bestandsanalyse des öffentlichen und in Teilen auch des halb-öffentlichen bzw. privaten Parkraumangebots in der und um die Altstadt von Mölln stellt die Grundlage für die Erstellung der Konzeption dar. Zugleich ist somit im Rahmen des Projektes eine umfassende Datenbasis entstanden, die für weiteren Arbeiten und Projekte in Mölln maßgebliche Aussagen stützen kann.

Bestands- und Angebotsaufnahme

Zunächst wurden Anfang 2025 im Rahmen von Fernerkundung und Vor-Ort-Begehungen alle öffentlichen Parkstände im Straßenraum, auf und in Parkierungsanlagen (größere Parkplätze und das Parkdeck ZOB) im Untersuchungsgebiet erfasst und kartiert.

Die Kapazität und Regelung/Bewirtschaftung der straßenbegleitenden Parkmöglichkeiten wurden abschnittsgenau zusammengefasst. Wechselnde Attribute (z. B. die Bewirtschaftung und Parkregelung oder Aufstellart) wurden auf einzelne Abschnitte aufgeteilt. Sofern die einzelnen Parkplätze nicht markiert waren, wurde die Kapazität anhand der Abschnittslänge (zw. 5-6 m je Längsstellplatz) sowie durch Einschätzung vor Ort und am Luftbild quantifiziert und im Rahmen der Auslastungserhebungen nochmals auf Plausibilität geprüft (Abgleich mit den dort tatsächlich geparkten Fahrzeugen).

Insgesamt ergibt sich ein umfassendes und weitgehend vollständiges Bild aller (öffentlichen) Parkmöglichkeiten in und um die Möllner Kernstadt.

Auslastungserhebungen

Entscheidend für die Ableitung von Maßnahmen des Parkraummanagements ist die Kenntnis über die Nutzung und tatsächliche Auslastung der vorhandenen Parkraumangebote. Um sowohl Aussagen zum Auslastungs- und Parkbild unter der Woche, aber auch am Wochenende treffen zu können, wurden Erhebungen sowohl an einem repräsentativen Normalwerktag (hier: Donnerstag) als auch an einem repräsentativen Samstag durchgeführt. Tage gelten als repräsentativ, wenn sie außerhalb von Ferien und Feiertagen sowie sonstigen verkehrsbeeinflussenden Ereignissen, wie Festivitäten (z. B. Jahrmarkt, Weihnachtsmarkt) oder größere Baustellen liegen.

In der Möllner Innenstadt wurden die Parkraumerhebungen mittels Begehung und – zur Ableitung der Parkdauer und Nutzer – mit Kennzeichenerfassung (anonymisiert durch Weglassen der Ortskennung) durchgeführt. Das Erhebungsdesign war im inneren Bereich angelehnt an die Vorgaben der EVE[1], mit stündlichen Begehungsrunden jeweils zwischen 6 und 20 Uhr sowie um 23 Uhr. Erhebungstage waren Donnerstag, der 15. und Samstag, der 17. Mai 2025.

Aufgrund der Dauerbaustelle im Bereich der Hauptstraße konnte diese selbst nicht erhoben werden. Nach Fertigstellung wird dort jedoch nahezu kein Straßenrandparken verortet sein, weshalb dies keinen maßgeblichen Einfluss auf die Ergebnisse der Erhebung hat. Verlagerungseffekte und Änderungen im Nachfrageverhalten während der langen Baustellenphase (z. B. temporäre Verlagerung von Bewohnerparken, deutlich weniger Durchgangsverkehr) wurden bei der Ergebnisinterpretation und Ableitung von Maßnahmen entsprechend berücksichtigt.

Im äußeren Erhebungsgebiet fanden 2-3-stündige Befahrungsrunden ebenfalls zwischen 6 und 20 Uhr sowie ab 23 Uhr, hier jedoch ohne Kennzeichenerfassung, statt. Dort wurde lediglich die Auslastung erhoben. Erhebungstage waren Donnerstag, der 8. und Samstag, der 10. Mai 2025.

Die Ergebnisse der Bestandsanalysen sind in den folgenden Kapiteln 3 und 4 auf das wesentliche zusammengefasst und des Weiteren im Anhang dargestellt.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit wurden eine Onlinebeteiligung und ein Workshop angeboten.

Vom 21. März bis 11. April 2025 wurde eine Onlineplattform mit kurzer Befragung und Dialogkarte lokal beworben und freigeschaltet. Dort fanden sich 15 kurze Fragen zur Parksituation in den Wohnquartieren und in der Altstadt. Auf der Dialogkarte bot sich ergänzend die Möglichkeit, Problemstellen und Verbesserungsvorschläge zu verorten und mit Freitext zu kommentieren.

Insgesamt haben 528 Personen an der Onlinebeteiligung teilgenommen, 506 Fragebögen beantwortet und 122 Beiträge auf der Karte platziert. Die Ergebnisse sind in Kapitel 5 zusammengefasst und im Anhang dargestellt.

Am 6. November 2025 fand zudem ein abendlicher Workshop in statt. In dieser Veranstaltung wurden die Analyseergebnisse vorgestellt und über mögliche Maßnahmen diskutiert. Es nahmen rd. 25 Personen aus Politik, Verwaltung, Innenstadtakteuren und Bürgerschaft teil. Die Dokumentation des Workshops befindet sich im Anhang.

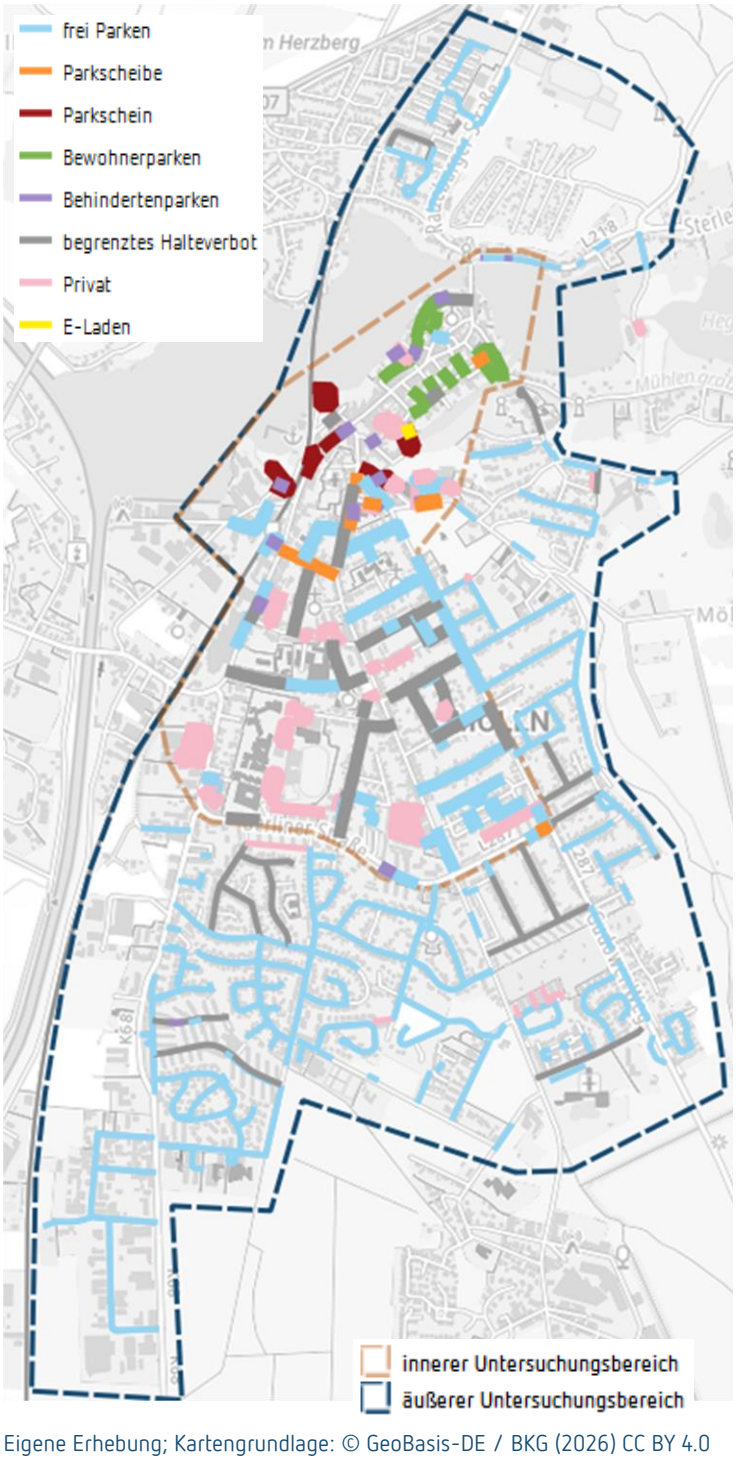
[1] EVE: Empfehlungen für Verkehrserhebungen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.); Köln 2012.

3 Bestand: Wieviel Parkraumangebot gibt es in Mölln?

Im Rahmen des Parkraummanagementkonzepts wurden im gesamten Untersuchungsgebiet rund 5.200 öffentlich zugängliche Stellplätze erfasst. Das Untersuchungsgebiet ist in Abbildung 1 auf Seite 6 dargestellt und gliedert sich in einen inneren sowie einen äußeren Bereich.

Im inneren Bereich stehen etwa 1.800 öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Im äußeren Bereich wurden rund 3.400 Stellplätze ermittelt, die überwiegend als frei nutzbare Parkflächen bestehen (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Parkraumangebot und -regelungen



Eigene Erhebung; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2026) CC BY 4.0

3.1 Parkraumangebot im inneren Bereich

Im inneren Untersuchungsbereich stehen insgesamt rd. 1.800 öffentlich-zugängliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Diese öffentlich nutzbaren Stellplätze sind in der Tabelle in Abbildung 4 durch die blau hinterlegten Zeilen dargestellt und weisen unterschiedliche Regelungs- und Bewirtschaftungsformen auf. Die größten Kapazitäten bieten die mit Parkschein bewirtschafteten Plätze im Parkdeck ZOB und auf dem Kurparkplatz. Der Parkplatz am Quellenhof von den großen Anlagen als einziger kostenfrei und zeitlich uneingeschränkt nutzbar. Bewohnerparken gibt es innerhalb der Altstadt, wodurch das Parken am Straßenrand dort für die allgemeine Erreichbarkeit

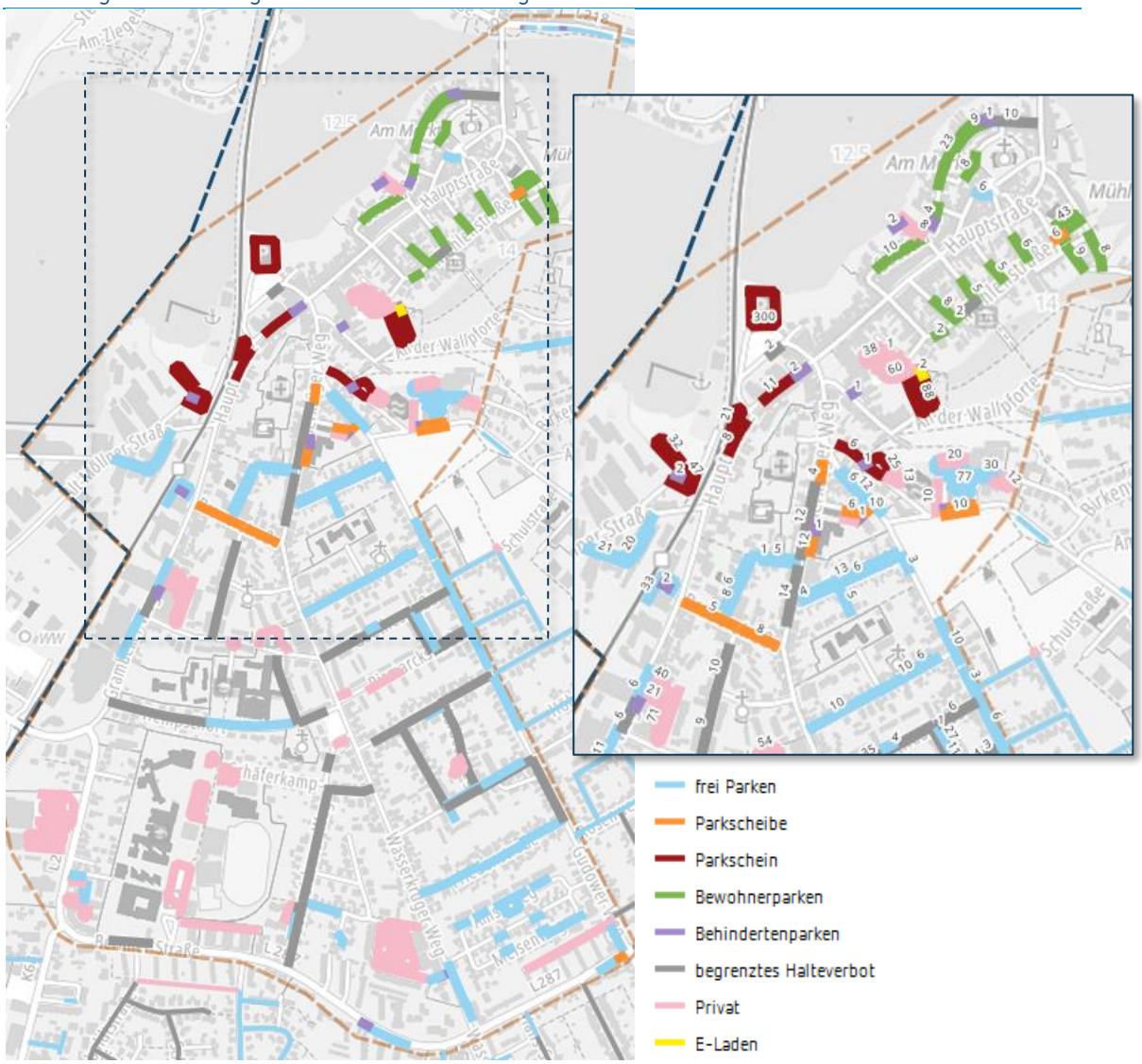
des Altstadtbereichs eine untergeordnete Rolle spielt. In der Innenstadt sind einige Straßen mit Parkscheibe geregelt, um den Umschlag zu erhöhen und Parkmöglichkeiten für Kurzparken offenzuhalten. Die begrenzten Halteverbote hingegen beziehen sich überwiegend auf wenige Stunden an bestimmten Tagen, um Platz für die Straßenreinigung zu schaffen.

Abbildung 4: Parkraumangebot – innerer Bereich

Innerer Bereich	2.830
frei Parken	620
Parkscheibe	70
Parkschein	700
Bewohnerparken	130
begrenztes Halteverbot	290
Behindertenparken	35
E-Laden	2
Privat (meist Kunden)	980

Zusätzlich umfasst das gesamte Parkraumangebot auch rd. 1.000 private Parkmöglichkeiten (in der Tabelle grau dargestellt). Ein Großteil dieser privaten Stellplätze entfällt auf Kundenparkplätze und steht damit nicht der allgemeinen Öffentlichkeit zur Verfügung. Des Weiteren gibt es Sonderparkplätze (z. B. Behindertenparken und E-Laden).

Abbildung 5: Darstellung der öffentlichen Parkmöglichkeiten im inneren Bereich



Eigene Erhebung; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2026) CC BY 4.0

Die Struktur des inneren Bereichs verdeutlicht insgesamt, dass relativ wenig klassisches Straßenparken vorhanden ist. Stattdessen dominiert eine Mischung aus bewirtschaftetem Parken sowie gebündelten Stellplatzanlagen. Das Straßenrandparken spielt keinen maßgeblichen Faktor für die Erreichbarkeit der Altstadt, da die meisten Stellplätze entweder zentral auf größeren Anlagen konzentriert sind oder aufgrund des Bewohnerparkens innerhalb der historischen Altstadt gar nicht öffentlich zur Verfügung stehen. Im Innenstadtbereich wird Straßenrandparken hingegen ebenfalls stark beansprucht, da dort ein zielnahes und meist kostenfreies Parken möglich ist.

3.2 Parkraumangebot im äußeren Bereich

Im äußeren Untersuchungsbereich stehen insgesamt rund 3.400 öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Das Angebot wird überwiegend durch frei nutzbare Parkmöglichkeiten entlang der Straßen geprägt, die in der Tabelle in Abbildung 6 in blauen Feldern dargestellt sind.

Ergänzt wird es durch einzelne private bzw. Sonderparkplätze, die in der Tabelle grau markiert sind, und vor allem kundenbezogenen Nutzungen dienen.

Abbildung 6: Parkraumangebot – äußerer Bereich

Äußerer Bereich	**3.800**
frei Parken	2.900
begrenztes Halteverbot	500
Behindertenparken	5
Privat (meist Kunden)	500

Der äußere Untersuchungsbereich ist geprägt durch Wohngebiete, in denen das Parken im Straßenraum üblich ist. Die Straßenrandbereiche bieten den überwiegenden Anteil der öffentlich zugänglichen Stellplätze dar, wobei in den meisten Straßenzügen keine Bewirtschaftung stattfindet. Das Parken erfolgt dort in der Regel kostenfrei und ohne zeitliche Begrenzung (vgl. Abbildung 3.)

Gleichzeitig zeigt sich, dass das Parken aufgrund der Straßenbreiten in einzelnen Wohnstraßen nur eingeschränkt, einseitig oder gar nicht möglich ist. Auch hier wird dann überwiegend mit Halteverboten geregelt, insb. zu den Zeiten der Straßenreinigung. Es ist jedoch auch auffällig, dass häufig unzulässig halb auf den Gehwegen geparkt wird, um zu parken und eine ausreichende Fahrgasse freizulassen.

Insgesamt weist der äußere Bereich eine weitgehend ungeregelte und wohngebietsorientierte Parkraum- und Siedlungsstruktur auf, die sich deutlich von dem bewirtschafteten und gebündelten Parkraumangebot im inneren Untersuchungsbereich unterscheidet.

Komplett private Parkmöglichkeiten (z. B. Garagen oder auf Wohngrundstücken wurde zahlenmäßig nicht erfasst. Dessen Anzahl ist aber – v. a. aufgrund der Möllner Siedlungsstruktur mit sehr vielen Einfamilienhäusern – als sehr hoch einzuschätzen.

4 Auslastung: Wie stark wird der Parkraum nachgefragt?

Der Kern der Analyse und die Grundlage für die Konzeption war eine Nachfrageerhebung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum zu unterschiedlichen Uhrzeiten im Tagesverlauf. Anhand der Ergebnisse lassen sich detaillierte Rückschlüsse auf das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage in den einzelnen Teilgebieten des Untersuchungsraums ziehen. Über die Daten der Kennzeichenerfassung lassen sich für den inneren Bereich zudem Aussagen zur Parkdauer und somit zu den unterschiedlichen Nutzergruppen und deren Nachfrageverhalten treffen.

4.1 Stellplatzauslastung und Nachfrage

Eine Einordung des Parkdrucks im Gebiet wurde anhand der „Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012 (EVE)" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2012 vorgenommen. Demnach wurde der Parkdruck folgendermaßen klassifiziert:

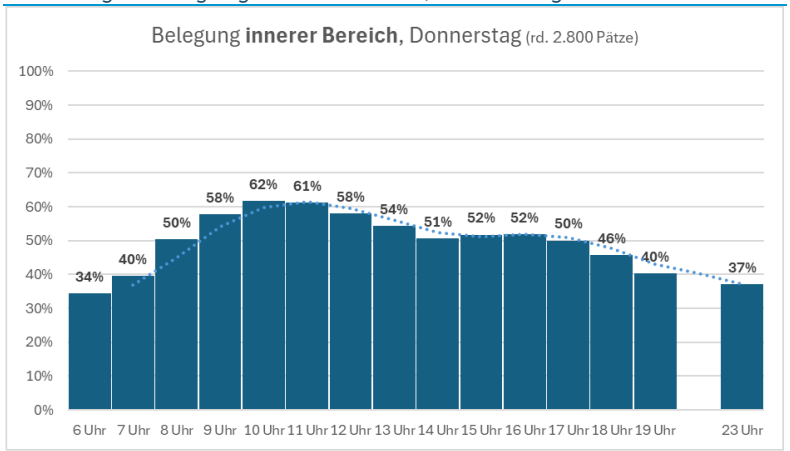
- < 60 %: kein Parkdruck
- 60 - 70 %: geringer Parkdruck
- 70 - 80 %: mittlerer Parkdruck
- 80 - 90 %: hoher Parkdruck
- > 90 %: sehr hoher Parkdruck

Zur Einordnung der Auslastung kann allgemein die Aussage zu Grunde gelegt werden, dass ab einer Belegung von ca. 85 % der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum dieser als „voll" empfunden wird. Der Parksuchverkehr nimmt bei dieser Belegung spürbar zu und es fällt schwerer, einen freien Platz zu finden.

Die Analyse der Parkraumnachfrage im inneren Bereich zeigt gesamt einen geringen Auslastungsdruck, wenn lediglich das Gesamtangebot betrachtet wird (vgl. Abbildung 7 und Abbildung 10).

Am Donnerstag erreicht die Belegung ihren höchsten Wert um 10 Uhr mit rund 62 %, womit trotz des Spitzenzeitraums immer noch ein relevanter Anteil an freien Kapazitäten verbleibt. Im weiteren Tagesverlauf sinkt die Nachfrage moderat und pendelt sich am Nachmittag und frühen Abend zwischen etwa 50 % und 54 % ein, bevor die Belegung am Abend weiter abnimmt.

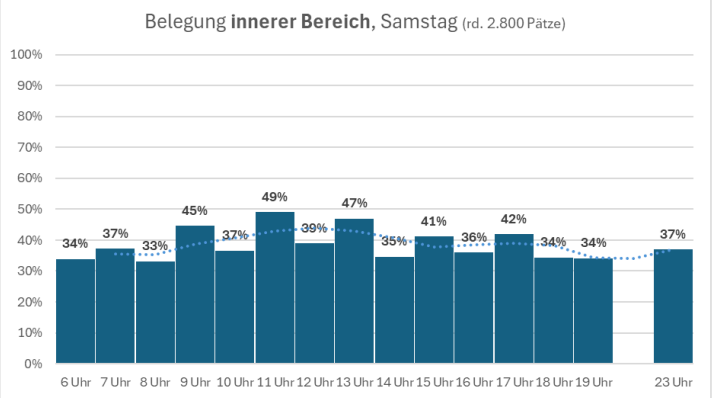
Abbildung 7: Belegung innerer Bereich, Donnerstag



Am Samstag ist die Nachfrage insgesamt nochmals deutlich geringer. Die Auslastung steigt am Vormittag moderat bis zu einem

Höchstwert von rund 49 % und bleibt damit klar unter der Werktagsnachfrage. Auch über den Tag verteilt zeigen sich niedrige Belegungsniveaus.

Abbildung 8: Belegung innerer Bereich, Samstag

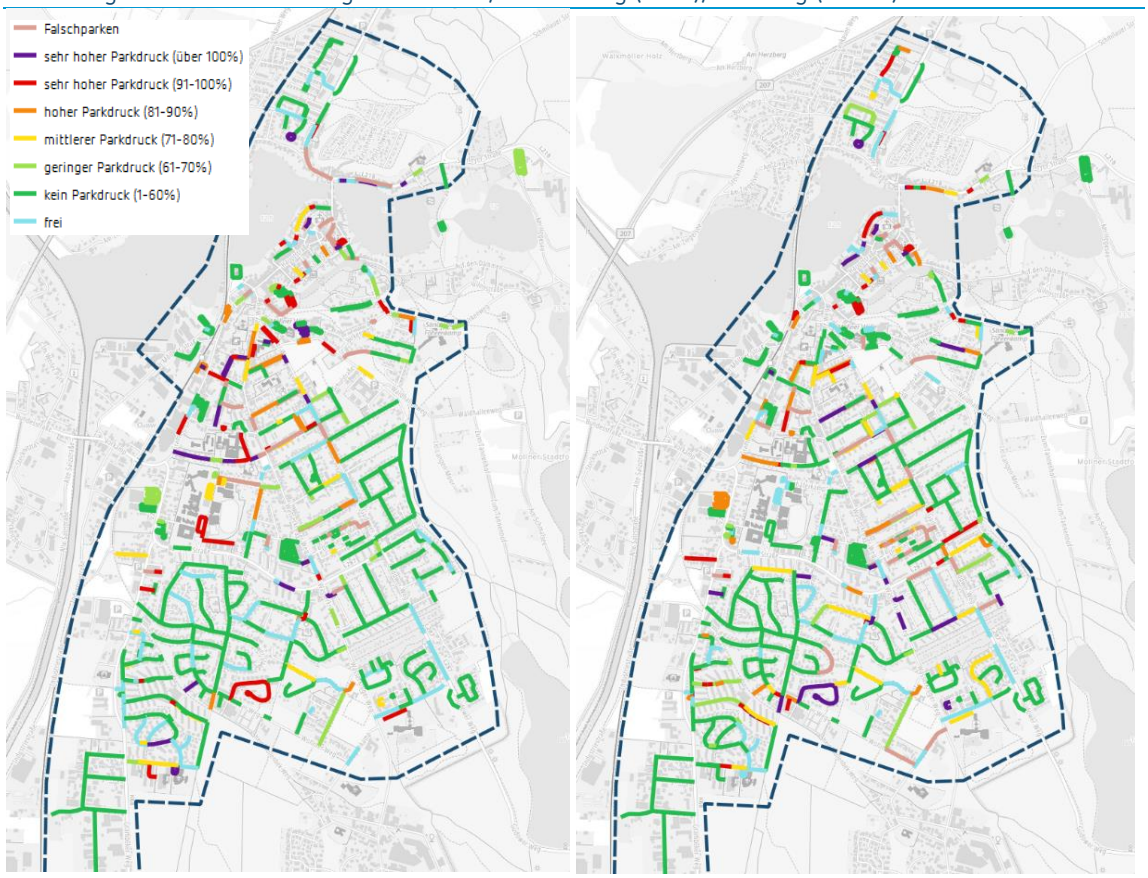


Trotz des geringen durchschnittlichen Parkdrucks zeigen die Untersuchungen, dass eine kleinräumliche Betrachtung unerlässlich ist. Erst auf Ebene einzelner Teilbereiche und spezifischer Stellplatzanlagen werden Nutzungsengpässe, räumlich konzentrierte Spitzenlasten und lokale Problemfelder sichtbar, die sich im aggregierten Gesamtwert nicht abbilden.

Für den äußeren Bereich gilt insgesamt ein noch geringerer Parkdruck als im inneren Bereich; gleichwohl treten auch dort vereinzelt Straßenabschnitte mit hoher Auslastung auf.

Solche lokalen Überlastungen sind auf den Kartendarstellungen in Abbildung 9 (sowie im Anhang) deutlich erkennbar.

Abbildung 9: Parkraumnachfrage um 10 Uhr, Donnerstag (links), Samstag (rechts)



Eigene Erhebung; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2026) CC BY 4.0
Weitere Grafiken und kleinräumliche Darstellungen sind im Anhang zu finden.

Die kleinräumliche Auswertung zeigt deutliche Unterschiede in der zeitlichen und räumlichen Parkraumnachfrage. In der Donnerstagnacht weisen insbesondere die Altstadtlagen – darunter

Mühlenplatz, Seestraße sowie der Bereich Blei-/Gruben-/Schäfer-/Jähnestraße – eine sehr hohe Auslastung auf. Auch weitere Wohnstraßen wie die Friedensstraße, Bismarckstraße, Mantiusstraße und der Birkenweg zeigen in den Nachtstunden einen deutlichen Bewohnerparkbedarf, der sich in hohen Belegungswerten widerspiegelt.

Am Vormittag verlagert sich die Nachfrage räumlich: Südlich der Altstadt – am Kurparkplatz, am Quellenhof, am Stadthaus und entlang der Gudower Straße – treten erhöhte Auslastungen durch Besucher-, Kunden- und Beschäftigtenverkehre auf.

Zusätzlich kommt es im Umfeld des Berufschulzentrums (BBZ) vormittags zu Nutzungsüberlagerungen, da hier sowohl die Schülerschaft und Besuchende des BBZ als auch ein Teil der Anwohnenden zeitgleich Stellplatzansprüche an den öffentlichen Raum stellen.

Abbildung 10: Parkraumnachfrage über den Verlauf des Donnerstags



Eigene Erhebung; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2026) CC BY 4.0

Auch am Samstag zeigt sich nachts ein hoher Bewohnerbedarf, der sich v. a. in der Altstadt und einigen weiteren Wohngebieten stattfindet. In der Altstadt – vor allem in der Seestraße, am

Mühlenplatz und in der Friedensstraße – bleibt der erhöhte Bewohnerparkbedarf am Wochenende auch am Tag sichtbar.

Hohe Belegungen treten ebenfalls in den Wohngebieten im Süden – u. a. in der Klaus-Groth-Straße, der Albert-Schweitzer-Straße, dem Pommernweg und der Hansestraße – auf, die auf Anwohnerparken in der Nacht und am freien Samstag zurückzuführen sind.

Tagsüber fällt die Nachfrage im Bereich Stadthaus und Quellenhof deutlich geringer aus als am Donnerstag, was auf den Wegfall des werktäglichen Beschäftigtenverkehrs zurückzuführen ist.

Lediglich der Kurparkplatz bleibt am Samstagvormittag weiterhin hoch ausgelastet – er wird von Einkaufenden und Touristen genutzt.

Abbildung 11: Parkraumnachfrage über den Verlauf des Samstags



Eigene Erhebung; Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2026) CC BY 4.0

4.2 Parkdauer und Nutzergruppen

Zusätzlich zum Parkdruck können die abgestellten Fahrzeuge anhand der Parkdauer einer Nutzergruppe zugeordnet werden. Die anonymisierte Kennzeichenerfassung erlaubt keine eindeutige Halterrückverfolgung, trotzdem kann jedem Fahrzeug eine **ungefähre Parkdauer und somit eine Nutzergruppe** zugeordnet werden. Die Definition orientiert sich an den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):

Abbildung 12: Zuteilung der Parkdauertypen auf Nutzergruppen

Bewohnerfahrzeuge:	Beschäftigte /lange Besuche:	Kundschaft/ kurze Besuche:
Fahrzeuge, die das **Gebiet ganztägig nicht verlassen** haben (6 bis 23 Uhr erfasst)	**Langzeitparkende** (>6-10 Stunden parkend)	**Kurzzeitparkende** (1 bzw. 1-3 Stunden parkend)
Dauerparkende (>10 Stunden parkend)	**Mittelzeitparkende** (>3-6 Stunden parkend)	
Bewohnerfahrzeuge (um 6 Uhr erfasst)		

Dabei wurden die folgenden Parkdauern und Nutzergruppen unterschieden:

Als **Bewohnerfahrzeuge** wurden Fahrzeuge klassifiziert, die in der Nachterhebung um 6 Uhr und ebenso um 23 Uhr erfasst wurden. Dies entspricht der typischen Anwesenheit von Bewohnenden. Wurde ein Fahrzeug durchgängig in jedem Zählintervall erfasst, wurde das Fahrzeug als ganztägig unbewegt eingestuft; zumindest hat es ein Teilbereich z. B. Teilbereich A - Altstadt am Erhebungstag nicht verlassen. Auch diese Fahrzeuge sind in der Regel den Bewohnenden zuzuordnen.

Als **Kurzzeitparkende** werden Fahrzeuge mit einer Parkdauer von 1 bis 3 Stunden definiert, während **Langzeitparkende** eine Parkdauer von ab 6 Stunden aufweisen. Ergänzend werden **Mittelzeitparkende** (3–6 Stunden) sowie **Dauerparkende** mit einer Standzeit von mehr als 10 Stunden abgegrenzt. Dauerparkende über 10 Stunden können zum überwiegenden Teil ebenfalls der Bewohnergruppe zugeordnet werden, da anzunehmen ist, dass der nächtliche Anteil an Beschäftigten oder Langzeitbesuchern gering liegen wird.

Aufbauend auf der erfassten Parkdauer lassen sich Aussagen zum Parkverhalten und den Ansprüchen der verschiedenen Nutzergruppen treffen. Für die Schaffung von Bewohnerparkzonen ist insbesondere das Verhältnis des beanspruchten Parkraums zwischen Bewohnenden und externen Nutzenden mit unterschiedlich langen Parkdauern von Bedeutung.

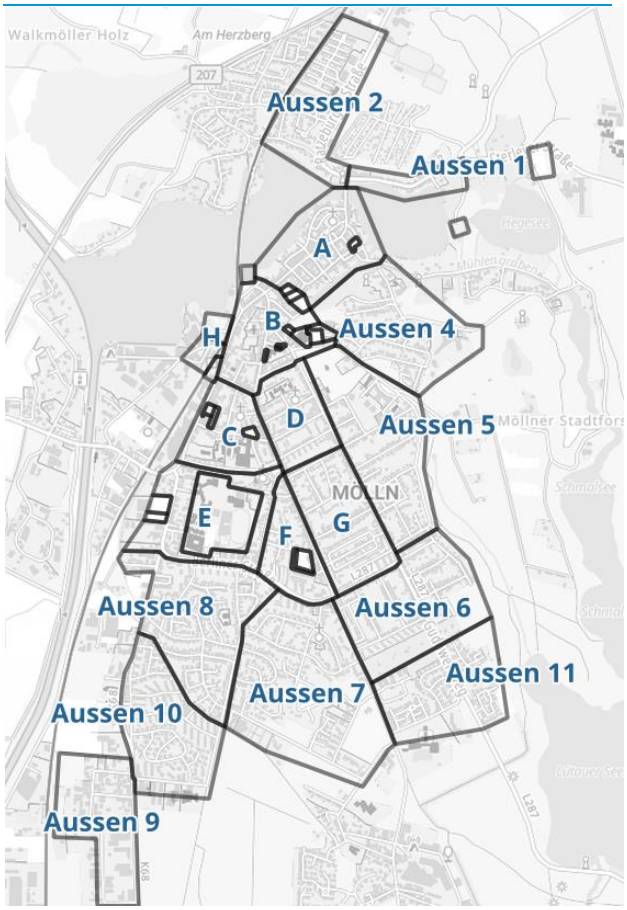
Die Langparkenden entsprechen typischerweise der Nutzergruppe der **Beschäftigten** sowie **länger andauernden Aufenthalten** (z. B. berufliche Tätigkeiten oder lange Besuche). Die Kurzparkenden stehen dagegen überwiegend im Zusammenhang mit **Kundschaft** oder **kurzzeitigen Besuchen**, etwa für Erledigungen oder Einkäufe. Die Gruppe der Mittelparkenden bildet eine Mischkategorie zwischen beiden Nutzergruppen und umfasst Fahrzeuge, die für mehrere Stunden, aber nicht ganztägig im Gebiet verbleiben. Dauerparkende (>10 Std.) hingegen sind in der Regel Bewohnerfahrzeuge, die das Gebiet ganztägig nicht verlassen, zu geringen Anteilen wohl auch Pendler.

