

**PARKRAUMKONZEPT**  
**STADT LUCKENWALDE**  
**– STAND 23.08.2019 –**  
**(ENTWURF)**

Auftraggeber: **STADT LUCKENWALDE**  
**MARKT 10, 14943 LUCKENWALDE**

AUFTRAGNEHMER: **PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH**  
**VORDERE SCHÖNEWORTH 18,**  
**30167 HANNOVER**  
**TELEFON: 0511/38 39 40**  
**TELEFAX: 0511/38 39 450**  
**E-MAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

Bearbeitung: **Dipl.-Ing. H. MAZUR**  
**Dipl.-Geogr. D. LAUENSTEIN**  
**Dipl.-Geogr. H. WINDMÜLLER**  
**S. COERDT, B.Sc.**

Hannover, 23. August 2019

**INHALTSVERZEICHNIS:**

1.	Ausgangslage .....	1
1.1	Anlass .....	1
1.2	Vorgehen .....	1
2.	Heutige Situation.....	4
2.1	Stellplatzüberblick und erste Bewertung .....	4
2.2	Vertiefende Parkraumerhebungen .....	6
2.2.1	Lage und Kapazität der Stellplätze.....	6
2.2.2	Erhebungsergebnisse .....	11
2.3	Stellplätze und Bedarfe .....	14
3.	Bewertung und Handlungserfordernisse .....	15
3.1	Bewertung.....	15
3.2	Handlungserfordernisse .....	16
4.	Ziele.....	17
4.1	Städtebauliche Ziele .....	17
4.2	Verkehrliche Ziele .....	18
4.3	Prognoseerwartungen.....	19
5.	Handlungsstrategien .....	22
5.1	Schaffung von Parkraum.....	22
5.2	Lenkungsmaßnahmen / Bewohnerparkzonen .....	22
5.3	Lenkungsmaßnahmen / Parkraumbewirtschaftung .....	23
5.4	Lenkungsmaßnahmen Parkleitsystem .....	26
5.5	Park+Ride .....	27
5.6	Weitere Verbesserung der baulichen Situation .....	27
5.7	Steuerungsmaßnahmen Schulverkehre .....	28
6.	Schlüsselmaßnahmen.....	29
6.1	Innenstadt und angrenzende Bereiche.....	30
6.2	Bereich Bahnhof .....	32
6.3	Bereich Krankenhaus.....	32
7.	Teilräumliche Betrachtung .....	33
8.	Umsetzungskonzept .....	52
9.	Ausblick / Weiteres Vorgehen .....	55

**ABBILDUNGSVERZEICHNIS:**

Abb. 2.1:	Kapazität und Auslastung der Stellplätze gemäß Luftbildauswertung.....	5
Abb. 2.2:	Teilräumliche Untergliederung und Erhebungstage.....	8
Abb. 2.3:	Lage, Kapazität, Zugänglichkeit der Parkplätze .....	9
Abb. 2.4:	Bewirtschaftung der Parkplätze.....	10
Abb. 2.5:	Auslastung vormittägliche Spitzenstunde 10 - 12 Uhr .....	12
Abb. 2.6:	Auslastung nachts 22 - 24 Uhr.....	13
Abb. 3.1:	Nutzergruppen und Konfliktbereiche .....	16
Abb. 4.1:	Nachverdichtungspotentiale.....	18
Abb. 4.2:	Nachverdichtungspotenziale nach zeitlichen Stufen.....	21
Abb. 5.1:	Sinnvolle Varianten zur Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt und in innenstadtnahen Quartieren.....	24
Abb. 6.1:	Schlüsselmaßnahmen .....	30
Abb. 8.1:	Parkraumwegweiser (Beispiele).....	52
Abb. 8.2:	Schlüsselmaßnahmen .....	53

**TABELLENVERZEICHNIS:**

Tab. 2.1:	Kapazität und Auslastung der Parkplätze nach Gebieten.....	6
Tab. 2.2:	Kapazität und Auslastung der Parkplätze nach Zugänglichkeit .....	7
Tab. 2.3:	Stellplatzschlüssel im Bestand (nach Teilräumen) .....	14
Tab. 4.1:	Stellplatzprognose 2035 (nach Teilräumen).....	20
Tab. 5.1:	Stellplatzprognose 2035 (nach Teilräumen).....	27

**ANHANG:**

Anhang 1:	Kapazität und Auslastung der Teilräume - Gesamt und nach Zugänglichkeit
Anhang 2:	Stellplatz-Gesamtkapazitäten nach Zugänglichkeit
Anhang 3:	Stellplatz-Gesamtkapazitäten nach Bewirtschaftung
Anhang 4a/b:	Tageszeitliche Auslastung ausgewählter Parkplätze

## 1. Ausgangslage

### 1.1 Anlass

Die PGT Umwelt und Verkehr wurde beauftragt, den ruhenden Verkehr im Stadtgebiet zu untersuchen.

Die Stadt hat in den letzten Jahren eine bemerkenswerte Entwicklung vollzogen. Nach einem langjährigen Schrumpfungsprozess zeigen die Bemühungen um eine Sanierung und Aufwertung sowohl der Innenstadt als auch der bahnhofsnahen Quartiere große Erfolge. In den nächsten Jahren ist zu erwarten, dass eine weitere Umnutzung bisher ungenutzter Gebäude zu attraktiven Wohnstandorten erfolgen wird. Auch in der Innenstadt werden weitere Veränderungen – nach dem Umbau des Boulevards und seiner Instandsetzung – die Stadtentwicklung weiter prägen.

Ziel der Stadtentwicklung der Stadt Luckenwalde ist die weitere Attraktivitätssteigerung der Stadt für Kunden und Besucher sowie als Wohnort und als Arbeitsplatz für Beschäftigte. Insgesamt wird eine weitere Funktionsstärkung des Mittelzentrums angestrebt.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Luckenwalde – aufbauend auf einer Analyse des Parkraumangebotes und der Parkraumnachfrage – ein zukunftsorientiertes Parkraumkonzept entwickeln lassen.

Der Untersuchungsraum umfasst die gesamte Kernstadt, der Schwerpunkt liegt auf der Innenstadt.

### 1.2 Vorgehen

Für eine grobe erste Einschätzung der Parkraumsituation in Luckenwalde wurden die statistischen Daten der Kernstadt bezogen auf die statistischen Bezirke ermittelt und den aus unterschiedlichen Luftbildern und aus unterschiedlichen Luftbildkartierungen erkennbaren Parkraumangeboten gegenübergestellt.

Die Auswertung erfolgte auf Basis der Luftbilder von

- Google Satellitenbild
- Brandenburg Viewer Satellitenbild und
- Satellitenbilder Stadt Luckenwalde.

Auf Basis der Luftbildauswertung (vgl. Abb. 2.1) erfolgte eine Identifizierung und Bewertung der wesentlichen Problemlagen und eine Festlegung weiterer differenzierter Untersuchungs- und Erhebungsansätze. Die Erfassung wurde dann auf Teilräume (TR) bezogen weitergeführt und vertieft.

Die Grenzen der Teilräume richten sich nach den statistischen Bezirken, sind allerdings in Bezug auf die verkehrlichen Belange teilweise weniger scharf abgegrenzt.

Für die genannten Bereiche der Stadt wurden diese Parkraumerhebungen nach gleichartiger Erhebungsmethodik zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten durchgeführt, um den Auslastungsgrad der öffentlichen und öffentlich zugänglichen Stellplätze zu dokumentieren (vgl. Abb. 2.2):

- Im Kernbereich der Stadt Luckenwalde mit der größten Nachfrage nach Stellplätzen eine „umfassende“ ganztägige Bestandserhebung,
- Ergänzende problembezogene Parkraumerhebungen in Lagen mit bspw. Erhebung der vormittäglichen Spitzenstunden und der Nacht-auslastung oder
- keine weitere Erhebung in Bereichen ohne Problemlagen erforderlich.

Die Parkraumerhebungen wurden durch örtliche Begehung an verschiedenen Werktagen dienstags und mittwochs, im Zeitraum von Februar bis Mai 2018 sowie ergänzend an einem Markttag (Donnerstag,) den 15.02.2018 durchgeführt. Die „umfassende“ Erhebung wurde im Zeitraum von 6:00 Uhr morgens bis 20:00 Uhr abends und nachts 22 – 24 Uhr durchgeführt, um auch Aussagen zu Übernachtparkern (bspw. Bewohner-Parken) treffen zu können.

Die Erfassung in den Teilräumen TR 03, TR 05, TR 08 und TR Klinik wurde in der vormittäglichen Spitzenstunde und der Nacht durchgeführt.

Für den Bereich der Innenstadt wurde darüber hinaus das kundenverkehrsspezifische Parkaufkommen untersucht und an Markttagen ergänzend betrachtet.

Die erfassten Daten wurden mit den für die einzelnen Bereiche zu erwartenden, zukünftigen Entwicklungsperspektiven abgeglichen, um Parkraumbedarfe bzw. Fehlbedarfe der Parkraumsituation zu erkennen.

Anschließend wurden die Zielstellungen für den Umgang mit ruhendem Verkehr in den einzelnen Gebieten entwickelt und mit der Stadt diskutiert. Im Rahmen mehrerer Arbeitskreissitzungen, u.a. auch mit der Verkehrsbehörde des Landkreises wurden Vorgehensweisen abgeprüft, die in die Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen am Ende dieses Berichts mündeten.

