

---

---

## Inhalt

---

---

1	Ausgangssituation und Aufgabenstellung	3
2	Bestandsaufnahme von Stellplatzangebot und –nachfrage in der ‚engeren Innenstadt‘	5
2.1	Das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum (inkl. Parkplätzen und genutzten Brachen), in den Parkbauten und ausgewählten privaten Anlagen und seine Nutzung	5
2.1.1	Angebot und Nachfrage in der ‚engeren Innenstadt‘ insgesamt und nach Teilgebieten	5
2.1.2	Angebot und Nachfrage für die ‚engere Innenstadt‘. Nach Bewirtschaftungsarten	13
2.2	Konfliktanalyse	17
2.2.1	Das Teilgebiet Nordwest	17
2.2.2	Das Teilgebiet Südwest	19
2.2.3	Das Teilgebiet Mitte	20
2.2.4	Das Teilgebiet Südost	21
2.2.5	Das Teilgebiet Ost	22
2.2.6	Die Situation frühabends	22
2.2.7	Zusammenfassende Bewertung	26
3	Bestandsaufnahme von Stellplatzangebot und –nachfrage in der Bahnhofsvorstadt	31
3.1	Parkordnung und Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum (inkl. Parkplätzen und genutzten Brachen)	31
3.2	Die Stellplatznachfrage auf den öffentlichen Stellplätzen anhand von Zählungen	33
3.3	Erhebung der Stellplatznachfrage auf den öffentlichen Stellplätzen anhand einer Kennzeichenerfassung	36
3.3.1	Auswertung als reine Zählung	37
3.3.2	Auswertung als Kennzeichenerfassung	41
3.4	Zusammenfassende Darstellung von Stellplatzangebot und –nachfrage. Konfliktanalyse und Handlungsbedarf	53
3.4.1	Auslastung nach der Parkordnung	53
3.4.2	Auslastung nach ausgesuchten Teilbereichen	54

---

4	Maßnahmenplanung	59
4.1	Verkehrspolitische Ziele	59
4.2	Maßnahmenplanung für die engere Innenstadt	63
4.2.1	Voraussichtliche/mögliche kurz- bis mittelfristige Änderungen hinsichtlich des Stellplatzangebots	63
4.2.2	Maßnahmenplanung	64
4.3	Maßnahmenplanung für die Bahnhofsvorstadt	70
4.3.1	Gegenüber dem erfassten Bestand bereits durchgeführte oder geplante Änderungen hinsichtlich des Stellplatzangebots	70
4.3.2	Maßnahmenplanung	70
5	Maßnahmenplanung Parkleitsystem	79
5.1	Übersichtstafeln	79
5.2	Wegweiser	82
6	Schätzung des Umfangs und der Kosten der benötigten Beschilderung	86
7	Anhang	88
7.1	Engere Innenstadt	88
7.2	Bahnhofsvorstadt	98
	Tabellen- und Abbildungsverzeichnis	100

---

---

## 1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

---

---

Für die Innenstadt von Eberswalde wurde 2004 ein Parkraumbewirtschaftungskonzept erarbeitet<sup>1</sup>, das 2005 umgesetzt wurde und seitdem im Wesentlichen ohne Klagen der Betroffenen funktioniert. Das Parkraumbewirtschaftungskonzept hat zwangsläufig beträchtliche – insbesondere räumliche – Veränderungen des Parkverhaltens bewirkt. Es kommen weitere zwischenzeitlich vollzogene Veränderungen hinsichtlich des Stellplatzangebotes wie der Stellplatznachfrage hinzu. All dies macht eine Neuaufnahme des Bestands erforderlich. Diese Änderungen stellen sich so dar:

- **Straßenumbaumaßnahmen** haben zu einem veränderten Stellplatzangebot geführt. Dies betrifft
  - die Goethestraße,
  - die Erich-Mühsam-Straße,
  - An der Friedensbrücke und
  - Am Markt.
- Es entstanden neue Stellplätze:
  - das Parkhaus des Kreishauses an der Goethestraße wurde eröffnet (mit 275 Stellplätzen im Haus - davon 84 zur öffentlichen Nutzung - sowie 13 Behindertenstellplätzen davor)
  - es wurde ein Parkplatz für Mitarbeiter der Kreisverwaltung zwischen Nagel- und Mauerstraße eingerichtet (mit 44 Stellplätzen)
- Es gab eine **Umnutzung** des bisher öffentlichen Parkdecks Bauernmarkt durch Vermietung an die Kreisverwaltung (das betrifft 47 Stellplätze).
- Hier wird in naher Zukunft wiederum eine Änderung eintreten: Da sich gezeigt hat, dass die Mitarbeiter der Kreisverwaltung mit dem Stellplatzangebot im Parkhaus des Kreises sowie auf dem Parkplatz Nagel-/Mauerstraße auskommen, hat der Kreis sein Mietverhältnis mit dem Betreiber des Parkdecks zum 30.6.2008 gekündigt. So dass dies, sofern der Betreiber keine andere Nutzung vorsieht, der Öffentlichkeit wieder zur Verfügung stehen wird.
- Durch die Inbetriebnahme des Kreishauses hat sich auch die **Stellplatznachfrage** in der Innenstadt **verändert**.
- Die Stadt hat die Brachfläche Kreuzstraße / Mauerstraße mit einer Schranke versehen und dort einen **Parkplatz für die Mitarbeiter der Stadtverwaltung** eingerichtet (mit 31 Stellplätzen).
- Die 2004 noch zugängliche **Brachfläche Ecke Nagelstraße / Bollwerkstraße** wurde unzugänglich gemacht.

---

<sup>1</sup> KommunalData: Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt von Eberswalde. Im Auftrag des Stadtplanungsamts der Stadt Eberswalde. November 2004.

Im Einzelnen liegt auch ein Wunsch von Anliegern der Erich-Mühsam-Straße westlich der Goethestraße vor, die Parkraumbewirtschaftung auch auf ihre Straße auszudehnen.

Vor diesem Hintergrund ist die vorhandene Bewirtschaftung zu kontrollieren und ggf. zu modifizieren.

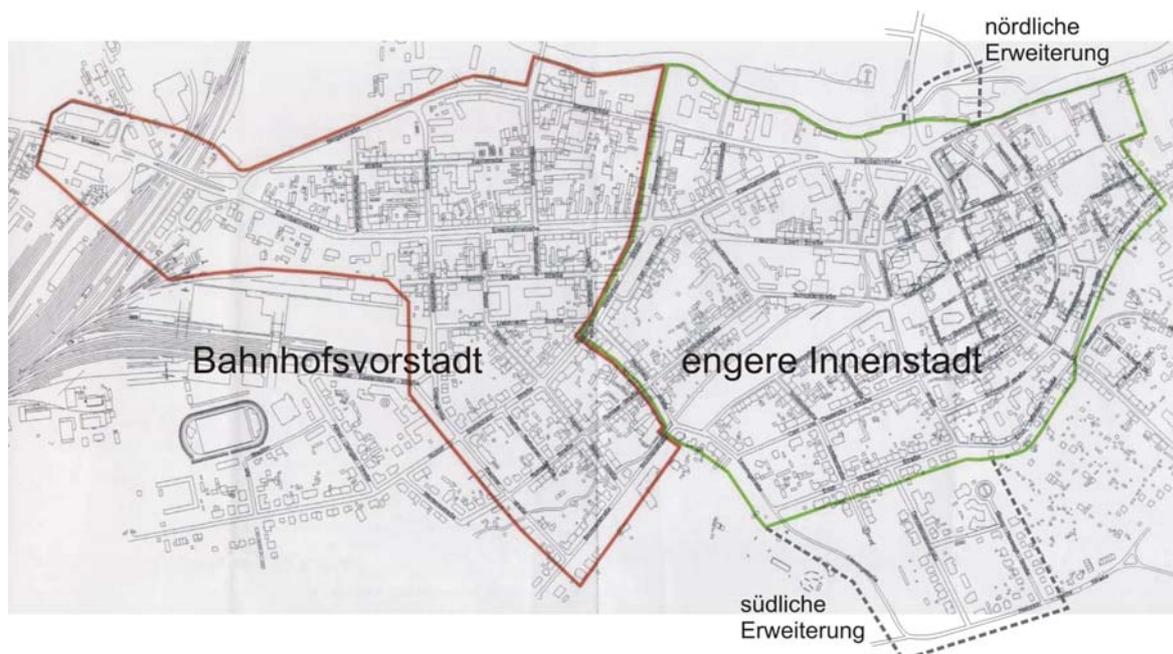
- Darüberhinaus ist zu prüfen, ob es sinnvoll ist, nach der im September erfolgten Inbetriebnahme des P+R-Platzes am Hauptbahnhof die **Parkraumbewirtschaftung auf die Bahnhofsvorstadt auszudehnen.**

Das bedeutet

- die Erarbeitung eines methodisch einheitlichen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die gesamte Innenstadt einschließlich der Bahnhofsvorstadt und
- die Erarbeitung eines Parkleitsystems für die gesamte Innenstadt einschließlich des Bahnhofs und der zentralen Einrichtungen rund um den Markt.

Während der Bearbeitung dieses Projekts wurde in Reaktion auf Wünsche aus der Stadtverordneten- und der Einwohnerschaft das Gebiet der ‚engeren Innenstadt‘ um den Bereich um die Stadtschleuse, d.h. auch um ein Stück nördlich des Finowkanals, sowie um den Bereich zwischen Erich-Mühsam- und Heinrich-Heine-Straße erweitert. Die Abbildung 1-1 gibt die Grenzen der beiden Untersuchungsgebiete wieder (Quelle: Aufgabenstellung der Stadt, ergänzt um die Bereiche Stadtschleuse und südlich der Erich-Mühsam-Straße).

**Abbildung 1-1:**  
**Grenzen der Untersuchungsgebiete ‚engere Innenstadt‘ und ‚Bahnhofsvorstadt‘**

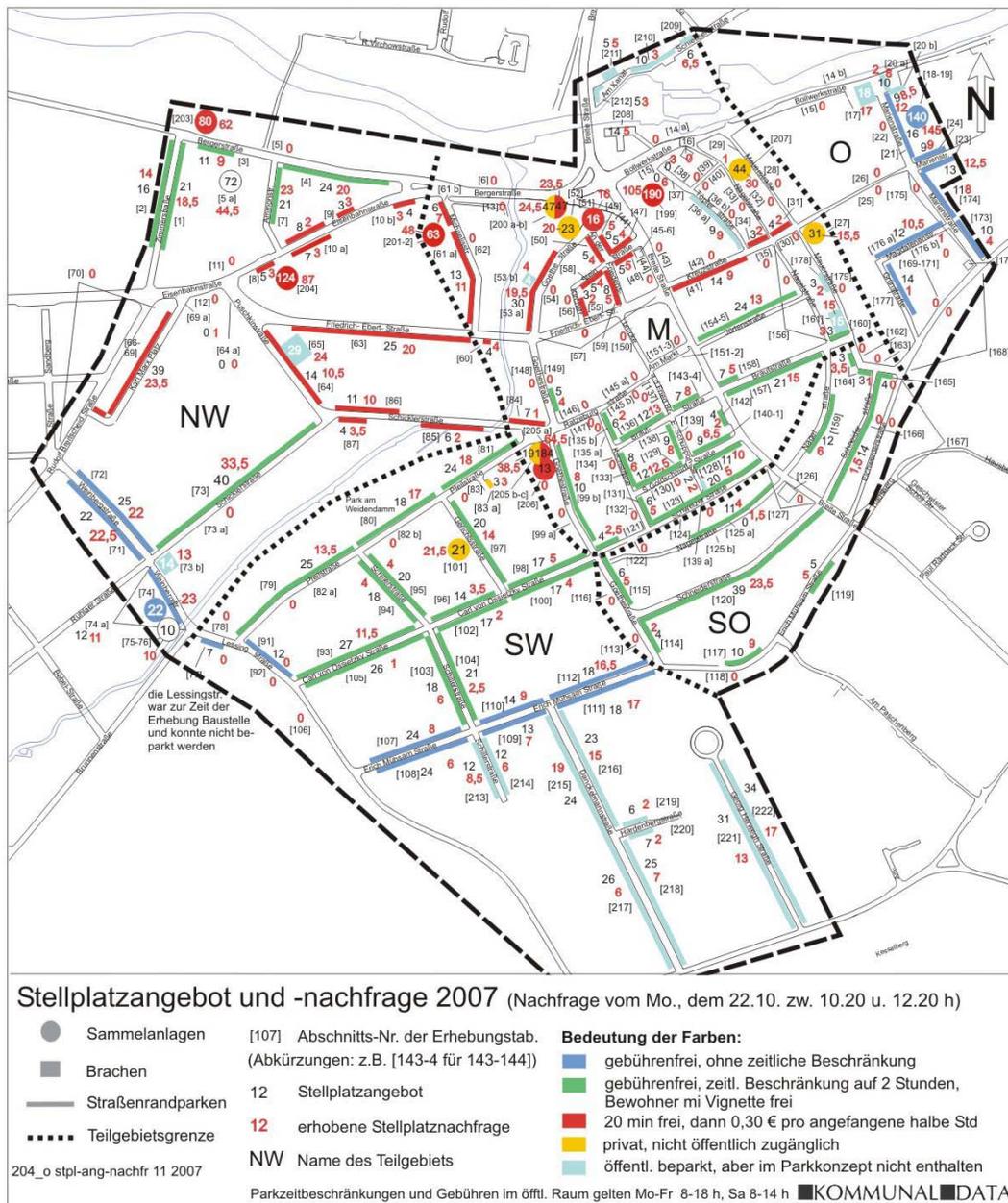


## 2 Bestandsaufnahme von Stellplatzangebot und -nachfrage in der ,engeren Innenstadt'

### 2.1 Das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum (inkl. Parkplätzen und genutzten Brachen), in den Parkbauten und ausgewählten privaten Anlagen und seine Nutzung

#### 2.1.1 Angebot und Nachfrage in der ,engeren Innenstadt' insgesamt und nach Teilgebieten

Abbildung 2-1:  
Stellplatzangebot und vormittägliche Nachfrage 2007



Das gegenwärtige **Stellplatzangebot** ist räumlich der Abbildung 2-1 zu entnehmen. Tabellarisch zusammengefasst findet es sich (aus Gründen der Vergleichbarkeit mit 2003/04 noch ohne die beiden Erweiterungsgebiete) in mehreren folgenden Tabellen und Abbildungen und detailliert (einschließlich der Erweiterungsgebiete) im Anhang. Die in der Abbildung in eckigen Klammern stehenden Ziffern verweisen auf die entsprechenden im Anhang aufgelisteten Straßenabschnitte und Sammelanlagen. Die hellblau gekennzeichneten Flächen (in der Regel Brachen) und Straßenabschnitte sind in der „Karte zum Parkraumbewirtschaftungskonzept“ von 2004 (S. 32 im damaligen Projektbericht) nicht als Parkraum aufgeführt und vor Ort auch nicht entsprechend ausgewiesen, werden aber beparkt.

Die gegenwärtige **Stellplatznachfrage** wurde am Montag, dem 22.10.2007 zwischen 10.20 h und 12.20 h sowie zwischen 17.00 h und 19.05 erhoben, die im Friedrich-Ebert-Zentrum beim Hausmeister erfragt. Die Ergebnisse der vormittäglichen Erhebung sind ebenfalls in der Abbildung 2-1 wiedergegeben und dort in roten Ziffern dargestellt. Die Ergebnisse der abendlichen Erhebung sind im Detail den Tabellen im Anhang zu entnehmen. Zusammengefasste Ergebnisse für beide Tageszeiten einschließlich des Vergleichs mit den Ergebnissen von 2003/2004 finden sich wiederum in den folgenden Tabellen und Grafiken. Hierbei ist anzumerken, dass aus Gründen der Kostenersparnis im Jahr 2004 nur eine Erhebung des *Stellplatzangebots*, aber keine flächendeckende Erhebung der *Nachfrage* durchgeführt wurde – eine solche hatte es 2003 gegeben -, so dass hinsichtlich des Auslastungsgrads nur Daten für 2003 und 2007 vorliegen.

**Tabelle 2-2:**

**Stellplatzangebot und Nachfrage für die ‚engere Innenstadt‘ insgesamt. 2003, 2004 und 2007.**

**Gesamte ‚engere Innenstadt‘**

	2003					2004				2007						
	Stellpl.-Angebot			Stellpl.-Nachfrage (Pkw-E)	Auslastung (%)	Stellplatzangebot				Stellplatzangebot		Stellpl.-Nachfrage (Pkw-E)				
	Anzahl	Straßenraum	Sammelanlage			Anzahl	Straßenraum		Sammelanlage	Anzahl	Straßenraum	Sammelanlage	Auslastung (%)			
							allg. zugänglich	Behinderterstpl.					allg. zugänglich	Behinderterstpl.	10.20 h	17 h
A. Öffentliche, allgemein zugängliche Stellplätze	1.515			1.030	68	1.503				1.399			973	713	70	51
B. Brachen	148			127	86	135				99			90	50	90	51
C. Privat reservierte Stellplätze	25			18	72	47				360			153	57	43	16
D. Private, allgem. zugängliche Sammelanlagen	493			204	41	551				601			390	126	65	21
A+B Öffentl., allg. zugängl. Stellplätze u. Brachen	1.663			1.157	70	1.638				1.498			1.062	763	71	51
A+B+D Alle allgemein zugänglichen Stellplätze	2.156			1.361	63	2.189				2.099			1.452	889	69	42
Alle erfassten Stellplätze	2.181			1.379	63	2.236				2.459			1.605	946	65	38

	Index =	100	100	100
A. Öffentliche, allgemein zugängliche Stellplätze	100	100		
B. Brachen	100	100		
C. Privat reservierte Stellplätze	100	100		
D. Private, allgem. zugängliche Sammelanlagen	100	100		
A+B Öffentl., allg. zugängl. Stellplätze u. Brachen	100	100		
A+B+D Alle allgemein zugänglichen Stellplätze	100	100		
Alle erfassten Stellplätze	100	100		

Wie der Tabelle 2-2 zu entnehmen ist, ist die Zahl der *öffentlichen*, allgemein zugänglichen Stellplätze 2007 (Stellplatzarten A+B) gegenüber 2004 um 9 % zurückgegangen. Berücksichtigt man auch die *privaten*, allgemein zugänglichen Stellplätze (d.h. die Parkbauten) (A+B+D), dann vermindert sich der Rückgang auf 4 % (ablesbar an den Indexwerten im unteren Tabellenteil).

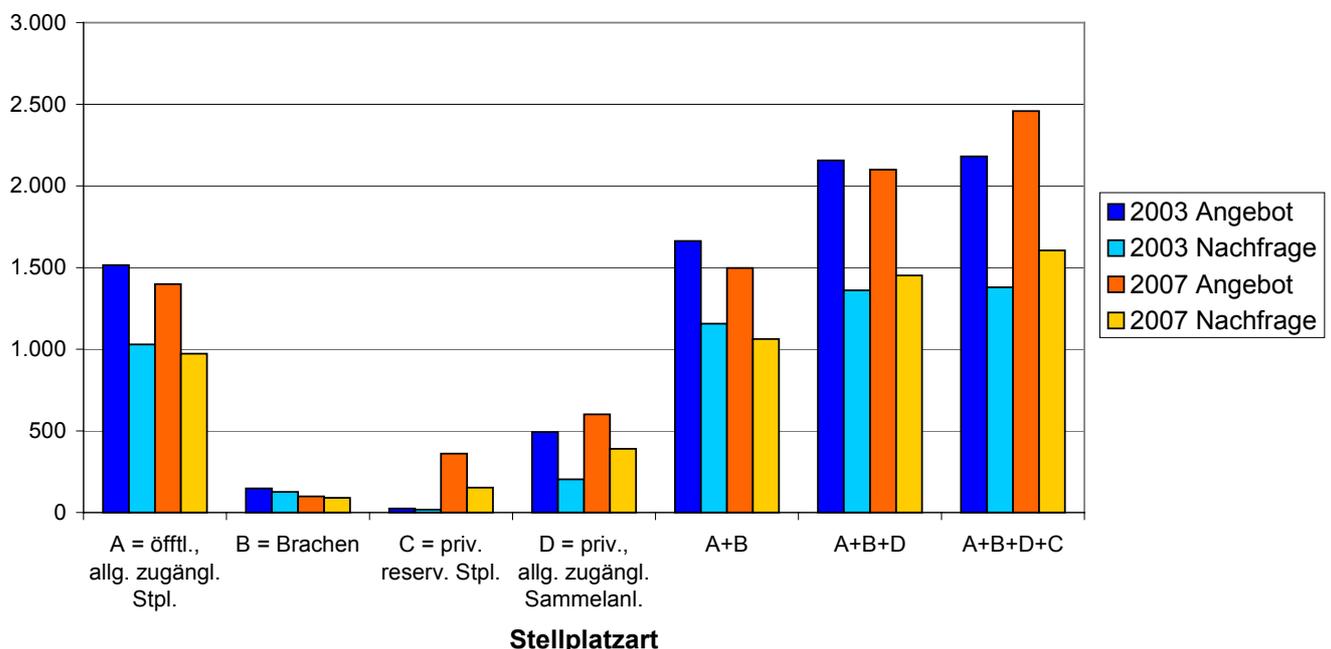
Die Zahl der geparkten Fahrzeuge<sup>1</sup> auf *öffentlichen*, allgemein zugänglichen Stellplätzen (A+B) hat gegenüber 2003 ebenfalls deutlich abgenommen (8 %). Rechnet man jedoch die *privaten*, allgemein zugänglichen Stellplätze mit, dann kommt man sogar auf eine Zunahme um 7 %. Der Grund: die Zahl der in allgemein zugänglichen Parkbauten geparkten Fahrzeuge hat gegenüber 2004 um 91 % zugenommen – ein deutlicher Effekt der Parkraumbewirtschaftung.

Das Verhältnis von Angebot und Nachfrage im Vergleich von 2003 und 2007 ist, auch um die Größenordnungen zu verdeutlichen, in Abbildung 2-3 grafisch wiedergegeben.

**Abbildung 2-3:**

**Stellplatzangebot und Nachfrage vormittags in der ‚engeren Innenstadt‘ 2003 und 2007.**

### Stellplatzangebot und -nachfrage in der 'engeren Innenstadt' 2003 und 2007



Man sieht, dass sowohl Angebot als auch Nachfrage auf den öffentlichen, allgemein zugänglichen Stellplätzen (A) 2007 gegenüber 2003 zurückgegangen sind, ebenso Angebot und Nachfrage auf

<sup>1</sup> hier angegeben in Pkw-Einheiten (Pkw-E). Es sind: ein 1 Kraffrad = ½ Pkw-E, ein Pkw = 1 Pkw-E, ein Lieferwagen = 1,5 Pkw-E, ein Lkw = 2 Pkw-E. Anhänger inkl. Campinganhänger werden je nach Größe als 1, 1,5 oder 2 Pkw-E gewertet.

den Branchen (B). Demgegenüber hat die Zahl der privat reservierten Stellplätze gegenüber den 2003 erfassten ganz erheblich zugenommen (hierzu gehören Anteile des Parkhauses des Kreises, das obere Parkdeck am Bauernmarkt, der Parkplatz am Ende der Goethestraße vor dem Parkdeck Bauernmarkt, der Parkplatz des Kreises zwischen Nagel- und Mauerstraße und die von der Stadt exklusiv genutzte Brache Ecke Kreuzstraße/Mauerstraße). Zugenommen hat das Angebot der Sammelanlagen (D), noch stärker zugenommen hat die *Nutzung* der Sammelanlagen, so dass deren Auslastung trotz des Zubaus gegenüber 2003 von 41 % auf 65 % gestiegen ist (vgl. Tabelle 2-2, Zeile D). Insgesamt hat sowohl das Stellplatzangebot als auch – und stärker noch – die Stellplatznachfrage zugenommen.

**Tabelle 2-4:**  
**Stellplatzangebot und –nachfrage 2003, 2004 und 2007 nach Teilgebieten und einzelnen Angebotsarten.**

Teilgebiet	2003					2004			2007					
	Stellpl.-Angebot			Stellpl.-Nachfrage (Pkw-E)	Auslastung (%)	Stellplatz-Angebot			Stellplatz-Angebot			Stellpl.-Nachfrage (Pkw-E)		
	Anzahl	Straßenraum	Sammelanlage			Anzahl	Straßenraum	Sammelanlage	Anzahl	Straßenraum	Sammelanlage	Auslastung (%)		
				10.20 h	17 h							10.20 h	17 h	10.20 h

**A. Öffentliche, allgemein zugängliche Stellplätze**

NW	344	307	37	291	85	310	290	20	340	318	22	281	221	83	65
SW	443	427	16	262	59	403	403	0	400	400	0	171	135	43	34
M	397	397	0	295	74	367	363	4	323	323	0	254	262	79	81
SO	144	144	0	132	92	163	163	0	111	111	0	62	55	56	49
O	187	83	104	50	27	260	108	152	225	85	140	205	42	91	18
Σ	1.515	1.358	157	1.030	68	1.503	1.327	176	1.399	1.237	162	973	713	70	51

**B. Branchen**

NW	41		41	34	83	43		43	43		43	37	21	86	48
SW	0		0	0		0		0	0		0	0	0		
M	67		67	70	104	64		64	19		19	19	15	100	76
SO	22		22	12	55	0		0	0		0	0	0		
O	18		18	11	61	28		28	37		37	34	15	91	41
Σ	148		148	127	86	135		135	99		99	90	50	90	51

**C. Im potenziell öfftl. zugängl. Raum privat (f. Polizei, Mitarbeiter v. Stadt u. Kreis) reservierte Stellplätze**

NW	0		0	0		0		0	0		0	0	0		
SW	25		25	18	72	24		24	24		24	25	6	102	25
M	0		0	0		23		23	336		336	129	51	38	15
SO	0		0	0		0		0	0		0	0	0		
O	0		0	0		0		0	0		0	0	0		
Σ	25		25	18	72	47		47	360		360	153	57	43	16

**D. Private, allgemein zugängliche Sammelanlagen**

NW	211		211	58	27	204		204	204		204	149	68	73	33
SW	0		0	0		0		0	0		0	0	0		
M	282		282	146	52	347		347	397		397	241	58	61	15
SO	0		0	0		0		0	0		0	0	0		
O	0		0	0		0		0	0		0	0	0		
Σ	493		493	204	41	551		551	601		601	390	126	65	21

Da es den Stellplatz-Nachfragern wenig nutzt, wenn sich ihr Ziel am einen Ende der Innenstadt befindet und nur am anderen reichlich Stellplätze frei sind, ist eine räumlich differenziertere Betrachtung erforderlich. Hierzu wurde 2004 die engere Innenstadt in fünf Teilgebiete eingeteilt: Nordwest, Südwest, Mitte, Süd (hier jetzt treffender Südost genannt) und Ost. Eine nach diesen Teilgebieten differenzierte Darstellung der Erhebungsergebnisse findet sich in Tabelle 2-4. Werte für aggregierte Angebotsarten finden sich in Tabelle 2-5.

