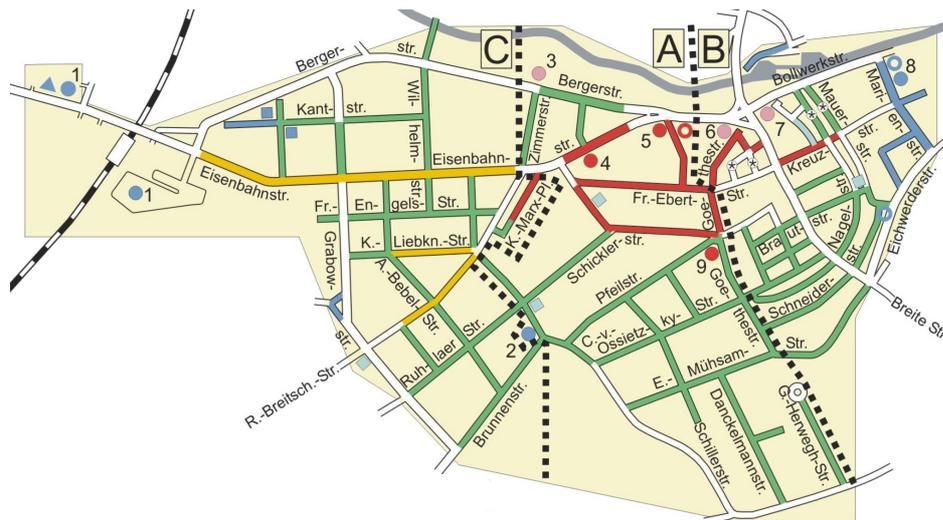


Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes 2008

Abschlussbericht

(Redaktionsstand: 18.07.2011)



Auftraggeber: Stadt Eberswalde
Baudezernat
Stadtentwicklungsamt
Breite Straße 39
16225 Eberswalde

Kontakt: Sören Bauer
Telefon: 03334 64 622
E-Mail: s.bauer@eberswalde.de

Auftragnehmer: Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
Rabenauer Straße 7
01159 Dresden

Kontakt: Alexander Kirste
Telefon: 0351 87 44 372
Mobil: 0172 34 33 623
Internet: www.planungsbüro-kirste.de
E-Mail: planungsbuero-kirste@gmx.de

0 Kurzzusammenfassung

Um die bestehenden Nutzungskonkurrenzen im ruhenden Verkehr zu entflechten, den Parkdruck im öffentlichen Straßenraum zu senken und die Auslastung der vorhandenen Stellplatzsammelanlagen zu erhöhen führte die Stadt Eberswalde in 2005 die Parkraumbewirtschaftung im Stadtzentrum von Eberswalde ein.

Aufgrund von Verlagerungseffekten aus den bewirtschafteten Bereichen in bislang nicht reglementierte Gebiete wurde die Parkraumbewirtschaftung 2009 durch den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung auf die gesamte Innenstadt und die Bahnhofsvorstadt ausgedehnt. Mit dem 2008 gefassten Beschluss wurde gleichzeitig festgelegt, die Wirksamkeit dieses Regulierungsinstrumentes für den ruhenden Verkehr nach dem ersten Betriebsjahr erneut zu überprüfen.

Auf Basis einer Ende 2010 und Anfang 2011 durchgeführten Erhebung des ruhenden Verkehrs im Parkraumbewirtschaftungsgebiet wurde eine Evaluierung der Zielstellungen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes von 2008 durchgeführt.

Zusätzlich wurden alle städtischen Akteure und die Betreiber der Stellplatzsammelanlagen im Parkraumbewirtschaftungsgebiet zu ihren Erfahrungen mit der Parkraumbewirtschaftung befragt. Darüber hinaus brachten die Gewerbetreibende aus dem Altstadtcarree, organisiert im Eberswalder Altstadtcarree e.V. weitere Verbesserungsvorschläge in die Diskussion ein.

Im Ergebnis der Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes konnte ein umfassendes Bild die Situation im ruhenden Verkehr gezeichnet werden, aus dem sich folgende Erkenntnisse ableiten ließen:

- Die Zielstellungen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes konnten fast vollumfänglich erreicht werden. Dabei ist der Abgrenzung des Parkraumbewirtschaftungsgebietes und der Parkzonen ein nennenswerter Beitrag beizumessen. Es ist insbesondere gelungen, den Parkdruck im öffentlichen Straßenraum deutlich zu senken und somit die Stellplatzverfügbarkeit für alle potenziellen Nutzer zu gewährleisten. Infolge des reduzierten Parkdrucks im öffentlichen Straßenraum ist es ebenfalls gelungen, die Attraktivität der Innenstadt für Bewohner, Besucher und Gewerbetreibende zu erhöhen. Gleichzeitig konnte verhindert werden, dass Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorte außerhalb des Stadtzentrums gegenüber der zentralen Altstadt benachteiligt werden.
- Lediglich die Zielstellung den ruhenden Verkehr in erheblichen Umfang auf den Umweltverbund zu verlagern, konnte nur in geringem Maße erreicht werden. Es konnte nicht nachgewiesen werden, dass die vorhandenen Potenziale den motorisierten Individualverkehr und den ruhenden Verkehr durch den Umweltverbund zu substituieren, in bemerkenswerten Umfang genutzt werden. Ebenso ist es noch nicht vollumfänglich gelungen, den ruhenden Verkehr weitgehend auf die vorhandenen Stellplatzsammel-

anlagen zu verlagern und somit den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr weiter zu entlasten. Mithilfe eines Parkleitsystems soll der ruhende Verkehr künftig gezielt zu den Stellplatzsammelanlagen geleitet und infolgedessen der Parksuchverkehr sowie die verkehrsbedingten Umweltbelastungen deutlich abgebaut werden.

- Im Einzelnen wurde nur ein geringfügiger Anpassungsbedarf festgestellt, welcher sich vornehmlich auf die Schließung von Regelungslücken (Ergänzung Höchstparkdauer in gebührenpflichtigen Bereichen) und die Beachtung der gültigen Parkordnung (Ratzeburgstraße und Altstadtcarree) konzentriert.

Insgesamt ist somit festzuhalten, dass die Parkraumbewirtschaftung von Eberswalde sehr gut funktioniert. Die Regelungen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes haben sich bewährt und erheblich zur Verbesserung der Situation im ruhenden Verkehr beigetragen.

Aus gutachterlicher Sicht wird daher empfohlen, die aufgezeigten Verbesserungsmaßnahmen durchzuführen, ansonsten aber an der Parkraumbewirtschaftung in der derzeitigen Form unverändert festzuhalten.

Dresden, den 18.07.2011

Alexander Kirste

Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung

Inhaltsverzeichnis

0 Kurzzusammenfassung.....	2
1 Einführung.....	5
1.1 Anlass und Aufgabenstellung.....	5
1.2 das Parkraumbewirtschaftungskonzept 2008.....	6
2 Methodik der Evaluierung.....	9
3 Kennzahlenanalyse.....	12
3.1 Entwicklung des Stellplatzangebotes.....	12
3.2 Entwicklung der Stellplatznachfrage und der Stellplatzauslastung.....	13
3.3 Schwerpunkte der Stellplatznachfrage und Stellplatzentwicklung	16
3.4 Schlussfolgerungen.....	25
4 Erfahrungsberichte.....	28
4.1 Erfahrungsbericht der Stadtverwaltung.....	28
4.2 Erfahrungsbericht der Betreiber der Stellplatzsammelanlagen.....	30
4.3 Befahrungen 2009.....	32
4.4 sonstige Erkenntnisse.....	32
5 Zwischenfazit und Ableitung von Problemstellungen.....	34
5.1 Zusammenfassung und Evaluierung der Zielstellung.....	34
5.2 weiterer Handlungsbedarf.....	37
6 geplante und durchgeführte Anpassungen und deren Auswirkungen.....	38
6.1 Erhöhung der Parkgebühren.....	38
6.2 Einrichtung eines Parkleitsystems.....	39
6.3 Reduzierung Stellplatzkapazitäten in Hauptverkehrsnetz.....	40
6.4 Reduzierung Stellplatzkapazitäten in Nebennetz.....	41
6.5 Reduzierung der Stellplatzkapazitäten in Parkbrachen.....	42
7 weitere Handlungsempfehlungen.....	43
7.1 Begrenzung der Parkdauer in gebührenpflichtigen Bereichen.....	43
7.2 Reduzierung der Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Straßenraum.....	43
7.3 Schaffung von Ausweichstellen im Zuge der R. - Breitscheid – Straße.....	44
7.4 Reduzierung der Stellplatzkapazitäten in öffentlichen Parkbrachen.....	45
7.5 verstärkte Überwachung der Ratzeburgstraße.....	46
7.6 Veränderung der Parkordnung im Bereich Maria – Magdalenen – Kirche.....	47
7.7 Optimierung des Stellplatzangebotes im Bahnhofsumfeld.....	48
7.8 Veränderung der Parkordnung im Altstadtcarree.....	49
8 Maßnahmenliste und Prioritätensetzung.....	53
9 Entwicklung Bewohnerparkausweise.....	54
10 Fazit.....	56
11 Quellenverzeichnis.....	57
12 Anhang.....	58

1 Einführung

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Der ruhende Verkehr im Bereich der Innenstadt von Eberswalde war vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung nicht reglementiert und der öffentliche Straßenraum stand größtenteils als kostenfreier Stellplatz zur Verfügung. Im Gegensatz dazu wurden die vorhandenen aber gebührenpflichtigen Stellplatzsammelanlagen im Bereich der Innenstadt kaum genutzt

In Folge der innenstadttypischen Funktionsüberlagerung und dem Ungleichgewicht zwischen kostenfreien Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum und kostenpflichtigen Stellplätzen in Stellplatzsammelanlagen bestanden erhebliche Nutzungskonkurrenzen im ruhenden Verkehr zwischen Anwohnern, Kunden und Patienten sowie Beschäftigten.

Diese Nutzungskonkurrenzen zeigten sich vor allem in einer geringen Stellplatzverfügbarkeit, einem erhöhten Parksuchverkehr und einem vom ruhenden Verkehr überlasteten öffentlichen Straßenraum im Bereich der Innenstadt.

Um diesen Effekten entgegen zu wirken, die bestehenden Nutzungskonkurrenzen zu entflechten und den Parkdruck im öffentlichen Straßenraum dauerhaft und spürbar zu senken, plante die Stadt Eberswalde im Jahr 2004 eine Parkraumbewirtschaftung¹ und führte diese 2005 im besonders hoch belasteten Bereich der Eberswalder Innenstadt ein.

Das Parkraumbewirtschaftungsgebiet umfasste zunächst „nur“ die engere Innenstadt im Bereich zwischen Bergerstraße, Bollwerkstraße, Marienstraße, Eichwerderstraße, Erich – Mühsam – Straße, Lessingstraße, Weinbergstraße und Rudolf – Breitscheid – Straße. Darüber hinaus wurden auch mehrheitlich die Stellplatzsammelanlagen in die Parkraumbewirtschaftung einbezogen und eine größtenteils einheitliche Gebührenordnung und abgestufte Parkhöchstdauer für das gesamte Parkraumbewirtschaftungsgebiet festgelegt.

Ziel der Parkraumbewirtschaftung war und ist es den ruhenden Verkehr mittels abgestufter Zeit- und Kostenlimitierungen gleichmäßiger auf die vorhandenen Stellplätze zu verteilen, die Parkbedingungen im gesamten Parkraumbewirtschaftungsgebiet anzugleichen und somit den Parkdruck zu senken und resultierend die Stellplatzverfügbarkeit zu gewährleisten.²

Im Jahr 2006, rund ein Jahr nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung wurde eine erste Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes durch die Stadt Eberswalde durchgeführt.³ Im Ergebnis war festzustellen, dass die Zielstellungen der Stadt Eberswalde, die kurzfristige Stellplatzverfügbarkeit im Stadtzentrum zu erhöhen und den öffentlichen Straßenraum vom ruhenden Verkehr zu entlasten im Parkraumbewirtschaftungsgebiet erreicht werden konnten, aber eine teilweise Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die angrenzenden, weiterhin unbewirtschafteten Bereiche der Innenstadt stattgefunden hatte.

Aufgrund der erkannten Verdrängungseffekte, eines veränderten Stellplatzangebotes im Be-

¹ Stadt Eberswalde, Parkraumbewirtschaftungskonzept, 2004

² Stadt Eberswalde, Parkraumbewirtschaftungskonzept, 2004 bzw. 2008, Seite 26 bzw. 59

³ Stadt Eberswalde, Erfahrungsbericht zur Parkraumbewirtschaftung, 2006

reich der Innenstadt, in Folge von Straßenbaumaßnahmen und Infrastrukturerweiterungen (bspw. Neubau des Parkhauses Goethestraße) und der Eröffnung des Park & Ride Platzes am Bahnhof Eberswalde erfolgte im Jahr 2008 eine vollständige Überprüfung und Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes.⁴

Im Ergebnis der Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes 2008 wurden die Modalitäten der Parkraumbewirtschaftung weitgehend beibehalten, da diese sich bewährt hatten aber das Parkraumbewirtschaftungsgebiet auf die gesamte Innenstadt und die Bahnhofsvorstadt erweitert.

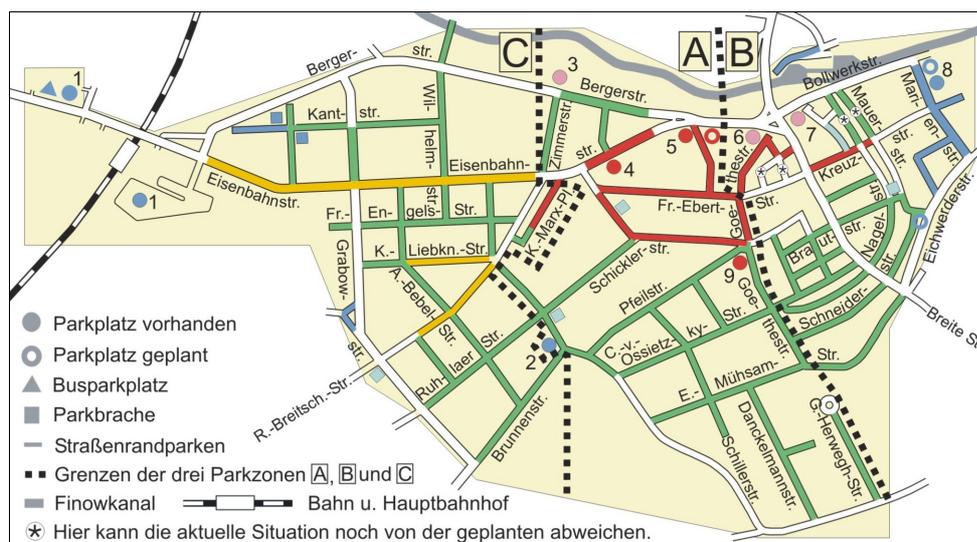
Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Umsetzung des fortgeschriebenen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes (Beschlussnummer: 2-26/08) wurde der Stadtverwaltung gleichzeitig der Auftrag erteilt, nach dem ersten Betriebsjahr die Parkraumbewirtschaftung 2008 hinsichtlich der im Parkraumbewirtschaftungskonzept festgeschriebenen Ziele und Effekte zu evaluieren, ggf. erforderliche Verbesserungsmaßnahmen zu planen und die Ergebnisse dem politischen Raum zu präsentieren.

1.2 Das Parkraumbewirtschaftungskonzept 2008

1.2.1 Nutzungsbedingungen der Parkraumbewirtschaftung

Im Ergebnis der Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes in 2008 wurde das Parkraumbewirtschaftungsgebiet auf die gesamte Innenstadt und die Bahnhofsvorstadt ausgedehnt⁵ und in die Zonen A, B und C gegliedert (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1⁶ – Parkraumbewirtschaftungsgebiet Eberswalde



⁴ Stadt Eberswalde, Parkraumbewirtschaftungskonzept, 2008

⁵ Stadt Eberswalde, Parkraumbewirtschaftungskonzept, 2008, Seite 77

⁶ Stadt Eberswalde, Parkraumbewirtschaftungskonzept, 2008, Faltblatt zum Parkraumbewirtschaftungskonzept

Des Weiteren wurden alle Straßenzüge, Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen innerhalb des Parkraumbewirtschaftungsgebietes einer von fünf unterschiedlichen Nutzungskategorien zu geordnet (vgl. Abbildung 1)⁷:

- Weiße Bereiche: Es sind keine Stellplätze und Parkmöglichkeiten vorhanden.
- Blaue Bereiche: Das Parken ist gebührenfrei und ohne zeitliche Einschränkung gestattet.
- Grüne Bereiche: Das Parken ist gebührenfrei aber auf maximal zwei Stunden begrenzt. Anwohner haben die Möglichkeit mit einen Bewohnerparkausweis innerhalb „Ihrer“ Parkzone ganztägig zu parken.
- Gelbe Bereiche: Das Parken ist gebührenfrei aber auf maximal zwei Stunden begrenzt.
- Rote Bereiche: Das Parken ist generell gebührenpflichtig (20 Minuten frei - „Brötchentaste“, danach 0,30 Euro je angefangene 30 Minuten, seit 01.04.2011 0,50 Euro je angefangene 30 Minuten). Eine zeitliche Beschränkung der Parkdauer besteht nicht.

1.2.2 Zielstellungen der Parkraumbewirtschaftung

Entsprechend der übergeordneten strategischen Planungen des Verkehrsentwicklungsplanes 2008 wurde das verkehrliche Leitbild zum ruhenden Verkehr in die Parkraumbewirtschaftung übernommen⁸. Grundsätzlich ist dafür Sorge zu tragen, dass der Anwohnerparkbedarf gesichert ist, der Allgemeinheit ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen, hinreichend viele barrierefreie öffentliche Stellplätze vorgehalten werden und der ruhende Verkehr baulich und verkehrsorganisatorisch geordnet wird.

Im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung wurden aus dieser übergeordneten Zielvorgabe folgende Zielstellungen abgeleitet⁹:

- **Attraktivität der Innenstadt für Ihre Bewohner:** Sicherstellung, dass die Bewohner des Stadtzentrums, sofern deren Parkbedarf nicht auf privaten Grundstücken gedeckt werden kann, in der Nähe des Wohnortes einen Stellplatz finden können auf dem gebührenfrei und zeitlich unbegrenzt geparkt werden kann.
- **Attraktivität der Innenstadt für Ihre Besucher:** Sicherstellung, dass Besucher der Innenstadt, wenn diese mit dem Pkw anreisen in der Nähe des gewünschten Zielortes ohne Zeitverlust einen Stellplatz finden können und somit eine gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums gewährleistet ist.

⁷ Stadt Eberswalde, Parkraumbewirtschaftungskonzept, 2008, Faltblatt zum Parkraumbewirtschaftungskonzept

⁸ Stadt Eberswalde, Parkraumbewirtschaftungskonzept, 2008, Seite 59

⁹ Stadt Eberswalde, Parkraumbewirtschaftungskonzept, 2008, Seite 60 ff.

- **Attraktivität der Innenstadt für Einzelhändler, Dienstleister und Gastronomie:** Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit der Einzelhandels-, Dienstleistungs- und gastronomischen Einrichtungen mit dem Pkw und Gewährleistung hinreichend vieler Stellplätze in der näheren, fußläufigen Umgebung.
- **Förderung von Einzelhandels- und Dienstleistungsbereichen auch außerhalb der privilegierten Altstadtlage:** Sicherstellung, dass bedeutende Einzelhandels- und Dienstleistungsbereiche außerhalb der Altstadt durch die Parkraumbewirtschaftung gegenüber der Altstadt nicht benachteiligt werden und deren Entwicklung langfristig gesichert wird.
- **Entlastung des öffentlichen Raums vom ruhenden Verkehr und Förderung des Umweltverbundes:** Prioritäres Ziel der Stadt Eberswalde ist die Vermeidung von Kfz- und ruhendem Verkehr durch Substitution auf den Umweltverbund. Nicht vermeidbarer ruhender Verkehr ist so zu gestalten, dass eine Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnlagen, Grünflächen und andere sensible Standorte weitgehend ausgeschlossen werden kann und vorhandene Stellplatzsammelanlagen zur Konzentration des ruhenden Verkehrs genutzt werden. Parksuchverkehr ist durch entsprechende Maßnahmen bestmöglich zu vermeiden.
- **Berücksichtigung der Wirkung neuer Stellplätze auf die Nutzung des Umweltverbundes:** Durch die Errichtung neuer öffentlicher Stellplätze, insbesondere in Bereichen die gut durch den Umweltverbund erschlossen sind, kann eine ungewollte Verlagerung vom Umweltverbund auf den Kfz – Verkehr verbunden sein. Dies entspricht nicht der verkehrspolitischen Zielstellung der Stadt Eberswalde und sollte daher im Einzelfall sehr genau hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen geprüft werden.

2 Methodik der Evaluierung

Ziel der Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes ist es festzustellen, ob und in welchem Maße die gestellten Ziele erreicht werden konnten, welche Defizite weiterhin bestehen oder erstmals zu erkennen sind und an welchen Stellen im Parkraumbewirtschaftungsgebiet ein Anpassungs- und Änderungsbedarf vorhanden ist.

Außerdem ist die Entwicklung des ruhenden Verkehrs in den einzelnen Parkzonen und im gesamten Parkraumbewirtschaftungsgebiet seit Einführung der Parkraumbewirtschaftung darzustellen, um ggf. unerwünschte Effekte erkennen und abstellen zu können.

Um dieser Zielstellung gerecht zu werden, wurde eine Analyse der bestehenden Situation im ruhenden Verkehr und der Entwicklung seit 2007 (Fortschreibung der Parkraumbewirtschaftung im Parkraumbewirtschaftungskonzept 2008) durchgeführt. Hierzu wurden hilfsweise drei Kennzahlen herangezogen, die auch schon in den vorangegangenen Untersuchungen zur Parkraumbewirtschaftung verwendet wurden¹⁰:

- **Stellplatzangebot** (tatsächlich zur Verfügung stehende Stellplätze im öffentlichen Straßenraum¹¹ und in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen¹² und Parkbrachen¹³)
- **Stellplatznachfrage** (momentane Belegung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen)
- **Stellplatzauslastung** (Quotient aus Stellplatznachfrage und Stellplatzangebot)

Die Kennzahlenanalyse wurde sowohl für das gesamte Parkraumbewirtschaftungsgebiet als auch für die einzelnen Parkzonen durchgeführt.