## 2. Heutige Situation

### 2.1 Stellplatzüberblick und erste Bewertung

Die Gesamtstadt von Luckenwalde weist in der Summe etwa 12.500 Stellplätze aus.

Die gesamtstädtische Bewertung zeigt, dass es in einzelnen Bereichen des Stadtgebietes - bezogen auf die Parkraumsituation - keiner besonderen Steuerungsmechanismen bedarf. Insbesondere in den außen liegenden Stadtteilen bzw. Wohnquartieren ist die Parkraumsituation entspannt.

Konflikte und Rückschlüsse auf ursächliche Nutzergruppen lassen sich schon aus der Luftbildauswertung für folgende Bereiche erkennen wie:

- Straße des Friedens bzw. Wohnquartier Arndtstraße / Ludwig-Jahn-Straße  
durch insgesamt, bezogen auf die Dichte zu geringes Flächenangebot für Stellplätze sowie veranstaltungsbezogenen Parkverkehr
- Klinikbereich  
durch Expansion der Gesundheitsdienstleistungen bei insgesamt zu geringer Anzahl von Stellflächen
- P+R-Situation am Bahnhof  
mit einem höheren Fehlbedarf an Einstellplätzen
- südliche Innenstadt  
mit Parkdruck im Bereich des Landkreises und weiterer Nutzungen, der zu Stellplatzfehlbedarfen in den teilweise engen und verdichtet (Gründerzeitbebauung) angebaute, versehenen Quartieren führt.

Die Abbildung 2.1 zeigt die Situation in der Gesamtstadt - farblich hinterlegt sind die zu vertiefenden Bereiche.

#### **Untersuchungsbedarfe bestehen vorrangig in den Teilräumen 1 – 10:**

- TR 01 Zentrum
- TR 02 Karree
- TR 03 Rudolf-Breitscheid-Straße
- TR 04 Dahmer Straße
- TR 05 Nuthe-Burg
- TR 06 Puschkinstraße / Schützenstraße

- TR 07 Petrikirchplatz
- TR 08 Am Weichpfehl / Fontanestraße
- TR 09 Innenstadt
- TR 10 Klinik

Die Abbildung 2.2 zeigt die Teilräume TR 01 bis TR 09 sowie den Teilraum Klinik, der separat betrachtet wird.

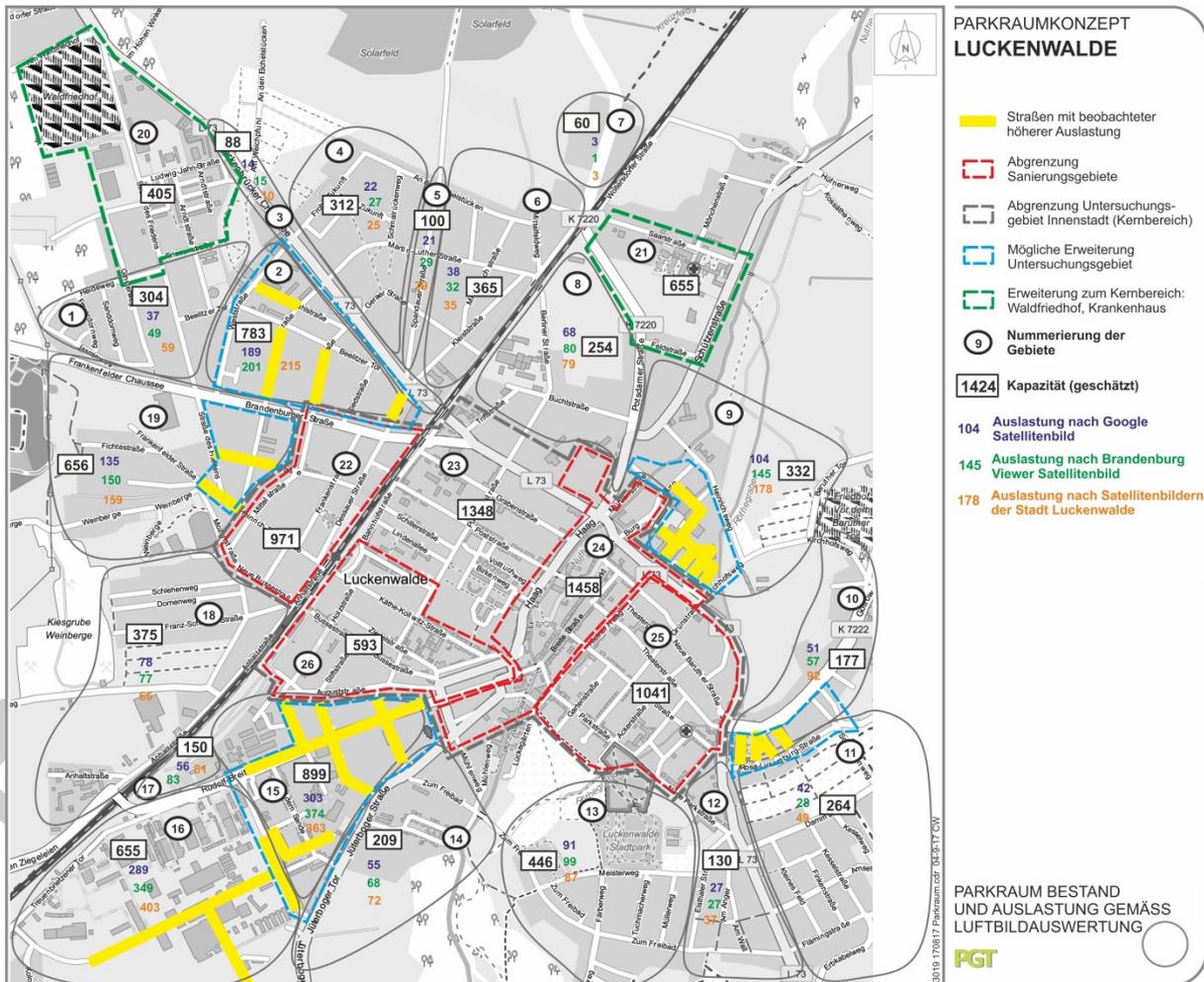


Abb. 2.1: Kapazität und Auslastung der Stellplätze gemäß Luftbilddauswertung

Gebietsnummer	Parkplatz-Kapazität	Auslastung						Lage	weitere Erhebung empfohlen
		Google Satellitenbild		Brandenburg Viewer		Satellitenbild Stadt			
		absolut	in Prozent	absolut	in Prozent	absolut	in Prozent		
1	304	37	12%	49	16%	59	19%	Außenbereich	nein
2	783	189	24%	201	26%	215	27%	Außenbereich	ja
3	88	14	16%	15	17%	10	11%	Außenbereich	nein
4	312	22	7%	27	9%	25	8%	Außenbereich	nein
5	100	21	21%	29	29%	29	29%	Außenbereich	nein
6	365	38	10%	32	9%	35	10%	Außenbereich	nein
7	60	3	5%	1	2%	3	5%	Außenbereich	nein
8	254	68	27%	80	31%	79	31%	Außenbereich	nein
9	332	104	31%	145	44%	178	54%	Außenbereich	teilweise
10	177	51	29%	57	32%	92	52%	Außenbereich	teilweise
11	264	42	16%	28	11%	49	19%	Außenbereich	teilweise
12	130	27	21%	27	21%	37	28%	Außenbereich	nein
13	446	91	20%	99	22%	87	20%	Außenbereich	nein
14	209	55	26%	68	33%	72	34%	Außenbereich	nein
15	899	303	34%	374	42%	363	40%	Außenbereich	teilweise
16	655	289	44%	349	53%	403	62%	Außenbereich	teilweise
17	150	56	37%	83	55%	81	54%	Außenbereich	nein
18	375	78	21%	77	21%	65	17%	Außenbereich	nein
19	656	135	21%	150	23%	159	24%	Außenbereich	teilweise
20	405	n. E.		n. E.		n. E.		Waldfriedhof	
21	655	n. E.		n. E.		n. E.		Krankenhaus	
22	971	n. E.		n. E.		n. E.		Sanierungsgebiet	
23	1.348	n. E.		n. E.		n. E.		Zentrum	
24	1.458	n. E.		n. E.		n. E.			
25	1.041	n. E.		n. E.		n. E.		Sanierungsgebiet	
26	593	n. E.		n. E.		n. E.		Sanierungsgebiet	
Summe	13.030								

Tab. 2.1: Kapazität und Auslastung der Parkplätze nach Gebieten

## 2.2 Vertiefende Parkraumerhebungen

### 2.2.1 Lage und Kapazität der Stellplätze

Es wurden in der Summe rund 9.600 Stellplätze gezählt. Die einzelnen Parkplätze wurden differenziert nach

- öffentlichen Parkplätzen,
- öffentlich zugänglichen, d.h. Kundenparkplätzen,
- Parkplätzen mit Sonderregelung,
- Privaten Parkplätzen,
- Straßenparkplätzen.

Die Anzahl der öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen (Kunden-) Parkplätze im **zu vertiefenden Untersuchungsraum** liegt bei ca. 7.650 Stellplätzen (vgl. Tabelle 2.2).

