

ARGUS

Arbeitsgruppe unabhängiger
Stadt- und Verkehrsplaner



Parkraummanagementkonzept im Umfeld der Stadthalle

Braunschweig, im März 2012

ARGUS

Arbeitsgruppe unabhängiger
Stadt- und Verkehrsplaner

Parkraummanagementkonzept
im Umfeld der Stadthalle

Berichtsband

Im Auftrag der
Stadt Braunschweig
Fachbereich Tiefbau und Verkehr

durch

ARGUS

Arbeitsgruppe unabhängiger Stadt-
und Verkehrsplaner

Prof. Dr.-Ing. H.-J. Collin
B.A. E. Schröder
Can. B.Sc. M. Schwarzkopf

Göttingstraße 22
38106 Braunschweig
Tel.: 0531 / 344757
Fax: 0531 / 344732
info@argus-bs.de

Braunschweig, im März 2012

Gliederung	Seite
0 Vorbemerkungen	1
1 Rahmenbedingungen	3
1.1 Ziele	3
1.2 Gebietsbeschreibung	7
2 Zustandserfassung	11
2.1 Strukturdaten	11
2.2 Parkraumsituation	12
2.3 Private Stellplätze	17
3 Nutzungserfassung	18
3.1 Durchführung und Auswertung	18
3.2 Parkraumauslastung	21
3.3 Nutzergruppen	23
4 Parkraumbilanz	30
4.1 Gesamtgebiet	30
4.2 Teilgebiete	32
5 Parkraummanagementkonzept	35
5.1 Rechtliche Rahmenbedingungen	35
5.2 Bewohner – Anregungen	37
5.3 Struktur des Parkraummanagements	40
5.4 Gebietsbezogenes Parkraummanagementkonzept	42
6 Umsetzungshinweise	51
7 Literatur	53
Anlagen	55

0. Vorbemerkungen

Die Anlagen und die Nutzung des Parkraums haben nachhaltige Auswirkungen auf Entwicklung und Struktur der Städte. Die Art und Weise der Bereitstellung des Parkraums kann in starkem Maße die Flächennutzung, die Ziel- und Verkehrsmittelwahl und die Qualität des Verkehrsablaufs beeinflussen. Auch die Stadtentwicklung wird durch die Gestaltung des städtischen Raumes maßgeblich geprägt. Von daher ist die Parkraumplanung in enger Verzahnung von Stadt- und Verkehrsplanung anzulegen.

Ein Parkraummanagementkonzept hat die Aufgabe, Angebot und Nachfrage von Parkraum im Sinne von Effizienz, Wirtschaftlichkeit, Verträglichkeit und Nachhaltigkeit zu steuern.

Die Entwicklung eines Parkraummanagementkonzeptes wird durch unterschiedliche Auslöser initiiert. Im vorliegenden Fall geht es um die denkbare Entwidmung des Parkdecks Stadthalle.

Es wird die Gesamtanlage der Untersuchung als **Pilotprojekt** definiert. D. h., es wird – auch bedingt durch den finanziellen Rahmen – eine klare Gebietsabgrenzung vorgenommen, um hier das aus fachlicher Sicht notwendige, fundierte Bearbeitungsdesign anwenden zu können. Allein mit Hilfe von Potenzialanalysen (Abschätzungen, Annahmen) der anstehenden Untersuchungsfrage gerecht zu werden, wird nicht als zielführend angesehen.

Auch wenn die besondere Fragestellung der Entwidmung von Parkfläche mit entsprechenden **Wirkungen** auf das gesamte Parkgeschehen im Vordergrund der Bearbeitung steht, lässt sich das Untersuchungsdesign auf andere Gebietseinheiten z.B. auf das östliche Ringgebiet übertragen und damit sinnvoll im politischen Raum kommunizieren.

Die Struktur der Bearbeitung geht aus **Bild 0.0** hervor. Hier sind die Einzelkapitel zu erkennen.

An dieser Stelle bedanken wir uns pauschal für die von verschiedenen Stellen entgegengebrachten Anregungen und Unterstützungen.

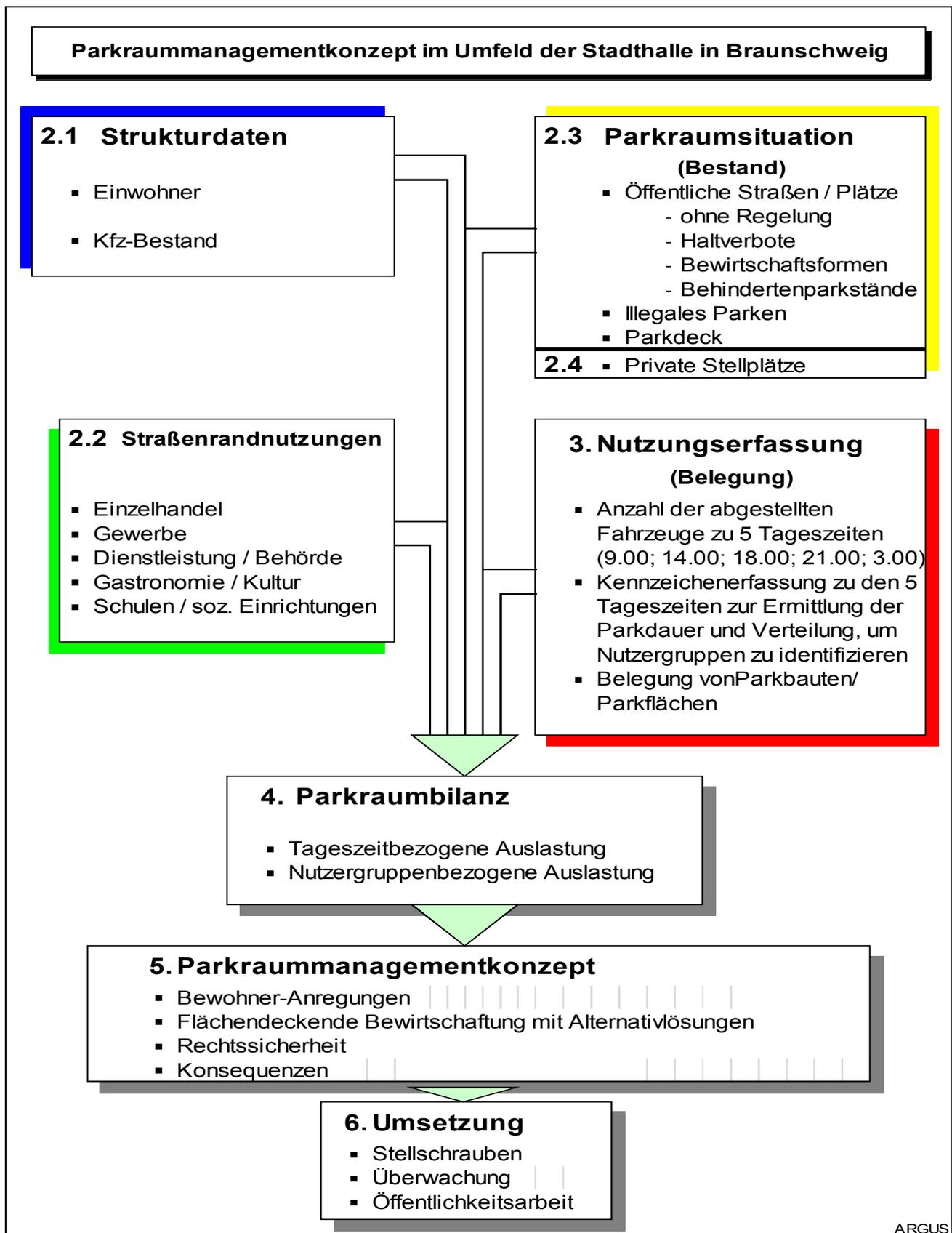


Bild 0.0: Struktur der Bearbeitung

1. Rahmenbedingungen

1.1 Ziele

Ziel eines Parkraummanagements ist es, den vorhandenen Parkraum optimal zu nutzen. Eine Reduzierung der Nachfrage nach öffentlichen Dauerparkständen auf das für Wohn- und Wirtschaftsfunktionen im Planungsbereich erforderliche Maß bei Bedarfsbefriedigung der qualifizierten Nachfrage der Bewohner entlastet zum einen die Parksituation und sichert zum anderen die Lebensqualität im Quartier.

Die **Steuerung** des ruhenden Verkehrs im Rahmen des Parkraummanagementkonzepts erfolgt über

- das Parkraumangebot,
- die Parkgebühren,
- die erlaubte Parkdauer,
- die Bevorrechtigung bestimmter Nutzergruppen und
- die konsequente Überwachung.

Die **Anspruchshaltung der Nutzer** des Parkraumangebots bezieht sich auf eine kostengünstige Abstellmöglichkeit verbunden mit einem kurzen und bequemen Weg zum geparkten Fahrzeug. Oftmals kann diesem Anspruch aus städtebaulichen und verkehrstechnischen Belangen nicht entsprochen werden. Der vorhandene Parkraum muss zwischen den Ansprüchen der verschiedenen Nutzergruppen und den Zielsetzungen der Stadt- und Verkehrsplanung in Abhängigkeit von der Gebietsstruktur aufgeteilt werden.

Sinn und Zweck des Parkraummanagements ist es, u.a. die Parkraumsituation der Bewohner so zu verbessern, dass das Wohngebiet an Attraktivität gewinnt und den ggf. vorhandenen negativen Folgen der Abwanderung ins städtische Umland entgegengewirkt werden kann.

Im Detail sollen folgende **Ziele** mit der Umsetzung des Parkraummanagementkonzepts realisiert werden:

- Verbesserung der Wohnumfeldqualität / Stärkung der Wohnsituation,
- Aufhebung von Abwanderungstendenzen,
- Reduzierung des Verkehrsaufkommens,
- Reduzierung des nicht-gebietsbezogenen Verkehrs,
- Reduzierung des Parkraumsuchverkehrs,
- Verbesserung der wohnungsnahen Parkmöglichkeiten für Bewohner,
- Entflechtung von Parkzwecküberlagerungen,
- Ordnung der Nachfrage der Gewerbetreibenden,
- Verbesserung der Erreichbarkeit von bewirtschafteten Gebieten,
- Rückgewinnung von Straßenraum für Aufenthaltsfunktionen,
- Bessere Ausnutzung des vorhandenen öffentlichen Parkraumangebotes (höherer Umschlag pro Parkstand),
- Bessere Ausnutzung von Parkbauten, ,
- Unterstützung einer geordneten städtebauliche Entwicklung,
- Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastungen,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit speziell für die nichtmotorisierte Verkehrsteilnahme.

Aus **Bild 1.1** geht hervor, welche Ziele aus Sicht der Forschung als beachtenswert anzusehen sind.

Der Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Braunschweig aus dem Jahr 1996 beschreibt die Wichtigkeit von flächendeckenden Parkraumkonzepten.

AUSWIRKUNGEN AUF			
Anwohner	Besucher/ Kunden	Wirtschaftsverkehr	Beschäftigte
Erhöhung der Parkchancen/ Verbesserung der Erreichbarkeit			
Verringerung des Parksuchverkehrs			
Verringerung des Verkehrsaufkommens im fließenden Kfz-Verkehr			
Erhöhung der Umschläge je Stellplatz			
zeitliche Entflechtung von Parkzwecküberlagerungen			
räumliche Entflechtung von Parkzwecküberlagerungen			
	Verlagerung der Parkraumnachfrage auf andere Orte		Verlagerung der Parkraumnachfrage auf andere Orte
	Verlagerung der Parkraumnachfrage auf andere Verkehrsmittel		Verlagerung der Parkraumnachfrage auf andere Verkehrsmittel
Verbesserung der Wohnumfeldqualität			
Erhöhung der Verkehrssicherheit			
Änderung der Verkehrsmittelwahl			

Bild 1.1.: Ziele und Wirkungen des Bewohnerparkens

Quelle: Baier, 2006

Um bei der Planung die Belange aller Nutzergruppen berücksichtigen zu können, wird nach dem **Prinzip des qualifizierten Bedarfs** eine Hierarchisierung der Ansprüche vorgenommen. Hierbei kann nach vier Nutzergruppen differenziert werden, wobei im Rahmen der Datenerhebung eine Differenzierung zwischen den Gruppen 2 und 3 nicht in jedem Fall möglich ist:

- (1) Bewohner,
- (2) Besucher/Kunden (Einkaufen, private Erledigungen, private Besuche u.ä.),
- (3) Wirtschaftsverkehr (geschäftliche und dienstliche Erledigungen, Laden und Liefern, Vertreterbesuche, Geschäftsbesuche u.ä.),
- (4) Beschäftigte/Auszubildende.

Die Charakteristika der Nachfragegruppen ist dem **Bild 1.2** zu entnehmen.

		Bewohner	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Einkaufs- und Besorgungsverkehr	Besucherverkehr	Liefer- und Wirtschaftsverkehr
		) trifft zu	) trifft zu	) trifft zu	) trifft zu	) trifft zu
		. trifft teilweise zu	. trifft teilweise zu	. trifft teilweise zu	. trifft teilweise zu	. trifft teilweise zu
		* trifft nicht zu	* trifft nicht zu	* trifft nicht zu	* trifft nicht zu	* trifft nicht zu
Parkdauer	kurz	*	*	)	.	)
	lang))	*	.	*
auf das Parken im öffentlichen Straßenraum angewiesen		.	.	.	.	)
Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel möglich		*)	.	.	*
Fußweg zumutbar		*)	.	.	*
Gebührenerhebung zweckmäßig		.	.	)	)	*
durch Informationssysteme anspreInformationssysteme		*	.	)	)	*

Bild 1.2.: Charakteristika der Nachfragegruppen

Die den Parkraum nachfragenden Nutzergruppen wünschen sich eine gute Erreichbarkeit des Parkraums, keine Wartezeiten, eine kostengünstige Abstellmöglichkeit sowie eine gute und sichere fußläufige Zu- und Abwegung. Da diesen Wünschen in Gänze nicht entsprochen werden kann, muss ein **Interessenausgleich** zwischen den Ansprüchen der Nachfragegruppen und den Zielsetzungen der Stadt- und Verkehrsplanung erfolgen.

1.2 Gebietsbeschreibung

Das Planungsgebiet wird eingegrenzt durch die Randstraßen

- Bertramstraße
- Helmstedter Straße
- Schillstraße und
- Ottmerstraße.

Da im Rahmen dieser Bearbeitung bedingt durch finanztechnische Vorgaben nur dies begrenzte Planungsgebiet betrachtet werden konnte, kommt der Gesamtuntersuchung der Charakter eines **Pilotprojekts** zu.

Alle Zustands- und Nutzungserhebungen und die Vorschläge zum Parkraummanagementkonzept beziehen sich ausschließlich auf das so eingegrenzte Planungsgebiet (s. **Bild 1.3**).