Parkdauerauswertung nach Teilbereichen

Die Auswertung der Parkdauer nach Teilbereichen ermöglicht eine differenzierte Betrachtung der Nutzungsansprüche und zeigt deutliche Unterschiede in der Nachfrage wie auch in den zugehörigen Nutzergruppen. Die Zuteilung der Teilbereiche ist in Abbildung 13 dargestellt.

Die einzelnen Belegungs- und Parkdauerauswertungen der Teilbereiche sind im Anhang dargestellt. Die wichtigsten Ergebnisse werden im Folgenden benannt (vgl. auch die Abbildungen 14-23):

Abbildung 13: Teilbereiche und einzelne Parkplätze im Untersuchungsgebiet



Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2026) CC BY 4.0

Die Altstadt (Teilbereich A) wird nahezu vollständig durch Bewohner genutzt; die Nachfrage dieser Nutzergruppe ist hoch, entsprechend sind die verfügbaren Angebote insbesondere nachts stark ausgelastet. Es wurden jedoch auch kürzere bis mittlere Parkvorgänge über Tag von Fahrzeugen festgestellt, die nachts nicht in der Altstadt parkten (also vermutlich zum Teil nicht der Bewohnergruppe zuzuordnen sind).

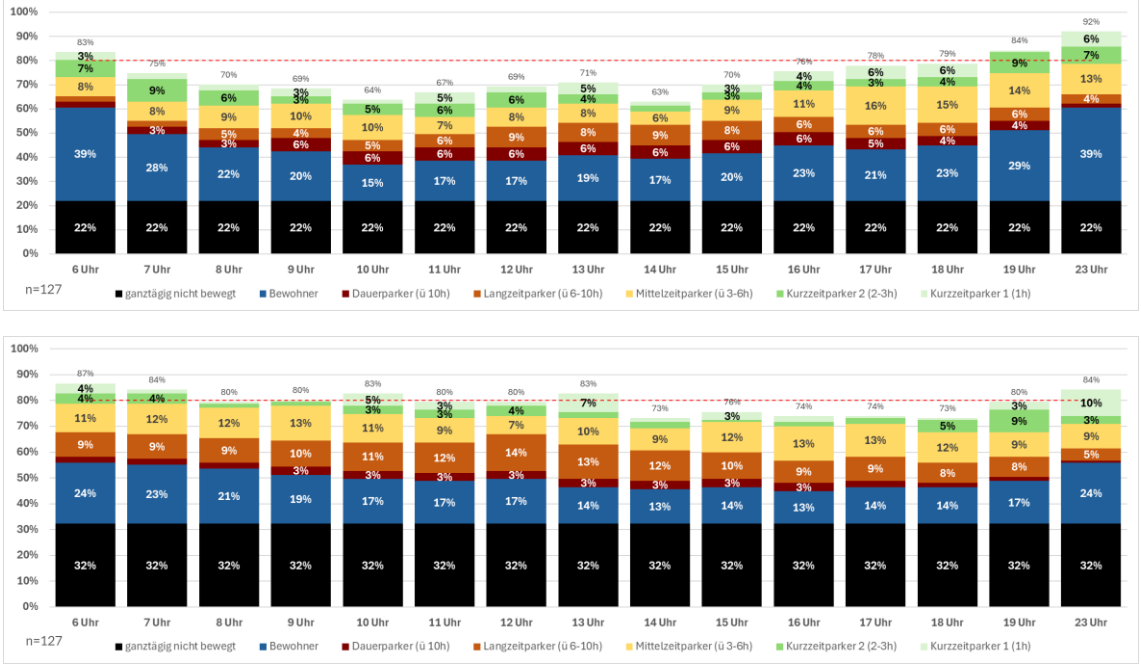
Zentral und fußläufig zur Altstadt gelegene Anlagen, vor allem die Plätze sowie das Parkdeck, bieten überwiegend kostenpflichtige Stellplätze für Kundschaft, Besucher sowie Beschäftigte. Die Auslastung ist hierbei ungleich verteilt: Während die Plätze regelmäßig stark belegt sind, bleibt das Parkdeck vergleichsweise schwach genutzt. Der gebührenpflichtige Kurparkplatz wird überwiegend durch kurze bis mittlere Parkvorgänge belegt (Kunden und Erledigungen), während der unbewirtschaftete, kostenfreie Parkplatz am Quellenhof vorwiegend Langzeitparkern (Beschäftigten) als Parkmöglichkeit dient.

Südlich angrenzende Nutzungen wie Stadthaus, Arztpraxen, Schwimmbad und Friedhof erzeugen zusätzlichen Parkdruck sowohl auf den Plätzen als auch im dortigen Straßenraum. Der Straßenraum wird durch vielfältige Nutzergruppen beansprucht (Bewohner, Beschäftigte und Kunden/Patienten).

Im **Umfeld der Berufsschule (Teilbereich C)** kommt es vormittags zu hoher Nachfrage und Überlastungen durch Langzeitparker (Schüler) und in Teilen zu Nutzungskonkurrenz mit den Bewohnenden. Letztere nutzen den öffentlichen Parkraum, obwohl sie nahezu überall die Möglichkeit haben eins bzw. oft deutlich mehr Fahrzeuge auf ihren privaten Grundstücken unterzubringen.

In einigen **anderen Wohngebieten** besteht durch die hohe Bewohnernachfrage selbst eine lokal angespannte Situation (ohne nennenswerte externe Einflüsse), während weiter nördlich und südlich im äußeren Untersuchungsgebiet keine nennenswerten Probleme festgestellt wurden.

Abbildung 14: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich A (Altstadt, ohne Plätze)

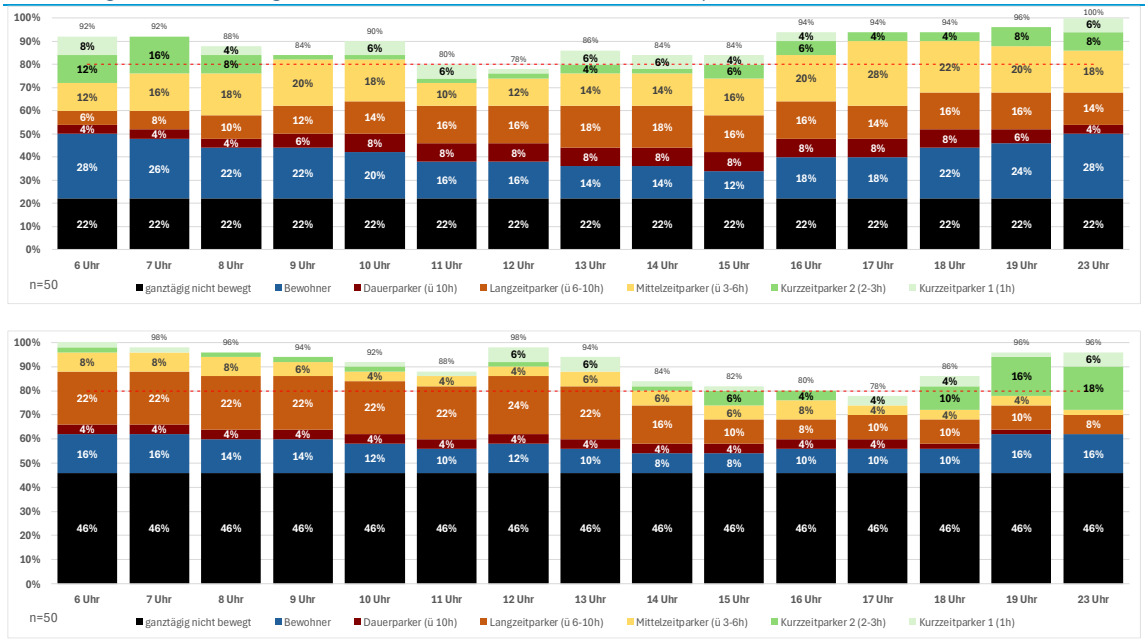


oben: Donnerstag / unten: Samstag

Teilbereich A (Altstadtstraßen): hoher Anteil an unbewegten Fahrzeugen und Bewohnerparken. Obwohl es keine anderen Parkmöglichkeiten gibt, wurden auch Kurz- und Mittelzeitparkende festgestellt, die nicht den Bewohnern zuzuordnen sind.

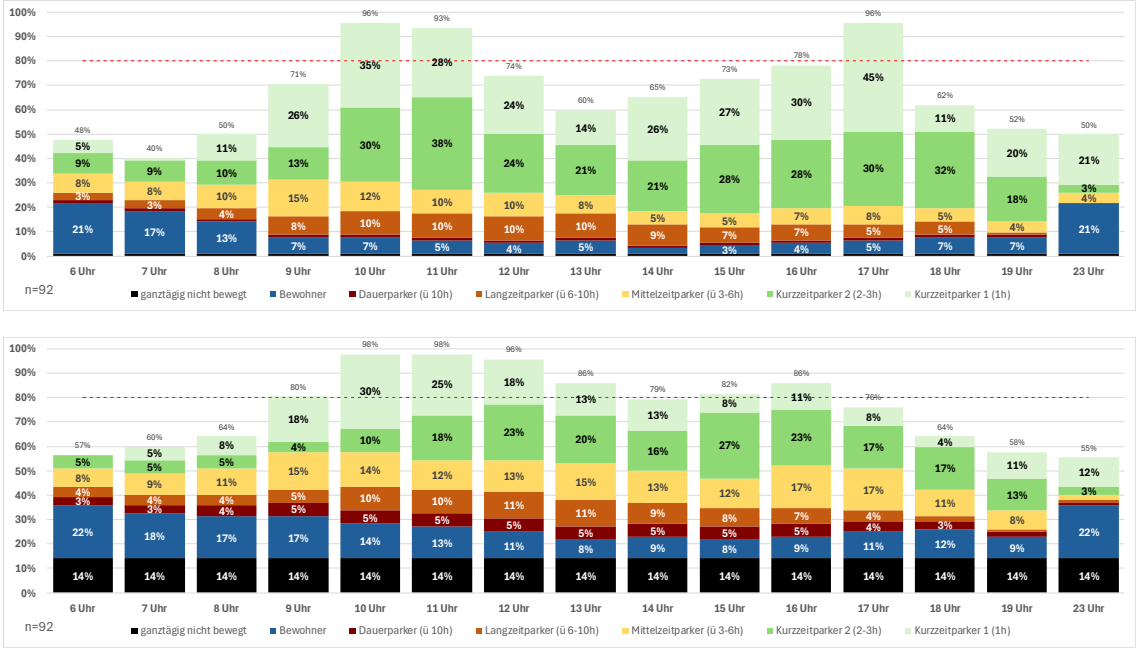
Selbes gilt für den Teilbereich Mühlenplatz, der Bewohneranteil und der der unbewegten Fahrzeuge ist hier nochmals höher.

Abbildung 15: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich Mühlenplatz



oben: Donnerstag / unten: Samstag

Abbildung 16: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich Kurpark-Parkplatz

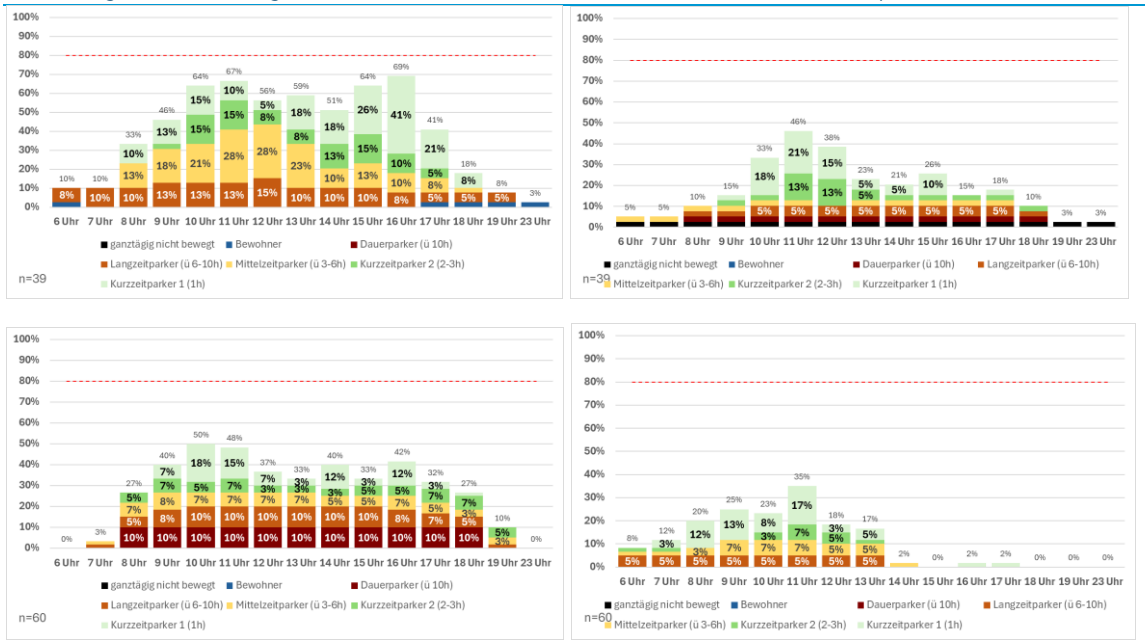


oben: Donnerstag / unten: Samstag

Der Teilbereich Kurpark-Parkplatz wird dominiert von kurzen Parkvorgängen. Vormittags und am frühen Abend ist er stark ausgelastet. Nachts sind auch Bewohnerparkvorgänge erkennbar.

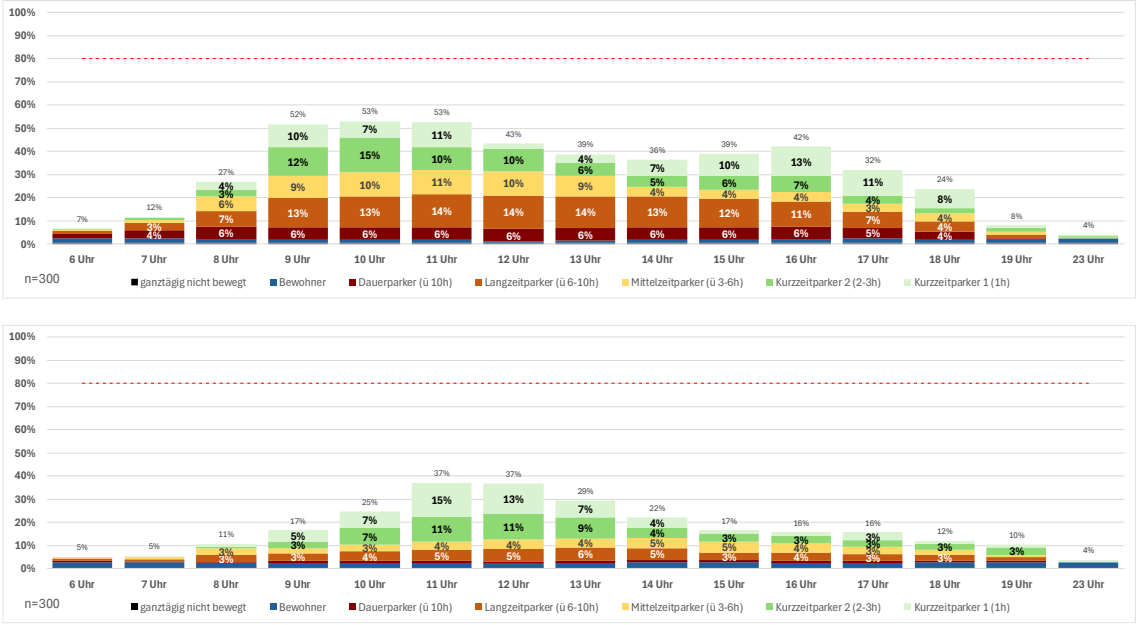
Die privaten Parkplätze von Rossmann und der Sparkasse sind – aufgrund höherer Gebühren und Nutzungsbeschränkungen (Kunden) weniger stark ausgelastet. Hier bestehen besonders am Wochenende große freie Kapazitäten, auf die die Stadt leider keinen Einfluss hat.

Abbildung 17: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich Rossmann (oben) und Sparkasse (unten)



links: Donnerstag / rechts: Samstag; beide Parkflächen sind im privaten Eigentum, die Stadt Mölln hat keinen Einfluss auf deren Bewirtschaftung

Abbildung 18: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich Parkdeck ZOB

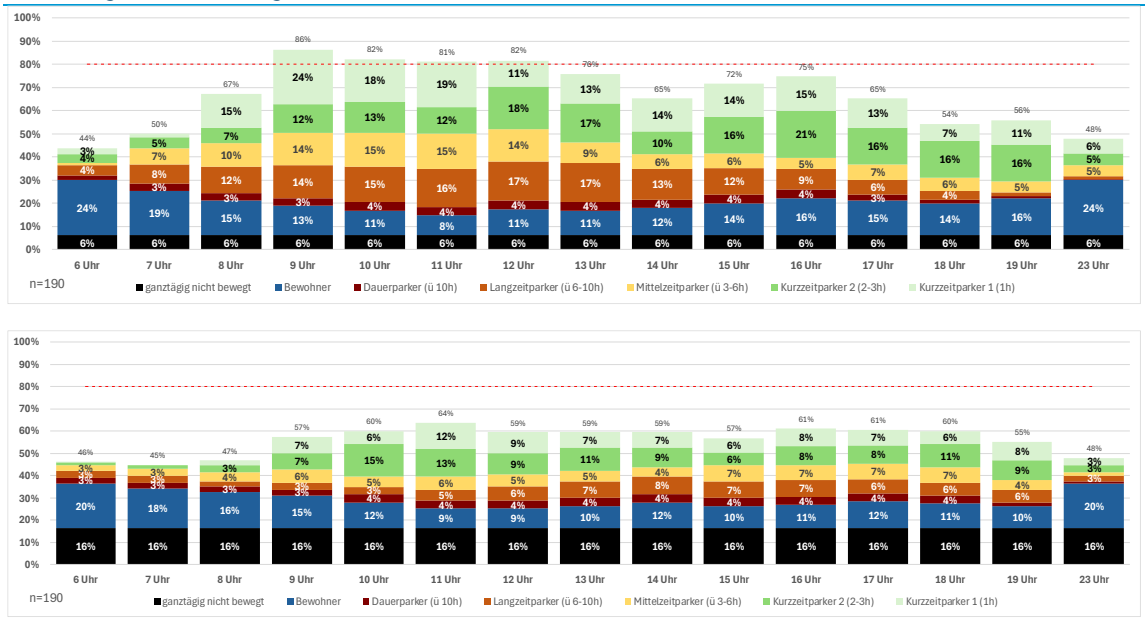


oben: Donnerstag / unten: Samstag

Das Parkdeck ZOB war an beiden Erhebungstagen kaum nachgefragt (max. knapp über die Hälfte belegt). Werktags sind rd. 20-30% durch Dauer-, Lang- und Mittelzeitparkende belegt (vermutlich Beschäftigte), am Samstag nutzen über die Mittagszeit hauptsächlich Kurzparkende das Angebot.

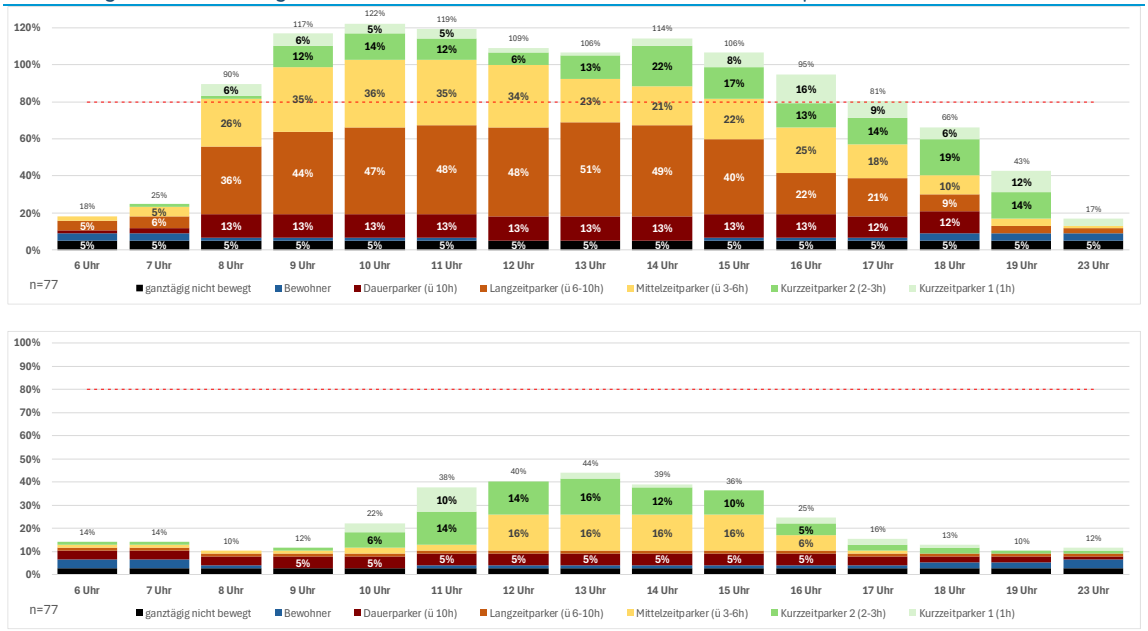
Im Teilbereich B (Straßenraum der Innenstadt) entstehen grad am Werktag sehr hohe Belegungen über den Vormittag. Hier treffen alle Nutzergruppen (Bewohner, Beschäftigte und Kunden) aufeinander. Werktags machen den größten Anteil Kurz- und Mittelzeitparker aus, aber auch rd. 15-20 % des Angebots werden durch Langzeitparker belegt. Der Bewohneranteil geht tagsüber auf 10-15% zurück, nachts nutzen Bewohner rd. 20-30 % des Angebots.

Abbildung 19: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich B (Innenstadt, ohne Plätze)



oben: Donnerstag / unten: Samstag

Abbildung 20: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich Quellenhof-Parkplatz

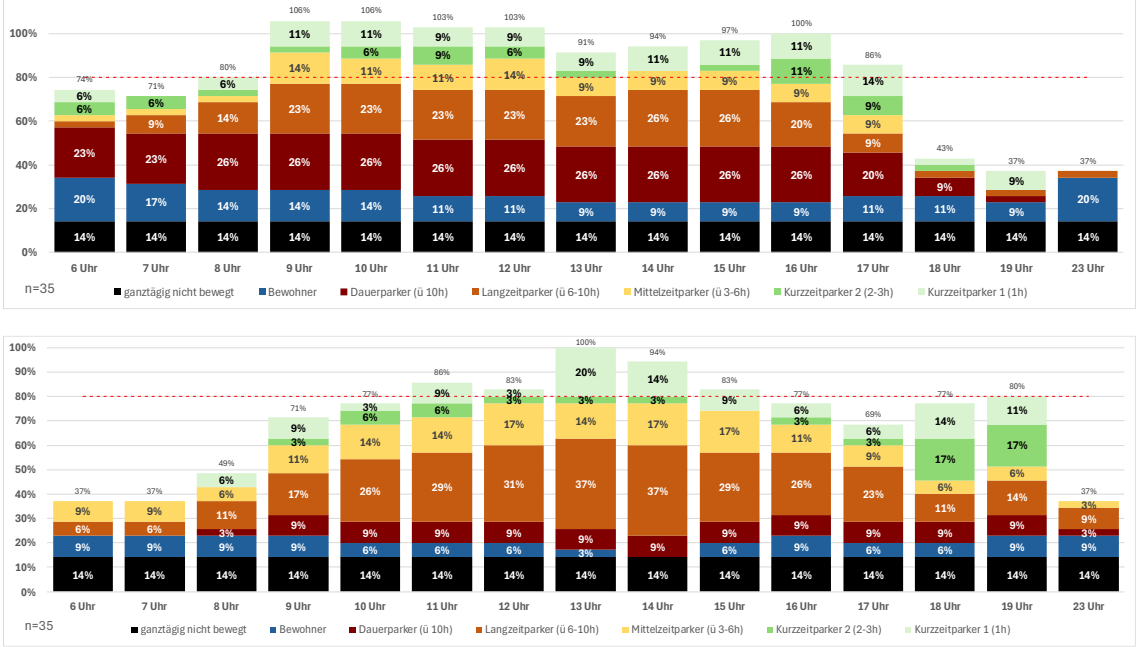


oben: Donnerstag / unten: Samstag; nur der öffentliche, nicht-private Teil des Parkplatzes

Der kostenfreie Parkplatz am Quellenhof wird werktags maßgeblich durch Lang- und Mittelzeitparkende (v. a. Beschäftigte) belegt und erreicht sehr hohe Auslastungen mit Überbelegung. Nachts ist er hingegen nahezu leer. Am Samstag ändert sich die Nutzergruppe zu Kurzzeitparkern über die Mittagszeit, die Auslastung ist deutlich geringer.

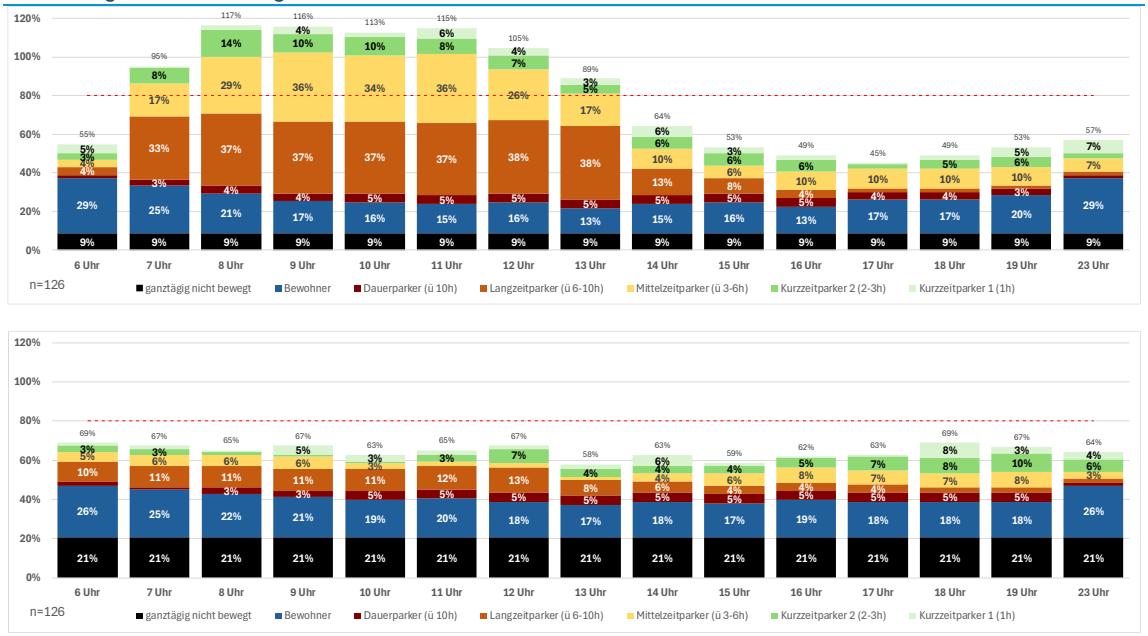
Der P&R am Bahnhof ist an beiden Tagen stark ausgelastet. Am Donnerstag nutzen sehr viele Dauer- und Langzeitparker das kostenfreie Umstiegsangebot. Am Samstag ist die Parkdauer etwas geringer und mehr in den Nachmittag verschoben.

Abbildung 21: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich P&R/Bahnhof



oben: Donnerstag / unten: Samstag

Abbildung 22: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich C (Umfeld Berufsschule)

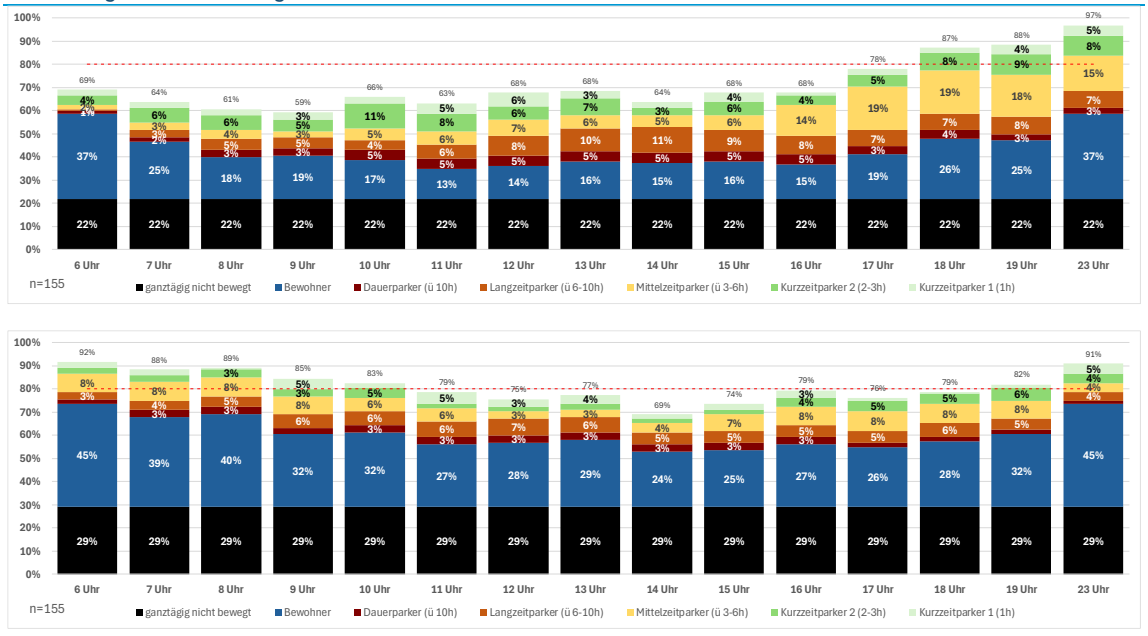


oben: Donnerstag / unten: Samstag

Im Teilbereich C (Umfeld der Berufsschule) ist insbesondere am Donnerstagvormittag die starke Nachfrage der Schülerinnen und Schüler in Form von Lang- und Mittelzeitparkenden zu erkennen. Die Auslastung liegt dann zeitweise über 100% (Falschparken). Der Anteil der Bewohner am Straßenraumparken beträgt nachts rd. 20-35% und sinkt tagsüber auf ca. 20-25% des Angebots ab.

Im Teilbereich D rund um die Bismarck-/Feldstraße liegt der Anteil externer Nachfrage hingegen deutlich geringer. Das Angebot wird hier nahezu vollständig durch die Bewohnenden selbst genutzt. V.a. in der Bismarckstraße gibt es aufgrund der Reihenhausbebauung wenig private Parkmöglichkeiten.

Abbildung 23: Auslastung und Parkdauer im Teilbereich D (Bismarck-/Feldstraße)



oben: Donnerstag / unten: Samstag

5 Beteiligung

Um die Öffentlichkeit in den Prozess des Parkraummanagementkonzepts einzubinden, wurden zwei verschiedene Beteiligungsformate angeboten. Vom 21. März bis 11. April 2025 stand eine Onlineplattform zur Verfügung, auf der Bürgerinnen und Bürger über eine kurze Befragung sowie eine digitale Dialogkarte ihre Anregungen einbringen konnten. Die Onlinebeteiligung wurde lokal beworben und freigeschaltet.

Zudem fand am 6. November 2025 ein abendlicher Workshop statt. In diesem Rahmen wurden die bisherigen Analyseergebnisse vorgestellt und anschließend mögliche Maßnahmen gemeinsam mit den Teilnehmenden diskutiert. Durch die Kombination aus digitaler und analoger Beteiligung konnten verschiedene Zielgruppen erreicht und unterschiedliche Perspektiven in den weiteren Prozess eingebracht werden.

Die Ergebnisse der Beteiligung werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt. Weitere Informationen zu den einzelnen Beteiligungsformaten befinden sich im Anhang.

5.1 Online-Beteiligung

An der Onlinebeteiligung nahmen insgesamt 528 Personen teil. Es wurden 506 Fragebögen ausgefüllt, wovon 416 vollständig bearbeitet wurden. Ergänzend dazu wurden 122 Beiträge auf der digitalen Dialogkarte verortet. Diese wurden durch 52 Kommentare und 215 Likes diskutiert und bewertet. Die hohe Zahl an Rückmeldungen und die aktive Nutzung der Dialogkarte verdeutlichen das breite Interesse an der Befragung. Der überwiegende Teil der Teilnehmenden stammt aus Mölln (80 %), darunter 15 % aus der Altstadt, während 20 % aus dem Umland teilnahmen.

Eine Dokumentation der Online-Beteiligung befindet sich im Anhang.

Inhalte der Online-Umfrage

Bei der Umfrage wurden den Teilnehmenden insgesamt 15 verschiedene Fragen zu ihrem Nutzungsverhalten, ihren Wahrnehmungen sowie möglichen Verbesserungsbedarfen in den Wohnquartieren und in der Altstadt gestellt.

Im Folgenden sind die Fragen der Online-Umfrage aufgeführt:

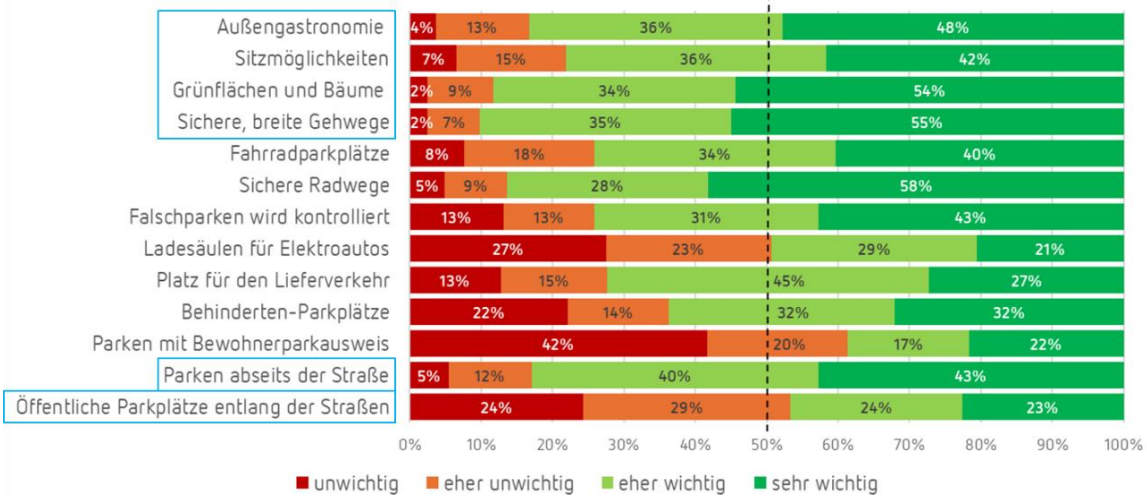
1. Wie bewegen Sie sich gewöhnlich in Mölln fort?
2. Wie viele Autos (privat oder Firmenwagen) stehen Ihrem Haushalt regelmäßig zur Verfügung?
3. Wo parken Sie üblicherweise Ihr Auto in Mölln? – (alle Zwecke, am Wohnort, Arbeit/Schule, Einkauf, Erledigungen, Freizeit)
4. Wohnen Sie selbst in Mölln?
5. Wo parken Sie Ihr Auto üblicherweise ZU HAUSE?
6. Nutzen Sie Ihre Garage NICHT zum Abstellen eines Autos?
7. Wie weit sollte eine Parkmöglichkeit maximal von Ihrer WOHNUNG entfernt sein?