VEP Luckenwalde Parkraumuntersuchung							
Parkplätze	Kapazität	Auslastung Di./Mi. Sph 10 Uhr und 22 Uhr				Do. (Markttag) 10 Uhr (nur TR01)	
		Ausl. 10 Uhr	proz. Ausl. 10 Uhr	Ausl. 22 Uhr	proz. Ausl. 22 Uhr	Ausl. 10 Uhr	proz. Ausl. 10 Uhr
öffentlich zugängliches Parken	6.320	2.982	47%	2.600	41%	327	49%
Kunden-Parken	1.332	564	42%	168	13%	77	22%
privates Parken	1.837	1.010	55%	620	34%	203	66%
Gesamt	9.489	4.556	48%	3.388	36%	607	55%
Behinderten-Parken	90	14	16%	1	1%	4	4%
Eltern-Parken	18	6	33%	0	0%	0	0%
Frauen-Parken	10	6	60%	1	10%	3	30%
Gesamt	9.607	4.582	48%	3.390	35%	614	55%

Tab. 2.2: Kapazität und Auslastung der Parkplätze nach Zugänglichkeit

Die Lage, Kapazität und Zugänglichkeit sowie der Zählzeitraum der einzelnen Parkplätze ist übersichtsartig der Abbildung 2.2 zu entnehmen.

Nur wenige Stellflächen sind bewirtschaftet, Abbildung 2.3 zeigt die Bewirtschaftungssituation. Es gibt nur wenig gebührenpflichtige Parkplätze, die sich im nördlichen und südlichen Bereich der Innenstadt sowie konkret nutzungsbezogenen im Südbereich der Stadt befinden.

Dem Anhang sind die konkreten Zählraten für die einzelnen Parkraumerhebungen in den Teilräumen zu entnehmen.