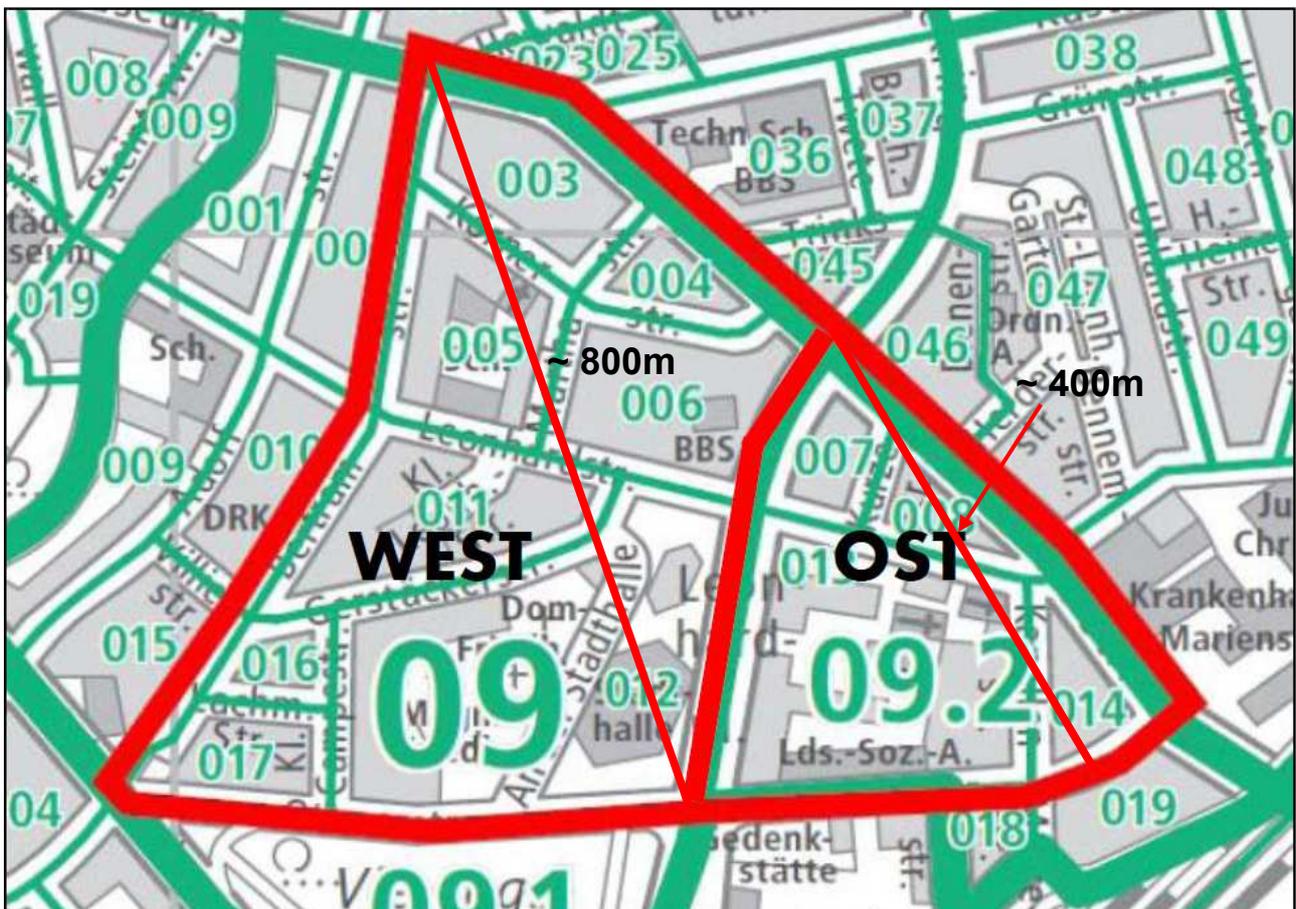


Bild 1.3: Planungsgebiet

Bei der Feinanalyse wird eine Unterscheidung in ein östliches und in ein westliches Teilgebiet vorgenommen. Die zwei Teilgebiete werden durch die Straßen Leonhardplatz und Altewiekring getrennt.

Vom städtebaulichen Charakter her handelt es sich um ein verdichtetes Gründerzeitviertel. Die herausragende Institution im Planungsgebiet ist die Stadthalle.

Im östlichen Teil des Planungsgebiets sind u.a. das Niedersächsische Landesamt für Soziales, Jugend und Familie - Außenstelle Braunschweig, das Studienseminar für Lehrämter, die Gewerbeaufsicht und zwei Kirchen platziert. Im westlichen Teilgebiet finden sich der Magnifriedhof und 2 Schulen. Das westliche Planungsgebiet ist zu beiden Seiten der Leonhardstraße als Tempo 30-Zone eingerichtet. Die Bertramstraße ist im südlichen Bereich als Sackgasse ausgewiesen (Radfahrer frei). Die Straße An der Stadthalle ist an beiden Enden mit „Anlieger frei“ und Z 250 StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art) ausgeschildert.

Die Anzahl der nichtwohnungsbezogenen Nutzungen stellt das Potential für Sondernutzungen bezogen auf die Parkraumnachfrage dar. Von daher wurde eine straßengenaue Kartierung der **Straßenrandnutzungen** vorgenommen.

Nach folgenden **Betriebsarten** wurde hierbei differenziert:

- (1) Einzelhandel,
- (2) Produzierendes Gewerbe,
- (3) Dienstleistung, Ärzte,
- (4) Büro und Verwaltung,
- (5) Gastronomie und Beherbergung,
- (6) Stadthalle,
- (7) Schulische und kulturelle Einrichtungen.

Die Betriebsarten sind wie folgt in **vier Kategorien** zusammengefasst:

- I = (1) und (2),
- II = (3) und (4),
- III = (5) sowie
- IV = (6) und (7).

Dem **Bild 1.4** ist die straßengenaue Randnutzung zu entnehmen. Im Gesamtgebiet wurden 99 nicht wohnungsbezogene Nutzungen erfasst. Hiervon befanden sich 75 Nutzungen im westlichen Teilgebiet.

Straße	Einzelhandel, prod. Gewerbe	Dienstleistung, Verwaltung	Gastro- nomie, Beher- bergung	Schule, Kultur, sonst.
Randstraßen				
Bertramstraße	4	2	0	0
Helmstedter Straße	9	15	6	1
Ottmerstraße	0	9	1	0
Schillstraße	1	1	1	0
Summe	14	27	8	1
Gebietsstraßen				
Altewiekring	2	3	0	0
An der Stadthalle 1)	0	0	1	1
Gerstäckerstraße	1	5	1	0
Kapellenstraße	1	1	1	1
Kleine Campestraße	1	0	0	0
Kleine Leonhardstraße	0	0	0	0
Körnerstraße	0	4	0	0
Kurze Straße	0	1	0	0
Lachmannstraße	0	0	0	0
Leonhardplatz	0	1	0	1
Leonhardstraße	3	13	3	3
Marthastraße	0	1	0	0
Summe	8	29	6	6
Summe Gesamt	22	56	14	7

1) Anlieger frei

Bild 1.4: Struktur der Straßenrandnutzung

Es ist ein deutliches Übergewicht in der Kategorie Dienstleistung / Verwaltung mit ca. 57 % aller Nutzungen zu erkennen (s. **Bild 1.5**).

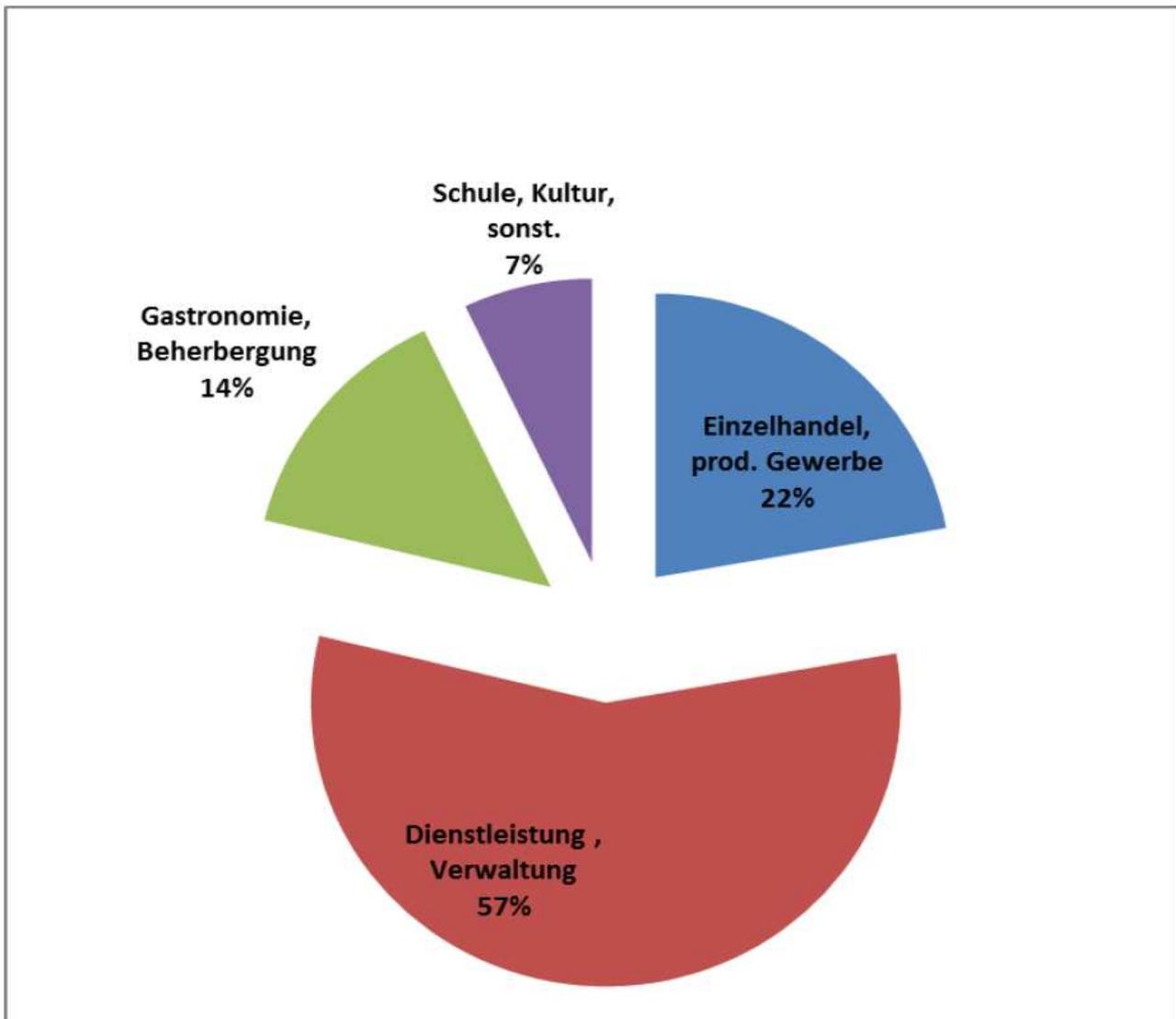


Bild 1.5: Straßenrandnutzung im Überblick (abs.=99 Nutzungen)

Bei der Konzeptentwicklung zum Parkraummanagement sind für diese im Planungsgebiet vorhandenen Nutzungen gesonderte Ideen zu entwickeln.

2. Zustandserfassung

2.1 Strukturdaten

Für die Erstellung der notwendigen Parkraumbilanzen ist die Kenntnis der Strukturdaten

- Einwohner und
- Pkw-Bestand

notwendig.

Das Referat für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Braunschweig hat diese Daten zur Verfügung gestellt. Dem **Bild 2.1** ist die Zuordnung der Einwohner (Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung) zu den Einzelstraßen zu entnehmen.

Straße	STRS_NR	Bevölkerung am 31.12.2010		
		unter 18 Jahre	18 Jahre u.ä.	insgesamt
Randstraßen				
Bertramstraße	06257	30	221	251
Helmstedter Straße	22858	39	209	248
Ottmerstraße	41907	15	70	85
Schillstraße	49256	13	72	85
Summe Randstraßen		97	572	669
Gebietsstraßen				
Altewiekring	00802	35	160	195
An der Stadthalle	04030	.	.	.
Gerstäckerstraße	18259	33	202	235
Kapellenstraße	29154	10	104	114
Kleine Campestraße	30661	9	96	105
Kleine Leonhardstraße	30806	11	66	77
Körnerstraße	31409	63	211	274
Kurze Straße	32505	12	37	49
Lachmannstraße	33108	15	67	82
Leonhardplatz	34058	.	.	.
Leonhardstraße	34101	53	330	383
Marthastraße	36857	19	85	104
Summe Gebietsstraßen		261	1.367	1.628
Gesamtsumme		358	1.939	2.297

Bild 2.1: Zuordnung der Einwohner des Auswahlgebiets zu Straßenzügen

Insgesamt sind **2.297 Einwohner** mit Stand 31.12.2010 registriert worden. Hiervon leben im östlichen Teilgebiet 637 Einwohner. Der Anteil der Bevölkerung in der Altersklasse unter 18 Jahre liegt bei insgesamt ca. 16%.

Kleinräumliche Daten zum Pkw-Bestand lagen nicht vor. Allerdings kann auf der Grundlage des bekannten Pkw-Dichte-Wertes für den statistischen Bezirk Viewegs Garten auf den Pkw-Bestand insgesamt geschlossen werden.

Mit Stand 01.01.2011 lag der Dichtewert bei 407 Pkw pro 1000 Einwohner. Dies bedeutet bei 2.297 Einwohnern einen Bestand von **935 Pkw**. Für das östliche Teilgebiet ergibt sich die Bestandsgröße zu 259 Pkw.

2.2 Parkraumsituation

Bei der Bestandsaufnahme der vorhandenen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und auf den Parkplätzen im Stadthallenbereich wurde je Straßenabschnitt die Mindestanzahl der legal vorhandenen Parkstände ermittelt.

Bei der Erfassung der **Bewirtschaftungsform** wurde nach folgenden Kategorien differenziert:

- Parkstände ohne Regelung, d.h. unbewirtschaftet und ohne Einschränkung der Parkdauer,
- Bewirtschaftete Parkstände mit Parkscheibe und mit Höchstparkdauer,
- Parkstände mit eingeschränkten Parkzeiten durch zeitlich begrenztes (z.B. Leonhardplatz 17:00 bis 8:00 Uhr) oder unbegrenztes Haltverbot,
- Bewohnerparkstände (Ausweis Bezirk 132),
- Behindertenparkstände.

Aus **Bild 2.2** kann die Struktur der Parkraumsituation, also die Angebotssituation, entnommen werden, differenziert nach Randstraßen, Gebietsstraßen und Parkplätzen.

Park-Gebiet	Öffentl. Parkstände		Parkscheibe		zeitl. eingeschr. Haltverbot		Bewohner-Parkstände		Behinderten-Parkstände		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Randstraßen												
Bertramstraße	62	96,9%	0	0,0%	0	0,0%	2	3,1%	0	0,0%	64	6,6%
Helmstedter Straße	73	83,9%	13	14,9%	0	0,0%	0	0,0%	1	1,1%	87	36,0%
Ottmerstraße	34	65,4%	0	0,0%	4	7,7%	14	26,9%	0	0,0%	52	21,5%
Schillstraße	31	79,5%	7	17,9%	1	2,6%	0	0,0%	0	0,0%	39	16,1%
Summe	200	82,6%	20	8,3%	5	2,1%	16	6,6%	1	0,4%	242	100,0%
Gebietsstraßen												
Altewiekring	18	85,7%	0	0,0%	0	0,0%	3	14,3%	0	0,0%	21	2,9%
An der Stadthalle 1)	79	89,8%	0	0,0%	0	0,0%	5	5,7%	4	4,5%	88	12,2%
Gerstäckerstraße	105	92,1%	0	0,0%	0	0,0%	9	7,9%	0	0,0%	114	15,8%
Kapellenstraße	48	85,7%	4	7,1%	0	0,0%	4	7,1%	0	0,0%	56	7,8%
Kleine Campestraße	52	80,0%	0	0,0%	0	0,0%	13	20,0%	0	0,0%	65	9,0%
Kleine Leonhardstraße	10	55,6%	0	0,0%	0	0,0%	8	44,4%	0	0,0%	18	2,5%
Körnerstraße	104	92,0%	3	2,7%	0	0,0%	6	5,3%	0	0,0%	113	15,7%
Kurze Straße	23	79,3%	0	0,0%	0	0,0%	6	20,7%	0	0,0%	29	4,0%
Lachmannstraße	33	91,7%	0	0,0%	0	0,0%	3	8,3%	0	0,0%	36	5,0%
Leonhardplatz	15	57,7%	0	0,0%	11	42,3%	0	0,0%	0	0,0%	26	3,6%
Leonhardstraße	58	75,3%	2	2,6%	0	0,0%	17	22,1%	0	0,0%	77	10,7%
Marthastraße	69	87,3%	0	0,0%	0	0,0%	10	12,7%	0	0,0%	79	10,9%
Summe	614	85,0%	9	1,2%	11	1,5%	84	11,6%	4	0,6%	722	100,0%
Summe Straßen	814	84,4%	29	3,0%	16	1,7%	100	10,4%	5	0,5%	964	100,0%
Parkplätze												
An der Stadthalle	22	91,7%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	8,3%	24	6,4%
Parkdeck Stadthalle	209	59,9%	138	39,5%	0	0,0%	0	0,0%	2	0,6%	349	93,6%
Summe	231	61,9%	138	37,0%	0	0,0%	0	0,0%	4	1,1%	373	100,0%
Summe Gesamtgebiet	1045	78,2%	167	12,5%	16	1,2%	100	7,5%	9	0,7%	1337	100,0%

1)Anlieger frei

Bild 2.2: Übersicht zur Parkraumsituation im öffentlichen Straßenraum

Insgesamt stehen im Untersuchungsgebiet **1.337 Parkstände** zur Verfügung, deren Nutzungsbestand je nach Tageszeit durch die zeitlich eingeschränkten Haltverbote variiert.