**Tabelle 2-5:**

**Stellplatzangebot und -nachfrage 2003, 2004 und 2007 nach Teilgebieten und aggregierten Angebotsarten**

Teil- gebiet	2003					2004			2007					
	Stellpl.-Angebot			Stellpl.- Nach- frage (Pkw- E)	Aus- las- tung (%)	Stellplatz-Angebot			Stellpl.-Nachfrage (Pkw-E)					
	An- zahl	Stra- ßen- raum	Sam- mel- an- lage			An- zahl	Stra- ßen- raum	Sam- mel- an- lage	An- zahl	Stra- ßen- raum	Sam- mel- an- lage	Auslastung (%)		
				10.20 -12.20 h	17 -19 h							10.20 -12.20 h	17 -19 h	

**Summe für die öffentlichen Stellplätze und Brachen (= die Stellplätze von A und B)**

NW	385	307	78	325	84	353	290	63	383	318	65	318	242	83	63
SW	443	427	16	262	59	403	403	0	400	400	0	171	135	43	34
M	464	397	67	365	79	431	363	68	342	323	19	273	276	80	81
SO	166	144	22	144	87	163	163	0	111	111	0	62	55	56	49
O	205	83	122	61	30	288	108	180	262	85	177	239	57	91	22
Σ	1.663	1.358	305	1.157	70	1.638	1.327	311	1.498	1.237	261	1.062	763	71	51

**Summe für die allgemein zugänglichen Stellplätze (= die Stellplätze von A+B+D)**

NW	596	307	289	383	64	557	290	267	587	318	269	467	310	80	53
SW	443	427	16	262	59	403	403	0	400	400	0	171	135	43	34
M	746	397	349	511	68	778	363	415	739	323	416	514	334	70	45
SO	166	144	22	144	87	163	163	0	111	111	0	62	55	56	49
O	205	83	122	61	30	288	108	180	262	85	177	239	57	91	22
Σ	2.156	1.358	798	1.361	63	2.189	1.327	862	2.099	1.237	862	1.452	889	69	42

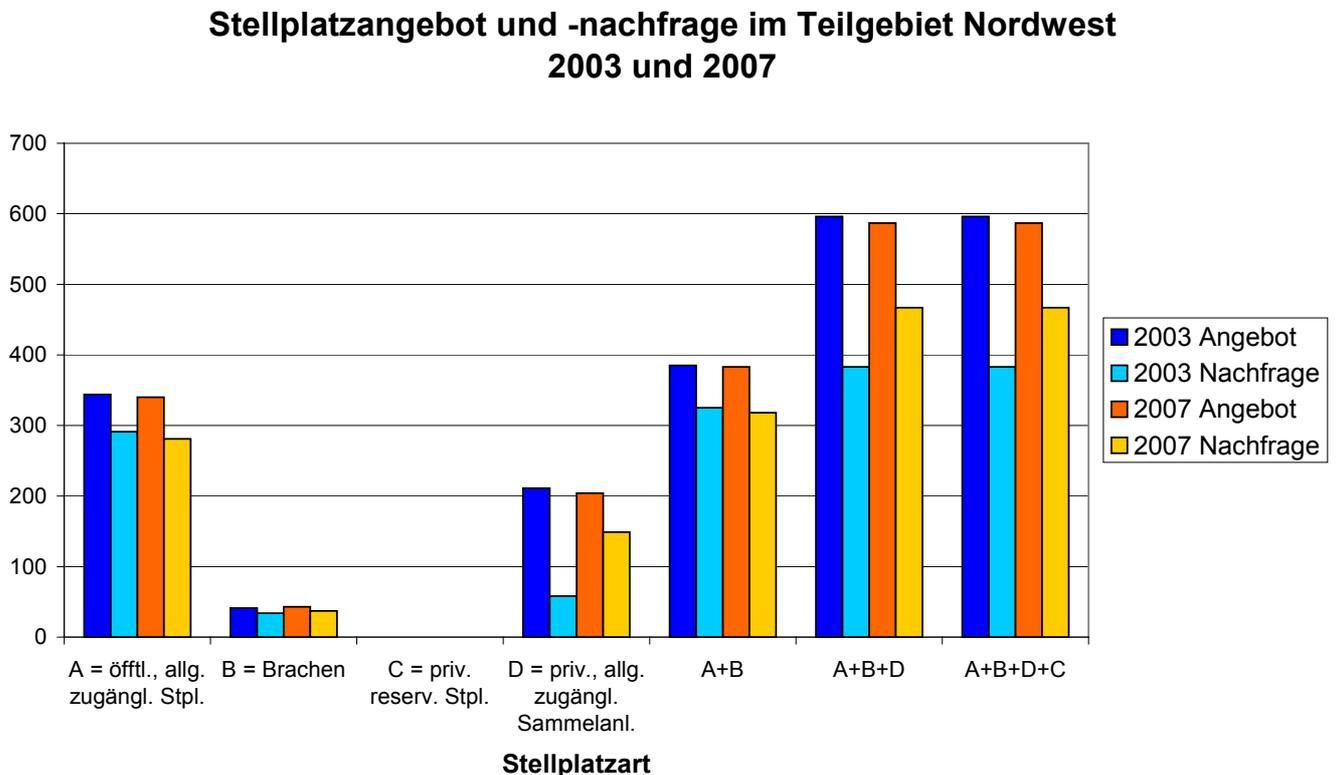
**Summe für alle erfassten Stellplätze (= die Stellplätze von A+B+D+C)**

NW	596	307	289	383	64	557	290	267	587	318	269	467	310	80	53
SW	468	427	41	280	60	427	403	24	424	400	24	195	141	46	33
M	746	397	349	511	68	801	363	438	1.075	323	752	643	385	60	36
SO	166	144	22	144	87	163	163	0	111	111	0	62	55	56	49
O	205	83	122	61	30	288	108	180	262	85	177	239	57	91	22
Σ	2.181	1.358	823	1.379	63	2.236	1.327	909	2.459	1.237	1.222	1.605	946	65	38

204\_stellplatzbilanz 2003 2004 2007

Der besseren Übersichtlichkeit wegen sind ausgesuchte Werte der Tabelle 2-5 in den folgenden fünf Diagrammen dargestellt.

**Abbildung 2-6:**  
**Stellplatzangebot und Nachfrage vormittags im Gebiet Nordwest der ‚engeren Innenstadt‘ 2003 und 2007.**



Angebot und Nachfrage sind im Teilgebiet **Nordwest** (vgl. Abbildung 2-6) bei den öffentlichen Stellplätzen und Brachen annähernd gleich geblieben. Groß ist hingegen der Zuwachs bei den privaten, aber allgemein zugänglichen Sammelanlagen. Ihre Auslastung nahm von 27 % auf 73 % zu, so dass, trotz geringfügig gesunkener Gesamt-Stellplatzzahl die Zahl der geparkten Pkw-Einheiten um 22 % zunahm. Die öffentlichen, allgemein zugänglichen Stellplätze (A) und die Brachen (B) sind mit 83 % bzw. 86 % voll ausgelastet.

Im Teilgebiet **Südwest** (vgl. Abbildung 2-7) ist gegenüber 2003 die Zahl der Stellplätze, wesentlich mehr aber noch die der geparkten Fahrzeuge zurückgegangen. Auf den öffentlichen Stellplätzen (A) beträgt der Rückgang 35 %, die Auslastung sank von 59 % auf 43 %. Auch dies ist ganz offensichtlich eine Folge der Parkraumbewirtschaftung. Da es in diesem Gebiet keine Brachen gibt und die Nachfrage auf den erfassten privat reservierten Flächen (C) leicht zugenommen hat, beträgt die Abnahme der Nachfrage insgesamt 30 %.

Im Teilgebiet **Mitte** (vgl. Abbildung 2-8) hat es gegenüber 2003 eine deutliche Reduzierung sowohl der öffentlichen, allgemein zugänglichen Stellplätze (A) als auch der Brachen (B) gegeben. Die Auslastung dieser Stellflächen ist mit 81 % gegenüber 2003 (79 %) gleich hoch geblieben. In außerordentlichem Maße ist die Zahl der privat reservierten Stellplätze angewachsen. Ihre Auslastung beträgt jedoch nur 38 %. Zugenommen hat auch die Zahl der privaten, aber allgemein zu-

Abbildung 2-7:

Stellplatzangebot und Nachfrage vormittags im Gebiet Südwest der ‚engeren Innenstadt‘ 2003 und 2007.

### Stellplatzangebot und -nachfrage im Teilgebiet Südwest 2003 und 2007

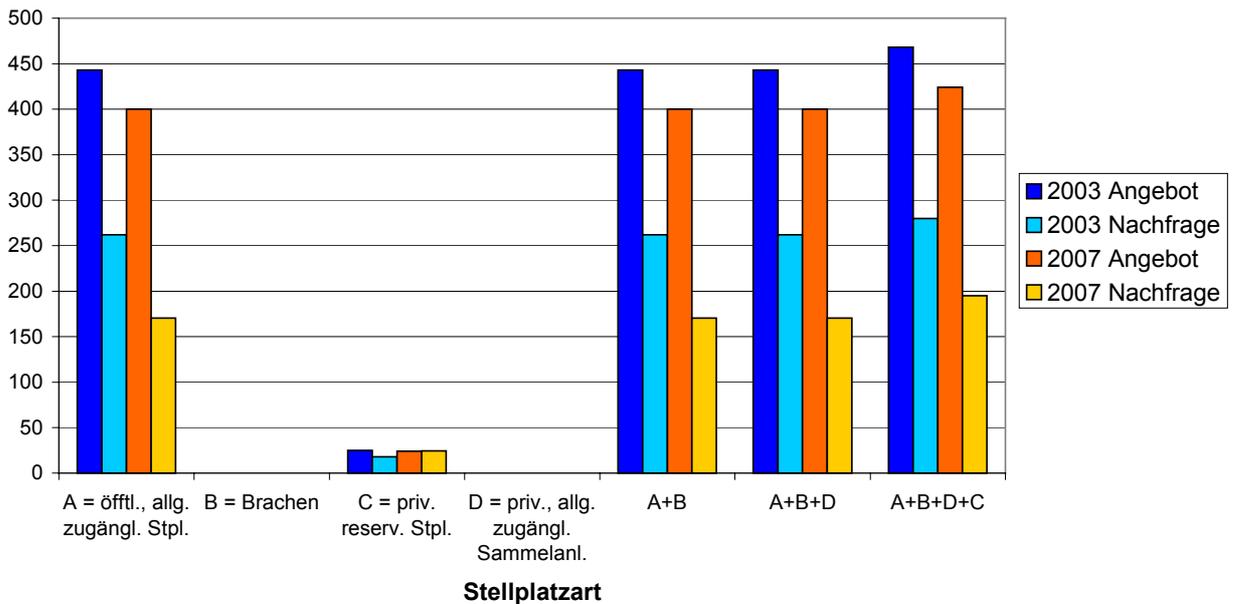
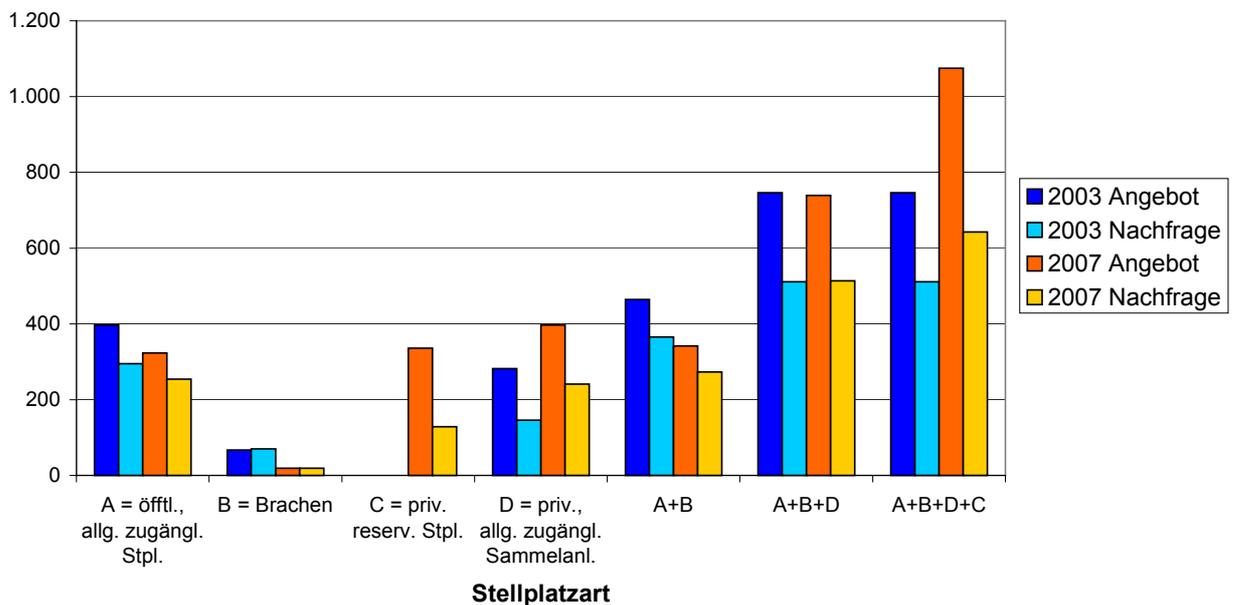


Abbildung 2-8:

Stellplatzangebot und -nachfrage im Teilgebiet Mitte der ‚engeren Innenstadt‘ 2003 und 2007.

### Stellplatzangebot und -nachfrage im Teilgebiet Mitte 2003 und 2007

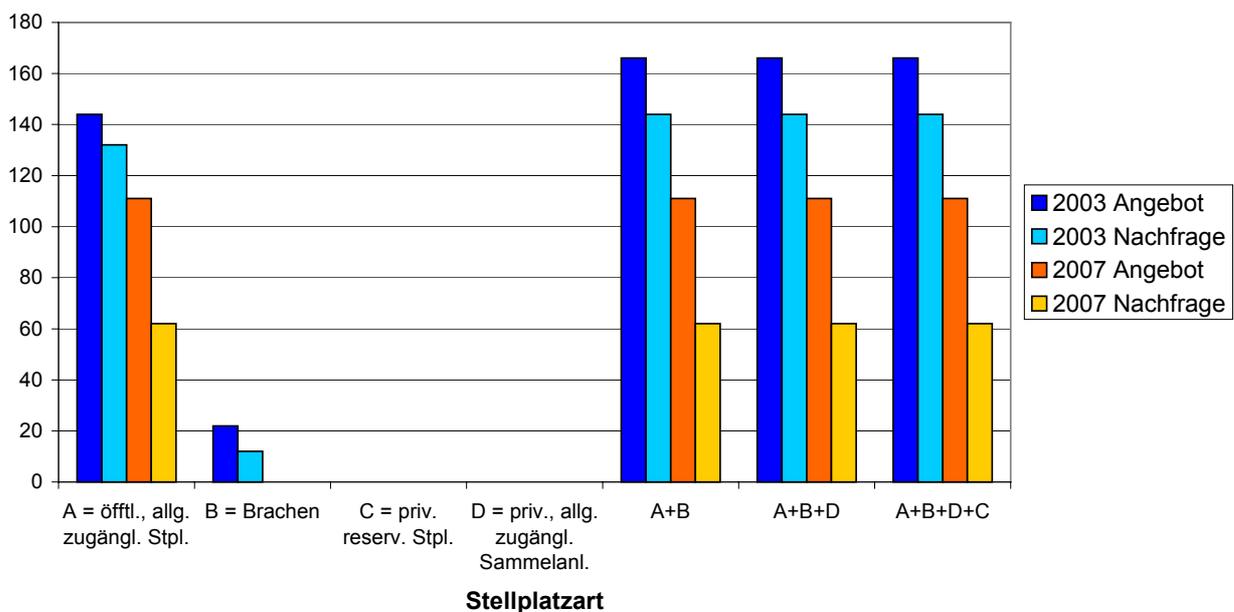


gänglichen Stellplätze in Sammelanlagen (D). Die Auslastung dieser Stellplatzart hat von 52 % auf 61 % zugenommen. Fasst man alle erfassten öffentlich zugänglichen Stellplätze zusammen (A+B+D), ist die Situation 2007 nahezu die gleiche wie 2003. Berücksichtigt man zusätzlich auch die privat reservierten Stellplätze (C), dann liegt das erfasste Stellplatzangebot im Gebiet Mitte 2007 um 329 Stellplätze bzw. 44 % höher als 2003. Die Nachfrage hat um 132 Pkw-E bzw. 26 % zugenommen. Die Gesamtauslastung ist – aufgrund der relativ geringen Auslastung der privat reservierten Stellplätze – von 68 % im Jahre 2003 auf 60 % gesunken.

**Abbildung 2-9:**

**Stellplatzangebot und Nachfrage vormittags im Gebiet Südost der ‚engeren Innenstadt‘ 2003 und 2007.**

**Stellplatzangebot und -nachfrage im Teilgebiet Südost  
2003 und 2007**

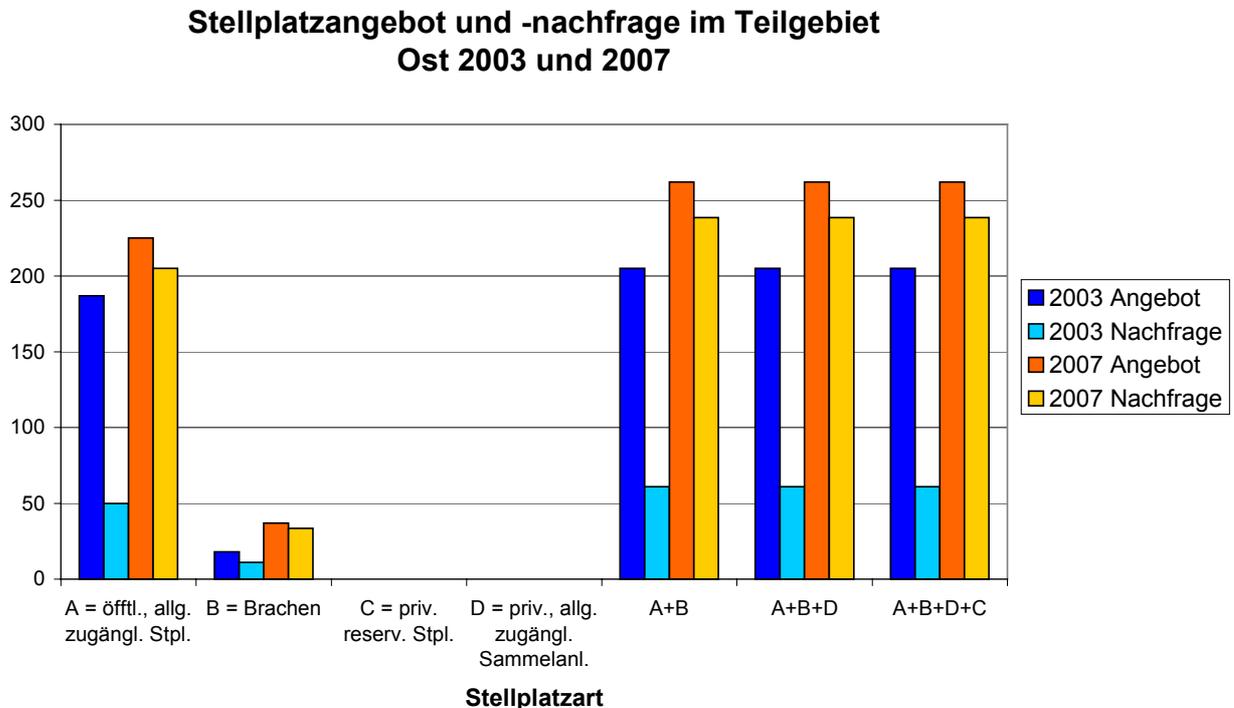


Das Teilgebiet **Südost** (vgl. Abbildung 2-9) hat gegenüber 2003 33 % seiner öffentlich zugänglichen Stellplätze verloren (Umbau von Goethe- und Erich-Mühsam-Straße, Wegfall einer Brache). Noch stärker war die Abnahme der Zahl der Parkenden: sie sank um 57 %, und damit noch wesentlich stärker als die im Teilgebiet Südwest. 2003 betrug die Auslastung der erfassten Stellplätze 87 % (damals die höchste Auslastung aller Teilgebiete). Bei der jetzigen Erhebung betrug sie 56 %, trotz der gesunkenen Zahl der Stellplätze. Hier hat sich die Parkraumbewirtschaftung in hohem Maße ausgewirkt, was umgekehrt zeigt, dass 2003 hier in bedeutendem Umfang Berufspendler standen.

Im Teilgebiet **Ost** (vgl. Abbildung 2-10) springt die enorme Zunahme der Zahl der Parkenden ins Auge. Sie stieg um 178 von 61 auf 239 Pkw-Einheiten, nahezu eine Vervierfachung. Die Auslastung der Stellplätze stieg von 30 auf 91 %. Dies ist ein eindeutiger Effekt der Verdrängung von Berufspendlern aus den parkraumbewirtschafteten Bereichen der Innenstadt.

**Abbildung 2-10:**

**Stellplatzangebot und Nachfrage vormittags im Gebiet Ost der ‚engeren Innenstadt‘ 2003 und 2007.**



### 2.1.2 Angebot und Nachfrage für die ‚engere Innenstadt‘. Nach Bewirtschaftungsarten

Die bisher betrachteten Daten waren räumlich entweder für die gesamte ‚engere Innenstadt‘ oder für jedes der fünf Teilgebiete aggregiert. Eine noch schärfere Erfassung des Effekts der Parkraumbewirtschaftung bietet die Unterscheidung nach den Bewirtschaftungsarten. Diese findet sich in Tabelle 2-11 und grafisch umgesetzt in Abbildung 2-12. Hierbei werden gemäß den vier Bewirtschaftungsarten des Parkraumbewirtschaftungskonzepts von 2004, ergänzt um zwei weitere Kategorien (die sich auch oben in Abbildung 2-1 finden), unterschieden:

blau	gebührenfrei, ohne zeitliche Einschränkung
hellblau	beparkte Brachen, im Parkkonzept von 2004 nicht enthalten
grün	gebührenfrei, zeitl. Beschränkung auf 2 Stunden, Bewohner mit Vignette frei
rot (Straße)	20 min frei, dann 0,30 € pro angefangene halbe Stunde
rot (Sammel-Anlage)	20 min frei, dann unterschiedliche Gebühren
gelb	privat, nicht öffentlich zugänglich
weiß	kein Parken vorgesehen

**Tabelle 2-11:**

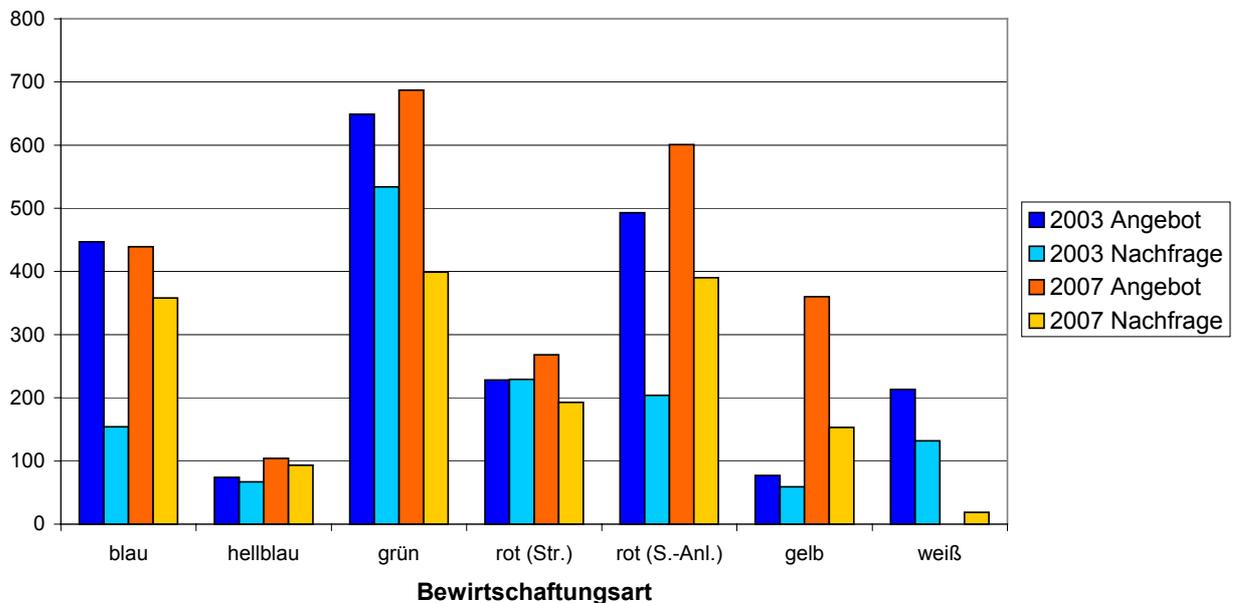
**Stellplatzangebot und -nachfrage in der ‚engeren Innenstadt‘ nach Bewirtschaftungsart. 2003 und 2007.**

2003					2007							
Stellpl.-Angebot			Stellpl.-Nachfrage (Pkw-E)	Auslast. vormittags (%)	Stellplatzangebot			Stellpl.-Nachfrage (Pkw-E)				
Anzahl	Straßenraum	melanlage			Anzahl	Straßenraum	melanlage	10.20-12.20 h	17-19 h	Auslastung (%)		
							10.20-12.20 h	17-19 h	10.20-12.20 h	17-19 h		
418			131	31	blau	424			344	135	81	32
82			76	93	hellblau	113			103	61	91	54
678			557	82	grün	702			413	364	59	52
220			220	100	rot Str.	259			184	187	71	72
493			204	41	rot S.-Anl.	601			390	126	65	21
77			59	77	gelb	360			153	57	43	16
213			132	62	weiß	0			19	18		
2.181			1.379	63	Summe	2.459			1.605	946	65	38

**Abbildung 2-12:**

**Stellplatzangebot und Nachfrage vormittags in der ‚engeren Innenstadt‘ nach Bewirtschaftungsart. 2003 und 2007.**

**Stellplatzangebot und -nachfrage in der ‚engeren Innenstadt‘ nach der Bewirtschaftungsart 2003 und 2007**



Zunächst zu den in Tabelle 2-11 u.a. aufgelisteten Auslastungen: Im **blauen**, d.h. restriktionsfreien Bereich ist die Auslastung gegenüber 2003 von 34 % auf 82 % gestiegen. Berücksichtigt man, dass von den blauen Stellplätzen 19 in der Lessingstraße wegen Straßenbauarbeiten nicht zur Verfügung standen, betrug die Auslastung sogar 85 %. Im Mittel müssen die blauen Stellplätze daher

als ausgelastet gelten. Der **hellblaue** Bereich, d.h. bis auf wenige Stellplätze die Brachen, waren 2003 schon mit 91 % überlastet, das ist mit 90 % so geblieben.

Fasst man blau und hellblau, da beide restriktionsfrei, zusammen, kommt man auf insgesamt 543 kostenfreie und zeitlich nicht beschränkte Stellplätze, die im Mittel zu 83 % ausgelastet sind. Diese 543 Stellplätze machen 22 % aller erfassten Stellplätze aus. Auf ihnen standen mit 452 Pkw-E 28 % aller erfassten parkenden Pkw-E.

Wie zu erwarten war, ging im **grünen**, d.h. zeitlich auf 2 Stunden Parkdauer beschränkten Bereich die Auslastung zurück, da Berufspendler, sofern sie nicht ordnungswidrig parken, nun aus diesen Bereichen ausgeschlossen sind. Die Auslastung sank vom im Jahr 2003 hohen Wert von 82 % auf nunmehr 58 %. Die grünen Stellplätze machen 28 % aller erfassten Stellplätze und 25 % aller erfassten parkenden Pkw-E aus.