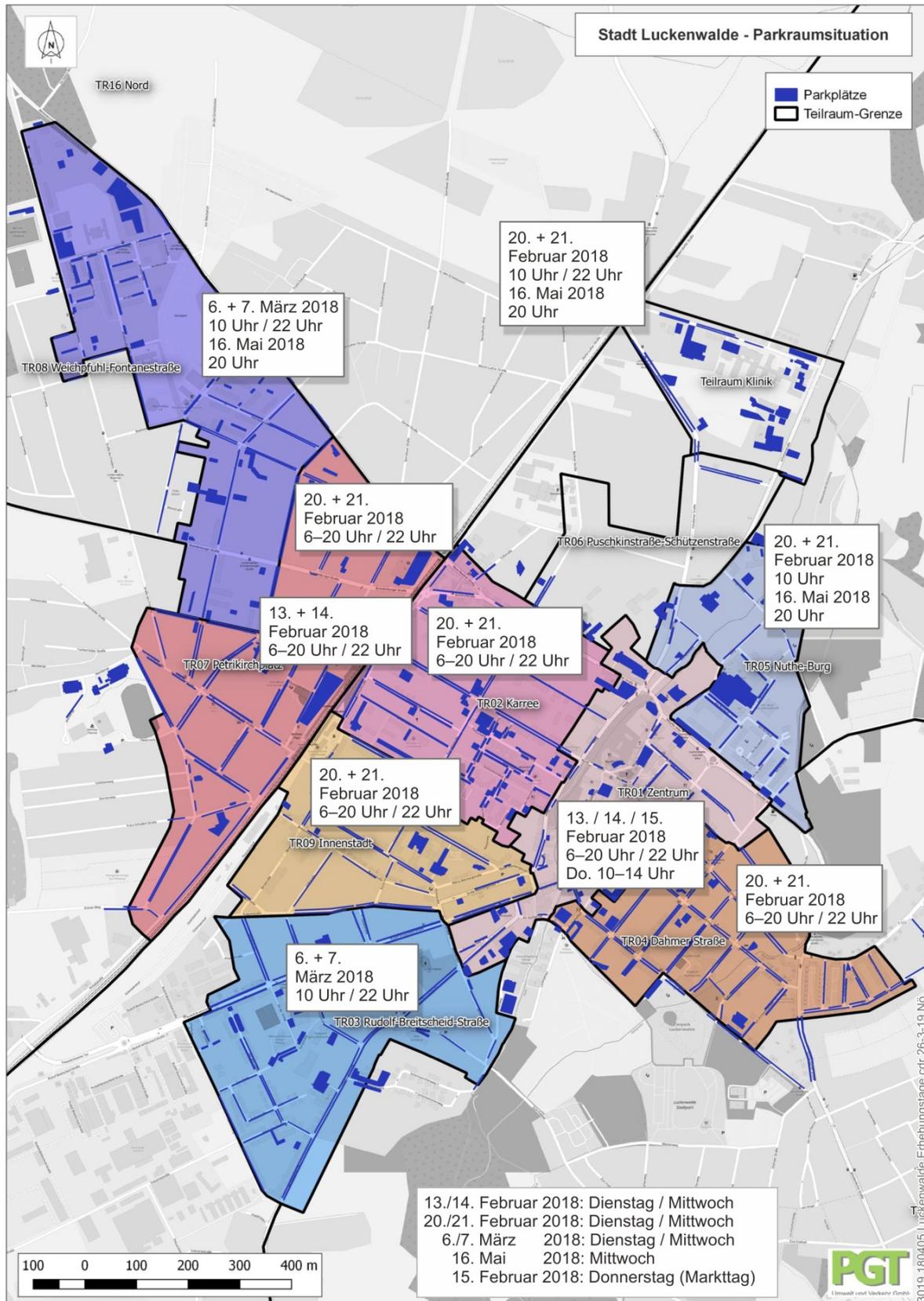


Abb. 2.2: Teilräumliche Untergliederung und Erhebungstage

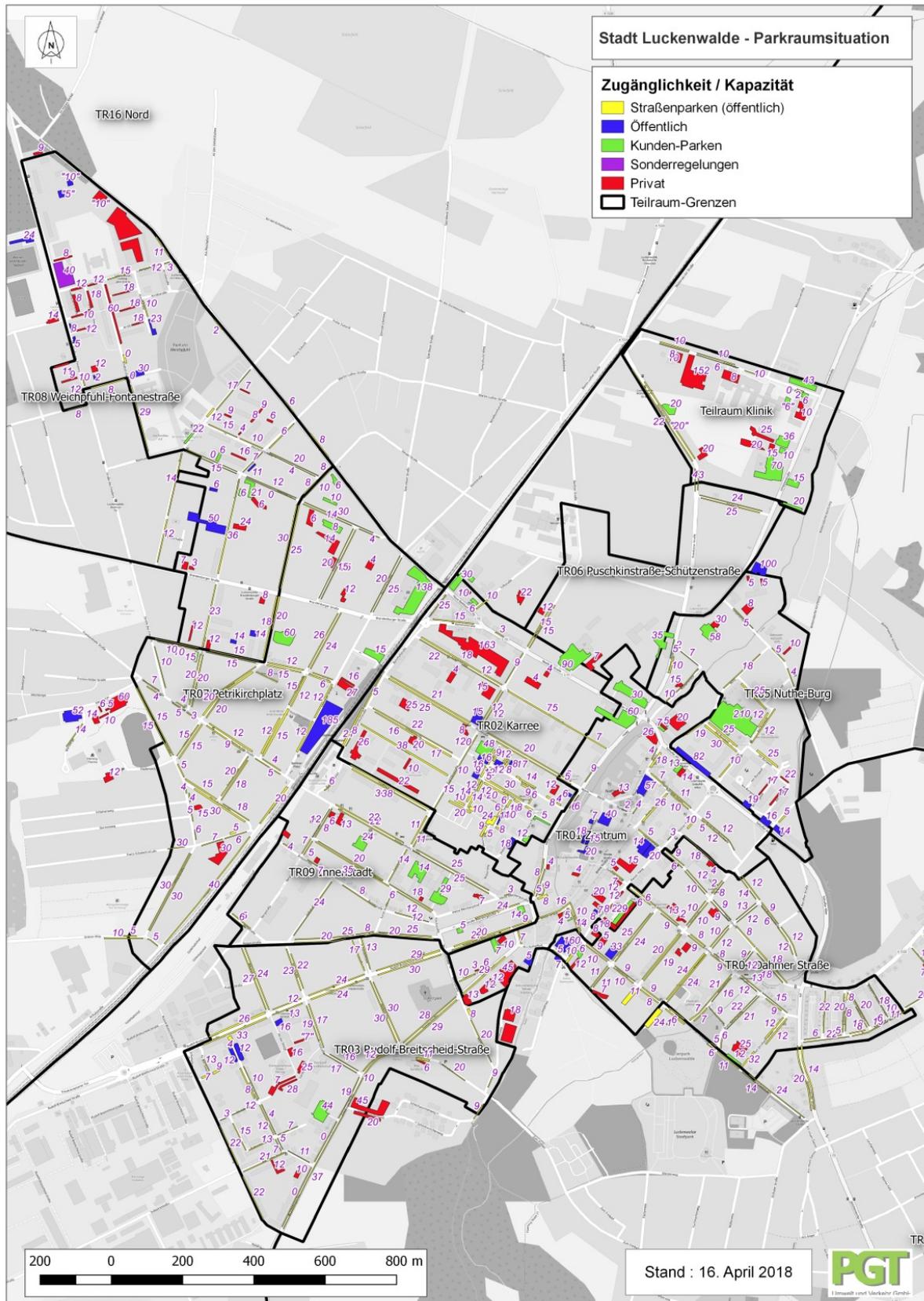


Abb. 2.3: Lage, Kapazität, Zugänglichkeit der Parkplätze

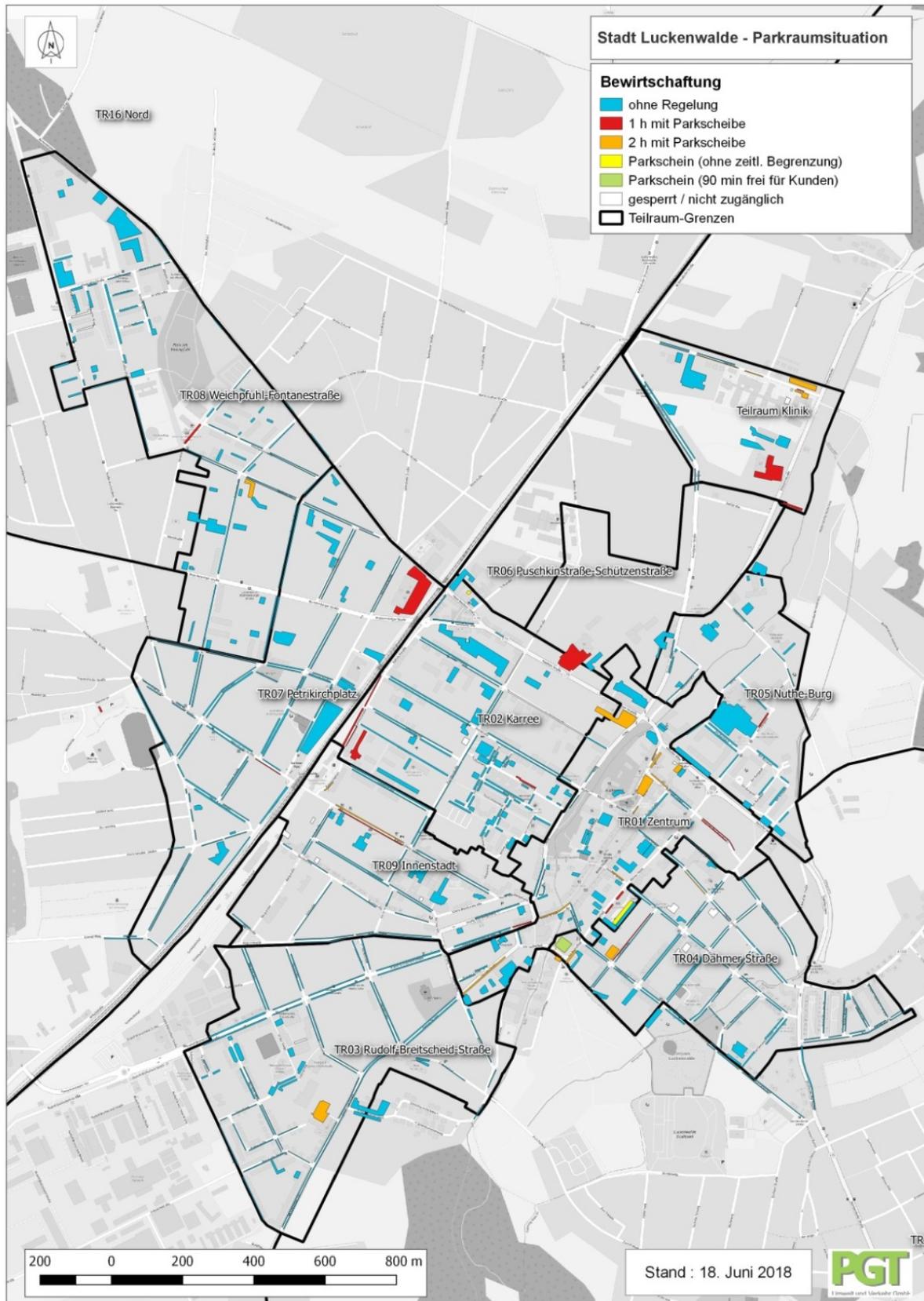


Abb. 2.4: Bewirtschaftung der Parkplätze

## 2.2.2 Erhebungsergebnisse

Die Auslastung im vertiefend betrachteten Untersuchungsraum mit etwa 9.500 öffentlich bzw. öffentlich zugänglichen Stellplätzen liegt in Spitzenstunde bei 48 %, in Bereichen mit Kundenverkehren ist diese tagsüber im Zeitraum zwischen 10:00 und 12:00 Uhr. Unterschiede ergeben sich durch Kundenverkehre, die zu höheren Auslastungszahlen über 50 bis zu 55 % im Bereich der Innenstadt, in den Teilräumen TR 01 „Zentrum“ und TR 04 „Dahmer Straße“ führen.

Nicht bewertet in diesen Aussagen wird die Erreichbarkeit der einzelnen Stellplätze, die zumindest stellenweise sehr „versteckt“ liegen.

Die höchste Auslastung wird im Bereich des Klinikums mit nahezu 70 % erreicht. Übersichtsartig zeigt die Abbildung 2.5 die Auslastung der Stellplätze vormittags.

Im Abend-/ Nachtzeitraum zwischen 22:00 und 24:00 Uhr stellt sich die Situation in den tagsüber stark frequentierten Gebieten Klinikum und Innenstadt entspannt dar.

Hohe Auslastungszahlen werden nachts im Bereich Am Weichpfuhl, Straße des Friedens mit über 60 % sowie im Bereich des Teilraums 04 „Dahmer Straße“ mit rund 50 % erreicht. Abbildung 2.6 zeigt die Situation.

Bemerkenswert ist:

- die Auslastungsunterschiede in Teilraum 04 und Teilraum 05 sind straßenbezogen teilweise sehr unterschiedlich,
- die Auslastung im Teilraum 08 ist im Bereich des nächtlichen Parkens sehr hoch
- die Auslastung liegt im Bereich der Innenstadt tagsüber im südlichen Abschnitt des Boulevards teilweise über 100 %,
- die Auslastung der öffentlichen Stellplätze liegt über 100 % im Bereich Burg Teilraum 05