Im Detail verteilen sich die Parkstände wie folgt:

- Randstraßen = 242 Parkstände
- Gebietsstraßen = 722 Parkstände
- Parkplätze = 373 Parkstände.

Das **Parkdeck** an der Stadthalle weist auf der unteren Ebene 138 Parkstände und zusätzlich 2 Behinderten-Parkstände und auf der oberen Ebene 209 Parkstände aus, also zusammen = **349 Parkstände**.

Als Besonderheit ist zu erwähnen, dass die Straße An der Stadthalle mit „Anlieger frei“ ausgeschildert ist. Dies trifft auch auf das Parkdeck und den Parkplatz vor dem Restaurant Löwenkrone zu.

Im Planungsgebiet wird die Bewirtschaftung ausschließlich mit der **Parkscheibennutzung** geregelt. Die Parkscheibenregelungen weisen für die Zeit von Montag bis Freitag (für Samstag besteht keine Regelung) ein Spektrum auf von

- 7:00 – 16:00 (Schillstraße)
- 8:00 – 18:00 (Ottmerstraße / Körnerstraße / Helmstedter Straße)
- 8:00 – 16:00 (Schillstraße)
- 9:00 – 19:00 (Kapellenstraße).

Die **Höchstparkdauer beträgt 1 Stunde**.

Da im Planungsgebiet die Bewirtschaftungsform mit der Parkscheibe ausgewiesen ist, spielt die Gebührenordnung der Stadt Braunschweig hier keine Rolle.

Aus **Bild 2.3** geht die prozentuale Verteilung der Parkraumbewirtschaftung hervor.

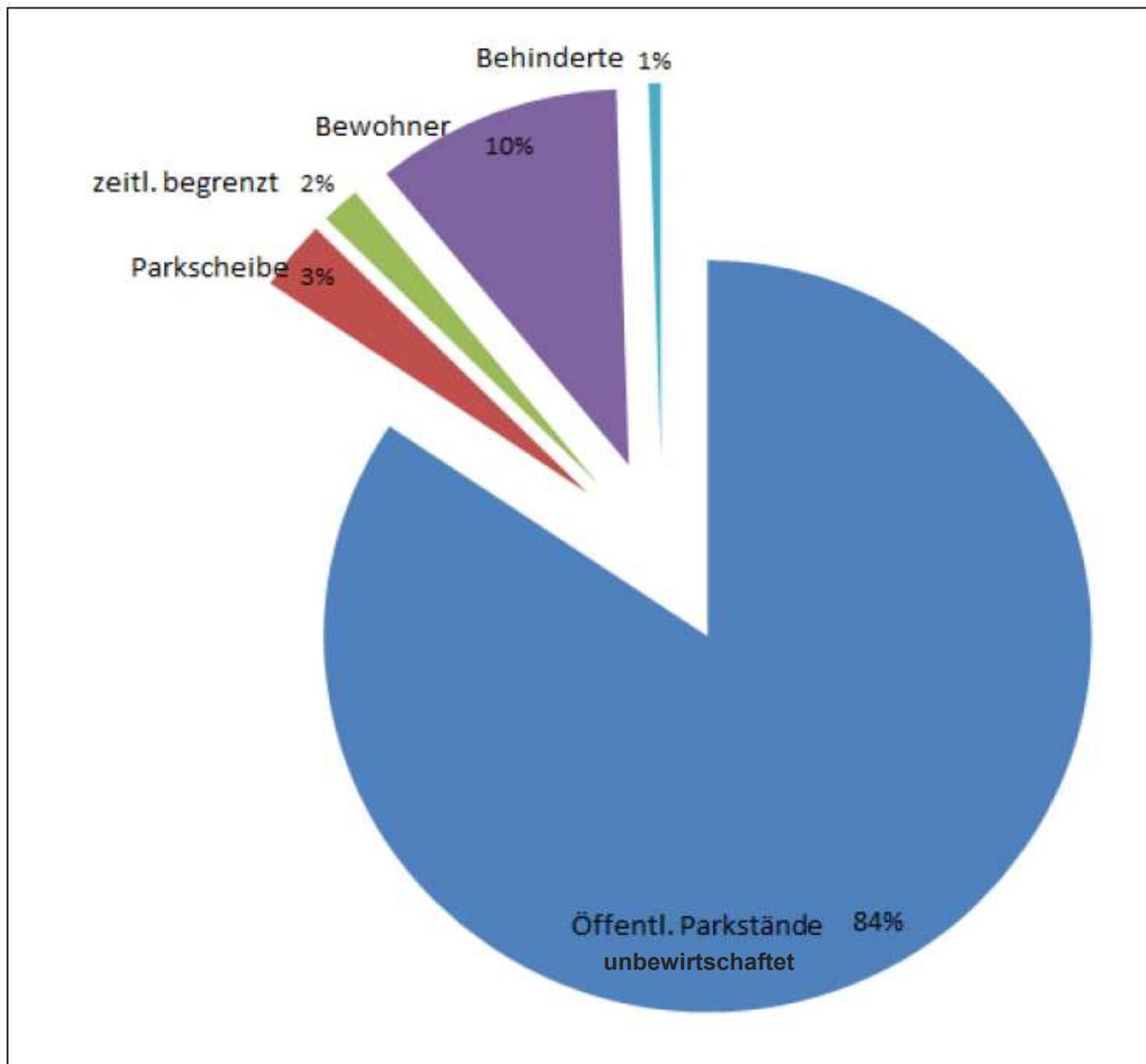


Bild 2.3: Parkraumsituation im öffentlichen Raum

Es sind insgesamt 84% der Parkstände unbewirtschaftet. Der mit 10% auffällig hohe Anteil an Bewohnerparken ist im Planungsgebiet quasi in Form eines Flickenteppichs verteilt anzutreffen.

Aus den verkehrsplannerischen Regelwerken wird ein Anteil an Behinderten-Parkständen von 2% als wünschenswert dargestellt. Im Planungsgebiet liegt dieser Anteil bei 1%.

Gesondert ist das Parkstandsangebot auf den Parkplätzen im Stadthallenbereich betrachtet worden (s. **Bild 2.4**).

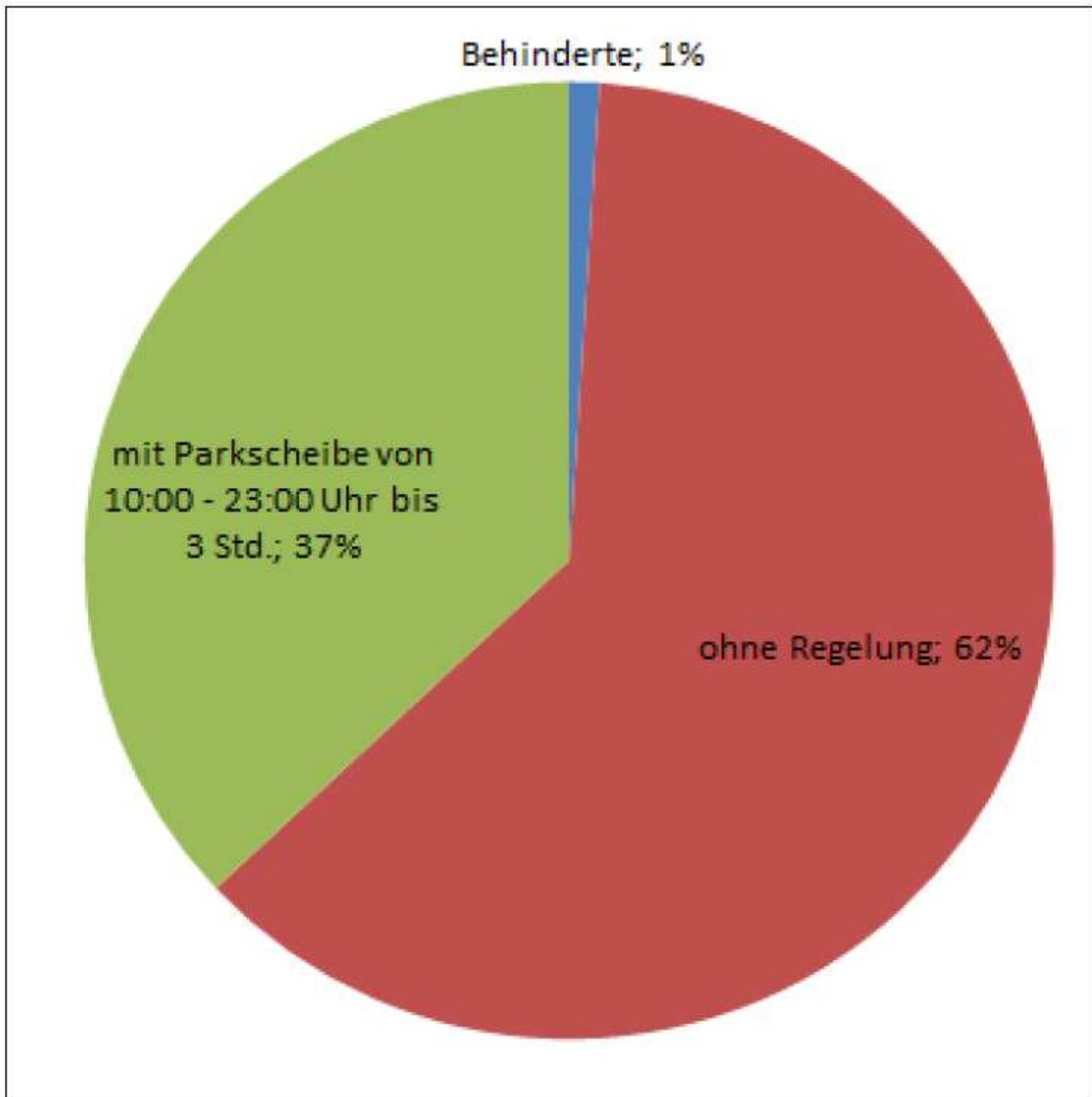


Bild 2.4: Parkstandsangebot auf den Parkplätzen im Stadthallenbereich

Auf der unteren Ebene des Parkdecks ist eine Parkscheibenregelung von 10:00 bis 23:00 Uhr bei einer Höchstparkdauer von 3 Stunden ausgewiesen. Diese Regelung kann im Bedarfsfall mit Hilfe einer Klapptafel auch für das obere Parkdeck hergestellt werden.

2.3 Private Stellplätze

In die Parkraumbilanz gehen sowohl die öffentlichen Parkstände als auch die privaten Stellplätze ein. Letztere können nicht in jedem Fall mit der letzten Genauigkeit ermittelt werden, da den Erfassern der Zugang auf Privatgelände nicht gestattet ist. Damit sind die in **Bild 2.5** dargestellten Mengen privater Stellplätze als untere Anzahl anzusehen. Im Rahmen der Umsetzung des Parkraummanagementkonzepts kann auf diese Stellplätze kein direkter Einfluss genommen werden.

Randstraßen	aus Richtung	Anzahl	in Richtung	Anzahl	Summe
Bertramstraße	Helmstedter Straße	96	Ottmerstraße	0	96
Helmstedter Straße	Altewiekring	58	Schillstraße	32	90
Ottmerstraße	Bertramstraße	15	Helmstedter Straße	0	15
Schillstraße	Kapellenstraße	6	Leonhardplatz	107	113
				Summe	314
Gebietsstraßen	aus Richtung	Anzahl	in Richtung	Anzahl	Summe
Altewiekring	Helmstedter Straße	1	Leonhardstraße	10	11
Gerstäckerstraße	Bertramstraße	51	Leonhardstraße	4	55
Kapellenstraße	Schillstraße	100	Helmstedter Straße	4	104
Kleine Campestraße	Ottmerstraße	2	Gerstäckerstraße	10	12
Kleine Leonhardstraße	Sackgasse-rein	11	Sackgasse-raus	3	14
Körnerstraße	Bertramstraße	31	Helmstedter Straße	21	52
Kurze Straße	Helmstedter Straße	4	Leonhardstraße	8	12
Lachmannstraße	Bertramstraße	1	Kleine Campestraße	11	12
Leonhardplatz	Leonhardstraße	0	Ottmerstraße	0	0
Leonhardstraße	Helmstedter Straße	26	Bertramstraße	36	62
Marthastraße	Helmstedter Straße	10	Leonhardstraße	4	14
				Summe	348
				Gesamt	662

Bild 2.5: Private Stellplätze

Die insgesamt **662 erfassten Stellplätze** verteilen sich auf die Randstraßen mit 314 Stellplätzen und auf die Gebietsstraßen mit 348 Stellplätzen.

3 Nutzungserfassung

3.1 Durchführung und Auswertung

Die derzeitige Parkraumnutzung wird durch eine Erfassung der Kennzeichen zu fünf über den Tag verteilten Zeitschnitten erhoben. Diese bewährte Methode erlaubt eine Belegungserfassung sowie eine Ermittlung der Parkdauer der Fahrzeuge. Auf Basis dieser Daten kann ein Rückschluss auf die einzelnen Nutzergruppen gezogen werden.

Um ein unverzerrtes Abbild des Verkehrsgeschehen zu erhalten, wurde als geeigneter Erhebungstag in Anlehnung an die „Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE 10)“ ein Donnerstag außerhalb der Ferienzeit und ohne Veranstaltung in der Stadthalle ausgewählt. Als **Erhebungstermin** fiel die Wahl auf Donnerstag, den 08.09.2011. Am Dienstag dem 13.09.2011 fand eine ausverkaufte Veranstaltung in der Stadthalle statt. An diesem Tag wurde im gesamten Planungsgebiet eine Nutzungserfassung um 21:00 Uhr vorgenommen.

Die fünf Zeiterhebungen fanden um 03:00, 09:00, 14:00, 18:00 und 21:00 Uhr statt.

In der **Anlage 1** ist das Erhebungsformular abgebildet. Anhand einer eindeutigen Wegevorgabe wurden den 12 Erhebern die Abschnitte zur Kennzeichenerhebung vorgegeben. Die Erhebungsaktion war bei der zuständigen Polizeidienststelle, die auch Kontrollen durchführte, angemeldet.

Um eine Vergleichbarkeit der Erhebungsdaten zu ermöglichen, ist eine begriffliche Systematisierung von Parkraumangebot und Parkraumnutzung erforderlich.

Die zugehörigen Begriffe sind wie folgt definiert:

- **Legale Parkstände** (Klasse 1) sind solche Parkstände, auf denen mit oder ohne Beschränkung geparkt werden darf. Ladezonen, eingeschränktes und absolutes Haltverbot zählen nicht dazu. Taxistände und Behindertenparkplätze werden ebenfalls nicht dazugezählt. Legales Parken bezeichnet regelgerechte Parkvorgänge auf legalen Parkständen, also auch mit gültiger Parkscheibe.

- Bei dem **Parken auf Sonderparkplätzen** (Klasse 2) handelt es sich um Parkvorgänge auf Flächen, die nur mit Sondergenehmigung beparkt werden dürfen. Darunter fallen z.B. Fahrzeuge auf Behindertenparkständen mit **Behindertenausweis** und auf Bewohnerparkplätzen.
- Bei **regelwidrigem Parken** (Klasse 3) handelt es sich um das Parken auf legal vorhandenen Parkständen unter Missachtung der geltenden Parkregeln. Hierzu zählen die Regelverstöße:
 - Parken ohne die erforderliche Berechtigung (Parkscheibe oder Bewohnerausweis),
 - Parken mit abgelaufener Parkberechtigung.
- Unter **illegales Parken** (Klasse 4) wird ein Parkvorgang auf einer Fläche angesehen, die nicht zum Parken ausgewiesen ist. Durch illegales Parken wird ein „neuer Parkstand“ erzeugt. Folgende Parkvorgänge sind illegal:
 - Parken im Haltverbot,
 - Parken in Einfahrten,
 - Parken in Haltestellenbereichen,
 - Parken auf Sperrflächen und zweiter Reihe sowie,
 - Parken auf Gehwegen, Radwegen, Grünflächen und in Einfahrtsbereichen.