Beim **roten** Bereich mit Brötchentaste und Parkscheinpflicht werden wegen ihrer unterschiedlichen Attraktivität die Stellplätze im Straßenraum und die in Parkbauten unterschieden. Die Auslastung der Stellplätze im Straßenraum sank von 100 % im Jahr 2003 auf nunmehr 72 %. Die Entwicklung in den Parkbauten war umgekehrt: die Auslastung stieg hier von 41 % im Jahr 2003 auf nunmehr 65 %, trotz Erweiterung des Stellplatzangebots durch das Parkhaus des Kreises. Die Zahl der allgemein zugänglichen Stellplätze in den Parkbauten stieg von 493 um 108 oder 22 % auf 601 Stellplätze. Die Zahl der dort parkenden Pkw-E bei der Erhebung stieg von 204 um 186 oder 91 % auf 390.

Die roten Stellplätze im Straßenraum machen 11 %, die in Parkbauten 24 % aller erfassten Stellplätze aus. Beide zusammen stellen 35 % aller erfassten Stellplätze dar.

In der Karte Abbildung 2-1 **gelb** dargestellt sind die Stellplätze im öffentlichen oder quasi öffentlichen Raum, die privat und nicht öffentlich zugänglich sind. Hiervon gibt es sicher noch sehr viel mehr, jeder Stellplatz im Hof gehört im Prinzip hier her. Hier sind jedoch nur diejenigen berücksichtigt, die durch ihre Lage und Art auch als öffentliche Stellplätze dienen könnten, aber bestimmten Nutzern vorbehalten sind. Deren Zahl hat gegenüber 2003 ganz erheblich, nämlich von 77 um 283 auf 360 zugenommen. Das ist eine Zunahme um 368 %. Teils geht das auf den Zubau des Parkhauses des Kreises und den neuen Parkplatz des Kreises zwischen Nagel- und Mauerstraße zurück, teils auf die Reservierung von bis dahin allgemein zugänglichen Flächen für bestimmte Nutzer, so beim Parkdeck Bauernmarkt, der ebenerdigen Fläche davor an der Goethestraße und bei der Brache Ecke Kreuzstraße/Mauerstraße. Die Auslastung ‚gelber‘ Flächen sank von 77 % im Jahr 2003 auf nunmehr 43 %. Sie sind von allen Bewirtschaftungsarten die am wenigsten ausgelastete.

Ihr Anteil an allen erfassten Stellplätzen beträgt 15 %, der an den parkenden Pkw-E betrug 10 %.

Als **weiß** bezeichnet wurden Stellplätze und Standorte parkender Fahrzeuge, die heute keine ordnungsgemäßen Stellplätze sind. Dazu gehören zahlreiche Straßenseiten, die 2003 noch beparkbar waren, die aber durch Umorganisation des Straßenraums entfallen sind, überwiegend aber Straßenabschnitte, die auch 2003 nicht beparkt werden durften. Die hier aufgeführten 19 parkenden Pkw-E standen in Bereichen, die nicht zum Parken vorgesehen waren.

Bei der **frühabendlichen Zählung** zwischen 17 und 19 h (zu den detaillierten Nachfragewerten s. Anhang) lag die Belastung bei allen Bewirtschaftungsarten bis auf die ‚roten‘ Straßenräume bei 51 % oder darunter. In den ‚roten‘ Straßenräumen blieb sie jedoch konstant bei gut 70 %. Betrachtet man die frühabendliche Auslastung differenziert nach den fünf Teilgebieten (vgl. Tabelle 2-4), dann weisen im Gebiet Mitte die öffentlich allgemein zugänglichen Stellplätze (A) wie vormittags eine Auslastung von rund 80 % auf. Im Gebiet Nordwest beträgt die frühabendliche Auslastung für die A-Stellplätze 65 %, in den anderen Teilgebieten liegt sie unter 50 %, am niedrigsten im – vormittags überlasteten – Gebiet Ost mit 18 %.

---

## 2.2 Konfliktanalyse

---

In den Kapiteln 2.1.1 und 2.1.2 wurde die Situation *aggregiert für größere Räume* dargestellt, einmal für die fünf Teilgebiete, dann für die unterschiedlichen Bewirtschaftungsarten. Wollte man es bei dieser Betrachtungsweise bewenden lassen, würde das voraussetzen, dass es jedem Kraftfahrer zuzumuten ist, sich innerhalb eines Teilgebietes unabhängig von seinem Ziel seinen Stellplatz zu suchen. Das ist es aber sicher nicht, und es wäre auch nicht im Sinne des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes, das ja dafür sorgen soll, dass eine qualifizierte Nachfrage auch befriedigt werden kann. Hierzu gehört im Sinne der Stadt, dass z.B. der Einzelhandel in der engeren Innenstadt mit dem Pkw relativ zielnah aufgesucht werden kann. Das bedeutet, dass auch die *kleinräumigen Auslastungen* von hohem Interesse sind. Dies gilt auch für die ‚blauen‘, d.h. einschränkungsfreien Bereiche, bei denen zu sehen ist, ob die Entlastungen der ‚roten‘ und ‚grünen‘ Gebiete hier nicht zu Überlastungen führen.

Dementsprechend wurden in Abbildung 2-13 die Straßenabschnitte oder Sammelanlagen dargestellt mit einer Auslastung von

- 90 % und darüber, was als Überlastung zu werten ist
- 80 bis 89 %, was als volle Auslastung zu werten ist
- 70 bis 79 %, was als gute Auslastung zu werten ist.

Die dargestellte Auslastung bezieht sich immer auf den Mittelwert beider gegenüberliegender Straßenseiten, da den Kraftfahrern auf jeden Fall zuzumuten ist, bei der Stellplatzsuche die Straßenseite zu wechseln, auch wenn das mit einem Wenden verbunden ist. Die der Berechnung der Auslastung zugrundeliegenden Werte von Stellplatzangebot und -nachfrage können der Abbildung 2-1 und den Tabellen im Anhang entnommen werden.

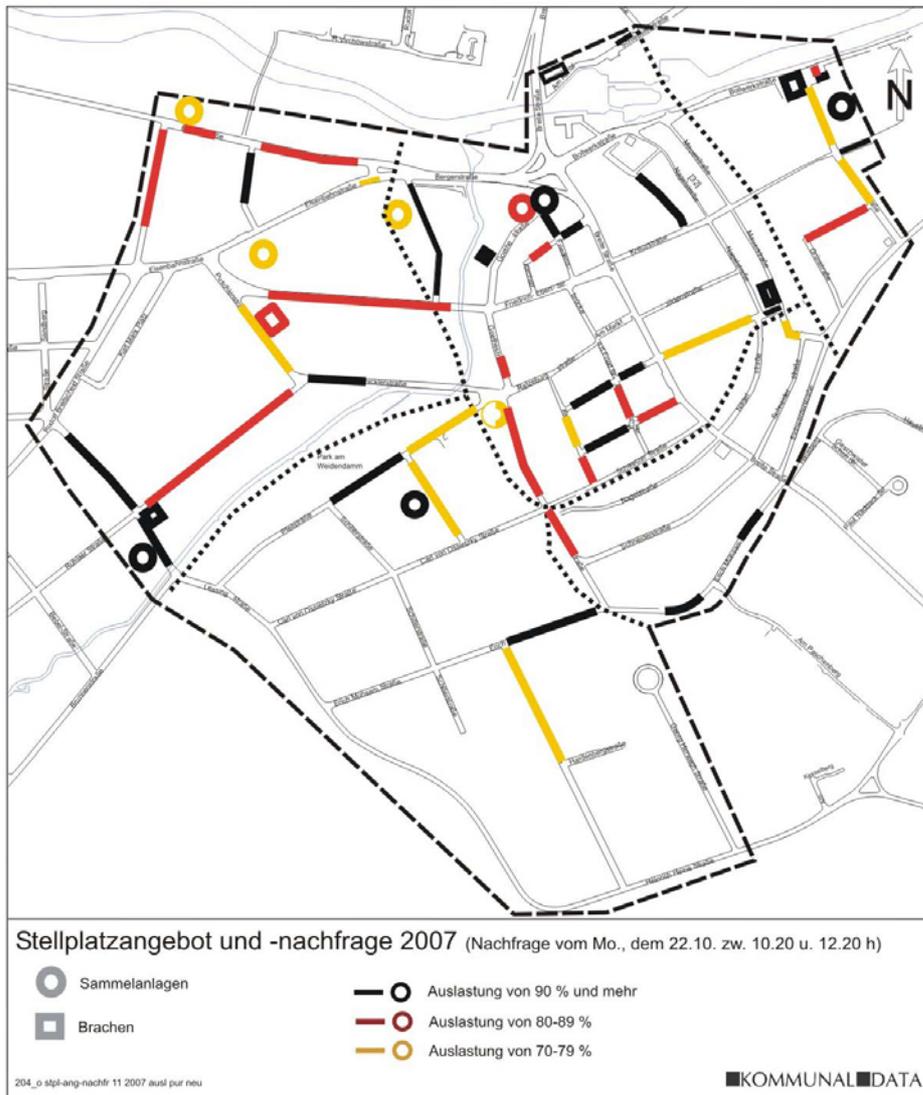
Bei der Interpretation der Werte sollte immer im Hinterkopf behalten werden, dass die hier aufgeführten Werte eine Momentsituation wiedergeben, dass es Tagesschwankungen gibt und eine Erhebung zu anderen Terminen sicher nicht genau dieselben Ergebnisse gebracht hätte. Es ist jedoch wenig wahrscheinlich, dass die Ergebnisse an anderen Tagen von den hier aufgeführten wesentlich abgewichen wären.

### 2.2.1 Das Teilgebiet Nordwest

#### Die ‚blauen‘ und ‚hellblauen‘ Bereiche

Die Weinbergstraße ist hinsichtlich der Nachfrage im gesamten Bereich überlastet. Das gilt auch für die beiden dort befindlichen Sammelanlagen, die eine ein richtiger Parkplatz, die andere eine unbefestigte Brache. Die Brache an der Puschkinstraße ist im Vergleich hierzu lediglich voll ausgelastet, wobei je nach der Art, wie dort gerade geparkt wird, auch bei weniger Fahrzeugen als der theoretischen Kapazität schon keines mehr draufpassen kann.

**Abbildung 2-13:**  
**Straßenabschnitte und Sammelanlagen mit einer vormittäglichen Stellplatzauslastung ab 70 % in der ,engeren Innenstadt' 2007 (bei den beiden Erweiterungsgebieten Anfang 2008).**



### Die ,grünen' Bereiche

Überlastet ist die Ammonstraße, alle anderen grünen Bereiche sind voll ausgelastet.

### Die ,roten' Bereiche

Die Schicklerstraße unmittelbar östlich der Puschkinstraße ist überlastet, die Friedrich-Ebert-Straße voll ausgelastet. Gut ausgelastet sind die Puschkinstraße und die beiden privaten, aber öffentlich zugänglichen Sammelanlagen der Technischen Werke Eberswalde und des Friedrich-Ebert-Zentrums.

## Insgesamt

Wie erwartet, ist der Parkdruck im Teilgebiet Nordwest groß, was sich bis in die relativ hohe Auslastung der beiden kostenpflichtigen Sammelanlagen bemerkbar macht. Wo kostenlos und ohne zeitliche Beschränkung geparkt werden kann, wird dies bis zur Kapazitätsgrenze getan, in der Weinbergstraße wohl auch auf Kosten der Anwohner.

### 2.2.2 Das Teilgebiet Südwest

#### Die ‚blauen‘ Bereiche

Die Erich-Mühsam-Straße ist im Abschnitt zwischen Danckelmannstraße und Goethestraße mit einer gezählten Auslastung von 93 % überlastet. Die Auslastung sinkt mit der Entfernung von der Goethestraße: zwischen Danckelmann- und Schillerstraße betrug sie 59 % und zwischen Schillerstraße und Lessingstraße 29 %.

Von Anliegern der Erich-Mühsam-Straße hatte es Klagen über die hohe Belastung durch Fremdparker gegeben. Da es eine häufige Verkehrsplanererfahrung ist, dass Anlieger in Untersuchungen erhobene Werte für zu niedrig halten, sei es, dass fehlerhaft erhoben wurde, sei es, dass zufällig an einem Tag mit außergewöhnlich niedriger Belastung erhoben wurde, wurde die Erich-Mühsam-Straße am 15.1.2008 morgens noch einmal erhoben. Die Ergebnisse sind der Tabelle 2-14 zu entnehmen und laufen im Prinzip auf dasselbe hinaus wie bei der Erhebung am 22.10: Die Erich-Mühsam-Straße zwischen Danckelmann- und Breiter Straße ist voll ausgelastet, und weiter westlich ist die Nachfrage wesentlich geringer.

**Tabelle 2-14:**

**Stellplatzangebot und –nachfrage vormittags in der Erich-Mühsam-Straße zwischen Lessing- und Breiter Straße.**

Straßenabschnitt der Erich-Mühsam-Straße	Seite	Abschn.- Nr.	Stell- plätze 2007	2003		Mo, 22.10.07 ca. 11 h		Di, 15.1.08, ca. 9.30 h	
				Pkw-E	Auslas- tung (%)	Pkw-E	Auslas- tung (%)	Pkw-E	Auslas- tung (%)
Lessingstr. - Schillerstr.	Nord	[107]	24	0		8		6	
	Süd	[108]	24	3		6		10,5	
	beide		48	3	6	14	29	16,5	34
Schillerstr. - Danckelmannstr.	Nord	[110]	14	0		9		8,5	
	Süd	[109]	13	3		7		7	
	beide		27	3	11	16	59	15,5	57
Danckelmannstr. - Goethestr.	Nord	[112]	18	9		16,5		15,5	
	Süd	[111]	18	10		17		15	
	beide		36	19	53	33,5	93	30,5	85
Goethestr. - Breite Straße	Nord	[117]	10	6		9		9	
	Süd	[119]	5	17		5		4	
	beide		15	23	153	14	93	13	87

Interessant auch der Vergleich mit den Erhebungswerten von 2003 in diesem Bereich: In den drei Abschnitten westlich der Goethestraße ist gegenüber 2003 etwa die gleiche Zahl an geparkten Fahrzeugen hinzugekommen. Nur war zwischen Danckelmann- und Goethestraße der Wert von 2003 bereits deutlich höher, so dass nun die Belastungsgrenze erreicht wird.

In der Erich-Mühsam-Straße östlich der Goethestraße (der Abschnitt gehört zum Teilgebiet Südost) sind durch den Umbau 12 Stellplätze weggefallen, die bei der damaligen Erhebung alle belegt waren).

### **Die ‚grünen‘ Bereiche**

Kernstadt-fern sind sie sehr schwach belegt. Hingegen weist die Pfeilstraße im mittleren Bereich eine Überlastung, östlich davon eine gute Auslastung auf. Letzteres gilt auch für die Gerichtsstraße.

### **Die ‚gelben‘ Bereiche**

Der Parkplatz der Polizei in der Gerichtsstraße war überlastet.

Rote Bereiche gibt es im Teilgebiet Südwest nicht.

### **Insgesamt**

Tendenziell sinkt innerhalb des blauen und grünen Bereichs mit der Entfernung von der Kernstadt die Auslastung. In der Carl-von-Ossietzky- und Schillerstraße herrschen sehr komfortable Verhältnisse. Die Verdrängung in den blauen Bereich der Erich-Mühsam-Straße fand für alle Abschnitte in gleichem Ausmaß statt, erreicht aber wegen des bereits vorhandenen höheren Sockels zwischen Danckelmann- und Goethestraße die Belastungsgrenze.

## **2.2.3 Das Teilgebiet Mitte**

### **Die ‚blauen‘ und ‚hellblauen‘ Bereiche**

Theoretisch gibt es keine. Faktisch gibt es – wenn man von der nachträglichen Erweiterung des Untersuchungsgebiets nach Norden über den Finowkanal hinaus absieht – jedoch einige wenige ‚hellblaue‘, d.h. im Parkraumbewirtschaftungskonzept von 2004 nicht vorgesehene:

- die Brache an der Ecke Brautstraße/Mauerstraße. Sie war bei der Erhebung zu 100 % ausgelastet.
- eine kleine Parkbucht für drei Fahrzeuge in der Mauerstraße zwischen Kreuz- und Brautstraße; dort standen zwei Pkw-E
- zwei Stellplätze am südlichen Ende der Erich-Schuppan-Straße, wo regelmäßig geparkt wird. Da sich die Straße nach Norden hin verengt und dort rein räumlich nicht mehr beparkt werden kann, wurde der ganze Abschnitt zwischen Salomon-Goldschmidt-Straße und Schweizer Straße von der Stadt offensichtlich nicht in den ‚grünen‘ Bereich einbezogen. Doch würden die Ordnungskräfte vermutlich kein dort nahe der Schweizer Straße parkendes Fahrzeug als ordnungswidrig parkend notieren.

- eine kleine Brache an der Goethestraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Bauernmarkt zwischen Fahrbahn und Schwärze mit Raum für etwa vier Pkw-E, der auch belegt war.

### **Die ‚grünen‘ Bereiche**

Diese Bereiche sind im Raum zwischen Ratzeburgstraße, Goethestraße (diese inklusive), Schweizer Straße und Breiter Straße teils überlastet, teils voll ausgelastet und nur in zwei Abschnitten gut bzw. schwach ausgelastet. Trotz der Beschränkung der Parkdauer auf zwei Stunden für Nicht-Anlieger herrscht hier also hoher Parkdruck. Gut ausgelastet ist darüber hinaus die Brautstraße östlich der Breiten Straße. Nur eine mittlere Auslastung hat seltsamerweise die Judenstraße, und eine nur geringe die Schweizer Straße.

### **Die ‚roten‘ Bereiche**

Auch hier gibt es, trotz der Gebührenpflicht für alle Parkenden werktags zwischen 8 und 18 Uhr, etliche überlastete Bereiche: die Michaelisstraße, das nordöstliche Ende der Goethestraße, Teile des Altstadt-Carrées und die Töpferstraße. Voll ausgelastet war die westliche Steinstraße, und hätten im gesamten Altstadt-Carrée vier Pkw-E mehr gestanden, wäre es in allen Abschnitten überlastet gewesen.

Als ‚gut ausgelastet‘ muss trotz des hohen Leerstandes des Parkhauses des Kreises dessen öffentlich allgemein zugänglicher Teil gelten, wenn dieser, nach Auskunft der Kreisverwaltung, nur 84 Stellplätze ausmacht.

Im Altstadtkern ‚Luft‘ gab es noch in der Goethestraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Bauernmarkt, in der Kreuzstraße und in den Parkbauten Rathauspassage und Bauernmarkt.

### **Die ‚gelben‘ Bereiche**

Voll ausgelastet war bei der Erhebung die beschränkte Sammelanlage südlich vor dem Parkdeck Bauernmarkt. Die Sammelanlage des Kreises zwischen Nagel- und Mauerstraße hatte eine Auslastung von 68 %, das vom Kreis angemietete obere Parkdeck Bauernmarkt eine Auslastung von 52 % und die von der Stadt beschränkte Brache Ecke Kreuzstraße/Mauerstraße eine Auslastung von 50 %.

### **Insgesamt**

Von der Stellplatznachfrage weist der Bereich Mitte zwei Zentren auf: ein nördliches von der Michaelisstraße bis zur Töpferstraße, und ein südliches um die Maria-Magdalenen-Kirche. Während die hohe Auslastung des nördlichen Nachfragebereichs im Sinne des Einzelhandels gewünscht ist, ist das im südlichen Nachfragebereich nicht der Fall.

## **2.2.4 Das Teilgebiet Südost**

### **Die ‚blauen‘ Bereiche**

Sie bestehen lediglich aus den 15 Stellplätzen in der Erich-Mühsam-Straße, die nach dem Umbau übriggeblieben sind. Diese waren zu nahezu 100 % belegt.

### **Die ‚grünen‘ Bereiche**

Voll ausgelastet ist die Goethestraße zwischen Schweizer und Schneiderstraße, gut ausgelastet ist die Mauerstraße am Richterplatz, die anderen Straßen haben Auslastungen zwischen 11 und 60 %.

### **2.2.5 Das Teilgebiet Ost**

#### **Die ‚blauen‘ Bereiche**

Hier dominiert der Parkplatz Marienstraße als der einzige beschränkungsfreie Auffangparkplatz für die durch die Parkraumbewirtschaftung aus den ‚roten‘ und ‚grünen‘ Bereichen vertriebenen Berufspendler. Standen bei der Erhebung 2003 dort 41 Pkw-E, waren es jetzt 145. Diese passen theoretisch garnicht auf den Platz, dessen Kapazität 2004 von der Stadtverwaltung mit 105 Stellplätzen, davon 6 Stellplätze für Behinderte, sowie drei Busstellplätzen angegeben wurde.

Bei der Erhebung waren keine Busstellplätze zu sehen, und von den Behindertenstellplätzen auch nur einer, weil dieser gerade leer stand. Tatsächlich wird alles beparkt, was beparkbar ist, und es wäre angesichts des hohen Parkdrucks auch weder vermittel- noch u.E. durchsetzbar, drei Stellplätze für Busse freizuhalten. So setzen wir angesichts dessen, was ohne Behinderungen unterzubringen ist, die Kapazität mit 140 Pkw-E an. Auch diese ist mit den 145 vorgefundenen Pkw-E mehr als erschöpft. Bei der Erhebung wie auch bei einer späteren Befahrung wurden hier Pkw gesehen, die auf dem Parkplatz mehrfach die Runde machten, um einen Stellplatz zu finden.

Überlastet sind auch der Wiesen-Brachenrand am nördlichen Rand des Parkplatzes, die Brache an der Ecke Marienstraße/Bollwerkstraße sowie das Sackgassenstück Marienstraße, das südlich des Parkplatzes nach Osten zu einem Werksgelände führt.

Voll ausgelastet ist der Rand der schon genannten Wiesen-Brache parallel zur Marienstraße bis zur Bollwerkstraße, voll ausgelastet überraschenderweise auch die Magdalenenstraße.

‚Gut‘ aber nicht voll ausgelastet war der östliche Fahrbahnrand der Marienstraße zwischen Bollwerk- und Magdalenenstraße, nur noch stark lückenhaft beparkt war der südlichste Teil der Marienstraße, und nur ein Fahrzeug stand, im seltsamen Gegensatz zur Magdalenenstraße, auf den 14 Stellplätzen der unmittelbar benachbarten Grünstraße.

Wie stark der Anteil der Berufspendler an den im Teilgebiet Ost Parkenden ist, zeigt ein Vergleich des Auslastungsgrads vormittags und frühabends: Die Auslastung von 91 % geht auf eine Auslastung von 22 % zurück.

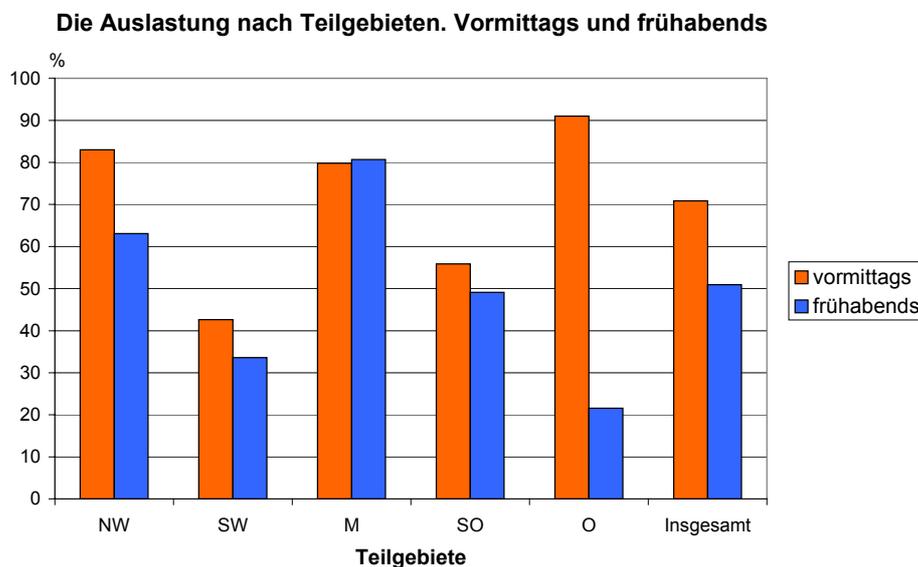
Im Teilgebiet Ost gibt es nur ‚blaue‘ Stellplätze.

### **2.2.6 Die Situation frühabends**

Die Auslastungs-Werte der Frühabend-Erhebung sind oben in Tabelle 2-2, Tabelle 2-4, Tabelle 2-5 und Tabelle 2-11 mit aufgelistet. In Abbildung 2-15 und Abbildung 2-16 werden sie noch einmal im Vergleich zu den Vormittagswerten nach Teilgebieten sowie nach Bewirtschaftungsarten grafisch dargestellt.

Die Frühabend-Erhebung begann zwar, um auch Einkaufende noch mit zu erfassen, zu einer Uhrzeit, zu der die Bewirtschaftung theoretisch noch galt, faktisch aber für die, die jetzt noch als Parkende hinzukamen, keine Wirkung mehr hatte: Wer um 16 Uhr in den ‚grünen‘ Bereich fährt, kann mit der Parkscheibe bis 18 Uhr legal parken, und ab dann gibt es bis zum nächsten Morgen keine Parkzeitbeschränkung mehr. Wer um 17.30 Uhr in den ‚roten‘ Bereich fährt, kann mit der Brötchentaste legal bis 17.50 Uhr parken, und dann wird sicher keine Politesse mehr kommen, die ihm einen Strafzettel unter das Wischblatt steckt.

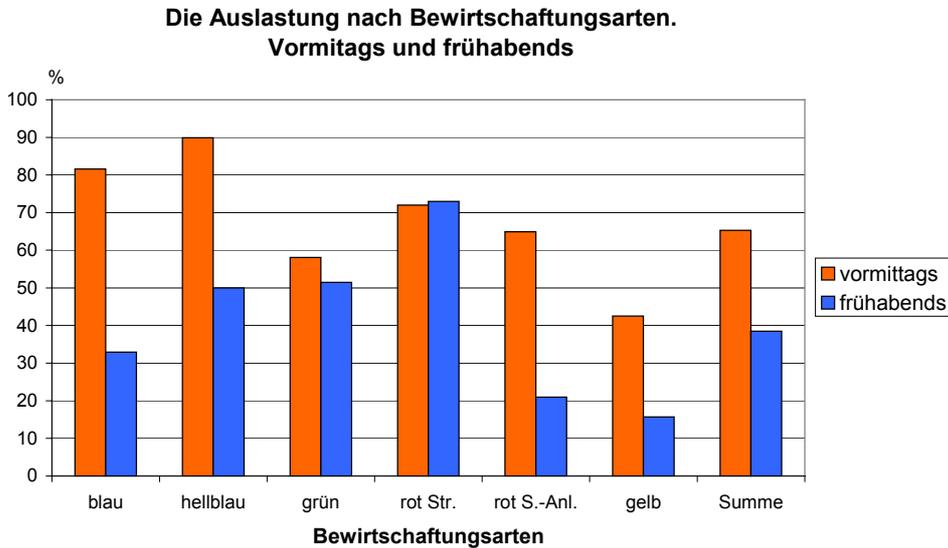
**Abbildung 2-15:**  
**Die Stellplatzauslastung nach Teilgebieten für die öffentlichen Stellplätze und die Brachen. Vormittags und frühabends. 2007.**



Bemerkenswert sind hier die Teilgebiete Mitte und Ost. In **Mitte** bleibt die Auslastung der öffentlichen Stellplätze und der Brachen auch frühabends auf der vormittäglichen Höhe. Deutliche Minderungen der Auslastung gibt es lediglich – hier nicht dargestellt – bei den privaten, allgemein zugänglichen Sammelanlagen (von 61 auf 15 %) und den erfassten privat reservierten Sammelanlagen (von 38 auf 15 %) (vgl. Tabelle 2-4).