Die hierfür benötigten Daten wurden aus dem Parkraumbewirtschaftungskonzept von 2008 übernommen und für die vorliegende Evaluierung aktuell durch das Stadtentwicklungsamt im November und Dezember 2010 sowie im Januar 2011 erhoben. Das Untersuchungsgebiet umfasste das gesamte Parkraumbewirtschaftungsgebiet. Erfasst wurden ausschließlich das Stellplatzangebot (Zählung bzw. Schätzung der Stellplätze) und die Stellplatznachfrage (Zählung der abgestellten Fahrzeuge).

Die Durchführung einer Kennzeichenerfassung zur Unterscheidung der Nutzgruppen im ruhenden Verkehr (Anwohner, Gäste, Beschäftigte) konnte ebenso wie die zeitgleiche und

¹⁰ Stadt Eberswalde, Parkraumbewirtschaftungskonzept, 2004 bzw. 2008

¹¹ Stellplätze im öffentlichen Straßenraum: Summe der Stellflächen im Zuge von öffentlich gewidmeten Straßen

¹² öffentlich zugängliche Stellplatzsammelanlagen: Summe der Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen, deren Kapazitäten zumindest teilweise der Allgemeinheit (jederzeit) zur Verfügung stehen

¹³ Parkbrachen: Summe der nicht öffentlich gewidmeten oder baulich angelegten aber (vorübergehend) geduldeten Stellplätze auf öffentlich zugänglichen Freiflächen

nächtliche Erfassung aller bewirtschafteten Straßenzüge und Stellplatzsammelanlagen aus zeitlichen, personellen und finanziellen Gründen nicht geleistet werden.

Um dennoch zumindest unterschiedliche Nutzungsintensitäten der innerstädtischen Infrastrukturen abbilden zu können, wurden mehrere Erhebungsdurchgänge an verschiedenen Wochentagen und zu verschiedenen Tageszeiten durchgeführt.

Da die Kreis- und Stadtverwaltung jeden Dienstag bis 18.00 Uhr für den Bürger erreichbar sind („Behördentag“) und zusätzlich der Wochenmarkt auf dem Marktplatz stattfindet ist dienstags ein hohes Nutzerpotenzial gegeben und mit einer verstärkten Stellplatznachfrage in der Innenstadt zu rechnen. Aus diesem Grund wurde die Kartierung zum Zeitpunkt des „Behördentages“ am Dienstag den 16.11.2010 von 10:30 - 12:00 Uhr, am 14.12.2010 von 15:30 - 17:00 Uhr und am 04.01.2011 von 13:00 - 15:00 Uhr durchgeführt.

Die Kartierung der Kennzahlen an „mittleren Werktagen“ erfolgte am Mittwoch, den 03.11.2010 von 14:30 - 15:30 Uhr und am Mittwoch dem 10.11.2010 von 8:00 - 10:00 Uhr sowie 13:00 - 16:00 Uhr.

Im Rahmen der Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes wurden ausschließlich die vorhandenen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen¹⁴ erfasst. Im Gegensatz zu vorangegangenen Untersuchungen wurde auf die Erfassung und Analyse nicht öffentlicher Stellplätze bzw. Stellplatzsammelanlagen verzichtet, da diese Stellplätze nicht allgemein verfügbar und somit im Sinne der Parkraumbewirtschaftung irrelevant sind.

Die Beauftragung eines Planungsbüros mit der Vorbereitung, Durchführung und Auswertung einer annähernd zeitgleichen Erfassung des gesamten Parkraumbewirtschaftungsgebietes an mindestens zwei unterschiedlichen Wochentagen zu vier verschiedenen Tageszeiten (Vormittag, Nachmittag, Abend, Nacht) wurde aus Kostengründen (Angebot eines Ingenieurbüros ca. 20.000 Euro¹⁵) verworfen.

Zur Ergänzung der Kennzahlenanalyse wurde in einem weiteren Schritt der Evaluierung ein nicht standardisiertes Abstimmungs- und Erfahrungsgespräch mit allen an der Planung, Durchführung und Überwachung der Parkraumbewirtschaftung beschäftigten Stellen der Stadtverwaltung durchgeführt.

Zusätzlich wurden die Betreiber der Stellplatzsammelanlagen im Parkraumbewirtschaftungsgebiet mithilfe eines vollständig anonymisierten und standardisierten Fragebogens (siehe Anlage 5) hinsichtlich der individuellen und wirtschaftlichen Erfahrungen mit der Parkraumbewirtschaftung erfasst. Außerdem erhielt die Stadt Eberswalde ergänzende Hinweise vom Eberswalder Altstadtcarree e.V., welcher zu den lokalen Problemlagen Stellung genommen und Lösungsvorschläge zur Diskussion unterbreitet hat (vgl. Anlage 7).

¹⁴ Die Stellplatzsammelanlage „Bauernmarkt“ ist eingeschränkt öffentlich zugänglich (Anmeldung erforderlich).

¹⁵ Stadt Eberswalde, Stadtentwicklungsamt, 2010

Im Ergebnis dieser Expertengespräche und Erfassungen konnten Erkenntnisse über Verlagerungseffekte im ruhenden Verkehr gewonnen werden, Defizite erkannt und Verbesserungsvorschläge erarbeitet werden.

Eine Beteiligung der Öffentlichkeit wurde nicht durchgeführt, da die Kritikpunkte der Bevölkerung der Stadt Eberswalde durch Eingaben von Bürgern bekannt sind und darüber hinaus in die Expertengespräche Eingang gefunden haben.

Die Eingaben der Bürger umfassten hauptsächlich den Hinweis, dass in Folge der Parkraumbewirtschaftung ein dauerhaftes Parken von Mitarbeitern und Gästen im öffentlichen Straßenraum nicht mehr möglich sei und die Bitten zur Ausstellung einer Ausnahmegenehmigung zum dauerhaften Parken in grünen Bereichen bzw. zur Einführung von Besucherparkausweisen.¹⁶

¹⁶ Stadt Eberswalde, Stadtentwicklungsamt und Bauamt, 2009, 2010

3 Kennzahlenanalyse¹⁷

3.1 Entwicklung des Stellplatzangebotes (vgl. Plan 2 und Tabelle 1)

Das Stellplatzangebot umfasste im Dezember 2010 rund 3.900 Stellplätze, von denen etwa 2.300 im öffentlichen Straßenraum und circa 1.600 in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen zur Verfügung standen. Im Vergleich zum Jahr 2007 entspricht dies einer absoluten Erhöhung des Stellplatzangebotes um 218 Stellplätze bzw. circa 6,0 %. Da in Parkzone B im Gegensatz zu den Parkzonen A und C eine Reduzierung des Stellplatzangebotes, vor allem im öffentlichen Straßenraum stattgefunden hat, beträgt der durchschnittliche Zuwachs seit 2007 im gesamten Parkraumbewirtschaftungsgebiet „nur“ 4,5 %.

Die Erhöhung des Stellplatzangebotes generiert sich ausschließlich aus der Kapazitätserweiterung vorhandener und die zusätzliche Errichtung bzw. Inanspruchnahme neuer Stellplatzsammelanlagen bzw. Parkbrachen in den Parkzonen A und C.

Allein in Parkzone A wurde durch die Erweiterung des Parkplatzes „Technische Werke“ (+ 80 Stellplätze) und den Neubau der Parkplätze „Stadt Apotheke“ (+ 62 Stellplätze) und „Sparkasse (neu)“ / „Zufahrt Sparkasse (neu)“ (+ 40 bzw. + 12 Stellplätze) ein Zuwachs von 204 Stellplätzen bzw. rund 50,8 % gegenüber dem Bestand von 2007 erreicht.

Zusätzlich entstanden in Parkzone C durch Errichtung des Park & Ride Platzes „Alter ZOB“ 123 neue Stellplätze. Darüber hinaus war seit 2007 ein Zuwachs an Stellplatzkapazitäten in den Parkbrachen „Raumerstraße“ (+ 9 Stellplätze) und „unter der Eisenbahnbrücke“ (+ 6 Stellplätze) festzustellen. In Summe wurde somit eine Erhöhung des Stellplatzangebotes von rund 31,9 % realisiert.

Die Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Straßenraum waren in Parkzone A hingegen stabil bzw. wiesen in den Parkzonen B und C infolge von baulichen Änderungen an Verkehrsanlagen einen deutlichen (70 Stellplätze) bzw. geringfügigen Verlust (45 Stellplätze) auf. In der Summe reduzierten sich die Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Straßenraum seit 2007 um 115 Stellplätze bzw. durchschnittlich 6,5 %.

In Parkzone B reduzierte sich das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum in den Straßenzügen Erich – Mühsam – Straße (- 5 Stellplätze), Schneiderstraße (- 12 Stellplätze) sowie um die Maria – Magdalenen – Kirche (- 19 Stellplätze) und im Altstadtcarree (- 26 Stellplätze). Die deutlichsten Reduzierungen der Stellplatzkapazitäten in Parkzone C waren in der Blumenwerderstraße (- 13 Stellplätze), Ludwig – Sandberg – Straße (- 8 Stellplätze) und Brunnenstraße (- 10 Stellplätze) gegeben.

Des Weiteren ist zu bemerken, dass sich die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum fast ausschließlich auf das Nebennetz des städtischen Verkehrssystems beschränken. Im Zuge der Hauptverkehrsstraßen Eisenbahnstraße, Grabowstraße, Breite Straße und Bergerstraße

¹⁷ Hinweis: Plan 1 enthält eine Übersicht zu den bestehenden Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen im Parkraumbewirtschaftungsgebiet und deren Bezeichnung im Rahmen der Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes 2008.

sind lediglich 167 Stellplätze bzw. 4,3 % aller Stellplätze im öffentlichen Straßenraum vorhanden. Dies ist insofern von Bedeutung, als das geschlussfolgert, der überwiegende Teil des Park- und Parksuchverkehr im Anlieger- und Nebennetz abgewickelt wird, welches u.a. aufgrund der umliegenden Wohnnutzungen einen besonderen Schutzanspruch vor verkehrsbedingten Beeinträchtigungen erhebt.

Tabelle 1¹⁸ – Entwicklung des Stellplatzangebotes

Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum			
	2007	2010	Entwicklung
	(Anzahl StPI)	(Anzahl StPI)	(in Prozent)
Parkzone A	925	925	0.0
Parkzone B	466	396	-15.0
Parkzone C	1.014	969	-4.4
Σ / Ø Parkzone A – C	2.405	2.290	-6.5
Stellplatzangebot in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen			
	2007	2010	Entwicklung
	(Anzahl StPI)	(Anzahl StPI)	(in Prozent)
Parkzone A	384	579	50.8
Parkzone B	436	436	0.0
Parkzone C	433	571	31.9
Σ / Ø Parkzone A – C	1.253	1.586	27.6
Summe aller öffentlich zugänglichen Stellplätze			
	2007	2010	Entwicklung
	(Anzahl StPI)	(Anzahl StPI)	(in Prozent)
Parkzone A	1.309	1.504	14.9
Parkzone B	902	832	-7.8
Parkzone C	1.447	1.540	6.4
Σ / Ø Parkzone A – C	3.658	3.876	4.5

3.2 Entwicklung der Stellplatznachfrage und der Stellplatzauslastung

(vgl. Pläne 3, 4 und 5 sowie Tabelle 2 und 3)

Die Stellplatznachfrage umfasste im Jahr 2007 rund 2.600 Stellplätze, von denen etwa 1.600 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und annähernd 1.000 Stellplätze in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen nachgefragt wurden.

Im Jahr 2010 umfasste die Stellplatznachfrage an einem „mittlerem Werktag“ rund 2.350 Stellplätze und an einem „Behördentag“ etwa 2.570 Stellplätze.

Dies entspricht einer Reduzierung der Stellplatznachfrage seit 2007 um durchschnittlich 12,8 % (273 Stellplätze) bzw. 1,7 % (48 Stellplätze). Besonders stark und abhängig vom Wochentag war die Reduzierung der Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum ausgeprägt. Durchschnittlich wurden rund 27,1 % (441 Stellplätze) bzw. 14,4 % (289 Stellplätze)

¹⁸ Quelle: Parkraumbewirtschaftungskonzept 2008, Erhebung 2010, eigene Berechnung, eigene Darstellung

weniger Stellplätze nachgefragt.

Im Gegensatz dazu stieg die Stellplatznachfrage in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen seit 2007 an einem „mittleren Werktag“ um durchschnittlich 14,3 % (168 Stellplätze) und an einem „Behördentag“ um durchschnittlich 22,6 % (241 Stellplätze) an. Allerdings entfällt der ganz überwiegende Anteil dieses Zuwachses auf Parkzone C, welche eine um rund 66,2 % (244 Stellplätze) bzw. 53,4 % (197 Stellplätze) gestiegene Stellplatznachfrage in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen aufweist.

Des Weiteren ist festzustellen, dass sich die Stellplatznachfrage in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen in der Summe weitgehend der Nachfrage im öffentlichen Straßenraum angepasst hat. Teilweise wird bereits geringfügig mehr Parkverkehr in Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen gebunden als im öffentlichen Straßenraum.

Tabelle 2¹⁹ – Entwicklung der Stellplatznachfrage

Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum					
	2007	2010		Entwicklung	
		mittlerer Werktag	Behördentag	mittlerer Werktag	Behördentag
	(Anzahl StPI)	(Anzahl StPI)	(Anzahl StPI)	(in Prozent)	(in Prozent)
Parkzone A	535	397	463	-25.8	-13.5
Parkzone B	331	241	325	-27.2	-1.8
Parkzone C	756	543	545	-28.2	-27.9
Σ/Ø Parkzone A - C	1.622	1.181	1.333	-27.1	-14.4
Stellplatznachfrage in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen					
	2007	2010		Entwicklung	
		mittlerer Werktag	Behördentag	mittlerer Werktag	Behördentag
	(Anzahl StPI)	(Anzahl StPI)	(Anzahl StPI)	(in Prozent)	(in Prozent)
Parkzone A	299	284	332	-4.9	11.2
Parkzone B	330	269	341	-18.5	3.3
Parkzone C	368	612	565	66.2	53.4
Σ/Ø Parkzone A - C	997	1.165	1.238	14.3	22.6
Summe der Stellplatznachfrage					
	2007	2010		Entwicklung	
		mittlerer Werktag	Behördentag	mittlerer Werktag	Behördentag
	(Anzahl StPI)	(Anzahl StPI)	(Anzahl StPI)	(in Prozent)	(in Prozent)
Parkzone A	834	681	795	-18.3	-4.7
Parkzone B	661	510	666	-22.8	0.8
Parkzone C	1.124	1.155	1.110	2.8	-1.2
Σ/Ø Parkzone A - C	2.619	2.346	2.571	-12.8	-1.7

Die Stellplatzauslastung ist seit 2007 infolge des in Summe gestiegenen Stellplatzangebots (siehe Punkt 3.1) und der insgesamt reduzierten Stellplatznachfrage zum Teil sehr stark rückläufig.

¹⁹ Quelle: Parkraumbewirtschaftungskonzept 2008, Erhebung 2010, eigene Berechnung, eigene Darstellung

Während eines „mittleren Werktaages“ betrug die Stellplatzauslastung durchschnittlich etwa 60,5 %, wobei die Auslastung im öffentlichen Straßenraum geringer (Ø 53,3 %) und in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen deutlich höher (Ø 72,6 %) war. Das absolute Höchstmaß der Stellplatzauslastung wurde in den öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen der Parkzone C festgestellt, welche durchschnittlich zu 107,2 % ausgelastet waren (+ 22,1 %). Im gesamten Parkraumbewirtschaftungsgebiet ist die Stellplatzauslastung jedoch seit 2007 um durchschnittlich etwa 11,0 % gesunken.

An einem „Behördentag“ umfasst die Stellplatzauslastung durchschnittlich 68,3 %, was einem Verlust seit 2007 von rund 3,2 % entspricht. Am deutlichsten war der Verlust in den Stellflächen der Parkzone A, deren Auslastung um durchschnittlich 10,8 % rückläufig war.

Im Gegensatz dazu war im öffentlichen Straßenraum der Parkzone B seit 2007 eine Erhöhung der Stellplatzauslastung am Behördentag um 11,0 % auf nunmehr durchschnittlich 82,1 % festzustellen. Ebenso hat sich die Stellplatzauslastung der öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen in den Parkzonen B und C um 2,5 % bzw. 13,9 % auf 78,2 % bzw. 98,9 % erhöht.

Tabelle 3²⁰ – Entwicklung der Stellplatzauslastung

Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum					
	2007	2010		Entwicklung	
		mittlerer Werktag	Behördentag	mittlerer Werktag	Behördentag
	(in Prozent)	(in Prozent)	(in Prozent)	(in Prozent)	(in Prozent)
Parkzone A	57.8	42.9	50.1	-14.9	-7.8
Parkzone B	71.0	60.9	82.1	-10.2	11.0
Parkzone C	74.6	56.0	56.2	-18.5	-18.3
Ø Parkzone A - C	67.8	53.3	62.8	-14.5	-5.0
Stellplatzauslastung in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen					
	2007	2010		Entwicklung	
		mittlerer Werktag	Behördentag	mittlerer Werktag	Behördentag
	(in Prozent)	(in Prozent)	(in Prozent)	(in Prozent)	(in Prozent)
Parkzone A	77.7	49.1	57.3	-28.6	-20.4
Parkzone B	75.7	61.7	78.2	-14.0	2.5
Parkzone C	85.1	107.2	98.9	22.2	14.0
Ø Parkzone A - C	79.5	72.6	78.2	-6.8	-1.3
Summe der Stellplatzauslastung					
	2007	2010		Entwicklung	
		mittlerer Werktag	Behördentag	mittlerer Werktag	Behördentag
	(in Prozent)	(in Prozent)	(in Prozent)	(in Prozent)	(in Prozent)
Parkzone A	63.7	45.3	52.9	-18.4	-10.8
Parkzone B	73.3	61.3	80.0	-12.0	6.8
Parkzone C	77.7	75.0	72.1	-2.7	-5.6
Ø Parkzone A - C	71.6	60.5	68.3	-11.0	-3.2

²⁰ Quelle: Parkraumbewirtschaftungskonzept 2008, Erhebung 2010, eigene Berechnung, eigene Darstellung

3.3 Schwerpunkte der Stellplatznachfrage und Stellplatzentwicklung

(vgl. Pläne 3, 4, 5, 6 und 7)

Im Einzelnen lassen sich folgende räumlich differenzierte Schwerpunkte hinsichtlich der Stellplatznachfrage und der Stellplatzauslastung feststellen:

In Parkzone A, welche seit 2007 die deutlichste Erhöhung des Stellplatzangebotes und die größte Reduzierung der Stellplatznachfrage zu verzeichnen hatte, ist an einem „mittleren Werktag“ eine flächendeckende Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom ruhenden Verkehr gegeben.

Vor allem die in 2007 noch sehr hoch und voll ausgelasteten Straßenzüge Bergerstraße, Zimmerstraße, Schicklerstraße, Michaelisstraße, Pfeilstraße und E. - Mühsam - Straße zeigen eine elf- bis 70-prozentige Reduzierung der Stellplatzauslastung und sind nunmehr „lediglich“ mäßig bzw. hoch ausgelastet.

Ebenso ist die Stellplatzauslastung in den Stellplatzsammelanlagen „Sparkasse (alt)“ und „F. - Ebert - Zentrum“ sowie in der Parkbrache „Schicklerstraße“ gesunken und beträgt nunmehr deutlich weniger als 70,0 %.

Teilweise bestehen sehr hohe bzw. volle Auslastung des Stellplatzangebotes weiterhin. Beispielsweise in den Straßenzügen Goethestraße, F. - Ebert - Straße und Ammonstraße sowie in der Parkbrache „Puschkinstraße“²¹. Allerdings konnten trotz der großen Stellplatznachfrage keine im Rahmen dieser Untersuchung relevanten Probleme in den v. g. Bereichen festgestellt werden.

An einem „Behördentag“ hat sich die Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum und in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen im Vergleich zu 2007 im Großen und Ganzen nur unwesentlich verändert bzw. geringfügig erhöht.

Vor allem die erhöhte Stellplatznachfrage im Bereich der Eisenbahnstraße, F. - Ebert - Straße und Pfeilstraße sowie den Parkplätzen der Sparkasse ist auf eine dienstleistungs- und verwaltungsorientierte Nutzerstruktur zurückzuführen, die in zeitlich sehr eng definierten Zeiträumen zum tragen kommt und keine wesentlichen Auswirkungen auf die Stellplatzverfügbarkeit in diesen bzw. umliegenden Bereichen generiert.

In Parkzone B sind nur geringe, seit 2007 zusätzlich wirksame Effekte festzustellen.

Die Stellplatznachfrage und die Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum sind weitgehend stabil, wobei in peripheren Randlagen zum Teil auch eine geringe (weitere) Entlastung zu verzeichnen war.

Im Gegensatz dazu ist der Bereich um die Maria - Magdalenen - Kirche unabhängig vom

²¹ Die Parkbrache „Puschkinstraße“ wurde im März 2011 in die monetäre Bewirtschaftung einbezogen. Seither hat sich die Stellplatznachfrage deutlich reduziert. (vgl. Pkt. 6.5)

Wochentag nach wie vor sehr stark nachgefragt und abschnittsweise voll ausgelastet bzw. überlastet. Im Bereich der Ratzeburgstraße wird zudem ordnungswidrig geparkt.