Da bei Erhebungen nicht in jedem Fall zwischen illegalem Parken und regelwidrigem Parken unterschieden werden kann, ist bei diesen Parkvorgängen immer ein nicht quantifizierbarer Anteil legaler Haltevorgänge enthalten.

In zwei **Parknutzungskategorien** wurden die Erhebungsergebnisse zusammengefasst:

- Legales Parken (Klassen 1 und 2) sowie
- Illegales Parken (Klassen 3 und 4).

In Abhängigkeit von aussagekräftigen Parkwechsel-Vorgängen wurden die Zeitschnitte gewählt und nutzergruppenspezifisch zugeordnet:

- Die erfassten Kennzeichen während der Nachtzählung um **03:00 Uhr** werden ausschließlich dem Bewohnerverkehr zugewiesen, unabhängig von ihrer zusätzlichen Erfassung über den Tag. Dieser Anteil stellt den maximalen Parkstandsbedarf der Bewohner dar.

- Kennzeichen, die **nur um 09:00 Uhr** registriert wurden, werden prozentual in die beiden Kategorien Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie Besucher- und Wirtschaftsverkehr unterteilt:
 - zu 75% in Berufs- (hier Halbtagsbeschäftigte) und Ausbildungsverkehr und
 - zu 25% in Besucher- und Wirtschaftsverkehr.

- Erfasste Kennzeichen um **09:00 und 14:00 Uhr** werden zu 100% in die Kategorie Berufs- und Ausbildungsverkehr und damit als Fremdarker eingeordnet. Sie stellen den überwiegenden Anteil der Dauerarker dar.

- Dies gilt auch für Fahrzeuge, die um **09:00, 14:00 und 18:00 Uhr** erfasst wurden.

- Der Besucher- und Wirtschaftsverkehr wird durch die Fahrzeuge deklariert, deren Kennzeichen zu den Zeitschnitten **14:00, 18:00 oder 21:00 Uhr** notiert wurden.

- Weitere Kombinationsdetails gehen aus **Bild 3.1** hervor.

Fahrzeug zu Uhrzeit registriert					Nutzergruppe
9:00	14:00	18:00	21:00	3:00	
				x	Bewohner
			x		Besucher / Wirtschaftsverkehr
			x	x	Bewohner
		x			Besucher / Wirtschaftsverkehr
		x		x	Bewohner
		x	x		Besucher / Wirtschaftsverkehr
		x	x	x	Bewohner
	x				Besucher / Wirtschaftsverkehr
	x			x	Bewohner
	x		x		Besucher / Wirtschaftsverkehr
	x		x	x	Bewohner
	x	x			Besucher / Wirtschaftsverkehr
	x	x		x	Bewohner
	x	x	x		Besucher / Wirtschaftsverkehr
	x	x	x	x	Bewohner
x					Beruf / Ausbildung 75% Besucher / Wirtschaftsverkehr 25%
x				x	Bewohner
x			x		Besucher / Wirtschaftsverkehr
x			x	x	Bewohner
x		x			Besucher / Wirtschaftsverkehr
x		x		x	Bewohner
x		x	x		Besucher / Wirtschaftsverkehr
x		x	x	x	Bewohner
x	x				Beruf / Ausbildung
x	x			x	Bewohner
x	x		x		Besucher / Wirtschaftsverkehr
x	x		x	x	Bewohner
x	x	x			Beruf / Ausbildung
x	x	x		x	Bewohner
x	x	x	x		Besucher / Wirtschaftsverkehr
x	x	x	x	x	Bewohner

Bild 3.1.: Bestimmung der Nutzergruppen

3.2 Parkraumauslastung

Die realen legalen und illegalen Parkraumnutzungen werden bei der Ermittlung der Parkraumauslastung addiert zu der **Summe (ist)** und den tageszeitabhängig zur Verfügung stehenden Parkständen **Summe (erlaubt)** gegenüber gestellt, wobei pro Tageszeit die Summe (erlaubt) zu 100% gesetzt wird. Aus **Bild 3.2** sind die entsprechenden Werte zu entnehmen. Die Erhebungsergebnisse um 21:00 Uhr mit der Stadthallen-Veranstaltung sind mit einem „V“ gekennzeichnet.

Parkart	03:00		09:00		14:00		18:00		21:00		21:00V	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Legal	690	51,61	760	72,73	683	65,36	699	52,60	543	40,61	1.149	85,94
Illegal	18	1,35	126	12,06	87	8,33	19	1,43	18	1,35	85	6,36
Summe (Ist)	708	52,95	886	84,78	770	73,68	718	54,03	561	41,96	1.234	92,30
Summe (erlaubt)	1337	100,00	1045	100,00	1045	100,00	1329	100,00	1337	100,00	1337	100,00

Bild 3.2: Übersicht zur Parkraumauslastung

Folgende **Erkenntnisse** zur Nachfragesituation lassen sich ableiten:

- Ohne Stadthallenveranstaltung liegt um 09:00 Uhr die stärkste Nachfrage vor.
- Um 21:00 Uhr liegt eine entspannte Nachfragesituation vor.
- Am Veranstaltungstag tritt um 21:00 Uhr die stärkste Nachfrage auf.
- Zu keiner Zeit tritt der Fall auf, dass die Nachfrage das Angebot übersteigt.
- Der mittlere Illegalen-Anteil beläuft sich auf ca. 6,4% und kann nach vorliegenden Erfahrungen als nicht auffällig hoch eingestuft werden.

Dem **Bild 3.3** gehen in visualisierter Form die Auslastungswerte verglichen mit dem Parkstandsangebot pro Zeitschnitt hervor.

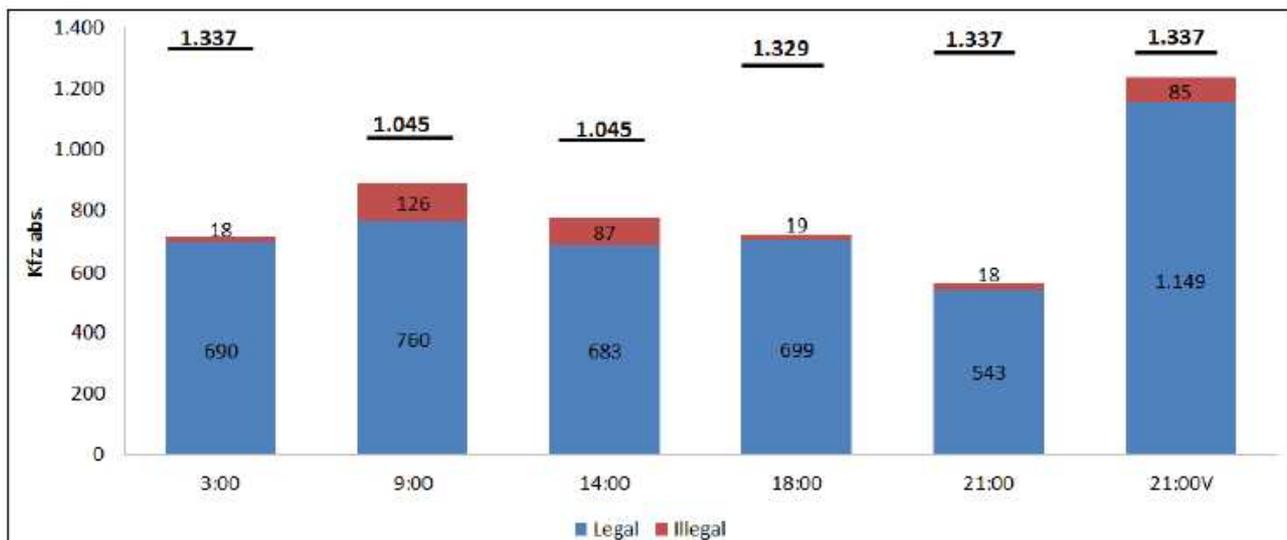


Bild 3.3: Parkraumauslastung mit legalen und illegalen Parkanteilen

Bei der um 09:00 Uhr und 14:00 Uhr ausgewiesenen Angebotsmenge wurden nur die unbewirtschafteten Parkstände (s. **Bild 2.2**) ausgewiesen.

3.3 Nutzergruppen

Für die drei Nutzergruppen sind in **Bild 3.4** die absoluten und relativen Auslastungswerte dargestellt und dem **Bild 3.5** ist die Visualisierung ohne und mit Stadthallenveranstaltung zu entnehmen.

Nutzergruppen	03:00		09:00		14:00		18:00		21:00		21:00V 1)	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Bewohner	708	100	346	39	326	42	381	53	426	76	391	32
Besucher/Wirtschaftsverkehr	0	0	107	12	245	32	292	41	135	24	843	68
Beruf/Ausbildung	0	0	433	49	199	26	45	6	0	0	0	0
Summe (ist)	708	100	886	100	770	100	718	100	561	100	1.234	100

1) V=mit Stadthallenveranstaltung

Bild 3.4: Parkraumauslastung im öffentlichen Straßenraum nach Nutzergruppen

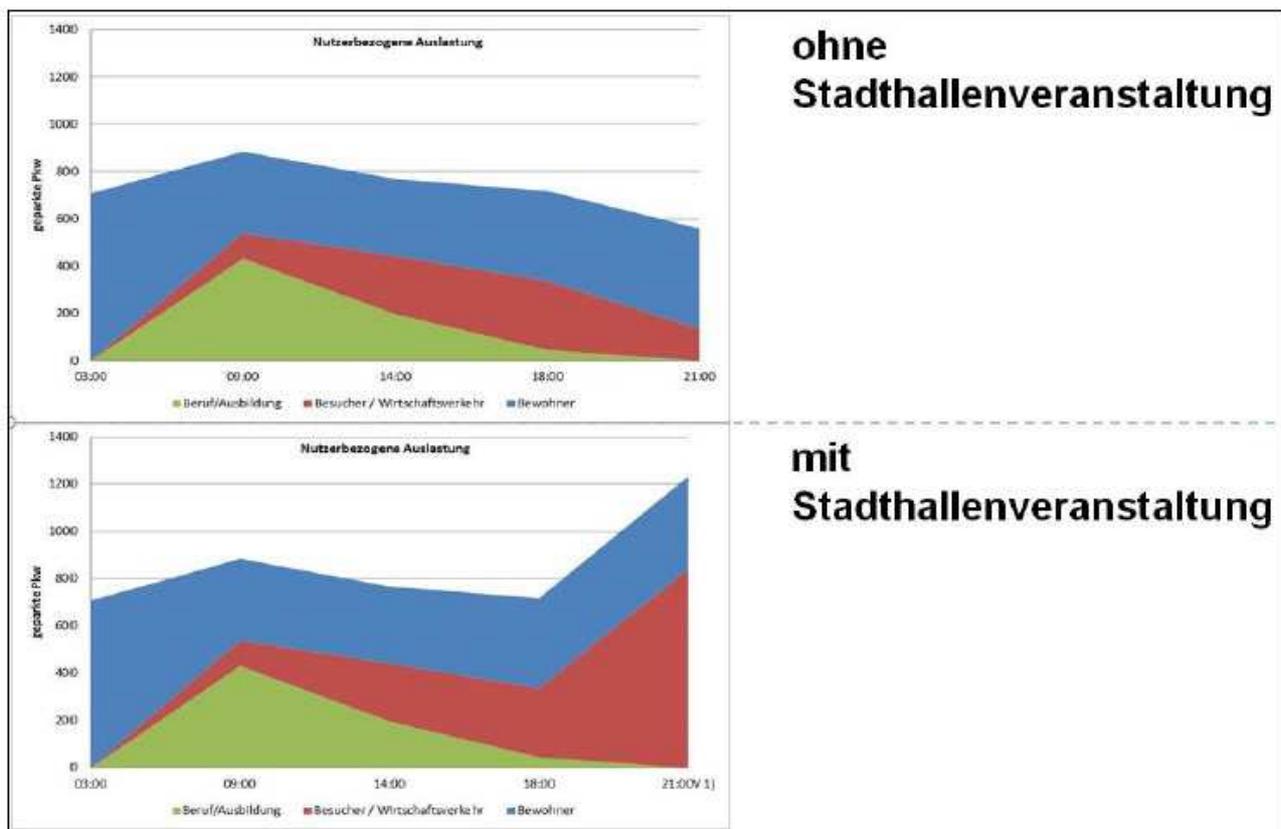


Bild 3.5: Nutzerbezogene Auslastung

Es lassen sich für das Planungsgebiet folgende **Erkenntnisse** ableiten:

- Definitionsgemäß sind um 03:00 Uhr nur Bewohner ausgewiesen.
- Um 09:00 Uhr überwiegt eindeutig die Gruppe der Beschäftigten und der Auszubildenden.
- Bereits ab 14:00 Uhr sind die Bewohner die nachfragestärkste Gruppe
- Um 21:00 Uhr sind keine Berufs- und Ausbildungsverkehre festzustellen.
- Mit Stadthallenveranstaltung weist die Gruppe der Besucher die stärkste Nachfrage auf.

Bei einer Auslastungsbetrachtung getrennt nach den zwei Teilgebieten Ost und West (Trennlinie sind die Straßen Leonhardplatz und Altewiekring) wird deutlich, dass es im Ostteil zu den Tageszeiten 09:00 Uhr, 14:00 Uhr und 18:00 Uhr sowie zu Zeiten mit Stadthallenveranstaltung zu Überlastungen kommt (s. **Bild 3.6**). Im Westteil tritt selbst mit Stadthallenveranstaltung zu keiner Tageszeit eine Überlastung auf.

Parkart	03:00		09:00		14:00		18:00		21:00		21:00V	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Illegal	9	4,59	15	9,15	14	8,54	16	8,51	12	6,25	13	6,77
Legal	142	72,45	149	90,85	161	98,17	178	94,68	164	85,42	204	106,25
Summe (Ist)	151	77,04	164	100,00	175	106,71	194	103,19	176	91,67	217	113,02
Summe (erlaubt)	196	100,00	164	100,00	164	100,00	188	100,00	192	100,00	192	100,00

Parkart	03:00		09:00		14:00		18:00		21:00		21:00V	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Illegal	9	0,79	111	12,60	78	8,85	8	0,70	10	0,87	90	7,86
Legal	548	48,03	611	69,35	517	58,68	516	45,22	375	32,75	927	80,96
Summe (Ist)	557	48,82	722	81,95	595	67,54	524	45,92	385	33,62	1.017	88,82
Summe (erlaubt)	1141	100,00	881	100,00	881	100,00	1141	100,00	1145	100,00	1145	100,00

Bild 3.6: Parkauslastung in den Teilgebieten

Bei Betrachtung der Nutzergruppen lässt sich feststellen, dass im um 09:00 Uhr eine starke Nachfrage durch die Berufstätigen und Auszubildenden besteht. Ab 18:00 Uhr sind im Ostteil die Besucher auch noch um 21:00 Uhr mit und ohne Stadthallenveranstaltung die stärkste Nachfragegruppe (s. **Bild 3.7**).

Nutzergruppen - Teilgebiet Ost	03:00		09:00		14:00		18:00		21:00		21:00V	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Bewohner	151	100,00	75	45,73	73	41,71	79	40,72	76	43,18	76	35,02
Besucher/Wirt- schaftsverkehr	0	0	16	9,76	56	32,00	107	55,15	100	56,82	141	64,98
Beruf/Ausbildung	0	0	73	44,51	46	26,29	8	4,12	0	0,00	0	0,00
Summe	151	100	164	100	175	100	194	100	176	100	217	100

Nutzergruppen - Teilgebiet West	03:00		09:00		14:00		18:00		21:00		21:00V	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Bewohner	557	100,00	271	37,53	253	42,52	302	57,63	350	90,91	315	30,97
Besucher/Wirt- schaftsverkehr	0	0	91	12,60	189	31,76	185	35,31	35	9,09	702	69,03
Beruf/Ausbildung	0	0	360	49,86	153	25,71	37	7,06	0	0,00	0	0,00
Summe	557	100	722	100	595	100	524	100	385	100	1.017	100

Bild 3.7: Parkraumauslastung im öffentlichen Straßenraum nach Nutzergruppen

Im Westteil fällt auf, dass ein geringer Prozentanteil der Bewohner bei einer Stadthallenveranstaltung außerhalb des Planungsgebiets parkt.