Differenziert man nach Bewirtschaftungsart, dann gibt es einen Rückgang bei den ‚hellblauen‘ Flächen von 96 auf 69 %, einen relativ geringen Rückgang bei den ‚grünen‘ Flächen (die Stellplätze mit bis 18 Uhr eingeschränkter Parkdauer) von 73 auf 67 % und bei den ‚roten‘ Flächen an den Straßen eine Zunahme von 77 auf 89 %. Das sieht danach aus, als würde hier die Zeit gegen und nach Ende der Gebührenpflicht nochmal für Besorgungen genutzt.

**Abbildung 2-16:**  
**Die Stellplatzauslastung nach Bewirtschaftungsarten für die öffentlichen Stellplätze und die Brachen.**  
**Vormittags und frühabends.**



Im Teilgebiet **Ost** hingegen fällt die Auslastung vom mit 91 % höchsten Wert der fünf Teilgebiete auf mit 22 % den niedrigsten Wert. Was zeigt, wie stark das Gebiet von Personen beparkt wird, deren Anwesenheit an die Arbeitszeit oder die Öffnungszeiten von Handel und Dienstleistungen gebunden ist.

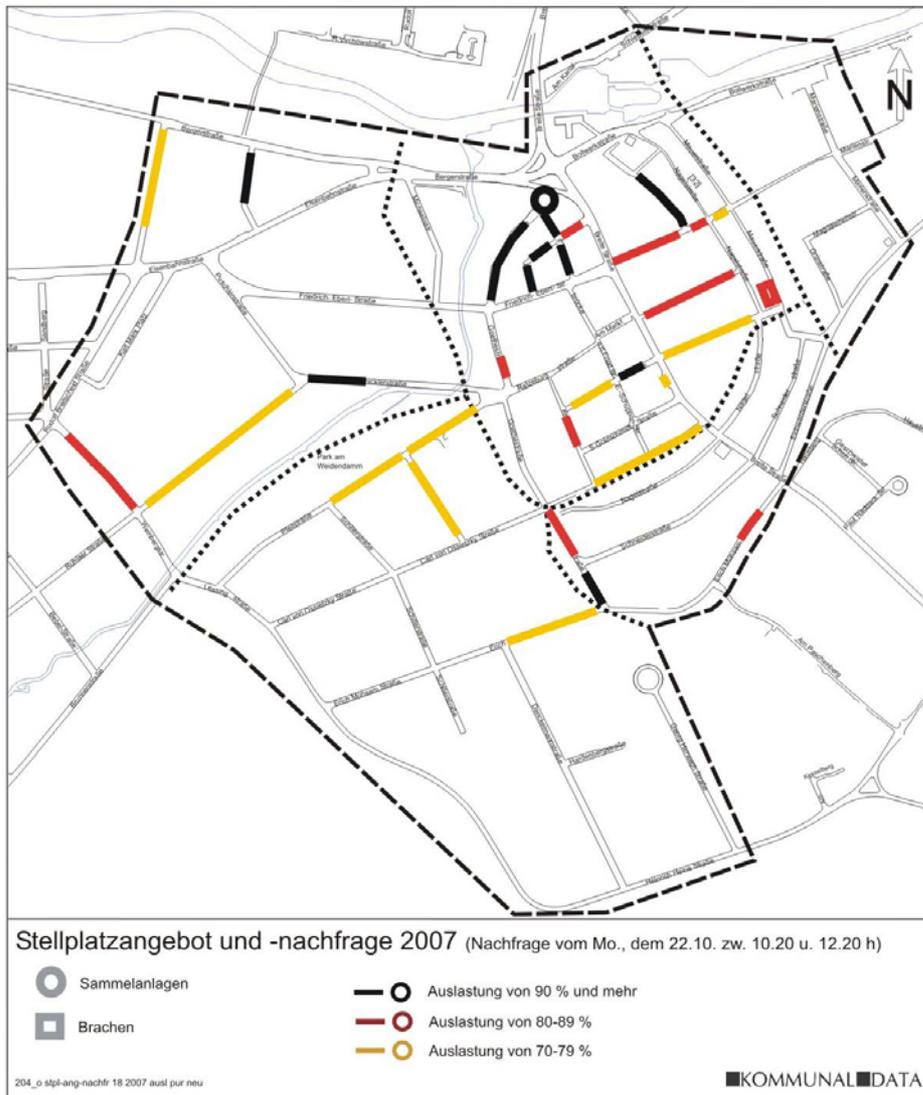
Die Abbildung 2-16 zeigt, dass durch die Bewirtschaftungsarten die Mittel- und Langparker effektiv aus den roten (Straße) und, leicht eingeschränkt, auch grünen Bereichen herausgehalten und in die anderen Bereiche (blau, hellblau, Sammelanlagen-rot und gelb) verdrängt werden.

Schließlich gibt die Abbildung 2-17, den kleinräumlichen Auslastungsgrad für Straßenabschnitte und Sammelanlagen dort an, wo er 70 % oder mehr beträgt.

Das Altstadt-Carrée und die benachbarte Goethestraße sowie ihr nordöstliches Ende, jetzt faktisch gebührenfrei, sind so stark ausgelastet, dass nahezu nur noch geparkt werden kann, wenn gerade jemand wegfährt. Zu diesem in dem Sinne überlasteten Bereich hinzuzuzählen ist noch die Töpferstraße. Als überlastet zu werten sind auch die Ammonstraße, die Schicklerstraße gleich östlich der Puschkinstraße, ein kleiner Abschnitt Brautstraße und noch zwei kleinere weitere Abschnitte.

Weitere Abschnitte in der nördlichen Altstadt sind voll ausgelastet: ein Stück Steinstraße, die Kreuzstraße bis zur Nagelstraße, die Judenstraße, Stellplätze in der Goethestraße westlich des Kreishauses und, entfernter schon, Stellplätze in der Kirchstraße westlich der Maria-Magdalenen-Kirche, in der südlichen Goethestraße und auf der Brache Ecke Mauerstraße/Brautstraße.

**Abbildung 2-17:**  
**Straßenabschnitte und Sammelanlagen mit einer frühabendlichen Stellplatzauslastung ab 70 % in der ‚engeren Innenstadt‘ 2007.**



In den beiden Erweiterungsgebieten wurde abends nicht erhoben.

Die vormittags überlasteten ‚blauen‘ Stellplätze in der Weinbergstraße sind auch frühabends noch voll ausgelastet, desgleichen die wenigen Stellplätze in der Erich-Mühsam-Straße westlich der Breiten Straße. Die Auslastung des vormittags überlasteten Abschnitts in der Erich-Mühsam-Straße westlich der Goethestraße hat jetzt eine Auslastung von zwischen 70 und 80 %.

Eine solche überdurchschnittliche Auslastung haben auch die Zimmerstraße, die westliche Schicklerstraße, der mittlere und östliche Abschnitt der Pfeilstraße und einige Abschnitte in der Altstadt Süd um die Maria-Magdalenen-Kirche.

### 2.2.7 Zusammenfassende Bewertung

Im einleitenden Kapitel „Ausgangssituation und Aufgabenstellung“ des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Innenstadt von 2004 wird festgestellt,

- dass es ein starkes Ungleichgewicht zwischen der Zahl der kosten- und nicht kostenpflichtigen Stellplätze im öffentlichen Raum gibt
- dass es ebenfalls ein starkes Ungleichgewicht zwischen der Zahl der kostenpflichtigen Stellplätze im öffentlichen Raum und denen in den Sammelanlagen gibt, bei starker Unterauslastung der Sammelanlagen
- dass vom Bau und der voraussichtlichen Bewirtschaftung des Kreis-Parkhauses zu erwarten ist, dass diese die Ungleichgewichte noch verstärken.

Von dem zu erarbeitenden Parkraumkonzept wurde erwartet, dass es

- auf öffentlich zugänglichen Stellplätzen in Gebieten punktuell oder großflächig hohen Parkdrucks
- möglichst unter Einbeziehung der privatwirtschaftlichen Sammelanlagen
- über die Stellschrauben Zeit und Geld
- die Nutzungskonkurrenz zwischen Anwohnern, Besuchern und Beschäftigten
- zugunsten eines städtebaulich, wirtschaftlich und verkehrspolitisch ausgewogenen Stellplatzangebots

regeln wird (S. 1).

Es sollte also a. die Nutzungskonkurrenz zwischen Anwohnern, Besuchern und Beschäftigten geregelt werden, und dies b. auf städtebaulich, wirtschaftlich und verkehrspolitisch ausgewogene Weise. Sind diese Erwartungen erfüllt worden?

- Die ‚roten‘ Bereiche Straße und Sammelanlagen:

Die roten Bereiche sind kostenpflichtig Mo-Fr von 8-18 Uhr und Sa von 8-14 Uhr bis auf eine Brötchentasten-Parkzeit von 20 Minuten.

Zu a.: Die Kostenpflichtigkeit betrifft eine ganze Reihe von Besuchern (Kunden, Nachfrager von Dienstleistungen, Privatbesucher) gar nicht, so lange sie ihre Parkzeit auf 20 Minuten beschränken oder sie diese nur so weit überziehen, dass ihr Risiko gering ist, dabei erwischt zu werden. Ein längeres Parken jedoch ist für sie kostenpflichtig. Anwohnern oder Beschäftigten ist mit einem kurzfristigen Parken nicht gedient, sie müssen also zwangsläufig den ‚roten‘ öffentlichen Raum räumen.

Anwohner werden auf private Flächen, in den benachbarten ‚grünen‘ Bereich, wenn sie sich eine Vignette dafür besorgt haben, in den ‚blauen‘ Bereich oder auf einen Dauerstellplatz einer kostenpflichtigen Sammelanlage verdrängt. Beschäftigte wählen ein anderes Verkehrsmittel oder werden ebenfalls auf private Flächen, auf einen kostenpflichtigen Dauerstellplatz oder in den ‚blauen‘ Bereich verdrängt.

Zu b.: *Wirtschaftlich* nützt eine solche Regelung den Einzelhändlern und Dienstleistern in diesem Bereich, insofern sie für einen höheren Park-Durchsatz sorgt. Sie sind per Pkw für ihre Kunden

also wesentlich besser erreichbar. Sie nützt den Betreibern der kostenpflichtigen Parkbauten, die stärker als vorher nachgefragt werden. Und sie nützt tendenziell der Stadtverwaltung, sofern diese über die Gebühren der Parkscheinautomaten und für Ordnungswidrigkeiten mehr einnimmt als sie für deren Betrieb und die Kontrollkräfte ausgibt.

Die *städtebaulichen* und *verkehrlichen Effekte* hängen davon ab, wie sich die Regelung auf die Nachfrage auswirkt. Da die Regelung zwangsläufig mit einer erheblichen durchschnittlichen Parkdauerverkürzung pro Stellplatz verbunden ist, müsste bei einer gleichbleibenden Zahl von Parkfahrten in den roten Bereich die Auslastung der Stellplätze erheblich sinken. Tut sie dies nicht, bedeutet dies entsprechend eine erhebliche Erhöhung der Zahl der Parkfahrten.

Wie die Tabelle 2-11 zeigt, ist die vormittägliche Auslastung in den Straßen, die heute ‚rot‘ sind, von 100 % im Jahr 2003 auf 72 % zurückgegangen. Das ist eine Auslastung ohne größeren Leerstand, bei der man ohne großes Suchen relativ zielnah einen Stellplatz findet. Doch was bedeutet dies für die Zahl der Fahrzeugbewegungen?

In Tabelle 2-18 wurden Annahmen zur Zahl der Fahrzeugbewegungen auf den heute ‚roten‘ Stellplätzen getroffen, um eine überschlägige Abschätzung zu treffen, in welche Richtung sich die Fahrzeugbewegungen entwickelt haben werden. Bei der Erhebung 2003 waren 229 dieser Stellplätze besetzt. Nun wurde angenommen, dass 12,5 % der gegen 11 Uhr belegten Stellplätze im Mittel alle 20 min neu belegt wurden, 17,5 % alle 60 min, 20 % alle 120 min, 10 % alle 240 min 20 % alle 300 min und 20 % alle 600 min (d.h. kein mal in dem später bewirtschafteten Zeitraum). Das ergibt insgesamt 3.183 Fahrzeugbewegungen auf den 229 Stellplätzen.

**Tabelle 2-18:**

**Überschlägige Schätzung der Fahrzeugbewegungen auf den heute ‚roten‘ Straßen-Stellplätzen im Vergleich der Jahre 2003 und 2007**

2003					2007				
Um 11 h registrierte Pkw	Parkdauer	Bewegungen pro Pkw in der Zeit von 8-18 h	Anteil (%)	Bewegungen	Um 11 h registrierte Pkw	Parkdauer	Bewegungen pro Pkw in der Zeit von 8-18 h	Anteil (%)	Bewegungen
229	20 min	60	12,5	1.718	193	20 min	60	25	2.895
229	60 min	20	17,5	802	193	60 min	20	35	1.351
229	120 min	10	20	458	193	120 min	10	20	386
229	240 min	5	10	115	193	240 min	5	20	193
229	300 min	2	20	92	193	300 min	2	0	0
229	600 min	0	20	0	193	600 min	0	0	0
Summe			100	3.183	Summe			100	4.825

204\_pkw-bewegungenJLRS

Bei der Erhebung 2007 waren in denselben Bereichen 193 Stellplätze besetzt, der Besetzungsgrad hatte abends noch dieselbe Höhe. Durch die Gebührenpflicht ist jedoch von stark geänderten Parkdauern auszugehen. Es wird angenommen, dass nun doppelt so viel, nämlich 25 % der auf diesen Plätzen Stehenden Brötchentasten-Parker sind, und dass diese im Schnitt 20 min parken, bevor sie wieder wegfahren. Pro Stunde sind das sechs Parkbewegungen, für 10 Stunden kommt

man auf 60 Parkbewegungen pro Stellplatz. Mit dieser Annahme würden bereits die Brötchentasten-Parker annähernd so viel Parkbewegungen, d.h. Fahrten erzeugen wie es im Jahr 2003 überhaupt Parkbewegungen gab. Weitere Annahmen: Ebenfalls doppelt so viel wie 2003, nämlich 35 % parken 60 min, 20 % 120 min und 20 % 240 min. Das ergibt insgesamt 4.825 Fahrzeugbewegungen auf den 193 Stellplätzen. Das wäre gegenüber 2003 ein um rund 50 % höheres Verkehrsaufkommen.

Die getroffenen Annahmen sind grob, man mag Teilannahmen korrigieren, aber das Ergebnis wird auf jeden Fall sein, dass sich die Zahl der Fahrzeugbewegungen in den ‚roten‘ Straßenbereichen stark erhöht haben wird, und dass das nicht in relevantem Maße durch eine Minderung des Parksuchverkehrs gemindert worden sein kann.

Städtebaulich und verkehrspolitisch bedeutet die strenge, auch die Anwohner nicht ausnehmende monetäre Bewirtschaftung des ‚roten‘ Bereiches ein erhebliches Anwachsen der dortigen Kraftfahrzeugbewegungen. Dies wird noch vermehrt um die Kundenzunahme, die die kostenpflichtigen Sammelanlagen erfahren haben. Betrug die Nachfrage im Jahr 2003 dort 204 Fahrzeuge, so waren es bei der Erhebung 2007 390 Fahrzeuge. Nimmt man an, dass auf den Stellplätzen der 186 Neukunden im Schnitt zwei Fahrzeuge parkten, wären das noch einmal 744 zusätzliche Fahrzeugbewegungen.

- Der ‚grüne‘ Bereich:

Im ‚grünen‘ Bereich gilt Mo-Fr von 8-18 Uhr und Sa von 8-14 Uhr eine Parkzeitbeschränkung auf maximal zwei Stunden. Davon ausgenommen sind Anwohner oder ihnen Gleichgestellte mit einer entsprechenden Vignette.

Zu a.: Im Unterschied zum ‚roten‘ Bereich unterliegen Anwohner, wenn sie sich eine Vignette besorgt haben, hier keinerlei Einschränkungen. Eingeschränkt werden Kunden, Nachfrager von Dienstleistungen und Privatbesucher auf die maximale, aber gebührenfreie Parkdauer von zwei Stunden. Einkäufe und sonstige Besorgungen lassen sich in dieser Zeit in aller Ruhe erledigen. Der einzige durchgreifend eingeschränkte Personenkreis sind Beschäftigte, die auf ‚grünen‘ Stellplätzen nicht mehr legal parken können.

Zu b.: *Wirtschaftlich* nützt die Einrichtung von Bereichen, aus denen Beschäftigte ferngehalten werden und Kunden und Nachfrager von Dienstleistungen zwei Stunden kostenlos parken können, ebenfalls denen, die auch vom ‚roten‘ Bereich profitieren: den Einzelhändlern, Dienstleistern und Sammelanlagenbetreibern.

*Städtebaulich* und *verkehrlich* ist die Bilanz wiederum eher negativ. Wie die Tabelle 2-11 zeigt, nahm im ‚grünen‘ Bereich die Zahl der vormittags angetroffenen Pkw um 135 Fahrzeuge ab, die Stellplatzauslastung sank von 82 auf 58 %. Das bedeutet, dass optisch die ‚grünen‘ Bereiche im Mittel weniger vollgestellt sind als vorher. Sieht man allerdings auf die Karte der Abbildung 2-13, dann zeigt sich, dass der Bereich um die Maria-Magdalenen-Kirche nicht einmal diesen Vorteil aufweist, sondern offenbar als günstiges Parkgebiet für Altstadtkunden und –besucher dient.

Doch selbst die im Mittel deutlich gesenkte Stellplatzauslastung ist nicht mit einer Minderung der Verkehrsbewegungen verbunden. Denn dort, wo vorher Beschäftigte den ganzen Tag über einen Stellplatz blockieren konnten und ihn erst abends für nachhause zurückkehrende Anwohner frei-

machten, wird jetzt, sofern legal geparkt wird, ein Stellplatz spätestens nach zwei Stunden wieder frei. Die durchschnittliche Parkdauer muss nur um ein Viertel gesunken sein, um mit den belegten Stellplätzen von 2007 dieselbe Anzahl von Verkehrsbewegungen zu erzeugen wie 2003 mit 534 belegten Stellplätzen. Da dies mit Sicherheit der Fall sein wird, hat der fließende Verkehr auch im Mittel aller ‚grünen‘ Bereiche in relevantem Maße zugenommen.

- Der ‚blaue‘ Bereich:

Im ‚blauen‘ Bereich gibt es weder Parkgebühren noch zeitliche Restriktionen.

Zu a.: Der ‚blaue‘ Bereich ist der einzige öffentliche Bereich, in dem Beschäftigte gebührenfrei und zeitlich uneingeschränkt parken können, und wird entsprechend – in Abhängigkeit von der Entfernung zu den Arbeitsplätzen – stark genutzt. Am intensivsten im Gebiet Ost, sehr stark in der Mühsam-Straße nahe der Goethestraße und in der Weinbergstraße. In der Parkkonkurrenz bringt die Fremdnutzung den Anwohnern der sehr stark belasteten Bereiche Schwierigkeiten, tagsüber in Wohnungsnähe einen Stellplatz zu finden.

Zu b.: *Wirtschaftlich* bringt der ‚blaue‘ Bereich wohl niemandem Positives noch Negatives. *Städtebaulich* erfahren die jetzt verstärkt beparkten Bereiche durch die höhere Parkdichte eine gewisse Abwertung als Anliegerstraßen. *Verkehrlich* bedeutet die erhöhte Stellplatznachfrage ebenfalls eine Zunahme an Parkbewegungen. Diese dürfte aber relativ gering ausfallen, da sie hauptsächlich durch Beschäftigte verursacht wird, die nur eine An- und Abfahrt erzeugen und ansonsten den Tag über dafür sorgen, dass sich auf dem von ihnen besetzten Stellplatz nichts bewegt.

- Der ‚gelbe‘ Bereich:

‚Gelb‘ sind Sammelanlagen, die nur privat zugänglich sind, aber durch ihre Lage und Art auch als öffentliche Stellflächen dienen könnten.

Zu a.: Hier gibt es keine Nutzungskonkurrenz, und Angebot und Nachfrage sind so dimensioniert, dass es keine Nachfrage-Probleme gibt. Wie die Tabelle 2-11 zeigt, hat das Stellplatzangebot dieser Kategorie in hohem Maße zugenommen. Die Nachfrage ist ebenfalls beträchtlich gestiegen, aber bei weitem nicht in dem Maße wie das Angebot, so dass die Auslastung dieser Flächen von 77 % auf 43 % zurückging.

**Insgesamt lässt sich feststellen:**

- Über alle erfassten Stellplätze stieg gegenüber 2003 das Stellplatzangebot um 13 %, die vormittägliche Nachfrage um 16 % und die Stellplatzauslastung von 63 auf 65 %.
- Auf den Stellflächen aller Bewirtschaftungsarten hat es, z.T. erhebliche, Zunahmen der Verkehrsbewegungen gegeben.
- Für Einzelhandels- und Dienstleistungskunden hat die Innenstadt durch die Gewissheit, ohne langes Suchen einen relativ zielnahen Stellplatz zu finden, offenbar deutlich an Attraktivität gewonnen.
- Davon profitieren wirtschaftlich Einzelhandel und Dienstleistungen, von den Restriktionen im öffentlichen Raum (Gebühren, Parkzeitbeschränkungen) profitieren auch die Sammelanlagenbetreiber.

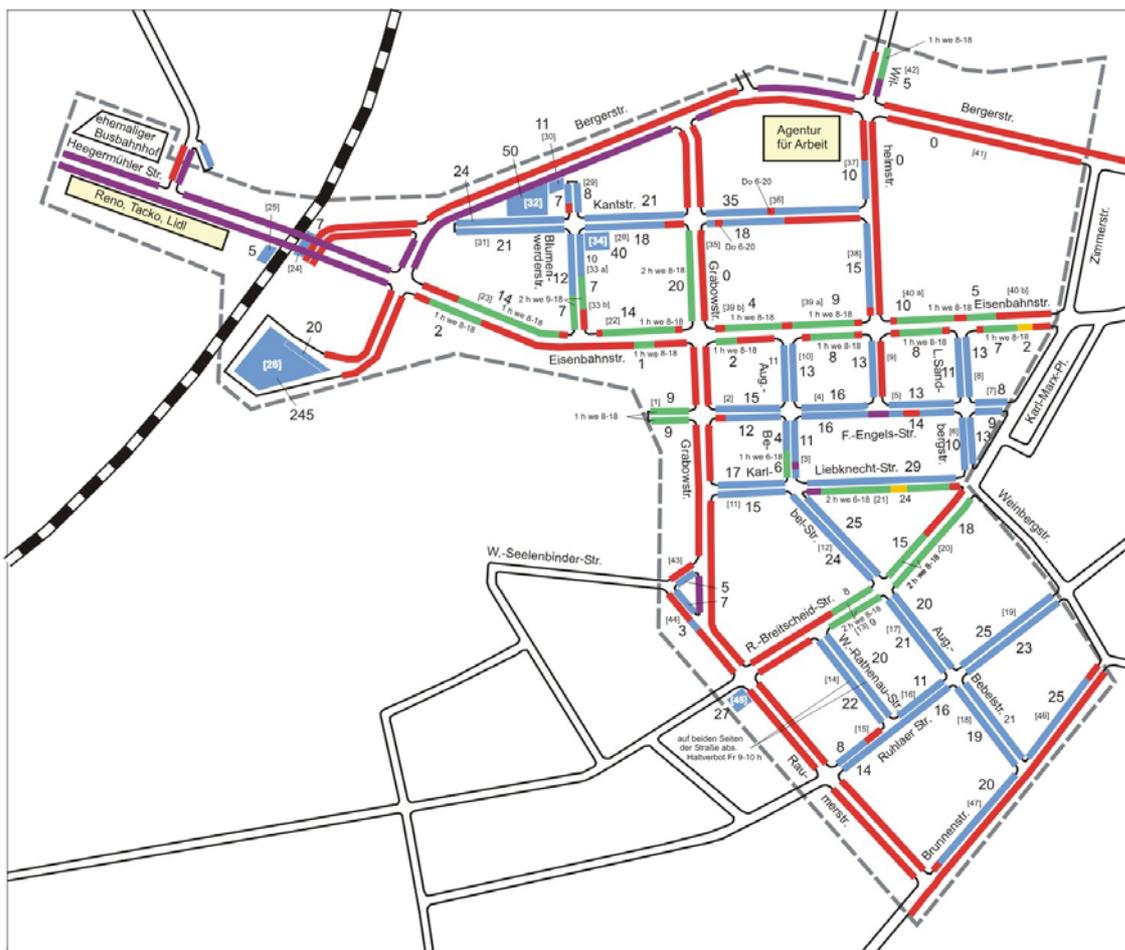
- Nachteile haben die Beschäftigten, die entweder mit einem anderen Verkehrsmittel kommen, auf privatem Grund parken, weiter laufen oder Parkgebühren zahlen müssen.
- Starke Nachteile haben auch die Anwohner. In den ‚roten‘ Bereichen können sie im öffentlichen Raum ihrer Wohnumgebung tagsüber nur gegen Gebühren parken, und die Verkehrsbewegungen inklusive Lärm- und Luftschadstoffemissionen vor ihrer Haustür haben beträchtlich zugenommen. In den ‚grünen‘ Bereichen können sie zwar selbst ohne Einschränkungen parken, hinsichtlich der Verkehrsbelastung gilt aber dieselbe Tendenz wie im ‚roten‘ Bereich. In den ‚blauen‘ Bereichen hat ebenfalls die Verkehrsbelastung zugenommen, in den Anliegerstraßen allerdings weniger als in den anbaufreien Bereichen des Gebiets Ost und auch weniger als in den ‚roten‘ und den stärker belasteten ‚grünen‘ Bereichen.

Die Parkraumbewirtschaftung war also in hohem Maße effektiv. Sie hat ihr Ziel eines stärkeren Ausgleichs hinsichtlich der Nachfrage nach Stellplätzen im öffentlichen Raum und in Sammellagen erreicht, ebenso ihr Ziel, den Innenstadt-Einzelhandel und die dortigen Dienstleister für motorisierte Kunden besser zugänglich zu machen. Gleichzeitig, und dies sicher nicht angestrebt, hat sie den individualmotorisierten Ziel-/Quellverkehr der Innenstadt und damit auch die verkehrliche Belastung der Anwohner erhöht.