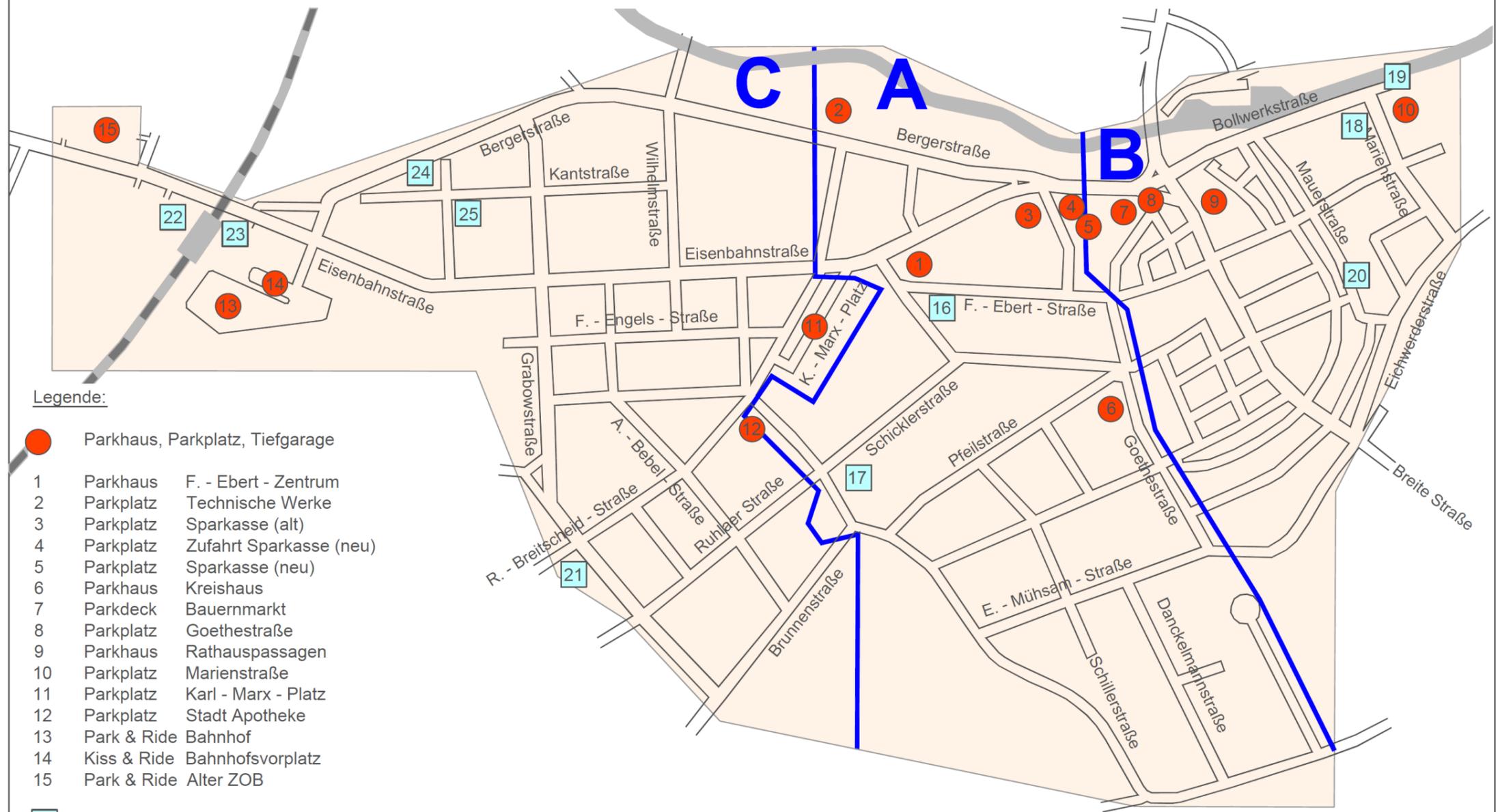
Ein ähnliches Bild ist in allen kostenfreien Stellplatzsammelanlagen und unbewirtschafteten Parkbrachen zu sehen. Insbesondere im Bereich des Parkplatzes „Marienstraße“, der Parkbrache „Mauerstraße/Brautstraße“ sowie im Zuge der Schleusenstraße waren vor allem an „Behördentagen“ sehr hohe bzw. vollständige Auslastungen der vorhandenen Stellplatzkapazitäten festzustellen.

Einen besonderen Schwerpunkt der Stellplatznachfrage stellten der Bereich Altstadtcarree und der Parkplatz „Goethestraße“ dar, welcher unabhängig vom Wochentag immer voll ausgelastet ist. Darüber hinaus werden die vorhandenen Kapazitäten im Altstadtcarree sehr gut ausgenutzt und im „Bedarfsfall“ (Behördentag und nach 18.00 Uhr) ordnungswidrig erweitert.

In Parkzone C ist seit 2007 größtenteils eine deutliche Reduzierung der Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum festzustellen, welche mit einer Reduzierung der Stellplatzauslastung von bis zu 70,0 % einhergeht. Da diese Entlastung unabhängig vom Wochentag gegeben ist, kann davon ausgegangen werden, dass die Parkraumbewirtschaftung ihrem Zweck entsprechend wirkt und keine unerwünschten Dauerparker im Straßenraum parken. Die durchschnittliche Stellplatzauslastung beträgt nunmehr zwischen 21,0 % und 70,0 %.

Ebenso ist festzustellen, dass unabhängig vom Wochentag alle öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen in Parkzone C einer sehr hohen Stellplatznachfrage unterliegen und zwischen 81,0 % und über 100,0 % ausgelastet sind. Zum Teil sind die Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen im Vergleich zu 2007 bis zu über 71,0 % stärker ausgelastet. Insbesondere die Stellplatzsammelanlage „Park & Ride Bahnhof“ sowie die Parkbrachen „Kantstraße“, „Zufahrt Güterbahnhof“ und „unter der Eisenbahnbrücke“ stellen problematische Schwerpunkte dar, da deren Stellplatzangebot die Stellplatznachfrage nicht mehr abdecken konnte.

Plan 1: öffentlich zugängliche Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen im Parkraumbewirtschaftungsgebiet



Legende:

- Parkhaus, Parkplatz, Tiefgarage
- 1 Parkhaus F. - Ebert - Zentrum
- 2 Parkplatz Technische Werke
- 3 Parkplatz Sparkasse (alt)
- 4 Parkplatz Zufahrt Sparkasse (neu)
- 5 Parkplatz Sparkasse (neu)
- 6 Parkhaus Kreishaus
- 7 Parkdeck Bauernmarkt
- 8 Parkplatz Goethestraße
- 9 Parkhaus Rathauspassagen
- 10 Parkplatz Marienstraße
- 11 Parkplatz Karl - Marx - Platz
- 12 Parkplatz Stadt Apotheke
- 13 Park & Ride Bahnhof
- 14 Kiss & Ride Bahnhofsvorplatz
- 15 Park & Ride Alter ZOB
- Parkbrache
- 16 Parkbrache Puschkinstraße
- 17 Parkbrache Schicklerstraße
- 18 Parkbrache Marienstraße
- 19 Parkbrache Bollwerkstraße
- 20 Parkbrache Mauerstraße/Brautstraße
- 21 Parkbrache Raumerstraße
- 22 Parkbrache Zufahrt Güterbahnhof
- 23 Parkbrache unter der Eisenbahnbrücke
- 24 Parkbrache Kantstraße
- 25 Parkbrache Blumenwerderstraße

Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes 2008

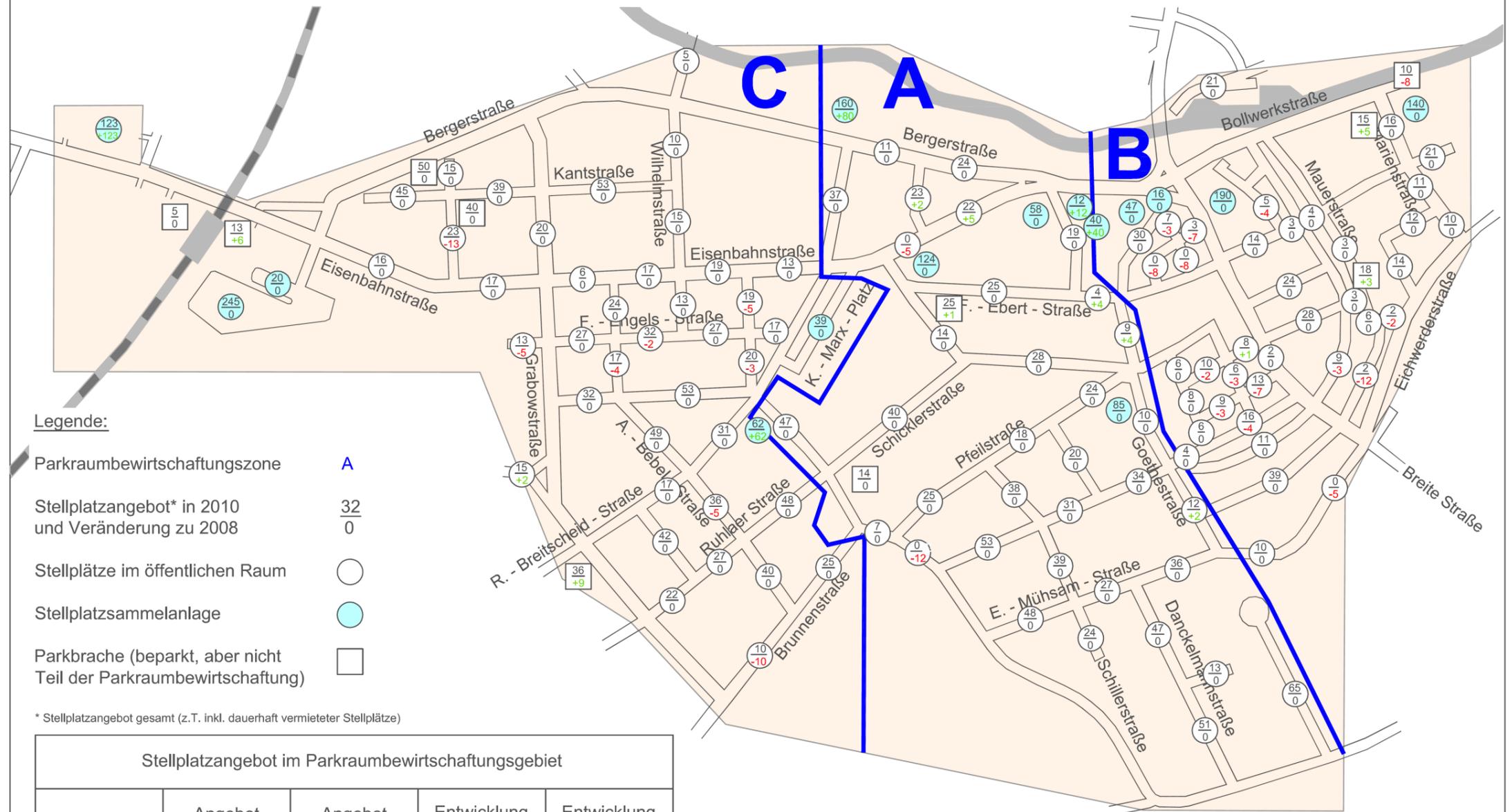
Im Auftrag der: Stadt Eberswalde
 Stadtentwicklungsamt
 Breite Straße 39
 16225 Eberswalde

Bearbeitung durch: Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
 Inhaber: Alexander Kirste
 Rabenauer Straße 7
 01159 Dresden
www.planungsbuero-kirste.de

Kartengrundlage: Flyer zur Parkraumbewirtschaftung 2008,
 erstellt durch: Dr. R. Schneewolf

Bearbeitungsstand: 13.07.2011

Plan 2: Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum und in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen in 2010 und Entwicklung des Stellplatzangebotes zwischen 2007 und 2010



Legende:

- Parkraumbewirtschaftungszone A
- Stellplatzangebot* in 2010 und Veränderung zu 2007 32
0
- Stellplätze im öffentlichen Raum ○
- Stellplatzsammelanlage ●
- Parkbrache (beparkt, aber nicht Teil der Parkraumbewirtschaftung) □

* Stellplatzangebot gesamt (z.T. inkl. dauerhaft vermieteter Stellplätze)

Stellplatzangebot im Parkraumbewirtschaftungsgebiet				
Parkzone	Angebot 2007	Angebot 2010	Entwicklung (absolut)	Entwicklung (in Prozent)
A	1.309	1.504	+ 195	+ 14,9
B	902	832	- 70	- 7,8
C	1.447	1.540	+ 93	+ 6,4
Σ A - C	3.658	3.876	+218	+ 6,0

Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes 2008

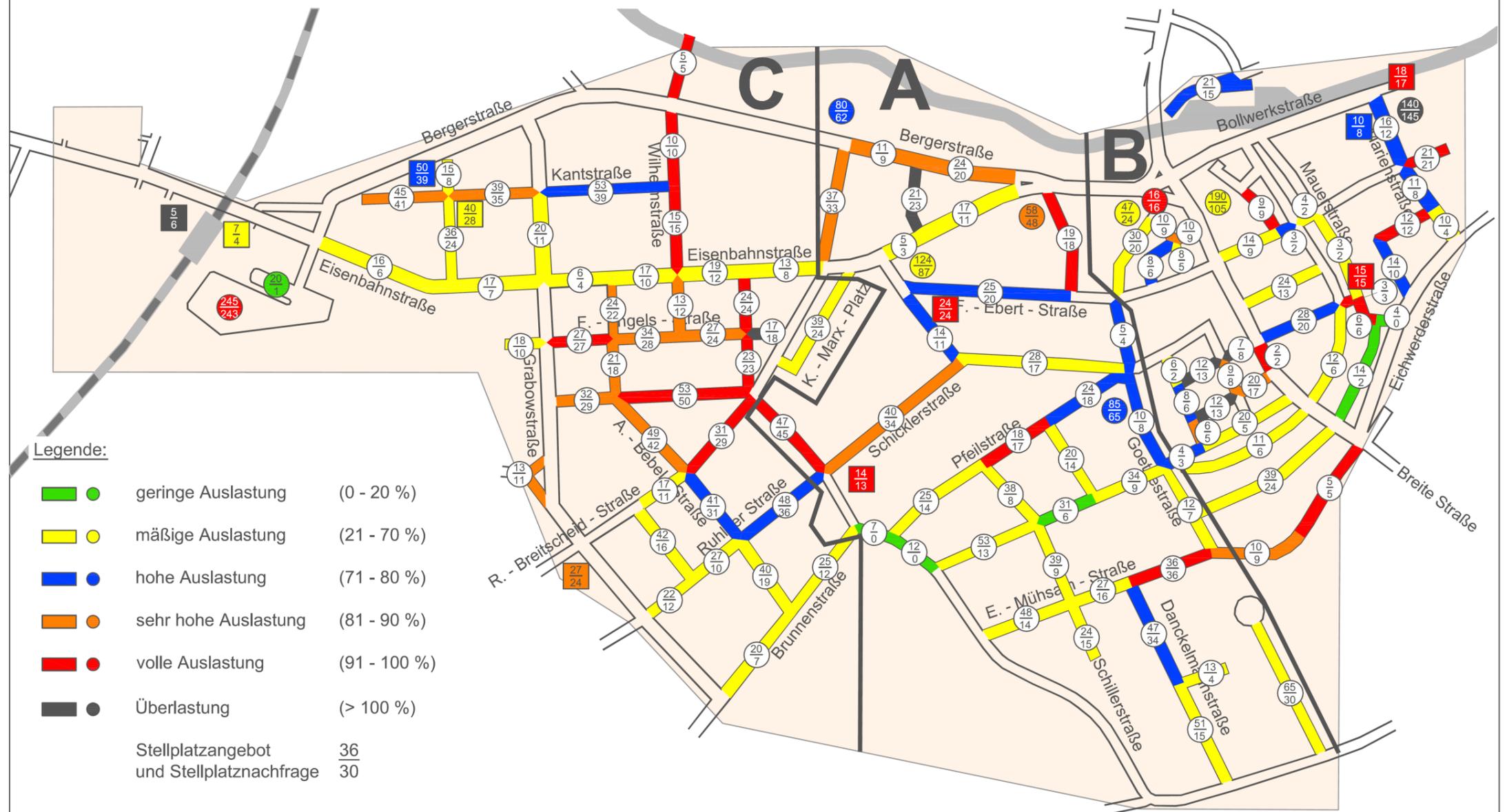
Im Auftrag der: Stadt Eberswalde
 Stadtentwicklungsamt
 Breite Straße 39
 16225 Eberswalde

Bearbeitung durch: Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
 Inhaber: Alexander Kirste
 Rabenauer Straße 7
 01159 Dresden
www.planungsbüro-kirste.de

Kartengrundlage: Flyer zur Parkraumbewirtschaftung 2008,
 erstellt durch: Dr. R. Schneewolf

Bearbeitungsstand: 03.06.2011

Plan 3: Stellplatznachfrage und Stellplatzsauslastung 2007 im öffentlichen Straßenraum und in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen



Stellplatznachfrage im Parkraumbewirtschaftungsgebiet 2007			
Parkzone	Nachfrage im öff. Raum	Nachfrage in Sammelanlagen und Parkbrachen	Nachfrage gesamt
A	535	299	834
B	331	330	661
C	756	368	1.124
Σ A - C	1.622	997	2.619

Stellplatzsauslastung im Parkraumbewirtschaftungsgebiet 2007			
Parkzone	Auslastung im öff. Raum	Auslastung in Sammelanlagen und Parkbrachen	Auslastung gesamt
A	57,8 %	77,7 %	63,7 %
B	71,0 %	75,7 %	73,3 %
C	74,6 %	85,0 %	77,7 %
Ø A - C	67,8	79,5 %	71,6 %

Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes 2008

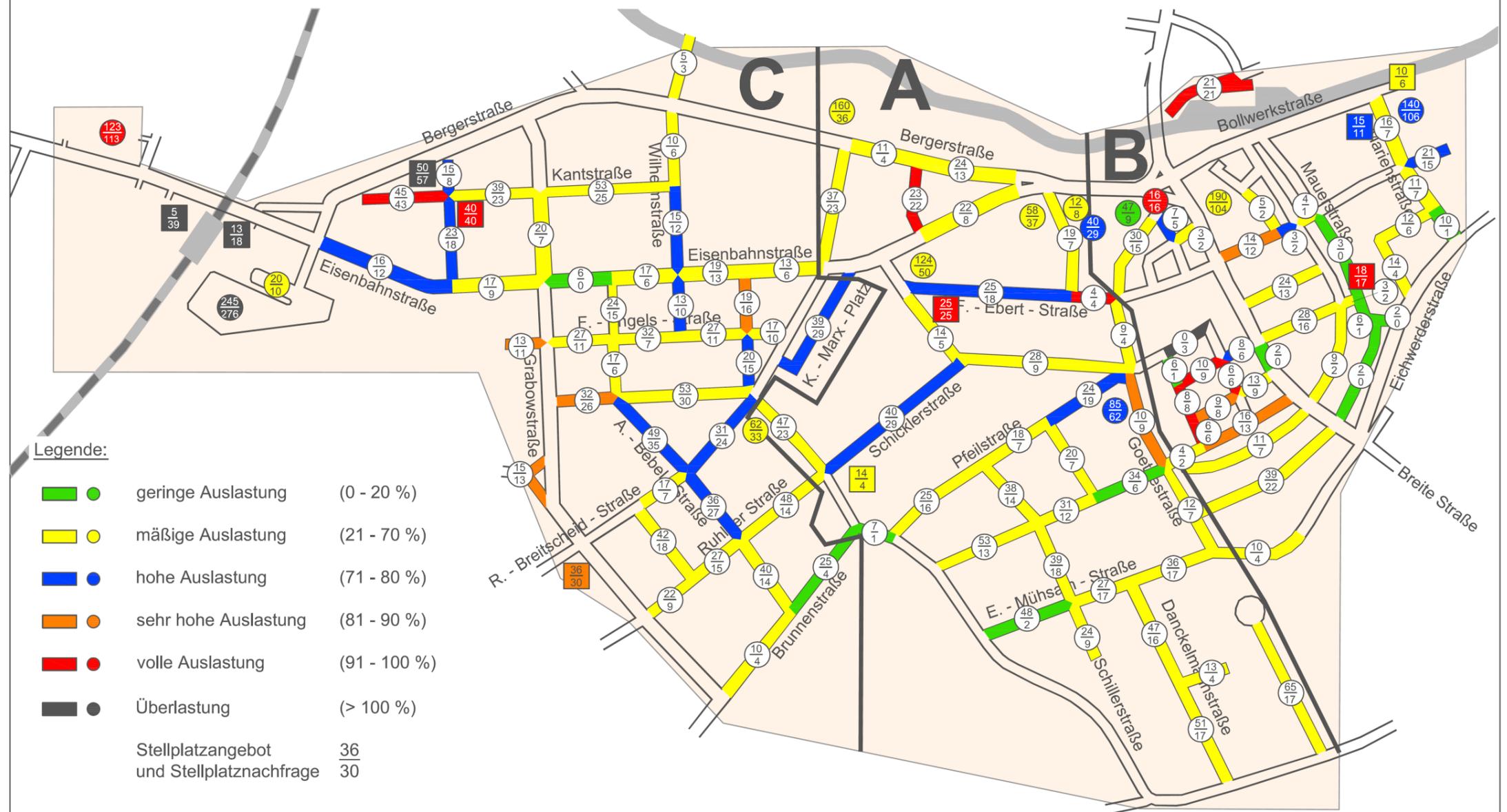
Im Auftrag der: Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt
Breite Straße 39
16225 Eberswalde

Bearbeitung durch: Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
Inhaber: Alexander Kirste
Rabenauer Straße 7
01159 Dresden
www.planungsbüro-kirste.de

Kartengrundlage: Flyer zur Parkraumbewirtschaftung 2008,
erstellt durch: Dr. R. Schneewolf

Bearbeitungsstand: 03.06.2011

Plan 4: Stellplatznachfrage und Stellplatzsauslastung 2010 an einem "mittleren Werktag" im öffentlichen Straßenraum und in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen



Stellplatznachfrage im Parkraumbewirtschaftungsgebiet			
Parkzone	Nachfrage im öff. Raum	Nachfrage in Sammelanlagen und Parkbrachen	Nachfrage gesamt
A	397	284	681
B	241	269	510
C	543	612	1.155
Σ A - C	1.181	1.165	2.346

Stellplatzsauslastung im Parkraumbewirtschaftungsgebiet			
Parkzone	Auslastung im öff. Raum	Auslastung in Sammelanlagen und Parkbrachen	Auslastung gesamt
A	42,9 %	49,1 %	45,3 %
B	60,9 %	61,7 %	61,3 %
C	56,0 %	107,2 %	75,0 %
Ø A - C	53,3 %	72,6 %	60,5 %

Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes 2008

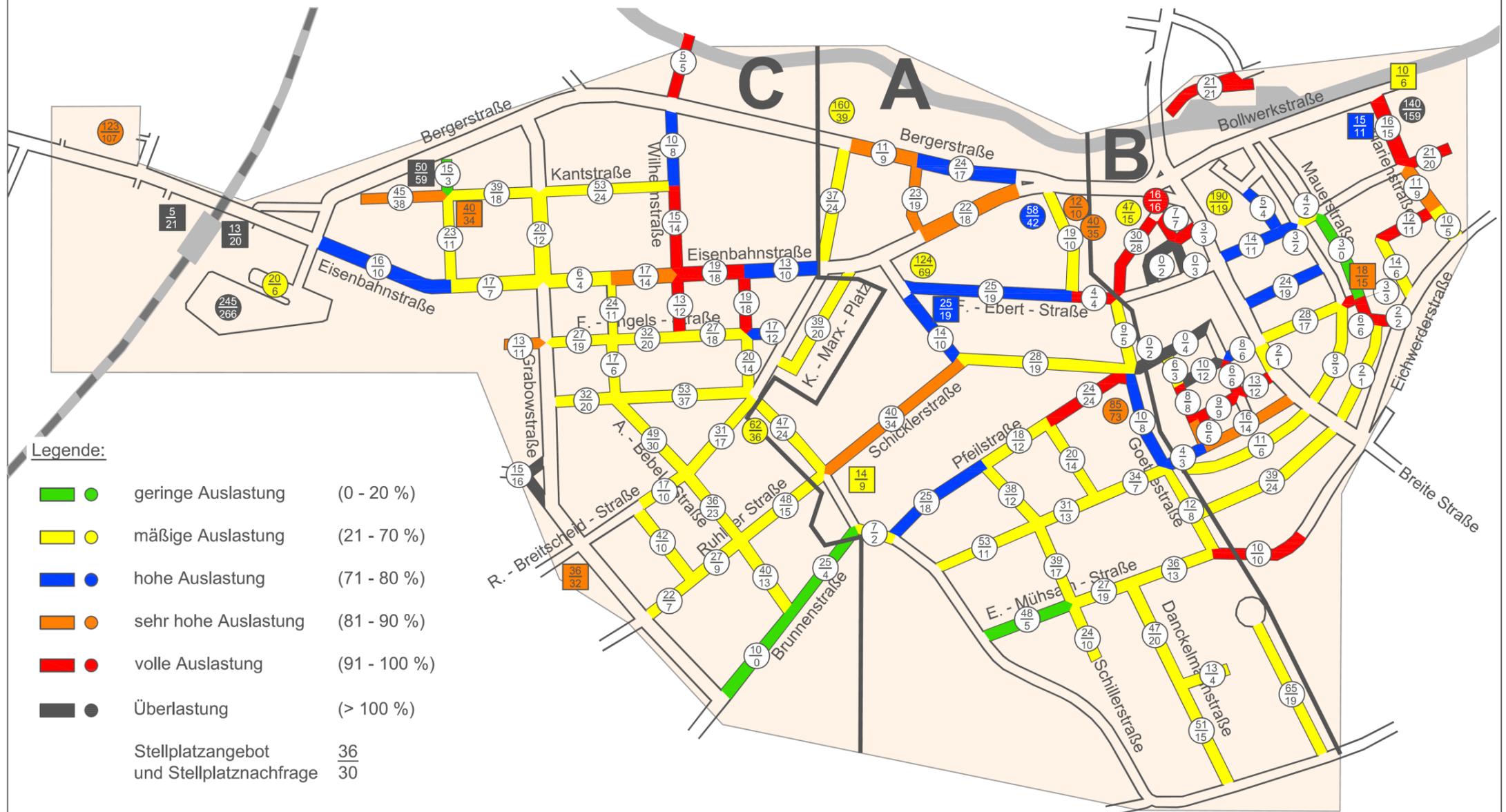
Im Auftrag der: Stadt Eberswalde
Stadtentwicklungsamt
Breite Straße 39
16225 Eberswalde

Bearbeitung durch: Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
Inhaber: Alexander Kirste
Rabenauer Straße 7
01159 Dresden
www.planungsbüro-kirste.de

Kartengrundlage: Flyer zur Parkraumbewirtschaftung 2008,
erstellt durch: Dr. R. Schneewolf

Bearbeitungsstand: 03.06.2011

Plan 5: Stellplatznachfrage und Stellplatzsauslastung 2010 an einem "Behördentag" im öffentlichen Straßenraum und in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen



Legende:

■	geringe Auslastung	(0 - 20 %)
■	mäßige Auslastung	(21 - 70 %)
■	hohe Auslastung	(71 - 80 %)
■	sehr hohe Auslastung	(81 - 90 %)
■	volle Auslastung	(91 - 100 %)
●	Überlastung	(> 100 %)
Stellplatzangebot		36
und Stellplatznachfrage		30

Stellplatznachfrage im Parkraumbewirtschaftungsgebiet			
Parkzone	Nachfrage im öff. Raum	Nachfrage in Sammelanlagen und Parkbrachen	Nachfrage gesamt
A	463	332	795
B	325	341	666
C	545	565	1.110
Σ A - C	1.333	1.238	2.571

Stellplatzsauslastung im Parkraumbewirtschaftungsgebiet			
Parkzone	Auslastung im öff. Raum	Auslastung in Sammelanlagen und Parkbrachen	Auslastung gesamt
A	50,1 %	57,3 %	52,9 %
B	82,1 %	78,2 %	80,0 %
C	56,2 %	98,9 %	72,1 %
Ø A - C	62,8 %	78,2 %	68,3 %

Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes 2008

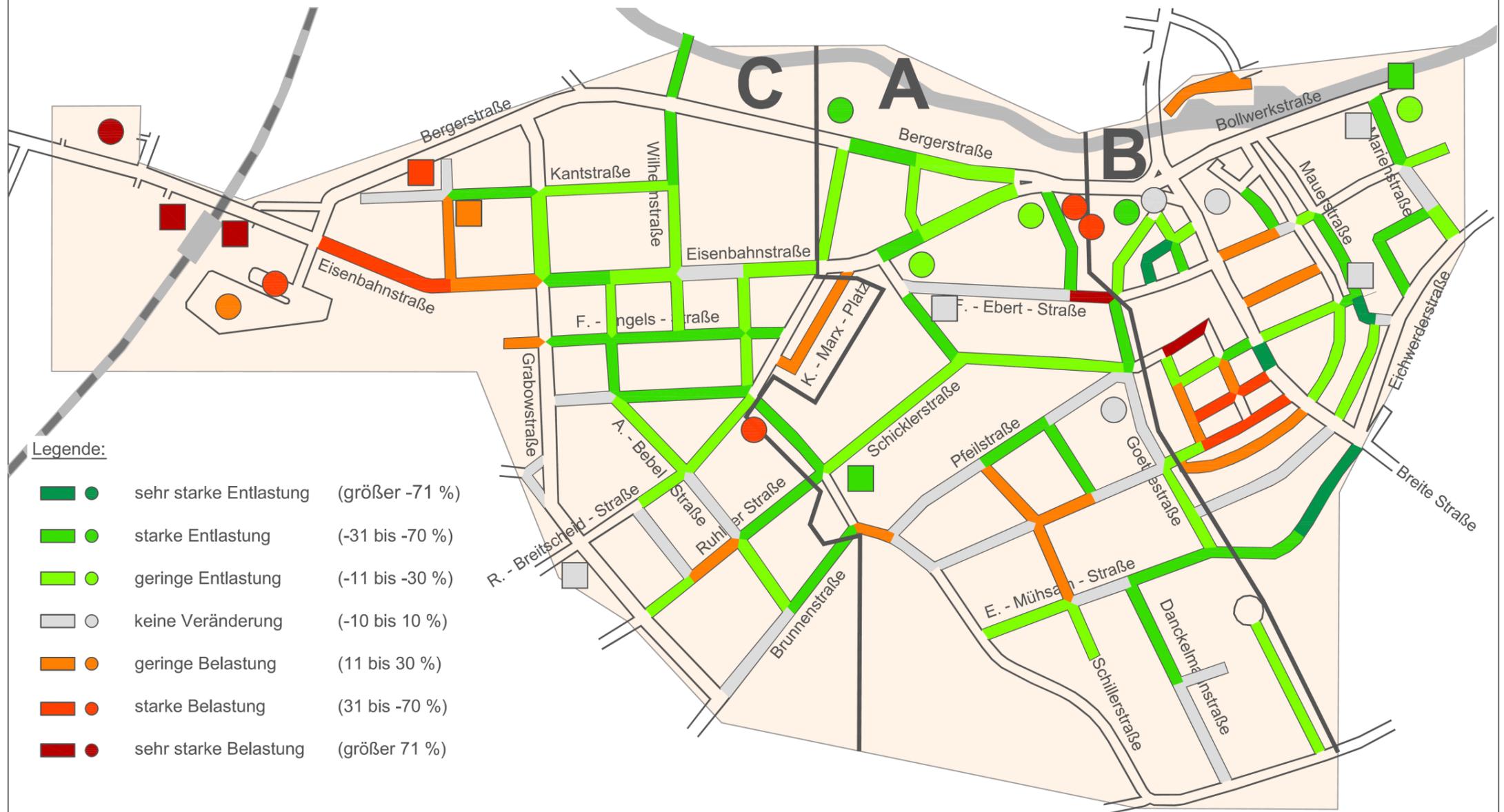
Im Auftrag der: Stadt Eberswalde
 Stadtentwicklungsamt
 Breite Straße 39
 16225 Eberswalde

Bearbeitung durch: Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
 Inhaber: Alexander Kirste
 Rabenauer Straße 7
 01159 Dresden
www.planungsbüro-kirste.de

Kartengrundlage: Flyer zur Parkraumbewirtschaftung 2008,
 erstellt durch: Dr. R. Schneewolf

Bearbeitungsstand: 03.06.2011

Plan 6: Entwicklung der Stellplatzauslastung an einem "mittleren Werktag" im öffentlichen Straßenraum und in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen zwischen 2007 und 2010



- Legende:**
- sehr starke Entlastung (größer -71 %)
 - starke Entlastung (-31 bis -70 %)
 - geringe Entlastung (-11 bis -30 %)
 - keine Veränderung (-10 bis 10 %)
 - geringe Belastung (11 bis 30 %)
 - starke Belastung (31 bis 70 %)
 - sehr starke Belastung (größer 71 %)

Entwicklung der Stellplatzauslastung im Parkraumbewirtschaftungsgebiet			
Parkzone	Auslastung im öff. Raum	Auslastung in Sammelanlagen und Parkbrachen	Auslastung gesamt
A	- 14,9 %	- 29,4 %	- 18,7 %
B	- 10,2 %	- 14,0 %	- 12,0 %
C	- 18,5 %	22,2 %	- 2,7 %
Ø A - C	- 14,5 %	- 7,1 %	- 11,1 %

Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes 2008

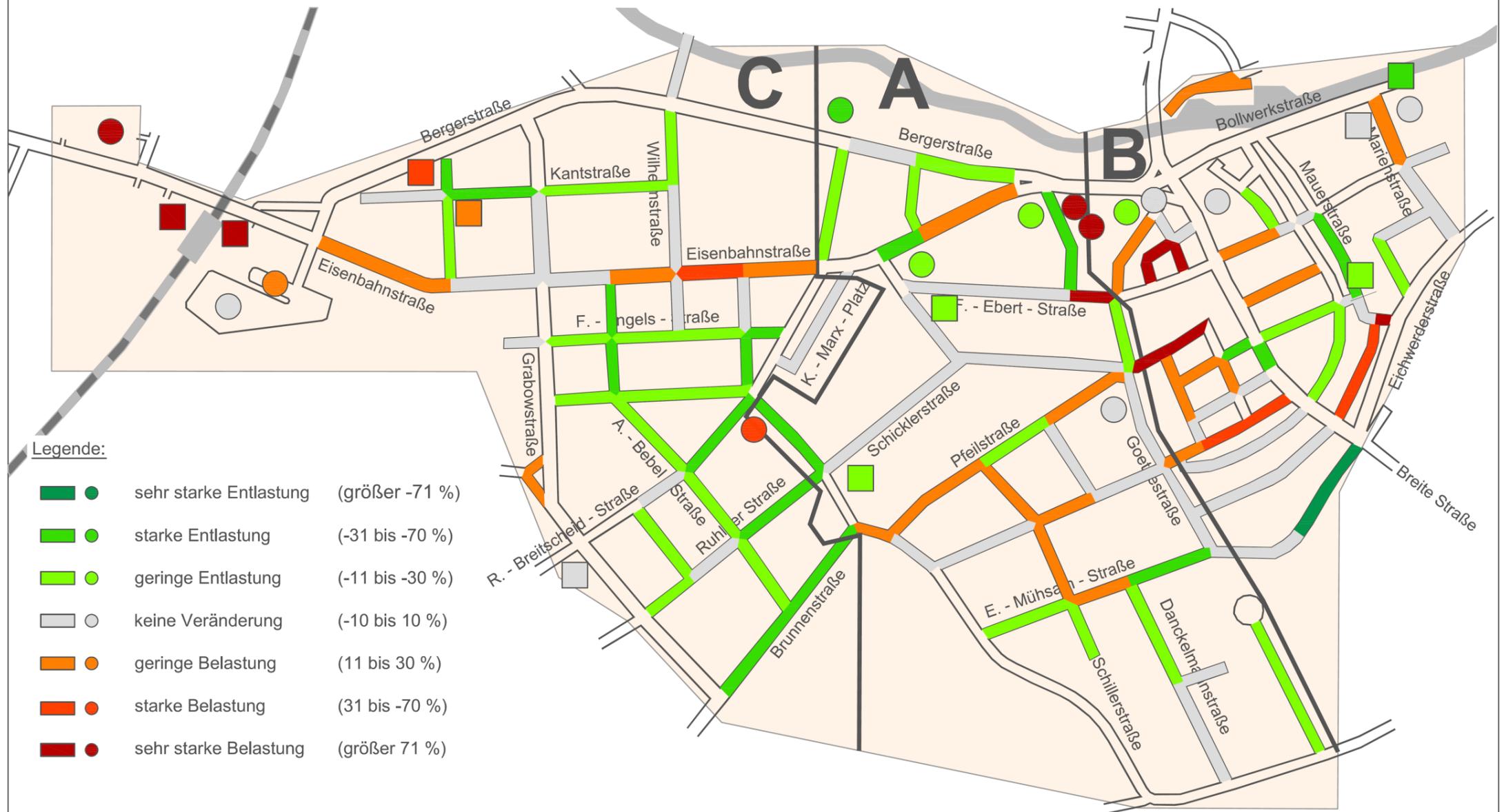
Im Auftrag der: Stadt Eberswalde
 Stadtentwicklungsamt
 Breite Straße 39
 16225 Eberswalde

Bearbeitung durch: Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
 Inhaber: Alexander Kirste
 Rabenauer Straße 7
 01159 Dresden
www.planungsbüro-kirste.de

Kartengrundlage: Flyer zur Parkraumbewirtschaftung 2008,
 erstellt durch: Dr. R. Schneewolf

Bearbeitungsstand: 03.06.2011

Plan 7: Entwicklung der Stellplatzauslastung an einem "Behördentag" im öffentlichen Straßenraum und in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen zwischen 2007 und 2010



- Legende:**
- sehr starke Entlastung (größer -71 %)
 - starke Entlastung (-31 bis -70 %)
 - geringe Entlastung (-11 bis -30 %)
 - keine Veränderung (-10 bis 10 %)
 - geringe Belastung (11 bis 30 %)
 - starke Belastung (31 bis 70 %)
 - sehr starke Belastung (größer 71 %)

Entwicklung der Stellplatzauslastung im Parkraumbewirtschaftungsgebiet			
Parkzone	Auslastung im öff. Raum	Auslastung in Sammelanlagen und Parkbrachen	Auslastung gesamt
A	- 7,8 %	- 21,2 %	- 11,2 %
B	11,0 %	2,5 %	6,8 %
C	- 18,3 %	14,0 %	- 5,6 %
Ø A - C	- 5,0 %	- 1,6 %	- 3,3 %

Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes 2008

Im Auftrag der: Stadt Eberswalde
 Stadtentwicklungsamt
 Breite Straße 39
 16225 Eberswalde

Bearbeitung durch: Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
 Inhaber: Alexander Kirste
 Rabenauer Straße 7
 01159 Dresden
www.planungsbüro-kirste.de

Kartengrundlage: Flyer zur Parkraumbewirtschaftung 2008,
 erstellt durch: Dr. R. Schneewolf

Bearbeitungsstand: 03.06.2011

3.4 Schlussfolgerungen

Aus den dargestellten Beobachtungen und Entwicklungen lassen sich folgende Ergebnisse zur Parkraumbewirtschaftung in Eberswalde ableiten:

- Im Parkraumbewirtschaftungsgebiet von Eberswalde bestand bereits 2007 ein erhebliches Ungleichgewicht zwischen dem hohen Stellplatzangebot und der deutlich geringeren Stellplatznachfrage, welches sich bis 2010 nochmals verstärkt hat. Durch die Errichtung neuer und die Erweiterung bestehender Stellplatzsammelanlagen erhöhte sich das Stellplatzangebot seit 2007 durchschnittlich um 4,5 %. Gleichzeitig sank jedoch die Stellplatznachfrage durchschnittlich um 12,8 % bzw. 1,7 %, wodurch das vorhandene Überangebot an Stellplätzen weiter gestärkt wurde. Im Durchschnitt betragen die vorhandenen Stellplatzreserven zwischen 31,7 % - 39,5 % aller verfügbaren Stellplatzkapazitäten. Infolgedessen ist die Stellplatzauslastung seit 2007, mit Ausnahme der Parkzone C, nicht nur im öffentlichen Straßenraum gesunken, was mit der Parkraumbewirtschaftung beabsichtigt war. Vielmehr ist die Stellplatzauslastung auch in den öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen der Parkzonen A und B gesunken bzw. unverändert geblieben, was der Zielstellung der Parkraumbewirtschaftung nicht entspricht.
- In Eberswalde gibt es eine ausgeprägte Fluktuation der Stellplatznachfrage, die sowohl im gesamten Parkraumbewirtschaftungsgebiet als auch in den einzelnen Parkzonen festzustellen ist. Die Stellplatznachfrage in den Parkzonen A und B ist an einem „mittlerem Werktag“ deutlich geringer, als an einem „Behördentag“. Dies lässt darauf schließen, dass die Dienstleistungs-, Einzelhandels- und Verwaltungseinrichtungen im Stadtzentrum von Eberswalde dienstags tatsächlich intensiver genutzt werden als an „normalen Werktagen“.
Im Gegensatz dazu ist die Stellplatznachfrage in Parkzone C unabhängig vom Wochentag gleichermaßen hoch. Dies lässt vermuten, dass in den Wohngebieten einerseits eine sehr stabile Stellplatznachfrage seitens der Anwohner besteht. Und andererseits die vorhandenen medizinischen, schulischen und sportlichen Einrichtungen eine gleichmäßige Inanspruchnahme durch die Nutzer erfahren. Darüber hinaus stellen die Pendler, die mit dem Pkw zum Bahnhof fahren, vermutlich eine sehr große und wenig fluktuierende Nutzergruppe dar, die täglich einen großen Teil der verfügbaren unbewirtschafteten Stellplätze beansprucht.
- Durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Parkzone C wurde seit 2008 ein nicht unbedeutender Teil des ruhenden Verkehrs aus dem öffentlichen Straßenraum verdrängt. Da in Parkzone C sowohl die Stellplatzsammelanlagen als auch die vorhandenen Parkbrachen keinen monetären oder zeitlichen Beschränkungen unterliegen, hat sich vermutlich der überwiegende Teil des verdrängten ruhenden Verkehrs auf diese Stellflächen zurückgezogen. Dadurch ist die Stellplatzauslastung auf diesen Stellflächen sehr stark gestiegen und hat weitgehend zu einer massiven Überlastung

der Anlagen geführt. Dies gilt gleichermaßen für die unbewirtschafteten Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen in den Parkzonen A und B. Daher ist zu vermuten, dass es größtenteils nicht gelungen ist, mithilfe der Parkraumbewirtschaftung den Umweltverbund zu stärken und die Eberswalder, Pendler und Arbeitnehmer zum Umstieg auf ÖPNV und Fahrrad zu bewegen.

- Die Stellplatznachfrage an einem „mittleren Werktag“ ist seit 2007 um durchschnittlich 12,8 % gesunken. Insbesondere in den Parkzonen A und B war dieser Trend festzustellen. Es ist zu vermuten, dass in Folge der Parkraumbewirtschaftung einige Grundstücksbesitzer oder Gewerbetreibende für Ihre Mieter, Mitarbeiter und/oder Kunden Stellplätze auf dem privaten Grundstück geschaffen haben, wodurch die öffentliche Stellplatznachfrage gleichsam reduziert wurde. Eine spürbare Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf den Umweltverbund, wie mit der Parkraumbewirtschaftung angestrebt ist als Ursache aber auszuschließen.
- Durch die Reduzierung der Stellplatznachfrage und der Stellplatzauslastung ist die Stellplatzverfügbarkeit im öffentlichen Straßenraum jederzeit gewährleistet und in den Stellplatzsammelanlagen nach wie vor hinreichend groß, um im Regelfall jederzeit den Stellplatzbedarf abdecken zu können. Infolgedessen kann davon ausgegangen werden, dass der Parksuchverkehr, insbesondere in den 2007 noch hoch belasteten Bereichen der Bahnhofsvorstadt in erheblichen Maße reduziert worden ist. Ebenso ist davon auszugehen, dass sich die Schall- und Luftschadstoffmissionen in den Wohnlagen durch die Reduzierung des Parksuchverkehrs vermindert haben. Trotzdem besteht ein weiteres Minderungspotenzial, in dem der ruhende Verkehr künftig direkt zu den vorhandenen Stellplatzsammelanlagen geleitet und dort gebündelt wird.
- Das Parken im öffentlichen Straßenraum verliert aufgrund der monetären oder zeitlichen Beschränkungen seine Attraktivität für in Eberswalde berufstätige Dauerparker. Dies führt zu einer spürbaren Reduzierung des Parkdrucks im öffentlichen Straßenraum. Der verfügbare Parkraum steht nunmehr vor allem den Anwohnern, Kunden und Gästen zur Verfügung, deren Chance sehr zeitnah einen Stellplatz in unmittelbarer Nähe zum Zielort zu erhalten, sehr hoch ist.
- Das Parken in öffentlich zugänglichen aber monetär bewirtschafteten Stellplatzsammelanlagen gewinnt nicht wie mit der Parkraumbewirtschaftung beabsichtigt an Attraktivität, was die teilweise stabilen bzw. gesunkenen Nutzerzahlen in den Parkzonen A und B beweisen. Insbesondere in den monetär beschränkten Stellplatzsammelanlagen sind weiterhin sehr große, bislang ungenutzte Stellplatzreserven vorhanden, die auch während des nachfragestarken „Behördentages“ weitgehend ungenutzt bleiben.
- Die bestehende Abgrenzung der Parkzonen A, B und C ist augenscheinlich praktika-

bel und langfristig beizubehalten, da keine Hinweise auf eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung des ruhenden Verkehrs gewonnen werden konnten.