In anschaulicher Form sind für beide Teilgebiete die Verteilungen der Nutzergruppen über die Zeitschnitte in den **Bildern 3.8 und 3.9** dargestellt.

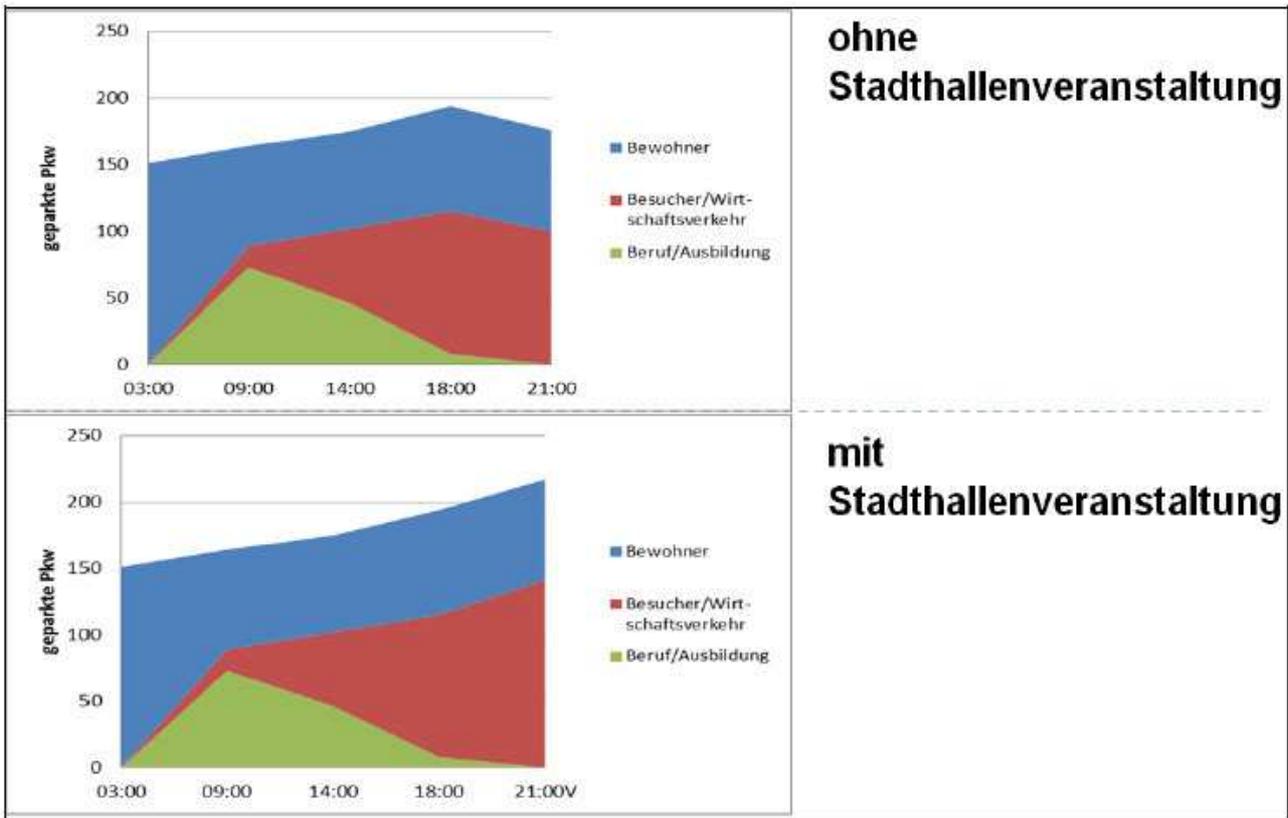


Bild 3.8: Parkraumauslastung – Teilgebiet Ost

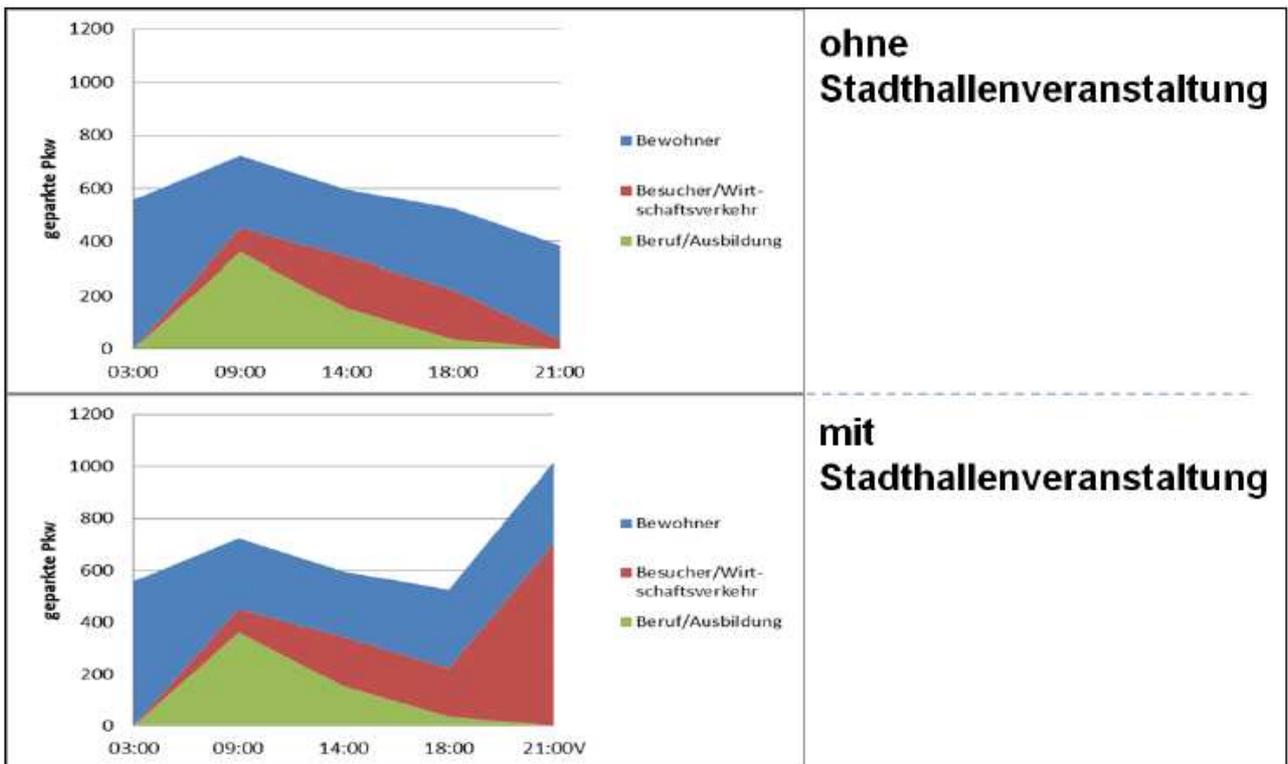


Bild 3.9: Parkraumauslastung – Teilgebiet West

Eine zentrale Frage der Untersuchungsanlage bezog sich auf den **Stellenwert des Parkdecks** an der Stadthalle. Daher wurde eine gesonderte Auswertung für diese Parkgelegenheit vorgenommen (s. **Bild 3.10**), die auf der unteren Ebene 140 Parkstände und auf der oberen Ebene 209 Parkstände aufweist.

Parkdeck an der Stadthalle	03:00		09:00		14:00		18:00		21:00		21:00V	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Parkdeck oben												
Bewohner	29	33,33	19	8,72	19	14,84	18	18,18	19	20,43	19	5,22
Besucher / Wirtschaftsverkehr	0	0,00	17	7,68	13	10,16	14	14,14	12	12,90	183	50,27
Beruf / Ausbildung	0	0,00	72	33,14	25	19,53	8	8,08	0	0,00	0	0,00
Summe	29	33,33	108	49,54	57	44,53	40	40,40	31	33,33	202	55,49
Parkdeck unten												
Bewohner	58	66,67	30	13,76	28	21,88	34	34,34	36	38,71	29	7,97
Besucher / Wirtschaftsverkehr	0	0,00	15	7,00	18	14,06	17	17,17	26	27,96	133	36,54
Beruf / Ausbildung	0	0,00	65	29,70	25	19,53	8	8,08	0	0,00	0	0,00
Summe	58	66,67	110	50,46	71	55,47	59	59,60	62	66,67	162	44,51
Summe Gesamt	87	100,00	218	100,00	128	100,00	99	100,00	93	100,00	364	100,00

Bild 3.10: Parkraumauslastung des Parkdecks nach Nutzergruppen

Folgende **Erkenntnisse** lassen sich ableiten (s. auch **Bilder 3.11 und 3.12**):

- Ohne Stadthallenveranstaltung liegt um 09:00 Uhr die stärkste Auslastung vor, wobei insgesamt noch 37% der vorhandenen Parkstände nicht belegt sind.
- Mit Stadthallenveranstaltung liegt um 21:00 Uhr mit 364 erfassten Parkvorgängen eine Überlastung vor.
- Um 09:00 Uhr sind es die Berufstätigen, die den größten Nachfrageanteil ausmachen. Dies trifft in abgeschwächter Form auch um 14:00 Uhr zu.
- Um 18:00 Uhr und 21:00 Uhr (ohne Stadthallenveranstaltung) sind die Bewohner die nachfragestärkste Nutzergruppe.
- Die Berufstätigen tauchen um 21:00 Uhr nicht mehr als Nachfragegruppe auf.
- Auch hier zeigt sich um 21:00 Uhr mit Stadthallenveranstaltung, dass ein Teil der Nutzergruppe der Bewohner auf andere Parkgelegenheiten ausweicht.

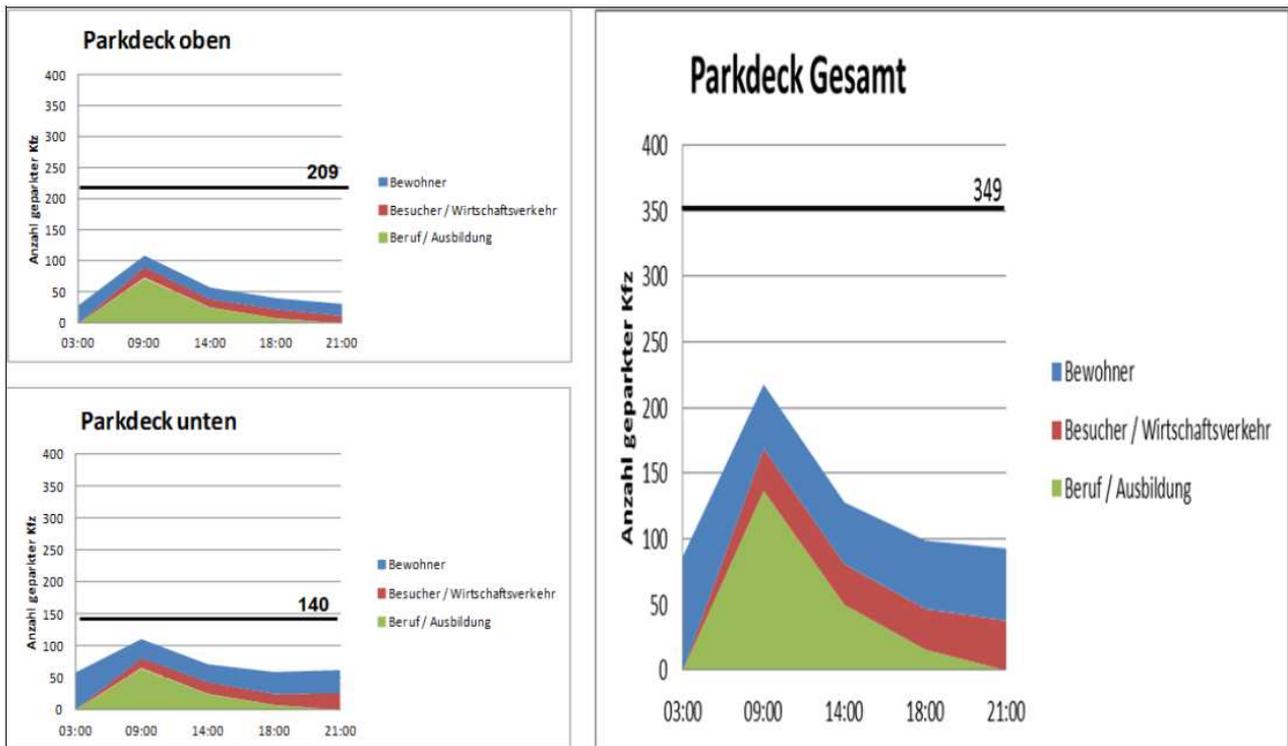


Bild 3.11: Parkraumauslastung des Parkdecks ohne Stadthallenveranstaltung

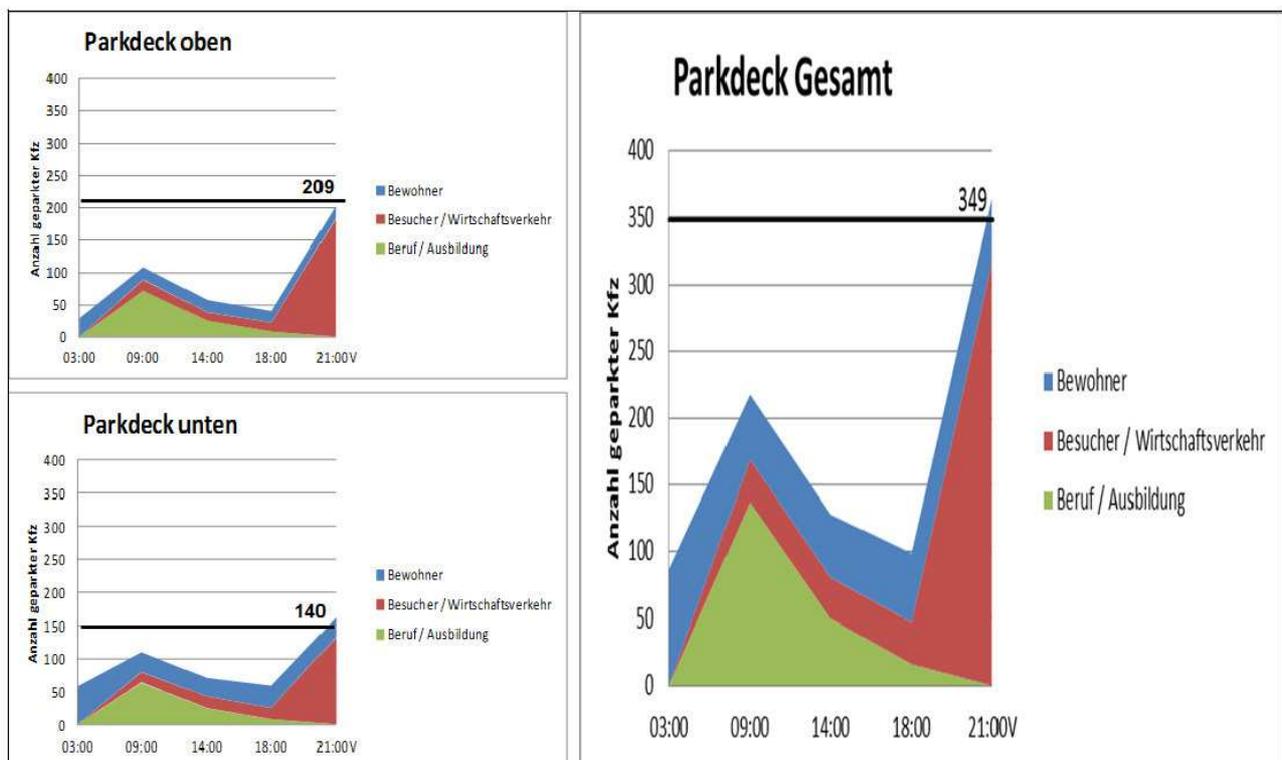


Bild 3.12: Parkraumauslastung des Parkdecks mit Stadthallenveranstaltung

Es bot sich bei den projektbezogenen Vorgaben für das westliche Teilgebiet die Betrachtung eines **Planfalls** an, in dem die Parkraumauslastung **ohne die Stadthallen-Parkstände** ausgewiesen wird.