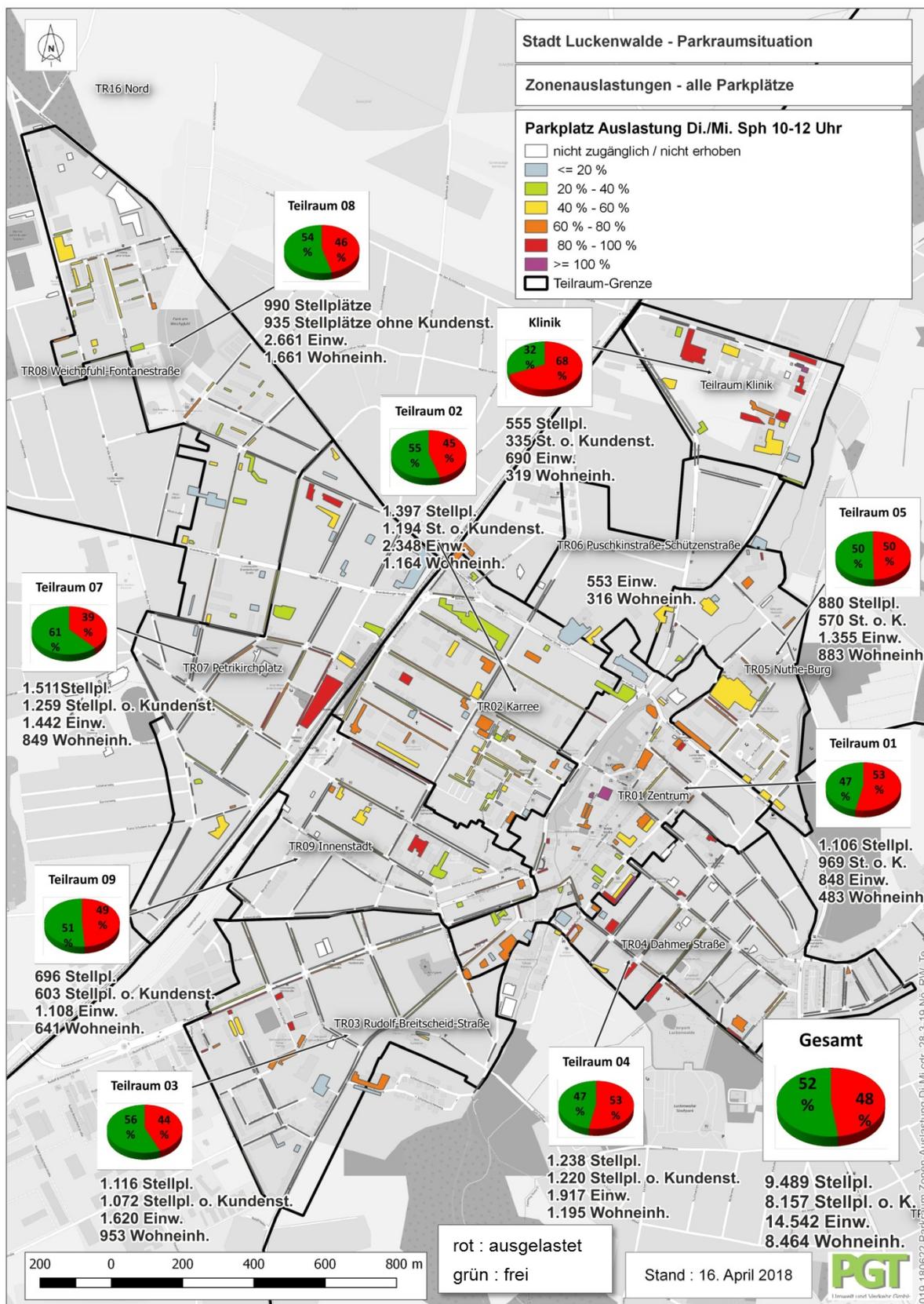


Abb. 2.5: Auslastung vormittägliche Spitzenstunde 10 - 12 Uhr

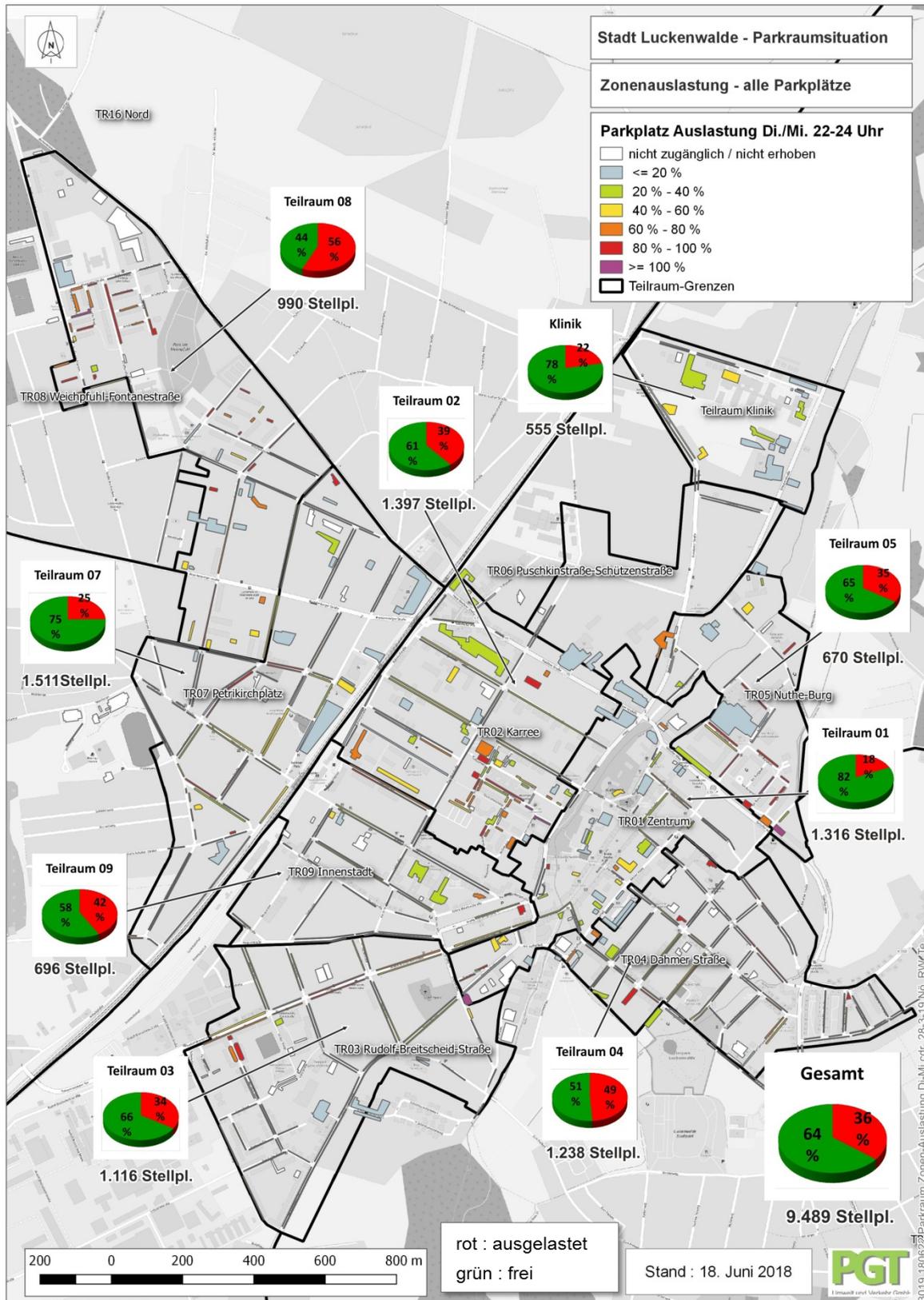


Abb. 2.6: Auslastung nachts 22 - 24 Uhr

### 2.3 Stellplätze und Bedarfe

Im Rahmen der Erhebung wurden die Anzahl der Wohneinheiten bzw. der Einwohner, in den einzelnen Teilräumen, der verfügbaren Stellplatzzahl zugeordnet. Der Saldo ergibt eine sehr unterschiedliche Stellplatzbilanz von Fehlbedarfen mit etwa 0,5 bzw. 0,6 Stellplätzen pro Wohneinheit bis hin zu Überangeboten über 2,0 Stellplätzen pro Wohneinheit. Unter Berücksichtigung, dass in einigen Teilräumen nachts Kundenparkplätze (bspw. von Supermärkten) für das Abstellen privater Kfz genutzt werden, wäre die Versorgung mit Stellplätzen für die Bewohner in einzelnen Straßen bzw. Quartieren als prekär zu bezeichnen, wenn diese privaten Parkplätze nicht mehr zur Verfügung gestellt würden.

Aufgrund der historischen Entwicklung stehen auf den Privatgrundstücken der Wohnungsbaugesellschaften oft nicht ausreichend Stellplätze für die jeweils vorhandenen Wohneinheiten zur Verfügung.

	öffentliche und private Stellplätze	WE	St. je WE
TR01 Zentrum	969	484	2,0
TR02 Karree	1.194	1.164	1,1
TR03 Rudolf-Breitscheid-Straße	1.072	953	1,3
TR04 Dahmer Straße	1.220	1.195	1,0
TR05 Nuthe-Burg	570	883	0,6
TR07 Petrikirchplatz	1.259	849	1,5
TR08 Weichpfehl-Fontanestraße	895	1.661	0,8
TR09 Innenstadt	603	641	0,9
TR13 Nordost	335	319	1,1

Tab. 2.3: Stellplatzschlüssel im Bestand (nach Teilräumen)

Die Stellplatzschlüssel sind besonders in folgenden Straßen ungenügend:

- Weichpfehl, Fontanestraße
- Parkstraße, Dahmer Straße, Theaterstraße
- Saarstraße
- Marktbereich
- Am Burgwall

### 3. Bewertung und Handlungserfordernisse

#### 3.1 Bewertung

Derzeit gibt es in Luckenwalde mit Ausnahme weniger kleinräumiger Bereiche genügend Parkraum, der sich jedoch entsprechend der unterschiedlichen Nachfragezeiten schon zeitlich als teilweise nicht ausreichend bzw. ungenügend verteilt zeigt.

Im Vergleich zu vielen anderen stärker verdichteten Städten ist sowohl in der Innenstadt als auch in den meisten Wohnquartieren ausreichender Stellplatz für die zugelassenen und verkehrenden Fahrzeuge vorhanden.

Eine Bewertung der örtlichen Situation zeigt die Abbildung 3.1. Es gibt verschiedene Konfliktbereiche, die durch unterschiedliche Nutzungen und unterschiedliche Nutzergruppen entstehen. Bereiche, in denen Bewohnern nicht genügend Stellplätze zur Verfügung stehen, gibt es besonders in den Geschosswohnungsbaugebieten. Dabei zeigt sich dort eine teilräumlich sehr unterschiedliche Situation, da derzeit noch häufig die privaten Kundenparkplätze (KAUFLAND / Netto) genutzt werden können. Das mindert den Parkdruck.

Im Bereich des Teilraums 4 in der Dahmer Straße und der Theaterstraße ist eine hohe Auslastung tags wie nachts vorhanden, da eine Überlagerung von Bewohner-, Kunden- und Beschäftigten-Parken erfolgt. Einzelne freie (finanziell) bewirtschaftete Stellplätze werden nicht angenommen und tragen nicht zu einer Entlastung bei.

Kritisch ist auch die Situation am Bahnhof mit einem hohen Anteil an Pendlern, die ihre Fahrzeuge über die ausgewiesenen Park+Ride-Plätze hinaus in Wohnquartieren abstellen.

Die Auslastungszählung am Markttag zeigt, dass in der Innenstadt – insbesondere im nördlichen Bereich – Stellplätze für Kundenverkehr nicht in ausreichendem Maße vorhanden sind. Die dort uneinheitliche Bewirtschaftung und damit verbundenen Nutzung des Parkplatzes durch Dauerparker verstärkt diesen Effekt.



Abb. 3.1: Nutzergruppen und Konfliktbereiche

### 3.2 Handlungserfordernisse

Handlungsansätze zur Behebung der dargestellten Konflikte bestehen insbesondere in einer strikteren angepassten Bewirtschaftung von Stellplätzen sowie in einer nutzungsbezogenen Bereitstellung zusätzlicher Parkflächen in Bereichen starker Expansion bzw. ungeklärter Nutzungsansprüche von bisher als Stellplatz genutzten Ausweichparkplätzen.

Da die Situation jedoch insgesamt noch moderat ist, kann eine an die Ziele der Stadtentwicklung angepasste Organisation und Neuordnung des städtischen Parkraums erfolgen, soweit es die öffentlichen Flächen betrifft. Darüber hinaus ist abzusehen, dass in den verdichteten Geschosswohnungsbauquartieren ein Stellplatzkonzept notwendig ist, um die gestiegenen Anforderungen an Stellplätze im wohnungsnahen Bereich mit den gestiegenen Ansprüchen an Gestalt und Qualität der Wohnformen übereinzubringen.