- Die Stellplatzauslastung der Parkbrache „Schicklerstraße“²² hat sich seit 2007 ebenso wie in der angrenzenden Weinbergstraße und Schicklerstraße sehr deutlich reduziert, was darauf schließen lässt, dass die Dauerparker verdrängt wurden und die verfügbaren Stellplätze im öffentlichen Straßenraum bzw. in der neu errichteten Stellplatzsammelanlage „Weinbergstraße“ ausreichen, um den Stellplatzbedarf in diesem Bereich zu decken.
- In Teilen des Altstadtcarrees wird die gültige Parkordnung, insbesondere während des „Behördentages“ und erfahrungsgemäß beinahe täglich nach 18.00 Uhr vielfach missachtet und auch auf nicht gekennzeichneten Flächen geparkt, was eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Innenstadtlage zur Folge hat. Insbesondere der Charakter eines verkehrsberuhigten Bereiches (Zeichen 325 StVO), der verkehrsbehördlich angeordnet ist, geht durch das Beparken der öffentlichen Aufenthaltsbereiche verloren. Die planerisch mit dem grundhaften Ausbau des Viertels angedachte Außengastronomie und Warenpräsentation ist bislang vermutlich auch am regen (Parksuch-)Verkehr gescheitert.
- Das in der Ratzeburgstraße bestehende Parkverbot wird regelmäßig missachtet und der gesamte Straßenzug insbesondere an Markttagen (Dienstag und Freitag) sowie am Wochenende vielfach geparkt. Zum Teil werden auch die vorhandenen Stellplätze für Behinderte durch nicht Anspruchsberechtigte genutzt.
- In den öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen im direkten und umliegenden Umfeld des Bahnhofes ist ein sehr großer Parkdruck festzustellen, welcher seit 2007 zum Teil nochmals gestiegen ist. Es ist zu vermuten, dass sich ein Großteil des ruhenden Verkehrs, insbesondere berufstätige Dauerparker und Pendler aus der zeitlich beschränkt nutzbaren Parkzone C auf die ganztägig nutzbaren und kostenfreien öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen verlagert hat. Die Potenziale zur Substitution des ruhenden Verkehrs durch den Umweltverbund, wie mit der Parkraumbewirtschaftung beabsichtigt, konnten hingegen nicht bzw. nur in sehr geringen Umfang genutzt werden.

²² Noch während der Bearbeitung des Evaluierungsberichtes wurde die Parkbrache „Schicklerstraße“ durch die Stadt Eberswalde baulich abgegrenzt, da das Grundstück künftig bebaut werden soll. Somit stehen diese Stellplätze inzwischen nicht mehr zur Verfügung.

4 Erfahrungsberichte

4.1 Erfahrungsbericht der Stadtverwaltung

Mit Datum vom 29.03.2011 fand im Stadtentwicklungsamt der Stadt Eberswalde ein Beratungstermin zur Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes statt. Bei dem Termin waren Vertreter des Ordnungsamtes, des Bauhofes, des Bauamtes, der unteren Verkehrsbehörde und des Stadtentwicklungsamtes zu gegen.

Im Einzelnen wurde über folgende Erfahrungen und Problemstellungen berichtet:

- Durch das Ordnungsamt der Stadt Eberswalde und die untere Verkehrsbehörde der Stadt Eberswalde wurde dargestellt, dass in den gebührenpflichtigen Bereichen des Parkraumbewirtschaftungsgebietes keine zulässige Höchstparkdauer festgelegt wurde. Dementsprechend ist es bislang möglich, vorausgesetzt man entrichtet eine Parkgebühr von 6,00 Euro bzw. seit 01.04.2011 von 10,00 Euro, den ganzen Tag im öffentlichen Straßenraum zu parken. Entsprechend den Beobachtungen des Ordnungsamtes wird diese Regelungslücke auch in nicht unerheblichen Maße genutzt, was keinesfalls dem Sinn der Parkraumbewirtschaftung entspricht, da wertvoller Parkraum in den Gebieten mit dem höchsten Parkdruck ganztägig besetzt wird. Durch den städtischen Bauhof wurde ergänzt, dass zur Behebung dieser Regelungslücke u. a. die Neuprogrammierung aller Parkscheinautomaten notwendig ist, was allerdings nur durch einen spezialisierten Dienstleister realisiert werden kann.
- Das Ordnungsamt und die untere Verkehrsbehörde berichteten, dass Lehrer, deren Bildungsstätte sich im Parkraumbewirtschaftungsgebiet befindet, vielfach Anträge zur Erteilung eines Bewohnerparkausweises an die Stadt Eberswalde gerichtet haben. Da Schulen jedoch, in Übereinstimmung mit den rechtlichen Grundlagen der Parkraumbewirtschaftung, den Gewerbetreibenden gleichzusetzen sind, kann jede Schule auch nur einen Bewohnerparkausweis als Ausnahmegenehmigung in Anspruch nehmen. Für weitere Ausnahmegenehmigungen oder die generelle Erteilung von Bewohnerparkausweisen für Mitarbeiter von Gewerbetreibenden im Parkraumbewirtschaftungsgebiet existiert keine Rechtsgrundlage.
- Das Ordnungsamt berichtete, dass der Bedarf von zeitlich begrenzt gültigen Besucherparkausweisen nach wie vor regelmäßig von Bewohnern des Parkraumbewirtschaftungsgebietes artikuliert wird. Die untere Verkehrsbehörde erklärte hierzu, dass die Straßenverkehrsordnung die Ausgabe von Besucherparkausweisen nicht vorsieht und somit keine Rechtsgrundlage zur Ausstellung einer solchen Ausnahmegenehmigung bestehe. Da in anderen Bundesländern entgegen dieser Rechtsgrundlage Besucherparkausweise ausgegeben werden, stellte das Stadtentwicklungsamt in 2010 beim Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) den Antrag ebenfalls Besucherparkausweise ausstellen zu dürfen oder sofern dies aus rechtlichen Gründen aktuell nicht möglich sei, in Eberswalde ein entsprechendes Verfahren modellhaft zu

erproben. Das MIL hat beide Anträge der Stadt Eberswalde abgelehnt, da keine Notwendigkeit für die Ausstellung von Besucherparkausweisen gesehen wird²³.

- Das Ordnungsamt wies darauf hin, dass im Bereich der Ratzeburgstraße insgesamt vier Behindertenparkplätze zur Verfügung stehen, darüber hinaus aber jegliches Parken untersagt ist. Entgegen der bestehenden Parkordnung wird die Ratzeburgstraße jedoch regelmäßig zum Parken genutzt, wobei zum Teil auch die Behindertenparkplätze unberechtigterweise beparkt werden.
- Das Ordnungsamt wies darauf hin, dass im Altstadtcarree, der Parkscheinautomat An der Friedensbrücke auf der falschen, nicht zum Parken vorgesehenen Seite aufgebaut wurde. Da dies für den Nutzer keine eindeutige Parkregelung darstellt, werden Ordnungsgeldbescheide durch die Betroffenen regelmäßig erfolgreich gerichtlich angefochten. Aus diesem Grund verzichtet das Ordnungsamt bis auf Weiteres, in diesem Bereich fehlerhaftes Parkverhalten zu ahnden. In diesem Zusammenhang wurde vorgeschlagen das gesamte Altstadtcarree verkehrsrechtlich in eine Fußgänger- und Parkverbotszone zu überführen.
- Sowohl das Ordnungsamt als auch der Bauhof berichteten, dass die vorhandenen Parkscheinautomaten störanfällig und daher häufig nicht betriebsfähig sind. Außerdem ist kein Geldwechsel möglich, weshalb zu viel gezahlte Parkgebühren ebenfalls als erworbene Parkzeit angerechnet werden. Diese Probleme ließen sich dauerhaft nur durch neue Parkscheinautomaten beheben, die nach derzeitigem Stand voraussichtlich ab 2012 angeschafft werden sollen.
- Seitens des Bauhofes wurde angemerkt, dass die zum 01.04.2011 vorgesehene Erhöhung der Parkgebühren (siehe Punkt 5.1) eine Veränderung des Parkverhaltens nach sich ziehen werde. Insbesondere stehe zu befürchten, dass künftig die „Brötchentaste“ (20 Minuten freies Parken) deutlich häufiger genutzt wird, weitere Parkgebühren aber nicht entrichtet werden und somit die Refinanzierung des Unterhaltungs- und Überwachungsaufwandes der Parkraumbewirtschaftung nicht abschließend gesichert sei.
- Das Bauamt und die untere Verkehrsbehörde stellten dar, dass im beparkten Abschnitt der Rudolf – Breitscheid – Straße der Begegnungsfall zweier Fahrzeuge aufgrund des beidseitigen Parkens nur unter sehr beengten Verhältnissen möglich ist und regt an, in regelmäßigen Abständen Ausweichstellen durch die Anordnung von Parkverboten zu schaffen.
- Der Bauhof wies außerdem darauf hin, dass entsprechend dem aktuellen Planungsstand durch die geplanten Straßenbaumaßnahmen Eisenbahnstraße (4. Bauabschnitt) und Kreisverkehr Bergerstraße die Stellplatzkapazitäten im Zuge der Eisen-

²³ Stadt Eberswalde, Antwortschreiben MIL vom 03.12.2010, eingegangen am 15.12.2010

bahnstraße dauerhaft reduziert werden.

- Das Ordnungsamt informierte darüber, dass die Verwaltungsgebühr zur Ausstellung der Bewohnerparkausweise auf jährlich 30,70 Euro angehoben wurde.
- Die unter Verkehrsbehörde erklärte, dass die Gebühren für die Ausstellung eines Bewohnerparkausweises als Ausnahmegenehmigung für Gewerbetreibende künftig rund 150,00 Euro betragen werden.

4.2 Erfahrungsbericht der Betreiber der Stellplatzsammelanlagen

Im April 2011 wurden die acht Betreiber der zehn nicht im Eigentum der Stadt Eberswalde befindlichen Stellplatzsammelanlagen im Parkraumbewirtschaftungsgebiet gebeten, ihre Erfahrungen mit der Parkraumbewirtschaftung anhand eines standardisierten Fragebogens²⁴ darzulegen. Dieser Bitte kamen sechs Betreiber, die für insgesamt acht Stellplatzsammelanlagen verantwortlich sind nach²⁵.

Folgende Erkenntnisse konnten aus der Befragung gewonnen werden²⁶:

- Die Stellplatzkapazitäten der Stellplatzsammelanlagen haben sich seit ihrer Inbetriebnahme mit einer Ausnahme nicht verändert. Ein Parkplatz wurde im Rahmen einer Bodensanierung (bituminöse Befestigung) erweitert, nicht aber weil ein zwingender, wirtschaftlicher Bedarf in Folge einer sehr hohen Stellplatznachfrage bestand.
- Es ist eine sehr heterogene Nutzerstruktur in den Stellplatzsammelanlagen festzustellen. In drei Stellplatzsammelanlagen sind deutlich weniger als 50 % der gesamten Stellplatzkapazitäten öffentlich verfügbar. Eine Stellplatzsammelanlage verfügt über keine öffentlich zugänglichen Stellplatzkapazitäten. Vier Stellplatzsammelanlagen stellen mehr als 50 % ihrer Stellplatzkapazitäten öffentlich zur Verfügung. Somit stehen tatsächlich 466 Stellplätze in sieben Stellplatzsammelanlagen für die Öffentlichkeit zur Verfügung.
- In fünf von acht Fällen wurden keine Veränderungen der Stellplatzauslastung seit Einführung bzw. Fortschreibung der Parkraumbewirtschaftung beobachtet. In einem Fall war zudem eine dauerhafte, jährliche Reduzierung der Stellplatzauslastung festzustellen. Allerdings verfügt diese Stellplatzsammelanlage über keine öffentlich zugänglichen Stellplatzkapazitäten. Lediglich in drei Fällen konnte die Stellplatzauslastung jährlich gesteigert werden.²⁷ Darüber hinaus wurden in sechs Fällen keine Veränderungen der Nutzungsintensitäten der einzelnen Stellplatzsammelanlagen festge-

²⁴ Fragebogen siehe Anhang (5)

²⁵ Ein weiterer Betreiber distanzierte sich nach telefonischer Rücksprache von einer Teilnahme; siehe Anlage (8)

²⁶ Auswertung der Fragebögen siehe Anhang (6) – Tabelle 8

²⁷ Anmerkung: Aufgrund von Mehrfachnennungen insgesamt neun Antworten.

stellt. Lediglich in zwei Fällen erhöhte sich die Nutzungsintensität in Folge der Parkraumbewirtschaftung.

- Dennoch umfasst, laut Aussage der Stellplatzsammelanlagenbetreiber, die Stellplatzauslastung von Montag bis Freitag in fünf von acht Fällen durchschnittlich 51 - 75 % und in drei Fällen 76 - 100 %. An einem Dienstag sind fünf von acht Stellplatzsammelanlagen durchschnittlich zu 76 - 100 % und „nur“ drei Anlagen zu 51 - 75 % ausgelastet. Im Gegensatz dazu umfasst die Stellplatzauslastung am Wochenende in vier Fällen durchschnittlich 0 - 25 Prozent, in einem Fall 50 % und in einem weiteren Fall 51 - 75 %.²⁸
- Trotz dieser guten Stellplatzauslastung sind sechs von acht Stellplatzsammelanlagen mit der bestehenden Gebührenordnung nicht kostendeckend zu betreiben. Als Gründe wurden hohe Betriebskosten, zu geringe Auslastung, entgeltloses Parken für Kunden, Bürger und/oder Abgeordnete sowie hohe Vandalismusschäden angeführt.
- Obwohl die Stellplatzsammelanlagen nicht kostendeckend betrieben werden können, planen fünf von sechs Betreibern keine Erhöhung der Parkgebühren, zum Teil aufgrund konzessionsrechtlicher Beschränkungen. Lediglich ein Betreiber beabsichtigt seine Gebührenordnung der seit 01.04.2011 geltenden Parkgebührenordnung der Stadt Eberswalde anzupassen. Darüber hinaus ist zu bemerken, dass die Gebührenordnungen der Stellplatzsammelanlagen hinsichtlich der Parkgebühren und der gebührenfreien Parkzeiten sehr heterogen sind.
- Drei von sechs Betreibern gaben an, insgesamt unzufrieden mit der Parkraumbewirtschaftung zu sein. Als Gründe wurden ein zu großes Parkraumbewirtschaftungsgebiet, fehlende Stellplätze für Pendler und Bürgereingaben genannt. Lediglich zwei Betreiber zeigten sich zufrieden mit der Parkraumbewirtschaftung.
- Anpassungs- und Änderungsbedarf des aktuellen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes sahen vier Betreiber von Stellplatzsammelanlagen. Ein Drittel der Befragten sprach sich für die Errichtung eines Parkleitsystems aus, jeweils einmal wurde die Erweiterung des Parkraumbewirtschaftungsgebietes auf den Bereich Stadtmitte und das Bahnhofsumfeld²⁹ sowie die Ausdehnung des Bewohnerparkens angeregt.

In der Gesamtheit ist somit aus Sicht der Betreiber der Stellplatzsammelanlagen zu konstatieren, dass die vorhandenen Kapazitäten öffentlich zugänglicher Stellplätze zwar gut genutzt werden, aber dennoch große Potenziale zur Steigerung der Stellplatzauslastung bestehen.

²⁸ Anmerkung: Die Stellplatzauslastung wurde in 2/3 der Fälle von den Betreibern der Stellplatzsammelanlagen geschätzt. Gegebenenfalls abweichende Angaben der Stellplatzauslastung zur Kennzahlenanalyse (vgl. Pkt. 3) basieren auf den nicht statistisch validierten Angaben der Betreiber der Stellplatzsammelanlagen oder sind die Folge einer vom regulären Durchschnitt abweichenden Stellplatzauslastung am Erhebungstag.

²⁹ Anmerkung: Die Bereiche Stadtmitte und Bahnhofsvorstadt sind bereits Teil des Parkraumbewirtschaftungsgebietes. Eine Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung erübrigt sich daher.

Da bislang der Großteil der Stellplatzsammelanlagen nicht kostendeckend betrieben werden kann, ist die Erhöhung der Stellplatzauslastung in zweifacher Hinsicht dringend zu fokussieren: Durch eine regelmäßige Auslastung nahe der Kapazität könnten die Einnahmen erhöht und die Stellplatzsammelanlagen vermutlich kostendeckender betrieben werden. Dadurch könnte das bestehende Stellplatzangebot in den innerstädtischen Stellplatzsammelanlagen vermutlich langfristig gesichert und der öffentliche Straßenraum weiter vom ruhenden Verkehr entlastet werden.

Aus Sicht der Stadt Eberswalde sollte versucht werden, die unterschiedlichen Gebührenordnungen in den einzelnen Stellplatzsammelanlagen weiter zu vereinheitlichen. Insbesondere die Parkgebühren und die gebührenfreien Parkzeiten sollten weitgehend angeglichen werden, um eine Konkurrenz zwischen den Stellplatzsammelanlagen zu vermeiden, welche unter Umständen zu einer Erhöhung des Parksuchverkehrs führen könnte.

4.3 Befahrungen 2009³⁰

Um die Wirksamkeit des 2008 überarbeiteten und erweiterten Parkraumbewirtschaftungskonzeptes in der Praxis beurteilen zu können, führte die Stadt Eberswalde am 28.08.2009 sowie am 01.09.2009 eine Befahrung des Parkraumbewirtschaftungsgebietes durch, bei der alle an der Parkraumbewirtschaftung beteiligten Dezernate und Ämter teilnahmen.

Im Ergebnis beider Befahrungen konnten im öffentlichen Straßenraum keine Probleme hinsichtlich der Stellplatzverfügbarkeit erkannt werden. Einzig in der Ratzeburgstraße wurde wiederholt ein nicht zulässiges Parkverhalten dokumentiert.

Außerdem wurde festgestellt, dass die Parkplätze „Marienstraße“ und „Bahnhof“ sowie die Parkbrachen „Kantstraße“ und „Blumenwerderstraße“ vollständig ausgelastet bzw. auch überlastet waren, ein kurzfristiger Handlungsspielraum zur Verbesserung der Situation aber nicht gegeben war.

Schlussendlich ergaben sich aus beiden Befahrungen keine Anhaltspunkte für einen dringenden Korrekturbedarf der Parkraumbewirtschaftung, weshalb auf eine weitere Maßnahmenplanung bis zur planmäßigen Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes, die mit diesem Bericht vorliegt, verzichtet wurde.

4.4 sonstige Erkenntnisse

Der Stadtverwaltung wurde durch eine Bürgereingabe herangetragen, dass sich westlich der Grabow- bzw. Raumerstraße außerhalb des Parkraumbewirtschaftungsgebietes eine Erhöhung der Parknachfrage eingestellt habe.

Insbesondere in der Rudolf – Breitscheid – Straße sowie in der Alfred – Dengler – Straße

³⁰ Stadt Eberswalde, Protokoll zur Befahrung vom 28.08. und 01.09.2009; siehe Anlage (4)

und Mertensstraße sollen in nicht unerheblichen Maße neue Parkverkehre festzustellen sein.

Da dieser Bereich nicht Bestandteil des Parkraumbewirtschaftungsgebietes ist und bislang keine Hinweise auf eine veränderte Stellplatznachfrage vorlagen, wurde im Rahmen der Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes auf eine Begutachtung dieses Bereiches verzichtet.

Es ist dennoch denkbar, dass ein Teil des ruhenden Verkehrs in Folge der Ausweitung des Parkraumbewirtschaftungsgebietes in Richtung Westen hinter die Grabow- bzw. Raumerstraße in unbewirtschaftete Bereiche verdrängt wurde.

Es wird empfohlen weitere Untersuchungen, insbesondere eine Erhebung des ruhenden Verkehrs zu verschiedenen Tageszeiten durchzuführen, um festzustellen, ob eine erhöhte Stellplatznachfrage existiert und durch welche Nutzer diese generiert wird.

Sofern ein Handlungserfordernis festgestellt werden kann, sollten anschließend geeignete Maßnahmen zur Minderung der Verdrängungseffekte konzipiert werden.

5 Zwischenfazit und Ableitung von Problemstellungen

5.1 Zusammenfassung und Evaluierung der Zielstellung

Anhand der Kennzahlenanalyse und mithilfe der Erfahrungsberichte aus der Stadtverwaltung und von den Stellplatzsammelanlagenbetreibern wurde dargestellt, dass die Parkraumbewirtschaftung zu weitreichenden Veränderungen im ruhenden Verkehr geführt hat.

Die Zielstellung, die **Attraktivität der Innenstadt für Ihre Bewohner** zu erhöhen in dem deren Parkbedarf, wenn nötig in der Nähe des Wohnortes im öffentlichen Straßenraum abgedeckt werden kann, wurde im untersuchten Zeitrahmen weitgehend erreicht. Im gesamten Parkraumbewirtschaftungsgebiet waren in allen Straßenzüge oder angrenzenden Bereichen hinreichend große Stellplatzreserven vorhanden, sodass für die Bewohner des Parkraumbewirtschaftungsgebietes die Stellplatzverfügbarkeit sicher gewährleistet ist.

Hiervon ausgenommen ist der Bereich um die Maria – Magdalenen – Kirche. Die Straßenzüge Brautstraße, Salomon – Goldschmidt – Straße, Kirchstraße und Erich – Schuppan – Straße sind zumeist vollständig ausgelastet und zeitweise überlastet, was auf eine bestehende Stellplatzkonkurrenz zwischen Anwohnern, Kunden, Gästen in diesem Bereich hindeutet.

Während der Abend- und Nachtstunden kann die Stellplatzauslastung in den Wohnbereichen des Parkraumbewirtschaftungsgebietes deutlich höher und die Stellplatzverfügbarkeit geringer sein. Dennoch ist, mangels bei der Stadt Eberswalde vorgetragener Hinweise, davon auszugehen, dass die vorhandenen Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Straßenraum ausreichen, um den gesamten Parkbedarf der Bewohner in den Abend- und Nachtstunden abzudecken.