Bei der Bestimmung der zur Verfügung stehenden Parkstände sind von der Gesamtsumme im Westgebiet die auf den Parkplätzen bestehenden Parkstände subtrahiert worden.

Dem **Bild 3.13** ist die hypothetische Parkraumauslastung für diesen Planfall zu entnehmen.

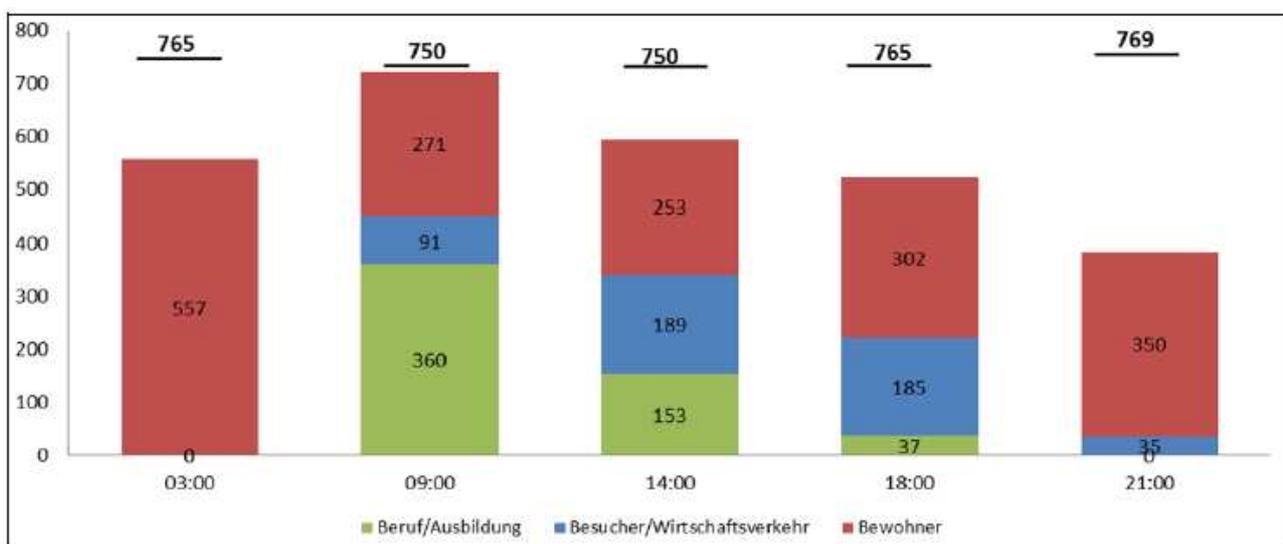


Bild 3.13: Hypothetische Parkraumauslastung ohne Stadthallen – Parkstände

Deutlich ist ein starker Parkdruck um 09:00 Uhr bedingt durch die stärkste Nachfragegruppe der Berufstätigen und Auszubildenden zu erkennen.

4. Parkraumbilanz

Im Rahmen der Parkraumbilanzerstellung werden die wesentlichen Angebots- und Nachfragegrößen in Form einer Gesamtschau gegenübergestellt. Als Bilanzierungsgrößen werden dabei genutzt:

→ Der **Auslastungsquotient** als mehr beschreibende Größe.

Hierbei werden die legalen Parkstände **und** die privaten Stellplätze zu den Pkw/Kombi-Beständen in Beziehung gesetzt. Werte über 1,00 zeigen ein Überangebot an Parkständen auf, während Werte unter 1,00 eine Bedarfslücke aufdecken.

→ Der **Parkdruck** wird ermittelt als Quotient zwischen der Summe der vorhandenen Nachfragegrößen und dem legalen Parkstandsangebot im öffentlichen Straßenraum und gilt als bewertender Indikator.

Die **Intensität des Parkdrucks** wird in folgende Klassen eingeteilt:

(1) > 100 %	= sehr starker Parkdruck
(2) 91 % bis 100 %	= starker Parkdruck
(3) 81 % bis 90 %	= mittlerer Parkdruck
(4) 51 % bis 80 %	= geringer Parkdruck
(5) <= 50 %	= kein Parkdruck.

Selbst dann, wenn z.B. noch 9 % der Parkstände ungenutzt sind, bedeutet dies aus Nutzersicht einen starken Parkdruck, da hiermit im Regelfall ein erheblicher Parksuchverkehr verbunden ist. Aufgrund der Bilanzierungsgrößen kann eine klare, vergleichende Einschätzung der Parkraumsituation dargestellt werden.

4.1 Gesamtgebiet

Die Zusammensetzung der Bilanzierungsgrößen geht aus **Bild 4.1** für zwei Zeitschnitte hervor.

Merkmal	tagsüber (14:00)	nachts (03:00)	Bemerkung
Einwohner	2297		Stand: 31.12.2010
gesamter Pkw/Kombi-Bestand	935		Stand: 01.01.2011
Betriebe	99		
Parkstände im öffentlichen Straßenraum (legal)	1045	1337	662 erfasste SP
Nachfragegrößen heute:	öffentlicher Straßenraum		
Bewohner	326	708	
Besucher / Wirtschaftsverkehr	245	0	
Beschäftigte / Auszubildende	199	0	
Summe	770	708	

Bild 4.1: Parkraumbilanz Gesamtgebiet

Die sich für die zwei beispielhaft angegebenen Zeitschnitte ergebenden Auslastungsquotienten stellen sich wie folgt dar:

- 14:00 Uhr; $1.045 \text{ PS} + 662 \text{ SP} / 935 \text{ Pkw} = 1,83$
- 03:00 Uhr; $1.377 \text{ PS} + 662 \text{ SP} / 935 \text{ Pkw} = 2,14$.

Es wird auch mit Hilfe dieses mehr statischen Beschreibungswertes das Überangebot an Parkständen deutlich.

Die Bewertung des Parkdrucks geht für das Gesamtgebiet aus **Bild 4.2** hervor.

Uhrzeit	Nachfrage	Angebot	Bewertung	
03:00	708	1337	0,53	kein Parkdruck
09:00	886	1045	0,85	mittlerer Parkdruck
14:00	770	1045	0,74	geringer Parkdruck
18:00	718	1329	0,54	kein Parkdruck
21:00	561	1337	0,42	kein Parkdruck
21:00V	1.234	1337	0,92	starker Parkdruck

Bild 4.2: Parkdruck Gesamtgebiet (gesamter Pkw- / Kombi-Bestand)

Um 09:00 Uhr ist ein mittlerer Parkdruck zu verzeichnen, der um 21:00 Uhr mit Stadthallenveranstaltung in einen starken Parkdruck übergeht.

4.2 Teilgebiete

Für die Teilgebiete gehen die Bilanzierungsgrößen aus **Bild 4.3** für zwei Zeitschnitte hervor.

Merkmal - Teilgebiet Ost	tagsüber (14:00)	nachts (03:00)	Bemerkung
Einwohner	637		Stand: 31.12.2010
gesamter Pkw/Kombi-Bestand	259		Stand: 01.01.2011
Betriebe	24		
Parkstände im öffentlichen Straßenraum (legal)	164	196	269
Nachfragegrößen heute:	öffentlicher Straßenraum		erfasste SP
Bewohner	73	151	
Besucher / Wirtschaftsverkehr	56	0	
Beschäftigte / Auszubildende	46	0	
Summe	175	151	

Merkmal - Teilgebiet West	tagsüber (14:00)	nachts (03:00)	Bemerkung
Einwohner	1660		Stand: 31.12.2010
gesamter Pkw/Kombi-Bestand	676		Stand: 01.01.2011
Betriebe	75		
Parkstände im öffentlichen Straßenraum (legal)	881	1141	393
Nachfragegrößen heute:	öffentlicher Straßenraum		erfasste SP
Bewohner	253	557	
Besucher / Wirtschaftsverkehr	189	0	
Beschäftigte / Auszubildende	153	0	
Summe	595	557	

Bild 4.3: Parkraumbilanz nach Teilgebieten

Wird der Auslastungsquotient für die zwei Zeitschnitte pro Teilgebiet betrachtet (s. **Bild 4.4**), kann auf der Beschreibungsebene von einem theoretischen Überangebot an Parkständen ausgegangen werden, da ja die vorhandenen (privaten) Stellplätze mit bilanziert werden.

Von daher ist der Bewertungsgröße Parkdruck die aussagekräftigere Bedeutung beizumessen. Für beide Teilgebiete sind die Parkdruck-Bewertungen dem **Bild 4.5** zu entnehmen.

Es wird der **sehr starke Parkdruck** im Teilgebiet Ost von 14:00 Uhr bis 18:00 Uhr und um 21:00 Uhr mit Stadthallenveranstaltung deutlich. Im Teilgebiet West ist hingegen allenfalls mit einem mittleren Parkdruck um 09:00 Uhr und um 21:00 Uhr mit Stadthallenveranstaltung zu rechnen.

Auf diese Analysewerte wird bei der Entwicklung des Parkraummanagementkonzepts eingegangen.

Uhrzeit	Auslastungsquotient	
14:00	$(164+269) / 259 =$	1,67
03:00	$(194+269) / 259 =$	1,80
Ost		
Uhrzeit	Auslastungsquotient	
14:00	$(881+393) / 676 =$	1,88
03:00	$(1143+393) / 676 =$	2,27
West		

Bild 4.4: Auslastungsquotient nach Teilgebieten

Uhrzeit	Nachfrage	Angebot	Bewertung	
03:00	151	196	0,78	geringer Parkdruck
09:00	164	164	1,00	starker Parkdruck
14:00	175	164	1,07	sehr starker Parkdruck
18:00	194	188	1,03	sehr starker Parkdruck
21:00	176	192	0,92	starker Parkdruck
21:00V	217	192	1,13	sehr starker Parkdruck
Ost				
Uhrzeit	Nachfrage	Angebot	Bewertung	
03:00	557	1141	0,49	kein Parkdruck
09:00	722	881	0,82	mittlerer Parkdruck
14:00	595	881	0,68	geringer Parkdruck
18:00	524	1141	0,46	kein Parkdruck
21:00	385	1145	0,34	kein Parkdruck
21:00V	1017	1145	0,89	mittlerer Parkdruck
West				

Bild 4.5: Parkdruck in Teilgebieten

5. Parkraummanagementkonzept

5.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Auch der ruhende Verkehr zählt zum Gemeingebrauch des zur allgemeinen und öffentlichen Nutzung gewidmeten Straßenraums. Von daher sind die in der StVO fixierten Rahmenbedingungen zu beachten.

Zur Verdeutlichung der formal – rechtlichen Rahmenbedingungen bei der Entwicklung von Parkraummanagementkonzepten und hier insbesondere des Bewohnerparkens wird eine Textpassage in leicht gekürzter Form aus der „Mitteilung des Deutschen Städtetages vom 20.12.2001“ wiedergegeben. Hier heißt es zur Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel (Bewohnerparkvorrecht):

1. „Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und aufgrund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.
2. Bewohnerparkvorrechte sind vorrangig mit Zeichen 286 oder Zeichen 290 mit Zusatzschild „Bewohner mit Parkausweis ... frei“, in den Fällen des erlaubten Gehwegparkens mit Zeichen 315 mit Zusatzschild „Nur Bewohner mit Parkausweis...“ anzuordnen. Werden solche Bewohnerparkvorrechte als Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen angeordnet (vgl. Nr. 5), kommen nur Zeichen 314 / 315 in Betracht. Die Bezeichnung des Parkausweises kennzeichnet zugleich die räumliche Geltung des Bewohnerparkvorrechts.
3. Die Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten sind unter Berücksichtigung des Gemeingebrauchs (vgl. dazu Nr. 4), des vorhandenen Parkdrucks (vgl. dazu Nr. 1) und der örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Dabei muss es sich um Nahbereiche handeln, die von den Bewohnern dieser städtischen Quartiere üblicherweise zum Parken aufgesucht werden. **Die maximale Ausdehnung eines Bereichs darf auch**

in Städten mit mehr als einer Million Einwohnern 1.000 Meter nicht übersteigen. Soweit die Voraussetzungen nach Nr. 1 in einem städtischen Gebiet vorliegen, dessen Größe die ortsangemessene Ausdehnung eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten übersteigt, ist die Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten (mit verschiedenen Buchstaben oder Nummern) zulässig.

4. **Innerhalb eines** Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten dürfen werktags von 09:00 Uhr bis 18:00 Uhr nicht mehr als 50%, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75% der zur Verfügung stehenden Parkflächen für die Bewohner reserviert werden. In kleinräumigen Bereichen mit Wohnbebauung, in denen die ortsangemessene Ausdehnung (vgl. Nr. 3) wesentlich unterschritten wird, können diese Prozentvorgaben überschritten werden, wenn eine Gesamtbetrachtung der ortsangemessenen Höchstaudehnung wiederum die Einhaltung der Prozentvorgaben ergibt.
5. **Für die Parkflächen zur allgemeinen Nutzung** empfiehlt sich die **Parkraumbewirtschaftung** (Parkscheibe, Parkuhr, Parkscheinautomat). Nicht reservierte Parkflächen sollen möglichst gleichmäßig unter besonderer Berücksichtigung ansässiger Wirtschafts- und Dienstleistungsunternehmen mit Liefer- und Publikumsverkehr sowie des Publikumsverkehrs von freiberuflich Tätigen in dem Bereich verteilt sein.
6. Bewohnerparkvorrechte können in Bereichen mit angeordneter Parkraumbewirtschaftung (vgl. zu § 13) auch als Befreiung von der Pflicht, die Parkscheibe auszulegen oder die Parkuhr / den Parkscheinautomat zu bedienen, angeordnet werden. Zur Anordnung der Zusatzschilder vgl. Nr.2.
7. Bewohnerparkausweise werden auf Antrag ausgegeben. Einen Anspruch auf Erteilung hat, wer in dem Bereich meldebehördlich registriert ist und dort tatsächlich wohnt. Je nach örtlichen Verhältnissen kann die angemeldete Nebenwohnung ausreichen. Die Entscheidung darüber trifft die Straßenverkehrsbehörde ebenfalls im Einvernehmen mit der Stadt. Jeder Bewohner erhält nur einen Parkausweis für ein auf ihn als Halter zugelassenes oder nachweislich vom ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug. Nur in begründeten Einzelfällen können mehrere Kennzeichen in den

Parkausweis eingetragen oder der Eintrag „wechselnde Fahrzeuge“ vorgenommen werden. Ist der Bewohner Mitglied einer Car-Sharing-Organisation, wird deren Name im Kennzeichenfeld des Parkausweises eingetragen. Das Bewohnerparkvorrecht gilt dann nur für das Parken eines von außen deutlich erkennbaren Fahrzeugs dieser Organisation (Aufschrift, Aufkleber am Fahrzeug); darauf ist der Antragsteller schriftlich hinzuweisen.“

Die Neuregelung des Bewohnerparkens trat am 01.02.2002 in Kraft.

Durch die Änderungen der Regelungen zur Gebührenerhebung im ruhenden Verkehr gemäß §6a Straßenverkehrsgesetz (StVG) im Jahr 2004 besteht ein Gestaltungsspielraum bei der Parkraumbewirtschaftung, der sich auf alle Stellschrauben der Parkraumregelung positiv auswirkt.