8. Wären Sie bereit, monatlich für einen Parkplatz in WOHNUNGSNÄHE etwas zu zahlen bzw. tun Sie dies bereits?
9. Welche Antwort zu Ihrem Stellplatzbedarf trifft zu?
10. Zu welchem Zweck besuchen Sie regelmäßig die Möllner ALTSTADT?
11. Was ist Ihnen bei der Gestaltung einer Straße in und um die Möllner ALTSTADT besonders wichtig?
12. Wo parken Sie Ihr Auto in der Regel, wenn Sie die ALTSTADT besuchen?
13. Wie weit darf eine Parkmöglichkeit maximal von ihrem Zielort in der ALTSTADT entfernt sein (in Gehminuten)?
14. Wie lange ist Ihre übliche Aufenthaltsdauer in der ALTSTADT?
15. Wie beurteilen Sie die Parkplatzsituation in der Möllner ALTSTADT?

Die Ergebnisse der Online-Umfrage zeigen, dass 61 % der Teilnehmenden die Parkplatzsituation in der Altstadt als problematisch oder unzureichend einschätzen.

Insgesamt wird Parkplatzmangel als eines der Hauptprobleme benannt. Gleichzeitig wird deutlich, dass vielen Menschen Aufenthaltsqualität, sichere Fußwege und mehr Begrünung teilweise wichtiger sind als zusätzliche Parkplätze am Straßenrand.

Abbildung 24: Ergebnisse der Frage 11 (Prioritäten bei der Straßenraumgestaltung)



n = 411, Darstellung ohne „keine Angabe"

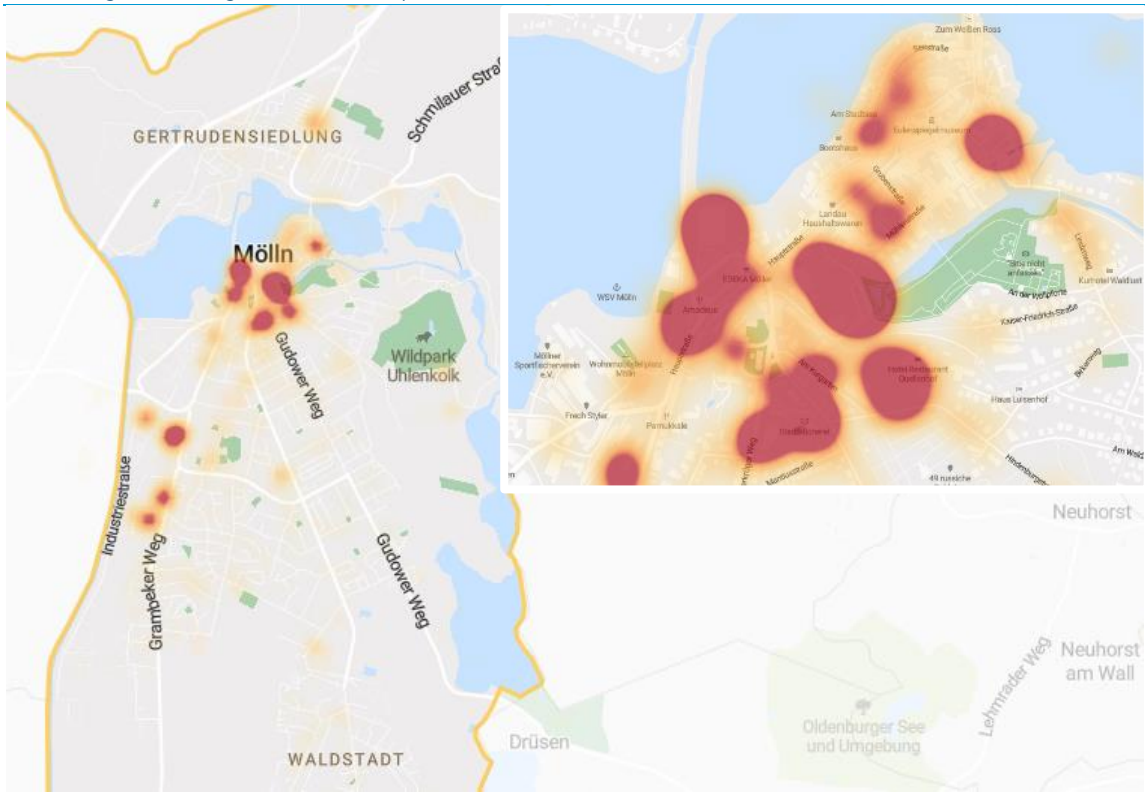
Die Abbildung verdeutlicht, welche Aspekte den Befragten bei der Gestaltung des öffentlichen Raums in und um die Altstadt besonders wichtig sind. Dabei zeigt sich, dass Aufenthaltsqualität und Sicherheit, etwa durch Sitzmöglichkeiten, Begrünung, Außengastronomie sowie sichere und ausreichend breite Gehwege, eine deutlich höhere Priorität besitzen als Parkplätze entlang der Straße. Entsprechend wird das Parken abseits des Straßenraums von vielen bevorzugt, was den Wunsch unterstreicht, den öffentlichen Raum vom Straßenrandparken zu entlasten und stattdessen gebündelte Parkangebote an geeigneten Standorten bereitzustellen.

In der Altstadt selbst ist das Parken auf Plätzen sowie im Parkdeck weitgehend akzeptiert und beliebt. Für das eigene Wohnumfeld spielt das Straßenparken hingegen für etwa ein Viertel der Befragten eine größere Rolle. Gleichzeitig zeigen die Ergebnisse aber auch, dass fast 60 % nicht bereit wären, für das Straßenrandparken in Wohnungsnähe zu bezahlen.

Die in Abbildung 25 dargestellte Häufigkeitskarte (Heatmap) zeigt deutlich, dass die Altstadt für die Befragten ein zentrales Ziel darstellt. Sie wird in allen Kategorien – Wohnort, Arbeitsplatz bzw. Schule, Einkaufen, Erledigungen und Freizeit – als Ziel und Parkplatz angegeben. In der Alstadt wird erkennbar, dass sich das Parken räumlich stark bündelt. Rund 72 % der Teilnehmenden parken überwiegend auf den Plätzen oder im Parkdeck. Für die Erreichbarkeit spielt die Entfernung eine wesentliche Rolle: 70 % wünschen sich einen Parkplatz, der maximal zwei bis fünf Gehminuten von der Altstadt entfernt ist. Darüber hinaus zeigt die Umfrage, dass 64 % der Nutzenden weniger als zwei Stunden in der Altstadt parken.

Neben der Altstadt geben viele Teilnehmende insbesondere in der Kategorie Einkauf die Einzelhandelsstandorte entlang des Grambeker Wegs als Ziel an.

Abbildung 25: Häufigkeitskarte: Wo parken Sie üblicherweise Ihr Auto in Mölln? – alle Zwecke



Quelle: senf.app / Planersocietät

Eingaben auf der Dialogkarte

Auf einer Dialogkarte hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, konkrete Problemstellen sowie Verbesserungsvorschläge direkt auf der Karte von Mölln zu verorten und diese mit frei formulierten Kommentaren zu ergänzen sowie mit Likes zu bewerten. Andere Nutzende konnten die eingetragenen Beiträge ebenfalls einsehen und kommentieren, sodass ein offener Austausch und eine wechselseitige Diskussion der Hinweise entstanden.

Die in Abbildung 26 dargestellte Wortwolke visualisiert die am häufigsten genannten Themen – je größer die Schrift, desto häufiger wurde ein Thema genannt. Besonders oft wurden Hinweise zu Angebotserweiterungen, zur Digitalisierung (z. B. Bezahlmöglichkeiten, Parkleitsystem) sowie zu Park & Ride, Bewohnerparken, mehr Kurzzeitparkplätzen und reduzierten Gebühren eingebracht. Darüber hinaus spielten Aspekte wie Falschparken und Sicherheit, Anregungen zur

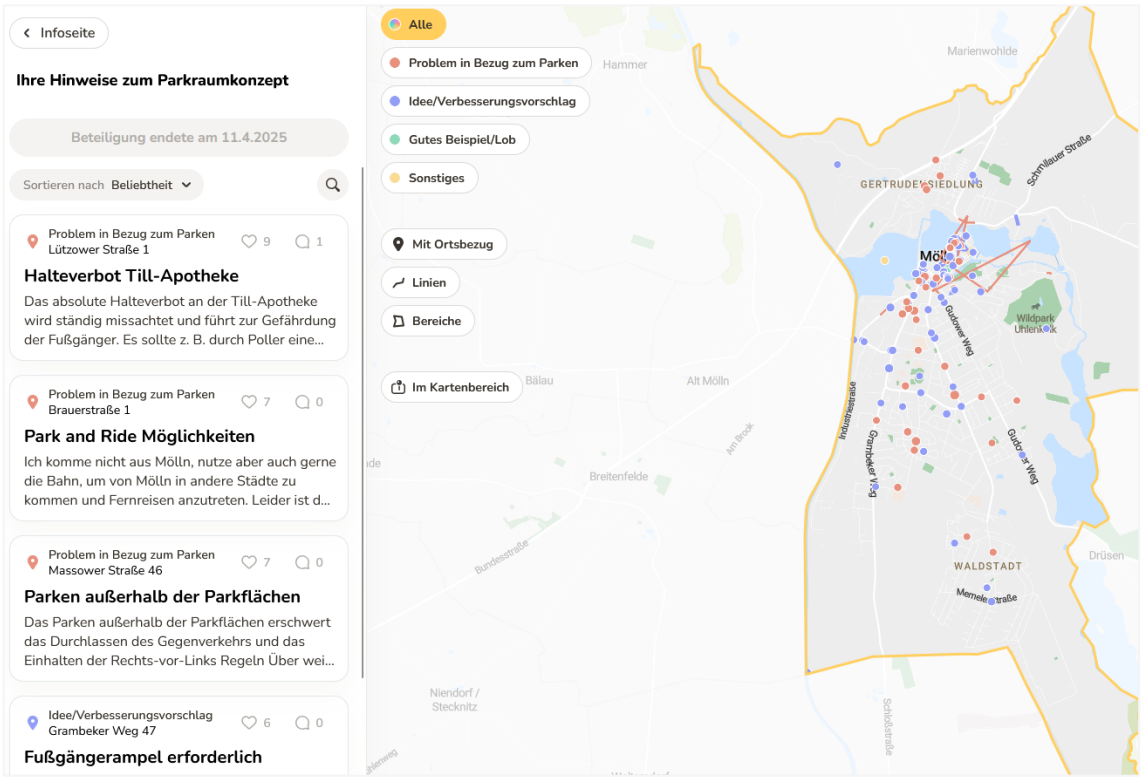
Verkehrsführung, Vorschläge für eine autofreie Innenstadt und Anliegen zur Barrierefreiheit eine wichtige Rolle. Als mögliche Lösungsansätze wurden insbesondere Bewirtschaftung, Bewohnerparken und der Einsatz eines Parkleitsystems diskutiert.

Abbildung 26: Wortwolke zu den Beiträgen auf der Dialogkarte



Die räumlichen Markierungen auf der Karte in Abbildung 27 zeigen, dass diese Themen an unterschiedlichen Stellen verortet wurden, mit einem klaren Schwerpunkt in der Altstadt.

Abbildung 27: Einblick in die Onlinebeteiligung



Quelle: senf.app / Planersocietät

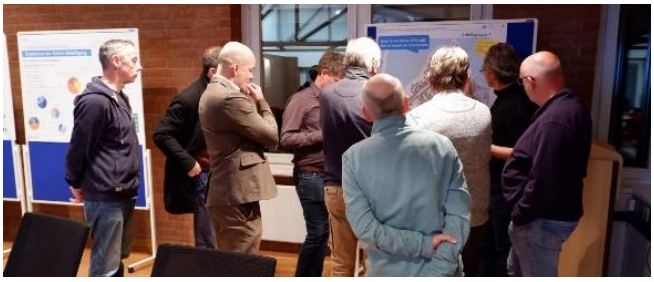
5.2 Öffentlicher Workshop

Im Rahmen des öffentlichen Workshops am 6. November 2025 wurden die Teilnehmenden zunächst über die bisherigen Analyseergebnisse des Parkraummanagementkonzepts informiert. Es wurden zentrale Befunde aus den Parkraumerhebungen, der Onlinebefragung sowie der Dialogkarte vorgestellt und die daraus abgeleiteten Handlungsbedarfe erläutert. Die Visualisierungen und Karten, die während des Workshops gezeigt wurden, entsprechen dem der im Anhang dargestellten Analyse- und Beteiligungsergebnisse.

Abbildung 29: Begrüßung der Teilnehmenden



Abbildung 28: Diskussion am Thementisch Altstadt

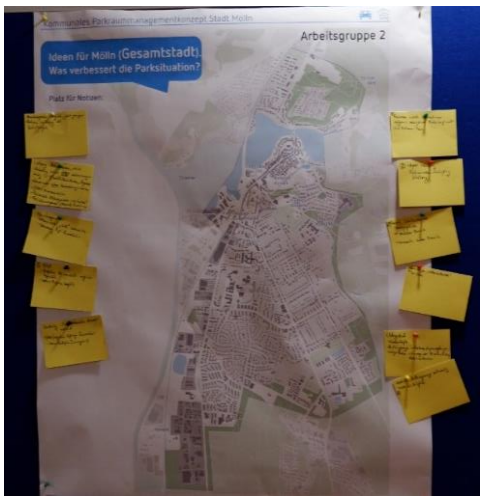


Anschließend arbeiteten die Teilnehmenden an zwei Thementischen, Altstadt und Gesamtstadt, und diskutierten in wechselnden Gruppen konkrete Herausforderungen sowie mögliche Lösungsansätze. Im Mittelpunkt standen dabei die Fragen, wie der Parkdruck reduziert, Bewohnerbereiche geschützt, Durchgangs- und Suchverkehre verringert und gleichzeitig die Erreichbarkeit der Altstadt gesichert werden können.

Deutlich wurde, dass viele Teilnehmende die Bündelung des Parkens auf geeigneten Plätzen und im Parkdeck befürworten und eine Entlastung der engen Altstadtgassen wünschen. Ebenso wurde intensiv über die Qualität bestehender Anlagen, die Notwendigkeit eines modernen Parkleitsystems, die Stärkung alternativer Mobilität, sowie über Bewohnerparken, private Parkflächen, Gebührenregelungen und die Verbesserung der Wegweisung diskutiert. Für die Gesamtstadt rückten das Schulumfeld, Quartiere mit hohem Bewohnerdruck und die Nutzung privater Stellplätze in den Fokus. Auch hier wurden Maßnahmen zur Ordnung des Parkens, zur Verbesserung der Kontrolle und zur Schaffung klarer Regelungen als wichtige Schritte hervorgehoben.

Abbildung 30: Diskussionsplakat Altstadt (links), Gesamtstadt (rechts)





6 Prognose: Wie werden sich Angebot und Nachfrage entwickeln?

Neben der Kenntnis über den heutigen Zustand bzw. das Verhältnis von Angebot und Nachfrage im ruhenden Verkehr ist es ebenso relevant, für eine langfristig wirksame Maßnahmenkonzeption einzuschätzen, wie sich die Situation zukünftig entwickeln wird. Dabei stellt sich die Frage, ob das heutige Angebot auch künftig ausreichen wird oder ob es, etwa durch verändertes Mobilitätsverhalten, städtebauliche Entwicklungen oder Neubauprojekte, einer Anpassung bedarf. Ebenso ist zu berücksichtigen, ob bestimmte Maßnahmen zu Verlagerungseffekten führen, etwa eine verstärkte Nutzung privater Stellflächen oder eine Verschiebung des Parkdrucks in angrenzende Bereiche. Für eine Entscheidungsgrundlage ist daher ein systematischer Vergleich der heutigen Parkraumsituation mit einer Prognose in 5 bis 10 Jahren erforderlich, der sowohl demografische Entwicklungen als auch geplante städtebauliche Vorhaben einbezieht.

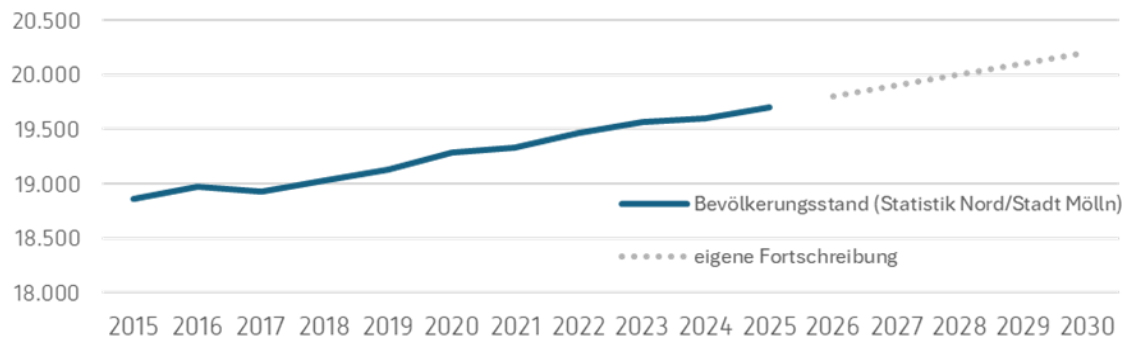
6.1.1 Entwicklung und Prognose der Einflussfaktoren

Die Entwicklung der Parkraumnachfrage wird von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren beeinflusst. Eine belastbare Abschätzung künftiger Entwicklungen ist daher anspruchsvoll, da viele dieser Einflussgrößen nicht eindeutig vorhersehbar sind. Die Betrachtung der bisherigen Entwicklung kann jedoch helfen, relevante Trends zu erkennen, fortzuschreiben und hinsichtlich ihrer Bedeutung zu bewerten. Im Folgenden werden die wichtigsten Einflussfaktoren und ihre mögliche Entwicklung im Hinblick auf die künftig zu erwartende Parkraumnachfrage dargestellt.

Steigende Einwohnerentwicklung

Die Bevölkerungszahl der Stadt Mölln ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen und wird nach durchgeführter Fortschreibung voraussichtlich weiter zunehmen. Dieses Wachstum führt erfahrungsgemäß zu einem höheren Parkraumbedarf, da mehr Einwohnende in der Regel auch mehr Pkw bedeuten, die überwiegend im unmittelbaren Wohnumfeld abgestellt werden. Es ist zu beachten, dass ein großer Teil der Pkw sowohl tagsüber als auch nachts ungenutzt in Garagen oder auf Straßenparkplätzen steht. Solange sich weder das Mobilitätsverhalten noch der

Abbildung 31: Bevölkerungsentwicklung & -prognose



Daten: Statistik Nord/Stadt Mölln und eigene Fortschreibung

Motorisierungsgrad wesentlich verändern, ist daher davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Stellplätzen im Straßenraum wie auch auf privaten Flächen weiter ansteigen wird.

Vor diesem Hintergrund ist die künftige Entwicklung der Bevölkerung ein zentraler Faktor für die Bewertung der langfristigen Parkraumsituation in Mölln.

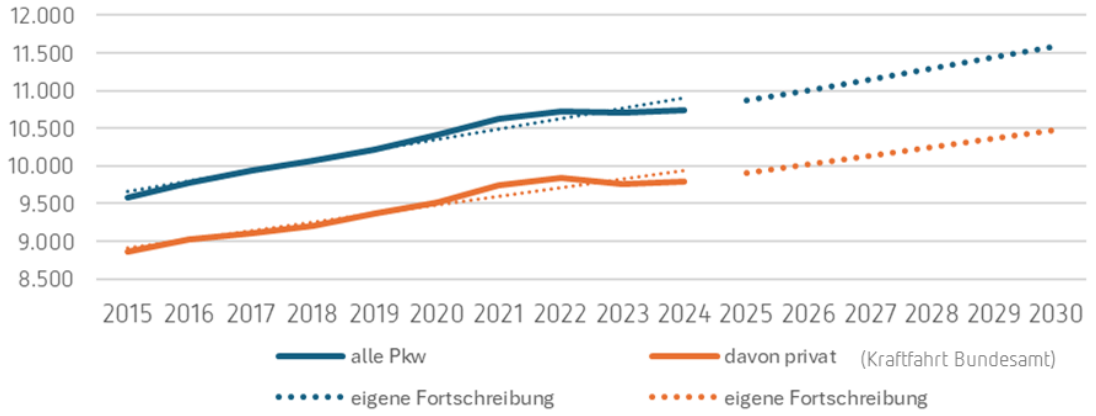
Steigender Pkw-Besitz / Motorisierungsgrad

Die Zahl der in Mölln zugelassenen Pkw ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen und zeigt insgesamt eine weiterhin leicht zunehmende Tendenz. Jährlich nimmt der Bestand privater Fahrzeuge um rund ein Prozent zu, wobei sich das Wachstum in den letzten Jahren etwas abgeschwächt hat.

Aktuell kommt in Mölln rechnerisch etwa ein Privat-Pkw auf zwei Einwohner, der Pkw-Besitz ist also als hoch einzustufen.

Solange sich Mobilitätsverhalten und Motorisierungsgrad nicht grundlegend verändern, ist daher davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Stellplätzen sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch auf privaten Flächen weiter steigen wird.

Abbildung 32: Pkw-Bestandsentwicklung & -prognose



Daten: Kraftfahrt-Bundesamt und eigene Fortschreibung

Langsame Veränderungen im Mobilitätsverhalten

Die Förderung von Alternativen zum eigenen Pkw wie Radfahren, Zufußgehen und die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs sowie ein wachsendes Umweltbewusstsein und steigende Energiepreise für Benzin, Diesel und Strom tragen zu einem stetigen Wandel im Mobilitätsverhalten bei. Dadurch bleibt die Parkraumnachfrage zunächst oftmals unverändert hoch. Gleichzeitig stehen jedoch viele private Fahrzeuge weiterhin ungenutzt im öffentlichen Straßenraum, sodass die Parkraumnachfrage zunächst kaum beeinflusst wird. Ein weiter verbessertes Angebot im öffentlichen Verkehr, im Radverkehr sowie bei Bike- und Carsharing-Angeboten kann den Motorisierungsgrad mittel- bis langfristig reduzieren, auch wenn wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Energiepreise weiterhin eine wichtige Rolle für individuelle Mobilitätsentscheidungen spielen.

Insgesamt vollziehen sich diese Veränderungen jedoch nur schrittweise, sodass sie sich erst langfristig spürbar auf die Parkraumnachfrage auswirken.

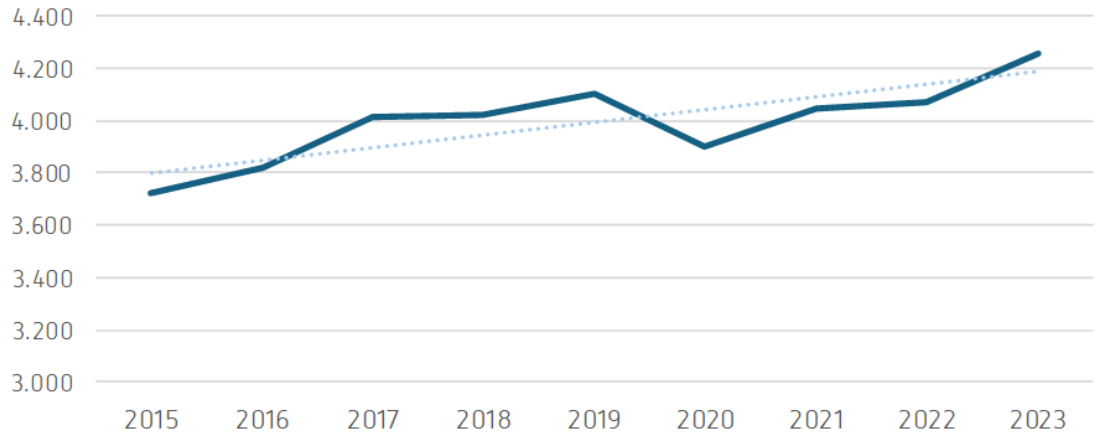
Leicht steigendes Pendleraufkommen

Die Zahl der Berufseinpendler nach Mölln zeigt, nach coronabedingtem Rückgang und Home-office-Möglichkeiten, wieder eine leicht steigende Tendenz.

Bestand täglicher Berufseinpendler steigt seit 2020er Jahren langsam, aber kontinuierlich an und wird voraussichtlich weiter zunehmen. Ein Großteil der Einpendelnden wird auch zukünftig auf einen Pkw angewiesen sein, sodass der motorisierte Berufsverkehr weiter eine bedeutende Rolle spielen wird.

Mölln wird zudem als zentraler Versorgungsstandort in der Region seine Bedeutung halten, was die Verkehrs- und Parkraumnachfrage zusätzlich aufrechterhält. Und auch der Tourismus bleibt relevanter Einflussfaktor, der zu zusätzlichen Spitzenbelastungen im Parkraum führen kann.

Abbildung 33: Entwicklung der Pendlerzahlen (Berufseinpendler/Tag)



Daten: Arbeitsagentur, verkehrsmittel-unabhängig

Anstehende Städtebauliche Veränderungen / Gestaltungen im Straßenraum

In Mölln stehen in den kommenden Jahren weiterhin viele städtebauliche Entwicklungen an, die sich auf Verkehrs- und Parkraumnachfrage auswirken werden. Nicht alle davon sind bereits politisch beschlossen, jedoch gibt und wird es immer auch neue Ideen und Vorhaben zu diskutieren geben, die auch Einfluss auf das Parkraumangebot und die Nachfrage nach Parkplätzen haben werden.

Insbesondere städtebauliche Veränderungen westlich der Innenstadt (z. B. aktuell im Bereich der Hafenstraße), sowie mögliche Entwicklungen am Quellenhof/Schwimmbad werden zusätzliche Impulse für die Stadt setzen. Auch weitere Wohnbauprojekte und Nachverdichtungen in innenstadtnahen Lagen werden voraussichtlich zu einer leicht steigenden Nachfrage nach Parkraum führen. Der Umgang mit dem dadurch entstehenden (ruhenden) Verkehr kann sowohl Chancen als auch Risiken bieten, die es bei Entscheidungen und Planungen zu berücksichtigen gilt.

Die zukünftigen Maßnahmen im Straßenraum, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und mögliche Umgestaltungen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs werden ebenfalls Einfluss auf das Parkraumangebot und die Nachfrage haben.

All diese Veränderungen können nicht nur Bereiche betreffen, in denen der Parkdruck schon heute spürbar ist, sondern auch Standorte wie beispielsweise das Parkdeck am ZOB, welches (noch) große Kapazitäten aufweisen kann.

6.1.2 Steuerung ist wichtig - allein wird die Nachfrage kaum sinken

Die Analyse der wichtigsten Einflussfaktoren zeigt, dass verlässliche Prognosen zur zukünftigen Parkraumnachfrage schwierig sind, da viele Rahmenbedingungen miteinander verflochten sind und sich nur langsam verändern. Gleichzeitig deuten die Einflussfaktoren in Mölln, etwa die steigende Einwohnerzahl, die leicht wachsende Zahl der Berufseinpendelnden sowie die Bedeutung der Stadt als touristisches und regionales Versorgungszentrum, nicht auf einen Rückgang der Parkraumnachfrage hin. Eine langfristige Entlastung wird sich nur einstellen, wenn sich Infrastrukturen, Mobilitätsangebote und das individuelle Mobilitätsverhalten nachhaltig verändern.

Reine Angebotsausweitungen im öffentlichen Raum können – z. B. in Form neuer Parkierungsbauten – Entlastung und Spielraum verschaffen. Sie können diese Entwicklung jedoch nicht allein und gänzlich auffangen. Denn wer Angebot schafft, wird dadurch auch neue Nachfrage ernten.

Insbesondere in der historischen Altstadt und ihrem engen räumlichen Umfeld sind die Flächen in Mölln begrenzt. Auch werden diese Flächen künftig stärker für andere, qualitätssteigernde Zwecke benötigt, etwa für Aufenthaltsbereiche, attraktive Fußwege, Verkehrssicherheit oder Radverkehr.

Vor diesem Hintergrund ist es entscheidend, vorausschauend und steuernd zu handeln. Die Nachfrage sollte gezielt dorthin gelenkt werden, wo auch künftig Kapazitäten vorhanden sind und wo städtebauliche Qualitäten sowie Verkehrssicherheit dies zulassen. Dazu gehören vor allem größere Parkierungsanlagen und das Parkdeck.

Ergänzend gewinnen digitale Steuerungsinstrumente zunehmend an Bedeutung, da sie eine bessere Auslastung des bestehenden Angebots ermöglichen. Gleichzeitig bietet auch die Mehrfachnutzung von privaten Parkflächen für unterschiedliche Nutzergruppen, beispielsweise durch zeitlich geteilte Nutzungskonzepte oder flexible Tarifierung für Bewohnende, Beschäftigte und Besuchende, ein wichtiges Potenzial.

Durch ein strategisches Parkraummanagement, welches die intelligente Nutzung der vorhandenen Anlagen und die konsequente Förderung attraktiver Mobilitätsalternativen im Blick behält, kann die Stadt Mölln die anstehenden Entwicklungen mit dem Parken übereinbringen und Lebensqualität und Erreichbarkeit auch künftig erfolgreich zusammendenken.

7 Bewertung und Handlungsbedarf: Was ist zu tun?

Die vorliegenden Analysen und Bestandsaufnahmen verdeutlichen, dass die Stadt Mölln grundsätzlich zunächst über ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen verfügt. Das Parkraumangebot ist zentral gelegen und ermöglicht kurze Wege zu den wichtigsten Zielen in und um die Altstadt.

Dennoch zeigen sich deutliche Ungleichgewichte in der Nutzung und Erreichbarkeit dieser Anlagen. Während einige Parkflächen, insbesondere das Parkdeck, trotz ihrer Größe unzureichend ausgelastet sind, herrscht auf anderen Anlagen und auch in einigen Wohnstraßen, zumindest temporär, ein hoher bis sehr hoher Belegungsdruck.

In der Altstadt selbst steht der Großteil des öffentlichen Parkraums ausschließlich Anwohnenden zur Verfügung. Hier zeigt sich vor allem nachts eine hohe Auslastung. Die Bewohnerregelung führt auch dazu, dass der Verkehr in der Altstadt deutlich reduziert werden kann und das Straßenrandparken kein relevanter Faktor für die Erreichbarkeit der Altstadt aus externer Sicht darstellt. Für Kundschaft, Besuchende sowie Beschäftigte der Innenstadt stehen vor allem auf den zentralen Plätzen und dem Parkdeck Stellplätze zur Verfügung. Aus stadtgestalterischen Gründen ist jedoch grad in diesem historisch und touristisch wertvollem Altstadtbereich Wert darauf zu legen, den öffentlichen Raum weiter aufzuwerten und den Einfluss der fahrenden und parkenden Pkw auf das Straßenbild langfristig zu reduzieren. Dabei zu beachten sind die Belange der Wohnbevölkerung, für die in solchen Fällen entsprechend nahgelegene Alternativen gefunden oder geschaffen werden sollten.

Nicht immer reichen jedoch die am Altstadtrand gelegenen, heutigen Parkangebote aus, um die Nachfrage (durch Bewohnende und Externe) zu decken. Zudem zeigt sich eine deutliche Ungleichverteilung zwischen den Parkstandorten: Während das Parkdeck meistens (teilweise) leer bleibt, sind andere Anlagen vollständig belegt. Diese Diskrepanz macht deutlich, dass nicht ein Mangel an Stellplätzen das Hauptproblem ist, sondern deren unterschiedliche Wahrnehmung, Erreichbarkeit und Attraktivität für verschiedene Nutzergruppen.

Ziel sollte deshalb zunächst sein, die vorhandenen Kapazitäten besser zu nutzen und die Nachfrageschwerpunkte gezielt zu entlasten. Dazu gehört eine klare Lenkung der unterschiedlichen Nutzergruppen – etwa durch ein verbessertes Leitsystem, eine verständliche Wegweisung oder klare Regelungen zu Gebühren und Parkdauern. Ebenso gilt es, das Angebot im Hinblick auf Qualität, Kapazität und Lage zu überprüfen und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln – beispielsweise durch die Aufwertung bestehender Anlagen und Plätze oder den Ausbau bzw. die Bündelung von Parken in einem zusätzlichen Bauwerk.

Handlungsbedarf gibt es insbesondere südlich der Altstadt – in der Innenstadt Möllns. Dort erzeugen stark frequentierte Nutzungen – wie das Stadthaus, Arztpraxen, das Schwimmbad und auch der Friedhof – zeitweise einen erheblichen Parkdruck im öffentlichen Straßenraum. Eine gezielte Steuerung dieser Nachfrage an zum Parken geeignete Stellen ist hier ebenso notwendig wie eine qualitative Weiterentwicklung der vorhandenen Stellplatzangebote.

Auch im Umfeld der Berufsschulen kommt es vormittags regelmäßig zu Nutzungskonkurrenzen zwischen Schülerinnen und Schülern, Bewohnenden und Beschäftigten, die zu einer hohen Belegung im dortigen Straßenraum führen. Hier gilt es die berechtigten Parkbedarfe einzuordnen und – v. a. unter Berücksichtigung der privaten Kapazitäten und Alternativen – die Zuteilung des Straßenraumparkens fair und vor allem sicher zu regeln.

In reinen Wohnbereichen im Süden und Osten der Stadt zeigt sich mitunter eine sehr hohe Stellplatznachfrage, die zu Engstellen auf Gehwegen oder Einschränkungen für Rettungsfahrten führt. Hier ist es wichtig, Stellbereiche klar zu ordnen, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und Alternativen zum Auto – etwa Rad- oder Fußverkehr – gezielt zu stärken.