Die Zielstellung, die **Attraktivität der Innenstadt für Ihre Besucher** zu stärken, indem sichergestellt ist, dass Besucher der Innenstadt, wenn diese mit dem Pkw anreisen, in der Nähe des gewünschten Zielortes ohne Zeitverlust einen Stellplatz finden können und somit eine gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums gewährleistet ist, wurde weitgehend erreicht. Die Gäste der Stadt Eberswalde finden ein hinreichend großes Stellplatzangebot im gesamten Parkraumbewirtschaftungsgebiet vor und somit jederzeit einen Stellplatz in der Nähe des gewünschten Zielortes.

Allerdings ist davon auszugehen, dass die Erreichbarkeit der Stellplatzsammelanlagen, insbesondere für ortsunkundige Gäste bisweilen sehr schwierig ist, da keine direkte Wegweisung zu den Parkhäusern und Parkplätzen existiert. Darüber hinaus sind einige der Stellplatzsammelanlagen kaum als solche wahrzunehmen, was städtebaulich zu begrüßen ist, aus Sicht der Parkraumbewirtschaftung aber mit geeigneten Mitteln verbessert werden sollte.

Die Zielstellung, die **Attraktivität der Innenstadt für Einzelhändler, Dienstleister und Gastronomen** weiter zu entwickeln und eine gute Erreichbarkeit der Einzelhandels-, Dienstleistungs- und gastronomischen Einrichtungen mit dem Pkw zu gewährleisten und darüber hinaus ein hinreichend großes Stellplatzangebot in fußläufiger Umgebung vorzuhalten konnte

weitgehend erreicht werden. Generell stehen im unmittelbaren Umfeld der Gewerbetreibenden im Parkraumbewirtschaftungsgebiet hinreichend große, zum Teil auch nur zeitlich beschränkte Stellplatzkapazitäten zur Verfügung. Insgesamt ist deshalb davon auszugehen, dass Kunden immer einen Stellplatz am Zielort oder in fußläufiger Entfernung zu diesem erhalten können.

Allerdings besteht sowohl im Altstadtcarree als auch in der Ratzeburgstraße das Problem, dass insbesondere zu nachfragestarken Zeiten, in den Abendstunden und am Wochenende regelmäßig entgegen der gültigen Parkordnung geparkt wird. Dies stellt sich in der Ratzeburgstraße nur aus verkehrsplanerischer Sicht ungünstig dar, weil der vorhandene Straßenquerschnitt eine Nutzung als Zweirichtungsfahrbahn und Stellplatz nicht zulässt. Hingegen wird im Altstadtcarree ein ausgewiesener verkehrsberuhigter Bereich durch den ruhenden Verkehr flächenhaft beeinträchtigt und die Entwicklung einer gewünschten Außengastronomie und öffentlichen Warenpräsentation behindert.

Die Zielstellung, **Einzelhandels- und Dienstleistungsbereiche außerhalb der privilegierten Altstadtlage** zu fördern, in dem sichergestellt ist, dass bedeutende Einzelhandels- und Dienstleistungsbereiche außerhalb der Altstadt durch die Parkraumbewirtschaftung gegenüber der Altstadt nicht benachteiligt werden und deren Entwicklung langfristig gesichert ist, konnte vollumfänglich erreicht werden. Im Rahmen der Evaluierung konnten keine Hinweise gewonnen werden, dass Einzelhandels- oder Dienstleistungsstandorte aufgrund mangelnder Infrastrukturen für den ruhenden Verkehr oder der Parkraumbewirtschaftung beeinträchtigt werden oder deren Entwicklung gefährdet ist. Ebenso ist eine Benachteiligung peripherer Standorte gegenüber der zentralen Altstadt, infolge der gleichen Parkbedingungen im Parkraumbewirtschaftungskonzept nicht gegeben.

Die Zielstellungen den **öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr zu entlasten und den Umweltverbund zu fördern** konnten ansatzweise erreicht werden. Es ist in sehr großem Umfang gelungen, den öffentlichen Raum mindestens im Beobachtungszeitraum vom ruhenden Verkehr zu entlasten und somit die verkehrsbedingten Umwelt- und Umfeldbeeinträchtigungen mindestens kurzfristig zu reduzieren. Ebenso ist davon auszugehen, dass durch die geringere Stellplatzauslastung und die erhöhte Stellplatzverfügbarkeit im Parkraumbewirtschaftungsgebiet der Parksuchverkehr, vor allem in den Wohnbereichen, sehr deutlich abgebaut werden konnte. In den zentralen Lagen der Innenstadt verbleibt hingegen weiterhin unnötiger Parksuchverkehr, aufgrund der zeitweise sehr hohen Auslastung einzelner Straßenzüge, Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen.

Im Gegensatz dazu ist die Förderung des Umweltverbundes weniger erfolgreich zu beurteilen. Selbst wenn unterstellt wird, dass die um 10 % reduzierte Stellplatznachfrage, in gleichem Maße eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Umweltverbund darstellt, ist zu konstatieren, dass die vorhandenen Potenziale nicht ausgeschöpft werden. Obwohl die Innenstadt durch den ÖPNV sehr gut erschlossen ist, hinreichend viele Radabstellanlagen existieren und weitgehend ausgebaute Geh- und/oder Radwege vorhanden sind, konnte eine signifikante und erkennbare Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund nicht erreicht werden. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die reduzierte Stellplatznachfrage größtenteils dem gesunkenen Gesamtverkehrsaufkommen zu rechnen ist, welches in

mehreren Verkehrszählungen im Zeitraum zwischen 2006 und 2010 dokumentiert³¹ wurde und durch eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf private Stellflächen bedingt ist.

Die **Wirkung neuer Stellplätze auf die Nutzung des Umweltverbundes zu berücksichtigen** ist weniger eine Zielstellung der Parkraumbewirtschaftung als eine dauerhafte Aufgabe der Stadt- und Verkehrsplanung. Wie dargestellt wurde, ist im Parkraumbewirtschaftungsgebiet ein deutliches Überangebot an Stellplätzen vorhanden und der Parkraum nicht mehr als „knappes Gut“ zu betrachten. Dies ist der Erfolg der Parkraumbewirtschaftung, welche aus diesem Grund keinesfalls im Regelungsumfang reduziert werden sollte. Allerdings sollte künftig nicht nur die Errichtung neuer öffentlicher Stellplätze kritisch geprüft werden, sondern auch der weiterbetrieb bestehender Stellflächen, um das Überangebot an Stellplätzen langfristig dem tatsächlichen, deutlich geringeren Bedarf anzupassen.

³¹ Stadt Eberswalde, Verkehrszählungen 2006, 2009, 2010

5.2 weiterer Handlungsbedarf

Aus den vorgenannten Problemstellungen wurde folgender Handlungsbedarf abgeleitet:

Tabelle 5 – Handlungsbedarf

positive Entwicklung ohne weiteren Handlungsbedarf	Entwicklung mit weiterem Handlungsbedarf
Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum ist gesunken	Stellplatzauslastung in Stellplatzsammelanlagen ist gesunken (außer in Parkzone C)
Stellplatzverfügbarkeit im öffentlichen Straßenraum ist gestiegen	Überlastung der Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen in Parkzone C
reduzierte Auslastung der Parkbrache Schicklerstraße	fehlende Höchstparkdauer in gebührenpflichtigen Bereichen
privater Parkbedarf wird zunehmend auf privaten Stellflächen abgedeckt	Überlastung des öffentlichen Straßenraums im Bereich der Maria – Magdalenen – Kirche durch ruhenden Verkehr
	Missachtung der Parkordnung in der Ratzeburgstraße und im Altstadtcarree
	Überangebot an Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum
	Besucherparkausweise sind nicht verfügbar
	keine einheitliche Gebührenordnung im Parkraumbewirtschaftungsgebiet
	fehlendes Parkleitsystem
	Straßenquerschnitt in der Rudolf – Breitscheid – Straße ist nicht ausreichend, es fehlen Ausweichstellen
	Parkscheinautomaten sind störanfällig und haben keine Geldwechselfunktion
	Veränderung der Stellplatznachfrage im Bereich Rudolf – Breitscheid – Straße, Alfred – Dengler – Straße, Mertensstraße

6 geplante und durchgeführte Anpassungen und deren Auswirkungen

6.1 Erhöhung der Parkgebühren

Die Stadt Eberswalde hat zum 01.04.2011 die Gebührenordnung der Parkraumbewirtschaftung überarbeitet und eine Erhöhung der Parkgebühren um 0,20 Euro je angefangene halbe Stunde umgesetzt³². Demnach ist seit April 2011 in allen roten Bereichen des Parkraumbewirtschaftungsgebietes eine Parkgebühr von 0,50 Euro je angefangene halbe Stunde zu entrichten. Die bestehende Parkregelung für Kurzzeitparker, die ein 20 Minuten, kostenfreies Parken in den gebührenpflichtigen Bereichen ermöglicht („Brötchentaste“) wurde aber unverändert beibehalten.

6.1.1 Kostenschätzung

Die Maßnahme wurde zum 01.04.2011 realisiert.

Die Erhöhung der Parkgebühren hat Kosten in Höhe von rund 4.500 Euro verursacht, die maßgeblich für die Neuprogrammierung der Parkscheinautomaten angefallen sind.

6.1.2 Bewertung der Maßnahme

Durch die Gebührenerhöhung ist eine Angleichung des Preisniveaus im öffentlichen Straßenraum an die Gebührenordnung der umliegenden Stellplatzsammelanlagen gegeben, wodurch der bisherige preisliche Nachteil der Stellplatzsammelanlagen gegenüber dem öffentlichen Straßenraum weitgehend kompensiert wird.

In Folge dieser Maßnahme ist mit einer verstärkten Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Stellplatzsammelanlagen zu rechnen, da die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum vergleichbar hoch sind, aber deutlich weniger Stellplätze je Straßenzug zur Verfügung stehen.

Um diese von der Stadt Eberswalde gewollte und im Parkraumbewirtschaftungskonzept festgeschriebene Verlagerung des ruhenden Verkehrs weiter zu fördern, sollten folgende weitere Maßnahmen umgesetzt werden:

- ein Parkleitsystem für die Innenstadt von Eberswalde
- die Begrenzung des zulässigen Höchstparkdauer in gebührenpflichtigen Bereichen
- die vereinzelte Reduzierung der Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Straßenraum

³² Stadt Eberswalde, Beschlussnummer 24/267/10 vom 17.12.2010

6.2 Einrichtung eines Parkleitsystems

Die Stadt Eberswalde bereitet entsprechend den Vorgaben des Verkehrsentwicklungsplanes³³ und des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes³⁴ den Aufbau eines Parkleitsystems vor. Das Parkleitsystems soll mindestens die wichtigsten, öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen in der Innenstadt umfassen und spätestens 2012 umgesetzt werden.

Mit der Realisierung eines Parkleitsystems verfolgt die Stadt Eberswalde folgende Ziele:

- Reduzierung der innerstädtischen Verkehrsleistung und Verkehrsarbeit durch die Reduzierung unnötiger Parksuchverkehre
- Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbeeinträchtigungen (Schall- und Luftschadstoffimmissionen) durch Vermeidung von Parksuchverkehr
- Reduzierung der Umfeldbeeinträchtigungen (durch ruhenden Verkehr überprägter Raum) durch Verlagerung des ruhenden Verkehrs in Stellplatzsammelanlagen
- Reduzierung der Verkehrsbelastung einzelner Streckenabschnitte im Hauptverkehrsnetz durch Entflechtung des innerstädtischen Verkehrs

6.2.1 Kostenschätzung

Nach aktuellem Erkenntnisstand ist für die Planung und den Aufbau des Parkleitsystems Eberswalde mit Kosten in Höhe maximal 60.000 Euro³⁵ zu rechnen. Die Stadtverwaltung wird aber versuchen für das Vorhaben Fördermittel zu akquirieren, sodass sich der Kosteneinsatz für die Stadt Eberswalde deutlich reduziert.

6.2.2 Bewertung der Maßnahme

Aus Sicht der Parkraumbewirtschaftung ist der Aufbau eines Parkleitsystems eine sinnvolle und überaus notwendige Ergänzung der Parkraumbewirtschaftung, da sich gezeigt hat, dass die Auslastung der kostenpflichtigen Stellplatzsammelanlagen im Stadtzentrum zwischen 2007 und 2010 geringer geworden ist, die Auslastung der verbliebenen kostenfreien Stellplätze aber teilweise weiterhin zugenommen hat (vgl. Pkt. 2.3).

Darüber hinaus hat die Befragung der Betreiber gezeigt, dass der Großteil der Stellplatzsammelanlagen nicht kostendeckend betrieben werden kann (vgl. Pkt. 4.2).

Mithilfe eines Parkleitsystems wird es möglich sein, den ruhenden Verkehr in zunehmenden Maße auf direkten Weg zu den Stellplatzsammelanlagen zu leiten, deren Auslastung zu erhöhen und somit den Parkdruck in hochbelasteten Bereichen des öffentlichen Straßenraums

³³ Stadt Eberswalde, Verkehrsentwicklungsplan 2008, Teil C Textteil, Seite 106 ff.

³⁴ Stadt Eberswalde, Parkraumbewirtschaftungskonzept 2008, Seite 79 ff.

³⁵ Stadt Eberswalde, Parkleitsystem Eberswalde – Entwurf, 2011

weiter zu senken. In Folge einer höheren Stellplatzauslastung könnte auch der Kostendeckungsgrad der Stellplatzsammelanlagen gesteigert werden, sofern das gebührenfreie Parken durch die Betreiber der Stellplatzsammelanlagen deutlich reduziert wird. Als Zielgruppe sind dabei, sowohl ortsunkundige Gäste der Stadt Eberswalde als auch deren Einwohner gleichermaßen zu berücksichtigen.

Es wird empfohlen, die Maßnahme prioritär und kurzfristig umzusetzen.

6.3 Reduzierung Stellplatzkapazitäten in Hauptverkehrsnetz

Der Landesbetrieb Straßenwesen, als verantwortlicher Baulastträger aller Bundes- und Landesstraßen im Stadtgebiet plant derzeit den grundhaften Ausbau der Eisenbahnstraße im Abschnitt zwischen Puschkinstraße und Bergerstraße (4. Bauabschnitt) sowie die Umgestaltung des angrenzenden Knotenpunktes Eisenbahnstraße/Bergerstraße zu einem Kreisverkehrsplatz. Im Zuge der Umgestaltung werden in Abstimmung mit der Stadt Eberswalde neben der Fahrbahn, die verfügbaren Flächen vorrangig dem Rad- sowie dem Fußgängerverkehr zugeordnet, um im gesamten Verlauf der Eisenbahnstraße einheitliche Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen zu ermöglichen. Aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse ist eine unveränderte Einordnung der vorhandenen Stellflächen im Planfall nicht mehr möglich. Nach derzeitigem Erkenntnisstand werden bei Umsetzung der Planung voraussichtlich deutlich mehr als die Hälfte aller Stellplätze nicht wieder hergestellt werden können.

6.3.1 Kostenschätzung

Durch die Maßnahme selbst entstehen voraussichtlich keine Kosten, da die Reduzierung der Stellplatzkapazitäten im Rahmen der genannten Straßenbaumaßnahmen zu finanzieren ist.

6.3.2 Bewertung der Maßnahme

Aus Sicht der Parkraumbewirtschaftung ist diese Entwicklung sehr gut vertretbar, da unmittelbar vor dem Postamt weiterhin Stellplätze zur Verfügung stehen werden, die bei Umsetzung der Planung auch unbedingt zeitlich zu beschränken wären, um eine dauerhaftes Parken auszuschließen.

Darüber hinaus stehen in fußläufiger Entfernung (geschätzte Gehzeit: deutlich unter 2 Minuten) mit dem Parkhaus „F. - Ebert – Zentrum“ und den Parkplätzen „Sparkasse (neu)“ bzw. „Zufahrt Sparkasse (neu)“ hinreichend viele Stellplätze in Stellplatzsammelanlagen zur Verfügung, die den bestehenden Stellplatzbedarf abdecken können.

Außerdem könnte ein reduziertes Stellplatzangebot zusätzliche Anreize zur Nutzung des Umweltverbundes darstellen und die Förderung einer umweltverträglichen Mobilität unterstützen.

Es wird empfohlen, die Maßnahme umzusetzen.

6.4 Reduzierung Stellplatzkapazitäten in Nebennetz

Die Stadt Eberswalde bereitet derzeit die Sanierung der Straßenzüge Carl – von – Ossietzky – Straße, Erich – Mühsam – Straße, Schillerstraße und Gerichtsstraße vor.

Im Zusammenhang mit der geplanten grundhaften Sanierung der Straßenzüge sollen auch regelgerechte Nebenanlagen, insbesondere hinreichend groß dimensionierte Gehwege hergestellt werden. Um die hierfür benötigten Flächen zu generieren, soll in den bestehenden Fahrbahnquerschnitt eingegriffen werden, was zur Folge hat, dass künftig in der Carl – von – Ossietzky – Straße und der Erich – Mühsam – Straße nur noch einseitiges Parken möglich sein wird. Damit verbunden ist eine Reduzierung der Stellplatzkapazitäten in den v. g. Straßenzügen von bis zu 55 bzw. 59 Stellplätzen.

6.4.1 Kostenschätzung

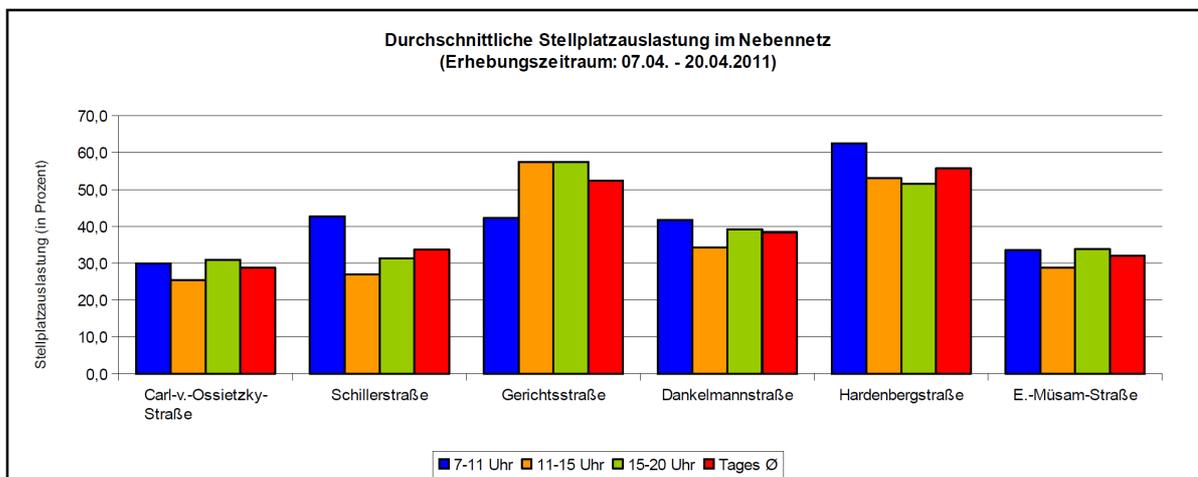
Durch die Maßnahme selbst entstehen voraussichtlich keine Kosten, da die Reduzierung der Stellplatzkapazitäten im Rahmen der genannten Straßenbaumaßnahmen erfolgen und finanziert werden wird.

Allerdings sind aufgrund der Vorgaben des Kommunalabgabengesetzes des Landes Brandenburg Straßenausbaubeiträge zur Finanzierung der Straßenbaumaßnahme zu erheben, wodurch eine Kostenbeteiligung der anliegenden Grundstückseigentümer entsteht.

6.4.2 Bewertung der Maßnahme

Aus Sicht der Parkraumbewirtschaftung sind keine Beeinträchtigung des Gebietes oder Überlastungen im ruhenden Verkehr zu erwarten, da die Stellplatzauslastung bislang eher gering ist und ganztägig hinreichend große Stellplatzreserven vorhanden sind.

Abbildung 2³⁶ – Stellplatzauslastung im Nebennetz



³⁶ Stadt Eberswalde, Verkehrserhebung 2011, siehe Anlage (2) – Tabelle 7

Darüber hinaus soll die Gerichtsstraße und ein Teil der Schillerstraße künftig als Einbahnstraße betrieben und beidseitig beparkt werden können, wodurch ein zusätzliches Stellplatzangebot von rund 20 Stellplätze geschaffen wird.

Es wird empfohlen, die Maßnahme umzusetzen.

6.5 Reduzierung der Stellplatzkapazitäten in Parkbrachen

Die Wohnungsbau- und Hausverwaltungs-GmbH Eberswalde (WHG) und die Stadt Eberswalde planen die Neubebauung der Friedrich – Ebert – Straße Süd mit einem Wohn- und Geschäftshauskomplex³⁷. In diesem Zusammenhang wird auch das Grundstück, auf dem sich derzeit die Parkbrache „Puschkinstraße“ befindet, überbaut werden.

Nach dem aktuellen Planungsstand stehen die 25 Stellplätze ab 2012 nicht mehr als öffentlich zugänglicher Parkraum zur Verfügung.

6.5.1 Kostenschätzung

Durch die Reduzierung der Stellplatzkapazitäten in der Parkbrache „Puschkinstraße“ entstehen der Stadt Eberswalde keine Kosten.

6.5.2 Bewertung der Maßnahme

Aus Sicht der Parkraumbewirtschaftung werden sich durch den ersatzlosen Wegfall der Stellplätze keine negativen Folgen einstellen, da in den umliegenden Bereichen hinreichend große Stellplatzreserven zur Verfügung stehen.

Der durch die Maßnahme Friedrich – Ebert – Straße – Süd generierte Stellplatzbedarf wird objektbezogen zu lösen sein und zum Teil auch den öffentlichen Parkbedarf mit abdecken.

Außerdem wurde die Parkbrache „Puschkinstraße“ im März 2011 in die Parkraumbewirtschaftung einbezogen und der bisherige Status „blauer Bereich außerhalb der Parkraumbewirtschaftung“ aufgehoben. Seither hat sich die Stellplatznachfrage deutlich verringert. Dies ist vermutlich den angeglichenen Parkbedingungen im Parkraumbewirtschaftungsgebiet geschuldet und auf die Verdrängung der Dauerparker zurückzuführen.

Es wird daher empfohlen, die Maßnahme umzusetzen.

³⁷ WHG Eberswalde und Stadt Eberswalde, Projektunterlagen „Friedrich – Ebert – Straße – Süd“, 2010

7 weitere Handlungsempfehlungen

7.1 Begrenzung der Parkdauer in gebührenpflichtigen Bereichen

Durch das Ordnungsamt der Stadt Eberswalde und die untere Verkehrsbehörde der Stadt Eberswalde wurde dargestellt, dass in den gebührenpflichtigen Bereichen des Parkraumbewirtschaftungsgebietes keine zulässige Höchstparkdauer festgelegt wurde. Demnach ist es bislang möglich, vorausgesetzt man entrichtet eine Parkgebühr von 6,00 Euro bzw. seit 01.04.2011 von 10,00 Euro, ganztägig im öffentlichen Straßenraum zu parken (vgl. Pkt. 4.1).