5.2 Bewohner-Anregungen

Ein Parkraummanagementkonzept besitzt nur dann Aussicht auf eine hohe Akzeptanz wenn es mit den Bürgerinnen und Bürgern als den Hauptbetroffenen kommuniziert wird. Aus diesem Grund wurde vor der Abfassung des Konzepts eine **Öffentlichkeitsveranstaltung** für Dienstag, den 29.11.2011 organisiert und durchgeführt. Über die Braunschweiger Zeitung wurde in der Ausgabe 25.11.2011 auf die entsprechende Veranstaltung hingewiesen (s. **Anlage 2**). Während der Bürgerversammlung wurde den Teilnehmern ein Themenzettel (s. **Anlage 3**) mit vier Fragen zum Parken ausgehändigt.

Während der lebhaften Diskussion wurden folgende **Themenfelder** angesprochen und von den Podiumsvertretern umfassend beantwortet bzw. als Anregung aufgenommen:

- Was wird sich bedingt durch das neue Jobcenter in der „Toblerone“ verändern? (Die Behandlung dieses Themas erfolgt im Rahmen des BraWo-Projektes.)
- Wird das Parkdeck immer noch als Hubschrauberlandeplatz genutzt? (Nein!)

- Wie lässt sich der außerhalb des Planungsgebietes liegende kostenpflichtige Parkplatz des Marienstift einbinden?
(Die fundierte Beantwortung würde eine weitergehende Untersuchung erfordern.)
- Parkstände für die in den Schulen Beschäftigten fehlen!
(Diese sind z.T. auf dem Schulgelände vorhanden.)
- Als sinnvoll wird die Entwicklung eines Gesamtkonzepts angesehen, wobei P + R für die Langzeitparker attraktiv angeboten werden sollte.
(Dieser Ansatz wird von der Stadt Braunschweig angestrebt.)
- In der Kurt-Schumacher-Straße kann mindestens eine Spur für Parken ausgewiesen werden.
(Diese Maßnahme befindet sich bereits in der Umsetzung.)
- Was passiert wenn die Leonhardstraße grundsaniert wird?
(Siehe hierzu die Hinweise in Kapitel 5.4.)
- Wird auf dem Parkdeck ein Hotel gebaut?
(Hier stehen noch Untersuchungen an.)

Auf einige Fragen konnte abschließend Auskunft gegeben werden. Den das Planungsgebiet tangierenden Fragen wird sich die Stadt Braunschweig im Rahmen von weiteren Planungen widmen.

In der Ausgabe der Braunschweiger Zeitung von 01.12.2011 fand sich ein Artikel zu dieser Öffentlichkeitsveranstaltung.

Es wurden insgesamt **11 Themenzettel** in auswertbarer Form ausgefüllt, wobei nicht zu jeder Frage eine Antwort erfolgte. Ausgewertet werden vorrangig Anregungen, die sich auf das Planungsgebiet beziehen.

Frage 1: Wie schätzen Sie die Parkraumsituation hier im Gebiet ein?

Hier zeigt sich ein Antwortspektrum von einer völlig entspannten bis zu einer sehr angespannten Einschätzung der Parksituation. Hingewiesen wurde auf die beobachtete Situation, dass die im Westteil gelegenen Straßen auch von Berufstätigen stark belegt

sind. Die von ARGUS erfasste Angebots- und Nachfragesituation wurde mehrfach bestätigt. Auf die Ausnahmesituation einer Überparkung während des Magnifests wurde hingewiesen.

Frage 2: Welche Vorschläge zur Verbesserung der Parkraumsituation sind Ihnen wichtig?

Es sollten zusätzlich Parkstände in der Ottmerstraße durch Rückbau derselben geschaffen werden. Auch wurde der Ruf nach stärkerer Überwachung speziell bezogen auf die vorhandenen Bewohnerparkstände laut. Eine Kombination von Eintrittskarten für Stadthallenveranstaltungen mit Parkscheinangeboten bzw. Eintrittskarten mit ÖPNV – Nutzungen wurde angeregt.

Frage 3: Wo parken Sie regelmäßig und wie zufrieden sind Sie mit Ihrer persönlichen Parksituation?

Überwiegend wurde eine zufriedenstellende Parksituation konstatiert.

Frage 4: Weitere Anregungen und Vorschläge!

Die Nutzung der ehemaligen Polizeikaserne wurde hinterfragt.

Eine Gebührenpflichtigkeit für das Parkdeck wurde ausgesprochen, ebenso eine Smartphone – Bezahlung, sollten Parkautomaten aufgestellt werden. Interessant ist der Hinweis auf eine Mehrfachnutzung des Parkplatzes am Niedersächsischen Landesamt für Soziales, Jugend und Familie. Hier stehen 95 Stellplätze zur Verfügung.

Darüber hinaus sind bei der städtischen Projektbetreuung noch acht **Mails** mit weiteren Anregungen eingegangen. Die projektrelevanten Anregungen werden hier summarisch dargelegt:

- Warum wird das Parkhaus in der Schillstraße nicht für Stadthallenbesucher freigegeben?
- Es wird der Bau einer Tiefgarage auf dem Gelände von St. Leonhard bzw. überhaupt das Parken auf dieser Fläche angeregt.

- Eine Untersuchungserweiterung in die Bereiche Marienstift, CJD-Gymnasium und der Berufsschulen wird vorgeschlagen.
- Die Frage nach der Gestaltung des Knotenpunktsbereichs Helmstedter Straße / Leonhardstraße / Georg-Westermann-Allee wird gestellt.
- Auf den Bewohnerparkständen findet regelwidriges Parken statt. Eine stärkere Überwachung wird gewünscht.
- Auch eine Sperrung der Ottmerstraße wird vorgeschlagen. Ein weniger radikaler Vorschlag bezieht sich auf den Rückbau bzw. eine Einbahnstraßen-Regelung in der Ottmerstraße um damit zusätzlichen Parkraum zu schaffen.
- Auch die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder müssen sich verbessern.

Als Fazit lässt sich festhalten, dass die Fülle der konkreten Anregungen bei weiteren Planungsarbeiten in die Überlegungen einbezogen werden.

5.3 Struktur des Parkraummanagements

Die Struktur des Parkraummanagements wird von folgenden **Stellgrößen** geprägt:

- Bewirtschaftungstyp,
- Bewirtschaftungszeiten pro Wochentag und Geltungsdauer pro Einzeltag,
- Parkdauerfestlegung,
- Parkgebühren,
- Regelungen für die Nutzergruppen,
- Lenkung des Parksuchverkehrs (Leitsystem).

Bezogen auf den **Bewirtschaftungstyp** werden drei Kategorien unterschieden (s. **Bild 5.1**). Bei der weiteren Differenzierung werden 2 Typen unterschieden:

- Ohne Bewohnerparken und
- mit Bewohnerparken.

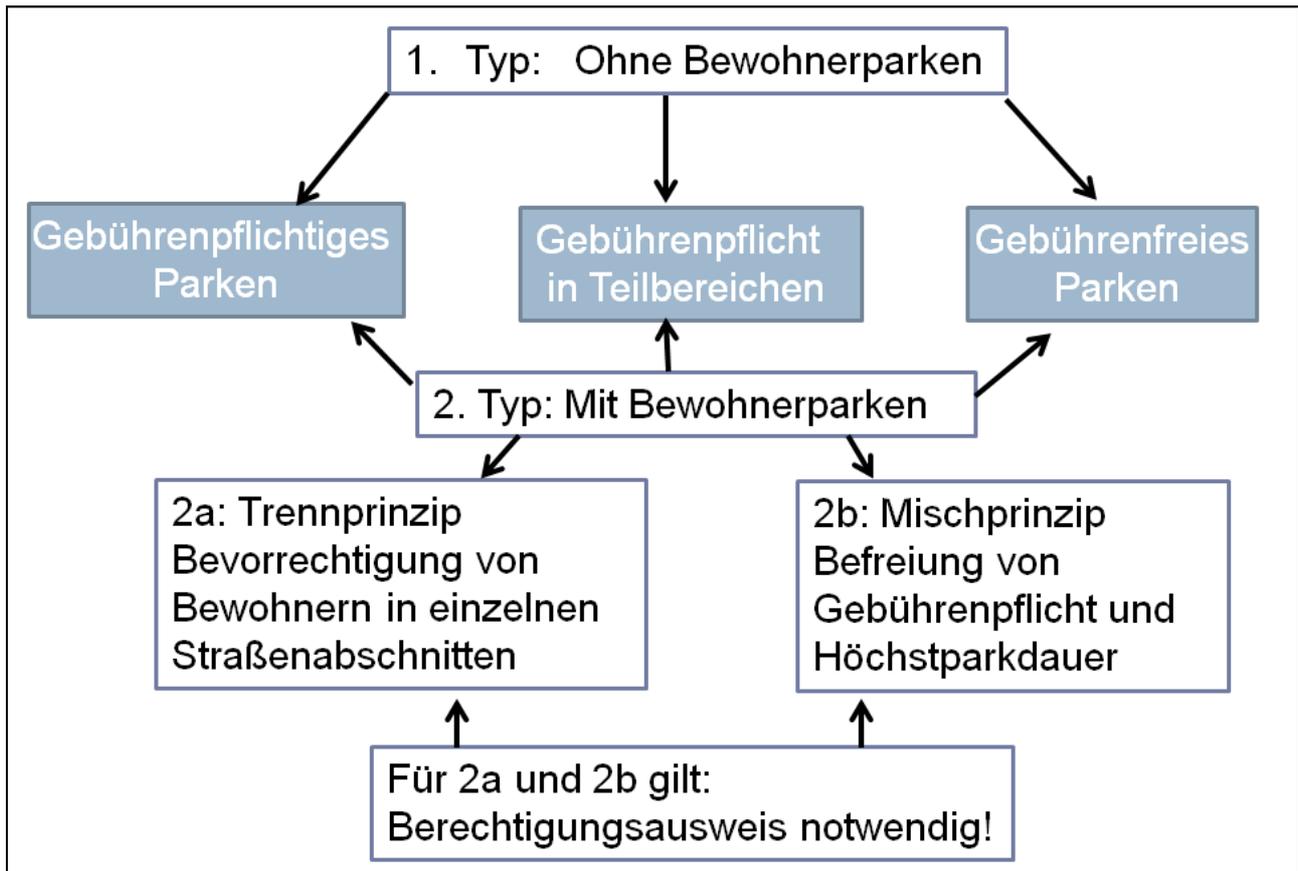


Bild 5.1: Typen der Parkraumbewirtschaftung

Da im Planungsgebiet bereits das Bewohnerparken für ca. 10 % der Parkstände umgesetzt worden ist, entfällt hier bei der weiteren Betrachtung der Typ „ohne Bewohnerparken“. Auch die Kategorie „Gebührenfreies Parken“ wird vor dem Hintergrund der städtebaulichen Situation und der Nutzungsdaten für nicht zielführend angesehen.

Die zeitlich differenzierten Nachfragen im ruhenden Verkehr erfordern eine Parkraumbewirtschaftung. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Nachfrage der Bewohner zu decken ist, da diese Nachfragegruppe bedingt durch die relative Konstanz

der Nachfrage nur geringeren Handlungsspielraum bei der Befriedigung der Parkbedürfnisse besitzt.

Es werden **zwei Prinzipien des Bewohnerparkens** unterschieden:

- **Trennprinzip:**

Es werden Bewohnerparkstände 24 Stunden und daneben Parkstände für Kurzparker tagsüber in zutreffenden Straßenabschnitten angeboten.

- **Mischprinzip:**

Die Parkstände im Straßenraum werden sowohl den berechtigten Bewohnern ohne Kostenpflichtigkeit und ohne Parkdauerbeschränkung als auch den Kurzparkern in der Regel gegen Entgelt und mit Parkdauerbeschränkung zeitgleich angeboten, wobei die Kurzparker in der Regel Entgelt zu entrichten haben und mit Parkdauerbeschränkungen belegt sind.

Ein **Vorteil** des Mischprinzips ist auch darin zu sehen, dass z.B. für die Besucher von Bewohnern und für gewerbliche Einrichtungen (Praxen, Kanzleien, Läden) keine Sonderregelungen benötigt werden.

Es werden durch das Bewohnerparken keine neuen Parkstände geschaffen, sondern die Parkchancen in Wohnungs- / Hausnähe gesteigert.

5.4 Gebietsgezogenes Parkraummanagementkonzept

Bei Beachtung aller vorliegenden Angebots- und Nutzungsdaten und unter Berücksichtigung der städtebaulichen Rahmenbedingungen werden die Varianten des Parkraummanagements für die beiden Teilgebiete getrennt entwickelt. Da das gesamte Planungsgebiet im Durchmesser annähernd 1000 Meter erreicht, ist auch aus formal – rechtlichen Gründen eine Konzepttrennung angezeigt.

Teilgebiet Ost

Dies Gebiet weist mit der Kapellenstraße und Kurze Straße lediglich zwei reine Gebietsstraßen aus. Für diese Straßen bietet sich die Ausweisung als Bewohnerstraßen nach dem **Trennprinzip** an. Eine „negative Beschilderung“ – d.h. eingeschränktes Haltverbot (Z 286 bzw. 290) mit Zusatzschild „Bewohner mit Parkausweis frei“ (Z 1044-30) wäre anzuordnen (s. **Bild 5.2**).

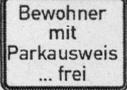
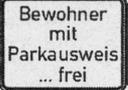
Beschilderung		Bewirkt Parkerlaubnis für
Z 286	Z 290	
		Bewohner 0 - 24 h
		Fremde Parker 20 - 7 h
		Lieferrn/Laden 0 - 24 h

Bild 5.2.: Beispiel einer Beschilderung von Bewohnerparkplätzen im Teilgebiet Ost

Die **Negativ-Beschilderung** ist zweckmäßig, wenn das Parken in Form von Längsaufstellungen am Fahrbahnrand organisiert ist, da somit das kurzzeitige Halten für z.B. Anlieferungen ermöglicht wird. Dieser Sachverhalt trifft hier zu.

Bei der Ausweisung des Bewohnerparkens nach §45 StVO darf beim Trennprinzip Werktags von 09:00 Uhr bis 18:00 Uhr nicht mehr als 50 % und in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % des öffentlichen Parkraums für die Bewohner reserviert werden. Diese **Quotierung** wird durch die straßengenaue Konzeptausweisung eingehalten.

Für die **Kurze Straße** wird angeregt, das halbhohe Gehwegparken auf einer Straßenseite aufzuheben. Tempo 30 sollte angeordnet werden. Die Sinnhaftigkeit der Einbahnstraßenregelung bzw. – richtung bedarf einer gesonderten Untersuchung. Die **Kapellenstraße** ist eine Sackgasse ohne Wendemöglichkeit. Eine Wendemöglichkeit sollte geschaffen und eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h angeordnet werden.

In den **Randstraßen** Helmstedter Straße, Schillstraße und Leonhardplatz ist durchgängig ein bewirtschaftetes Kurzparken auszuweisen. Für den Behindertenparkstand in der

Helmstedter Straße sollte die Zeitbeschränkung entfallen. In der Schillstraße ist mindestens ein Behindertenparkstand vorzusehen.

Im östlichen Teil wird die **Leonhardstraße** in das Trennprinzip integriert, wobei wieder reines Bewohnerparken und Kurzzeitparkstände auszuweisen sind.

Der **Altewiekring** und hier die östliche Straßenseite mit den 13 vorhandenen unbewirtschafteten Parkständen ist in das Trennprinzip einzubeziehen, d.h. als Kurzzeitparken auszuweisen. Hier kann es dazu führen, dass Bewohner Parkraum nachfragen. Dieser Nachfrage kann im Bedarfsfall durch eine Zusatzbeschilderung im Rahmen einer Konzeptanpassung entsprochen werden.

Die Bewirtschaftung wird in den Regelwerken (s. **Kapitel 7**) mit Hilfe von **Parkscheinautomaten** empfohlen, um auch auf dem Gebiet der Parkgebühren – Begleichung die zukünftig sich verbreitenden bargeldlosen Möglichkeiten anbieten zu können. Als **Bewirtschaftungszeit** wird für Mo.-Fr. 07:00 – 20:00 Uhr und für Samstags von 09:00 bis 16:00 Uhr vorgeschlagen. Als **Variante** zum Bewirtschaftungsprinzip kann auch weiterhin die Parkscheibenregelung (Z 291) vorgesehen werden. Die Nachteile sind klar zu benennen: Es lässt sich die missbräuchliche Nutzung nur schwer unterbinden.