### 3 Bestandsaufnahme von Stellplatzangebot und –nachfrage in der Bahnhofsvorstadt

#### 3.1 Parkordnung und Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum (inkl. Parkplätzen und genutzten Brachen)

Abbildung 3-1:  
Parkordnung und Stellplatzangebot



#### Parkordnung und Stellplatzangebot 2007

- |   |  |
|---|--|
|  uneingeschränktes Parken                                    |  öffentlich zugänglicher Parkplatz, gebührenfrei und ohne Zeitlimit |
|  Parken mit Parkscheibe                                      |  größerer Kundenparkplatz   |
|  Halt- und absolutes Haltverbot                              | [23] Straßenabschnitts- oder Parkplatz-Nr. der Erhebungstabelle  |
|  baulich bedingtes, nicht eigens ausgeschildertes Haltverbot | 17 Zahl der vorhandenen Stellplätze  |
|  Lieferparken  |  |

Die Abschnitts-/Parkplatz-Nrn. 24, 25 und 30 sind Brachen oder private Stellfläche

204\_w stpl-angebot 2007.cdr

Die im Herbst 2007 im Untersuchungsgebiet „Bahnhofsvorstadt“ geltende Parkordnung und das gegebene Stellplatzangebot sind in der Abbildung 3-1 wiedergegeben. Insgesamt gibt es 1.420 (ohne allgemein beparkte private Brachen oder Stellflächen 1.397) Stellplätze, davon 84 % ohne zeitliche Beschränkung (vgl. Tabelle 3-2). Gebührenpflichtige Stellplätze gibt es im Untersuchungsgebiet nicht. Zum Vergleich: In der engeren Innenstadt gab es 2.459 erfasste Stellplätze. Rechnet man davon die 360 privat reservierten („gelben“) Stellplätze ab, da in der Bahnhofsvorstadt solche nicht erhoben wurden (wie z.B. der Parkplatz der Agentur für Arbeit oder die Kundenparkplätze von Lidl und anderen westlich der Bahn), bleiben in der engeren Innenstadt immer noch 2.099 Stellplätze. Hierin spiegelt sich, trotz der großen P+R-Anlage am Hauptbahnhof, die wesentlich größere Zentralität der engeren Innenstadt.

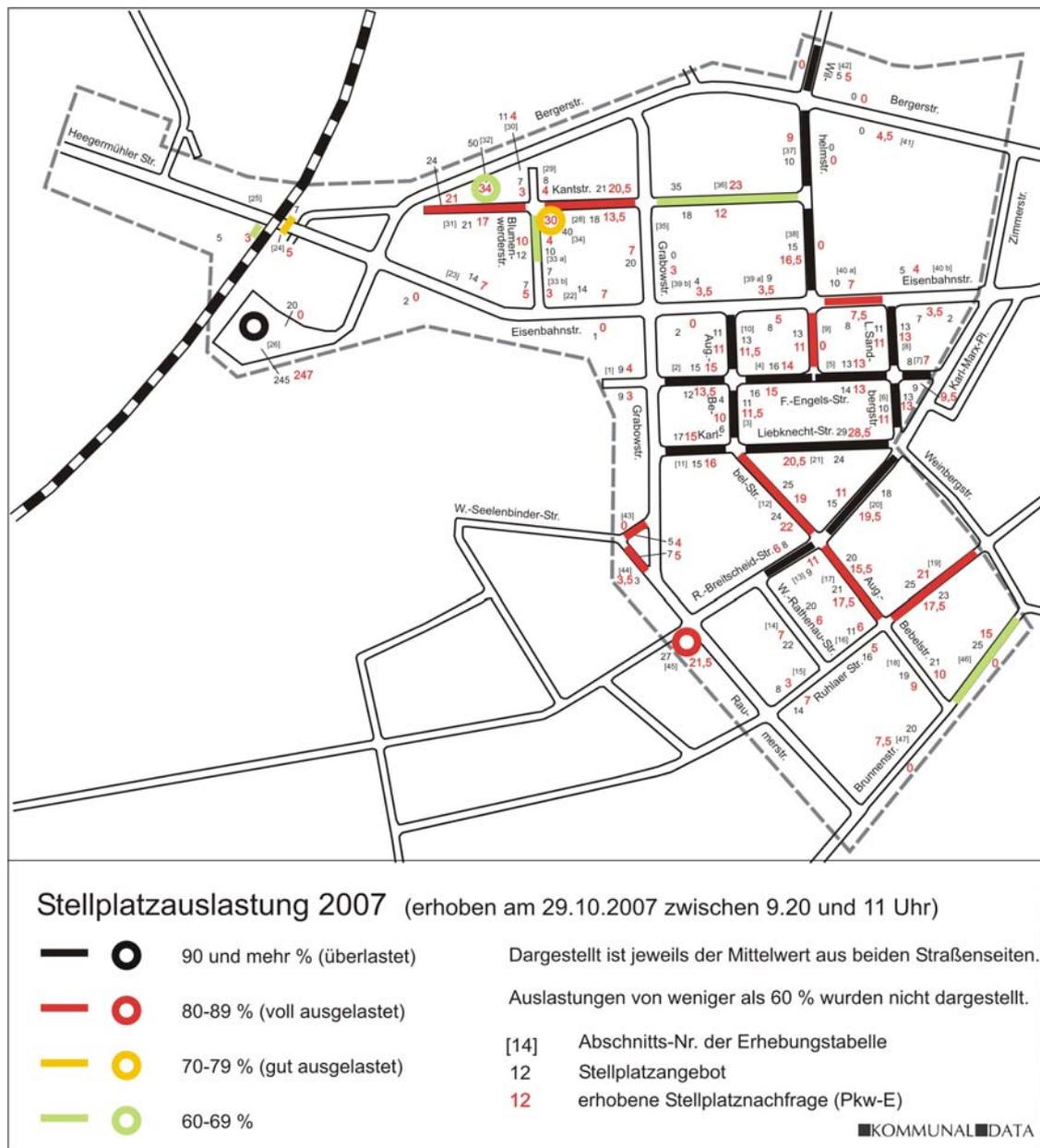
**Tabelle 3-2:**  
**Zusammensetzung des Stellplatzangebots in der Bahnhofsvorstadt**

uneingeschränktes Parken		Parken mit Parkscheibe	Insgesamt
an Straßen	auf Sammel- anlagen		
787	405	228	1.420
55%	29%	16%	100%

### 3.2 Die Stellplatznachfrage auf den öffentlichen Stellplätzen anhand von Zählungen

Die Stellplatznachfrage wurde zweimal erhoben, einmal als reine Zählung (durchgeführt, um abschätzen zu können, welche Situation bei der Kennzeichenerfassung anzutreffen sein würde) am Montag, dem 29.10.2007 vormittags und am frühen Abend, und dann per Kennzeichenerfassung zu vier verschiedenen Tageszeiten am Montag und Dienstag dem 5. und 6.11. 2007. Alle Ergebnisse finden sich tabellarisch im Anhang (Tabelle 7-7). Die Abbildung 3-3 gibt die Ergebnisse der Vormittags-Zählung wieder.

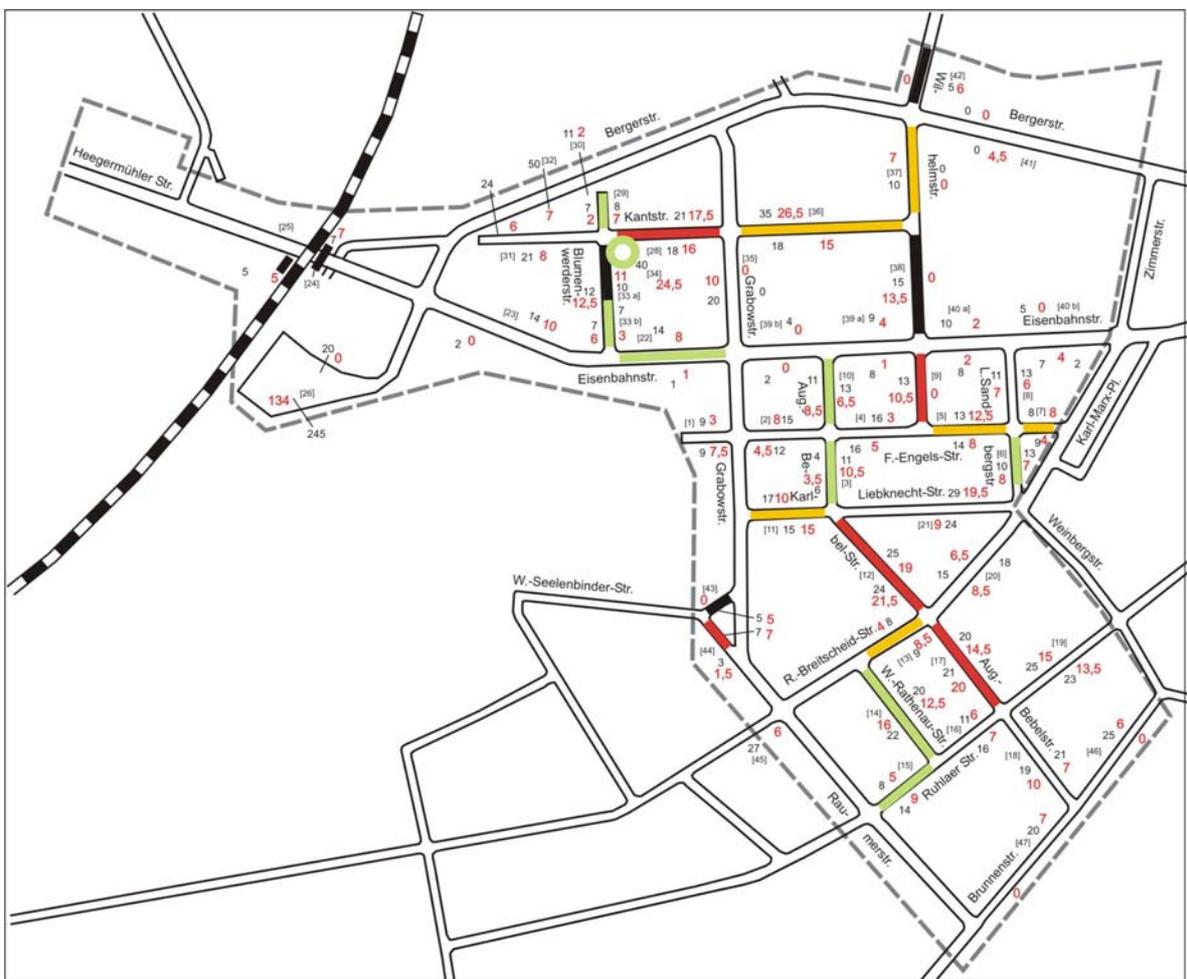
**Abbildung 3-3:**  
Stellplatznachfrage und -auslastung am Montag, dem 29.10.2007 bei der Zählung zwischen 9.20 und 11 h



Der in den beiden Karten dargestellte Auslastungsgrad wurde bei Straßenabschnitten als Mittelwert aus der Auslastung der jeweils gegenüberliegenden Straßenseiten berechnet. Straßenabschnitte mit einer Auslastung von unter 60 % wurden nicht mehr farblich dargestellt.

Die Karten zeigen am Vormittag eine Überlastung des P+R-Platzes am Hauptbahnhof, der Wilhelmstraße in fast voller Länge und des Bereichs zwischen Eisenbahnstraße, Grabowstraße und Breitscheid-Straße (diese eingeschlossen). Voll ausgelastet sind die westliche Kantstraße bis zur Grabowstraße, der Mündungsbereich der Seelenbinder-Straße, die Parkbrache gegenüber dem

**Abbildung 3-4:**  
**Stellplatznachfrage und –auslastung am Montag, dem 29.10.2007 bei der Zählung zwischen 17 und 19 h**



**Stellplatzauslastung 2007** (erhoben am 29.10.2007 zwischen 17 und 19 Uhr)

- 90 und mehr % (überlastet)
- 80-89 % (voll ausgelastet)
- 70-79 % (gut ausgelastet)
- 60-69 %

Dargestellt ist jeweils der Mittelwert aus beiden Straßenseiten.  
 Auslastungen von weniger als 60 % wurden nicht dargestellt.

- [14] Abschnitts-Nr. der Erhebungstabelle
- 12 Stellplatzangebot
- 12 erhobene Stellplatznachfrage (Pkw-E)

ehemaligen Landratsamt, die beiden mittleren Abschnitte der Bebel-Straße und der östliche Abschnitt der Ruhlaer Straße. Außerdem ein Stück Eisenbahnstraße und das südlichste Stück Wilhelmstraße.

Interessant ist, dass der Bereich Blumenwerder-/Kantstraße zum Erhebungszeitpunkt nicht überlastet war und es v.a. auf den beiden dortigen Parkbrachen noch etliche freie Plätze gab. Hat der P+R-Platz am Hauptbahnhof doch eine deutliche Parkdruck-Minderung bewirkt? Es scheint so, doch die eine Woche später bei der Kennzeichenerfassung erzielten Ergebnisse bieten ein negativeres Bild (vgl. Abbildung 3-6).

Zur frühabendlichen Erhebungszeit zeigt sich die Situation meist deutlich entspannt. Man sieht, dass in hohem Maße Fremdarker aus dem Bereich zwischen Eisenbahn-, Grabow- und Breitscheid-Straße abgezogen sind. Auch der Bereich Kantstraße ist dort, wo er anbaufrei ist, nur noch gering beparkt.

Insgesamt betrug die Auslastung vormittags 78 %. Die zeitbeschränkten Stellplätze waren zu 67 %, die sonstigen, nicht beschränkten Stellplätze an Straßen zu 77 % und die auf Sammelanlagen zu 85 % ausgelastet. Damit liegt die Auslastung in der Bahnhofsvorstadt über der der engeren Innenstadt (dort ohne privat reservierte Stellplätze: 69 %, ohne kostenpflichtige Sammelanlagen: 71 %, vgl. Tabelle 2-5). Am frühen Abend sank die Auslastung auf 57 %, wobei vor allem Fahrzeuge von den Sammelanlagen abgezogen wurden (eine Übersicht hierzu findet sich, zusammen mit den Daten der Kennzeichenerfassung, in Tabelle 3-22 und Tabelle 3-25).

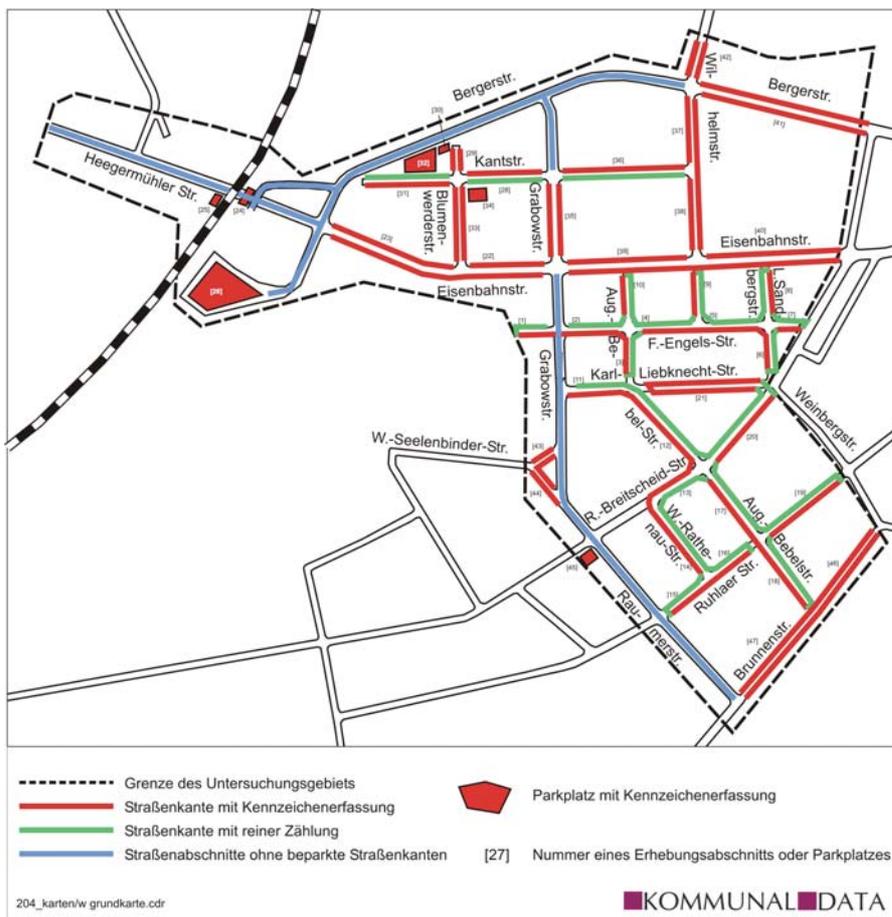
### 3.3 Erhebung der Stellplatznachfrage auf den öffentlichen Stellplätzen anhand einer Kennzeichenerfassung

Die Kennzeichenerfassung wurde am Montag, dem 5. November durchgeführt. Wegen eines während der Erhebung aufgetretenen Defekts an einem der Diktiergeräte mussten die mit diesem Gerät erfassten Straßen am Tag darauf mit allen vier Durchgängen noch mal erhoben werden. Es ist jedoch sehr unwahrscheinlich, dass dies einen relevanten Einfluss auf die Ergebnisse hatte.

Die Straßen und Parkplätze des Untersuchungsgebiets wurden in vier Durchgängen in immer derselben Reihenfolge begangen. Der erste Durchgang begann um 9.30 Uhr, der zweite um 14, der dritte um 17 und der vierte um 21.30 Uhr.

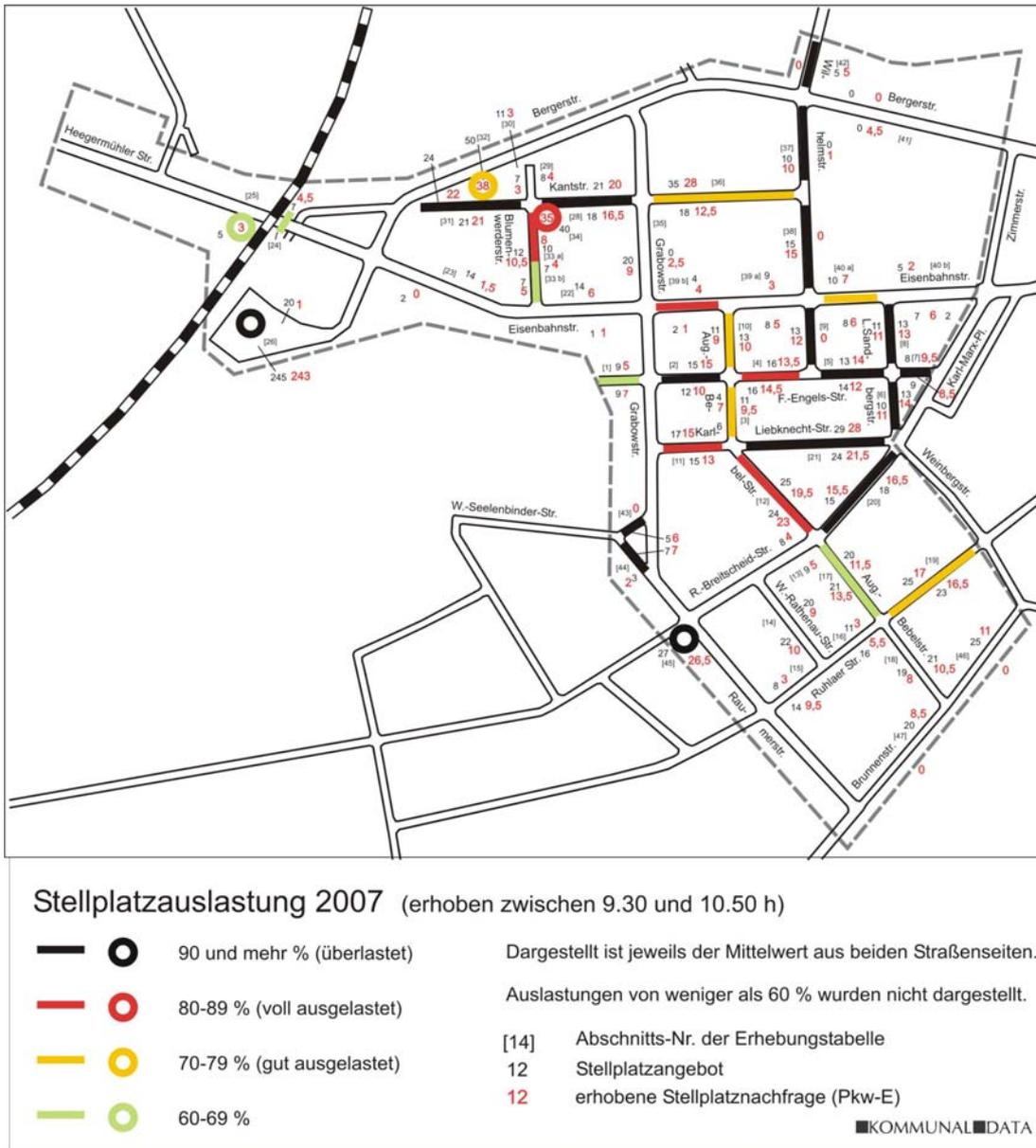
Um Erhebungs- und Auswertungskosten zu sparen, wurden gemäß Angebot bei einer Reihe von Straßen die Kennzeichen nur auf einer Straßenseite erfasst und auf der gegenüberliegenden Seite die Fahrzeuge nur gezählt. Da davon auszugehen ist, dass die Zusammensetzung der Nutzergruppen der Fahrzeuge auf beiden Straßenseiten dieselbe ist, lassen sich die Ergebnisse der einen Straßenseite auf die Fahrzeuge der anderen übertragen.

**Abbildung 3-5:**  
**Straßen und Parkplätze, die bei der Kennzeichenerfassung kennzeichenerfasst oder nur gezählt wurden.**



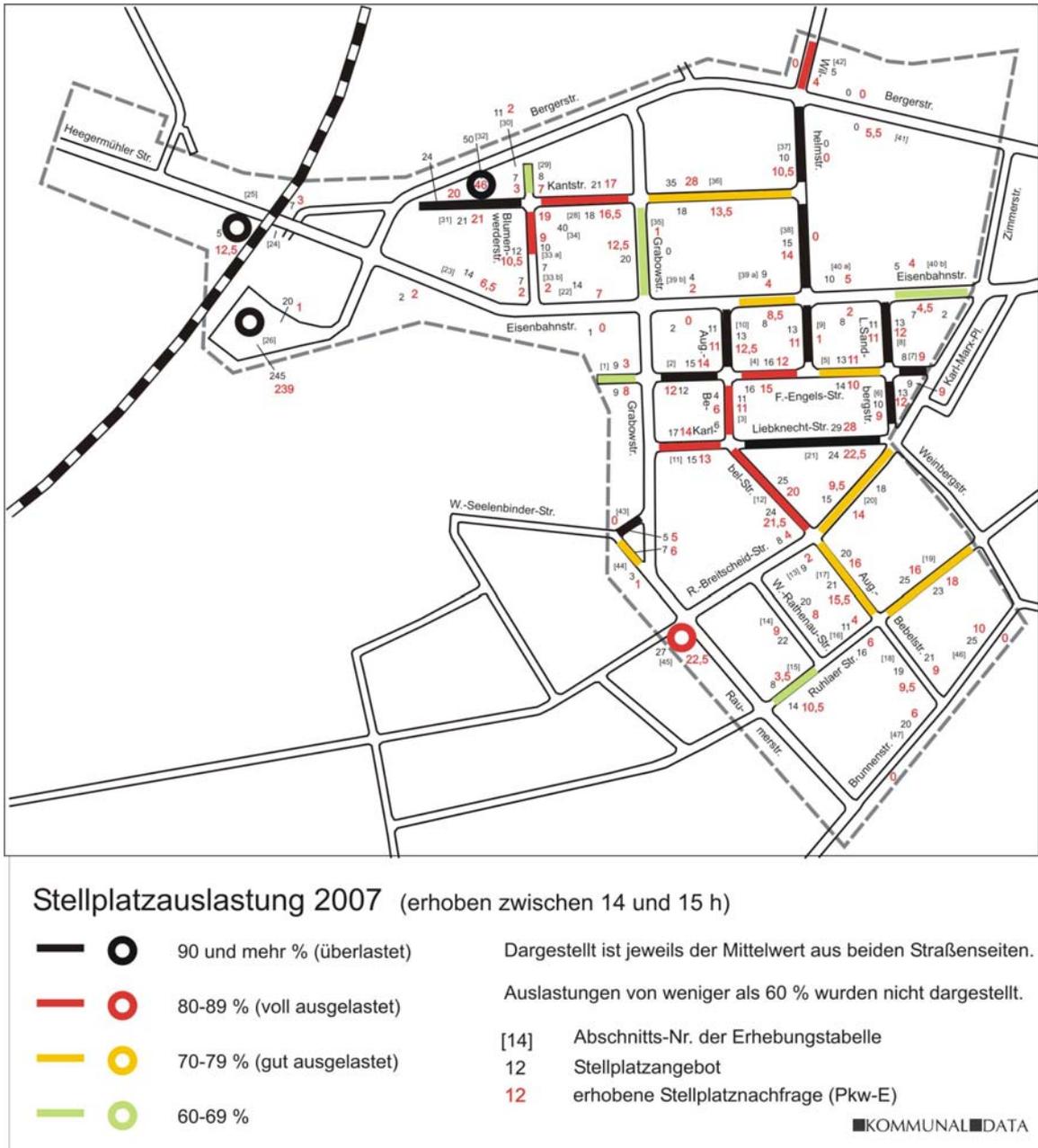
### 3.3.1 Auswertung als reine Zählung

Abbildung 3-6:  
Stellplatznachfrage und –auslastung am Montag/Dienstag dem 5./6.11.2007 bei der Kennzeichenerfassung zwischen 9.30 und 10.50 h



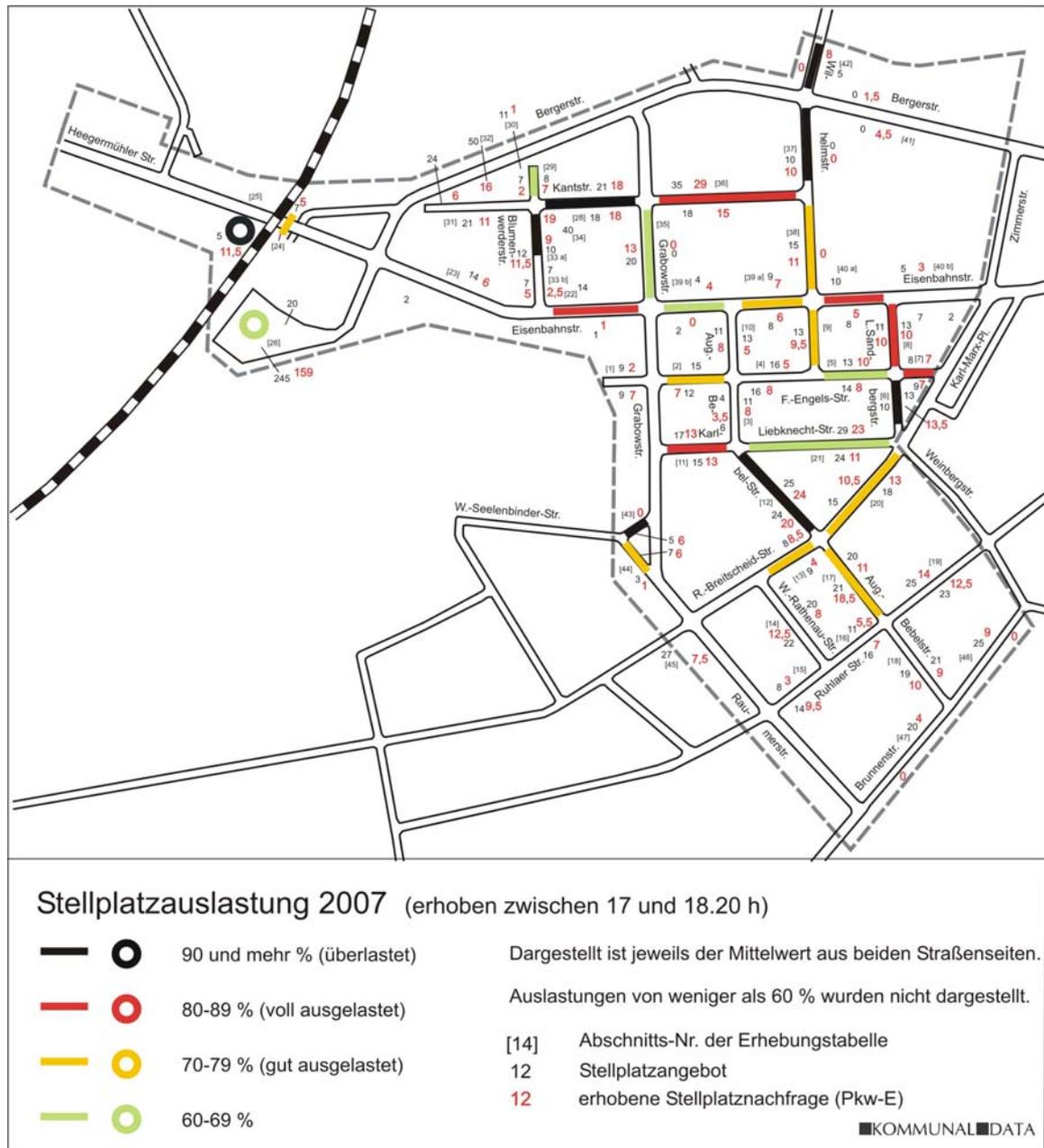
Hier nun ist die Kantstraße zwischen Berger- und Grabowstraße überlastet. Auch die beiden Parkbrachen dort sind stärker belastet als zur gleichen Zeit eine Woche vorher, doch gibt es auf ihnen auch jetzt noch etliche freie Plätze. Einige Verschiebungen gegenüber der Vorwoche in – tendenziell leichtere - Belastungsklassen hat es im Dreieck Eisenbahnstraße – Grabowstraße – Breitscheid-Straße gegeben. An *beiden* Erhebungstagen überlastet waren die Wilhelmstraße nördlich der Eisenbahnstraße, die Engels-Straße zwischen Grabow- und Bebel- sowie zwischen Wilhelmstraße und Karl-Marx-Platz, die Sandberg-Straße, die Liebknecht-Straße zwischen Bebel- und Breitscheid-Straße und die Breitscheid-Straße zwischen Bebel- und Weinbergstraße.