Insgesamt ergibt sich für Mölln damit ein Bedarf an besserer Organisation, zielgruppengerechter Steuerung und qualitativer Aufwertung des vorhandenen Parkraums. Aber die zur Verfügung stehenden Flächen in Mölln sind begrenzt. Eine nennenswerte Ausweitung des Parkplatzangebots ist im Straßenraum keinesfalls und in neuen Parkierungsbauwerken nur bedingt möglich. Ein Neubau eines Parkhauses kommt nur auf wenigen, geeigneten Grundstücken in Betracht. Zudem würde er voraussichtlich hohe Kosten erzeugen. Ein „Mehr an Parkplätzen" könnte dabei die nötigen Handlungsspielräume schaffen. Die Herausforderung liegt aber auch darin, das bestehende Angebot effizienter zu nutzen, gezielt aufzuwerten und die Nachfrage bedarfsgerecht zu lenken. Durch eine abgestimmte Kombination aus Lenkung, Bewirtschaftung, qualitativer Verbesserung – und wenn möglich – gebündelter, baulicher Ergänzung, kann der Parkdruck, gesenkt die Erreichbarkeit gesichert und gleichzeitig die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden.

Das integrierte Parkraummanagementkonzept soll dazu beitragen.

8 Strategien & Maßnahmen: Parkraum-managementkonzept

Der konzeptionelle Teil des Parkraummanagementkonzepts baut unmittelbar auf den Ergebnissen der Parkraumanalysen und festgestellten Handlungsbedarfe auf.

Die Konzeption gliedert sich in neun Handlungs- und Maßnahmenfelder (Kapitel 8.1), die in Form von Steckbriefen inhaltlich zusammengefasst und dort nachfolgend in weiteren, ergänzenden Ausführungen erläutert werden. Die Maßnahmen sind überwiegend auf strategischer Ebene formuliert und sollen Leit- und Richtlinien für die Handlungen und Planungen seitens der Verwaltung und Politik für die kommenden Jahre darstellen. Zugleich liefern einige der Maßnahmen bereits detaillierte Hintergrunddaten, erste Machbarkeitsprüfungen, Bilanzierungen und konkretisierte Empfehlungen für eine mögliche Umsetzung. Auf dieser Grundlage soll eine zielgerichtete und strukturierte Umsetzung zur Verbesserung der Parkplatzsituation in Mölln ermöglicht werden.

Die Strategie- und Maßnahmenempfehlungen sind integriert aufeinander abgestimmt und entfalten im Zusammenhang ihre bestmögliche Wirkung. Grundlegende daraus entstehende Projekte und Realisierungen sind jedoch zunächst weiter vorzubereiten und zu gestalten sowie schließlich auch einzeln politisch zu entscheiden. Das Konzept gibt also die Richtung vor, die schließliche Umsetzung und Ausgestaltung bleibt jedoch flexibel und anpassbar, um auf zukünftige Rückmeldungen aus Öffentlichkeit und Politik oder stadtplanerische Veränderungen reagieren zu können.

Unterstützen soll dabei der in Kapitel 0 dargestellte Umsetzungsplan, in dem die möglichen Maßnahmen- und Handlungsempfehlungen gelistet, priorisiert und mögliche Zeitfenster für deren weitere Ausarbeitung bzw. Realisierung benannt wurden.

8.1 Die Maßnahmenfelder für Mölln (Steckbriefe)

Das Parkraummanagementkonzept beinhaltet neun Maßnahmenfelder (M 1-9), um die benannten Handlungsbedarfe anzugehen und die Verbesserung der Parkplatzsituation gezielt, schrittweise zu erreichen.

Die neun Maßnahmenfelder lauten wie folgt:

M 1: Grundlagen der strategischen Parkraumbewirtschaftung
M 2: Attraktive Angebote für Kurzzeitparken
M 3: Attraktive Angebote für Langzeitparken
M 4: Umgang mit Bewohnerparkregelungen
M 5: Stadtqualität, öffentlicher Raum und Parken
M 6: Möglichkeiten für Angebotserweiterungen
M 7: Empfehlungen für ein neues Parkleitsystem
M 8: Verkehrssicherheit und Ordnung des ruhenden Verkehrs
M 9: Verbesserung des Park- & Ride-Angebots

Das erste **Maßnahmenfeld (M 1)** beinhaltet die grundsätzlichen Definitionen der zukünftigen Prinzipien zum Parkraummanagement in Mölln. Es werden strategische Aussagen zur Parkraumbewirtschaftung und der damit bezweckten zielgruppenspezifischen Nachfragelenkung formuliert und als Grundlage festgehalten. Dazu gehören auch Hinweise zu einem sinnvollen Gebührenverhältnis und der Wahl der Bewirtschaftungsformen. An diesen Aussagen orientieren sich die anderen Maßnahmen und Handlungsempfehlungen des Konzepts.

Das **Maßnahmenfeld M 2** beinhaltet die zukünftige Ausgestaltung der Angebote für Kurzzeitparken in Mölln. Insbesondere die Innenstadt ist ein wichtiges Ziel dieser Nachfragegruppe (z. B. Einkauf und Erledigungen, Arztbesuche), weshalb es dort häufig zu hohen Auslastungen kommt. Durch Maßnahmen soll die Parkplatzsuche zukünftig leichter werden und freie Kapazitäten stadtverträglich gefunden werden können. Auch das Parken für Nachfragegruppen mit speziellen Ansprüchen wird in M 2 thematisiert. Dies sind v. a. die Belange von Lieferverkehren und Parken für behinderte Menschen.

Maßnahmenfeld M 3 behandelt die Angebote für eine weitere, große Nachfragegruppe: die Langzeitparker. Meist handelt es sich dabei um Beschäftigte und Berufspendler. Sie konkurrieren mit Bewohnenden und Kurzparkenden um zentrale Parkmöglichkeiten. Aufgrund der langen Parkdauer sind ihnen auch längere Laufwege vom Park- zum Arbeitsplatz in der Innenstadt zuzumuten. Die Empfehlungen sollen daher dazu führen, den Langzeitparkern für sie geeignete, aber etwas dezentraler gelegen Angebote zu attraktivieren und klarer auszuweisen.

Das **Maßnahmenfeld M 4** thematisiert das Bewohnerparken. Durch Bewohnerparkzonen könnten die Belange der Wohnbevölkerung und deren Wunsch nach wohnungsnahem Parken im öffentlichen Raum, verbessert werden. Bewohnerparken im öffentlichen Raum ist in Mölln vor allem in der historischen Altstadt von Bedeutung, wo dies auch bereits durch die vorhandene Regelung exklusiv ermöglicht wird. Dort gibt es nur selten private Parkmöglichkeiten (z. B. in Garagen oder auf den Wohngrundstücken). Das Konzept gibt weitere Hinweise zur möglichen Ergänzung und Verbesserung des Bewohnerparkangebots in der Altstadt. In der Innenstadt und im Umfeld der Berufsschulen kommt es tagsüber ebenfalls zu hohen Auslastungen, die zum Teil auch durch Bewohnerfahrzeuge zu begründen sind. Die Konkurrenz zu den externen Nutzern ist im öffentlichen Raum dort sichtbar. Da dort jedoch überwiegend den Bewohnenden auch private Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen und andererseits für die Belange der Externen nur sehr begrenzt freie Alternativen zum Straßenparken vorhanden sind, wäre hier Bewohnerparken wenig zielführend. Um das Parken – wo dies möglich ist – daher auch verstärkt im privaten Raum stattfinden zu lassen, behandelt das Maßnahmenfeld ebenso die Bedingungen und Voraussetzungen für die Beantragung eines Bewohnerparkausweises sowie Empfehlungen für dessen Gebührenhöhe.

An den öffentlichen Raum werden besonders im Innenstadtbereich vielfältigen Ansprüche gestellt. Das **Maßnahmenfeld M 5** verdeutlicht daher die Konkurrenz zur Nutzung als Parkplatz. Angesichts der wachsenden Raumansprüche für Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Begrünung und Klimaresilienz sowie der Steigerung von Aufenthalts- und Lebensqualität und der systemischen Vermeidung von Parksuchverkehr, ist besonders in der engen Altstadt zu hinterfragen, wo Parken im öffentlichen Raum langfristig unterzubringen ist. Durch das Parkraummanagementkonzept sollen Möglichkeiten aufgezeigt werden, um perspektivisch die benötigten Gestaltungsspielräume für Nutzungen jenseits des Parkens zu gewinnen.

Maßnahmenfeld M 6 zeigt auf, wo es perspektivisch ggf. denkbar und sinnvoll wäre, die vorhandenen Angebote des Parkens doch baulich zu erweitern. Eine gezielte und städtebaulich ansprechende Ergänzung des Angebots kann dabei unterstützen, die Parkplatzsuche zu vereinfachen und den ruhenden Verkehr besser zu bündeln. Aber der Bau von Parkierungsanlagen ist ebenso kostenintensiv, beeinflusst das Stadtbild nachhaltig und nicht viele Standorte sind dafür geeignet.

Ein zentrales Thema stellen die Möglichkeiten eines Parkleitsystems dar. **Maßnahmenfeld M 7** beleuchtet die denkbaren und sinnvollen Optionen, die Beschilderung und Lenkung in Mölln zu verbessern. Es werden Empfehlungen gegeben, um – unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses – eine sowohl technisch als auch räumliche Ausweitung und Verbesserung der Lenkung zu erreichen. Dadurch soll ein Komfortgewinn für Stadtbesuchende sowie eine Verkehrsentlastung in und um die Altstadt erzielt werden.

Maßnahmenfeld M 8 beinhaltet Hinweise zu Kontrollen und Sanktionen, die leider nicht entbehrlich sind, um ein regelkonformes Parken sicherzustellen. Denn Falschparken ist nicht nur ein Ärgernis, sondern kann maßgeblich die Erreichbarkeit und Sicherheit gefährden. Entsprechend werden begleitende Maßnahmen zur Information und Stärkung eines Problembewusstseins vorgeschlagen. Andererseits werden Hinweise und Beispiele aufgezeigt, wie Falschparken (z. B. auf Gehwegen) mittels Beschilderung oder baulichen Kleinmaßnahmen verhindert und der öffentliche Raum (z. B. im Schulumfeld) sicherer gestaltet werden kann.

Abschließend behandelt das **Maßnahmenfeld M 9** das Thema der Verknüpfung von Mobilitätsangeboten, insbesondere die Situation der P&R-Anlagen in Mölln. Einerseits ist es erstrebenswert, die Nutzung der Bahn zu stärken, andererseits zieht der Bahnhof auch eine große Menge an Parkverkehr in sein Umfeld. Perspektivisch sollten daher geeignete Grundstücke zur Erweiterung des P&R-Angebots gefunden werden. Ergänzend ist die Erreichbarkeit mit Bus und Rad sowie die Gehwegverbindungen als Alternative zum Auto und anschließendem Umstieg in die Bahn zu verbessern.

Die folgenden Ausführungen sind so aufgebaut, dass zunächst ein einseitiger Steckbrief die wichtigsten Inhalte und Themen des Maßnahmenfeldes zusammenfasst. Danach folgen jeweils weitere Ausführungen zu den Inhalten und Empfehlungen in textlicher Form.

Parkraummanagementkonzept Mölln

Maßnahmen- und Handlungskonzept

M 1: Grundlagen der strategischen Parkraumbewirtschaftung



KURZBESCHREIBUNG	*„Angebot und Nachfrage zielgruppengerecht zusammenbringen"* Die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums stellt eine zentrale Lenkmöglichkeit des kommunalen Parkraummanagements dar. Für Mölln erscheinen die bestehenden Gebühren- und Bewirtschaftungsregelungen als grundsätzlich angemessen und weisen bereits eine zielführende Intention auf. Um den eingeschlagenen Weg zu verdeutlichen und auch bei zukünftigen Anpassungen im Parkraum weiter zu berücksichtigen, formuliert das Parkraummanagementkonzept die wichtigsten Vorgaben und Leitlinien aus. Es gibt des Weiteren Empfehlungen zur Nachschärfung und Vereinheitlichung der Regelungen, um die Nachfrage zu steuern und die Parkplatzsuche zu erleichtern. Empfohlen werden zudem sehr geringe Anpassungen der Gebührenhöhe im öffentlichen Straßenraum bzw. Änderungen der maximalen Parkdauer.
EMPFEHLUNGEN	• Vorgaben und Leitlinien zur Parkraumbewirtschaftung • Zonierung und verständliche, nutzergruppen-gerechte Regelungen
WIRKUNGSEFFEKTE	• Schärfung der Lenkungsfunktion durch angemessene Bewirtschaftung • Reduzierung von Parkdruck und Parksuchverkehr • bessere Nachvollziehbarkeit der Parkregelung • Lenkung von Nachfrage auf Parkierungsanlagen und in den privaten Raum
AKTEURE	Stadt Mölln
PRIORITÄT	sehr hoch

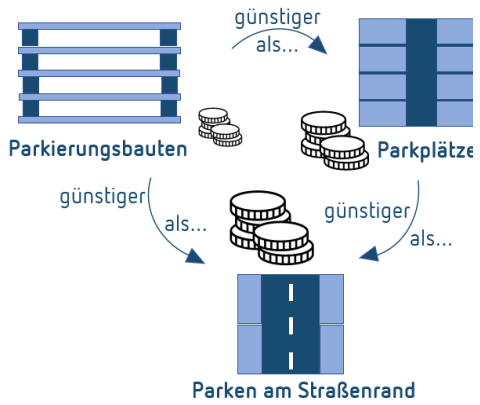
Vorgaben und Leitlinien zur Parkraumbewirtschaftung

Unter Parkraumbewirtschaftung werden neben der monetären Bewirtschaftung auch die zeitlichen Vorgaben (z. B. mittels Parkscheibenregel) oder nutzerbezogene Regelungen (z. B. Bewohnerfreigaben, vgl. M 4) verstanden. Die hier genannten Vorgaben sind als Empfehlungen zur weiteren Diskussion zu verstehen.

Am stärksten diskutiert wird zumeist die monetäre Parkraumbewirtschaftung – der Fachbegriff für Parkgebühren. Auch im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung in Mölln sprachen sich viele gegen eine Ausweitung bzw. Erhöhung von Parkgebühren aus (vgl. Anhang). Dabei stellt monetäre Bewirtschaftung das wirksamste Lenkungswerkzeug im Parkraummanagement dar. Sie wirkt sich direkt auf Parkdauer und Umschlag aus und verbessert somit die Chancen, einen freien Parkplatz zu finden. Ist die Parkgebühr lokal beschränkt (z. B. nur ein einzelner Parkplatz), ist hingegen eine Verkehrsverlagerung hin zu kostenfreien Parkmöglichkeiten zu erwarten. Wird flächendeckend bewirtschaftet, können Gebühren nachhaltig die Verkehrsmittel- und Zielwahl beeinflussen.

Von Bedeutung ist die Lenkungswirkung in Richtung der Parkhäuser und Parkierungsanlagen durch das Verhältnis der Gebühren und Tarife. Ein abgestimmtes Parkgebührenkonzept stellt eine wirkungsvolle Stellschraube zur Lenkung des ruhenden Verkehrs in bzw. auf die Parkbauten und oberirdischen Platzanlagen dar und entlastet den öffentlichen Straßenraum. Um eine spürbare Lenkungswirkung zu erreichen, sollte das Verhältnis von Gebühren im öffentlichen Straßenraum zu den Tarifen der Parkierungsanlagen mindestens 1,5:1 betragen. Um die Nutzung von Parkhäusern zu begünstigen, kann eine dreistufige Gliederung erfolgen und Parkplätze zusätzlich zwischen Parkbauten und Straßenraum eingeordnet werden (vgl. Abbildung 34).

Abbildung 34: Gebührenverhältnis



In der Möllner Innenstadt liegt tatsächlich bereits eine weitgehend flächendeckende Bewirtschaftung vor, auch wenn dies vielleicht auf den ersten Blick gar nicht so bewusst wird. Der einzige kostenfreie, größere Innenstadt-Parkplatz befindet sich am Quellenhof; in der Altstadt ist weitestgehend nur Bewohnerparken zugelassen und weiter südlich im Innenstadtbereich gibt es einige Parkscheibenregelungen, allerdings befinden sich dort mehrere attraktiv gelegene, bewirtschaftete und folglich meist entsprechend stark nachgefragte Straßenräume.

Um die Parkangebote im Innenstadtbereich für die Ansprüche der jeweiligen Nachfragegruppen zu verbessern und durch eine optimierte Lenkung der Nachfrage mehr freie Kapazitäten zu erreichen, schlägt das Parkraummanagementkonzept eine spezifische Anpassung und Ausweitung der Bewirtschaftung im Innenstadtbereich vor. Die heutigen Gebühren und Höchstparkdauern werden in den Empfehlungen nur sehr moderat angepasst. Dabei wird der Situation Möllns als Zentrum im eher ländlichen Raum zwischen den norddeutschen Großstädten sowie den Rückmeldungen aus der Beteiligung Rechnung getragen und auf eine Ausweitung der monetären Bewirtschaftungsbereiche komplett verzichtet. Zur Erweiterung der Bewirtschaftungsgebiete und zum Schutz von Kurzparkbedarfen (z. B. Kunden und Patienten) erscheint eine abschnittsbezogene Parkscheibenregelung (z. T. kombinierbar mit Bewohnerparken, vgl. M 4) in der Innenstadt als angemessen.

Monetär bewirtschaftet werden nur das Parkdeck, einige Parkplätze und die westlichen Abschnitte der Hauptstraße. In Mölln liegt der aktuelle Gebührensatz je Stunde überall einheitlich bei 1,00 €. Dies ist zunächst sehr nachvollziehbar und für die Nutzenden leicht verständlich, entfaltet jedoch nicht ganz die gewünschte Lenkungswirkung.

Die steuernde Abstufung ergibt sich in Mölln einerseits durch eine leicht differenzierte Tageshöchstgebühr (im Parkdeck ZOB max. 3,00 €/Tag, auf den kostenpflichtigen Plätzen und an der Hauptstraße max. 4,00 €/Tag) und andererseits über unterschiedliche Höchstparkdauern (im Parkdeck ZOB unbegrenzt, auf Plätzen zw. unbegrenzt und 1-2 Std. und an der Hauptstraße allerdings auch unbegrenzt, vgl. Abbildung 35).

Abbildung 35: Empfehlungen zum Gebührenverhältnis in Mölln

	Straße	Plätze	Parkhaus
anzustrebendes Verhältnis	Faktor 1,5	Faktor 1,3	Bezugswert
Mölln (Bestand)	**Faktor 1 bis 1,3**	**Faktor 1 bis 1,3**	**Bezugswert**
	werktags 8-18:30 Uhr 1,00 €/Std. 0,20 €/12 min max. 4,00 €/Tag	werktags 8-18:30 Uhr 1,00 €/Std. 0,20 €/12 min max. 4,00 €/Tag (Kurpark und Am ZOB) Stadthaus: Scheibe, max. 1 Std. Bücherei: Scheibe, max. 2 Std. kostenfreie Parkplätze: Quellenhof, P&R, Schmilauer Str., Luisenbad und Waldsportplatz	werktags 8-19:00 Uhr 1,00 €/Std. 0,20 €/12 min max. 3,00 €/Tag
Mölln (Empfehlung)	**Faktor 1,5**	**Faktor 1 bis 1,3**	**Bezugswert**
	werktags 8-18:30 Uhr 1,50 €/Std. 0,30 €/12 min max. 6,00 €/Tag neue Höchstparkdauer: max. 4 Std. (betroffen wären rd. 20 Straßenparkplätze an der westl. Hauptstraße)	werktags 8-18:30 Uhr 1,00 €/Std. 0,20 €/12 min max. 5,00 €/Tag (Kurpark) max. 4,00 €/Tag (Am ZOB) sonst keine Veränderung	keine Veränderung

Um die Lenkungswirkung zu verbessern, wird angeregt, das Gebührenverhältnis zwischen Parkhaus, Plätzen und Straße leicht nachzuschärfen:

- Die Gebühr entlang der Straße (also rd. 20 Parkmöglichkeiten an der Hauptstraße westl. des Wasserkrüger Wegs) sollte dem Verhältnis 1,5:1 zu Plätzen und Parkhaus auf 0,30 €/12 Minuten erhöht werden (1,50 €/Std.). Zudem sollte die maximale Parkdauer dort auf max. 4 Stunden festgelegt werden.

Dadurch wird Langzeitparken verhindert und für die Kunden der ansässigen Geschäfte, Gastronomie und Dienstleistungen die direkte Erreichbarkeit verbessert. Für längere Parkvorgänge und zu

einem dann günstigeren Tarif stehen weiterhin das nahe gelegene Parkdeck und der Parkplatz am ZOB zur Verfügung.

- Für den zentralen Kurpark-Parkplatz wird die moderate Erhöhung der Tageshöchstgebühr auf 5,00 € empfohlen. Der Stundensatz von 1,00 € bleibt dabei beibehalten. Auch dies soll dazu beitragen, dort mehr freie Kapazitäten für kürzere Parkvorgänge zu ermöglichen und Parkvorgänge längerer Aufenthalte v. a. in Richtung Parkdeck ZOB zu lenken.

Die Umsetzung dieser Anpassungen erfordert eine eigene politische Diskussion und Entscheidung, wonach dann die Änderung in die Parkgebührenordnung übernommen werden könnte. Die aktuelle Fassung vom 1.8.2022 verliert am 30.6.2027 ihre Gültigkeit, was eine Beschlussfindung und Überarbeitung bis dahin gut möglich machen würde.

Zonierung und verständliche, nutzergruppengerechte Regelungen

Die grundsätzliche Zuweisung und Regelung von Parkraumnachfrage sind in Mölln bereits erkennbar. Das Parkraummanagementkonzept will durch eine klarere Zonierung und Zuordnung der innerstädtischen Parkmöglichkeiten dieses Profil schärfen und die damit verfolgte Strategie als Leitlinie für zukünftiges Handeln und Planen verbildlichen (vgl. Abbildung 36).

Die Konzeption ist darauf ausgelegt, für die relevantesten Nachfragegruppen (Kurz-, Lang- und Bewohnerparken) Vorteile bei der Parkplatzsuche und Verfügbarkeit von freien Parkmöglichkeiten zu schaffen. Gleichzeitig ergeben sich durch die Zonierung und klare Zielzuweisung besser lenkbare Verkehrsströme und Vorteile für Mensch, Umwelt und Qualität in der Kernstadt:

Die Altstadt selbst sollte – wie heute und seit der Baustelle der Fall – **nur für Bewohnerparken** zur Verfügung stehen. In Kombination mit eindeutiger Zonenbeschilderung reduziert dies den Beschilderungsaufwand, den Parksuchverkehr durch externe Nachfrage und bietet ein ausreichendes Angebot für die Bewohnenden selbst. Der Ausschluss von Fremdparken sollte insbesondere für alle Altstadt-Straßen gelten. Auf dem Mühlenplatz wäre es hingegen möglich, einige sehr zentrale öffentliche Parkmöglichkeiten – wie vor der Baustellenphase – anzubieten. Wichtig ist jedoch, dass diese dann auch über ein Parkleitsystem mit Sensorik erfasst werden, welches die aktuelle Auslastung anzeigt und im Belegungsfall direkt auf Alternativen (z. B. das Parkdeck) verweist und unnötigen Parksuchverkehr in die Altstadt verhindert. Auch Behindertenparkplätze sind zielnah und barrierefrei vorzuhalten, z. B. ebenfalls am Mühlenplatz und entlang der Hauptstraße (vgl. M 2). Für Reisebusse (Ein-/Ausstiegshaltestelle am Mühlenplatz) und Taxen sind bereits entsprechende Haltemöglichkeiten eingeplant. Verbesserte Angebote für Bewohnende der Altstadt sollten zudem nach Möglichkeit in Parkbauten und auf den größeren Plätzen eingeführt werden, um die Altstadtstraßen perspektivisch zu entlasten und Gestaltungsspielräume zu gewinnen.

Für Kurzzeitparken stehen weiterhin die **zentralsten Parkmöglichkeiten** in Mölln zur Verfügung (vgl. M 2). Dabei handelt es sich insbesondere um den Kurpark-Parkplatz. Aber auch die Straßenrandparkplätze im Umfeld der Innenstadt sind für Kurzzeitparken weiterhin verfügbar, für den nötigen Umschlag könnte in Teilen bei Bedarf die Parkscheibenregelung auf Straßen mit Nutzungen mit kurzem Aufenthalt ausgewietet werden. Durch die so geschärfte Nachfragelenkung und Verlagerung von Langzeitparken an andere Standorte ergeben sich v. a. für kurze Parkvorgänge etwas mehr freie und zielnahe Kapazitäten, ohne abhängig von einer baulichen Erweiterung zu sein.

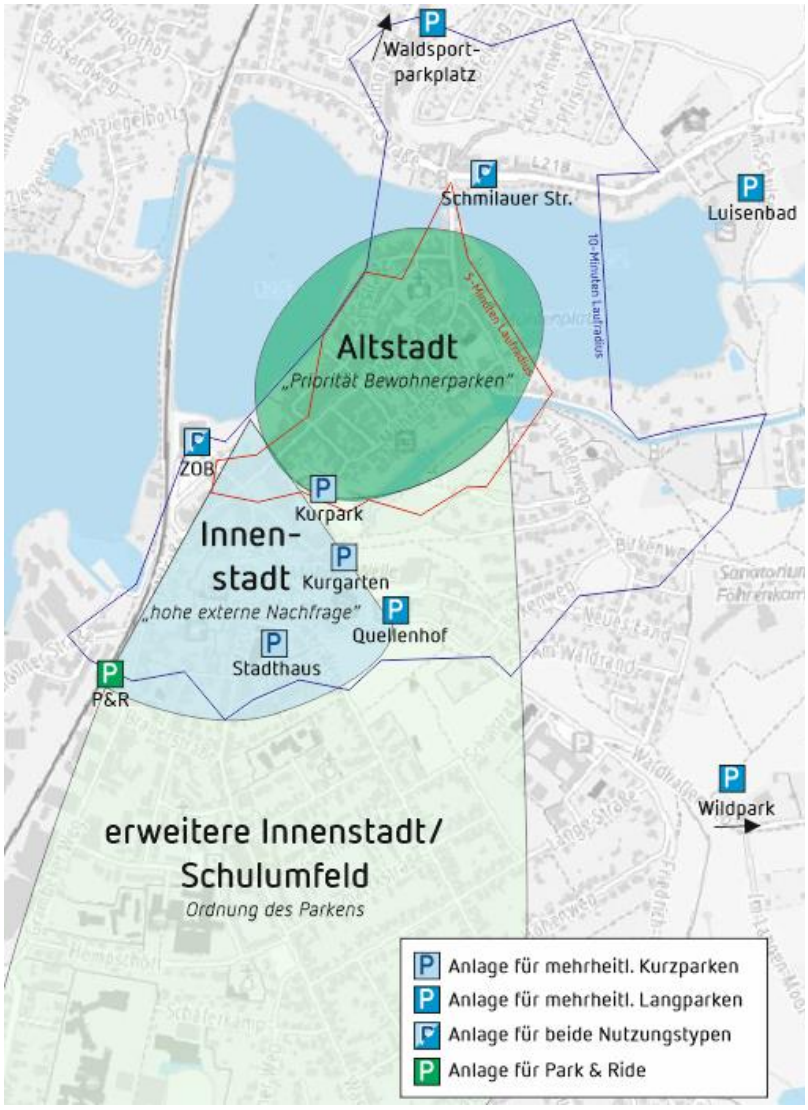
Die Langzeitparker (v.a. Beschäftigte und Touristen) sollen zukünftig nicht mehr direkt zu den zentralen Angeboten im Stadtkern fahren, sondern auf den etwas **weiter entfernten Angeboten** einen für sie geeigneten und attraktiven Parkplatz finden (vgl. M 3). Dafür in Frage kommen v. a. die Parkplätze am Quellenhof (für diejenigen, die früh dort sind, bevor seine Kapazitäten ausgeschöpft sind), in Teilen an der Schmilauer Straße (dort sind auch die Belange der Bewohnenden zu berücksichtigen) und ebenso das Parkdeck ZOB (kostenpflichtig, aber mit noch großen Kapazitäten). Sie alle befinden sich innerhalb von max. 10 Minuten Laufdistanz zur Altstadt. Ebenfalls für die Nutzergruppe geeignet – wenn auch weiter entfernt – sind die Parkplätze am Luisenbad und am Waldsportplatz. Durch Anordnung der Parkplätze nördlich und südlich der Altstadt, trägt die Zuordnung bei entsprechender Beschilderung (vgl. M 7) ebenfalls zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs bei.

Da die Kapazitäten für Langzeitparken begrenzt sind, wird – ohne Ergänzungsbau – auch weiterhin der Straßenraum der Innenstadt eine wichtige Rolle für diese Gruppe spielen. Dort wo Langzeitparken unkritisch und konfliktfrei stattfindet, soll es weiterhin möglich bleiben.

Dort, wo jedoch Nutzungen mit kurzen Aufenthalten ohne private Parkmöglichkeiten liegen, kann die Parkdauer mittels Parkscheibenregelung zu Gunsten der Kurzparker eingeschränkt werden.

Die Abbildung rechts verdeutlicht das Zonierungs- und Parkregelungskonzept.

Abbildung 36: Zonierungskonzept der Parkregelungen (schematisch)



Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2026) CC BY 4.0

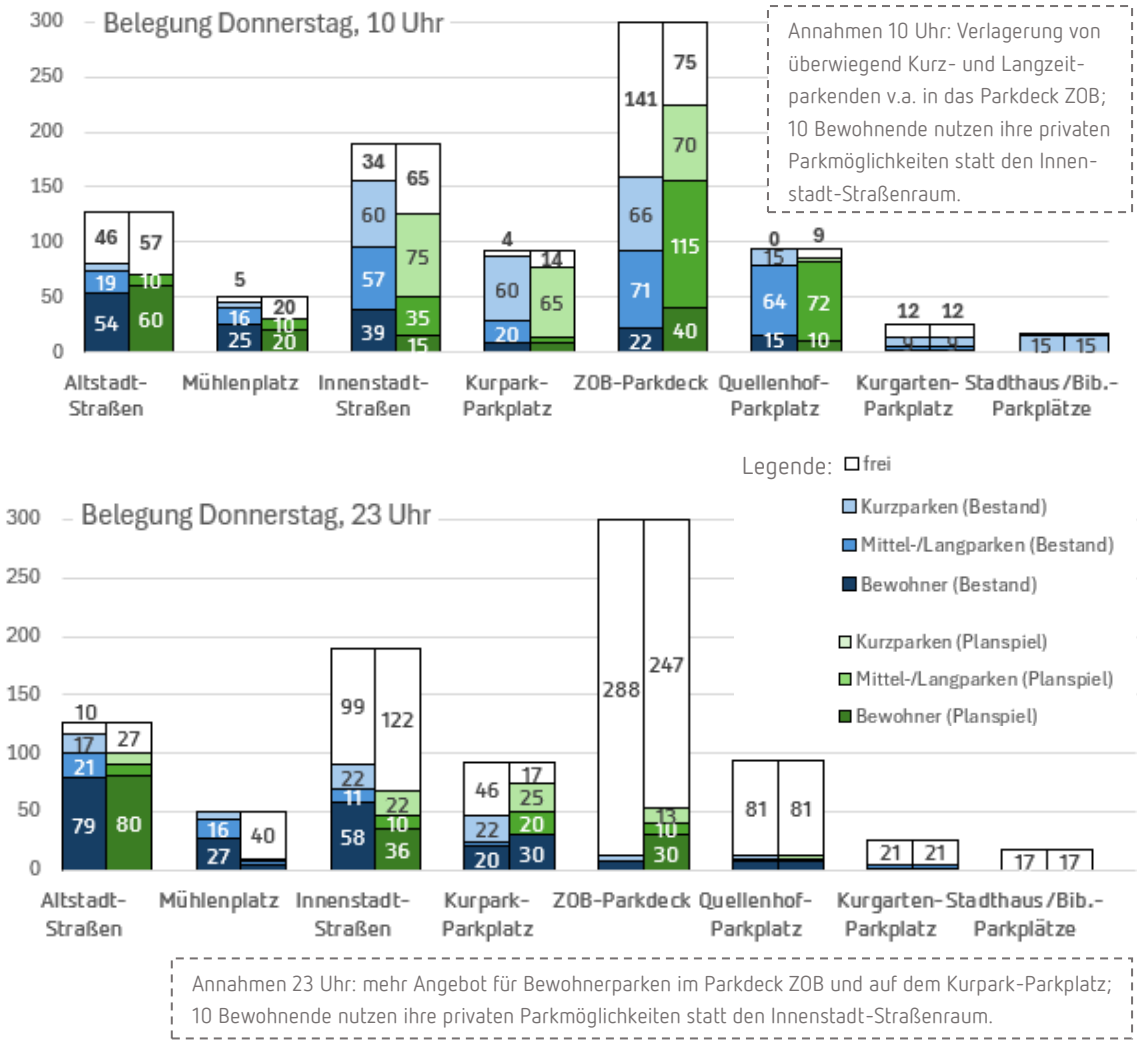
Die folgende Abbildung 37 zeigt in einem Rechenbeispiel die derzeit festgestellte Belegungssituation (blaue Balken) der alt- und innerstädtischen, öffentlichen Angebote zu den relevanten Spitzenzeiten (10 Uhr / 23 Uhr). Dem gegenüber wird eine theoretische, aber potenziell mögliche Verlagerungswirkung durch verbesserte Nachfragelenkung visualisiert (grüne Balken).

Das Planspiel verdeutlicht, dass eine Entlastung der öffentlichen Straßenräume durch bessere Lenkung und Verlagerung von v. a. Bewohner- und Langzeitparken rechnerisch möglich wäre.

Sofern mehr Bewohnenden das vorhandene, eigene Grundstück nutzen würden und zugleich mehr Mittel- und Langzeitparkvorgänge z. B. im Parkdeck ZOB stattfinden würden, ergäben sich freie Kapazitäten an den Straßen und auf Plätzen der Innen- und Altstadt. Immer noch würden freie Kapazitäten im Parkdeck verbleiben (z. B. für zusätzliche Nachfrage durch städtebauliche Entwicklungen). Der Mühlenplatz könnte durch Verlagerung des Bewohnerparkangebots (z. B. ins Parkdeck oder nachts auf den Kurpark-Parkplatz) nahezu autofrei gestaltet werden.

Allerdings bleiben der Quellenhof- und Kurpark-Parkplatz zumindest vormittags stark ausgelastet. Entlastung ist möglich, insgesamt bliebe es aber voll in Mölln, sofern es keine neuen Alternativen (z. B. in Form eines Parkbaus) oder eine grundlegende Änderung im Mobilitätsverhalten gibt.