Auf jeden Fall ist für die Randstraßen eine **einheitliche** Regelung auszuweisen.

Bei der gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung schränkt die Vorgabe einer **Höchstparkdauer** den flexiblen Umgang mit unterschiedlich langen Parkdauern ein. Auch sind ohne Höchstparkdauer-Vorgabe höhere Anteile des regelkonformen Parkens in der Praxis feststellbar. Es sollten beim Zeittakt Mindestparkdauern von 15 Minuten nicht überschritten werden. Je kürzer der Zeittakt zur Gebührenbezahlung umso höher die Akzeptanz. Wichtig ist, dass bei einer zeitlichen Staffelung der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum diese **nicht** unter dem Niveau der Gebühren in öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen liegen sollte.

Bei **Parkscheiben-Nutzung** ist die Vorgabe einer Höchstparkdauer zwingend erforderlich. Dies muss seit Änderung des §6a Abs. 6 StVO aus dem Jahr 2004 bei Parkautomaten nicht erfolgen. Erfahrungen belegen, dass beim Automaten-Parken der überwiegende

Anteil der gebührenpflichtigen Parkvorgänge kurze Parkdauern aufweist, verglichen mit den Anwendungsfällen mit Höchstparkdauern.

Teilgebiet West

Für das gesamte Teilgebiet West einschließlich der Randstraßen wird die Umsetzung des **Mischprinzips** empfohlen. Als Bewirtschaftungszeit bietet sich bedingt durch den Nutzungscharakter für Mo.-Fr. die Zeitspanne von 09:00 Uhr bis 20:00 Uhr an. Als Variante kann eine gestaffelte Bewirtschaftungszeit vorgesehen werden nach der Regel: stadthallennah 20:00 Uhr und stadthallenfern 18:00 Uhr. Für Samstag bietet sich die Bewirtschaftungszeit von 09:00 Uhr bis 16:00 Uhr an.

Sonderregelungen sind für die Helmstedter Straße und die Leonhardstraße bedingt durch die Häufung von Gewerbebetrieben notwendig.

In der **Helmstedter Straße** sind Kurzzeitparken, mindestens ein Behindertenparkstand und zusätzlich Zonen für Laden/Lieferrn vorzusehen.

Die **Leonhardstraße** stellt zum einen bedingt durch die ca. 15 gewerblichen Randnutzungen im Teilgebiet West und zum anderen durch den städtebaulichen und verkehrlichen Charakter eine Besonderheit dar. Die Zustandserfassung hat im westlichen Teil der Leonhardstraße 38 unbewirtschaftete, 17 Bewohnerparkstände und 2 Parkstände mit Parkscheibenregelung ergeben. Sollten im Rahmen der Umgestaltung Parkstände entfallen, hätte dies einen zu vernachlässigenden Einfluss auf das Parkraumkonzept.

Für das Konzept ist es zweckmäßig, die Bewohnerparkstände zu belassen und die anderen Parkstände für das Kurzzeitparken vorzusehen. Dieses **Kombinationsprinzip** entspricht der Struktur der Nachfragegrößen. Dieser Straßenzug sollte nach der Umsetzung verstärkt auf Akzeptanz überprüft werden, um ggf. Anpassungsmaßnahmen vornehmen zu können.

Die **Kleine Leonhardstraße** liegt als Sackgasse in einer Insellage. Die bestehenden 8 Bewohnerparkstände sind zu belassen und die 4 unbewirtschafteten Parkstände sind in das Trennprinzip - also Kurzzeitparken - zu integrieren.

Auf der Westseite des **Altewiekrings** werden 3 Bewohnerparkstände und 5 unbewirtschaftete Parkstände vorgehalten. Diese unbewirtschafteten Angebote sind in Kurzzeitparken umzuwandeln.

Es ist eine **Positiv-Beschilderung** umzusetzen, da eine zeitgleiche Widmung für Bewohnerparken und für das allgemeine Parken ausgewiesen werden soll und somit die Gebührenpflichtigkeit (bzw. Parkscheibennutzung) und deren tageszeitliche Geltung ausgedrückt werden kann.

Wird eine hier empfohlene **Haltverbotszone** ausgeschildert, ist die Bezeichnung des Bewohnerparkbereichs auf der Zonenbeschilderung mit anzugeben. Damit muss keine abschnittsweise Wiederholung des Zusatzschildes „Bewohner mit Parkausweis Nr. __ frei“ erfolgen.

Die Zonen-Beschilderung „eingeschränktes Haltverbot für eine Zone“ hat eine flächenhafte Wirkung (Z 290 / 292). Durch die Anordnung eines eingeschränkten Haltverbots lassen sich Liefer- und Ladezonen schaffen. Für andere Parkplatzsuchende bedeutet die Beschilderung ein Parkverbot.

Dem **Bild 5.3** ist eine beispielhaft wiedergegebene Beschilderung zu entnehmen.

Mischprinzip					
Beschilderung	Nr.	Beschilderung	Nr.	Anwendung	
  	314	alternativ 	1040-32	Bewohner	0-24 h
	1052-33			Gebietsfremde Langzeitparker	Ende bis Beginn Bedien- pflicht
	1044-30			Gebietsfremde Kurzzeitparker	0-24 h
				Liefern und Laden	—
Mischprinzip (Zone)					
Beschilderung	Nr.	Beschilderung	Nr.	Anwendung	
 mit Zusatztext „Bewohner- Parkzone...“ 	290 (Beginn)	zusätzlich straßenab- schnittsweise  	314	Bewohner	0-24 h
				Gebietsfremde Langzeitparker	Ende bis Beginn Bedien- pflicht
				Gebietsfremde Kurzzeitparker	0-24 h
	292 (Ende)			Liefern und Laden	0-24 h

Bild 5.3: Beispiel einer Beschilderung im Teilgebiet West

Im Rahmen der Bürgerversammlung wurde u.a. ein Aspekt deutlich, der hier als **Sondervorschlag** aufgenommen wird. Da sich für die Gebiets-Randstraßen klare Konzeptausweisungen ergeben, die für die gegenüberliegende Straßenseite im Regelfall nicht gilt, wird eine **Gebietserweiterung** unter Einbezug der Adolfstraße und Villierstraße vorgeschlagen, da hier mit Verdrängungseffekten zu rechnen ist. Damit wäre dann die Oker als natürliche Gebietsbegrenzung mit einer verkehrlichen Zäsur anzusehen und in der Bertramstraße kann für den gesamten Straßenraum eine einheitliche Regelung ausgewiesen werden.

Eine konzeptionelle Abrundung lässt sich im östlichen Teil der **Körnerstraße** und dort an der Südseite vornehmen. Hier kann auf das halbohohe Parken auf dem Fußweg verzichtet werden.

Wenn das Parkdeck an der Stadthalle nicht umgenutzt bzw. nicht in einen Hotelneubau integriert wird, können auf jeden Fall auf dem oberen Parkdeck mit Hilfe einer neuen Aufteilungsanordnung Parkstände in der Größenordnung von 20 % neu geschaffen werden.

Insgesamt betrachtet wird durch die Bewirtschaftung ein höherer Umschlag je Parkstand, d.h. ein mehr an Besucherkapazitäten und eine entspannte Parkraumsituation für die Bewohner bewirkt werden - auch unter der Prämisse einer Umnutzung des Parkdecks Stadthalle.

Werden von den erfassten 964 Parkständen im öffentlichen Straßenraum die Parkstände An der Stadthalle, die Kurzparkstände in der Schillstraße, Ottmerstraße, Helmstedter Straße und Leonhardplatz - also insgesamt 292 Parkstände - subtrahiert, verbleiben ca. 670 Parkstände für eine Bewohner-Bevorrechtigung. Aus vorliegenden Wirkungskontrollen geht ein Nachfragewert nach Bewohnerparkausweisen von ca. 70 % der gemeldeten Pkw hervor, also ca. 650 mögliche Parkausweisnachfragen. Damit wird verdeutlicht, dass die Wohnernachfrage abgedeckt werden kann, auch ohne Parkdeck-Nutzung. Hierbei ist der Effekt nicht einzuschätzen, der sich durch die „Neu“-Nutzung der privaten Stellplätze einstellen wird (z.T. in den 70 % s.o. enthalten).

Die Struktur des Parkraummanagementkonzepts geht aus **Bild 5.4** hervor.



Bild 5.4: Skizze zum Parkraummanagementkonzept

Es werden sich nach allen vorliegenden Erfahrungen Umverteilungen und Verdrängungen der Parkraumnachfrage einstellen. Um auch diese quantifizieren zu können, wird die Durchführung einer **Wirkungskontrolle** nach genau einem Jahr empfohlen. Auch sollten die bis dahin gesammelten Erfahrungen mit dem Parkraummanagementkonzept prozesshaft betrachtet und sich als sinnvoll dargestellte Konzeptänderungen bzw. Schwachstellen begutachtet und nach Abwägung umgesetzt werden.

Auf die flankierend umzusetzenden Maßnahmen wie z.B.

- Förderung der Radnutzung und
- Förderung der P + R – Nutzung

kann hier nicht eingegangen werden.

Bei dem Einsatz von **Parkscheinautomaten** ist eine Beschilderung mit Z 314 (Parkplatz) und Zusatzschildern bezüglich der tageszeitlichen Bedienungspflicht (mit Parkscheibe von 09:00 bis 20:00 Uhr) notwendig. Pro Parkscheinautomat lassen sich bis zu 30 Parkstände bewirtschaften, wobei der Weg zwischen Fahrzeug und Automat 150 m nicht überschreiten soll.

Die **technischen Neuerungen** der Parkgebührenbezahlung tragen zu einer Steigerung der Akzeptanz bei. Hier bieten sich schon heute an:

- Bezahlung mit der EC-Karte und
- Bezahlung per Mobiltelefon.

Mit diesen Funktionen ist die Situation gegeben, dass die Parkzeit unabhängig von münzgebundenen Zeitschritten minutengenau (Echtzeitbezahlung) gewährt und abgerechnet werden kann. In Zukunft sind Parkautomaten mit Steckdosen für E-Mobilität vorzuhalten.

6. Umsetzungshinweise

Bei der Umsetzung sind die angeführten rechtlichen, baulichen, betrieblichen und verkehrslenkenden Maßnahmen zu berücksichtigen.

Bewohner – Parkausweise

Momentan wird die Ausgabe der Bewohner-Parkausweise durch Vorlage des Kfz-Scheins im Einwohnermeldeamt unter Beachtung der Wohnungszugehörigkeit zum Planungsgebiet geregelt.

Ausnahmegenehmigungen sollten unter dem Aspekt der Nutzungsfreundlichkeit großzügig geregelt werden.

Die Form und die Inhalte des Parkausweises sind bundeseinheitlich nach der VwV-StVO, §45, vorgegeben. Vermerkt werden die Gebietsbezeichnung bzw. Zonennummer, das amtliche Kennzeichen und die Gültigkeitsdauer oder das Ablaufdatum der Sonderparkberechtigung. Die Verwaltungsgebühr richtet sich nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOST) und hier unter Gebühren-Nummer 265: „Ausstellen eines Parkausweises für Bewohner“.

Flankierende Maßnahmen

Die Wirksamkeit und Akzeptanz des Bewohnerparkens wird von mehreren flankierenden Maßnahmen beeinflusst. Hierzu zählen z.B. die im Folgenden aufgelisteten Maßnahmen:

- **Überwachung:** Von substanzieller Bedeutung für die Akzeptanz des Bewohnerparkens ist die Durchführung einer konsequenten Überwachung und Ahndung. Diese ist zwingend notwendig, um die Funktionsfähigkeit der Maßnahmen nicht in Frage zu stellen. Bei vergleichbaren Umsetzungen wurden im Anfangsstadium insgesamt 4 Bestreifungen pro Tag vorgesehen. Im vorliegenden Fall sollte mindestens ein halbes Jahr lang überwacht werden. Die Kontrollen sind während der gesamten Bewirtschaftungszeit durchzuführen.
- **Öffentlichkeitsarbeit:** Die Einführung des Bewohnerparkens muss durch eine zweckdienliche Öffentlichkeitsarbeit, die sich an alle Nutzergruppen richtet,

unterstützt werden. Bürger und Handel sind über Sinn und Zweck des Bewohnerparkens rechtzeitig zu informieren.

Das abgestimmte Realisierungskonzept zum Parkraummanagement sollte in Form eines Faltblatts mit den relevanten Informationen auch zum Erwerb des Bewohnerparkausweises allen Betroffenen im Planungsgebiet ausgehändigt werden.

- FGSV (Hrsg.) Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs –
EAR 05
Köln, 2005
- FGSV (Hrsg.) Hinweise zum Einsatz bargeldloser Zahlungsmittel
beim Parken
Köln, 2007
- FGSV (Hrsg.) Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) –
Entwurf 2010
Köln, 2010
- Kochs, A. u. Stolte-Neumann, A. Umsonst ist noch zu teuer – Akzeptanz und
Wirksamkeit des kostenlosen Parkens für 15
Minuten in Köln
in: Straßenverkehrstechnik, Heft 11, 2002
- Ressel, W. et al. Parkraumerhebung „30 Minuten kostenlos Parken“ –
Kurzfassung; unveröffentlichter Bericht der
Universität Stuttgart – Institut für Straßen- und
Verkehrswesen
Stuttgart, 2003
- Stock, W. u. Reiners, B. Auswirkungen von Parkgebührenreduzierungen auf
Kurzzeitparker
in: Straßenverkehrstechnik, Heft 7, 2005

Anlagen

Anlage 2: Pressemitteilung



Mittwoch, 23. November 2011

1088/2011

Parkraumkonzept rund um die Stadthalle: Bürger können Ideen einbringen

Die Verwaltung ist vom Rat beauftragt worden, für einen Teil des Östlichen Ringgebiets, das Umfeld der Stadthalle, ein Parkraummanagementkonzept zu erstellen. Der Planungsbereich umfasst das Gebiet, das durch die Straßenzüge Helmstedter Straße, Schillstraße, Ottmerstraße und Bertramstraße eingegrenzt ist. Die Bauverwaltung gibt den Bürgerinnen und Bürgern sowie anderen Betroffenen frühzeitig Gelegenheit, Vorschläge und Anregungen in den Planungsprozess einzubringen. Dies ist am Dienstag, 29. November, um 19 Uhr, bei einer Informationsveranstaltung in der Aula des Wilhelm-Gymnasiums, Leonhardstraße 63, möglich. Dazu lädt die Verwaltung ein.

Vertreter eines Ingenieurbüros, der Stadthalle Braunschweig Betriebsgesellschaft mbH und der städtischen Bauverwaltung werden über die bisherige Zustandserfassung sowie über grundsätzliche fachliche und rechtliche Möglichkeiten für Maßnahmen berichten, die dem Parkraumangel entgegenwirken könnten. Auf einem Themenzettel können die Bürgerinnen und Bürger ihre Vorstellungen für die Bearbeitung eines ausgewogenen Parkraummanagementkonzepts schildern.

Anlage 3: Themenzettel Parken

<h3 style="margin: 0;">THEMENZETTEL PARKEN</h3>	Stadt  Braunschweig
<p>IHRE IDEEN SIND GEFRAGT!</p> <p>Wir bitten Sie, Ihre Einschätzung zur Parkraumsituation hier im Gebiet aufzuschreiben. Wichtig sind uns Vorschläge und Anregungen, wie das Parken nach Ihrer Meinung organisiert werden sollte.</p>	
<p>➤ Wie schätzen Sie die Parkraumsituation hier im Gebiet ein?</p>	
<hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	
<p>➤ Welche Vorschläge zur Verbesserung der Parkraumsituation sind Ihnen wichtig?</p>	
<hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	
<p>➤ Wo parken Sie regelmäßig und wie zufrieden sind Sie mit Ihrer persönlichen Parksituation?</p>	
<hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	
<p>➤ Hier ist noch Platz für weitere Anregungen und Vorschläge!</p>	
<hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	
<p>Für mögliche Nachfragen bitten wir noch um folgende freiwillige Angaben:</p>	
Name: _____	Vorname: _____
Straße: _____	Tel./Handy: _____