**Abbildung 3-7:**  
**Stellplatznachfrage und –auslastung am Montag/Dienstag dem 5./6.11.2007 bei der Kennzeichenerfassung zwischen 14 und 15 h**



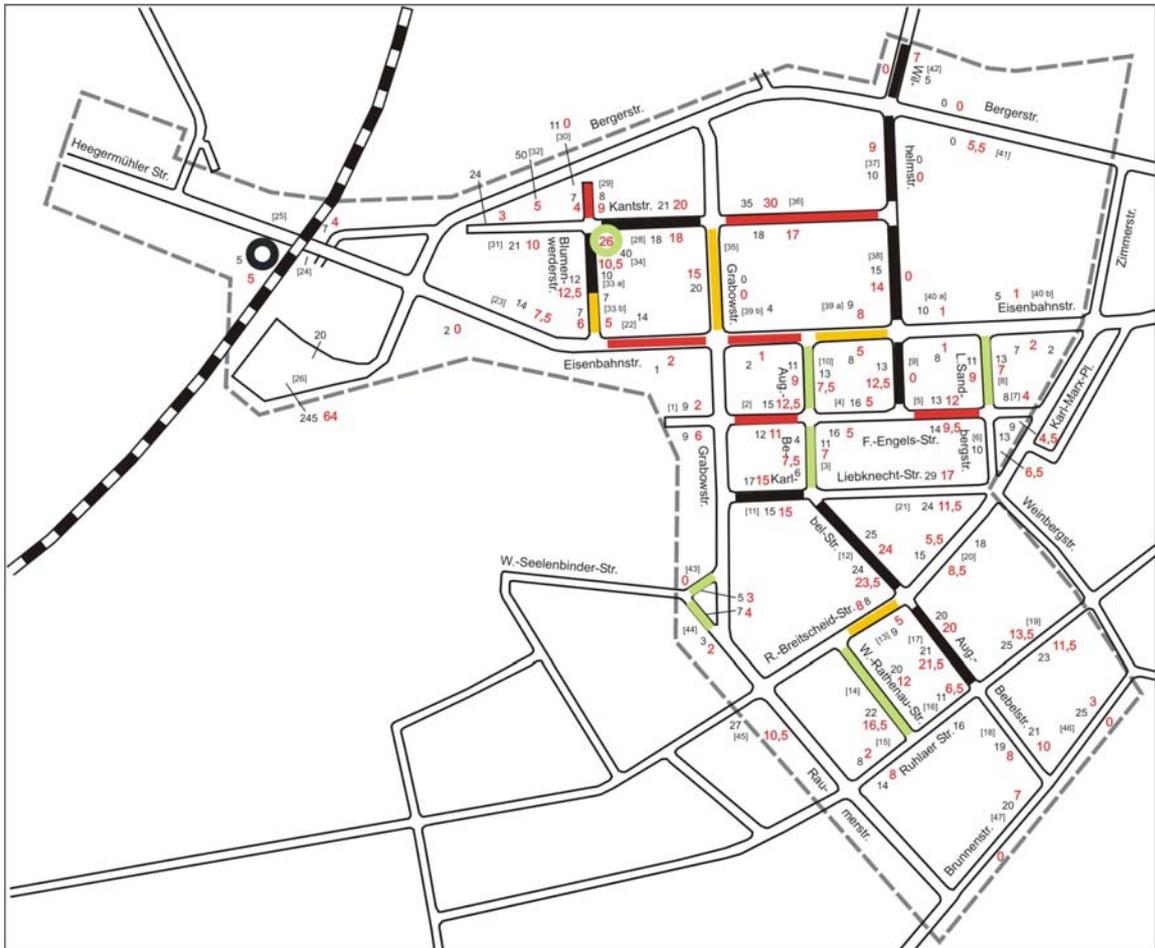
Gegenüber dem Durchgang ab 9.30 h gibt es im Bereich Kant-/Blumenwerderstraße am frühen Nachmittag Verschiebungen, insgesamt sank die Nachfrage in den dortigen Abschnitten 28-33 a und 34 jedoch nur geringfügig von 181 auf 171 Pkw-E (d.h. um 6 %). Die Wilhelmstraße bleibt überlastet. Im Bereich zwischen Eisenbahn-, Grabow- und Breitscheid-Straße (Abschnitte 2-12 und 20-21) gab es ebenfalls leichte Verschiebungen bei gleichfalls sehr geringer Abnahme (um 4 %) von 345,5 auf 331 Pkw-Einheiten. Das heißt: Die Erhebungen während der normalen Arbeitszeit vormittags und am frühen Nachmittag ergaben nahezu die gleiche Parkbelastung.

**Abbildung 3-8:**  
**Stellplatznachfrage und –auslastung am Montag/Dienstag dem 5./6.11.2007 bei der Kennzeichenerfassung zwischen 17 und 18.20 h**



Im Bereich Kant-/Blumenwerderstraße waren, wie bei der Zählung Ende Oktober, am frühen Abend in hohem Maße Fahrzeuge aus dem nicht oder gering angebauten westlichsten Teil der Kantstraße und von der dortigen großen Parkbrache abgezogen. Statt einer Überlastung herrscht hier eine Auslastung von unter 40 %. Überlastet bleiben die mittlere Kantstraße und ein Stück beidseitig angebaute Blumenwerderstraße. Im Bereich zwischen Eisenbahn- und Breitscheid-Straße ist ebenfalls eine starke Entlastung eingetreten. Hoch geblieben ist die Belastung am östlichen und südwestlichen Rand dieses Gebiets.

**Abbildung 3-9:**  
**Stellplatznachfrage und –auslastung am Montag/Dienstag dem 5./6.11.2007 bei der Kennzeichenerfassung zwischen 21.30 und 22.20 h**



**Stellplatzauslastung 2007** (erhoben zwischen 21.30 und 22.20 h)

-  90 und mehr % (überlastet)
-  80-89 % (voll ausgelastet)
-  70-79 % (gut ausgelastet)
-  60-69 %

Dargestellt ist jeweils der Mittelwert aus beiden Straßenseiten.  
 Auslastungen von weniger als 60 % wurden nicht dargestellt.

- [14] Abschnitts-Nr. der Erhebungstabelle
- 12 Stellplatzangebot
- 12 erhobene Stellplatznachfrage (Pkw-E)

 KOMMUNAL  DATA

Die ab 21.30 h erhobene Situation dürfte im Wesentlichen die sein, die bis zum frühen Morgen herrscht. Gegenüber dem frühen Abend hat sich der P+R-Platz sowie der westlichste Teil des Bereichs Kant-/Blumenwerderstraße noch weiter entleert. Dagegen hat die Zahl der geparkten Pkw-Einheiten im sonstigen Teil dieses Bereichs einschließlich der kleineren Parkbrache an der Kantstraße noch zugenommen. Im Bereich zwischen Eisenbahnstraße und Breitscheidstraße gab es Abnahmen am östlichen Rand sowie in der Liebknecht-Straße zwischen Bebel- und Breitscheid-Straße und der Breitscheid-Straße zwischen Bebel- und Weinbergstraße. Zunahmen gab es in der

westlichen Liebknecht- und der Bebel-Straße zwischen Breitscheid- und Ruhlaer Straße. Die Wilhelmstraße ist wieder auf voller Länge überlastet, ebenso wie die Bebel-Straße zwischen Liebknecht- und Ruhlaer Straße.

### 3.3.2 Auswertung als Kennzeichenerfassung

Bei einer Kennzeichenerfassung werden alle auf das Kreiskennzeichen (BAR, B, UM, MOL usw.) folgenden Buchstaben und Ziffern der vorgefundenen Kfz-Kennzeichen auf Diktiergerät gesprochen. Also bei einem Kennzeichen BAR-KC 312 „KC312“. Bei der Auswertung wird ermittelt, ob ein einmal vorgekommenes Kennzeichen bei einem oder mehreren weiteren Durchgängen noch einmal angetroffen wurde. Aus den so ermittelten Parkzeitmustern lassen sich Rückschlüsse auf die Nutzergruppe (Anwohner, Beschäftigte, Besucher/Einkaufende) ziehen, der ein Fahrzeug zuzuordnen ist. Um die Auswertung nicht unnötig zu verkomplizieren, wurde nicht nach Pkw und Lieferwagen unterschieden, sondern grundsätzlich mit Kraftfahrzeugen gearbeitet.

Als Beispiel für die Auswertung sei hier der Abschnitt 36 (Kantstraße zwischen Grabow- und Wilhelmstraße) angeführt (s. Tabelle 3-10). Dort wurden sechs Fahrzeuge angetroffen, die nur beim ersten Durchgang dort standen (Parkmuster 1). Von diesen wurde angenommen, dass 30 % davon Anwohner waren, 30 % Beschäftigte und 40 % Kunden oder sonstige Besucher. Zehn Fahrzeuge wurden sowohl beim ersten als auch beim zweiten Durchgang angetroffen. Von diesen

**Tabelle 3-10:**

**Zuordnung von Erfassungszeiten und –häufigkeiten zu Kfz-Nutzergruppen. Beispiel: Abschnitt 36.**

Gebiet: 36

	Fahrzeuge insgesamt	das Fahrzeug wurde registriert gegen (... Uhr)					geschätzte Anteile					
		10	15	18	22		Anwohner		Beschäftigte		Kunden / Besucher	
							%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl
1.	6	X				X	30	2	30	2	40	2
2.	10	X	X			XX	10	1	90	9	0	0
3.	2	X	X	X		XXX	10	0	90	2	0	0
4.	7	X	X	X	X	XXXX	100	7	0	0	0	0
5.	2		X			X	0	0	0	0	100	2
6.	2		X	X		XX	0	0	50	1	50	1
7.	5		X	X	X	XXX	75	4	25	1	0	0
8.	6			X		X	0	0	0	0	100	6
9.	6			X	X	XX	100	6	0	0	0	0
10.	9				X	X	100	9	0	0	0	0
11.	3	Fälle mit "Lücke"					100	3	0	0	0	0
Σ	58						55	32	26	15	20	11

PRB\_Eberswalde\_Nutzer.xls

Fälle mit "Lücke"

0	X	X	_	X	XX_X	100	0	0	0	0	0
0	X	_	X	_	X_X	100	0	0	0	0	0
1	X	_	X	X	X_XX	100	1	0	0	0	0
2	X	_	_	X	X_X	100	2	0	0	0	0
0	_	X	_	X	_X_X	100	0	0	0	0	0

wurde angenommen, dass 90 % von ihnen Beschäftigte, die anderen 10 % Anwohner waren. Zwei Fahrzeuge standen in den ersten drei Durchgängen dort. Für sie wurde dieselbe Annahme getroffen. Sieben Fahrzeuge standen bei allen vier Durchgängen dort. Diese wurden als Anwohner gewertet. Die acht Fahrzeuge, die nur beim zweiten oder dritten Durchgang dort standen, wurden als Kunden/Besucher gewertet. Zwei Fahrzeuge standen nur beim zweiten und dritten Durchgang dort. Sie wurden je zur Hälfte den Gruppen der Beschäftigten und der Kunden/Besucher zugeordnet. Die fünf Fahrzeuge, die beim zweiten und den folgenden Durchgängen erfasst wurden, wurden zu 75 % als Anwohner und zu 25 % als Beschäftigte gewertet. Die übrigen 15 Fahrzeuge, die abends kamen und dann blieben, wurden als Anwohner gewertet.

Unter der eigentlichen Tabelle sind noch zwei Fälle „mit Lücke“ aufgeführt, in denen Fahrzeuge zwischendurch verschwanden und dann wieder im selben Abschnitt standen (dass dies Erhebungsfehler sind, ist sehr unwahrscheinlich). Diese wurden als Anwohner gewertet.

Hinsichtlich der Zuordnung von bestimmten Nutzergruppenanteilen zu bestimmten Parkmustern wurden je nach der Lage im Untersuchungsgebiet unterschiedliche Annahmen getroffen. So ist es z.B. auf dem P+R-Platz am Bahnhof nicht sinnvoll, bei irgendeinem Parkmuster einen Anwohneranteil anzunehmen. Dort gelten als „Beschäftigte“ die Pendler, als „Kunden/Besucher“ die, die Personen zum Bahnhof bringen oder nur dorthin fahren, um den Fahrkartenschalter, den Lebensmittelladen oder die Gastronomie zu nutzen.

**Tabelle 3-11:**  
**Zuordnung von Erfassungszeiten und -häufigkeiten zu Kfz-Nutzergruppen. Beispiel: P+R-Platz am Hbf**

Gebiet: 26

	Fahrzeuge insgesamt	das Fahrzeug wurde registriert gegen (... Uhr)					geschätzte Anteile						
		10	15	18	22		Anwohner		Beschäftigte		Kunden / Besucher		
							%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	
1.	24	X				X	0	0	80	19	20	5	
2.	106	X	X			XX	0	0	100	106	0	0	
3.	85	X	X	X		XXX	0	0	100	85	0	0	
4.	26	X	X	X	X	XXXX	0	0	100	26	0	0	
5.	2		X			X	0	0	0	0	100	2	
6.	10		X	X		XX	0	0	50	5	50	5	
7.	11		X	X	X	XXX	0	0	100	11	0	0	
8.	17			X		X	0	0	0	0	100	17	
9.	11			X	X	XX	0	0	100	11	0	0	
10.	14				X	X	0	0	100	14	0	0	
11.	2	Fälle mit "Lücke"						0	0	0	0	100	2
Σ	308						0	0	90	277	10	31	

PRB\_Eberswalde\_Nutzer.xls

Fälle mit "Lücke"

0	X	X	_	X	XX_X	0	0	0	0	100	0
1	X	_	X	_	X_X_	0	0	0	0	100	1
0	X	_	X	X	X_XX	0	0	0	0	100	0
1	X	_	_	X	X_X	0	0	0	0	100	1
0	_	X	_	X	_X_X	0	0	0	0	100	0

Aus den angeführten Tabellen mit den Parkmustern und den ihnen zugeordneten Nutzergruppen wurde dann eine Tabelle abgeleitet, der zu entnehmen ist, wieviel Fahrzeuge bei welchem Durchgang welcher Nutzergruppe zuzuzählen ist. Dort, wo nur eine Straßenseite kennzeichenerfasst wurde, wurde anschließend unter Berücksichtigung der lediglich gezählten Fahrzeuge der anderen Straßenseite das Ergebnis auf die Fahrzeuge beider Straßenseiten hochgerechnet. Als Beispiel sei hier wieder der Straßenabschnitt 36 angeführt (Tabelle 3-12). Die obere Tabelle gibt die kennzeichenerfassten Fahrzeuge, die untere die hochgerechneten Fahrzeuge beider Straßenseiten wieder.

**Tabelle 3-12:**

**Anteile der Kfz-Nutzergruppen an den vier Erhebungs-Durchgängen. Am Beispiel des Abschnitts 36.**

Gebiet: 36

	10.10 h		14.30 h		17.40 h		22 h	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Anwohner	13	46	12	43	18	62	29	96
Beschäftigte	13	45	13	47	4	14	1	4
Kunden / Besucher	2	9	3	11	7	24	0	0
Summe Kfz	28	100	28	100	29	100	30	100

PRB\_Eberswalde\_Nutzer.xls

Faktor                      1,43              1,46              1,52              1,57

	10.10 h		14.30 h		17.40 h		22 h	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Anwohner	19	46	17	43	27	62	45	96
Beschäftigte	18	45	19	47	6	14	2	4
Kunden / Besucher	3	9	4	11	11	24	0	0
Summe Kfz	40	100	41	100	44	100	47	100

PRB\_Eberswalde\_Nutzer.xls

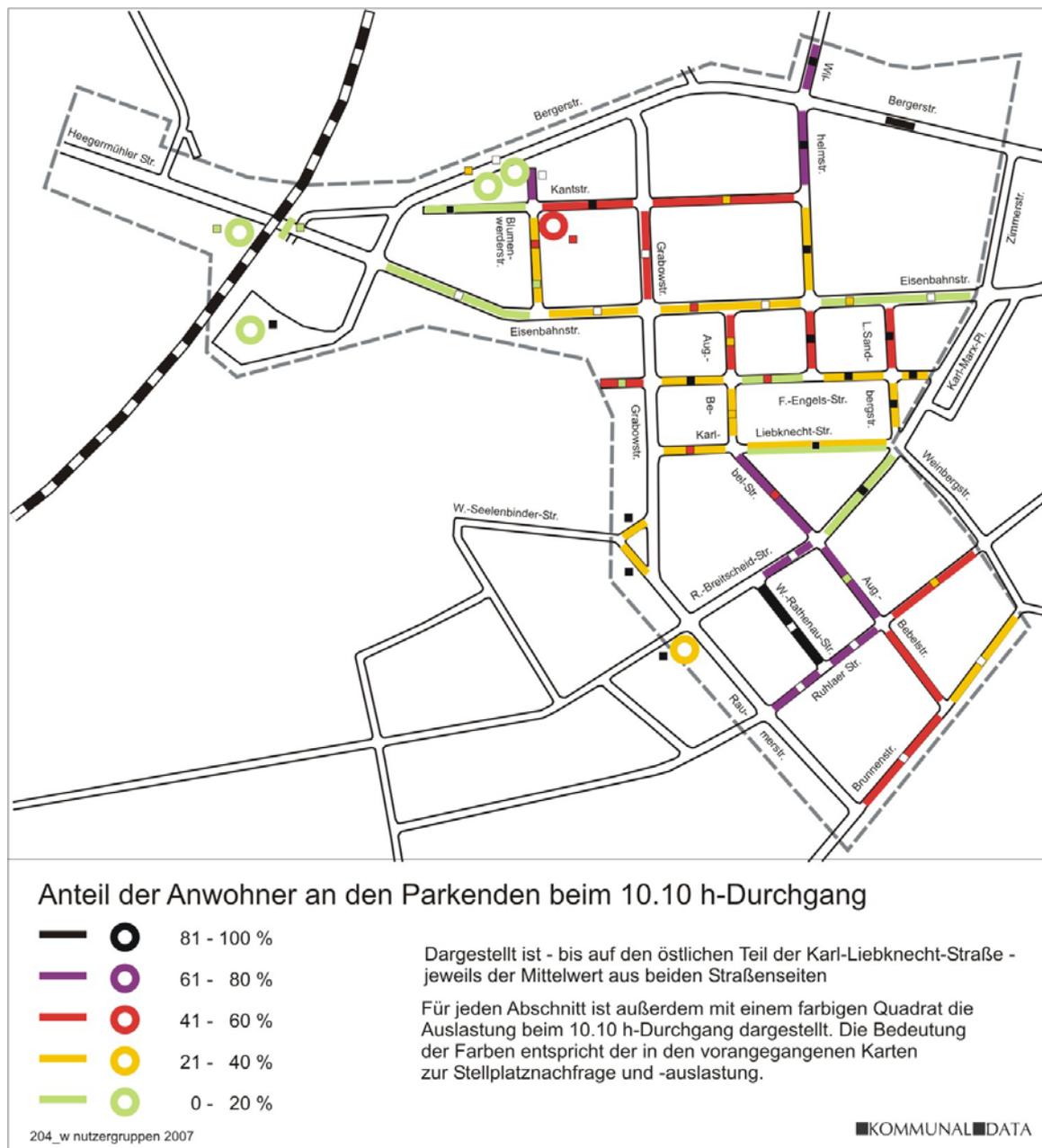
Die in diesen Tabellen angegebenen Prozentzahlen (z.B.: beim 10.10 h-Durchgang wurden 46 % Anwohner-Fahrzeuge, 45 % Beschäftigten-Fahrzeuge und 9 % Kunden-/Besucherfahrzeuge ange-troffen) bilden die Grundlage für die folgenden neun Karten. In diesen ist für die drei Durchgänge für jede der drei Nutzergruppen nach Anteilsklassen dargestellt, in welchem Maße sie an den ab-gestellten Fahrzeugen beteiligt waren. Zugleich ist mit kleinen Quadraten – ebenfalls nach Klas-sen – dargestellt, wie hoch die Auslastung eines Abschnitts beim jeweiligen Durchgang war. So lässt sich leicht sehen, auf welche Nutzergruppe eine hohe Auslastung im Wesentlichen zurück-geht. Und auch umgekehrt, ob ein hoher Anteil einer Nutzergruppe wegen einer geringen Ges-amtauslastung nicht weiter ins Gewicht fällt.

### ■ Vormittags

Die Abbildung 3-13 zeigt Bereiche, in denen vormittags die **Einwohnerfahrzeuge** einen Anteil von über 60 % an den Parkenden haben (schwarz und violett), Bereiche, in denen Fremdparker mehr als 60 % ausmachen (gelb und grün) und Bereiche, die einigermaßen ausgeglichen sind

(rot). Fremdparkerdominiert sind der Bahnhofsbereich, der Bereich westlichste Kantstraße (Blumenwerderstraße, die Eisenbahnstraße, der Bereich Engels-/Liebknecht-/östliche Breitscheidstraße, die beiden Einmündungen der Seelenbinder-Straße in die Grabowstraße, der Parkplatz gegenüber dem ehemaligen Landratsamt und die nordöstliche Brunnenstraße.