## 4. Ziele

### 4.1 Städtebauliche Ziele

Die städtebaulichen Ziele Luckenwaldes lassen sich im Standortentwicklungsprogramm (StEK) ablesen<sup>1</sup>. Demzufolge gibt es für Teilbereiche in der Stadt durch Prognosen abgedeckte Entwicklungsperspektiven, die zusammenfassend in der Abbildung 4.1 dargestellt sind. Sie zeigen folgende Tendenzen:

- Die bahnhofsnahe Quartiere werden einer weiteren Verdichtung bzw. Revitalisierung der vorhandenen Immobilien in Bezug auf Wohnnutzung zugeführt. Demzufolge wird in diesen Bereichen der Bedarf an Parkraum sowie die Nachfrage für Abstellplätze der umweltbezogenen Verkehrsarten (Radabstellplätze, Elektromobilität etc.) steigen. Aufgrund der häufig engen Situation auf den Grundstücken und dem beschränkten Parkraumangebot im öffentlichen Raum, wird der zukünftige Stellplatzbedarf auf den Grundstücken nur mit zusätzlichen Parkbauten realisierbar sein. Der öffentliche Straßenraum muss in Bezug auf sein Aufnahmepotenzial geprüft werden.
- Die weitere arbeitsplatzbezogene Entwicklung im Bereich Krankenhaus, Innenstadt sowie in den Gewerbegebieten wird zu einer Zunahme der Nachfrage nach Stellplätzen für Beschäftigte führen. Alternative Formen zum Erreichen der Arbeitsplätze (wie z.B. per Stadtbus, Rad oder DB) werden nicht vollständig die Verkehrsnachfragesteigerung abdecken. Bereiche mit hohem Entwicklungspotenzial bedürfen daher einer Prüfung in Bezug auf die zukünftige Parkraumsituation.
- Veranstaltungsbezogene Verkehre führen in einzelnen Bereichen der Stadt zumindest teilweise zu Konflikten, die durch geeignete veranstaltungsbezogene Steuerungskonzepte zur Abwicklung der Verkehre und des Parkraumbedarfes zu mindern sind.

---

<sup>1</sup> complan Kommunalberatung und Prognos, Aktualisierung und Fortschreibung des Standortentwicklungskonzeptes (StEK) für den Regionalen Wachstumskern (RWK) Luckenwalde, Potsdam / Berlin 2013

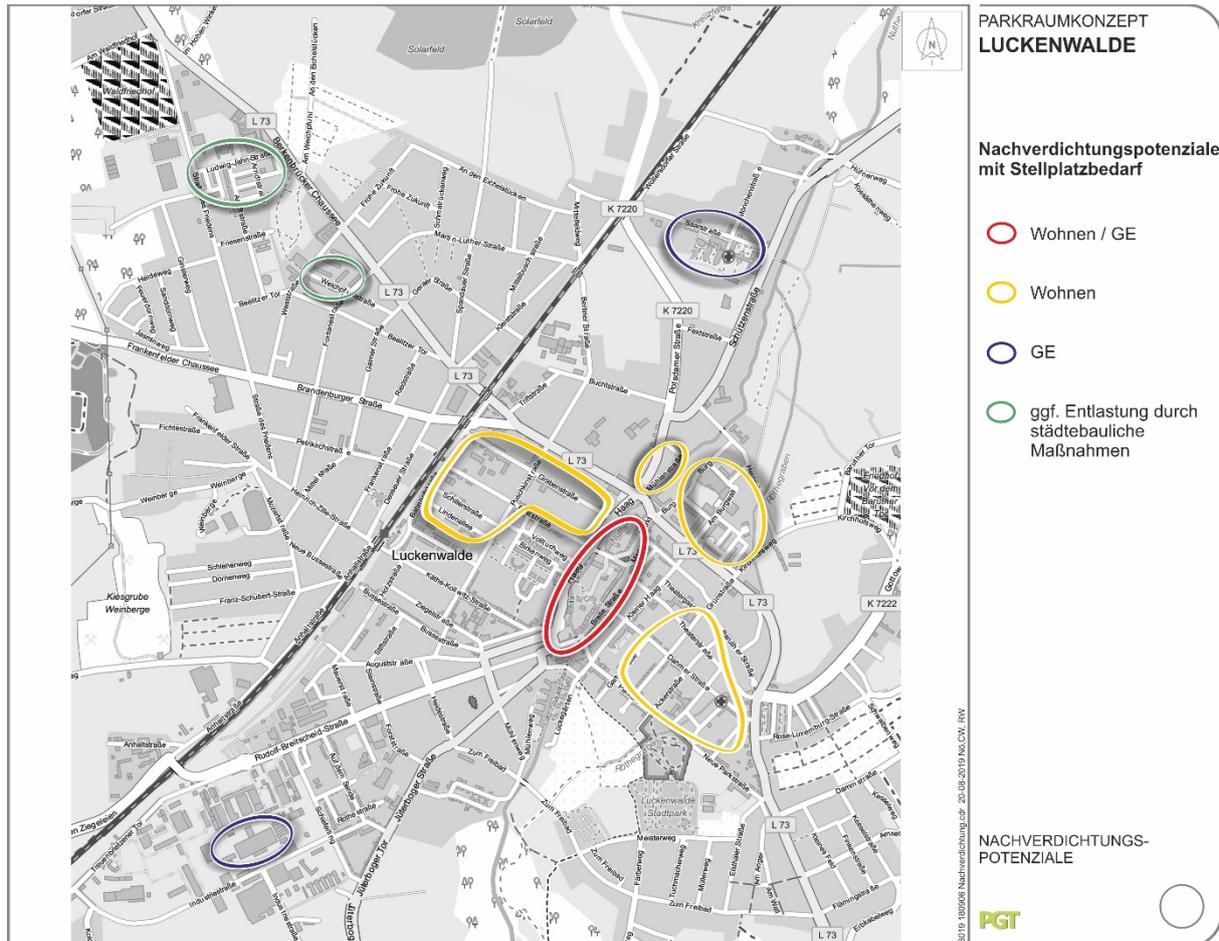


Abb. 4.1: Nachverdichtungspotenziale

## 4.2 Verkehrliche Ziele

Aus verkehrlicher Sicht ist insbesondere eine Bereitstellung von Parkraum für die unterschiedlichen Bedürfnisse der Kunden und Besucher in der Innenstadt sowie der Bewohner herzustellen. Dabei ist eine Stärkung der regionalen Handels- und Verkehrsbeziehungen, des regionalen Einzelhandels und der umweltfreundlichen Fortbewegungsmöglichkeiten (Rad- und Fuß- sowie ÖPNV) mit zu berücksichtigen.

Die Ziele lassen sich unter den Begriffen:

- Bereitstellung ausreichenden Parkraums für Bewohner, Kunden, Mitarbeiter und Urlauber,
- Vermeidung unnötiger Parksuchverkehre,
- Verbesserung der Verkehrsführung,

- Verbesserung der Verkehrsabwicklung,
- Verkehrsberuhigung bzw. Aufwertung der Straßenräume subsumieren.

Besonders zu beachten ist, dass aufgrund der stärkeren Nachfrage der Straßenflächen für nicht motorisierte Verkehre (mobilitätseingeschränkte Personen, Radfahrer, Inliner etc.) die Parkraumbereitstellung im öffentlichen Straßenraum zunehmend erschwert wird bzw. der dort bereitgestellte Parkraum aus städtebaulichen Gründen und aufgrund notwendiger Verbesserungen für Fußgängerführung und Barrierefreiheit reduziert werden muss. Beispielhaft ist - durch den Umbau - Am kleinen Haag eine solche Situation spürbar. Dort wurden Längsparkplätze im Zuge des Kleinen Haags zugunsten eines Radschutzstreifens und auf wenige Parkplätze reduziert.

Weitere Bereiche, in denen Konflikterwartungspotenzial besteht, sind kleinräumigere Bereiche, in denen beispielsweise Schulerschließung und Ähnliches zu zunehmenden Konflikthäufungen führen. Die in Teilen in diesen Quartieren bereits erfolgte Nachverdichtung zeigt schon jetzt einige der beschriebenen Konflikte.

### 4.3 Prognoseerwartungen

Für die Gesamtstadt wird ein leichtes Wachstums prognostiziert (vgl. Standortentwicklungskonzept<sup>2</sup>). Schwerpunkte der Entwicklung liegen in der Nachverdichtung von Wohnen und Kleingewerbe im Bereich zwischen Bahnhof und Innenstadt und im Bereich Nuthe-Burg, wo auch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen greifen.

Bereiche mit Konflikten durch höhere Stellplatznachfrage entstehen auch kleinräumig durch einzelne Vorhaben in den genannten Bereichen. Einige Auswirkungen der Nutzungsverdichtungen auf die Auslastung der Stellplätze sind bereits sichtbar, weitere werden durch Einzelvorhaben der Umnutzung entstehen und bedürfen einer Vorsorgemaßnahme.

---

<sup>2</sup> complan Kommunalberatung und Prognos, Aktualisierung und Fortschreibung des Standortentwicklungskonzeptes (StEK) für den Regionalen Wachstumskern (RWK) Luckenwalde, Potsdam / Berlin 2013

Konflikte bestehen zudem durch verkehrliche Situationen wie den Hol- und Bringverkehr zu den Schulen, der gemäß den verkehrlichen Zielen der Stadt sowie der Zielsetzungen der Schulbehörde möglichst vermieden werden sollte. Hier ist nicht die Bereitstellung von ergänzendem Parkraum sondern die Lenkung von Verkehren eine notwendige Folge.