Es wird vorgeschlagen, die zulässige Parkdauer auf maximal zwei Stunden zu beschränken. Diese Zeitspanne sollte die Nutzung der innerstädtischen Einkaufs-, Freizeit- und Dienstleistungsangebote ohne negative Folgeerscheinungen für den Einzelhandel ermöglichen. Gleichzeitig wird durch eine Beschränkung der zulässigen Höchstparkdauer in den gebührenpflichtigen Bereichen eine zyklischen Nutzerfluktuation gewährleistet, sodass der geringe Parkraum im öffentlichen Straßenraum, insbesondere der Innenstadt optimal ausgenutzt werden kann. Sollte der Bedarf einer höheren Parkdauer in den gebührenpflichtigen Bereichen bestehen, kann der Nutzer auf die vorhandenen Stellplatzsammelanlagen ausweichen, in denen auch weiterhin keine Beschränkung der zulässigen Höchstparkdauer besteht.

7.1.1 Kostenschätzung

Durch den Bauhof wurde dargestellt, dass die Beschränkung der Parkdauer in den gebührenpflichtigen Bereichen mit der Neuprogrammierung aller 17 Parkscheinautomaten verbunden ist. Die Änderung der Software und Aktualisierung der Parkscheinautomaten wird voraussichtlich rund 250 Euro pro Gerät kosten, was einem Gesamtinvestitionsbedarf für diese Maßnahme von rund 4.500 Euro entspricht.

7.1.2 Bewertung der Maßnahme

Es wird empfohlen die Maßnahme kurzfristig umzusetzen, obwohl eine Neuprogrammierung der Parkscheinautomaten erst kürzlich im Rahmen der Gebührenerhöhung erfolgte. Die notwendigen Kosten werden sehr wahrscheinlich innerhalb kürzester Zeit durch eine deutlich höhere Nutzerfrequenz kompensiert und eine Regelungslücke in der Parkraumbewirtschaftung entsprechend den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung endgültig geschlossen.

7.2 Reduzierung der Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Straßenraum

Neben den geplanten Reduzierungen der Stellplatzkapazitäten im Zuge der Carl – von – Ossietzky – Straße und Erich – Mühsam – Straße (siehe Punkt 6.4) sollte fortlaufend geprüft werden, welche Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Straßenraum künftig nicht weiter in An-

spruch genommen werden müssen und zurückgebaut bzw. umgenutzt werden können. Dabei ist darauf zu achten, dass ausreichend viele Stellplätze in der nahen Umgebung zur Verfügung stehen, um aus einem Stellplatzüberangebot einen Stellplatzmangel zu entwickeln. Des Weiteren sollte die Reduzierung der Stellplatzkapazitäten nicht auf einzelne Stellflächen beschränkt werden, sondern nach Möglichkeit eine gesamte Straßenseite umfassen. Nur so können die entsprechenden Flächen sinnvoll nachgenutzt werden.

7.2.1 Kostenschätzung

Durch die Maßnahme selbst entstehen voraussichtlich keine Kosten, da die Reduzierung der Stellplatzkapazitäten vorrangig im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen erfolgen und finanziert werden wird.

Sofern die Stellplatzkapazitäten einzelner Straßenzüge ohne eine Straßenbaumaßnahme reduziert werden sollen, werden „nur“ die Kosten für die geplante Nachnutzung generiert, die aber im Rahmen der Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes nicht abzuschätzen sind.

7.2.2 Bewertung der Maßnahme

Durch die gezielte, aber sorgsam geplante Reduzierung der Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Straßenraum kann einerseits, die Stellplatzauslastung der betreffenden Straßenzüge erhalten bzw. gesteigert werden, andererseits aber ein wichtiger Beitrag zur Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Stellplatzsammelanlagen geleistet werden. Durch die geringere Anzahl von Stellplätzen im öffentlichen, bewirtschafteten Straßenraum gewinnen Stellplatzsammelanlagen an Attraktivität als Dauerparkplatz für Bewohner, sofern sich die Stellplatzsammelanlage in fußläufiger Entfernung zum Wohnstandort befindet und die monetären Konditionen für den Nutzer einen echten Vorteil darstellen.

Die zu reduzierenden Stellflächen im öffentlichen Straßenraum könnten für Nebenanlagen, Radwege oder straßenbegleitende Begrünungen nachgenutzt werden, wodurch sich die Umwelt- und Umfeldqualität der betreffenden Straßenzüge weiter steigern ließe.

Es wird daher empfohlen, die Maßnahme langfristig und dauerhaft bei der Planung des öffentlichen Straßenraums zu beachten und gegebenenfalls umzusetzen.

7.3 Schaffung von Ausweichstellen im Zuge der R. - Breitscheid – Straße

Die R. - Breitscheid – Straße ist als Hauptsammelstraße³⁸ klassifiziert und nimmt eine wichtige Stellung im städtischen Verkehrssystem ein. Daher sollte der Begegnungsfall Pkw – Pkw und Lkw – Pkw bei langsamer Fahrweise (< 30 km/h) sicher gewährleistet werden können.

³⁸ Stadt Eberswalde, Verkehrsentwicklungsplan 2008, Teil C, Anlage 2.4a und 2.4b

Um dies künftig zu erreichen, sollten in Abstimmung mit der unteren Verkehrsbehörde Ausweichstellen in den Bereichen errichtet werden, in denen der o. g. Begegnungsfall nicht abgesichert werden kann. Hierzu sind ggf. vorhandene Stellplätze mittels Beschilderung und/oder Fahrbahnmarkierung abzuordnen.

Die Länge der Ausweichstellen richtet sich nach den Abmessungen des maßgebenden Bemessungsfahrzeuges. Da die R. - Breitscheid – Straße u.a. durch Linienbus- und Entsorgungsverkehr genutzt wird, sollte die Ausweichstellen mindestens eine Länge von 20 m aufweisen.

7.3.1 Kostenschätzung

Die Umsetzung der Maßnahme verursacht nur geringer Kosten für die Anschaffung und Installation zusätzlicher Verkehrszeichen bzw. Fahrbahnmarkierungen. Die Gesamtkosten sollten einen Umfang von 2.500 Euro deutlich unterschreiten.

7.3.2 Bewertung der Maßnahme

Sofern sich in der Örtlichkeit geeignete Ausweichstellen ausweisen lassen, wird die Umsetzung der Maßnahme empfohlen.

Dadurch kann die Verkehrssicherheit im Zuge der R. - Breitscheid – Straße erhöht werden. Allerdings ist darauf zu achten, dass durch die Ausweisung von Ausweichstellen keine Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus bedingt wird.

7.4 Reduzierung der Stellplatzkapazitäten in öffentlichen Parkbrachen

Aufgrund der deutlich gesunkenen Stellplatznachfrage auf der Parkbrache „Schicklerstraße“, die auf ein hinreichend großes Stellplatzangebot im Zuge der Weinbergstraße und Schicklerstraße hindeutet, sollten die Stellplatzkapazitäten der Parkbrache ersatzlos entfallen. Dadurch könnte das Grundstück, wie planerisch vorgesehen³⁹ einer Bebauung zugeführt werden.

Des Weiteren sollte geprüft werden, ob die Parkbrachen „Raumerstraße“ und „Bollwerkstraße“ künftig weiterhin als kostenfreie Stellplätze für Dauerparker vorgehalten werden müssen, oder ob die Grundstücke anderweitig genutzt werden können.

7.4.1 Kosten

Durch die Maßnahme an sich entstehen der Stadt Eberswalde keine Kosten. Allerdings können zur Durchsetzung des Parkverbotes auf den Parkbrachen gegebenenfalls Absperrungen

³⁹ Stadt Eberswalde, Baulückenverzeichnis, 2011

der Grundstücke erforderlich werden, bis diese einer neuen Nutzung zugeführt wurden.

7.4.2 Bewertung der Maßnahme

Durch eine gezielte Reduzierung der Stellplatzkapazitäten in den Parkbrachen der Parkzonen A und B könnte das bestehende Stellplatzüberangebot reduziert und die betreffenden Grundstücke einer anderen (wertschöpfenden) Nutzung zugeführt werden.

Darüber hinaus bestünde die Möglichkeit den ruhenden Verkehr auf die vorhandenen Stellplatzsammelanlagen zu verlagern, so deren Auslastung dauerhaft zu erhöhen und die Umfeldqualität in den betreffenden Bereichen zu erhöhen.

Da durch diese Maßnahme vor allem berufstätige Dauerparker betroffen sein werden, sollten durch die Stadt Eberswalde und der Landkreis Barnim gemeinsam Alternativen aufzeigen, die eine Nutzung des Pkws generell, mindestens aber innerhalb des Stadtgebietes entbehrlich machen. Beispielsweise könnte der gebührenfrei nutzbare Parkplatz „Alte Chemische Fabrik“ als Park & Ride Platz deutlich stärker genutzt werden, da unmittelbar neben der Stellplatzsammelanlage mehrere Stadtbuslinien in einer sehr günstigen Taktfrequenz verkehren und so die Innenstadt innerhalb weniger Minuten zu erreichen ist.

Auf diese Weise könnte der städtische ÖPNV gestärkt und die verkehrsbedingten Schall- und Luftschadstoffimmissionen reduziert werden.

Des Weiteren könnte die Reduzierung der gebührenfreien und zeitlich unbeschränkten Stellplatzkapazitäten in Parkbrachen auch Anreize für die Einwohner von Eberswalde schaffen, alternative Fortbewegungsmittel zum Erreichen des Stadtzentrums zu nutzen.

Es wird daher empfohlen, die Maßnahme umzusetzen, sofern dem Mobilitäts- und gegebenenfalls Parkbedarf der berufstätigen Pendler entsprochen werden kann.

Sofern dies nicht möglich ist, sollte geprüft werden, ob die Parkbrachen künftig in die Parkraumbewirtschaftung einzubeziehen sind. Denn kostenfreie und/oder zeitlich unbeschränkte Stellplätze sind nicht dazu geeignet, den Umweltverbund zu fördern, was einer zentralen Zielstellung der städtischen Verkehrsplanung widerspricht. Gleiches gilt auch für den Parkplatz „Marienstraße“.

7.5 verstärkte Überwachung der Ratzeburgstraße

Wie bereits dargestellt, sind im Bereich der Ratzeburgstraße regelmäßig Verstöße gegen die gültige Parkordnung zu verzeichnen. Zum Teil werden auch die vorhandenen Behindertenparkplätze unrechtmäßig benutzt.

Dieses ordnungswidrige Parken in der Ratzeburgstraße ist problematisch, da der Fahrbahnquerschnitt nicht ausreicht, einen Zwei – Richtungsverkehr und den ruhenden Verkehr zu

ermöglichen. Um das Parken in der Ratzeburgstraße sicher zu erlauben, müsste zwingend ein Richtungsverkehr eingerichtet werden oder in regelmäßigen Abständen hinreichend große Ausweichstellen freigehalten werden. Beide Varianten wurden bereits mit Errichtung des Kreishauses geprüft und als unpraktikabel verworfen.

Die neuerliche Prüfung und ggf. mögliche Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung und Legalisierung des Parkens in der Ratzeburgstraße wird nicht empfohlen, da hierdurch zusätzlicher Parkverkehr in die Ratzeburgstraße verlagert werden würde, obwohl in den angrenzenden Bereichen hinreichend viele Stellplatzkapazitäten vorhanden sind.

Stattdessen sollte die Einhaltung der gültigen Parkordnung, mindestens über einen begrenzten Zeitraum, der geeignet ist, das Parkverhalten zu beeinflussen intensiviert werden, um möglichst viele Ordnungswidrigkeiten zu ahnden und so die Attraktivität der Ratzeburgstraße als Parkstand zu mindern. Zusätzlich könnte mithilfe einer ergänzenden Beschilderung (Zeichen 286 StVO – Halteverbot) trotz des bereits ausgewiesenen eingeschränkten Halteverbots für eine Zone (Zeichen 290 StVO) nochmals auf das bestehende Parkverbot hingewiesen werden.

7.5.1 Kostenschätzung

Die Umsetzung der Maßnahme verursacht keine zusätzlichen Kosten, sofern die Parkraumüberwachung mit dem vorhandenen Personal geleistet werden kann.

7.5.2 Bewertung der Maßnahme

Es wird empfohlen, die Maßnahme kurzfristig umzusetzen, um das ordnungswidrige Parkverhalten einzuschränken und die gewünschte Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Stellplatzsammelanlagen zu unterstützen.

7.6 Veränderung der Parkordnung im Bereich Maria – Magdalenen – Kirche

Der Bereich um die Maria – Magdalenen – Kirche insbesondere die Straßenzüge Brautstraße, Salomon – Goldschmidt – Straße und Erich – Schuppan – Straße sind durch eine vollständige Auslastung bzw. Überlastung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten charakterisiert. Dies führt zu einem erhöhten Parksuchverkehr und in der Folge zu erhöhten Schall- und Luftschadstoffimmissionen in diesem zentralen Wohnbereich.

Es wird empfohlen, die Zusammensetzung des ruhenden Verkehrs in diesem Bereich mittels Kennzeichenerfassung und Nutzerbefragung zu erfassen und festzustellen wie viele Nutzer, die nicht in diesem Bereich wohnen, zu welchem Zeitpunkt den Parkraum nachfragen. Sollte der erfasste Anteil geeignet sein, das Stellplatzangebot für die Wohnbevölkerung erheblich zu beeinträchtigen wird angeregt, die Parkordnung um die Maria – Magdalenen – Kir-

che zu verändern und Bereiche zu schaffen, in denen ausschließlich Bewohner mit Bewohnerparkausweis parken dürfen.

7.6.1 Kostenschätzung

Die Realisierung der Maßnahme generiert nur minimale Kosten, die für die notwendige Beschilderung aufgewendet werden müssen. Es ist davon auszugehen, dass weit weniger als 1.000 Euro aufgewendet werden müssten.

Für die erforderliche Kennzeichenerfassung und -auswertung müssten zusätzliche Mittel aufgewendet werden.

7.6.2 Bewertung der Maßnahme

Es wird empfohlen, die Maßnahme, in Abhängigkeit der Untersuchungsergebnisse umzusetzen, um somit den Parkbedarf eines hoch attraktiven, zentralen Wohnbereiches in der Innenstadt besser abzudecken und die verkehrsbedingten Umweltbelastungen abzubauen.

7.7 Optimierung des Stellplatzangebotes im Bahnhofsumfeld

Sämtliche Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen am Bahnhof und in dessen fußläufiger Umgebung sind sehr hoch bzw. voll ausgelastet und nicht selten überlastet. Dies deutet auf einen sehr großen Parkbedarf von Pendlern, die mit dem Pkw zum Bahnhof gelangen, hin.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass ein nicht unwesentlicher Teil des Parkbedarfes von Nutzern generiert wird, die in fußläufiger Entfernung zu einer ÖPNV – Haltestelle wohnen und somit gleichsam mit dem Bus zum Bahnhof gelangen könnten.

Die tatsächliche Zusammensetzung des ruhenden Verkehrs in den Stellplatzsammelanlagen und bahnhofsnahen Parkbrachen sollte jedoch anhand einer Kennzeichenerfassung und Nutzerbefragung analysiert werden.

Sofern sich die vorgenannte Hypothese bestätigt, wird empfohlen, die Nutzbarkeit der Parkbrachen schrittweise einzuschränken oder die Nutzung zeitlich zu beschränken.

7.7.1 Kostenschätzung

Die Umsetzung des Vorhabens ist kostenneutral. Lediglich für die erforderliche Kennzeichenerfassung und -auswertung müssten zusätzliche Mittel aufgewendet werden.

7.7.2 Bewertung der Maßnahme

Durch die Reduzierung der Stellplatzkapazitäten der bahnhofsnahen Parkbrachen würde der Parkdruck im Umfeld des Bahnhofes erhöht und für die potenziellen ÖPNV – Nutzer ein An-

reiz zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens geschaffen. Voraussetzung hierfür ist allerdings die Gewähr, dass die Pendlerzüge auch während der frühen Morgen- und späten Abendstunden bestens an das Busliniennetz angebunden werden (Anschlussgarantie) und somit eine Wegekette ohne Zeitverluste oder Anschlussprobleme besteht.

Die Bewirtschaftung der Parkbrachen wird nicht empfohlen, da somit dauerhafte Parkflächen etabliert werden, was dem Ziel einer städtebaulichen Nutzung dieser Flächen nicht entspricht.

Darüber hinaus wird von der Schaffung zusätzlicher Stellplatzkapazitäten im Bereich des Bahnhofes dringend abgeraten. Denn um das Problem zu lösen, müssten so viele Stellplätze geschaffen werden, dass annähernd jeder Pendler einen Stellplatz zur Verfügung hat. Dies ist weder finanziell darstellbar, noch verkehrsplannerisch sinnvoll, da durch die Errichtung von Stellplätzen der motorisierte Individualverkehr gefördert, nicht aber, wie durch die Stadt Eberswalde beabsichtigt, der Umweltverbund gestärkt wird.

7.8 Veränderung der Parkordnung im Altstadtcarree

Wie bereits dargestellt wird im Altstadtcarree regelmäßig entgegen der bestehenden Parkordnung auch außerhalb der gekennzeichneten Flächen geparkt, wodurch der ausgewiesene verkehrsberuhigte Bereich (Zeichen 325 StVO) infolge des ungeordneten, ruhenden Verkehrs beeinträchtigt und die Entwicklung einer lebhaften Außengastronomie bzw. öffentlichen Warenpräsentation behindert wird.

Zur Lösung des Problems sind zwei Alternativen denkbar.

7.8.1 Einrichtung eines Fußgängerbereichs

Zur Vermeidung eines ungeordneten ruhenden Verkehrs und zur Gewährleistung einer weiterhin positiven Entwicklung des Altstadtcarrees wird die Einrichtung eines Fußgängerbereichs (Zeichen 242 StVO) vorgeschlagen. Innerhalb eines Fußgängerbereichs ist jeder Verkehr mit Kraftfahrzeugen und Fahrrädern und folglich auch der ruhende Verkehr untersagt. Die Andienung des Altstadtcarrees für den Liefer- sowie Ver- und Entsorgungsverkehr sollte aber begrenzt auf ein maximal dreistündiges Zeitfenster zwischen 6 – 9 Uhr gestattet werden (Zeichen 1026-35 und 1040-30 StVO).

Mit Umsetzung dieser Maßnahme würden die zehn Stellplätze innerhalb des Altstadtcarrees in einem sehr stark durch den ruhenden Verkehr beanspruchten Bereich wegfallen. Zusätzlich müsste im Bereich des Parkplatzes Goethestraße ein Wendehammer eingerichtet werden, um die im Planfall einzurichtende Sackgasse Goethestraße (Zeichen 357 StVO) verkehrssicher betreiben zu können und das Wenden weiterhin zu gewährleisten. Es wird empfohlen, einen Wendehammer für Pkw zu errichten⁴⁰, welcher gemäß RAS 06 eine Ab-

⁴⁰ Der Anliefer-, Ver- und Entsorgungsverkehr (Schwerverkehr) sollte das Altstadtcarree weiterhin befahren können. Dadurch wäre ein Wendehammer für den Schwerverkehr entbehrlich.

messung von circa zwölf mal neun Meter⁴¹ umfasst. In Folge der Einrichtung eines Wendehammers könnten bis zu 16 weitere Stellplätze am Rand des Altstadtcarrees wegfallen.

Da aber in fußläufiger Entfernung von 1 bis 3 Gehminuten⁴² rund 220 bzw. 370⁴³ Stellplätze verfügbar sind (vgl. Plan 8), werden keine Beeinträchtigungen des Einzelhandels und der Gastronomie erwartet. Die einzige gravierende Veränderung besteht darin, dass die Kunden und Gäste künftig nicht mehr „bis ins Geschäft oder an ihren Tisch fahren“ könnten.

Darüber hinaus werden nur positive Effekte erwartet, wenn das Altstadtcarree, ein zentraler Aufenthaltsbereich von höchster städtebaulicher Qualität autofrei wäre und somit keine direkten verkehrsbedingten Schall- und Luftschadstoffimmissionen zu verzeichnen wären. Ebenso wäre die Entwicklung einer Außengastronomie und öffentlichen Warenpräsentation möglich, was wiederum die Qualität des Altstadtcarrees weiter steigern würde.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob das Einfahrverbot in den Fußgängerbereich neben der Beschilderung nach StVO ggf. auch mit baulichen Maßnahmen (Poller, Klapppoller, Senkpoller) zu unterstützen ist.

7.8.2 Einrichtung einer abschnittswisen Fußgängerbereichs

Ebenfalls auf die Reduzierung der Zugänglichkeit des Altstadtcarrees für Fahrzeuge zielt ein Vorschlag des Eberswalde Altstadtcarree e.V. ab, der vorgeschlagen hat, den Straßenzug An der Friedensbrücke im Abschnitt zwischen Friedrich – Ebert – Straße und Steinstraße für den motorisierten Individualverkehr zu sperren, einen Fußgängerbereich (Zeichen 242 StVO) zu installieren und künftig lediglich ausnahmsweise Liefer-, Ver- und Entsorgungsverkehr (Zeichen 1026-35 StVO) in diesem Bereich zu zulassen.

Die Umsetzung des Vorschlages wäre im Gegensatz zu Variante 1 nicht mit einem Verlust von Stellplätzen innerhalb des Altstadtcarrees verbunden, würde aber das unzulässige Parken im Bereich An der Friedensbrücke verhindern. Allerdings müsste mittels baulicher Maßnahmen (Klapppoller, Senkpoller) eine Abtrennung des Straßenzuges vom restlichen Straßennetz erfolgen, anderenfalls wäre damit zu rechnen, dass der gewünschte Effekt nicht eintritt.

Darüber hinaus ist damit zu rechnen, dass die Einhaltung der gültigen Parkordnung in den anderen Bereichen des Altstadtcarrees mit diesem Vorschlag nicht gewährleistet werden kann und das Problem weiterhin besteht.

⁴¹ FGSV, RAST 06, Seite 73, Bild 55

⁴² Hinweis: Es wurde eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit im Fußgängerverkehr von 5 km/h zu Grunde gelegt. Im Einzelfall lassen sich die angegebenen Distanzen auch deutlich schneller zurücklegen.