Abbildung 37: Belegung und freie Kapazitäten nach Nutzergruppen um 10 Uhr (Analyse) und theoretische Verlagerung der Nachfrage durch bessere Lenkung (Planbeispiel)



Parkraummanagementkonzept Mölln

Maßnahmen- und Handlungskonzept

M 2: Attraktive Angebote für Kurzzeitparken



Kurzbeschreibung	*„Erreichbarkeit verbessern und die Parkplatzsuche erleichtern"* Der Kern von Mölln spielt für die Stadt selbst, als auch für die Region eine wichtige Rolle als Kultur-, Verwaltungs- und Versorgungsstandort. Folglich kommen täglich viele Menschen für Erledigungen von meist nur wenigen Stunden in die Stadt – ein großer Teil davon nutzt das Auto. Alternative Mobilitätsformen sollten und werden weiter gestärkt werden, aber der ÖPNV ist im überwiegend ländlich geprägten Umfeld nicht immer eine geeignete Alternative und auch das Rad kommt nicht für jeden Weg in Betracht (z. B. Arztbesuche oder Großeinkäufe). Für Kurzzeitparken sollten daher stets ausreichend freie Parkmöglichkeiten möglichst innenstadtnah zur Verfügung stehen. Gleichzeitig gilt es, durch geeignete Angebotsplatzierung und -lenkung, v. a. die Altstadt vom Parksuchverkehr zu entlasten und Parken auf die vorhandenen Standorte zu bündeln. Eine Sonderrolle spielen Verkehre mit speziellen Kurzparkansprüchen, wie z. B. Liefern & Laden oder Taxen und Busse.
Empfehlungen	• Vorgaben und Leitlinien zum Kurzzeitparken • Benennung und Ausweisung zentraler Angebote • Private Flächen und Grundstücksparken stärker einbinden • Angebot für spezielle Nutzungsansprüche mit kurzer Dauer (z. B. Liefern, Bringen)
Wirkungseffekte	• Bündelung der Kunden- und Besuchswege auf zentrale Parkangebote • Reduzierung von Parksuchverkehr • Verbesserung der Erreichbarkeit des Standorts Innenstadt
Akteure	Stadt Mölln, ggf. private Parkplatzbesitzer
Priorität	sehr hoch

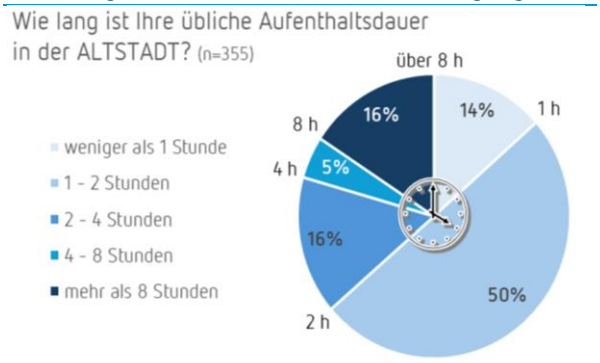
Vorgaben und Leitlinien zum Kurzzeitparken

Kurze Parkvorgänge spielen in der bzw. um die Alt- und Innenstadt Möllns eine wichtige Rolle. Als zentraler Zielstandort ist Mölln für Kunden, Patienten und Menschen, die dort Erledigungen (wie z. B. Amtsbesuche) tätigen von regionaler Bedeutung. Umso wichtiger ist es, dass die Erreichbarkeit für diese Nutzergruppen aus Stadt und Umland sichergestellt und verbessert wird.

Um die Erreichbarkeit und den Komfort solcher Besuche zu erhöhen, ist es wichtig, ein entsprechendes Parkplatzangebot anzubieten und die Suche nach einem zielnahen Parkplatz möglichst kurz und einfach zu halten. Die Stärkung alternativer Verkehrsmittel ist ebenso wichtig, und wird auch den Parkdruck zu senken, allerdings wird perspektivisch auch weiterhin ein größerer Teil der Menschen auf den Besuch mit dem Auto angewiesen sein (grad im ländlichen Umland Möllns).

Die Onlinebeteiligung gab Hinweise auf die Bedeutung der kurzen Parkdauer (vgl. Abbildung 38). 64 % der Befragten gaben an, sich max. zwei Stunden in der Altstadt aufzuhalten. Weitere 16 % nannten eine Aufenthaltsdauer von 2-4 Stunden.

Abbildung 38: Parkdauer laut Onlinebeteiligung



Und auch die Parkdauerauswertung liefert Daten, wie groß der Bedarf der Kurz- und Mittelzeitparkenden einzuschätzen ist:

Am Donnerstag parkten zur vormittäglichen Spitze (10 Uhr) rd. 140 Pkw mit einer Parkdauer von 1-3 Stunden in der Innenstadt (ohne die Pkw im Parkdeck ZOB) und 60-80 Pkw in der Altstadt (dort v.a. am Kurpark-Parkplatz). Insgesamt besteht ein aktueller Bedarf von rd. 220 Plätzen für Kurzzeitparkende, der auf den heutigen größeren Anlagen der Innenstadt (Kurpark-Parkplatz und Parkdeck ZOB) sowie im Straßenraum bereits abgedeckt werden kann (vgl. Abbildung 39).

Eine Verlagerung eines Teils der Langzeitparkenden aus dem Straßenraum (z. B. über eine Erweiterung des Dauermieterangebots im Parkdeck ZOB) und eine Verlagerung eines Teils der Bewohnerfahrzeuge vom Straßenraum in die meist vorhandenen privaten Garagen und Grundstücksparkplätze würde im Straßenraum zu einer Entlastung zu Gunsten der Kurzparkvorgänge führen (und die Belegung unter 80% senken).

Abbildung 39: Belegung und Nutzergruppen auf ausgewählten Angeboten der Innenstadt (Kurzparken)

Anlage / Ort	Belegung Do. 10 Uhr	davon 1-3 Std.	davon 3-6 Std.	davon 6-10 Std.	davon >10 Std. & Bewohner	frei
Straßen Innenstadt	**190** (85%)	60	28	29	73	**34**
Parkdeck ZOB	**160** (53%)	66	31	38	25	**141**
Kurpark-Parkplatz	**88** (96%)	60	11	9	8	**4**
Kurgarten	**14** (54%)	9	3	0	2	**12**
Stadthaus	**10** (77%)	10	0	0	0	**3**
Quellenhof	**94** (100%)	15	28	36	15	**0**
Gesamt	**556**	220	101	112	123	**194**
private Parkplätze ohne städtischen Einfluss (nachrichtlich):						
Sparkasse / Rossmann	**55** (56%)	26	12	11	**6**	**44**

Benennung und Ausweisung zentraler Angebote für kurze Stadtbesuche

Es wird empfohlen, durch geeignete Regelungen – und unterstützt durch moderne Wegweisung (Parkleitsystem) – gezielt die folgenden Angebote für Kurz- und Mittelzeitparkende auszuweisen und somit zu stärken:

- Kurpark-Parkplatz
- Parkplatz am Kurgarten und
- Parkplatz Stadthaus / Bücherei

Diese Angebote liegen sehr zentral und sind daher sehr attraktiv für die Zielgruppe mit einer Aufenthaltsdauer von 1-3 Stunden. Die maximale Parkdauer auf den Parkplätzen sollte daher – wie auch größtenteils bereits der Fall – mittels Parkscheibenregel bzw. über die vorhandenen Parkscheinregelungen niedrig gehalten werden.

Das zentralste und attraktivste Angebot davon stellt für Kurzparker der Kurpark-Parkplatz dar. Um auf diesem zukünftig mehr freie Parkplätze für die Nutzergruppe anbieten zu können, sollten Mittel- und Langzeitparker dazu gebracht werden, auf umliegende Alternativen auszuweichen (siehe M 3). Durch Auslastungsanzeigen und zielgruppengerechte Hinweise im Parkleitsystem (siehe M 7) erfolgt eine direkte Lenkung zu den freien Anlagen.

Da der Parkplatz bereits heute überwiegend von Kurz- und Mittelzeitparkern in Anspruch genommen wird, lassen sich rein rechnerisch zwar keine großen Mengen verlagern, allerdings machen 10-20 Mittel- und Langzeitparker bereits einen wirksamen Effekt aus, insbesondere da sie durch Kurzzeitparker ersetzt werden, sich dadurch der Umschlag erhöht und somit öfters ein Parkplatz wieder „zwischendurch" frei wird. Dies steigert die Chance, einen freien Platz zu finden und erleichtert die Parkplatzsuche.

Aber auch das Parkdeck ZOB kann zusätzlich allen Nutzergruppen attraktive Parkmöglichkeiten bieten und sollte daher sowohl für Kurz- als auch Langzeitparkende ausgewiesen werden. Das Dauerparkkartenmanagement sollte dabei geprüft und nach Möglichkeit erweitert werden, da in der Regel nur ein kleiner Teil der Dauerkunden anwesend ist.

Private Flächen und Grundstücksparken – stärker mit einbinden

Da die zentralen Parkplatzangebote in Mölln also auch weiterhin stark nachgefragt sein werden, sollten perspektivisch die benachbarten, heutigen **privaten Parkplatzflächen** (v. a. Sparkasse und Rossmann) im Auge behalten werden. Sie sind zeitweise aufgrund der deutlich höheren Gebühren der privaten Betreiber nur gering ausgelastet. Die Stadt kann hier jedoch keinen direkten Einfluss nehmen, außer durch Gespräche darauf hinwirken, dass die Privaten ihr Angebot mehr öffnen. Dazu sollten seitens der Stadt zunächst Gespräche mit den Besitzern angestoßen werden. Wünschenswert wäre es, die Plätze (zumindest teilweise) mehr der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und die Zufahrts- und Gebührenregelungen sowie die maximalen Parkdauern mehr zu vereinheitlichen. Auch eine bessere Markierung oder Beschilderung sowie technische Unterstützung mittels Kennzeichenerfassung könnten dabei helfen, freie Kapazitäten besser zu steuern und zur Verfügung zu stellen und zugleich ausreichend Angebot für die eigene Kundschaft vorzuhalten. Neue Ansatzmodelle, z. B. angelehnt an das Feierabendparken in Düsseldorf oder Kiel, könnten

hierbei als zusätzliche Anregung dienen, den privaten Raum zu aktivieren und zum Wohle aller besser auszulasten.

Ebenfalls verstärkt im privaten Raum parken sollten **Bewohnende**, die heute oft ihr Fahrzeug entlang der Innenstadtstraßen abstellen. Aufgrund der Gebäudestrukturen in Mölln (mit überwiegen Einfamilienhäusern) ist anzunehmen, dass zumeist mindestens ein Parkplatz auf dem eigenen Grundstück oder in der Garage vorhanden ist. Bereits durch Verlagerung eines kleinen Teils der Bewohnerfahrzeuge könnten dadurch Kapazitäten im öffentlichen Straßenraum für Stadtbesucher frei werden.

Angebot für spezielle Nutzungsansprüche

Neben den klassischen Kurzparkenden, wie z. B. Kunden und Patienten, gibt es weitere Nachfragegruppen mit speziellen Ansprüchen, für die zielnahes Parken von großer Bedeutung ist.

Die sind zuerst **behinderte Menschen**, für die natürlich auch weiterhin in der Altstadt (z. B. entlang der Hauptstraße und auf dem Kurpark-Parkplatz) sowie in der Innenstadt (z. B. am Stadthaus und am Friedhof) das bestehende Angebot an speziell ausgewiesenen Parkmöglichkeiten – unabhängig von deren Parkdauer – erhalten bleibt. Auch an allen anderen wichtigen Einrichtungen in der Innenstadt bestehen bereits Behindertenparkplätze, die während der Erhebungen auch zumeist freie Kapazitäten boten.

Die Abbildung 40 veranschaulicht die Lage und Verteilung der erfassten Behindertenparkmöglichkeiten und stellt einen verkürzten 2-Minuten-Gehwegradius von dort ausgehend dar. Dabei zeigt sich eine insgesamt gute Abdeckung des inneren Stadtgebietes. Ergänzt werden sollten Behindertenparkmöglichkeiten im Bereich des Mühlenplatzes, um auch die östliche Altstadt gut erreichen zu können.

Abbildung 40: Darstellung der erfassten Behindertenparkmöglichkeiten mit 2-Minuten Radius



Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2026) CC BY 4.0

Des Weiteren ist zu empfehlen, die Wegeverbindungen und Barrierefreiheit ausgehend von den Behindertenparkplätzen (z. B. in Kooperation mit einem Behindertenbeirat) zu prüfen und bei Bedarf weitere Standorte zu ergänzen. Zu berücksichtigen ist hinsichtlich der Pflasterung dabei auch immer der Denkmalschutz. Dazu soll an dieser Stelle auf die weitergehenden Aussagen des Fußverkehrskonzeptes der Stadt Mölln verwiesen sein.

Ebenfalls eine wichtige Nachfragegruppe sind **Lieferverkehre.**

Längeres Laden & Liefern sollte – wo möglich – primär auf privatem Grund stattfinden. Die meisten größeren Geschäfte in Mölln verfügen über dafür geeignete Parkplätze und Laderampen.

Paketdienste und KEP-Dienstleister benötigen meist nur Möglichkeiten für kurze Halte. Dieses ist in Mölln überwiegend im Bestand ohne neue Ausschilderungen machbar. Kommt es dabei jedoch wiederholt zu sicherheitsrelevanten Situationen, sollte in angemessener Entfernung die Anlage eines Lade- und Lieferbereichs geprüft werden. Für Innenstädte werden laut Literatur und aktuellen Forschungsprojekten Einzugsradien für Lieferbereiche von 50-150 m als geeignet und praxistauglich angesehen (abhängig von Straßennetz und Zielnutzungsdichte). Die Beschilderung kann über ein Haltverbot (Z-283 oder -286) mit Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei" erfolgen. Ergänzt werden sollte die Kombinationen mit einer zeitlichen Einschränkung, falls hoher Parkdruck herrscht und z. B. nachts auch Bewohnerbedarf zu erwarten ist. Relativ neu ist alternativ das Verkehrszeichen 230 („Ladebereich") womit der Parkplatz dann aber auch von allen Verkehrsteilnehmern zum Be- und Entladen genutzt werden kann.

In dicht beparkten Wohngebieten können – bei Bedarf – ebenfalls Park- und Haltemöglichkeiten für bestimmte Nutzergruppen (z. B. **Liefer- und Pflegedienste)** freigehalten werden. Diese sollten ebenso mittels Parkscheibe geregelt werden, um eine übermäßige Parkdauer zu verhindern und die möglichen Nutzungszeiten festzulegen. Als Standorte eignen sich „Randparkplätze" an Kreuzungsbereichen und Straßenenden (natürlich unter Berücksichtigung der Sichtdreiecke) – auch um Verkehr zu reduzieren. Innerhalb von Bewohnerparkzonen (also der Altstadt) können für Handwerks- und Pflegebetriebe davon unabhängig (gegen Gebühr) bereits heute Ausnahmegenehmigungen beantragt werden (Antrag auf Sondernutzung), welche das Parken während der Ausübung der Tätigkeiten erlauben.

Für überwiegend touristische Zwecke besteht eine **Haltestelle für Reisebusse** am Mühlenplatz in der Altstadt. Dort können die Gäste ein- und aussteigen. Der Standort ist gut erreichbar und erscheint angesichts der Anzahl an Reisebusse auch verträglich. Perspektivisch könnte über einen weiteren Bushalt südlich der Altstadt nachgedacht werden, um Durchgangsverkehre zu reduzieren. Für die Busunternehmen muss dieser Halteplatz eindeutig beschildert und kommuniziert werden. Dauerhaft geparkt werden sollten die Reisebusse dann möglichst außerhalb von Innen- und Altstadt, z. B. am Waldsportplatz.

Taxistände sind bereits an den besucherfrequentierten Standorten (v.a. am Bahnhof, ZOB und in der Altstadt) in ausreichender Anzahl eingerichtet worden, sofern die räumlichen Gegebenheiten dies zuließen.

Parkraummanagementkonzept Mölln

Maßnahmen- und Handlungskonzept

M 3: Attraktive Angebote für Langzeitparken



KURZBESCHREIBUNG	***„Attraktive Angebote in zumutbarer Entfernung zur Altstadt sichern"*** Neben Kurzparkern und Bewohnern stellen Langzeitparker eine große Nachfragegruppe dar. Überwiegend handelt es sich um Beschäftigte, die in den Einrichtungen, Praxen und Geschäften in der Möllner Innenstadt arbeiten. Sie beanspruchen viele Stunden von morgens bis nachmittags einen Parkplatz und konkurrieren v. a. im Kernort mit allen anderen Nachfragenden. Um die Nachfragesituation zu entzerren sind daher geeignete und attraktive Angebote für Langzeitparken in zumutbarer Entfernung am Innenstadtrand zu stärken. Dies erfolgt durch Attraktivierung dieser Angebote (z. B. tariflich und qualitativ), aber auch durch Beschilderung und entsprechende Bewirtschaftungsregeln. Ohne zusätzliche Angebote bleibt aber auch der Straßenraum für die Langzeitparkenden von Bedeutung. Hier gilt es, ihn in unsensiblere Bereiche zu lenken. Zusätzlich sollte bestrebt werden, Beschäftigtenparken stärker auf privaten Anlagen stattfinden zu lassen, um den öffentlichen Raum zu entlasten.
EMPFEHLUNGEN	• Vorgaben und Leitlinien zum Langzeitparken • Benennung und Ausweisung geeigneter Angebote • Stärkung von Alternativen
WIRKUNGSEFFEKTE	• Verlagerung der Beschäftigtenwege auf Parkangebote am Rand der Innenstadt • Reduzierung von Parksuchverkehr • Verbesserung der Erreichbarkeit des Standorts Innenstadt
AKTEURE	Stadt Mölln, private Arbeitgebende
PRIORITÄT	sehr hoch

Vorgaben und Leitlinien zum Langzeitparken

Auch lange Parkvorgänge spielen heute in der bzw. um die Alt- und Innenstadt Möllns eine Rolle. Viele Beschäftigte kommen täglich aus dem Umland zum Arbeiten in die Stadt und müssen ihr Auto dort parken. Dabei nehmen sie allerdings über einen sehr langen Zeitraum die begehrten, zentralen Parkplätze in Anspruch, die dann Kunden und Besuchenden nicht zur Verfügung stehen.

Zur Sicherung der Erreichbarkeit als attraktiver Arbeitsplatzstandort sollten einerseits ausreichend und geeignete Parkmöglichkeiten für die in Mölln Beschäftigten zur Verfügung stehen, andererseits dies aber auch nicht zu Lasten anderer Nutzergruppen gehen. Mittels der Gebührentarife, Bewirtschaftung und unterstützt durch zielgruppenbezogene Beschilderung (siehe M 7) sind daher attraktive Angebot für Beschäftigte in zumutbarer Entfernung verstärkt anzubieten und somit mehr freie Kapazitäten für Besuchende in der Innenstadt zu schaffen.

Auch hier erfolgt zunächst eine Auswertung der Nachfragesituation (vgl. Abbildung 41).

Abbildung 41: Belegung und Nutzergruppen auf ausgewählten Angeboten der Innenstadt (Langparken)

Anlage	Belegung Do. 10 Uhr	davon 1-3 Std.	davon 3-6 Std.	davon 6-10 Std.	davon >10 Std. & Bewohner	frei
Straßen Innenstadt	**190** (85%)	60	28	29	73	**34**
Quellenhof	**94** (100%)	15	28	36	15	**0**
Parkdeck ZOB	**160** (53%)	66	31	38	25	**141**
Kurpark-Parkplatz	**88** (96%)	60	11	9	8	**4**
Gesamt	**532**	201	98	112	111	**179**
private Parkplätze ohne städtischen Einfluss (nachrichtlich):						
Sparkasse/Rossmann	**55** (56%)	26	12	11	6	**44**

Am Werktag parkten zur vormittäglichen Spitze (10 Uhr) rd. 110 Pkw mit einer Parkdauer von 6-10 Stunden in der Innenstadt. Die meisten davon nutzen den kostenlosen Parkplatz am Quellenhof und eine ähnliche Anzahl auch bereits das ZOB-Parkdeck (38 Pkw). Im Straßenraum parken allerdings auch noch rd. 30 Pkw über einen sehr langen Zeitraum. Diese könnten durchaus auch im Parkdeck unterkommen, müssten dann allerdings eine Gebühr bezahlen.

Auch hier kann eine Verlagerung eines Teils der im Straßenraum abgestellten Bewohnerfahrzeuge (rd. 70 Pkw in den Innenstadtstraßen) in die meist vorhandenen privaten Garagen und Grundstücksparkplätze zur Entlastung führen. Je nach Lage, könnten davon auch Langzeitparker profitieren, auch wenn der überwiegende Teil den Kurzparkern zur Verfügung gestellt werden sollte.

Benennung und Ausweisung geeigneter Angebote

Es wird empfohlen, durch geeignete Regelungen, qualitative Aufwertung und unterstützt durch moderne Wegweisung gezielt die Angebote für Langzeitparker außerhalb bzw. am Rand der Innenstadt als Alternativen v. a. für Beschäftigte auszuweisen.

Die beiden kostenfreien Parkplätze

- am Waldsportplatz und
- am Luisenbad

weisen dazu freie Kapazitäten auf. Jedoch liegen sie zwar noch einigermaßen in fußläufiger Entfernung zur Altstadt (10-15 Minuten bis zum Mühlenplatz), erscheinen aber für Beschäftigte der Innenstadt wenig attraktiv (ca. 20-30 Minuten bis zum Stadthaus). Für touristische Besucher wären sie am ehesten geeignet und sollten daher entsprechend beschildert und beworben werden („attraktiver Spaziergang").

Aber auch qualitative Aufwertungen sind dafür noch erforderlich: z. B. Oberflächen, Beleuchtung, Gehwegverbindungen, Infotafeln, ggf. auch Leihräder könnten hier zu einer Verbesserung der Akzeptanz bei Touristen und ggf. auch einigen Berufspendlern beitragen.

In Innenstadtnähe bieten sich hingegen für die Gruppe der Berufspendler direkt das

- Parkdeck ZOB und
- der Parkplatz am Quellenhof an.

Letzterer ist allerdings bereits stark ausgelastet und es ist derzeit unwahrscheinlich, dort ab 9 Uhr einen freien Platz zu finden. Das Parkdeck weist hingegen noch freie Kapazitäten auf, kostet jedoch Gebühren, was aufgrund seiner Bedeutung für alle Zielgruppen gerechtfertigt ist.

Die leichte Gebührenanpassung (Kurpark-Parkplatz 1,00 Euro mehr auf den Tageshöchstpreis, vgl. M 1) würde dem Parkdeck ZOB diesbezüglich einen leichten Vorteil verschaffen. Des Weiteren sind dort bauliche und qualitative Aufwertungen durchzuführen, um das Parkdeck attraktiver werden zu lassen. Dazu gehören z. B. die Verbesserung der Oberflächen (Nutzung im Winter), die Beleuchtung, die Zahlungsmöglichkeiten und auch die Gestaltung des Umfeldes.

Auch die Vergabe der monatlichen Dauerparkkarten im Parkdeck ZOB sollte auf weitere Potenziale geprüft werden. Obwohl derzeit alle Kapazitäten offiziell vergeben sind, lässt die geringe Auslastung darauf schließen, dass viele der Dauerparkkarteninhaber gar nicht täglich anwesend sind. Eine stärkere Mehrfachvergabe könnte somit möglich sein. Zur Evaluation wäre z. B. eine Kundenbefragung vorstellbar.

Die größte Lenkungsfunktion ist durch ein Parkleitsystem zu erreichen, welches bei hoher Auslastung des Quellenhof direkt auf das Parkdeck ZOB verweist (vgl. M 7). Die Zeitersparnis im Vergleich zur ansonsten wohl erfolglose Parkplatzsuche kann ein überzeugendes Argument bei der Parkplatzwahl darstellen.

Vermeintliche Alternativen im Straßenraum der Innenstadt sind ebenso zu berücksichtigen. Sofern diese weiter bestehen und dort die Chance auf kostenloses Langzeitparken besteht, werden sie Parksuchverkehr erzeugen. Durch gezielte und maßvolle Parkscheibenregelungen sind daher v. a. die sensiblen Straßenabschnitte davor zu schützen (vgl. M 4). In Straßen, wo Langzeitparken hingegen kein Problem darstellt und nicht in Konkurrenz zu anderen Nutzergruppen tritt, kann und sollte es zumindest mittelfristig weiterhin möglich bleiben.

Stärkung von Alternativen

Wie sich zeigt, ist das Angebot für attraktive Langzeitparkmöglichkeiten in Mölln begrenzt und wird auch perspektivisch knapp bleiben. Dabei sind es grad die langen Parkvorgänge, die sich problematisch auf die allgemeine Parksituation auswirken und mit anderen Nutzern in Konkurrenz treten. Umso bedeutender wird es, realistisch geeignete Mobilitätsalternativen – besonders für

Berufspendler – zu stärken. Radverbindungen, P&R, Carsharing und der ÖPNV können langfristig einen Teil dazu beitragen und mehr Möglichkeiten bieten, um die Stadt in angemessener Zeit und mit vergleichbarem Komfort zu erreichen. Die begrenzten Parkmöglichkeiten könnten dann insbesondere denen zur Verfügung stehen, die weiterhin ausnahmslos auf das Auto angewiesen sind.

Dazu ist jedoch seitens der öffentlichen Hand die entsprechende Infrastruktur zu schaffen. Auch die Stadt Mölln ist dabei auf übergeordnete Behörden angewiesen (z. B. Kreis und Bahn im ÖPNV) und kann angesichts begrenzter Haushaltsmittel, hoher Kosten und fehlender Flächen nicht alle Wünsche realisieren.

Aber auch private Initiative ist gefordert (z. B. seitens der ansässigen Betriebe und Arbeitgeber), die ihren Beschäftigten einerseits den Umstieg und den Arbeitsweg erleichtern können (z. B. betrieblichen Mobilitätsmanagement, Job-Ticket, Job-Rad, flexible Arbeitszeiten, Homeoffice etc.), andererseits aber auch ggf. mehr Parkmöglichkeiten auf dem Firmengelände schaffen oder – sofern Kapazitäten tagsüber vorhanden sind – einen Teil ihrer Kundenparkplätze auch an Beschäftigte aus dem Umfeld vermieten könnten (vgl. Mehrfachnutzung/Feierabendparken in M 6).

Parkraummanagementkonzept Mölln

Maßnahmen- und Handlungskonzept

M 4: Umgang mit Bewohnerpark-regelungen



KURZBESCHREIBUNG	***„Wohnungsnahes Parken ermöglichen – sofern es keine Alternativen gibt"*** Im öffentlichen Straßenraum konkurrieren Bewohnende oft mit externer Nachfrage (Kunden, Beschäftigte, Schüler). Wenn gebietsfremde Pkw den Straßenparkplatz vor der Wohnung belegen, führt dies oft zu Unmut. Bewohnerparken kann dabei die Chance auf einen freien Straßenparkplatz erhöhen. Dazu kann ein Teil des öffentlichen Angebots ausschließlich für Bewohnende vorgehalten oder eine Befreiung von der Bewirtschaftung gewährt werden. Bewohnerparken ist jedoch an Bedingungen zu knüpfen. Grundsätzlich besteht kein Anspruch auf eine Parkmöglichkeit im öffentlichen Raum. Sofern privater Parkraum zur Verfügung steht, soll dieser genutzt werden. Auch Zielverkehre haben ein Anrecht zu Parken. Für die Innenstadt und im Umfeld der Berufsschule wurden daher keine neuen Bewohnerparkzonen empfohlen. In der Altstadt ist dies hingegen von großer Bedeutung. Dort gibt es kaum private Parkmöglichkeiten und die externe Nachfrage wäre sehr hoch. Zudem kann der Parksuchverkehr durch die Bestandsregelung reduziert werden.
EMPFEHLUNGEN	• Schärfung der Bedingungen zur Ausstellung eines Bewohnerparkausweises • Hinweise zur Gebührenhöhe des Bewohnerparkens • Bewertung und Empfehlungen zur Verbesserung der Bewohnerparksituation
WIRKUNGSEFFEKTE	• Vorteile für Bewohnende • Reduzierung von Parkdruck und Parksuchverkehr • Lenkung von Nachfrage in den privaten Raum
AKTEURE	Stadt Mölln
PRIORITÄT	hoch

Schärfung der Bedingungen zur Ausstellung eines Bewohnerparkausweises

Bewohnerparkausweise privilegieren die berechtigten Bewohner bei der Nutzung des öffentlichen Parkraumangebots. Dabei ist die Berechtigung zum Erwerb eines Bewohnerparkausweises und somit zur erleichterten Nutzung des Parkens im öffentlichen Stadt- und Straßenraum an Bedingungen geknüpft. Deren Rahmen wird durch das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorgegeben und durch die Länder und Kommunen ausdefiniert. Die Bedingungen tragen dazu bei, dass Bewohnerparkausweise nicht übermäßig in Anspruch genommen werden und das vorhandene öffentliche Angebot nicht durch eine einzelne Nutzergruppe überbeansprucht wird.

In Mölln kann derzeit jede Person einen Bewohnerparkausweis erfolgreich beantragen, sofern:

- ihr Hauptwohnsitz in dem entsprechenden Bewohnerparkgebiet (Altstadt) liegt und
- für nur EIN auf die Person zugelassenes (oder nachweislich dauerhaft genutztes) Kraftfahrzeug eine Bewohnerparkberechtigung vorliegt.
- Car-Sharing-Fahrzeuge können ebenfalls zugelassen werden.

Diese Bedingungen sind angesichts des begrenzten öffentlichen Angebots in der Altstadt sinnvoll und sollten grundsätzlich so beibehalten werden.

Es werden jedoch zwei Ergänzungen nahegelegt, um die Zahl der Pkw im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren, die Nutzung des privaten Raums zu forcieren und die begrenzten Kapazitäten der Straßen denjenigen vorzuhalten, die wirklich darauf angewiesen sind.

- Ergänzend sollte eine **Nachweispflicht** eingeführt werden, dass für das Fahrzeug **keine Parkmöglichkeit im privaten Raum** (z. B. eine Garage oder ein Stellplatz auf dem Grundstück) zur Verfügung steht.
- Um die Nutzung bzw. Einrichtung privater Parkmöglichkeiten (z. B. auf Wohngrundstücken und in Garagen) noch stärker zu forcieren wird empfohlen, **nur noch einen Bewohnerparkausweis pro Haushalt** auszustellen.

Die überwiegende Mehrheit der Wohngebäude in der Möllner Kernstadt (nicht Altstadt) stellen Einfamilienhäuser dar, welche mindestens eine private Parkmöglichkeit aufweisen[2] und häufig auch mehrere Fahrzeuge auf dem Grundstück untergebracht werden könnten. Parken im privaten Raum sollte stets den Vorrang erhalten und somit den öffentlichen Raum entlasten bzw. für diejenigen freihalten, die wirklich keine andere Möglichkeit haben, ihren Pkw wohnungsnah zu parken.

Zur Evaluation der Situation und Bedarfe könnte zunächst eine Befragung der Bewohnerparkausweisinhabenden durchgeführt werden (z. B. nach Anzahl der Parkausweise und Pkw im Haushalt).

Zur Erleichterung der Kontrollen und Reduzierung des Verwaltungsaufwandes kann perspektivisch auch ein **digitaler Bewohnerparkausweis** über die Registrierung des Kennzeichens eingeführt werden. Ein Papierausweis im Fahrzeug wäre dann nicht mehr erforderlich.

[2] In den „Baupolitischen Grundsätzen" der Stadt Mölln ist festgehalten, dass jede neu herzustellende Wohneinheit auch einen privaten Stellplatz nachweisen muss. Somit wäre es möglich, den Erstwagen auf dem Grundstück und maximal den Zweitwagen dann per Bewohnerparkausweis im Straßenraum dauerhaft abzustellen.

Hinweise zur Gebührenhöhe des Bewohnerparkens

Die Grundlage für das Bewohnerparken findet sich im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die anfallende Gebühr (früher bundesweit max. 30,70 € pro Jahr) deckte lange Zeit lediglich den nötigen Verwaltungsaufwand zur Antragsprüfung und Ausstellung, der eigentliche Wert des zur Verfügung gestellten öffentlichen Raums fand keinerlei Berücksichtigung. So beträgt die Gebühr in Mölln ebenfalls diesen Betrag.

Seit der Reformierung 2020 und der Änderung von § 6a Abs. 5a StVG gilt jedoch: „Die Länder können per Rechtsverordnung die Zuständigkeit zur Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise auf die Gemeinden übertragen." Der Bund hat somit die Gebührenobergrenze abgeschafft. Nun liegt es an den Ländern, ob und wie sie diese Befugnis an die Kommunen weitergeben. Schleswig-Holstein hat die Ermächtigung nach längerer Diskussion auch an die Kommunen weitergegeben, allerdings auf max. 90 € im Jahr gedeckelt. Dies entspricht umgerechnet 7,50 € im Monat bzw. 25 Cent am Tag – im Vergleich zu einer Garagenmiete oder Tagesparkgebühr im öffentlichen Raum ein verschwindend geringer Beitrag.

In vielen Städten Schleswig-Holsteins gelten aktuell noch die alten Gebühren von max. 30,70 Euro/Jahr, jedoch bereiten sich viele Kommunen auf die Umsetzung neuer Höchstgrenzen im Jahr 2026 vor, die sich neben dem Verwaltungsaufwand auch am wirtschaftlichen Wert des öffentlichen Raums orientieren (vgl. Abbildung 42).

Abbildung 42: Übersicht von Bewohnerparkgebühren in ausgewählten deutschen Städten

Stadt	Ausweisgebühr / Jahr
Lübeck	30,70 € → 90,00 € geplant
Kiel	30,70 € → 90,00 € geplant
Eckernförde	30,00 € → 90,00 € geplant
Lauenburg	bislang kostenlos → 30,00 € im Gespräch
andere Beispiele aus NRW (keine Begrenzung Seiten des Landes)	
Bonn	360 €
Münster	260-380 €
Düsseldorf	240-360 €
Xanten	150 €
Lemgo	130 €
Unna	120 €
Euskirchen	60 €
Kleve	50 € / 25 €

Quelle: eigene Recherchen, Stand 2-2026

Erfahrungen aus anderen Bundesländern (z. B. NRW) zeigen, dass Klein- und Mittelstädte zumeist geringere Bewohnerparkgebühren verlangen als größere Städte. Dies ist angesichts des Bodenwerts und Flächendrucks zumeist nachvollzieh- und begründbar.