Für den Prognosezeitraum 2035 wurde anhand der verfügbaren Daten aus dem Standortentwicklungskonzept (StEK) sowie aus einer Abschätzung der Entwicklungspotenziale eine Stellplatzprognose berechnet. In einzelnen Teilräumen bzw. Straßenabschnitten von Teilräumen werden teilweise Werte von unter 0,6 Stellplätzen pro Wohneinheit erreicht. Diese Fehlbedarfe werden auch bei veränderter Motorisierungswahl und stärkerem Einsatz des ÖPNV nicht auszugleichen sein, wenn nicht mit adäquaten Maßnahmen zur Parkraumsteuerung (Bewirtschaftung, Ergänzung von Parkraumkapazitäten, etc.) nachreguliert wird.

Teilräume	öffentl. u. private St.	Garagen	WE Diff.	St. je WE	zus. Stellpl.-Bedarf (Prognose 2035)	WE (Prognose 2035)	St. je WE (Prognose 2035)	Anmerkungen	zus. Stellpl.-Bedarf (langfristig)
TR01 Zentrum	969		484	2,0	120	604	1,6	zus. Bedarf Kunden / Geschäftsnutzung; weitere Wohnbauentwicklung langfr.	110
TR02 Karree	1194	92	1.164	1,1	190	1.354	0,9	Entlastung durch Neubau P+R	
TR03 Rudolf-Breitscheid-Straße	1.072	169	953	1,3	50	1.003	1,2		
TR04 Dahmer Straße	1.220		1.195	1,0	200	1.395	0,9	zus. Bedarfe durch Geschäftsnutzung?	
TR05 Nuthe-Burg	570		883	0,6	71	954	0,6	Wohnbauentwicklung langfristig (vgl. Rahmenplan)	170
TR07 Petrikirchplatz	1.259	10	849	1,5	120	969	1,3	Entlastung durch Neubau P+R	
TR08 Weichpfuhl-Fontanestraße	895	431	1.661	0,8	106	1.767	0,8	Entlastung durch Zusammenlegung bzw. Rückbau WE	
TR09 Innenstadt	603		641	0,9	70	711	0,8		
TR13 Nordost	335		319	1,1	20	339	1,0	Neuordnung Parksituation im Zuge Verlagerung Nahversorger	

Tab. 4.1: Stellplatzprognose 2035 (nach Teilräumen)

So werden für einige Bereich in der Stadt bereits kurzfristig weitere Nachverdichtungen erwartet (Stufe 1) (vgl. Abb. 4.2).

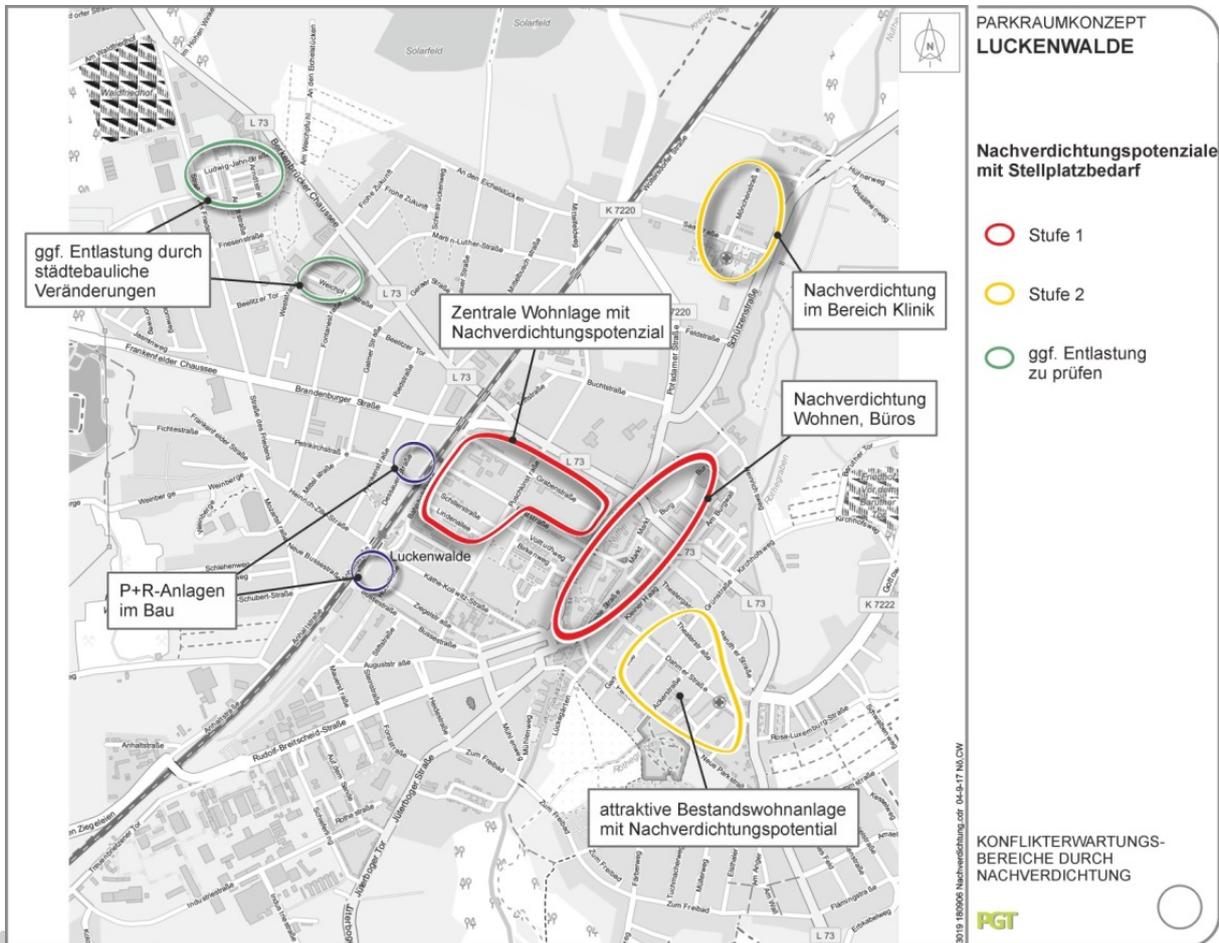


Abb. 4.2: Nachverdichtungspotenziale nach zeitlichen Stufen

## 5. Handlungsstrategien

Auf Basis der Bestandsbewertung und der Prognoseannahmen werden unterschiedliche Strategien zur Behebung der heutigen bzw. zukünftig zu erwartenden Missstände notwendig.

Akute Missstände, die bereits heute durch Stellplatzfehlbedarfe bestehen, erfordern die Einführung von Lenkungsmaßnahmen für die Parkraumnutzung. So können Stellflächen beispielsweise durch die Einführung von Bewohnerparkzonen für die prioritären Nutzer zur Verfügung gestellt werden. Auch die Bewirtschaftung von Stellplätzen - beispielsweise zeitlich und finanziell - kann zu einer Verbesserung führen. Die vorgeschlagenen Regelungen zur Bewirtschaftung von Parkraum in der Innenstadt werden zu einer Verlagerung der Dauerparker führen.

### 5.1 Schaffung von Parkraum

Die Schaffung von neuem Parkraum ist insbesondere in den hoch verdichteten Geschosswohnungsbaugebieten der Stadtentwicklungsgebiete wichtig.

Der Rückbau einzelner Gebäude kann zu einer Entlastung führen. Da Rückbaumaßnahmen angesichts der derzeitigen Entwicklungsperspektiven nicht mehr beabsichtigt sind, müssen stattdessen - mittels geeigneter Wohnumfeldmaßnahmen - Stellflächen wohnungsbezogen ergänzt werden. Auch die Mehrfachnutzungen von Stellflächen, d.h. eine Doppelnutzung von Bewohnern und sonstigen Besuchern im Quartier, sind zu fördern, wie es bspw. für den Neubau des Lidl im Krankenhausbereich vorgesehen ist.

Ggf. können auch Parkbauten als Quartiersgarage in Zusammenhang mit Umnutzung konzipiert werden (bspw. im TR 02). Diesbezügliche Potenziale werden besonders im Bereich Nuthe-Burg sowie der Straße des Friedens gesehen.

### 5.2 Lenkungsmaßnahmen / Bewohnerparkzonen

Bewohnerparkzonen haben die Aufgabe, alle öffentlichen Stellplätze innerhalb einer abgegrenzten Zone ausschließlich seinen Bewohnern zur Verfü-

gung zu stellen. Sonderregelungen können für Besucher erlassen werden und erlauben ein Parken für "Nicht-Bewohner". Ebenfalls kann eine entsprechende Besucher-Parkerlaubnis durch die Bewohner eingeholt werden.

Vorgeschlagen wird die kurzfristige Einführung einer Bewohnerparkzone im TR 04 sowie der nördlichen Innenstadt und eine mittelfristige Erweiterung im TR 02 im Bahnhofsbereich. Die Ausweisung von gekennzeichneten, öffentlich zugänglichen Stellplätzen für Kunden etc. ist dabei vorzusehen. Gegebenenfalls kann die Ausweisung der Bewohnerparkzone auch auf kleinere Bereiche beschränkt werden.