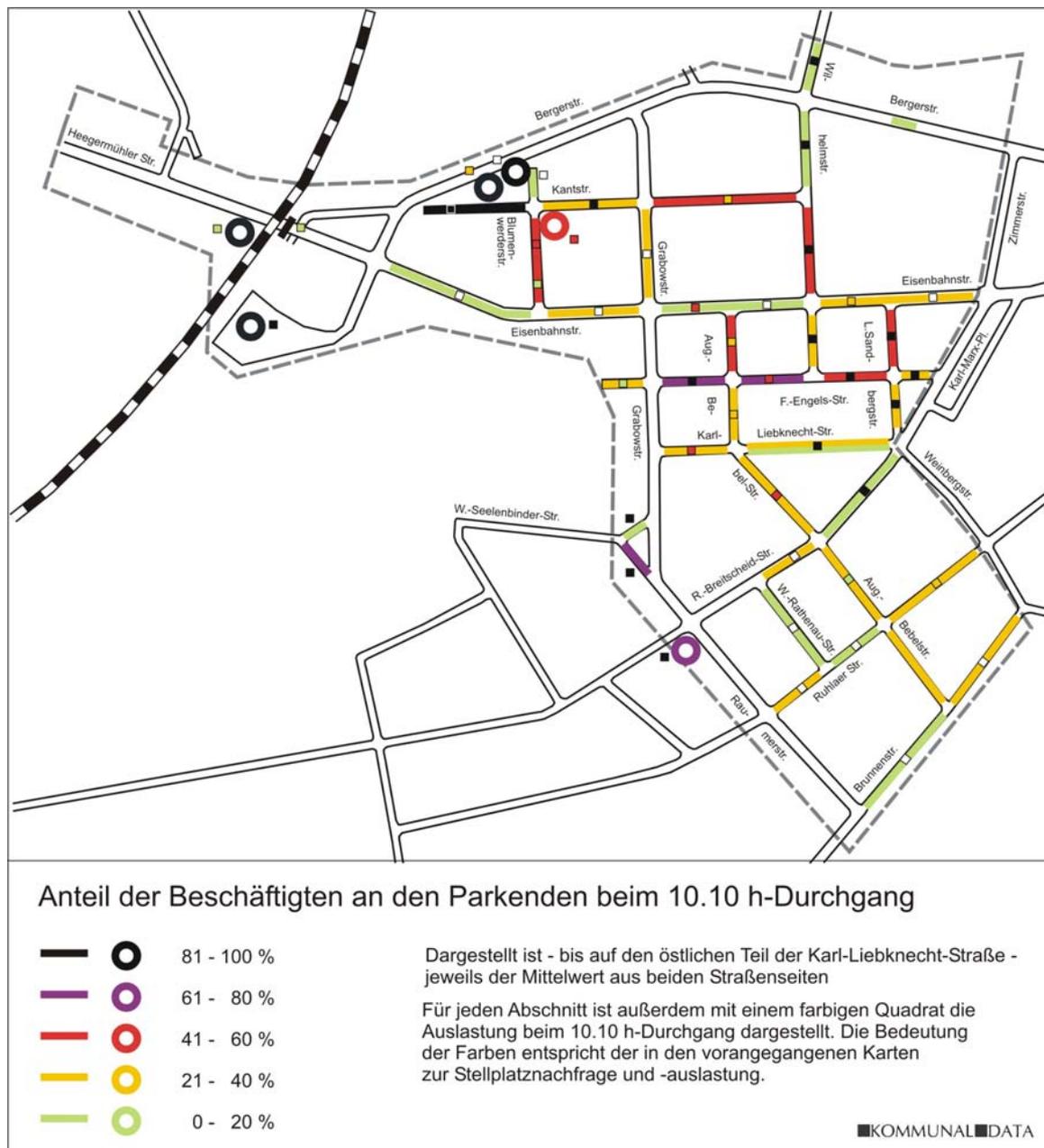
**Abbildung 3-13:**  
**Anteil der Anwohner an den Parkenden beim 10.10-h-Durchgang.**



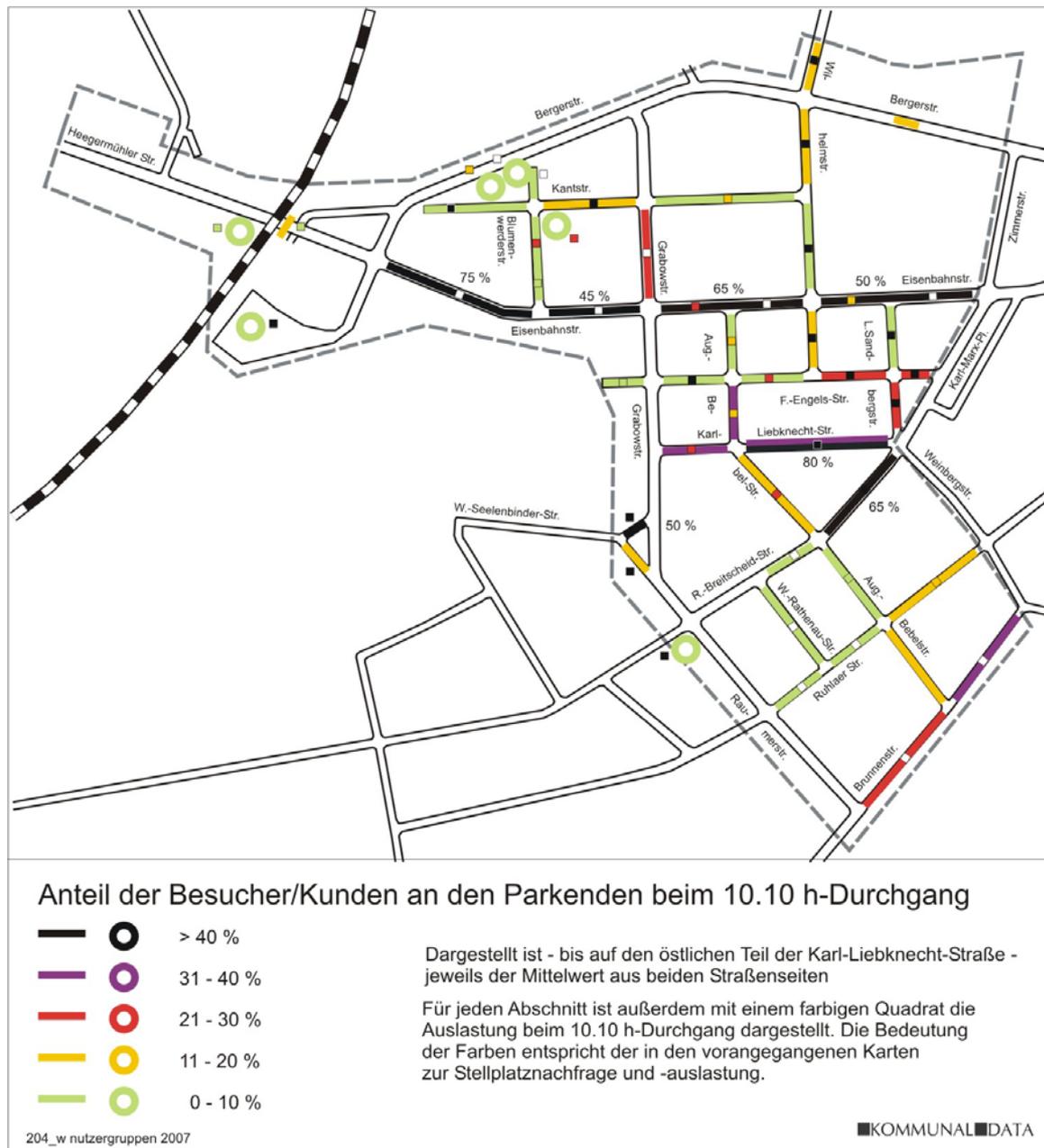
Als ‚Beschäftigte‘ gelten diejenigen, die zu ihrem Arbeitsplatz per Auto kommen und es in dessen Nähe abstellen. Hierunter werden auch die Kraftfahrzeuge gezählt, die in Bahnhofsnähe abge-

stellt werden und deren Nutzer dann mit der Bahn weiterfahren. Die Beschäftigten haben nur in relativ wenig Bereichen Anteile von über 60 % an den Parkenden (vgl. Abbildung 3-14): Auf den Stellflächen am Bahnhof, im Bereich westlichste Kantstraße einschließlich der dortigen Sammelanlagen und dem südlichen Abschnitt der Blumenwerderstraße, in zwei Abschnitten der Engelsstraße, auf einem Mündungsast der Seelenbinder-Straße und auf der Parkfläche gegenüber dem ehemaligen Landratsamt. Anteile von 40 bis 60 % gibt es in der östlichen Kantstraße, in drei Seitenstraßen der Eisenbahnstraße (Wilhelmstraße, Sandberg-Straße, Bebel-Straße) und einem weiteren Abschnitt der Engels-Straße.

**Abbildung 3-14:**  
**Anteil der Beschäftigten an den Parkenden beim 10.10-h-Durchgang.**



**Abbildung 3-15:**  
**Anteil der Besucher/Kunden an den Parkenden beim 10.10-h-Durchgang.**

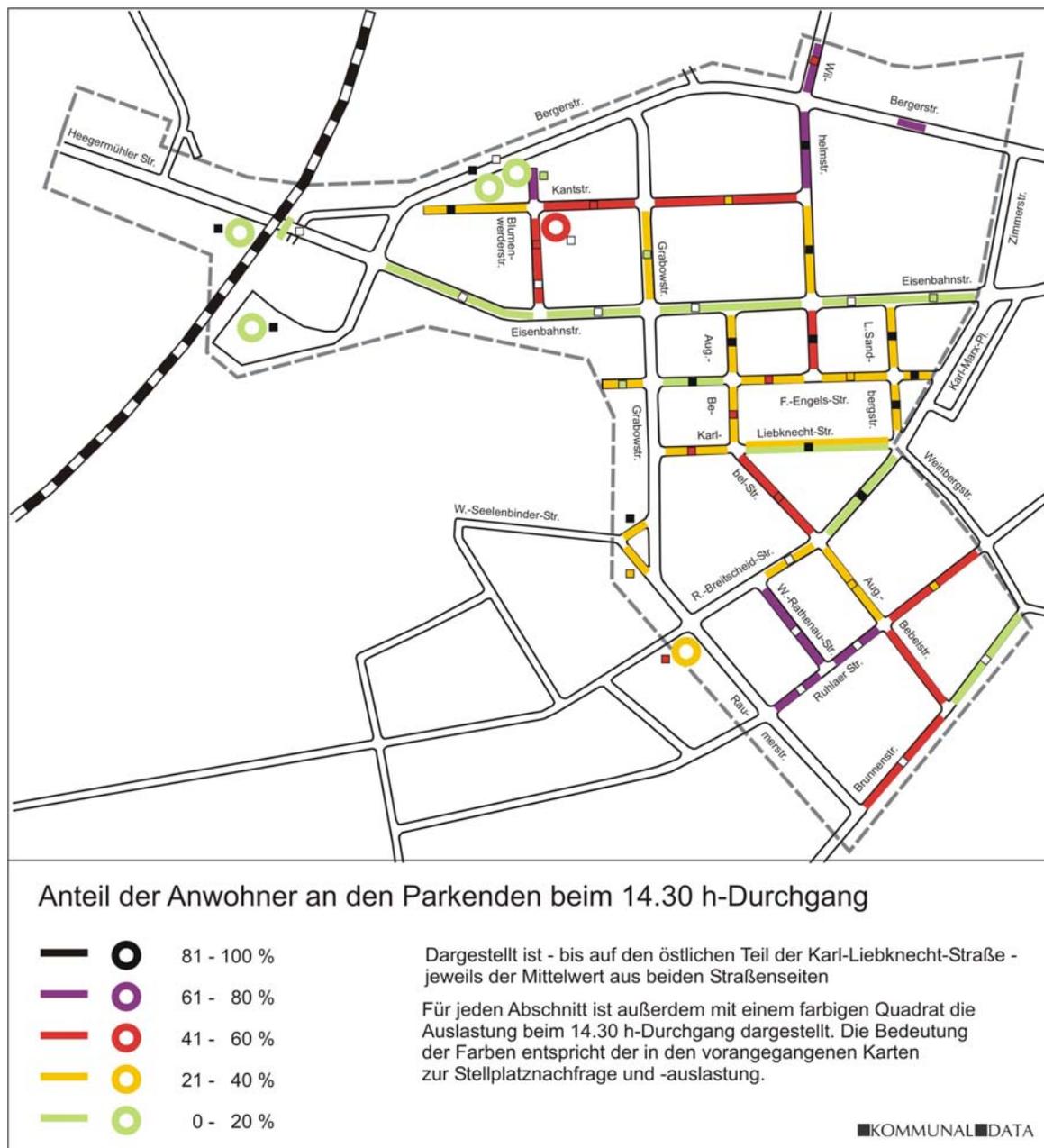


„**Besucher/Kunden**“ sind Einkaufende, Nutzer von Dienstleistungen, Privatbesucher oder bringen jemanden weg. Sie werden nur bei einem Durchgang, maximal bei zwei Durchgängen angetroffen. Ihre Anteile an den Parkenden sind in der Abbildung 3-15 dargestellt. Die Klasseneinteilung ist hier eine andere als bei Anwohnern und Beschäftigten. Bei der ‚schwarzen‘ Klasse sind die Anteils-Prozente noch als Ziffer hinzugefügt. Besucher und Kunden stellen die dominante Gruppe in der Eisenbahnstraße, an einer der beiden Einmündungen der Seelenbinder-Straße in die Grabowstraße, der Breitscheid-Straße zwischen Bebel- und Weinbergstraße und insbesondere auf der südlichen Seite der Liebnecht-Straße zwischen Bebel- und Sandberg-Straße dar.

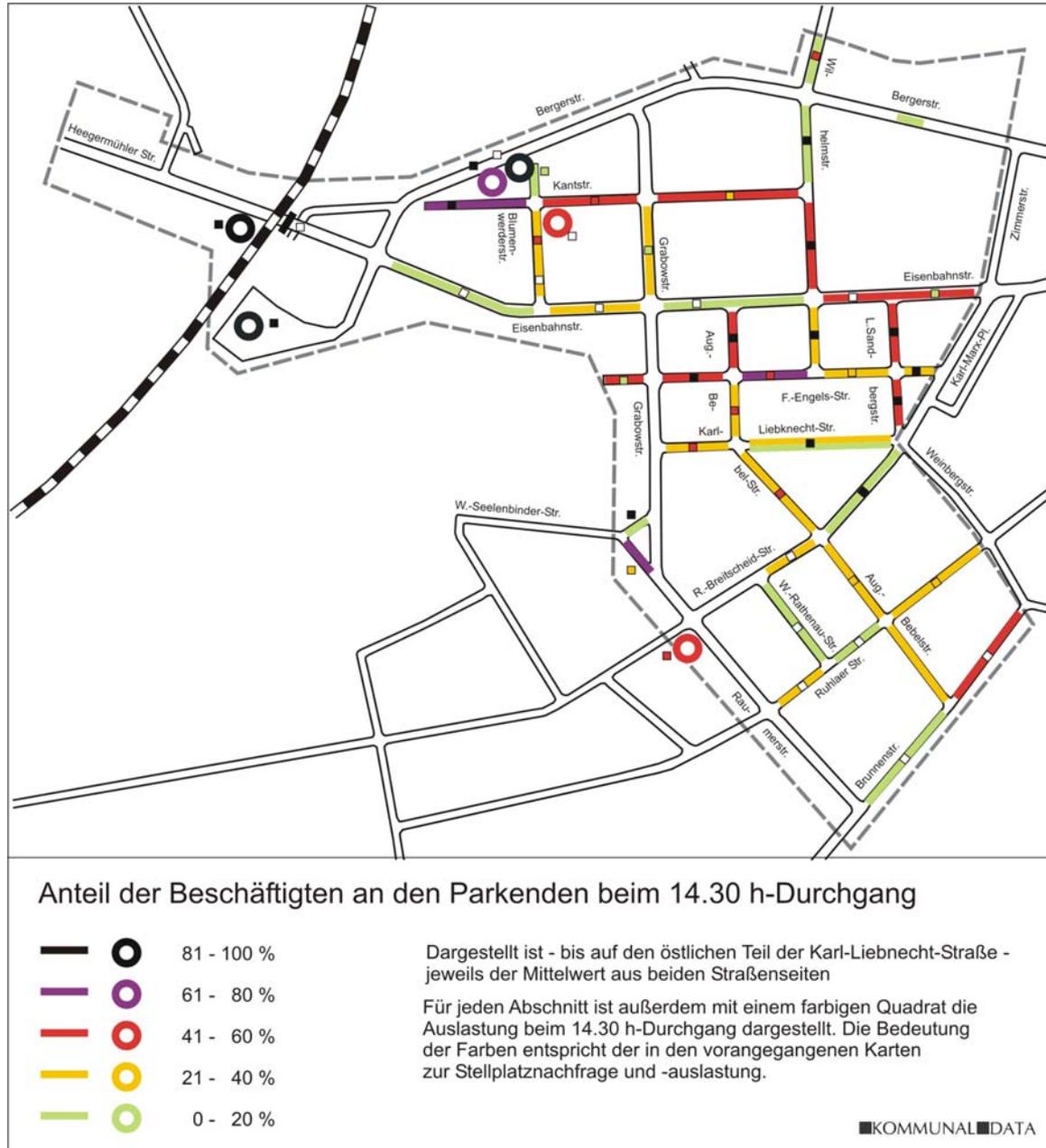
### ■ Frührnachtsmittags

Beim früh-nachmittäglichen Durchgang gibt es nur noch wenige stark **einwohnerdominierte** Parkbereiche: im nördlichsten Bereich des Untersuchungsgebiets (Blumenwerder- und Wilhelmstraße) und in der Rathenau- und angrenzenden Ruhlaer Straße (s. Abbildung 3-16).

**Abbildung 3-16:**  
Anteil der Anwohner an den Parkenden beim 14.30-h-Durchgang.



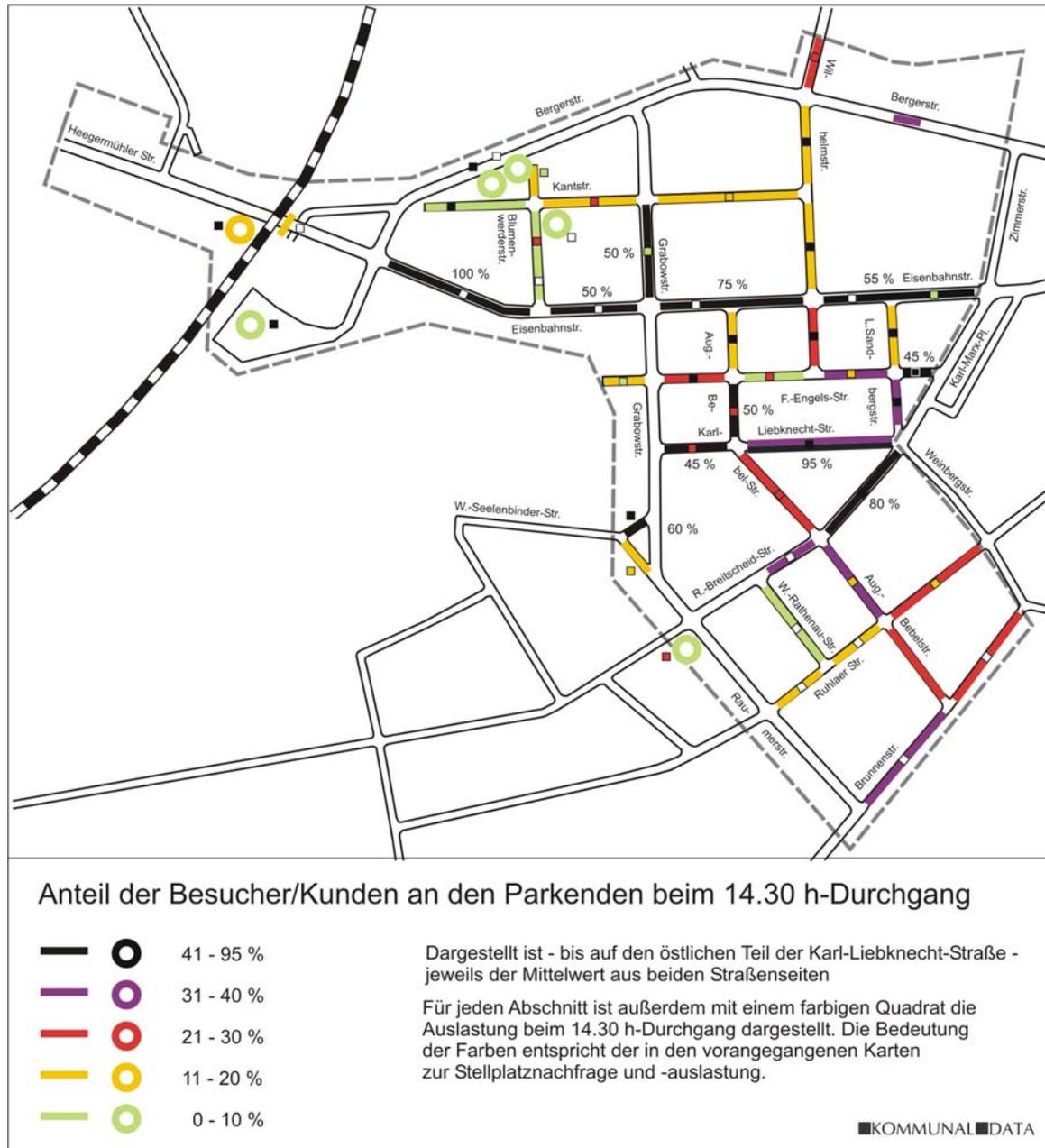
**Abbildung 3-17:**  
**Anteil der Beschäftigten an den Parkenden beim 14.30-h-Durchgang.**



An den Anteilen der **Beschäftigten** hat sich frühnachmittags (s. Abbildung 3-17) gegenüber dem morgendlichen Durchgang nichts Grundsätzliches geändert. Festzustellen ist allerdings, dass der Beschäftigtenanteil in der westlichsten Kantstraße einschließlich der großen Parkbrache abgenommen, dafür in der mittleren Kant- und südlichen Blumenwerderstraße zugenommen hat. Auch an anderen Stellen gab es vereinzelt Zunahmen. Die Gewichtsverlagerung im Bereich Kantstraße könnte sich aus dem Schichtwechsel des Ausbesserungswerks der Deutschen Bahn erklären. Dieser findet um 14 Uhr statt. Angehörige der zweiten Schicht kommen zwangsläufig mindestens eine halbe Stunde, bevor die Angehörigen der ersten Schicht mit ihren Fahrzeugen wegfahren. Sie

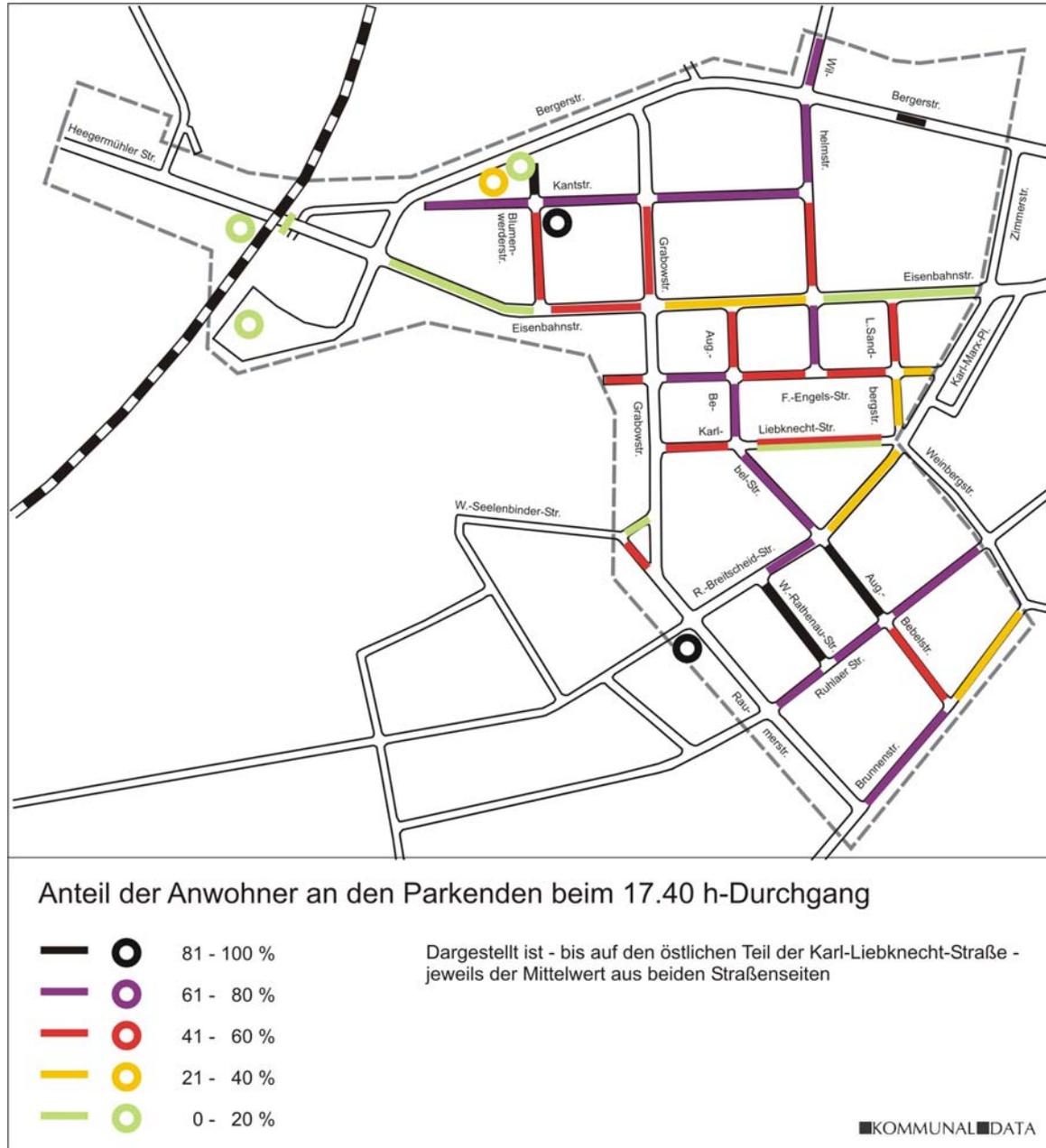
müssen sich daher auf andere Stellplätze stellen. Da die erste Schicht offenbar den westlichsten Teil der Kantstraße bevorzugt, werden durch die zweite Schicht stärker der mittlere Teil der Kantstraße und die südliche Blumenwerderstraße genutzt.

**Abbildung 3-18:**  
**Anteil der Besucher/Kunden an den Parkenden beim 14.30-h-Durchgang.**



Bei den **Besuchern/Kunden** sind am frühen Nachmittag gegenüber dem Vormittag nahezu überall Anteilswachse an den Parkenden festzustellen (s. Abbildung 3-18). Neben der Eisenbahnstraße stehen hier die südliche Straßenseite der östlichen Liebknecht-Straße und die Breitscheid-Straße zwischen Bebel- und Weinbergstraße hervor.