Auch für die Stadt Mölln sollte perspektivisch in Betracht gezogen werden, eine Erhöhung der Bewohnerparkgebühren im Rahmen der zulässigen Grenzen zu prüfen, um einer fairen Bepreisung des öffentlichen Raums und einer stärkeren Aktivierung des privaten Raums gerecht zu werden.

Die Entscheidung ist abschließend politisch zu diskutieren.

Bewertung und Empfehlungen zur Verbesserung der Bewohnerparksituation

Ziel des Bewohnerparkens ist es, den Parkdruck für Bewohnende zu reduzieren, indem das Parken nur für gebietsfremde Personen eingeschränkt wird. Grundlage für die Anordnung von Bewohnerparkzonen ist v. a. der Nachweis oder Erwartung eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks (§ 45 Abs. X VwV-StVO). Häufig ein Grenzwert für das Vorliegen eines hohen Parkdrucks von über 80 % zu mehreren Zeitpunkten im Tagesverlauf als Orientierung genommen. Der Parkdruck hat dabei durch verschiedene Nutzungsgruppen und nicht nur durch die Bewohnenden allein zu entstehen, weshalb die Verlagerungen von externer Nachfrage für die Bewohnenden dann zielführend ist.

Dies konnte jedoch in Mölln nur kleinteilig nachgewiesen werden. Einige Straßen in der Innenstadt und im Berufsschulumfeld weisen entsprechend dauerhaft hohe Belegungswerte auf und werden gleichzeitig sowohl von Bewohnenden als auch externen Nutzern beansprucht. Für diese Bereiche wurde im Rahmen des Parkraummanagementkonzepts eine vertiefte Prüfung durchgeführt.

Die bestehende Bewohnerparkzone in der Altstadt ist zu befürworten und beizubehalten. Sie schützt die Belange der dortigen Bewohner, die aufgrund der historischen Baustruktur nur über wenig private Parkmöglichkeiten verfügen und sorgt gleichzeitig für eine Verkehrsreduzierung im Stadtkern.

Hinsichtlich der Dimensionierung einer Bewohnerparkzone ist ein gesetzlich vorgegebener Durchmesser von max. 1.500 m Luftlinie zu berücksichtigen. Für Mölln wäre eine solche Zone jedoch viel zu groß und würde nicht den üblichen Gewohnheiten der Bevölkerung entsprechen. Die Bewohnerparkzone in der Altstadt ist ca. 650 m groß (von der nördlichen Brücke bis zum Parkdeck ZOB)

Bewohnerparkzonen können auf unterschiedliche Weise beschildert werden. Im Trennprinzip darf aber nur ein Teil (max. 50-75 %, je nach Uhrzeit) der Parkstände der gesamten Zone alleinig für Bewohnende reserviert werden. In die Betrachtung dürfen dabei alle Parkierungsanlagen einbezogen werden, insofern es sich um öffentliche Verkehrsflächen handelt, die nach § 13 Abs. 2 StVO bewirtschaftet werden. Somit ist es in der Altstadt möglich, den gesamten Straßenraum den Bewohnern vorzuhalten, sofern das Parkdeck ZOB und/oder der Kurpark-Parkplatz mit in die Bilanz aufgenommen werden.

Das Mischprinzip erlaubt hingegen allen Nutzenden eine freie Parkplatzwahl, Bewohnende sind dabei von den geltenden Bewirtschaftungsregelungen (Parkschein oder -scheibe) befreit. Die beiden Prinzipien dürfen auch innerhalb einer Zone kombiniert werden.

In der Möllner Altstadt ist die Anwendung des Mischprinzips zur Vermeidung von externem Parksuchverkehr in den historischen Gassen jedoch nicht ratsam. Aufgrund der Lage und Erschließungssituation bietet sich vielmehr eine Parkverbotszone mit Bewohnerfreigabe an.

Empfehlungen für die Optimierung der Bewohnerparkzone „Altstadt"

Ausmaß: von der Wassertorbrücke im Norden bis Kurpark-Parkplatz im Süden (ca. 650 m)

Bevölkerung: ungefähr 1.300 Einwohnende, 600 Haushalte

Verkehrserzeugende Einrichtungen: Altstadt, Seeufer, Kurpark, Einzelhandel, Gastronomie

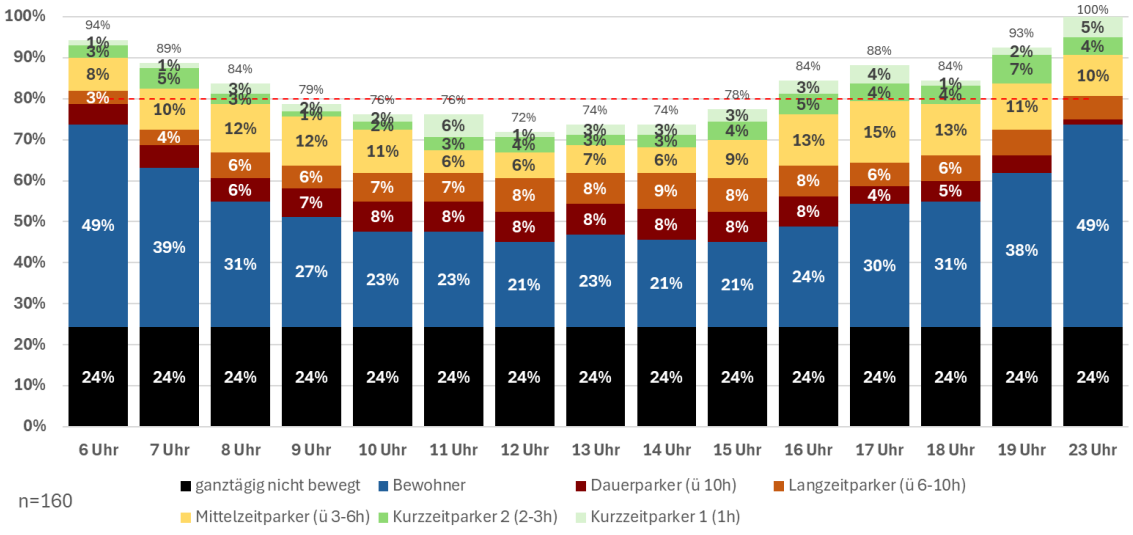
Zweck: *Privilegierung der Bewohnenden der historischen Altstadt ohne eigene Parkmöglichkeiten; Reduzierung von Fremd- sowie Parksuchverkehr in und durch die Altstadt*

Im Gebiet befinden sich rd. 560 öffentliche Parkplätze, darunter auch der Mühlenplatz (rd. 50 Plätze) und der Kurpark-Parkplatz (rd. 90 Plätze) sowie das Parkdeck ZOB (300 Plätze). Bereits heute gilt in der Altstadt eine Bewohnerparkregelung. Parken ohne Bewohnerausweis ist nur auf dem Kurpark-Parkplatz und im Parkdeck ZOB (beide Parkscheinregeglung) sowie für Kunden auf privaten Angeboten (v. a. Sparkasse und Rossman) möglich. Alle anderen rd. 160 Straßenparkplätze sind ausschließlich den Bewohnenden vorbehalten. Auch entlang der neu gestalteten Hauptstraße wird es kein Parken geben.

Diese Regelung ist damit begründet, dass ansonsten ein sehr hoher Parkdruck nach direktem Altstadtparken entstehen würde. Besuchende der Altstadt und Touristen würden möglichst nah hineinfahren, um dort zu parken. Dies würde, neben der hohen Auslastung und Nachteilen für die Wohnbevölkerung, zu einem starken Parksuchverkehr, Belastungen und Qualitätsverlust führen.

Insgesamt betrachtet liegt derzeit ein mittlerer bis sehr hoher Parkdruck im Straßenraum der Altstadt vor (inkl. Mühlenplatz). Während der nahe Kurpark-Parkplatz tagsüber sehr hohe Auslastungen aufweist, bestehen im Parkdeck ZOB jederzeit noch große freie Kapazitäten. Die Grafik zeigt die Auslastung und Parkdauer ohne den Kurpark-Parkplatz und das Parkdeck:

Abbildung 43: Bewohnerparkzone Altstadt: Auslastung und Parkdauer, Donnerstag

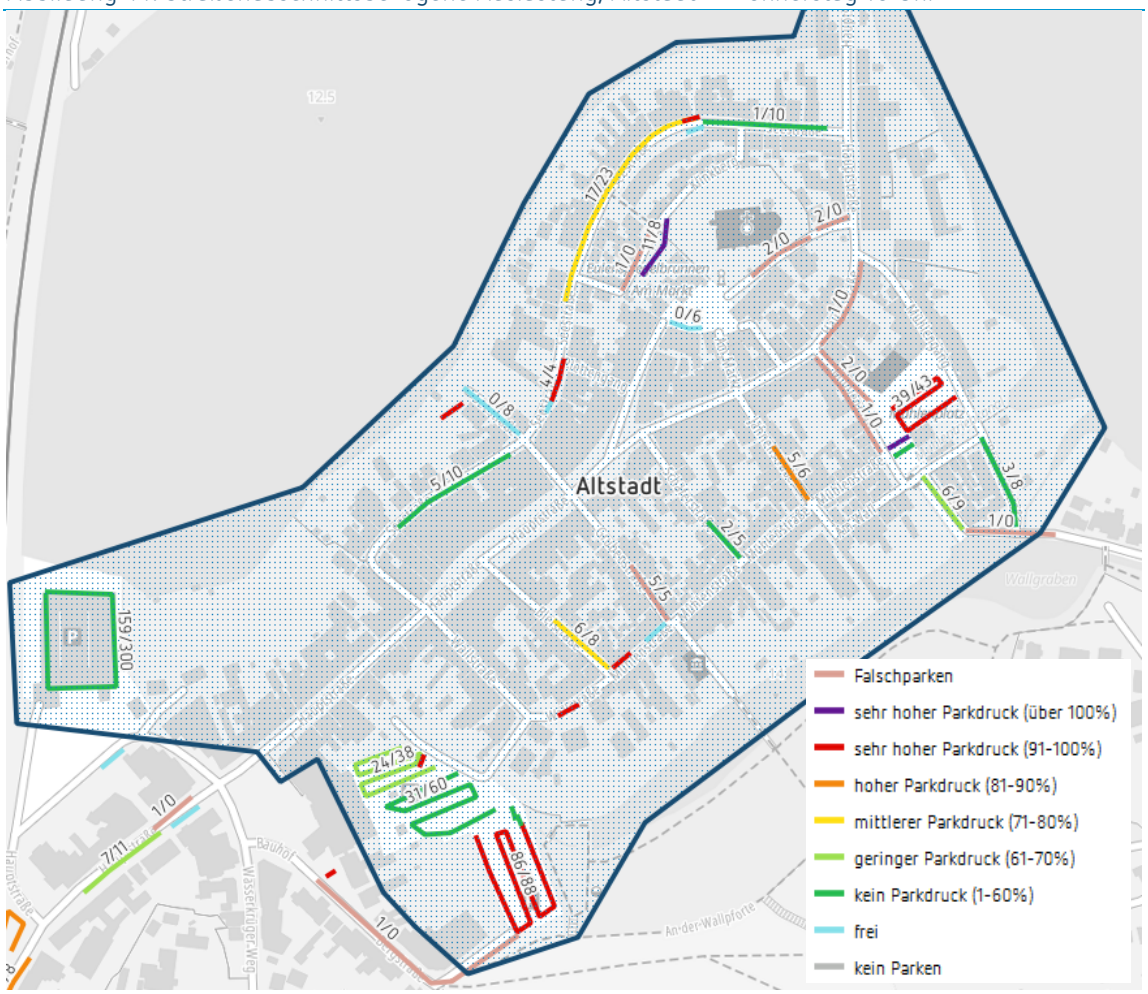


ohne Belegung des Parkdeck ZOB und ohne Kurpark-Parkplatz

Es wird deutlich, dass die Altstadtstraßen ganztägig sehr hoch seitens der Bewohnenden selbst nachgefragt werden. Insbesondere die Seestraße und der Mühlenplatz bieten beliebte Parkmöglichkeiten. Der Kurpark-Parkplatz stellt hingegen überwiegend einen Anziehungspunkt für kurze bis mittlere Parkvorgänge dar und wird tags durch Externe beansprucht (nicht in der Grafik).

In den Altstadtstraßen wurden nachts ca. 80 Bewohnerfahrzeuge gezählt, auf dem Mühlenplatz weitere 30 und auf dem Kurpark-Parkplatz nochmal rd. 20 Pkw. Dies ergibt einen ungefähren Bewohnerbedarf von rd. 130 Parkplätzen. Eine Anzahl, die insb. nachts in der Altstadt, auf den Parkplätzen und ergänzend im Parkdeck fußläufig erreichbar realisiert werden kann.

Abbildung 44: Straßenabschnittsbezogene Auslastung, Altstadt – Donnerstag 10 Uhr



Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2026) CC BY 4.0

Auch um den gesetzlich erforderlichen 50 %-Höchstanteil an reinem Bewohnerparken in der Zone zu sichern, ist das Angebot am Kurpark-Parkplatz und im Parkdeck ZOB in die Bilanz mit aufzunehmen. Beide Angebote befinden sich in direkter Laufentfernung zur Altstadt und stellen daher deren wichtigste Ziele für Besuchende und Beschäftigte dar.

Die Aufrechterhaltung der ausschließlichen Bewohnerparkregelung in der Altstadt ist sehr nachvollziehbar. Durch sie wird vermieden, dass externe Nachfrage das knappe Angebot in den Altstadtstraßen in Anspruch nimmt, der Parksuchverkehr wird deutlich reduziert und die Qualität des historischen Raums gesteigert.

Um die Situation in der Altstadt weiter zu verbessern, wird empfohlen, die Kapazitäten für die Bewohnenden stärker zu bündeln und Straßen zu Gunsten der Gestaltung zu entlasten, indem:

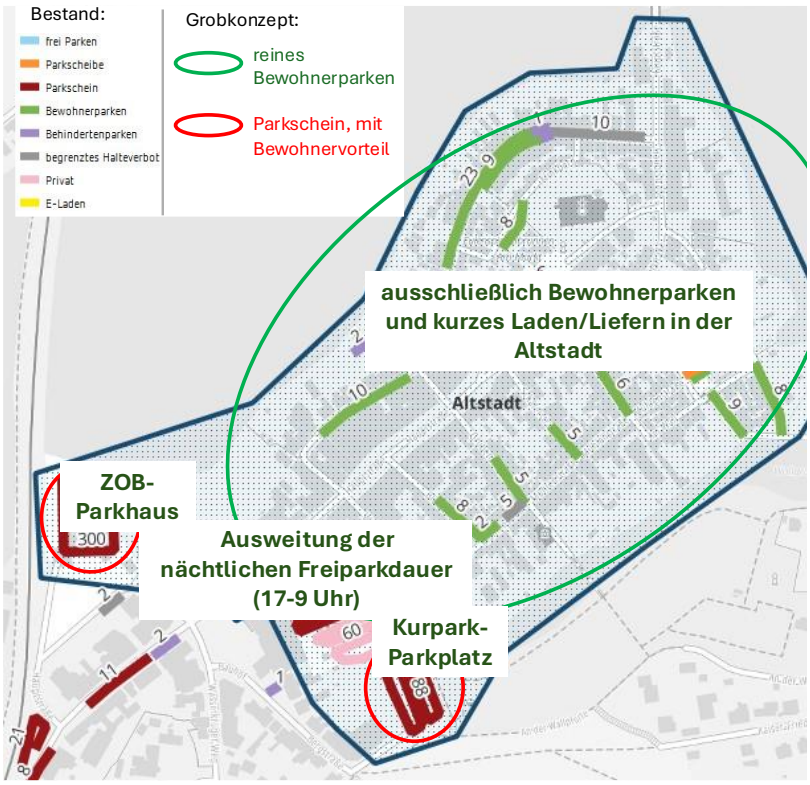
- auf dem Kurpark-Parkplatz das nächtliche Bewohnerparken stärker unterstützt wird. Die Nutzung des Platzes ist bereits von 18-8 Uhr (nachts) kostenfrei möglich, kann aber durch eine für Bewohner reduzierte Bewirtschaftungszeit noch verstärkt werden. Dazu

wird für Besitzer eines Bewohnerparkausweises die Ausnahme von der Parkscheinregelung (gilt 8-18 Uhr) auf dem Platz in den Randzeiten von 8-9 und 17-18 Uhr eingeführt. Zu diesen Zeiten ist der Platz in der Regel durch Externe noch nicht ausgelastet, so dass keine übermäßige Konkurrenz zu erwarten ist. Gleichzeitig wird durch die erweiterte Bewohnerparkzeit die Nutzung des Platzes attraktiver, da das Auto nicht schon um Punkt 8 Uhr weggefahren werden muss.

- Im ZOB-Parkdeck bestehen nachts sehr große freie Kapazitäten. Auch hier kann durch Anpassung der kostenfreien Parkzeit für Bewohner (z. B. auch 17-9 Uhr) die Nutzungsintensität gesteigert werden.
- Des Weiteren könnte ggf. seitens der privaten Parkplatzbetreiber Sparkasse und Rossman ein gewisses Kontingent der bislang nur wenig genutzten (weil gebührenpflichtigen) Kundenparkplätze an Bewohnende vermietet werden. Dabei hat die Stadt allerdings selbst keine Einflussmöglichkeiten und kann dies lediglich bei den Besitzern anregen.

Die Anordnung des Bewohnerparkens in den Straßen und Gassen der Altstadt sollte stets die Aspekte der Verkehrssicherheit sowie der Gestaltung und Qualität in diesem historischen Aushängeschild Möllns berücksichtigen. Parken in engen Gassen und durch Pkw dominierte Straßenbilder sollten vermieden werden. Durch Aktivierung und Attraktivierung der Potenziale am Kurpark-Parkplatz und im ZOB-Parkdeck für Bewohner der Altstadt kann es perspektivisch möglich werden, gestalterische Spielräume in den Straßen und auf den Plätzen der Altstadt zu gewinnen (vgl. M 5).

Abbildung 45: Prinzip der Regelungen der Bewohnerparkzone Altstadt



Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2026) CC BY 4.0

Hinweise zu den Prüfergebnissen möglicher weiterer Bewohnerparkzonen

Bezüglich der Machbarkeit und des Nutzens von weiteren Bewohnerparkzonen wurden zwei weitere Gebiete geprüft:

- in der Innenstadt und
- im Umfeld der Berufschule.

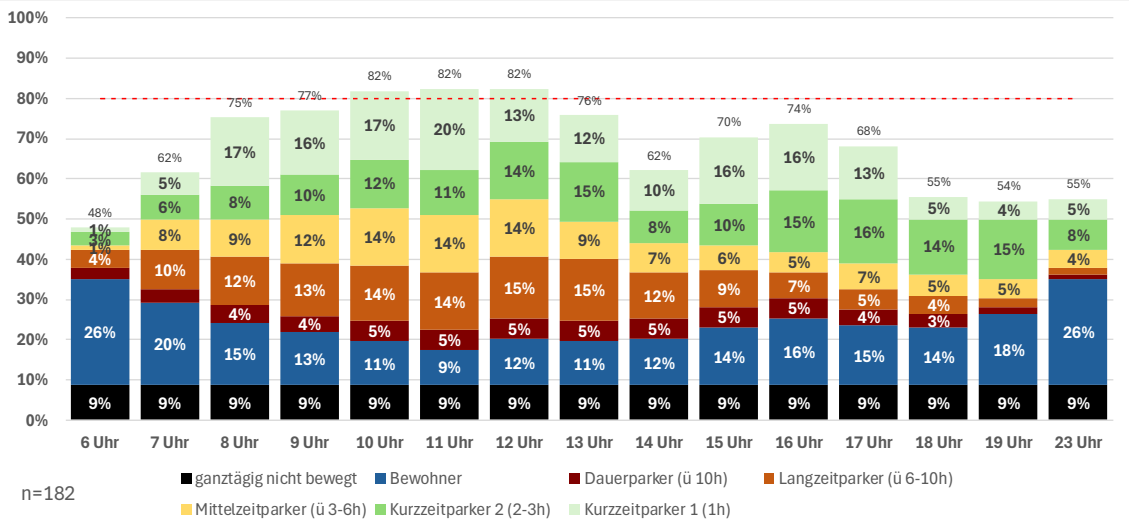
Beide Gebiete weisen insbesondere vormittags einen hohen Parkdruck und teils hohe Belegungsgrade auf, das Straßenparken wird sowohl von externen Nachfragern als auch den Bewohnern vor Ort beansprucht. Dies stell prinzipiell die Grundvoraussetzungen für die Einrichtung von Bewohnerparken dar. In anderen Gebieten des Untersuchugnsgebietes wurden diese Bedingungen nicht – oder wenn, dann nur sehr kleinteilig – vorgefunden.

Trotzdem wurde schließlich die Ausweisung weiterer Bewohnerparkzonen perspektivisch nicht empfohlen. Die Begründungen dazu finden sich im Folgenden:

Das erste **Prüfgebiet der Innenstadt** bezieht sich auf den Stadtkern zwischen ZOB und Bergstraße im Norden bis Brauer-, Mantius- und Schulstraße im Süden sowie Birkenweg/Auf dem Klüschenberg im Osten. Dort leben ungefähr 900 Einwohnende (400 Haushalte). Es befinden sich in diesem sehr zentralen Bereich zudem mehrere verkehrserzeugende Einrichtungen: v..a. das Stadthaus / die Verwaltung, die Bibliothek, mehrere Ärzte, das Schwimmbad, Einzelhandel, Gastronomie und Hotels und der Friedhof. Hinzu kommt die direkte Nähe zur Altstadt.

Das Parkraumangebot besteht aus rd. 370 öffentlichen Parkplätzen, inklusive der Parkplätze am Quellenhof, am ZOB, der P&R und am Stadthaus-/Büchereiparkplatz. Hinzu kommen private Angebote, insb. das Hotel am Quellenhof, das Schwimmbad und die meisten Arztpraxen halten Parkplätze für Kunden und Patienten vor.

Abbildung 46: Innenstadt - Auslastung und Parkdauer, Donnerstag



ohne Plätze, nur Straßenrandparken

In der Innenstadt liegt insgesamt betrachtet hoher bis z. T. sehr hoher Parkdruck vor. Maßgeblich beeinflussen dies die sehr stark belegten, größeren Parkplatzanlagen, v. a. der Parkplatz Quellenhof. Aber auch die 182 Straßenrandparkplätze sind z. T. stark (über 80% vormittags) ausgelastet.

Dabei wird besonders die hohe externe Nachfrage deutlich (insb. durch Beschäftigte und Kunden und Patienten), die tagsüber das Innenstadtparken bestimmt. Zwischen 10 und 12 Uhr parken in den Straßen rd. 50 Kurzzeitparker (bis zu 3 Std.) und etwa ebenso viele Mittel-/Langzeitparker (3-10 Std.). Eine Konkurrenz zu den ebenfalls im Straßenraum parkenden Bewohnern ist v. a. in den Randbereichen der Innenstadt erkennbar (z. B. Mantiusstraße, Herrenschlag). Die nächtliche

Nachfrage entlang der Straßen liegt bei rd. 70-90 Pkw, wovon um 10 Uhr noch rd. 40-50 Bewohnerfahrzeuge dort sind.

Bewertung und Ausschlussgründe: Aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche und der allgemeinen Parkraumsituation in und um die Innenstadt ist davon auszugehen, dass eine zu starke Einschränkung der externen Belange nicht zielführend wäre.

Durch die starke Auslastung der Alternativen zum Straßenparken (z .B. Kurpark-Parkplatz und Quellenhof) ist bei Beschränkung der Nutzergruppen im öffentlichen Straßenraum durch Bewohnerparken von negativen Folgeeffekten auszugehen. Dazu zählen z. B. ein erhöhter Parksuchverkehr, eine Verstärkung der Überlastung der Sammelanlagen und Verdrängungseffekte ins weitere Umfeld (z. B. in Richtung Osten: Birkenweg, Am Waldrand, Neues Land).

Hinzu kommt, dass viele Bewohnende der Innenstadt über eigene, private Parkmöglichkeiten auf den Grundstücken und in den Garagen der Wohngebäude (oft Einfamilienhäuser) verfügen bzw. entsprechende Parkmöglichkeiten herstellen könnten. Dies führt dazu, dass voraussichtlich sehr viele gar keinen Bewohnerparkausweis beantragen könnten (vgl. „Empfehlungen für Bedingungen für Bewohnerparkausweise" auf Seite 53).

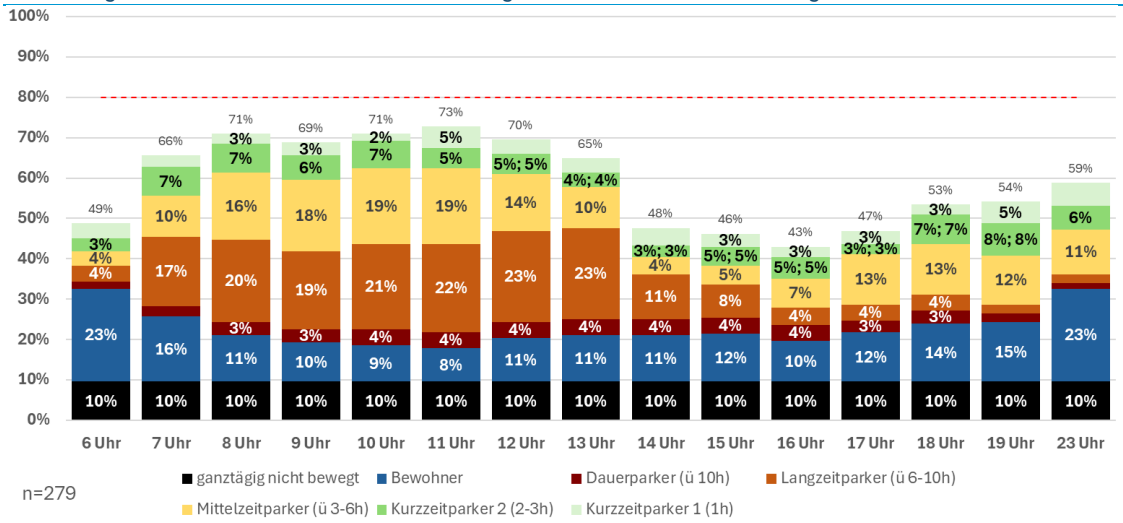
Das zweite **Prüfgebiet rund um die Berufschule** reicht vom Grambeker Weg im Westen bis zum Hempschört und Schäferkamp im Süden sowie zur Langen Straße und Gudower Weg im Osten. Dort leben ungefähr 1.700 Einwohnende (900 Haushalte). Es befinden sich mit dem Berufschulzentrum, der Agentur für Arbeit, mehreren Supermärkten und dem Bahnhof auch hier sehr besuchsintensive, verkehrserzeugende Einrichtungen.

Das Parkraumangebot besteht aus rd. 280 öffentlichen Straßenrandparkplätzen, oft ohne Bewirtschaftung (z. T. Parkscheibe und zeitlich eingeschränkte Halteverbote). Insbesondere die Supermärkte verfügen über eigene, größere Kundenparkplätze.

Insgesamt betrachtet liegt derzeit kein erhöhter Parkdruck im Gesamtgebiet vor. Die Auslastung im öffentlichen Straßenraum befindet sich im Durchschnitt ganztägig unter 80 %. Mehrere Straßen im Umfeld der Berufsschulen (z. B. Hempschört), sind jedoch grad vormittags übermäßig stark ausgelastet und v. a. von externen Langzeitparkenden (wahrscheinlich Schülerfahrzeuge) nachgefragt. Die Berufsschule selbst weist nur wenige eigene Parkmöglichkeiten auf, weshalb das Straßenrandparken im Umfeld stark in Anspruch genommen wird.

Zwischen 10 und 12 Uhr parken in den Straßen des Gebietes rd. 30 Kurzzeitparker (bis zu 3 Std.) aber mit rd. 110 Pkw deutlich mehr Mittel-/Langzeitparker (3-10 Std.). Eine Konkurrenz zu den ebenfalls im Straßenraum parkenden Bewohnern ist sichtbar, wobei deren Anwesenheit von rd. 90 Pkw nachts auf etwa 50 Pkw am Vormittag zurückgeht.

Abbildung 47: Berufsschulumfeld - Auslastung und Parkdauer, Donnerstag



Bewertung und Ausschlussgründe: Eine kritische Belastungssituation entsteht derzeit nur vergleichsweise kleinräumig im direkten Umfeld um die Berufsschule. Da diese über zu wenig eigene Parkmöglichkeiten verfügt, gleichzeitig aber zahlreiche Berufsschüler aus dem ländlichen Umland Möllns kommen, bleibt den Schülern neben dem Straßenparken keine maßgebliche Alternative. Auch der Umstieg auf andere Verkehrsmittel ist hier nicht für jeden realistisch geeignet.

Die Einführung von Bewohnerparken würde daher zu unverhältnismäßigen Einschränkungen der Erreichbarkeit des Bildungsstandortes führen. Als weitere negative Folgeeffekte ist auch hier von einer Verlagerung des Parkdrucks und Verdrängungseffekten nach Norden und Osten auszugehen, wo sich wiederum neue Konflikte ergeben würden.

Hinzu kommt acuh hier, dass nahezu alle Bewohnende in den heute betroffenen Straßen über eigene, private Parkmöglichkeiten auf den Grundstücken und in den Garagen der Wohngebäude (überwiegend Einfamilienhäuser mit Garagen links und rechts) verfügen. Dies führt auch hier dazu, dass voraussichtlich sehr viele gar keinen Bewohnerparkausweis beantragen könnten (vgl. „Empfehlungen für Bedingungen für Bewohnerparkausweise" auf Seite 53).

Es wird nahegelegt, seitens der Berufsschule ein schulisches Mobilitätsmanagement aufzusetzen und dazu zunächst die genaue Herkunft der Schülerinnen und Schüler sowie deren Mobilitätsmöglichkeiten und -verhalten zu evaluieren (z. B. durch Befragungen an der Berufsschule). Auch könnten in diesem Rahmen private Parkplatzalternativen im Umfeld (z. B. der (kostenpflichtige) Parkplatz hinter dem KiK-Markt) hingewiesen und ggf. durch die Schule sogar vergünstigt angeboten werden. Dazu wären Gespräche zwischen Schule und dem privaten Eigentümer anzuregen.

Davon unabhängig könnten auch verstärkte Kontrollen gegen Falschparker oder bei Bedarf neue Markierungen oder Beschilderungen für mehr Ordnung und Verkehrssicherheit im direkten Umfeld der Schule sorgen (vgl. M 8).

Parkraummanagementkonzept Mölln

Maßnahmen- und Handlungskonzept

M 5: Stadtqualität, öffentlicher Raum und Parken in der Altstadt



Kurzbeschreibung	*„Parken und Stadtqualität gemeinsam denken"* Die Eulenspiegelstadt Mölln ist schön und soll zukünftig noch attraktiver werden. Um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, wurde z. B. die Hauptstraße im Ortskern komplett umgestaltet. Das Straßenrandparken spielt für Besucher der Altstadt kaum noch eine Rolle, der ruhende Verkehr wird in Mölln größtenteils auf zentralen Plätzen untergebracht. Verkehrsberuhigte Straßen, Gassen und Wege, aber auch die Plätze in der Altstadt (z. B. der Markt- und der Mühlenplatz) tragen in Nutzung und Gestaltung maßgeblich zum ansprechenden Stadtbild bei. Dabei konkurriert das Parken mit Elementen der Aufenthaltsqualität (wie z. B. Begrünung und Verschattung, Sitzmöglichkeiten, Geh- und Radverbindungen sowie Radabstellanlagen) um den begrenzten öffentlichen Raum. Das Parkraummanagement verfolgt mit seinen Empfehlungen daher das Ziel, die beiden Aspekte gemeinsam zu denken. Es gilt, für das Parken in der Altstadt geeignete Organisationsformen und Alternativstandorte zu finden und somit Gestaltungsspielräume zu gewinnen, um die Qualität weiter zu steigern.
Empfehlungen	• Zielsetzungen zum Umgang mit dem öffentlichen Raum • Weitere Bündelung und Verlagerung des Altstadt-Parkens • Gestaltung des öffentlichen Raums zu Gunsten der Aufenthaltsqualität
Wirkungseffekte	• Reduzierung von (Parksuch-)Verkehr in der Altstadt • Attraktivierung und Aufwertung der öffentlichen Räume • Sicherung der Erreichbarkeit durch Parken an alternativen Standorten
Akteure	Stadt Mölln
Priorität	hoch

Zielsetzungen zum Umgang mit dem öffentlichen Raum

Parken im Straßenraum der Möllner Altstadt ist aktuell nur für deren Bewohner erlaubt. Für diejenigen, die dort keinen Parkplatz auf dem privaten Grund (z. B. im Hinterhof) haben, ist dies die einzige Möglichkeit wohnungsnah zu parken.

Gleichzeitig wachsen andere Ansprüche an den knappen öffentlichen Raum. Neben Gestaltungsaspekten zur weiteren Verschönerung der Stadt und ihrer Aufenthaltsqualität sind dies insbesondere auch Aspekte der Barrierefreiheit. Angesichts einer alternden Gesellschaft sind Rollator-, Rollstuhl-, aber auch Kinderwagen-geeignete Gehwege in der Altstadt wichtig. Auch regelmäßige Sitzgelegenheiten brauchen Platz und sind für ältere Menschen von großer Bedeutung, um auch mal eine Rast einlegen zu können. Weitere Raumansprüche stellen Radabstellanlagen, Begrünung und ggf. auch weiteres Straßenmobiliar (z. B. Wegweiser oder Infotafeln).

Abbildung 48: Befahrung durch die Feuerwehr in den engen Gassen der Altstadt



In engen Gassen ist es besonders wichtig, dass Rettungswagen und Feuerwehr im Notfall die Gebäude erreichen können.

Ein typischer Längsparkplatz ist bis zu 5,50 m lang und rd. 2,00 m breit (Empfehlungen für Neuanlagen liegen höher). Insgesamt nimmt ein Parkplatz im Seitenraum also rd. 11 m² ein. Bei rd. 130 Straßenparkplätzen in der Altstadt Möllns ergibt dies eine Fläche von rd. 1.400 m², hinzu kommen der Parkplatz auf dem Mühlenplatz (rd. 1.800 m²) und auf dem Kurparkplatz (zusammen mit Rossmann und Sparkasse rd. 6.300 m²). Parken in der Altstadt nimmt also in etwa eine Fläche von 9.500 m² ein. Dies entspricht knapp 10% des öffentlichen Raums dort (ohne die Gebäude und Privatgrundstücke). Ein deutlich größerer Anteil entfällt auf die Fahrbahnflächen und der Rest stellt Seitenräume, Gehwege und Platzflächen dar.