⁴³ Hinweis: Es wurden nur die öffentlich zugänglichen und tatsächlich der Allgemeinheit zur Verfügung stehenden Stellplätze in Stellplatzsammelanlagen bilanziert. (Angaben gemäß Befragung der Stellplatzsammelanlagenbetreiber im Parkraumbewirtschaftungsgebiet – Anlage (6) – Tabelle 8)

Die Einrichtung eines gebietsumfassenden Fußgängerbereichs entsprechend Vorschlag 1 (siehe Punkt 7.8.1) wird vom Eberswalder Altstadtcarree e.V. kritisch gesehen, da nach Ansicht der Händler und Gastronomen das Stellplatzangebot im und um das Altstadtcarree den tatsächlichen Stellplatzbedarf nicht abdecken kann und somit die Reduzierung des Stellplatzangebotes zu einer lokalen Erhöhung des Parkdrucks führen würde. Dieses Problem wird aus gutachterlicher Sicht nicht gesehen, da in fußläufiger Entfernung hinreichend große Stellplatzkapazitäten vorhanden sind (siehe Punkt 7.8.1).

7.8.3 Kostenschätzung

Die Realisierung beider alternativen Handlungsansätze ist mit sehr geringen finanziellen Aufwendungen möglich. Da lediglich ein Beschilderungsaufwand und gegebenenfalls einige wenige Poller, Klapppoller bzw. Senkpoller zu installieren sind, dürfte der finanzielle Aufwand für Variante 1 rund 5.000 Euro und für Variante 2 rund 2.000 Euro nicht übersteigen.

7.8.4 Bewertung der Maßnahme

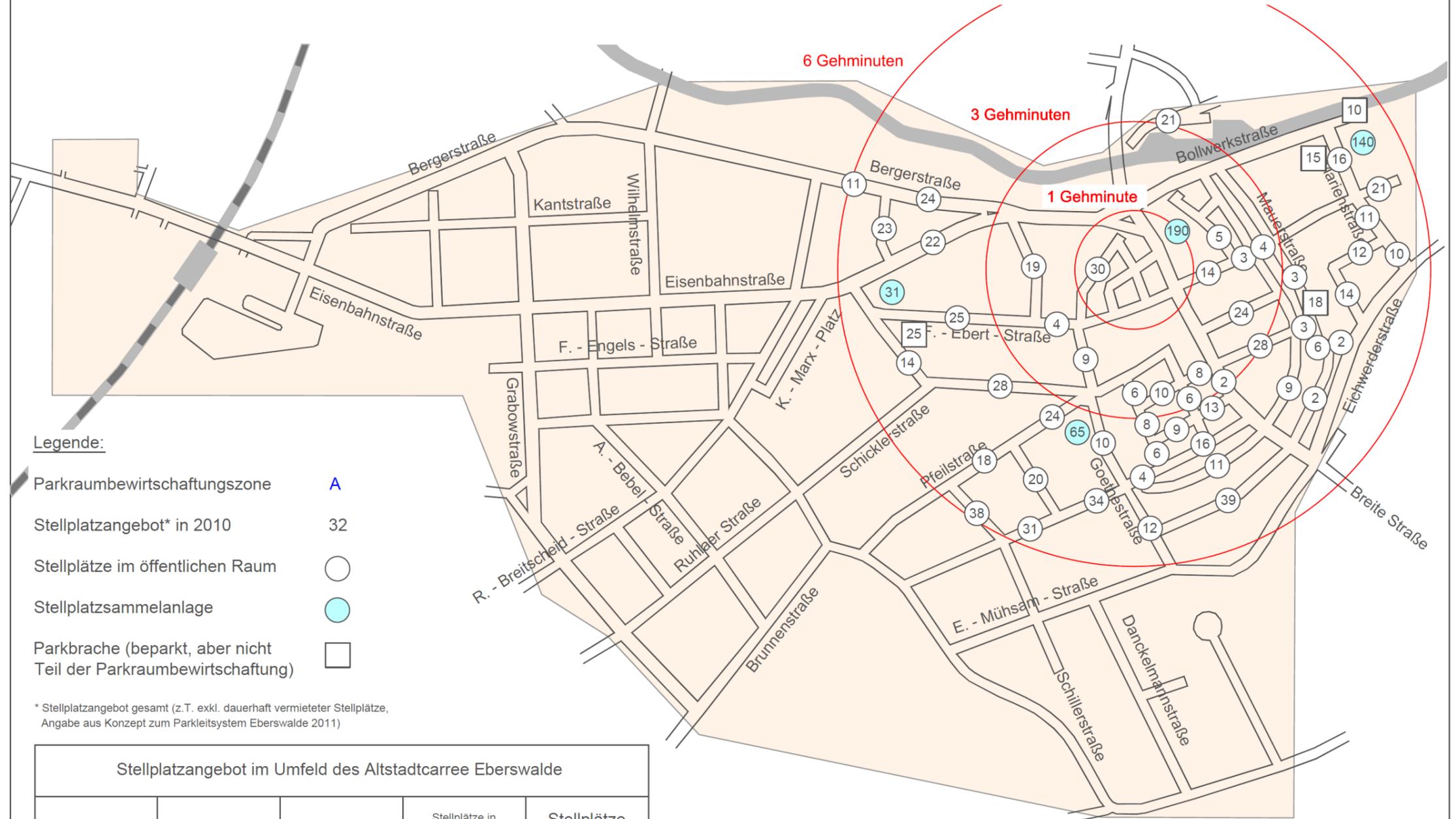
1. Aus gutachterlicher Sicht wird empfohlen, Variante 1 umzusetzen, einen Fußgängerbereich einzurichten und das Parken im Altstadtcarree generell zu verbieten, da in fußläufiger Entfernung hinreichend viele Stellplätze zur Verfügung stehen. Darüber hinaus sollte das Altstadtcarree nur noch zeitlich beschränkt für den Liefer-, Ver- und Entsorgungsverkehr befahrbar sein.

Dadurch wäre die Entwicklung dieses bedeutenden Geschäftsviertels nachhaltig gesichert und die Möglichkeit gegeben, eine Außengastronomie sowie öffentliche Warenpräsentationen zu installieren, was wiederum die Qualität des Altstadtcarrees weiter steigern würde.

Allerdings sollte vor Umsetzung der Maßnahme die Diskussion mit dem Eberswalder Altstadtcarree e. V. und anderen Betroffenen geführt werden, um ggf. bestehende Bedenken ausräumen und tragfähige Kompromisse entwickeln zu können.

Die Einrichtung eines abschnittswisen Fußgängerbereiches (Variante 2) wird nicht empfohlen, da mit dieser Maßnahme nur ein sehr kleiner Bereich wirksam vom ruhenden Verkehr entlastet werden kann. Der überwiegende Teil des Altstadtcarree würde sehr wahrscheinlich weiterhin ordnungswidrig beparkt werden, wodurch sich der ruhende Verkehr in diesem städtebaulich sensiblen Bereich insgesamt nur unwesentlich reduzieren würde.

Plan 8: Stellplatzangebot im Umfeld des Altstadtcarree Eberswalde im Planfall 1 - vollständiger Fußgängerbereich



Legende:

- Parkraumbewirtschaftungszone A
- Stellplatzangebot* in 2010 32
- Stellplätze im öffentlichen Raum ○
- Stellplatzsammelanlage ●
- Parkbrache (beparkt, aber nicht Teil der Parkraumbewirtschaftung) □

* Stellplatzangebot gesamt (z.T. exkl. dauerhaft vermieteter Stellplätze, Angabe aus Konzept zum Parkleitsystem Eberswalde 2011)

Stellplatzangebot im Umfeld des Altstadtcarree Eberswalde				
Entfernung	Zeitaufwand	Stellplätze im öffentlichen Raum	Stellplätze in Sammelanlagen und Parkbrachen	Stellplätze insgesamt
100 m	ca. 1 min	30	190	220
250 m	ca. 3 min	152	0	152
500 m	ca. 6 min	570	304	874
Σ A - C		752	494	1.246

Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes 2008

Im Auftrag der: Stadt Eberswalde
 Stadtentwicklungsamt
 Breite Straße 39
 16225 Eberswalde

Bearbeitung durch: Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
 Inhaber: Alexander Kirste
 Rabenauer Straße 7
 01159 Dresden
www.planungsbüro-kirste.de

Kartengrundlage: Flyer zur Parkraumbewirtschaftung 2008,
 erstellt durch: Dr. R. Schneewolf

Bearbeitungsstand: 21.06.2011

8 Maßnahmenliste und Prioritätensetzung

Die Prioritätensetzung der Maßnahmen erfolgt anhand des bestehenden Handlungsdrucks und des zu erwartenden Realisierungshorizonts.

lfd. Nummer	Maßnahme	Kosten (in Euro)	Priorität
1	Beschränkung der Höchstparkdauer in gebührenpflichtigen Bereichen; Neuprogrammierung der Parkscheinautomaten	4.500	sehr hoch , kurzfristig
2	Einrichtung Parkleitsystem	60.000	sehr hoch , kurzfristig
3	verstärkte Überwachung der Parkordnung (Ratzeburgstraße)	keine	hoch , kurzfristig
4	Veränderung der Parkordnung im Altstadtcarree	5.000 / 2.000	hoch , kurzfristig
5	Veränderung der Parkordnung im Bereich um die Maria – Magdalenen – Kirche	1.000	hoch , kurzfristig
6	Optimierung des Stellplatzangebotes im Bahnhofsumfeld	keine	erhöht , mittelfristig
7	Erfassung der Stellplatznachfrage im Bereich Rudolf – Breitscheid – Straße, Alfred – Dengler – Straße, Mertensstraße und ggf. Ableitung von Maßnahmen	keine	erhöht , mittelfristig
8	Einrichtung von Ausweichstellen im Zuge der Rudolf – Breitscheid – Straße	2.500	erhöht , mittelfristig
9	Reduzierung der Stellplatzkapazitäten im Hauptverkehrsnetz (Eisenbahnstraße)	keine	erhöht , mittelfristig
10	Reduzierung der Stellplatzkapazitäten im Nebennetz Carl – von – Ossietzky – Straße, Erich – Mühsam – Straße)	keine	erhöht , mittelfristig
11	Reduzierung der Stellplatzkapazitäten in öffentlich zugänglichen Parkbrachen	keine	erhöht , mittelfristig
12	Reduzierung der Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Straßenraum	keine	gering , langfristig
	Erhöhung der Parkgebühren in gebührenpflichtigen Bereichen		umgesetzt

9 Entwicklung Bewohnerparkausweise

Bewohnerparkausweise berechtigen die Bewohner einer Parkzone ihr Fahrzeug ohne zeitliche Limitierung in allen „grünen Bereichen“ der bewohnten Parkzone abzustellen und können im Bürgeramt der Stadt Eberswalde für einen Jahresbetrag von derzeit 30,70 Euro erworben werden.

Seit Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Jahr 2005 wurde dieses zusätzliche Angebot von den Bewohnern der Parkzonen A und B⁴⁴ gut angenommen. Die stabilen Nutzerzahlen⁴⁵ lassen einen beständigen Parkbedarf vermuten, der ausschließlich im öffentlichen Straßenraum abgedeckt werden kann.

Mit Erweiterung des Parkraumbewirtschaftungsgebietes in 2009 wurde die Parkzone A räumlich erweitert und die Parkzone C – Bahnhofsvorstadt neu eingeführt. Seither hat sich die Nutzungsintensität der Bewohnerparkausweise deutlich verstärkt.

Insbesondere in Parkzone A hat sich die Anzahl der ausgestellten Bewohnerparkausweise zwischen 2008 und 2010 mehr als verdoppelt (siehe Abbildung 6).

Dies zeigt einerseits, dass mit der Erweiterung des Parkraumbewirtschaftungsgebietes ein neuer Nutzerkreis in bislang unbewirtschafteten Bereichen erschlossen wurde.

Andererseits ist zu vermuten, dass sich ein Teil des ruhenden Verkehrs vor Erweiterung des Parkraumbewirtschaftungsgebietes in die fußläufig erreichbaren, unbewirtschafteten Bereiche verlagert hatte, um weiterhin kostenfrei und ohne zeitliche Beschränkung parken zu können. Dieser Praxis zum Nachteil der Anwohner der betreffenden Straßenzüge konnte mit Erweiterung des Parkraumbewirtschaftungsgebietes ein Ende bereitet werden. Die deutlich gestiegenen Nutzerzahlen in Parkzone A lassen darauf schließen, dass nunmehr keine Verlagerung des ruhenden Verkehrs stattfinden und alle Bewohner, die ihren Parkbedarf nur im öffentlichen Straßenraum decken können, einen Bewohnerparkausweis erwerben.

In Parkzone C stehen seit Einführung der Parkraumbewirtschaftung keine unbewirtschafteten Bereiche mehr zur Verfügung. Aus diesem Grund benötigt jeder Anwohner, der seinen Parkbedarf nur im öffentlichen Straßenraum abdecken kann, einen Bewohnerparkausweis. Dass diese Regelung weitgehend akzeptiert wird, zeigen die steigenden und sehr hohen Nutzerzahlen sowie die in ihrem Umfang deutlich geminderten Eingaben bei der Stadtverwaltung Eberswalde.

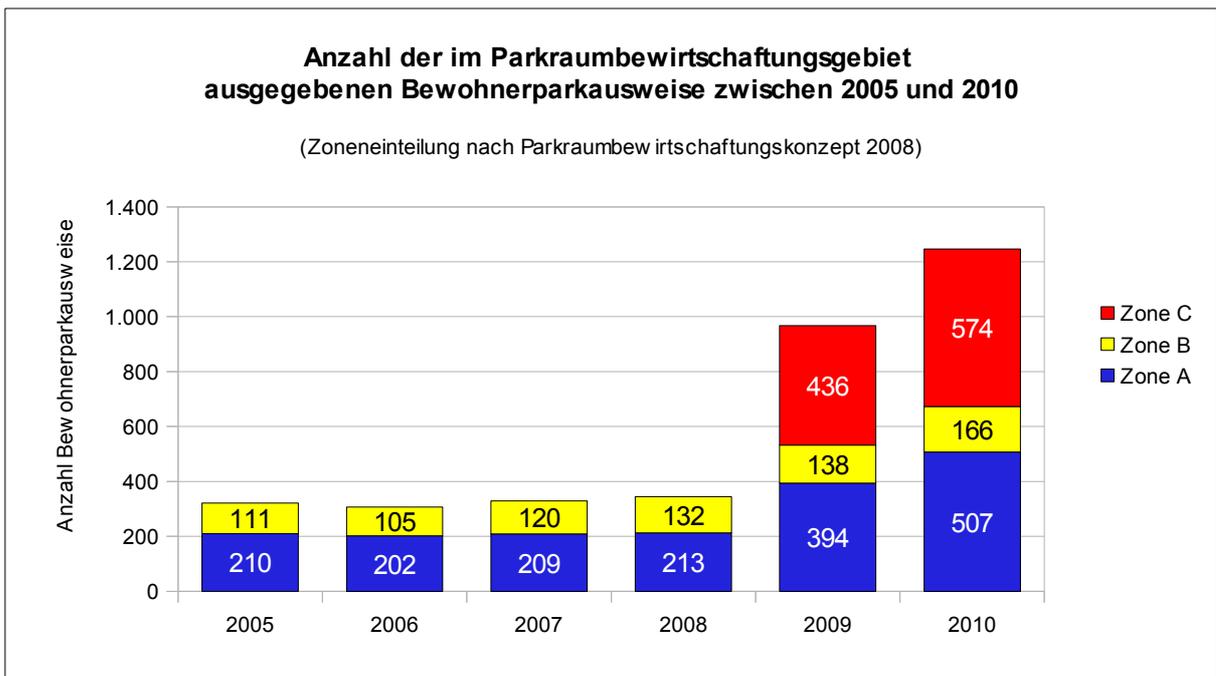
In Parkzone B ist zwischen 2005 und 2007 eine stabile Nachfrage zu verzeichnen gewesen, die allerdings in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen ist. Es ist zu vermuten, dass die anhaltende Sanierung der Innenstadt den gewünschten Einwohnerzuwachs im Bereich der

⁴⁴ Anmerkung: Im Parkraumbewirtschaftungskonzept 2004 war das Parkraumbewirtschaftungsgebiet in die Parkzonen A, B und C unterteilt. Im Parkraumbewirtschaftungskonzept 2008 wurden die Parkzonen A und C zur Parkzone A zusammengefasst und eine Parkzone C (für die Bahnhofsvorstadt) neu eingeführt. Aus diesem Grund wurden für Parkzone C (Bahnhofsvorstadt) in den Jahren 2005 bis 2008 keine Angaben gemacht. In Parkzone A sind die Angaben für die „alten“ Parkzonen A und C summiert.

⁴⁵ Stadt Eberswalde, Bürger- und Ordnungsamt, laufende Erhebung, 2011

Parkzone B begünstigt hat und somit zusätzlicher ruhender Verkehr generiert wurde, der im öffentlichen Straßenraum abgedeckt wird. Außerdem ist anzunehmen, dass in Folge der regelmäßigen Überlastung der unbewirtschafteten Parkplätze und Parkbrachen in Parkzone B, die Anreize für Bewohner auf diese Bereiche auszuweichen gesunken sind und statt dessen „vor dem Haus“ geparkt wird, auch wenn dies mit jährlichen Kosten in Höhe von 30,70 Euro verbunden ist.

Abbildung 2⁴⁶: Anzahl der ausgestellten Bewohnerparkausweise



⁴⁶ Stadt Eberswalde, Bürger- und Ordnungsamt, laufende Erhebung, 2011, eigene Darstellung

10 Fazit

Die Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes 2008 hat gezeigt, dass die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt und Bahnhofsvorstadt von Eberswalde im Großen und Ganzen sehr erfolgreich ist und die Zielstellungen weitgehend erreicht wurden.

Nach anfänglichen Akzeptanzproblemen in der Bevölkerung, insbesondere von werktätigen Dauerparken hat sich die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt und Bahnhofsvorstadt etabliert. Mithilfe der Parkraumbewirtschaftung ist es gelungen, den Parkdruck im öffentlichen Straßenraum ganz erheblich zu reduzieren und die Stellplatzverfügbarkeit nunmehr jederzeit zu gewährleisten.

Handlungsbedarf besteht nur im Bereich der Ratzeburgstraße und noch dringender im Altstadtcarree. In beiden Bereichen wird die gültige Parkordnung (weitgehend Parkverbot) nicht eingehalten, was insbesondere im Altstadtcarree die städtebaulichen Zielstellungen einer öffentlichen Gastronomie und Warenpräsentation stark beeinträchtigt.

Die Zielstellung, den ruhenden Verkehr noch stärker auf die vorhandenen Stellplatzsammelanlagen zu binden, konnte bislang noch nicht im großen Maße erreicht werden. Durch die Einrichtung eines Parkleitsystems könnten die bestehenden Verlagerungspotenziale aber genutzt und somit der Parksuchverkehr weiter reduziert werden.

Einzig die Zielstellung, den MIV auf den ÖPNV zu verlagern und in Folge den ruhenden Verkehr durch den Umweltverbund zu substituieren konnte bislang nicht erreicht werden. Da die Förderung des Umweltverbundes das Zusammenwirken vieler unterschiedlicher Akteure erfordert, wird empfohlen im Rahmen einer Arbeitsgruppe Strategien zu entwickeln, welche geeignet sind den Umweltverbund noch stärker zu fördern und die Entbehrlichkeit des Pkw im städtischen Bereich aufzuzeigen.

Abschließend wird aus gutachterlicher Sicht empfohlen, die benannten Anpassungen vorzunehmen und bestehende Regelungslücken (keine Höchstparkdauer in gebührenpflichtigen Bereichen) zeitnah zu beheben, aber an der Parkraumbewirtschaftung generell festzuhalten. Denn die Entspannungen der Situation im ruhenden Verkehr und Verbesserung der Umwelt- und Umfeldqualität im Parkraumbewirtschaftungsgebiet, wie sie seit nunmehr 2004 zu beobachten war, ist zu einem erheblichen Teil der Wirkung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes geschuldet.

Der vorliegende Endbericht zur Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes wurde mit den zuständigen Dezernaten und Ämtern fortlaufend abgestimmt, sodass dessen Erkenntnisse bzw. Ergebnisse von den beteiligten Akteuren einstimmig mitgetragen werden.

11 Quellenverzeichnis

Stadt Eberswalde, Baudezernat, Stadtentwicklungsamt, 2004, Parkraumbewirtschaftungskonzept 2004, KOMMUNAL DATA, Berlin

Stadt Eberswalde, Baudezernat, Stadtentwicklungsamt, 2006, Erfahrungsbericht zur Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt von Eberswalde, K. Ertl, Eberswalde

Stadt Eberswalde, Baudezernat, Stadtentwicklungsamt, 2008, Parkraumbewirtschaftungskonzept 2008, KOMMUNAL DATA, Berlin

Stadt Eberswalde, Baudezernat, Stadtentwicklungsamt, 2008, Faltblatt zum Parkraumbewirtschaftungskonzept 2008, KOMMUNAL DATA, Berlin

Stadt Eberswalde, Baudezernat, Stadtentwicklungsamt, 2008, Verkehrsentwicklungsplan 2008, SVU Dr. Hunger, Dresden

Stadt Eberswalde, Baudezernat, Stadtentwicklungsamt, 2011, Parkleitsystem Eberswalde (Entwurf, Stand: Mai 2011), Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, Dresden

12 Anhang

- (1) Tabelle 6 – Ausgangsdaten (Erhebung vom 11. / 12. 2010 und 01. 2011; nur digital)
- (2) Tabelle 7 – Erhebung südwestliche Altstadt vom 07.04. - 20.04.2011

- (3) Protokoll der Beratung vom 29.03.2011 im Stadtentwicklungsamt
- (4) Protokolle der Befahrungen des Parkraumbewirtschaftungsgebietes von 2009

- (5) Fragebogen der Befragung der Stellplatzsammelanlagenbetreiber
- (6) Tabelle 8 – Auswertung der Fragebögen

- (7) Gesprächsnotiz zur telefonischen Befragung zufällig ausgewählter Gewerbetreibender im Altstadtcarree vom 26.05.2011
- (8) Gesprächsnotiz zum Telefonat mit Herrn Tafel (Betreiber Parkplatz „Bauernmarkt“) vom 26.05.2011