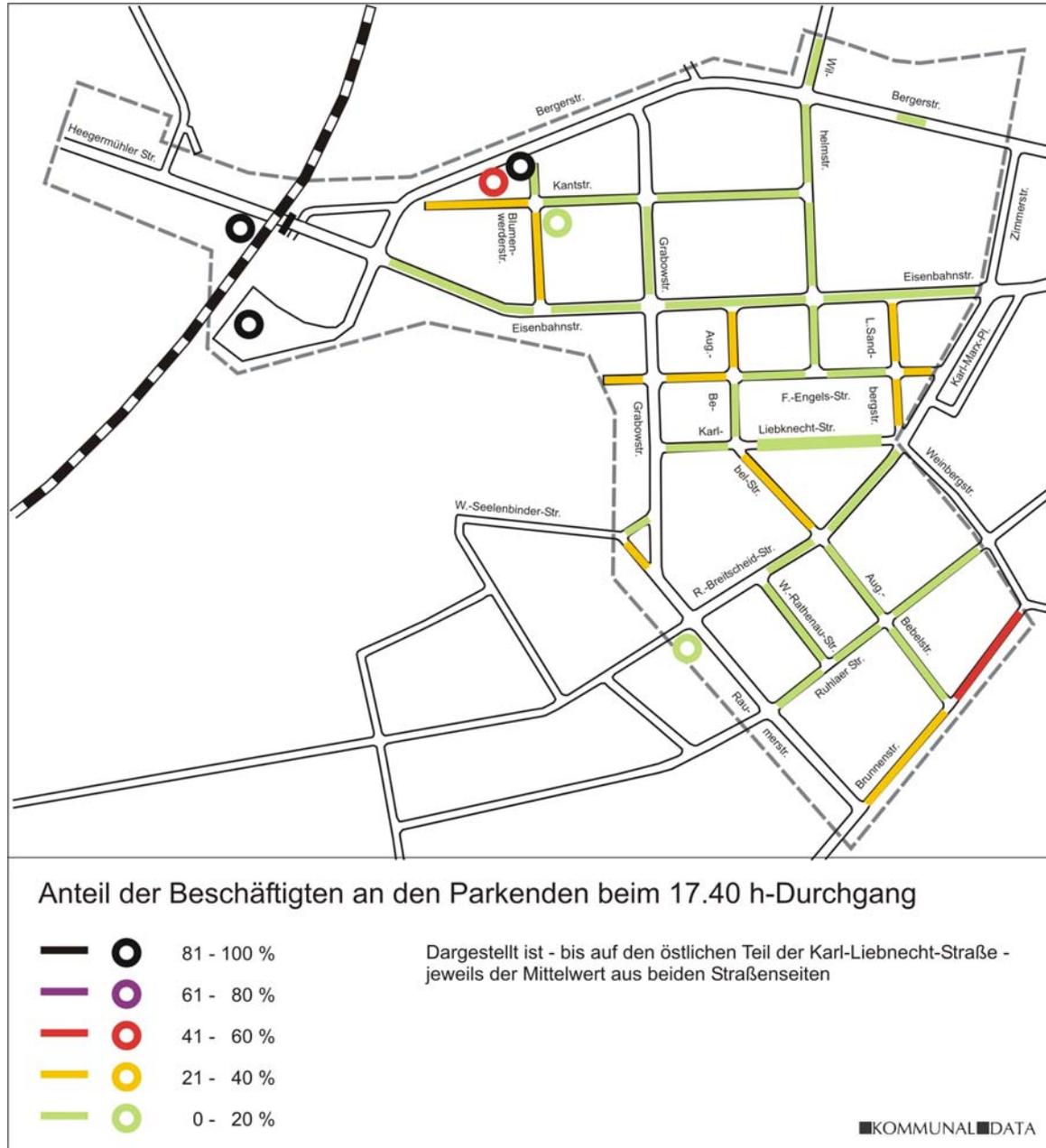
**Abbildung 3-19:**  
**Anteil der Anwohner an den Parkenden beim 17.40-h-Durchgang.**



■ **Frühabends**

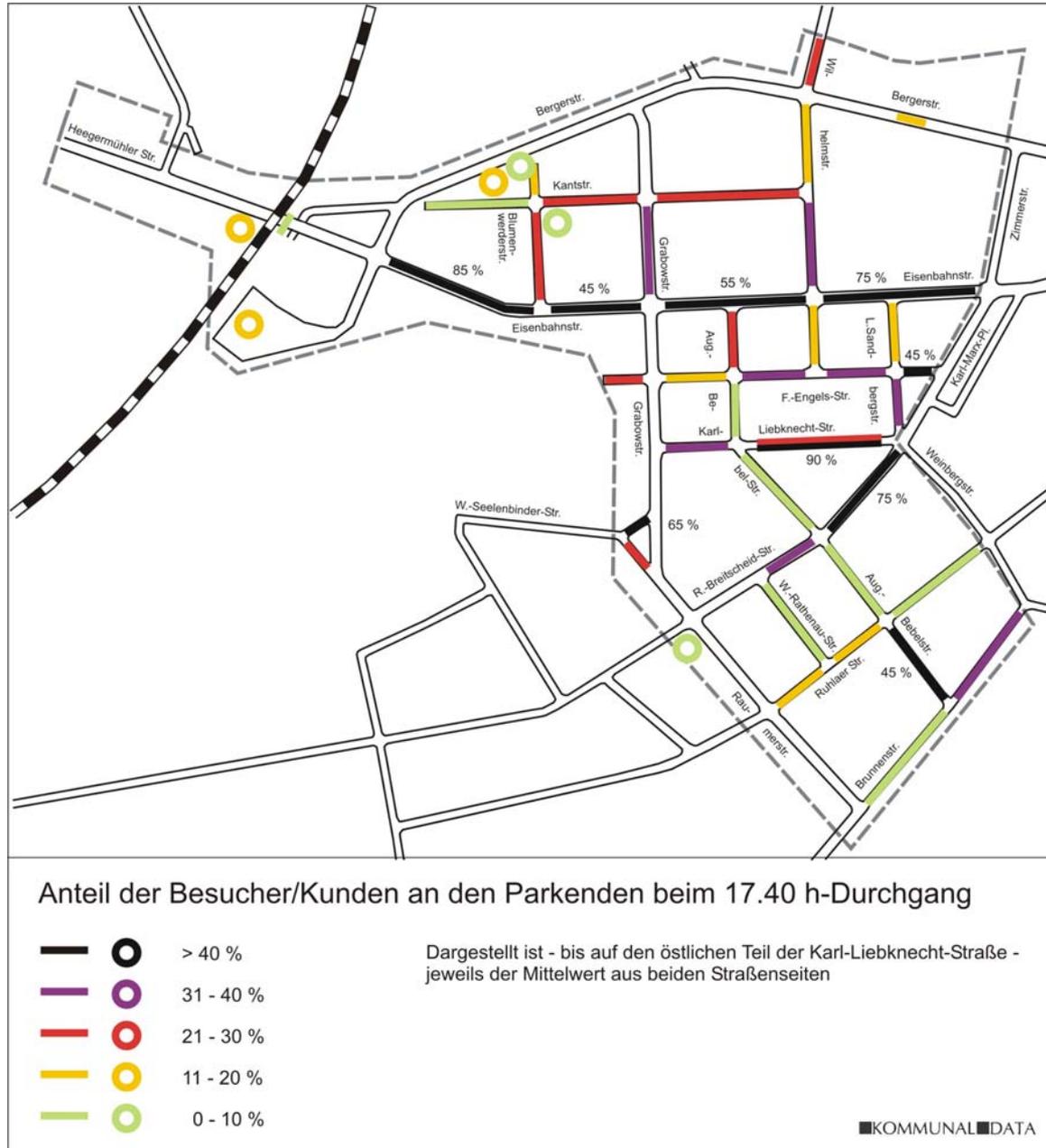
Beim Durchgang am frühen Abend fluten die **Anwohner** nun zurück (s. Abbildung 3-19). Die **Beschäftigten** sind nur noch auf den Sammelanlagen um den Bahnhof und nördlich des westlichsten Kantstraßenabschnitts in der Mehrheit. Im nordöstlichen Abschnitt der Brunnenstraße liegt ihr Anteil bei etwas unter 50 % (s. Abbildung 3-20).

**Abbildung 3-20:**  
**Anteil der Beschäftigten an den Parkenden beim 17.40-h-Durchgang.**



Die Bereiche mit hohen **Besucher-/Kunden**-Anteilen sind gegenüber dem frühnachmittäglichen Durchgang im Wesentlichen die gleichen geblieben: die Eisenbahnstraße, die östliche Liebknecht-Straße und die östliche Breitscheid-Straße. Neben einigen Gewinnen an Besucheranteilen gab es auch deutliche Abnahmen, so auf der Bebel-Straße zwischen Engels- und Ruhlaer Straße, der östlichen Ruhlaer Straße und der südwestlichen Brunnenstraße. Diese zu interpretieren setzte eine genauere Kenntnis der örtlichen Gebäudenutzungen voraus.

**Abbildung 3-21:**  
**Anteil der Besucher/Kunden an den Parkenden beim 17.40-h-Durchgang.**



■ **Spätabends**

Die Anteile beim spätabendlichen Durchgang werden hier nicht dargestellt. Das würde nichts bringen, da, außer an den drei Parkflächen am Bahnhof, auf allen anderen Flächen der Anteil der Anwohner an den Parkenden über 80 % beträgt.

### 3.4 Zusammenfassende Darstellung von Stellplatzangebot und –nachfrage. Konfliktanalyse und Handlungsbedarf

Im Folgenden sollen die Ergebnisse der Zählung wie der Kennzeichenerfassung tabellarisch zusammengefasst werden. Hierbei wurde einmal nach der Parkordnung (Tabelle 3-22 und Tabelle 3-23), zum anderen nach ausgesuchten Teilbereichen differenziert (Tabelle 3-25).

#### 3.4.1 Auslastung nach der Parkordnung

Nimmt man der Einfachheit halber erstmal nur die Ergebnisse der Kennzeichenerfassung, dann war das Untersuchungsgebiet zur morgendlichen und frühnachmittäglichen Erhebungszeit mit 79 % bzw. 77 % nahezu gleich ausgelastet. Zur frühabendlichen und mehr noch zur spätabendlichen Erhebungszeit sank die Auslastung auf 63 % bzw. 55 % ab. Stark war das Absinken an den Sammelanlagen, relativ schwach an den frei beparkbaren Straßenrändern, bei denen sich die früh- und spätabendliche Erhebung hinsichtlich der Auslastung nicht mehr unterschieden.

**Tabelle 3-22:**

**Zusammengefasste Zählergebnisse von Zählung und Kennzeichenerfassung. Nach der Parkordnung.**

	Stellpl.- angebot	Pkw-Einheiten					
		Zählg. 10.10 h	Kennz. 10.10 h	Kennz. 14.30 h	Kennz. 17.40 h	Zählg. 18.00 h	Kennz. 22.00 h
freies Parken an Straßen	787	607	607	601	526	506	534
Sammelanlagen	405	345	354	345	221	186	115
mit Parkscheibe	228	153	147	135	145	108	130
Halt- od. absolutes Haltverbot	0	8	8	8	6	5	6
Summe	1.420	1.112	1.116	1.089	898	804	784

	Stellpl.- angebot	Auslastung (%)					
		Zählg. 10.10 h	Kennz. 10.10 h	Kennz. 14.30 h	Kennz. 17.40 h	Zählg. 18.00 h	Kennz. 22.00 h
freies Parken an Straßen		77	77	76	67	64	68
Sammelanlagen		85	87	85	55	46	28
mit Parkscheibe		67	64	59	64	47	57
Halt- od. absolutes Haltverbot							
Summe		78	79	77	63	57	55

204\_innen w stellplatzbilanz 2007

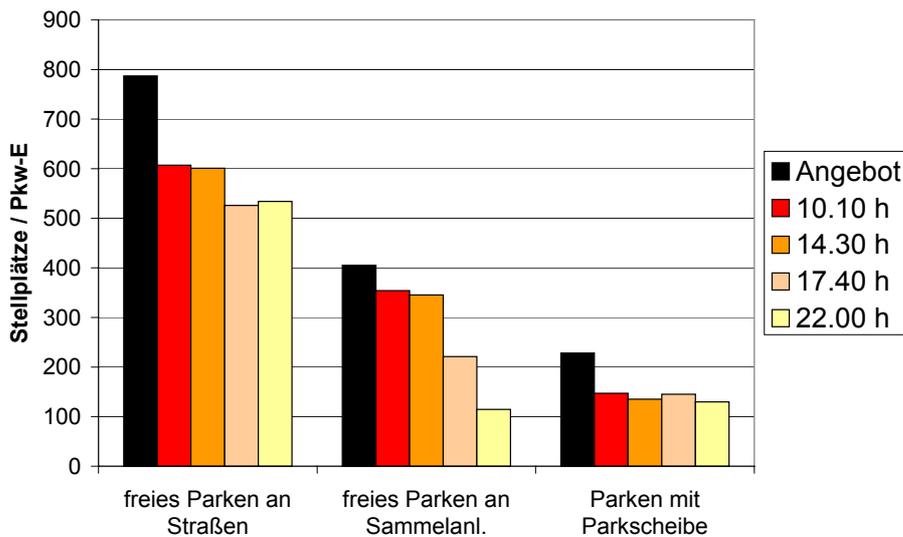
Die - maßgebenden - Werte aus der Kennzeichenerfassung sind farblich unterlegt.

Bezieht man die Ergebnisse der reinen Zählung aus der Vorwoche mit ein, gibt es für vormittags eine gute Übereinstimmung mit der Kennzeichenerfassung (in der Summe sogar eine nahezu 100-prozentige Übereinstimmung). Doch zwischen der frühabendlichen Zählung und der frühabendlichen Kennzeichenerfassung gehen die Ergebnisse ein Stück auseinander. Die in den Spaltenköpfen angegebenen Uhrzeiten bezeichnen die Mitte der jeweiligen Erhebungsspanne. Teile der frühabendlichen Zählung fanden bis zu einer Stunde später statt als die frühabendliche Kennzeichenerfassung, woraus die Abweichungen wohl zu erklären sind. Sie legen allerdings nahe, dass a. die

Zeit um 18 Uhr eine Art Umbruchzeit ist, in der Fremdarker abfahren und Anwohner kommen. Und je nachdem, ob die einen oder anderen noch oder schon da oder schon oder noch weg sind, schwanken dann die Erhebungsergebnisse. Wenn die Fremdarker schon weg, aber die Anwohner noch nicht da sind, kann das zu zwischenzeitlichen Auslastungssenken führen.

**Tabelle 3-23:**

**Stellplatzangebot und die Nachfrage im Tagesverlauf. Nach der Parkordnung.**



### 3.4.2 Auslastung nach ausgesuchten Teilbereichen

Die Nachfrage entwickelt sich angesichts der je nach Teilgebiet unterschiedlichen Zusammensetzung der Parkenden im **Tagesverlauf** unterschiedlich. Anhand der Entwicklung der Nachfrage über die vier Erhebungszeiten wurden aus dem Untersuchungsgebiet sechs Teilbereiche herausgegriffen und in der Tabelle 3-25 getrennt aufgeführt. Die Teilbereiche sind der Abbildung 3-24 zu entnehmen.

Der **P+R-Platz am Hauptbahnhof** hatte zur Zeit der Erhebung 245 allgemein zugängliche und 20 Behinderten-Stellplätze. Da maximal zwei Behindertenstellplätze besetzt waren, waren die allgemein zugänglichen Stellplätze vormittags und frühnachmittags zu 100 oder annähernd 100 % ausgelastet. Am frühen Abend entspannt sich die Situation. Die frühabendliche Zählung fand später statt als die frühabendliche Kennzeichenerfassung, entsprechend ist der Abzug der Fahrzeuge dort schon weiter fortgeschritten.

Der hier **„Kant West“** genannte Bereich verhält sich in der Tendenz ähnlich wie der P+R-Platz: auf die vormittägliche Nachfragespitze folgt ein leichtes Absinken zum frühen Nachmittag hin und dann ein stärkeres Absinken zum Abend hin. Im Bereich **„Kant West“** wurde bei der Kennzeichenerfassung später gezählt als bei der reinen Zählung, es sieht so aus, als würden Kraftfahrer, die sich um diese Zeit am P+R-Platz keine Chance mehr ausrechnen, ihr Fahrzeug im Bereich **„Kant West“** abstellen.

Abbildung 3-24:

Ausgewählte Teilbereiche für die Betrachtung der Nachfrageentwicklung über den Tag

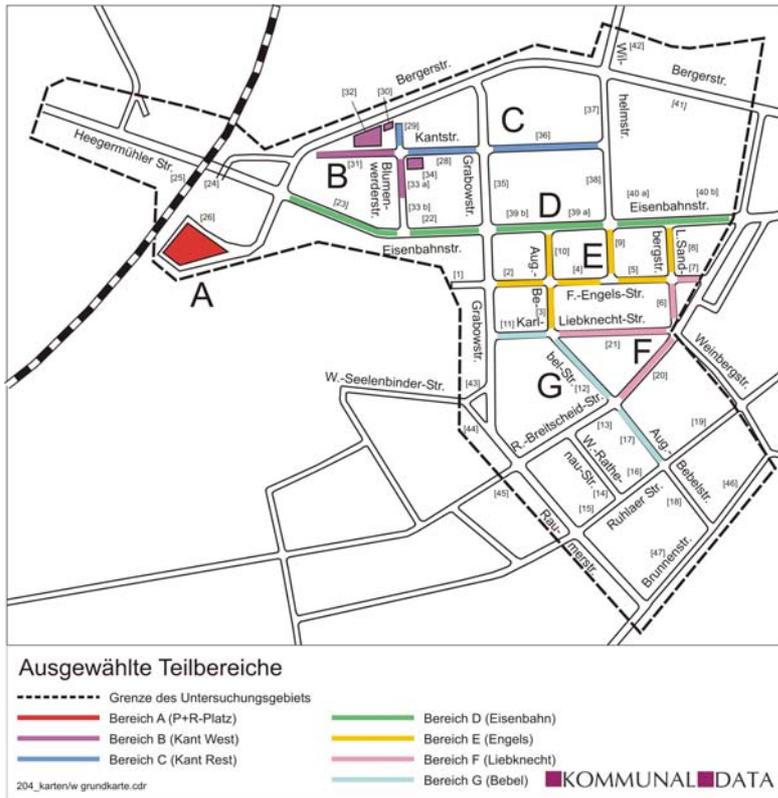


Tabelle 3-25:

Zusammengefasste Zählergebnisse von Zählung und Kennzeichenerfassung. Nach Teilbereichen.

Teilbereiche	Abschnitte	Stellpl.-angebot	Pkw-Einheiten					
			Zählg. 10.10 h	Kennz. 10.10 h	Kennz. 14.30 h	Kennz. 17.40 h	Zählg. 18.00 h	Kennz. 22.00 h
A P+R-Platz	26	265	247	244	240	161	134	64
B Kant West	30-33a, 34	168	120	138	128	74	71	67
C Kant Rest	28-29, 36	107	76	84	85	89	84	98
D Eisenbahn	22-23, 39-40	87	48	43	46	57	32	43
E Engels	2-5, 8-10	168	163	151	150	106	94	115
F Liebknecht	6-7, 20-21	126	120	125	113	95	71	64
G Bebel	11-12, 17	122	105	96	100	100	100	119
übriges Gebiet		377	233	238	228	218	219	215
Summe		1.420	1.112	1.116	1.089	898	804	784

Teilbereiche	Abschnitte		Auslastung (%)					
			Zählg. 10.10 h	Kennz. 10.10 h	Kennz. 14.30 h	Kennz. 17.40 h	Zählg. 18.00 h	Kennz. 22.00 h
A P+R-Platz	26		93	92	91	61	51	24
B Kant West	30-33a, 34		71	82	76	44	42	40
C Kant Rest	28-29, 36		71	79	79	83	79	92
D Eisenbahn	22-23, 39-40		55	49	52	66	37	49
E Engels	2-5, 8-10		97	90	89	63	56	68
F Liebknecht	6-7, 20-21		95	99	90	75	56	50
G Bebel	11-12, 17		86	78	82	82	82	98
übriges Gebiet			62	63	60	58	58	57
Summe			78	79	77	63	57	55

Die **restliche Kantstraße** verhält sich im Prinzip andersherum: Da herrscht vormittags die geringste Nachfrage und spätabends die höchste. Die Nachfragespitze ist anwohner-, nicht fremdparkerbestimmt.

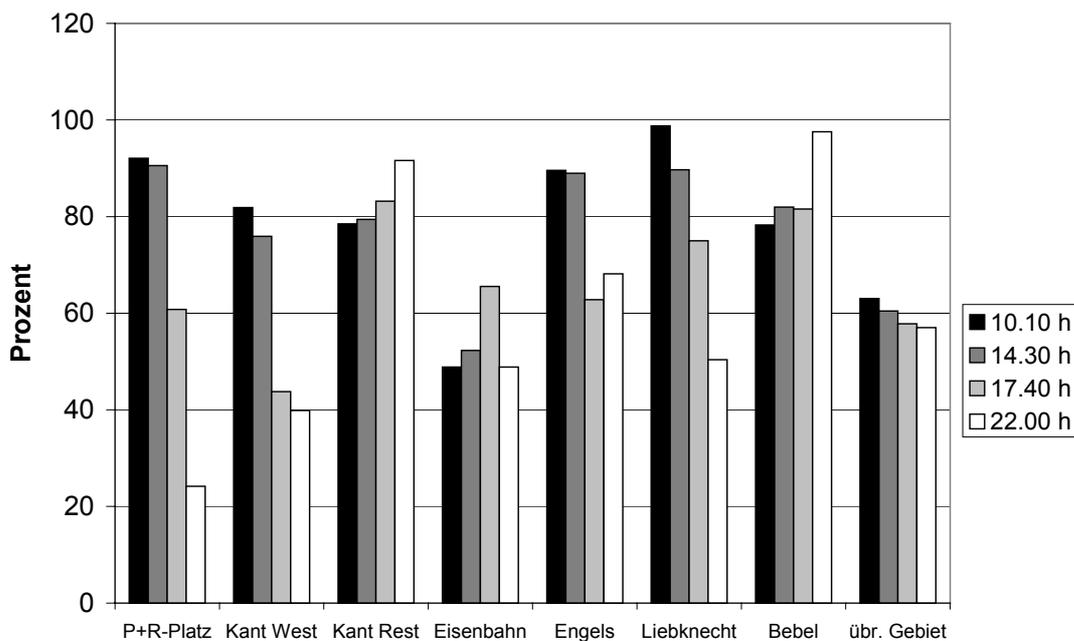
Die **Eisenbahnstraße** – zeitbewirtschaftet – hat, bis auf die Erhebung am frühen Abend, eine relativ gleichmäßig geringe Auslastung zwischen 49 und 55 %. Am frühen Abend jedoch weicht sie bei der Zählung stark nach unten, bei der Kennzeichenerfassung stark nach oben davon ab. Wir haben einmal den Hinweis bekommen, dass zum Monatsende (Zählung) bedeutend weniger Einkaufsfahrten stattfinden als zum Monatsbeginn (Kennzeichenerfassung), doch wäre ein Effekt dieses Ausmaßes verwunderlich. Eigenartig ist jedoch, dass dieser starke Unterschied zwischen den Ergebnissen der beiden Erhebungen ausschließlich auf den Bereich zwischen Grabowstraße und Karl-Marx-Platz zurückgeht.

Der Bereich **Engels-Straße** hat eher einen fremdparkerbestimmten Tagesverlauf, doch nehmen zur Nacht hin die Fahrzeuge wieder leicht zu.

Einen dem Bereich ‚Kant West‘ sehr ähnlichen, fremdparkerbestimmten Tagesverlauf, jedoch mit noch höherem Parkdruck, hat der Bereich **‚Liebknecht‘**. Dieser ist vormittags und frühnachmittags überlastet. Bis zum späten Abend sinkt dann die Nachfrage auf die Hälfte.

Durchgängig hoch belastet ist der Bereich **‚Bebel‘**, der wie der Bereich ‚Kant Rest‘ einwohnerbestimmt die höchste Nachfrage zur Nacht hin erfährt.

**Abbildung 3-26:**  
**Die Stellplatzauslastung im Tagesverlauf. Nach ausgewählten Teilbereichen.**

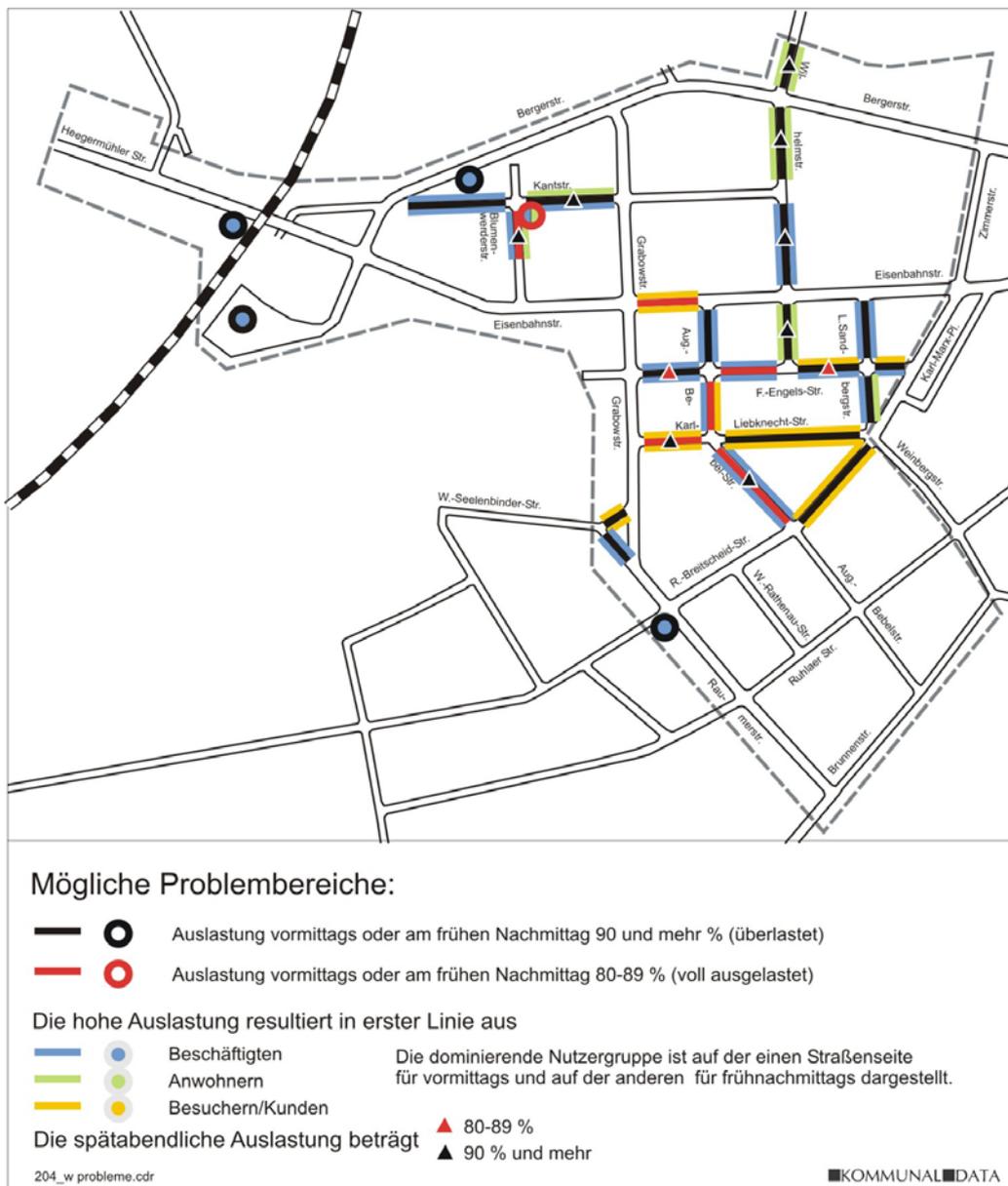


Welche Bereiche sind nun als problematisch anzusehen? Bereiche mit hoher Auslastung,

- in denen zwar Nutzergruppen dominieren, die dort gewünscht werden, für die das Stellplatzangebot aber nicht ausreicht.
- und starker Nutzungskonkurrenz zwischen Anwohnern und Fremdparkern.
- aus denen unerwünschte Nutzergruppen verdrängt werden sollen, um die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen (Senkung von Luftschadstoff- und Schallimmissionen, Erhöhung der Verkehrssicherheit), ggf. auch um zu deren Unterstützung eine Umgestaltung des Straßenraums zu ermöglichen.

**Abbildung 3-27:**

**Die vormittags und frühnachmittags hoch ausgelasteten Bereiche und die zu diesen Zeiten dominierenden Nutzergruppen.**



In der Abbildung 3-27 sind nun alle Straßenabschnitte und Sammelanlagen dargestellt, die entweder vormittags oder frühnachmittags oder zu beiden Zeiten zu mindestens 80 % ausgelastet waren. Zugleich ist dargestellt, welche Nutzergruppe hierbei dominierte. Durch die Markierung beider Straßenseiten kann gesehen werden, ob dies zu beiden Tageszeiten dieselbe Nutzergruppe war oder ob es verschiedene waren.

Außerdem ist durch rote und schwarze Dreiecke gekennzeichnet, wo die spätabendliche Auslastung hoch ist. In dem Fall ist davon auszugehen, dass es tagsüber bei dominierenden Fremdparkern eine Konkurrenz zwischen diesen und den Anwohnern gibt.

Zu a.: Nicht ausreichend ist das Stellplatzangebot auf dem P+R-Platz am Hauptbahnhof und, für Kunden/Besucher, im Bereich östliche Liebknecht-/ östliche Breitscheid-Straße.

Zu b.: Starke Nutzungskonkurrenz zwischen Anwohnern (erkennbar an den schwarzen und roten Dreiecken in der Abbildung 3-27) und Beschäftigten (erkennbar an der blauen Linien) gibt es in der mittleren Blumenwerder- und der mittleren Kantstraße, in der Wilhelmstraße zwischen Kant- und Eisenbahnstraße, in zwei Abschnitten der Engels-Straße und in der Bebel-Straße zwischen Liebknecht- und Breitscheid-Straße.

Zu c.: Dominierende Beschäftigtenanteile bei starker Auslastung gibt es im westlichsten Teil der Kantstraße, im Mündungsbereich der Seelenbinder-Straße und auf der Parkbrache gegenüber dem früheren Landratsamt, doch stören sie dort wegen der weitgehenden Anbaufreiheit relativ wenig. Es gibt sie in angebauten Bereichen in der Bebel-Straße nördlich der Engels-Straße, in der Sandberg-Straße und in Teilen der Engels-Straße.

Keine Belastung stellen Fremdarker im Bereich zwischen der Breitscheid-Straße und dem südöstlichen Rand des Untersuchungsgebiets dar.