Daher ist es bereits ein wichtiger Schritt, die Altstadt lediglich für Bewohnerparken zu öffnen. Aber auch dessen Ausmaß und Angebot sind stets mit dem tatsächlichen Bedarf und den genannten konkurrierenden Raumansprüchen abzugleichen und abzuwägen.

Die Ansprüche an Gestaltung, Barrierefreiheit und Sicherheit gelten vorrangig für den historischen Altstadtbereich, wo der öffentliche Raum noch wertvoller und begehrter ist als anderswo. Grundsätzlich sind aber stadtweit die Belange des Parkens und der Erreichbarkeit mit allen anderen Ansprüchen im Sinne des Gemeinwohls abzuwägen. Wo dies möglich ist, sollte Parken zunächst auf privatem Grund stattfinden.

Weitere Bündelung und Verlagerung des Altstadt-Parkens und Gestaltung des öffentlichen Raums zu Gunsten der Aufenthaltsqualität

Sofern es gelingt, in der Altstadt geeignete Alternativen für die Bewohner anzubieten (z. B. nächtliches Parken stärker auf dem Kurparkplatz oder im Parkdeck ZOB zu bündeln) bzw. private

Flächen stärker für die Unterbringung von Pkw zu nutzen, sollten die freiwerdenden Potenziale zur Gestaltung des öffentlichen Raums gewonnen werden.

Die Ausweitung der nächtlichen Bewirtschaftungsfreigabe (17-9 Uhr) für Bewohner auf dem Kurpark-Parkplatz sowie im Parkdeck ZOB soll dazu beitragen, die dortigen Angebote für Bewohner attraktiver zu gestalten. Auch die Nachweispflicht, keinen privaten Parkplatz zur Verfügung zu haben, als Bedingung für einen Bewohnerparkausweis soll bewirken, die privaten Möglichkeiten im Bestand stärker auszunutzen. Straßenparken wird dann stärker denjenigen zur Verfügung stehen, die tatsächlich keine Alternativen haben.

Sofern es gelingt, Parken und Erreichbarkeit sicherstellen, Parken stärker zu bündeln, den privaten Raum optimal auszunutzen und bestenfalls auch das Mobilitätsverhalten zu verändern und den Pkw-Besitz zu senken, sollten die sich daraus ergebenden Gestaltungsspielräume genutzt werden.

Die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Raumes, wie auch speziell der Umgang mit den Seitenraumflächen und Parkmöglichkeiten, sollte gemeinsam mit allen beteiligten Stadtakteuren diskutiert und geplant werden. Dabei sind Aspekte der Erreichbarkeit genauso zu berücksichtigen wie die vielfältigen anderen benannten Ansprüche.

Das Parkraummanagementkonzept bietet belastbare Bewertungsgrundlagen, um eine mögliche Umwandlung von Straßenrandparken ohne Einschränkung der Erreichbarkeit zu bewerten und nach Möglichkeit gemeinsam umzusetzen.

Die heutige Nutzung des Mühlenplatzes weist überwiegend Verkehrs- und Parkplatzfläche auf und tatsächlich spielt der Platz als Parkmöglichkeit für Bewohnende im Moment eine wichtige Rolle. Perspektivisch sollte jedoch – um die Autos unterzubringen – nach Alternativen gesucht werden (z. B. im Privaten, auf anderen Plätzen, im Parkdeck), um – zumindest teilweise – eine Neugestaltung am Mühlenplatz zu ermöglichen.

Abbildung 49: Aktuelle Gestaltung und Nutzung des Mühlenplatzes



Parkraummanagementkonzept Mölln

Maßnahmen- und Handlungskonzept

M 6: Möglichkeiten für Angebotserweiterungen



KURZBESCHREIBUNG	**„Angebot gezielt und stadtbildgerecht erweitern"** Die zentralen Parkangebote in Mölln sind häufig stark ausgelastet. Durch die angestrebte, nutzergruppenspezifische Lenkung der Nachfrage soll sich zukünftig zwar eine Verbesserung der Situation einstellen, jedoch könnten städtebauliche Entwicklungen tendenziell eine steigende Nachfrage bewirken. Der Wunsch nach einer zentralen Angebotserweiterung (durch Bau eines Parkhauses) wurde während der Beteiligung häufig geäußert. Und tatsächlich wäre es perspektivisch sinnvoll, an einem zentral gelegenen und gut erreichbaren Standort die Kapazität baulich zu erweitern, um durch Bündelung andere Stellen zu entlasten und bei weiteren Planungen mehr Gestaltungsspielraum zu gewinnen. Der Bau ist allerdings kostenintensiv und es gibt nicht viele potenziell in Frage kommende Standorte. Reine Quartiersgaragen für die Wohnbevölkerung kommen in Mölln im Bestand - aufgrund der Kosten und geringen Nachfrage – hingegen kaum in Betracht. Bei Neubau- und Entwicklungsprojekten sollte Parken jedoch überwiegend im privaten Angebot abgedeckt werden.
EMPFEHLUNGEN	• Standortprüfung für ein ergänzendes Parkhaus im Umfeld der Altstadt • Aktivierung privater Parkplatzanlagen
WIRKUNGSEFFEKTE	• Kapazitätssteigerung in zentraler Lage • Reduzierung von Parkdruck und Parksuchverkehr • Bündelung des Parkens, mehr Gestaltungsspielraum bei weiteren Planungen
AKTEURE	Stadt Mölln, ggf. dritte Investoren
PRIORITÄT	mittel

Parken in baulichen Anlagen – eine Lösung für Mölln?

Das Parkdeck am ZOB ist bislang wenig nachgefragt, die Auslastung während der Erhebungen lag bei maximal 53%. Ist Parken in baulichen Anlagen daher eine weniger geeignete Lösung für Mölln? Dies wäre ein Fehlschluss.

Liegt es vielmehr an der baulichen Qualität des in die Jahre gekommenen Parkdecks und der nicht ganz zentralen Lage und dem weniger beliebten Umfeld am Busbahnhof? Qualität und Komfort der baulichen Anlagen spielen sicherlich eine Rolle bei der Wahl des Parkplatzes. Hier können Qualitätsverbesserungen zu mehr Auslastung beitragen. Auch Gebühren und die räumliche Lage beeinflussen die Entscheidung, wobei das Parkdeck ZOB eigentlich sehr innen- und altstadtnah gelegen ist und die Gebühren nicht höher sind, als auf anderen bewirtschaften Plätzen. Trotzdem ist dies ein psychologischer Faktor.

Entscheidender ist aber, was es an Alternativen im Umfeld gibt. Von den meisten Menschen wird eine längere Parkplatzsuche, um doch möglichst nah am Zielort einen kostenlosen Parkplatz zu finden, in Kauf genommen – die auch erfolgreich endet. Die meisten Studien empfehlen daher Quartiersgaragen nur in einem Umfeld mit sehr hohem Parkdruck und Bewirtschaftung (Gebühren) im öffentlichen Raum.

Perspektivisch wird allerdings auch in Mölln kaum eine Abnahme der Pkw-Zahlen zu erwarten sein. Und auch durch städtebauliche Entwicklungen im Umfeld (z. B. westlich der Altstadt) wird der lokale Parkdruck – auch auf das Parkdeck – weiter zunehmen. Die Situation im inneren Stadtgebiet bleibt also weiterhin tendenziell angespannt, selbst wenn es durch die im Konzept empfohlenen Maßnahmen und eine nutzergruppenbezogenere Lenkung und Angebotsverteilung gelingt, den Bestand an Parkmöglichkeiten besser auszunutzen.

Der öffentliche Raum im Möllner Kernbereich kann kaum mehr Parkmöglichkeiten zur Verfügung stellen. Die Straßenränder geben nicht mehr Raum her, vielmehr treten dort andere Nutzungsansprüche in den Vordergrund. Die größeren Parkplatzanlagen sind häufig ausgelastet, aber weitere Grundstücke und Flächen stehen für öffentliches Parken nicht zur Verfügung. Private Parkplatzanlagen könnten begrenzte Potenziale bieten, deren Nutzung hängt jedoch von dem Willen der Eigentümer ab. Was bleibt, ist die Erweiterung der öffentlichen Parkflächen in die Höhe oder Tiefe.

Ein weiteres zentrales Parkhaus wäre daher perspektivisch eine sinnvolle Option für Möllns Innenstadt. Dadurch könnten zusätzliche Kapazitäten vorgewiesen und zugleich mehr Gestaltungsspielräume bei zukünftigen Planungen, aber auch bei denkbaren Umgestaltungen und Aufwertungen in der Innen- und Altstadt gewonnen werden.

Etwa 200-400 zusätzliche, öffentlich-nutzbare Parkmöglichkeiten – gebündelt an einem gut erreichbaren, zentralen Standort in Mölln – würden viele Engpässe für Kurz- und Langparkende sowie nachts ggf. auch für Bewohnende im Innen-/Altstadtbereich beheben können.

Aber der Bau eines Parkhauses ist meist sehr kostspielig und eine Finanzierung sowie der Betrieb und Unterhalt über Jahrzehnte müsste vorab sichergestellt werden. Gebührenfreies Parken darin wäre aus wirtschaftlichen Gründen also ausgeschlossen.

Standortsuche für ein neues Parkhaus

Im Umfeld der Alt- und Innenstadt Möllns kommen nur wenige Flächen grundsätzlich für einen Neubau oder eine Erweiterung von Parkbauten in Betracht. Abgesehen von einer theoretischen Aufstockung des bestehenden Parkdecks am ZOB erscheinen im Wesentlichen der **Kurpark-Parkplatz** und der **Parkplatz am Quellenhof** als geeignete Standorte.

Weitere Flächen, insbesondere nördlich oder südlich der Altstadt, sind aufgrund ihrer Lage und der ungünstigen fußläufigen Anbindung kaum geeignet. Auch größere Freiflächen wie am Waldsportplatz, am östlichen Ufer des Schulsees oder im Bereich des Hafenquartiers liegen zu weit entfernt vom zentralen Versorgungsbereich und wären nur über Shuttle-Verbindungen sinnvoll anzubinden. Ein solches System wäre derzeit jedoch im erforderlichen Takt und Betrieb langfristig weder wirtschaftlich noch betrieblich tragfähig.

Im Folgenden werden die **potenziell realisierbaren Standorte** hinsichtlich ihrer Stärken, Schwächen und Entwicklungsperspektiven näher erläutert:

- **Aufstockung oder Neubau des Parkdecks am ZOB**

  Das bestehende Parkdeck am ZOB ist aus mehreren Gründen der naheliegendste Ansatzpunkt für eine Erweiterung oder Modernisierung. Die Lage unmittelbar an der Innenstadt, kombiniert mit der Nähe zum Bahnhof, macht den Standort für unterschiedliche Nutzergruppen attraktiv – für Kurzparkende mit Ziel Innenstadt ebenso wie für Pendler und Langzeitparkende im P&R-Bereich.

  Allerdings bestehen erhebliche bauliche und statische Einschränkungen, die eine Aufstockung unmöglich machen. Ein kompletter Abriss und Neubau sind baulich nicht erforderlich, würden einen hohen finanziellen und zeitlichen Aufwand bedeuten und sind unter den derzeitigen Rahmenbedingungen daher nur langfristig denkbar. Vorrangig sollte daher die Optimierung und Modernisierung der bestehenden Anlage im Fokus stehen.

  Ziel ist es, die vorhandenen Kapazitäten besser auszunutzen und den Komfort deutlich zu erhöhen – etwa durch eine verbesserte Beleuchtung, freundlichere Zugangs- und Zufahrtssituationen sowie zeitgemäße Erfassungs- und Bezahlsysteme (z. B. Kennzeichenerkennung, App-Zahlung, Kartenterminals). Auch eine Aufwertung des Umfelds mit klarer Wegeführung zur Innen- und Altstadt, barrierefreien Gehverbindungen, verbesserter Beschilderung und Beleuchtung ist anzustreben. Zudem sollte die Oberfläche so instandgesetzt werden, dass das Oberdeck auch im Winter uneingeschränkt nutzbar ist. Die Stadt Mölln ist bereits dabei, die genannten Aspekte zu verbessern (z. B. mehr Licht durch Rückschnitt der umgebenden Bepflanzung und Prüfungen/Planung zur Verbesserung der Beschichtung der Oberflächen).

  Langfristig könnte, sofern das Gebäude seine Lebensdauer erreicht hat, ein vollständiger Neubau in größerer Dimension an gleicher Stelle geprüft werden, sofern die baulichen und städtebaulichen sowie finanziellen Bedingungen dies zulassen.

- **Parkhaus-Neubau auf dem Kurpark-Parkplatz**

Der Kurpark-Parkplatz stellt aufgrund seiner zentralen und etablierten Lage einen sehr attraktiven Standort für ein neues Parkhaus dar. Die Fläche ist groß genug und wird bereits heute intensiv genutzt, insbesondere von Kurzzeitparkenden, aber auch durch Anwohnende. Mit entsprechenden Kapazitäten wäre eine Ausweitung gut denkbar.

Allerdings sind die bautechnischen Gegebenheiten (z. B. Tragfähigkeit des Untergrunds) vor einem Bauvorhaben zu prüfen. Zudem sollte die verkehrliche Erschließung so gestaltet werden, dass kein zusätzlicher Durchgangsverkehr in bzw. durch die Altstadt geleitet wird – eine Abbindung der Durchfahrt nach Osten und eine Beschilderung von Süden erscheinen als sinnvolle Maßnahmen.

Zu beachten ist außerdem, dass die Fläche regelmäßig, mindestens einmal im Jahr, für den Möllner Jahrmarkt genutzt wird. Eine vollständige Bebauung würde diese traditionelle Nutzung stark beeinträchtigen oder gar ausschließen. Entsprechende Ersatzlösungen – etwa alternative Standorte für Fahrgeschäfte und Buden oder eine teilweise Integration der Jahrmarktfläche in ein neues Parkhauskonzept – müssten konzeptionell und wirtschaftlich vertiefend geprüft werden. Diese Variante hätte voraussichtlich deutlich höhere Kosten zur Folge.

Langfristig könnte auch geprüft werden, ob eine gemeinsame Entwicklung mit angrenzenden privaten Flächen, etwa im Bereich von Rossmann oder der Sparkasse, möglich wären. Konkrete Planungen hierzu sind aktuell nicht bekannt. Sollte sich hier künftig eine bauliche Neuentwicklung ergeben, wäre eine Kopplung mit einem Parkhausneubau städtebaulich und wirtschaftlich denkbar und sinnvoll. Eine integrierte Entwicklung könnte zudem Synergie- und Finanzierungsvorteile schaffen.

- **Neubau auf dem Parkplatz Quellenhof**

Auch der Parkplatz am Quellenhof bietet günstige Standortbedingungen für ein neues Parkhaus in Mölln. Er wird bereits heute gern von Langzeitparkenden und Beschäftigten genutzt und könnte auch künftig ein zentrales Angebot für dieses Nutzersegment bilden.

Ein Neubau wäre jedoch nicht ohne Einschränkungen realisierbar. Die Fläche befindet sich im Eigentum verschiedener Parteien, sodass eine kooperative Abstimmung erforderlich wäre. Zudem müssten die Belange des angrenzenden Hotels umfassend berücksichtigt werden.

Da der Standort ohnehin perspektivisch im Zusammenhang mit der möglichen Neuordnung des Hotel- und Schwimmbadbereichs diskutiert wird, könnte ein Parkhaus hier Teil einer integrierten Entwicklung werden. Vielmehr wäre eine bauliche Lösung bei einem möglichen Entfall der dortigen, bisherigen Parkplätze und gleichzeitigem Neu-/Mehrbedarf durch eine zusätzliche Nutzung (z. B. größeres Schwimmbad) sogar sehr wahrscheinlich erforderlich. In diesem Rahmen wäre ein öffentlich zugängliches Parkhaus – mit mehr Angebot als für die Neunutzung benötigt – zugleich ein Beitrag zur Entlastung des gesamten Innenstadtbereichs. Eine wirtschaftliche Umsetzung würde allerdings eine Bewirtschaftung der Stellplätze erfordern, bisher ist die Nutzung dort kostenfrei – was v. a. für die Berufspendler attraktiv ist.

- **Erweiterung des Stadthaus-Parkplatzes**

  Die heutigen Stellplatzmöglichkeiten am Stadthaus für Besucher und Beschäftigte sind begrenzt, gleichzeitig besteht dort v. a. durch die Beschäftigten der Verwaltung eine hohe tägliche Nachfrage. Diese führt häufig zu einer Verlagerung des Parkbedarfs in die umliegenden Bereiche, insbesondere auf den Quellenhofparkplatz und in angrenzende Straßenräume.

  Im direkten Umfeld des Stadthauses bestehen einzelne Grün- und Restflächen, die für eine moderate Erweiterung der Stellplätze ggf. in Betracht kämen. Ein flächiger Ausbau könnte hier zur Entlastung beitragen und den ruhenden Verkehr stärker bündeln. Für den Bau eines Parkhauses ist der Standort hingegen zu klein und städtebaulich eher ungeeignet. Eine maßvolle Erweiterung im Bestand ist daher die sinnvollste Option, um kurzfristig eine spürbare Verbesserung zu erreichen, ohne die räumliche Qualität zu beeinträchtigen.

Die Untersuchung im Rahmen des Parkraummanagementkonzeptes zeigt, dass der Bau eines neuen Parkhauses in Mölln grundsätzlich möglich, unter den gegebenen Standortvoraussetzungen jedoch mit erheblichen planerischen, technischen und wirtschaftlichen Herausforderungen verbunden ist. Keiner der geprüften Standorte erfüllt alle Anforderungen gleichermaßen; jeder bringt spezifische Chancen, aber auch Einschränkungen mit sich.

Kurz- bis mittelfristig sollte der Schwerpunkt daher weniger auf einer Erweiterung der Gesamtkapazität, sondern auf der Optimierung der bestehenden Anlagen liegen – insbesondere durch eine Modernisierung des ZOB-Parkdecks, eine gezielte Aufwertung des Umfelds sowie eine Vereinheitlichung der Bewirtschaftung und Nutzerlenkung.

Langfristig könnte ein Neubau am Kurpark-Parkplatz oder im Bereich des Quellenhofs eine sinnvolle Ergänzung darstellen, sofern sich die Rahmenbedingungen – etwa durch private Entwicklungen, städtebauliche Neuordnungen oder geänderte Mobilitätsbedarfe – entsprechend verändern. In jedem Fall sollte die Entscheidung für einen Parkhausneubau in ein übergeordnetes Mobilitäts- und Nutzungskonzept eingebettet werden, das die Entwicklung der Innenstadt, den ÖPNV, den Fuß- und Radverkehr sowie ökologische und gestalterische Aspekte gleichermaßen berücksichtigt. Ein neues Parkhaus kann nur dann einen echten Mehrwert schaffen, wenn es Teil eines integrierten Ansatzes ist, der Nutzerbedürfnisse, Wirtschaftlichkeit und städtebauliche Qualität in Einklang bringt.

Quartiersgaragen (im Bestand) – keine Lösung für Mölln

Reine Quartiersgaragen zur Entlastung der – z. T. auch angespannten – Parksituation in den Wohngebieten stellen für Mölln kaum eine Lösung dar.

Zum einen ist die Grundstückssuche für solche Bauten schwierig. Es gibt kaum geeignet große, freie Grundstücke, der Bau und Betrieb wäre sehr kostspielig und allein durch Bewohnerparken nicht zu finanzieren. Hinzu kommt eine sehr geringe Akzeptanz von Parkgebühren im weiteren Stadtgebiet aufgrund weitgehend dann doch ausreichender und vor allem kostenloser Alternativen im Straßenraum. Neue Quartiersgaragen würden schlichtweg leer stehen.

Davon ausgenommen sind jedoch Neuentwicklungen und z. B. Neubauquartiere, die Parken in baulichen Anlagen (Parkhaus, Tiefgarage) für die neue Nutzung direkt mit herstellen sollten. Dort

bieten sich durch den Investor Querfinanzierungsmöglichkeiten und neue Mieter oder Eigentümer würden direkt von Beginn an im privaten Angebot parken.

Aktuelles Beispiel ist der geplante Abriss und Neubau der Siedlung im Bereich Bismarck-/Goethestraße, wo für die Neubauten jeweils Tiefgaragen angedacht werden. Dadurch könnten die dortigen Straßenräume vom Anliegerparken entlastet und sicherer sowie qualitativ ansprechender gestaltet werden. Eine Mehrbelastung des öffentlichen Parkraums durch Nachverdichtung oder Zielverkehr neuer städtebaulicher Projekte sollte also bereits bei der Planung (Stellplatznachweis, Stellplatzsatzung, Investorenberatung, Bebauungsplan) vermieden werden.

Sofern ein Investor es für finanzierbar bewertet und es baulich möglich ist, dabei auch Kapazitäten für das Umfeld zur Miete anzubieten, sollte dies ebenfalls realisiert werden.

Mehrfachnutzung von halb-öffentlichen bzw. privaten Parkplatzflächen

Aktivierung privater Stellplatzflächen meint die Mehrfachnutzung von Parkmöglichkeiten im privaten oder halböffentlichen Raum. Diese hat ihre Potenziale insbesondere in Bereichen mit zeitlich getrennten Nutzungsüberlagerungen wie z. B. Stellplatzflächen von Supermärkten, Discountern oder sonstigen Unternehmen und Behörden. Während auf derartigen Flächen vor allem am Tag während der Geschäftszeiten eine rege Nachfrage herrscht und in den Randzeiten freie Kapazitäten zur Verfügung stehen, liegt bspw. bei Bewohnenden eine konträre Nachfrageverteilung vor.

Aus der Mehrfachnutzung privater Stellplatzflächen resultieren für die Kommune, für Eigentümer und Eigentümerinnen der Stellplatzflächen sowie für die Nutzenden verschiedene Vorteile:

- Entlastung der Parkmöglichkeiten im Öffentlichen Raum zu Gunsten von Umgestaltungen
- Zusätzliche Einnahmen für die Eigentümer der Flächen
- Weitere Angebote für Bewohnenden

Da es sich bei den potenziellen Stellplatzflächen um Flächen außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche im Eigentum Dritter handelt, hat eine Kommune grundsätzlich keinen direkten Einfluss auf eine mögliche Aktivierung.

Die kommunale Verwaltung sollte hierbei zum einen eine aufklärende Funktion einnehmen und Eigentümer potenzieller Flächen für die Thematik sensibilisieren sowie Hilfestellung bei der praktischen Umsetzung und rechtlichen Regelung (v. a. Nutzungsrecht, Lärmschutz, Verkehrssicherung) leisten. Darüber hinaus müssen auch potenzielle Nutzende über das bestehende Angebot und dessen Nutzen unterrichtet werden.

Des Weiteren kann die Verwaltung eine vermittelnde Rolle zwischen Eigentümern und Nutzenden einnehmen und beispielsweise eine Plattform oder eine Datenbank mit Angeboten und Gesuchen zur Verfügung stellen.

Mögliche Nutzungsmodelle unterscheiden sich in der Anzahl der Parkmöglichkeiten, die hinsichtlich der Fremdnutzung im Tagesverlauf zur Verfügung gestellt werden können. Wird auf einem Kundenparkplatz bspw. eine bestimmte Anzahl an Stellplätzen ganztägig nicht benötigt und ist in der Nutzungsgenehmigung nicht festgeschrieben, so kann diese ganztägig zur Verfügung gestellt werden. Sollen Stellplätze während der Betriebs- bzw. Öffnungszeiten nicht durch Außenstehende

nutzbar sein bzw. lässt die Genehmigung diese Nutzung nicht zu, kann die Verfügbarkeit zeitlich begrenzt werden.

Für die Nutzung privater Stellplatzflächen werden üblicherweise Gebühren erhoben. Je nach Modell erfolgt die Abrechnung stunden-, tages- oder monatsscharf. Auch nutzergruppenspezifische Monatstickets wie z. B. für Bewohnende oder kostenloses Parken mit gültigem Bewohnerparkausweis sind grundsätzlich denkbar.

Viele Städte, allen voran die Stadt Düsseldorf mit ihrem „Feierabendparken", versuchen derzeit solche privaten Kapazitäten zu aktivieren. Die Potenziale werden als hoch eingestuft und trotz einiger rechtlicher und organisatorischer Fragestellungen, ergeben sich immer neue Handlungsoptionen und Lösungsmöglichkeiten.

Potenziell geeignete und für weitere Gespräche interessante Flächen in Mölln sind:

- Private Kundenparkplätze der Sparkasse und Rossmann in der Altstadt
  (sehr zentral; Parken für Kunden bereits möglich, für andere deutlich teurer)
- Privater Parkplatz hinter dem Kik: Grambeker Weg
  (bahnhofsnah; monatliche Miete ist für 25 € bereits möglich, 1,00 €/Std.)
- Privater Kundenparkplatz Penny: Heinrich-Langhans-Straße
  (nah an der Berufsschule; bisher max. 1 Stunde/fairParken)
- Privater Kundenparkplatz Norma: Lützower Straße
  (ggf. für nächtliches Anwohnerparken interessant)
- Privater Mitarbeiterparkplatz Heidenreich & Harbeck: Grambeker Weg/Eichholzberg

Auch weitere Supermarkt- und Firmenparkplätze könnten sich für Mehrfachnutzung eignen, liegen jedoch nicht mehr in Bereichen mit entsprechend hohem Parkdruck im Umfeld.

Parkraummanagementkonzept Mölln

Maßnahmen- und Handlungskonzept

M 7: Empfehlungen für ein neues Parkleitsystem



KURZBESCHREIBUNG	***„Gezielt, durchdacht und maßvoll lenken"*** Die aktuelle Parkplatzbeschilderung ist nicht intuitiv und zu unscheinbar, um eine gewünschte Lenkungsfunktion zu entfalten und Parksuchverkehr zu reduzieren. Einheimische wissen, wo sie einen Parkplatz suchen, aber grad ortsfremden Besuchenden fällt es zunächst schwer, sich in Mölln zu orientieren. Um Verkehr in der Altstadt zu reduzieren und effizient und zielgruppenspezifisch zu den Parkplätzen und Parkhäusern zu lenken, ist kein kostspieliges, hochtechnisiertes Parkleitsystem erforderlich. Wichtiger ist eine gut durchdachte und leicht verständliche Wegweisung aus allen Himmelsrichtungen zu freien und für den jeweiligen Parkzweck geeigneten Parkmöglichkeiten. Gezielt platzierte, digitale Auslastungsanzeigen können dabei helfen, unnötige Parksuchverkehre zu vermeiden und die Parkplatzsuche zu erleichtern. Unterstützt werden kann das System durch Onlineangebote, welche aktuelle Informationen und Navigationshilfen direkt aufs Handy liefern.
EMPFEHLUNGEN	• gezieltere, großräumige Lenkung zu den Parkierungsanlagen aus allen Himmelsrichtungen • klar verständliche, gut sichtbare Beschilderung • Ergänzung von digitalen Anzeigeelementen
WIRKUNGSEFFEKTE	• bessere Lenkung von Nachfrage • Verbesserung der Erreichbarkeit • Reduzierung von Parksuchverkehr
AKTEURE	Stadt Mölln
PRIORITÄT	sehr hoch

Großräumige Lenkung und klare Beschilderung aus allen Himmelsrichtungen

Immer mehr Städte in vergleichbarer Größenordnung setzen auf moderne, bedienfreundliche Parkleitsysteme, um den ruhenden Verkehr gezielt zu steuern. Diese Systeme erleichtern nicht nur den Besuchenden die Orientierung und führen sie auf direktem Weg zu freien Stellplätzen, sondern tragen zugleich dazu bei, sensible Bereiche – insbesondere die Altstadt und Wohnquartiere – vom Parksuchverkehr zu entlasten.

In Mölln ist die vorhandene Parkleitbeschilderung bislang wenig auffällig, lückenhaft und nicht intuitiv aufgebaut. Ortsunkundige finden den Weg zu geeigneten Parkierungsanlagen nur schwer, was unnötige Fahrten und damit zusätzliche Verkehrsbelastungen im Zentrumsbereich verursacht. Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und Verkehrssteuerung wird daher empfohlen, das bestehende System grundlegend zu überarbeiten und zu erweitern.

Dabei muss nicht in ein überdimensioniertes, kostenintensives System investiert werden. Entscheidend ist ein klug abgestimmtes, einfach verständliches Leitsystem, das den Verkehr frühzeitig und zielgerichtet auf verträglichen Routen führt. Eine klare, großräumige Lenkung sollte bereits deutlich vor den Toren der Altstadt beginnen und den Hauptverkehr – insbesondere aus Norden – bevorzugt über die leistungsfähigere und weniger störanfällige B 207 führen.

Zielzonierung und Nutzerorientierung

Empfehlenswert ist die Einführung einer übersichtlichen Zielzonierung, bei der Hauptziele (z. B. Altstadt, Stadthaus, Bahnhof, Kurpark, Wildpark) klar benannt und den naheliegenden Parkierungsanlagen zugeordnet werden. So können Besuchende bereits bei der Einfahrt in die Stadt gezielt zu den für ihr Ziel passenden Stellflächen geführt werden.

Alle öffentlich nutzbaren Parkierungsanlagen – vom Parkdeck am ZOB über die Parkplätze Kurpark und Quellenhof bis zu den kleineren Anlagen am Stadthaus, Bücherei und Kurpark – sollten in das System integriert werden. Auch kleinere Plätze tragen zum Gesamtangebot bei. Um Schilder zu sparen, können sie in weiterer Entfernung jedoch räumlich zusammengefasst werden.

Ergänzend sollte eine nutzergruppenspezifische Differenzierung erfolgen, z. B. mit Hinweisen auf Kurzparken, Langzeitparken oder P&R-Angebote. Eine einheitliche, klar lesbare und gut sichtbare Beschilderung ist wesentliche Voraussetzung für den Erfolg des Systems.

Ergänzung von digitalen Anzeigeelementen

Moderne Parkleitsysteme vereinen diese Service- und Umweltgedanken und optimieren die Möglichkeiten der Lenkung durch neue Techniken. Dabei können diese Systeme inzwischen weit mehr als nur Pfeile und Belegungen von Parkplatzanlagen anzuzeigen. Von flexibel beschriftbaren Hinweisen bis zu KI-gesteuerten Verkehrsvorhersagen ist hier, leider auch beim Kostenaufwand, fast keine Grenze gesetzt.

Um die Effizienz weiter zu steigern, sollte die neue Parkleitstruktur auch in Mölln um digitale Auslastungsanzeigen ergänzt werden. Hierbei werden die jeweiligen freien Stellplatzkapazitäten über Sensorik in den Anlagen erfasst (z. B. Kontaktschleifen oder Kameras) und in Echtzeit an dynamischen Anzeigetafeln oder online (z. B. über Stadt- oder Tourismus-Apps) dargestellt. Dies

verbessert den Verkehrsfluss, reduziert Suchverkehre und ermöglicht gleichzeitig eine Auswertung der Nutzungsmuster.

Bei der technischen Ausstattung sollte ein pragmatischer, skalierbarer Ansatz gewählt werden – also ein System, das zunächst mit analogen Beschilderungskomponenten arbeiten und schrittweise digital erweitert werden kann. Somit entstehen geringe Anfangsinvestitionen, und spätere Anpassungen an die tatsächliche Nutzung sind problemlos möglich.

Frühzeitig platzierte, größere Anzeigeelemente (z. B. Sonderereignisse, Baustellen, Veranstaltungshinweise) können das Informationsangebot ergänzen.

Zu erwartender Kostenrahmen

Die Kosten eines Parkleitsystems hängen stark von der Ausbaustufe und der gewählten Technik ab. Folgende Größenordnungen gelten als realistisch:

- Basisstufe (statische & teil-dynamische Beschilderung): ca. 150.000 – 250.000 € (zentrale Ortseingangsbeschilderung, einheitliches Design, Zielzonierung, Vereinheitlichung bestehender Schilder)
- Erweiterte Stufe (dynamische Anzeigen + Sensorik): ca. 250.000 – 400.000 € (elektronische Anzeigen mit digitaler Ansteuerung, einfache Auslastungserfassung, teilweise Anbindung an App oder Website)
- Volldigitaler Ausbau (eher für Großstädte): ca. 500.000 – 600.000 € (vernetztes System, Echtzeit-Daten, mehrsprachige Anzeige, App-Integration)

Erfahrungsgemäß erzielen bereits Systeme der mittleren Ausbaustufe eine deutliche Verbesserung der Verkehrslenkung und Nutzerzufriedenheit, ohne die kommunalen Haushalte übermäßig zu belasten. Fördermittel über Verkehrs- oder Digitalisierungsprogramme können die Finanzierung zudem ergänzen.

Digitale Services und App-Integration

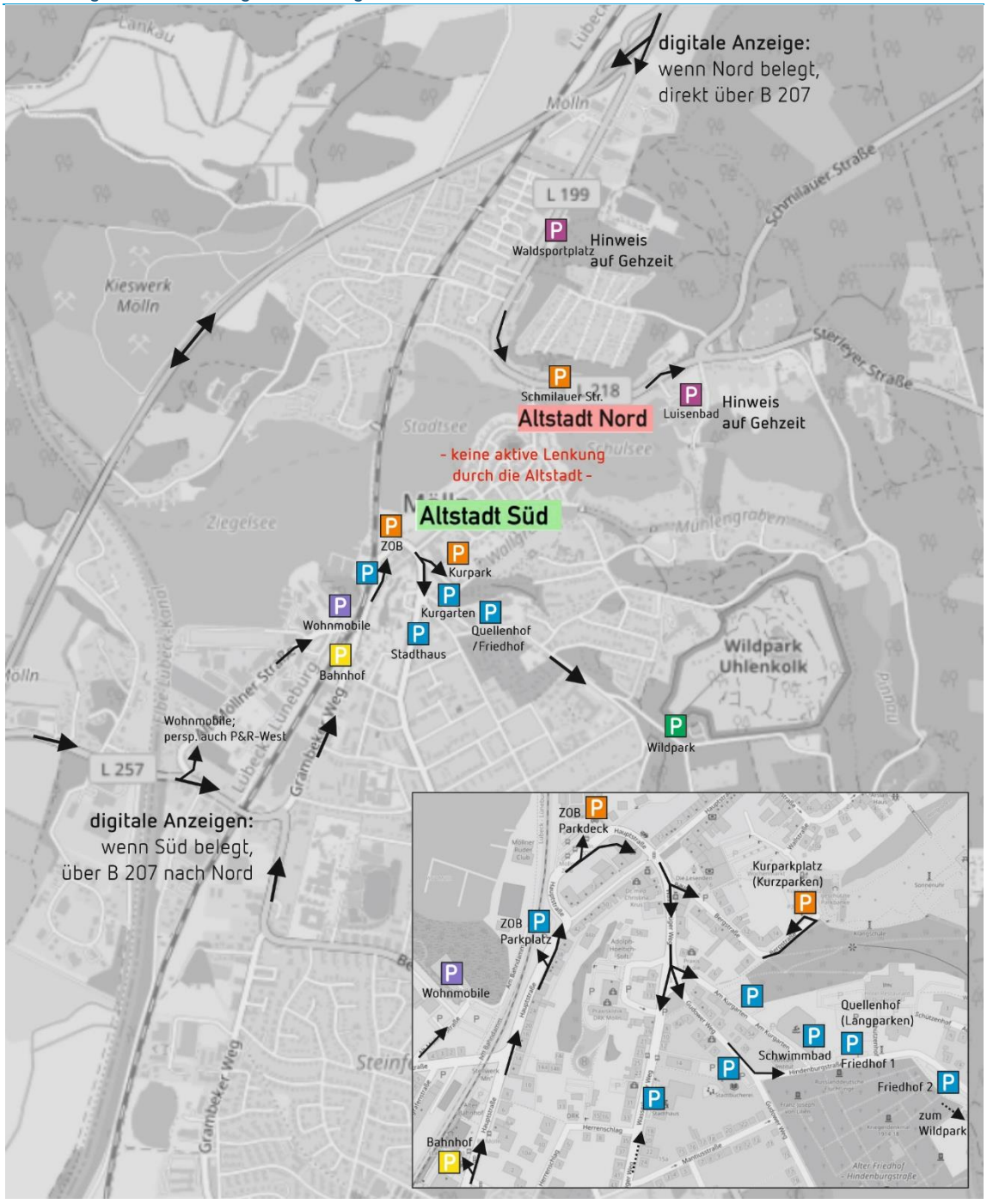
Immer mehr Besuchende informieren sich bereits vor Fahrtantritt über verfügbare Parkmöglichkeiten. Daher sollte die Stadt Mölln die digitalen Informationskanäle aktiv einbinden und eine zentrale Online-Plattform schaffen, auf der Parkanlagen, Standorte und – sofern vorhanden – aktuelle Belegungsdaten übersichtlich dargestellt werden. Dazu könnte beispielsweise die bestehende Seite mit Parkplatzinformationen erweitert werden (siehe https://www.moelln-tourismus.de/servicebereich/mobilitaet/parkplaetze)

Eine Verknüpfung des künftigen Parkleitsystems mit bestehenden Informations- und Navigations-Apps bietet einen zusätzlichen Mehrwert, insbesondere wenn Auslastungsdaten in Echtzeit eingebunden werden können. Neben kommunalen Lösungen bestehen bereits preisgünstige Alternativen, etwa über externe Anbieter, die über Crowdsourcing-Daten auch freie Stellplätze im öffentlichen Straßenraum anzeigen. Durch eine solche digitale Ergänzung kann die Sichtbarkeit des Möllner Parkraumsystems erheblich gesteigert und der Komfort für Besuchende nachhaltig verbessert werden – ohne hohe Zusatzinvestitionen in eigene Softwarelösungen.

Ein modernisiertes Parkleitsystem bietet für Mölln eine vergleichsweise kosteneffiziente Möglichkeit, die vorhandenen Parkkapazitäten besser auszulasten, den Parksuchverkehr zu reduzieren und die Innenstadt gezielt zu entlasten.

Vorrangig sollte dabei eine **übersichtliche, klar strukturierte und digital erweiterbare Lösung der mittleren Ausbaustufe** umgesetzt werden. Sie gewährleistet eine deutliche Verbesserung der Orientierung ohne übermäßigen technischen oder finanziellen Aufwand – und schafft die Grundlage, das System bei Bedarf später zu einem voll digitalen, vernetzten Stadtleitsystem weiterzuentwickeln.

Abbildung 50: Skizzierung Parkleitung Mölln (Entwurf)



Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2026) CC BY 4.0

Parkraummanagementkonzept Mölln

Maßnahmen- und Handlungskonzept

M 8: Verkehrssicherheit und Ordnung des ruhenden Verkehrs



Kurzbeschreibung	*„Weniger Falschparken – Mehr Sicherheit“* Um Parkregelungen ordnungsgemäß durchzusetzen ist es erforderlich, regelmäßig zu kontrollieren. Neben der Einhaltung von Parkscheinpflicht und Parkdauer im inneren Stadtbereich und auf den größeren Parkplätzen ist ein weiterer Schwerpunkt dabei auch auf die sensiblen Wohngebiete mit erhöhtem Falschparken sowie auf Schulumfelder und wichtige Geh-/Radwegachsen zu legen. Ebenso wichtig ist es, auf Fehlverhalten und Falschparken aufmerksam zu machen und ein breites Problembewusstsein zu schaffen. Insbesondere in Bezug auf zugeparkte Rettungsgassen und Geh- und Radwege ist dies wichtig. Gegenseitige Rücksichtnahme ist im ruhenden Verkehr das erste Gebot. Durch ein strategisches Vorgehen sind Straßenräume mit zu geringer Fahrbahnbreite und wichtige Gehwegachsen, die durch den ruhenden Verkehr eingeschränkt werden zu priorisieren und Anpassungen der Beschilderung/Markierung sowie bauliche Maßnahmen zur Ordnung des Parkens durchzuführen.
Empfehlungen	• Kontrolle, Kommunikation und Teilhabe verstärken • Gewährleistung ausreichender Fahrbahnbreiten • Abbau von Konflikten durch unzulässiges Gehwegparken • Parken und Halten im Schulumfeld ordnen
Wirkungseffekte	• Besseres Einhalten der Parkregelungen / weniger Konflikte durch Falschparken • Erhöhung der Verkehrssicherheit und Erreichbarkeit • Stärkung des Geh- und Radverkehrs (z. B. auf Schulwegen)
Akteure	Stadt Mölln, ggf. Feuerwehr, ggf. Schulen
Priorität	hoch

Kontrolle, Kommunikation und Teilhabe verstärken

Gerade beim Thema Parken ist es wesentlich, alle Akteure mitzunehmen. Unterschiedliche Ansprüche und Sichtweisen – von Anwohnenden über Gewerbetreibende bis zu Besuchenden – müssen verstanden und in die Planung einbezogen werden. Die teils komplexen Zusammenhänge des Parkraummanagements sind öffentlichkeitswirksam darzustellen, um das Verständnis und die Akzeptanz geplanter Maßnahmen zu stärken.

Die im Rahmen der Konzepterstellung begonnene Beteiligung sollte im weiteren Planungsverlauf fortgeführt werden. Informations- und Beteiligungsformate, etwa öffentliche Workshops, gemeinsame Ortsbegehungen oder Befahrungen mit Feuerwehr und Rettungsdiensten, helfen, Problemstellen anschaulich zu machen und öffentliches Bewusstsein zu schaffen. So lassen sich Rücksichtnahme und ein gemeinsames Verständnis für geordnete Parkraumstrukturen fördern.

Grundlage für den Erfolg jeder Parkraummanagementstrategie bleibt jedoch eine konsequente Überwachung der Einhaltung der Parkregelungen. Dazu zählen nicht nur Parkzeitüberschreitungen, sondern auch Verstöße wie illegales Gehwegparken, Halten an Engstellen oder auf Radverkehrsanlagen. Eine gut sichtbare Präsenz des Ordnungsdienstes wirkt präventiv und stärkt dauerhaft die Regelakzeptanz.

Gewährleistung ausreichender Fahrbahnbreiten

In zahlreichen Wohnbereichen Möllns bestehen bereits temporäre Parkregelungen – etwa im Zusammenhang mit Straßenreinigung oder Müllabfuhr. Für Feuerwehr und Rettungsdienste ist die ständige Durchfahrbarkeit jedoch von entscheidender Bedeutung.

Die rechtlichen Grundlagen sind durch die Straßenverkehrsordnung definiert. So ist Halten und Parken nur gestattet, wenn eine ausreichende Fahrbahnbreite von 3,05 Meter bleibt. Diese basiert auf der maximalen Fahrzeugbreite von 2,55 m und rechnet einen Sicherheits- und Manövrierraum von 0,5 m dazu. Wo dieser Wert nicht erreicht wird, ist Parken nicht zulässig. Sofern jedoch immer wieder dagegen verstoßen wird, sollte ordnend durch einseitige Parkregelungen oder Markierungen, halbseitiges Gehwegparken (beachte dazu nächstes Kapitel) oder Parkverbote eingegriffen werden.

Je nach Gebäudehöhe und -nutzung sind zusätzliche Anforderungen der Feuerwehr einzuhalten. Um einen Leiterwagen aufzustellen, ist z. B. in der Regel eine freie Gesamtfahrbahnfläche von 5,50 m erforderlich.

Auch Knotenpunkte und Sichtbereiche an Querungen (z. B. auch auf Schulwegen) sind vom ruhenden Verkehr freizuhalten, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Ergänzend können dazu Sperrflächenmarkierungen, Bodenschwellen oder Gehwegvorstreckungen angelegt werden, um die gewünschte Ordnung dauerhaft zu sichern.

Abbau von Konflikten durch unzulässiges Gehwegparken

Einschränkungen durch legales wie auch illegales Gehwegparken sind ein Problem und beeinträchtigen den Gehkomfort, nicht selten sogar die Sicherheit der zu Fuß Gehenden erheblich. Nach StVO ist das Parken auf Gehwegen grundsätzlich nicht erlaubt, was weitere Verbote eigentlich entbehrlich macht. Kommunen obliegt die Möglichkeit, das Gehwegparken zu legalisieren, „wenn

genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von zu Fuß Gehenden gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrenden auch im Begegnungsverkehr bleibt" (VwV-StVO zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen).

Viele Kommunen definieren dazu Restbreiten, die sich in etwa an Begegnungsfällen oder an der Bedarfsbreite mobilitätseingeschränkter Personen orientieren. Jede Definition von Restbreiten beim Gehwegparken, die 2,50 Meter unterschreitet, ist jedoch eine Einschränkung für zu Fuß Gehende.

Bevor Gehwegparken mit dem VZ 315 StVO legalisiert wird, bedarf es einer Einzelprüfung der Gegebenheiten (dazu zählt auch die Betrachtung der Situation in der Nachbarschaft). Sollte ein legales Gehwegparken realisiert werden, sind neben dem entsprechenden Zeichen aus der StVO auch deutliche Markierungsarbeiten sinnvoll. Dabei ist auf eine gut erkennbare und geordnete Kennzeichnung zu achten. Möglich sind hierbei Markierungen auf dem Gehweg und/oder der Fahrbahn, die als Linien, Klammern oder Boxen aufgetragen werden. Ein Beispiel einer prüfenswerten Situation ist der nördliche Gudower Weg: hier wird (legal beschildert) halbseitig auf dem Gehweg geparkt. Dieser wird dadurch z. T. unter 2,50 m verengt. Eine Option wäre es, das Parken wechselseitig auf der Fahrbahn abzumarkieren (sofern dies mit Bus- und Radverkehr vereinbar ist).

Parken und Halten im Schulumfeld ordnen

Bei der Bewertung von Gehwegparken kann auch die Definition wichtiger Laufachsen und z. B. Schulwegpläne unterstützende Argumente liefern. Auf solchen Wegeverbindungen sollten stets ausreichend breite Gehwege sowie freie Sichtfelder an Kreuzungen und Übergängen gewährleistet sein. Diese Achsen sind daher mit Priorität zu prüfen und das Parken ggf. zu ordnen.

Ein sensibler Bereich ist das Umfeld von Schulen, wo das Zusammentreffen vieler Verkehrsteilnehmender zu hohem Konfliktpotenzial führt. Besonders der sogenannte Hol- und Bringverkehr („Elterntaxis") sorgt regelmäßig für unübersichtliche und gefährliche Situationen.

In Mölln wurden bereits Elternhaltestellen eingerichtet, die die Lage vor den Schulen entzerren sollen. Wichtig ist, dass diese Standorte bekannt und regelmäßig kommuniziert werden – beispielsweise zu jedem Schuljahresbeginn durch Schulen, Stadt und Polizei.

Sollte sich die Situation trotz dieser Maßnahmen nicht ausreichend verbessern, können weitergehende Maßnahmen wie **temporäre Sperrungen („Schulstraßen")** in Betracht gezogen werden.

Eine Schulstraße wird in der Regel 30–60 Minuten vor Schulbeginn und nach Schulschluss für den motorisierten Verkehr gesperrt, um gefährliche Halte- und Wendemanöver zu verhindern. In Mölln erscheint insbesondere die Straße „Im Schäferkamp" geeignet, da sie keinen Durchgangsverkehr aufweist und bereits verkehrsberuhigende Maßnahmen erprobt wurden.

Lehrkräfte erreichen in der Regel vor der Sperrzeit die Schule, sodass die Erreichbarkeit des Schulparkplatzes gewährleistet bliebe. Für Anwohnende oder Befugte können Sondergenehmigungen vorgesehen werden. Die rechtliche Grundlage bieten § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO (Experimentierklausel) sowie die üblichen Verkehrszeichenkonstellationen (VZ 260, 250 oder 267 mit Zeitbeschränkungen und Ausnahmezusatzzeichen). Die Zufahrtssperre kann allein durch die Beschilderung erfolgen, bei Bedarf aber auch mittels mobiler Sperren und personeller Beaufsichtigung (z. B. durch Lehrkräfte/Eltern) unterstützt werden. Dies sollte insbesondere zur Einführung der Regelung erfolgen.

In den ersten Wochen sind intensive, anschließend punktuelle Kontrollen durch Ordnungskräfte empfehlenswert.

Zur Einführung empfiehlt sich eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit, unterstützt durch medienwirksame Aktionen, Unterrichtsprojekte oder Elterninformationen. Eine Evaluation der Maßnahme (z. B. durch Zählungen, Befragungen oder Beobachtungen) sollte Teil der Umsetzung sein, um die Effekte zu messen und ggf. Anpassungen vorzunehmen.

Abbildung 51: Beispiele für Schulstraßen und -zonen aus Köln (links) und Lörrach (rechts)



Provisorische Schulstraße als Verkehrsversuch in Köln.



Schulzone mit hydraulischem Pollersystem in Lörrach.

Mit gezielten Maßnahmen zur Verbesserung der Ordnung, konsequenter Kontrolle, klaren Regelungen und aktiver Beteiligung lassen sich Sicherheit und Akzeptanz im ruhenden Verkehr in Mölln deutlich steigern. Entscheidend ist dabei das Zusammenspiel aus **technischer Organisation, sozialer Kommunikation und baulicher Umsetzung**. So kann ein Umfeld geschaffen werden, in dem alle Verkehrsteilnehmenden – ob zu Fuß, mit dem Rad oder im Auto – sicher, respektvoll und mit gegenseitiger Rücksichtnahme unterwegs sind.

Parkraummanagementkonzept Mölln

Maßnahmen- und Handlungskonzept

M 9: Verbesserung des Park & Ride-Angebots



KURZBESCHREIBUNG	***„Vernetzte Mobilität stärken"*** Viele Menschen aus Mölln, aber auch aus dem Umland, nutzen den Möllner Bahnhof, um von dort zu den benachbarten Zentren und Städten zu pendeln. Der dortige Park & Ride-Platz mit seinen rd. 35 Plätzen war zu den Erhebungen grad vormittags stark nachgefragt. Es ist anzunehmen, dass Bahnpendel-bedingte Parksuchverkehre teilweise auch ins Umfeld des Bahnhofs ausstrahlen (z. B. Herrenschlag) und dort zu hohen Auslastungen führen. Auch wenn es aktuell keine ersichtlich freien Grundstücke in Bahnhofsnähe gibt, ist es sinnvoll, perspektivisch die Anlage weiterer Plätze für Bahnpendler (zur Verkehrsreduzierung insb. auf der Westseite der Gleise) anzustreben. Davon unabhängig sind weitere intermodale Verknüpfungsangebote am Bahnhof zu stärken (v. a. Radabstellanlagen und Busanbindung, aber auch die Gehwegachse zum ZOB). Dies wird auch zu einer langfristigen Verbesserung der Parkplatzsituation führen.
EMPFEHLUNGEN	• weitere P&R-Fläche in Bahnhofsnähe (perspektivisch) • Lenkung der P&R-Verkehre und Beschilderung im Umfeld • weitere Stärkung der intermodalen Verknüpfung
WIRKUNGSEFFEKTE	• Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs • Entlastung und Reduzierung von Parksuchverkehr im Umfeld des Bahnhofs • Stärkung der Bahnnutzung und Verknüpfung von Verkehrsmitteln
AKTEURE	Stadt Mölln, ggf. DB
PRIORITÄT	niedrig

Weitere P&R-Fläche in Bahnhofsnähe (perspektivisch)

Perspektivisch ist die Schaffung weiterer P & R-Stellplätze, insbesondere westlich der Bahngleise, sinnvoll. Ein ergänzendes Angebot auf dieser Seite könnte den Parksuchverkehr östlich des Bahnhofs reduzieren und die Verkehrsbelastung in den dortigen Quartieren deutlich mindern.

Geeignete Flächen stehen aktuell nicht zur Verfügung, weshalb geplante oder künftige Städtebau- und Infrastrukturentwicklungen im Umfeld des Bahnhofs und des ZOBs aufmerksam zu verfolgen sind. Möglich wäre etwa, bei Neuordnungen oder Umnutzungen von dortigen Misch- oder Gewerbeflächen frühzeitig P & R-Erweiterungen mitzudenken und planerisch zu sichern.

Lenkung der P&R-Verkehre und Beschilderung im Umfeld

Bereits heute besteht ein Bedarf an klarer Beschilderung und Lenkung der P & R-Verkehre. Im Rahmen des geplanten Parkleitsystems sollte auch das P & R-Angebote eindeutig ausgewiesen und in die digitale wie analoge Wegweisung integriert werden. Ziel ist es, ortsfremde Nutzende frühzeitig auf die vorhandenen Anlagen hinzuweisen und gezielt dorthin zu leiten, um unnötige Suchverkehre in die innere Stadt zu vermeiden.

Für das unmittelbare Umfeld des Bahnhofs empfiehlt sich eine dauerhafte Regelung und Zonierung der Parkstände. Bereiche mit hoher Nachfrage, aber begrenztem Angebot, könnten z. B. über mittels Parkscheibe wirksam entlastet und der Pendlerverkehr in Teilen herausgehalten werden.

Gleichzeitig könnte z. B. der nicht viel weiter südlich des Bahnhofs gelegene Parkplatz hinter dem Kik-Markt am Grambeker Weg über entsprechende Beschilderung stärker eingebunden werden. Als gebührenpflichtiges (pendlerfreundliche Tarife[3]), aber zentrales Angebot kann auch er regelmäßigen P & R-Nutzenden als Parkfläche dienen und die Bahnhofsumgebung entlasten.

Weitere Stärkung der intermodalen Verknüpfung

Ein schlüssiges P & R-System ist mehr als das Angebot an Stellplätzen. Entscheidend ist die attraktive und barrierefreie Verknüpfung der Verkehrsmittel. Daher sollten am Bahnhof Mölln ergänzende Maßnahmen zur Förderung intermodaler Mobilität umgesetzt werden:

- Ausbau gesicherter Fahrradabstellanlagen, um das Bike & Ride-Angebot zu stärken.
- Optimierung der Busanbindung, sowohl innerhalb Möllns als auch in die Umlandgemeinden, damit Pendelnde ohne Pkw bequem zum Bahnhof gelangen. Verbesserung der Taktung und Abstimmung mit Zugabfahrtszeiten zur Minimierung von Wartezeiten.
- Gut ausgeschilderte, barrierearme Gehwegverbindungen zwischen Bahnhof, ZOB und Innenstadt, einschließlich Beleuchtung, Orientierung und Belagsqualität.
- Prüfung einer fußläufigen Verbindung auf die Westseite der Bahn – etwa durch eine Brücke oder Unterführung – sofern dort künftig zusätzliche P & R-Flächen entstehen.
- Ergänzende Angebote wie z. B. Carsharing-Plätze, um auch spontane Mobilitätswechsel zu erleichtern.

[3] 0,20 € für 12 Min.; 1,00 € für eine Stunde; 3,00 € für 180 Min./24 Std.; 10,00 € für Mo-Fr; 25,00 € für einen Monat

8.2 Maßnahmenplan

Das Parkraummanagementkonzept Mölln verfolgt den Ansatz, Angebot und Nachfrage im ruhenden Verkehr zielgruppengerecht, effizient und stadtverträglich zusammenzuführen. Die im Konzept erarbeiteten neun Handlungsfelder bilden dafür die strategischen und operativen Leitlinien.

Sie umfassen Maßnahmen zur Bewirtschaftung, Organisation, Lenkung, Erweiterung und städtebaulichen Integration des Parkens sowie begleitende Schritte zur Verbesserung von Aufenthaltsqualität, Sicherheit und multimodaler Vernetzung.

Die Maßnahmen wirken besonders im Zusammenspiel: viele Einzelvorschläge entfalten ihre Wirkung erst durch gegenseitige Ergänzung – etwa durch das abgestimmte Verhältnis von Bewirtschaftung, Nachfragelenkung, Bewohnerregelung und Leitsystem.

Die folgende Übersicht fasst alle Maßnahmenfelder in komprimierter Form zusammen:

Abbildung 52: Konzeptübersicht

Maßnahmenfeld	Kerninhalte / Zielrichtung	Zentrale Empfehlungen
M 1: Grundlagen einer strategischen Parkraumbewirtschaftung	Grundsätzliche Leitlinien und Empfehlungen zur Steuerung des ruhenden Verkehrs über Gebühren, Zeitlimits und Nutzergruppen-Zonierung	• Konzeptionierung der Regelungen • moderate Anpassung der Gebührensätze • Gebührenverhältnis Straße/Platz/Parkhaus • flächendeckende Nachfragelenkung durch angemessene Bewirtschaftung
M 2: Angebote für Kurzzeitparken	Sicherung der Erreichbarkeit für Kundschaft, Erledigungen und Besuchende	• Ausweisung zentraler Angebote (Kurpark, Kurgarten, Stadthaus/Bücherei) • Integration privater Flächen • Angebotsoptimierung für spezielle Nutzugsansprüche (Behinderte, Liefern)
M 3: Angebote für Langzeitparken	Lenkung des Beschäftigten- und Pendlerparkens auf periphere Anlagen	• Attraktivierung Parkdeck ZOB und Quellenhof • Lenkung über Parkleitsystem • Parkscheibe in sensiblen Innenstadtstraßen • Stärkung von Alternativen (ÖPNV, Fahrrad, P&R)
M 4: Umgang mit Bewohnerparkregelungen	bedarfsgerechte Sicherstellung wohnungsnaher Parkmöglichkeiten	• Strengere Anforderungen an Bewohnerparkberechtigungen • Hinweise zur fairen Bepreisung • Optimierung Bewohnerparken in der Altstadt
M 5: Stadtqualität, öffentlicher Raum und Parken	Verbindung von Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität und Gestaltung	• Bündelung und Verlagerung des Altstadtparkens auf Kurpark/ZOB • zugunsten von Barrierefreiheit, Begrünung, Aufenthaltsqualitäten

Maßnahmenfeld	Kerninhalte / Zielrichtung	Zentrale Empfehlungen
M 6: Möglichkeiten für Angebotserweiterungen	Prüfung des Baus ergänzender Kapazitäten an zentralen Standorten für mehr Gestaltungsspielraum	• Modernisierung des Parkdecks ZOB • Prüfung neuer Parkhausstandorte z. B. am Kurpark und/oder Quellenhof • Erweiterung Stadthausparkplatz • Aktivierung privater Parkflächen
M 7: Empfehlungen für ein neues Parkleitsystem	Verbesserung der Orientierung, Reduzierung des Parksuchverkehrs und Entlastung der Altstadt	• klare, großräumige Beschilderung aus allen Richtungen • Zielzonierung (Altstadt, Stadthaus, Bahnhof) • digitale Auslastungsanzeigen • App-/Webintegration
M 8: Verkehrssicherheit & Ordnung	Erhöhung der Sicherheit, Reduzierung von Falschparken, Schutz von Geh- & Rettungswegen	• regelmäßige Kontrolle • Kommunikation und Beteiligung • Sicherung von Fahrbahnbreiten & Rettungswegen • Maßnahmen gegen regelwidriges Gehwegparken • Ordnung im Schulumfeld und auf Schulwegen (Schulstraße Schäferkamp)
M 9: Verbesserung des Park & Ride-Angebots	Stärkung vernetzter Mobilität und Entlastung des Bahnhofsumfelds	• Perspektivische Ausweitung P&R auf der Westseite der Bahnlinie • Beschilderung & Regelung im Umfeld • Stärkung intermodaler Verknüpfungen

8.3 Umsetzungsstrategie und Evaluation

Das Parkraummanagementkonzept bildet den strategischen Rahmen für eine nachhaltige Steuerung und Organisation des ruhenden Verkehrs in Mölln. Die vorangegangenen Analysen und Maßnahmenempfehlungen zeigen, dass die Lösung der Parkprobleme nicht allein über Einzelmaßnahmen, sondern über eine abgestimmte, mehrjährige und anpassungsfähige Gesamtstrategie erreicht werden kann. Ziel der Umsetzung ist es, die vorgeschlagenen Schritte in eine klare, realistische Reihenfolge zu bringen, Zuständigkeiten zu definieren und gleichzeitig ausreichend Spielraum zu lassen, um auf neue Entwicklungen reagieren zu können.

Umsetzungsschritte und Prioritäten

Die einzelnen Maßnahmen entfalten ihre Wirkung vor allem im Zusammenspiel. Dabei erfordert jedes Projekt ein unterschiedliches Maß an Vorbereitung, Abstimmung und Ressourceneinsatz.

Kurzfristig, also innerhalb der nächsten ein bis zwei Jahre, stehen organisatorische und kommunikative Maßnahmen im Vordergrund. Dazu gehören etwa neue Parkscheibenregelungen im Innenstadtbereich, kleinere Anpassungen der Gebührenordnung, sichtbare Verbesserungen der Beschilderung sowie die Fortführung der Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung. Diese Schritte sind schnell umsetzbar und schaffen spürbare Erleichterungen im Alltag.

Mittelfristig, in einem Zeitraum von rund drei bis fünf Jahren, sollten strukturelle und investive Maßnahmen vorbereitet und gestartet werden. Hierzu zählen die Modernisierung des Parkdecks am ZOB, die Einführung eines erweiterten Parkleitsystems, die Prüfung und ggf. Ausweisung neuer Bewohnerparkzonen sowie die qualitative Aufwertung bestehender Parkplätze und ihrer Fußwegeverbindungen. Diese Maßnahmen erfordern teilweise vertiefte Planungen, Abstimmungen mit Dritten und Beschlussfassungen der politischen Gremien.

Langfristig – über einen Zeitraum von fünf bis zehn Jahren – sind größere bauliche und infrastrukturelle Projekte vorgesehen. Dazu gehören etwa die Prüfung und mögliche Realisierung eines neuen Parkhauses, die Erweiterung von P&R-Angeboten am Bahnhof oder die Einführung digitaler, vernetzter Steuerungssysteme. Deren Umsetzung hängt nicht zuletzt von finanziellen Möglichkeiten, der Prioritätensetzung der Stadtpolitik und möglichen Förderprogrammen ab.

Organisation, Koordination und Finanzierung

Die Federführung für die Umsetzung liegt bei der Stadt Mölln. Je nach Themenfeld werden weitere Akteure einbezogen, insbesondere die BIG Städtebau GmbH, der Kreis Herzogtum Lauenburg, Polizei und Feuerwehr, Schulen, Verbände sowie ggf. Investoren oder Grundstückseigentümer.

Das Parkraummanagement sollte zudem stets im Rahmen der Stadtentwicklung und Bauleitplanung mitgedacht werden. Neue Vorhaben und Planungen sollten immer auch im Sinne des Parkraumkonzepts formuliert werden und es sollte sichergestellt werden, dass Maßnahmen gesamtstädtisch mit Stadtentwicklung, Mobilität und Klimaschutz abgestimmt sind.

Wesentlich ist dabei die Nutzung von Synergien mit bestehenden Förderprogrammen. Zahlreiche Projekte lassen sich durch Landes- und Bundesförderungen aus den Bereichen Digitalisierung, Klimaschutz oder Verkehr besser finanzieren. Beispiele sind Programme zur Stärkung von Bike &

Ride-Anlagen, intelligente Verkehrssteuerung, Elektromobilität oder städtebauliche Aufwertungen. Diese Förderchancen sollten regelmäßig geprüft und in die Haushalts- und Investitionsplanung eingebettet werden.

Auch ein transparenter Kommunikationsprozess ist für die Umsetzung entscheidend. Bürgerinnen und Bürger, Gewerbetreibende und Politik müssen über die Ziele und Fortschritte informiert werden, damit Verständnis und Akzeptanz wachsen. Gerade bei Projekten mit räumlicher Wirkung – wie der Neueinrichtung von Parkzonen, der Modernisierung von Anlagen oder der Einführung digitaler Systeme – sind Information und Beteiligung zentrale Erfolgsfaktoren.

Evaluation und Fortschreibung

Die Umsetzung des Parkraummanagementkonzepts wird als fortlaufender Prozess angelegt. Um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu überprüfen, ist ein kontinuierliches Monitoring sinnvoll. Hierbei werden regelmäßig Auslastungen, Nutzungszeiten, Einnahmen und Zufriedenheitswerte erhoben. Auch sicherheitsrelevante Entwicklungen oder die Qualität des ruhenden Verkehrs in sensiblen Bereichen, etwa an Schulen oder in Wohnquartieren, sollten beobachtet werden.

Ziel ist es, anhand aussagekräftiger Daten zu bewerten, ob die eingeleiteten Maßnahmen den gewünschten Effekt – etwa eine Entlastung des Straßenraums, die Reduzierung des Parksuchverkehrs oder eine bessere Erreichbarkeit – tatsächlich erzielen. Eine erste Zwischenevaluation sollte nach etwa drei Jahren erfolgen, um Optimierungsbedarfe frühzeitig zu erkennen und Prioritäten anpassen zu können. Im Anschluss empfiehlt sich eine regelmäßige Fortschreibung im Rhythmus von etwa fünf Jahren.

Das Konzept versteht sich dabei nicht als statisches Planwerk, sondern als lernendes Instrument. Veränderungen im Mobilitätsverhalten, neue Technologien und gesellschaftliche Entwicklungen werden künftige Anpassungen erforderlich machen. Eine fortlaufende Beobachtung, Analyse und – wo nötig – Nachsteuerung ist daher elementarer Bestandteil der Strategie.

Durch diesen prozessorientierten Ansatz bleibt das Möllner Parkraummanagement dauerhaft wirksam, nachvollziehbar und zukunftsfähig. Es gewährleistet, dass Entscheidungen datenbasiert getroffen, Ressourcen gezielt eingesetzt und die gesteckten Ziele – Ordnung, Sicherheit und Aufenthaltsqualität – Schritt für Schritt erreicht werden.

9 Fazit

Mit dem Parkraummanagementkonzept liegt für die Stadt Mölln ein umfassendes und zukunftsorientiertes Handlungskonzept für den ruhenden Verkehr vor. Es stellt die Weichen, um die vorhandenen Flächen effizienter zu nutzen, Nutzungskonflikte zu entschärfen und langfristig eine nachhaltige Balance zwischen Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität und Stadtverträglichkeit zu schaffen.

Grundlage der erarbeiteten Empfehlungen sind die detaillierten Analysen der bestehenden Parkraumsituation, die identifizierten Handlungsbedarfe sowie die Einbindung von Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit.

Das Konzept zeigt, dass Mölln insgesamt über ein ausreichendes, jedoch räumlich und qualitativ unausgeglichenes Parkplatzangebot verfügt. Das zentrale Ziel besteht daher nicht in einer erheblichen Ausweitung der Stellplatzkapazitäten, sondern in einer besseren Nutzung, klareren Organisation und gezielteren Steuerung der vorhandenen Potenziale. Durch Leitlinien zu Gebühren, Nutzungsdauer, Nutzergruppenregelungen und Lenkung entsteht ein verlässlicher Orientierungsrahmen für künftige Entscheidungen. Gleichzeitig werden die steigenden Anforderungen an Stadtgestaltung, Barrierefreiheit, Klimaschutz und Digitalisierung berücksichtigt.

Das Parkraummanagement versteht sich auch als Instrument integrierter Stadtentwicklung: Es verbindet Verkehr, Gestaltung und Aufenthaltsqualität zu einem gemeinsamen Zielbild. Der öffentliche Raum soll künftig so gestaltet werden, dass er Sicherheit, Funktionalität und Lebensqualität gleichermaßen bietet.

Die Maßnahmenfelder zeigen, dass erste Verbesserungen auch schon ohne Neubauten realisierbar sein können. Durch konsequente Nachfragelenkung, Modernisierung und Aufwertung bestehender Anlagen, die Stärkung von Parkregelungen und die Einführung eines intuitiven Parkleitsystems können bereits spürbare Effekte erzielt werden. Mittelfristig sorgen gezielte Investitionen in digitale Steuerung, intermodale Verknüpfung und hochwertige Gestaltung für eine deutliche Qualitätssteigerung. Mittel- bis langfristig bleibt auch der Bau eines neuen Parkhauses eine denkbare Option, wenn wachsende Bedarfe und Rahmenbedingungen dies weiterhin rechtfertigen.

Als zentrale Erfolgsfaktoren gelten Kontinuität, Transparenz und Anpassungsfähigkeit. Nur wenn die Umsetzung schrittweise erfolgt, regelmäßig überprüft und fortgeschrieben wird, können Erfahrungen systematisch in die Weiterentwicklung einfließen. Die Stadt Mölln verfügt damit über ein dynamisches Werkzeug, das über klassisches Parken hinausweist: Es eröffnet Perspektiven für intelligente Mobilität, klimagerechtes Verhalten und eine lebenswerte, funktionsfähige Innenstadt.

Das Parkraummanagementkonzept ist somit nicht das Ende eines Planungsprozesses, sondern der Beginn eines langfristigen, lernenden Gestaltungsprozesses. Mit seinem integrierten Ansatz bietet es die Chance, Mobilität, Stadtraum und Lebensqualität in Mölln in Einklang zu bringen – zum Nutzen aller, die dort leben, arbeiten oder zu Besuch sind.

Anhang

1. Karte Untersuchungsgebiet
2. Bestandskartierung Angebot & Regelungen
3. Nachfrageganglinien Innerer Bereich
4. Nachfrageganglinien Äußerer Bereich
5. Parkraumnachfragekarten am Donnerstag
6. Parkraumnachfragekarten am Samstag
7. Parkdauerauswertung nach Teilbereichen
8. Dokumentation Onlinebeteiligung
9. Dokumentation Workshop

Bei allen Kartendarstellungen ist die Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2026) CC BY 4.0