Die für die Kundenverkehre zur Verfügung stehenden Parkplätze können wahlweise mit Parkscheinregelung (d.h. monetär) oder nur zeitlich begrenzt mit Parkscheibe bewirtschaftet werden.

Der organisatorische Aufwand für die Ausweisung von Bewohnerparkzonen ist verwaltungsintern abzuklären und auf Basis der Rechtslage in diesen Quartieren sukzessive umzusetzen. Vorrangig betrifft dies unter anderem den Bereich Dahmer Straße / südliche Innenstadt.

### **5.3 Lenkungsmaßnahmen / Parkraumbewirtschaftung**

Die Verbesserung der Stellplatzsituation und der Erreichbarkeit der Stellplätze ist im Bereich der Innenstadt wichtig, um für die dortige Nutzungsentwicklung eine gute Erreichbarkeit zu unterstützen. Auch hier sind Lenkungsmaßnahmen sowie eine Bewirtschaftungsform notwendig, um den Kernbereich der neugestalteten Fußgängerzone und ihrer randständigen Stellflächen für Kunden einfach "anfahrbar" und erreichbar zu machen.

Die Dauerparker in der Innenstadt setzen sich aus Beschäftigten der ansässigen Firmen und Geschäfte und Mitarbeitern der öffentlichen Verwaltung sowie Besuchern zusammen, die sich länger in der Stadt aufhalten. Im Sinne einer umweltfreundlichen Mobilität ist der Anteil der Pendler, die mit dem Kfz zur Arbeit fahren, zu senken. In der Praxis ist daher eine stufenweise Lösung anzustreben, nach der Dauerparker aus den empfindlichen

Bereichen auf weiter entfernt liegende Parkflächen verlagert werden. Hier sind entsprechende Angebote zu schaffen. Wenn der Weg von Zuhause zur Arbeitsstätte mit dem Auto aufwändiger ist als zu Fuß, mit dem Rad oder dem Bus, wird sich der Parkraumbedarf für Dauerparker sukzessive verringern.

Empfehlenswerte Maßnahmen in der Innenstadt sind z.B.:

- zeitliche Begrenzungen der Parkdauer (je nach Attraktivität bzw. beabsichtigte Attraktivität einzelner städtebaulicher Lagen) unter Berücksichtigung der Bedarfe für die ansässige Wohnbevölkerung,
- das Bereitstellen von angemessen (ggf. bepreisten) erreichbaren Stellplätzen für Dauerparker in zumutbaren Entfernungen zu ihren Arbeitsplätzen.

Vorrangig sind derartige Maßnahmen für den Bereich der Innenstadt südlich sowie im Bereich des Rathauses und Markt notwendig. Zu untersuchen sind die in Abb. 5.1 dargestellten Varianten.

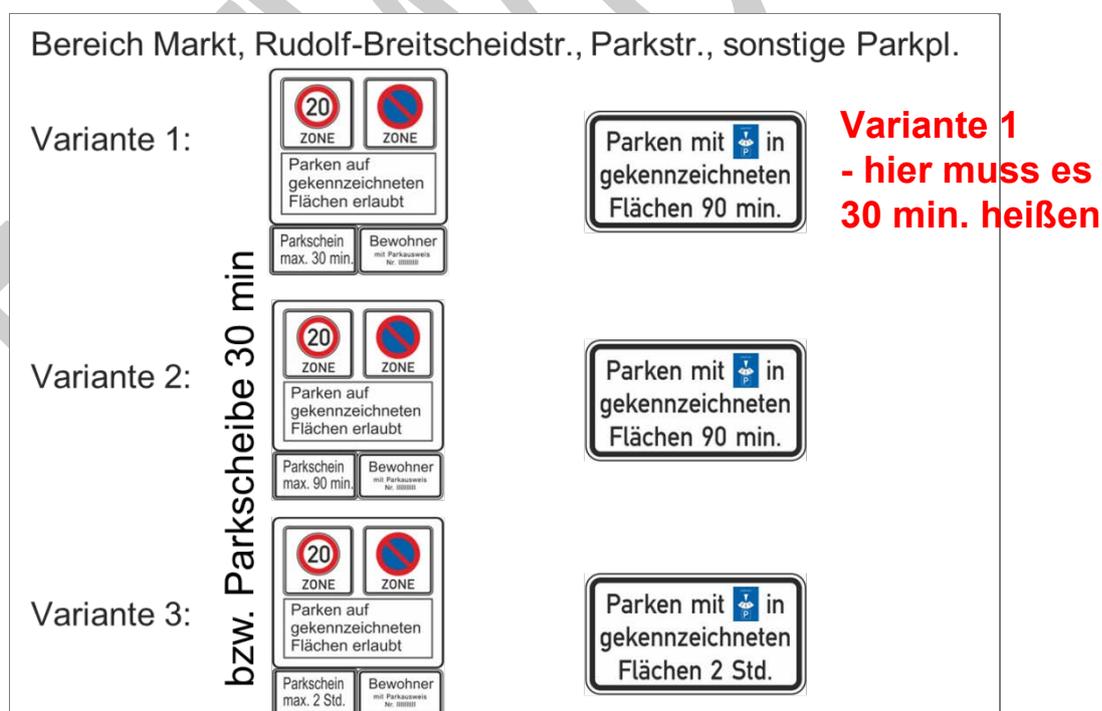


Abb. 5.1: Sinnvolle Varianten zur Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt und in innenstadtnahen Quartieren

Für die zukünftige Stellplatzsituation der Kernstadt wird vorgeschlagen, öffentliche und öffentlich zugängliche (Kunden-)Parkplätze im unmittelbaren Bereich der Innenstadt sowie in den angrenzenden Zonen, die

- zusammenhängend anfahrbar sind,
  - eine nennenswerte Größe aufweisen sowie
  - vom sogenannten Stadtring aus gut anfahrbar sind,
- als bewirtschaftete Schwerpunktparkplätze auszuweisen.

Die Bewirtschaftung in der Innenstadt ist derzeit uneinheitlich (teilweise ohne Bewirtschaftung, tlw. mit Parkscheibe). Es wird vorgeschlagen, diese Regelungen als Parkscheibenregelung zu vereinheitlichen, um das kostenfreie, zeitlich unlimitierte Parken zu unterbinden.

## 5.4 Lenkungsmaßnahmen Parkleitsystem

Zusammenhängende Parkplatzanlagen, die auch für Ortsunkundige gut anfahrbar sind, sollten Parkplätze für das allgemeine Besucherparken enthalten.

In der Stadt fehlt eine schlüssige Wegweisung. Weder Innenstadtparkplätze noch die Einrichtungen von allgemeinem Interesse (Rathaus etc.) sind gut ausgeschildert, lediglich an einzelnen Stellen gibt es Hinweise.

### **Parkleitsystem / Etablierung Parkring**

Die Erreichbarkeit innenstadtnaher Parkplätze kann durch ein Parkleit- und Wegweisungssystem erleichtert werden. Bereits im VEP wurde vorgeschlagen, einen Parkring zu etablieren, von dem jeweils Hinweise zu den Einzelparkplätzen gegeben werden. Der Parkring verbindet die wichtigen innenstadtnahen Parkplätze miteinander. Damit wird eine einfache Führung der Parksuchverkehre ermöglicht werden. Es sollte eine eindeutige Wegweisung mit Weiterleitung auf den jeweils nächsten Parkplatz erfolgen. Dafür werden die Parkplätze an den jeweiligen Zufahrten sowie im Verlauf des Ringes deutlich ausgewiesen.

Insbesondere sollte eine Nennung bzw. Führung zu den Schwerpunktparkplätzen erfolgen und die Wegweisung um die Bewirtschaftungsart ergänzt werden, um eine geeignete Führung der verschiedenen Nutzergruppen zu erzielen.

Die Parkraumwegweisung ist als ergänzendes System zur vorhandenen allgemeinen Verkehrswegweisung denkbar. Es sollte allerdings darauf geachtet werden, dass eine Verzahnung mit der allgemeinen Verkehrswegweisung stattfindet und beide Wegweisungen ineinandergreifen. Dazu gibt es bereits umfangreiches Material für eine schrittweise Umsetzung. Sinnvollerweise sind weitere wichtige Infos (tlw. mit Piktogrammen) für die wichtigen Einrichtungen wie Bahnhof, Park+Ride, Tourist-Information, Rathaus etc. zu integrieren.

## 5.5 Park+Ride

Die Verflechtungen Luckenwaldes und seines Umlandes sind nicht nur bezogen auf Berlin häufig schienenaffin. Der Bahnhof ist daher zentraler Verbindungspunkt – ein angemessenes Angebot zur Verknüpfung der Verkehrsträger vorhanden, aber weiter entwicklungsfähig.

Derzeit wird eine P+R-Anlage im Bereich der Feuerwehr mit Parkplätzen in gutem baulichen Zustand, mit Beleuchtung sowie mit eindeutiger Zuordnung für Pendler erweitert. Damit wird aber auch eine Konkurrenz des KFZ zum angeschlossenen Stadtbusverkehr geschaffen. Sinnvoll wäre daher:

- zeitgleich eine bessere Verknüpfung mit dem im Verkehrsentwicklungsplan vorgeschlagenen optimierten Linienverlauf der Stadtbusse,
- Ergänzung von Bike und Ride Plätzen in Fahrradkäfigen für erhöhte Sicherheit beim Radabstellen,
- Bewohnerparkzonen in Bahnhofsnähe um ein Abdrängen der Pendler in die Wohnquartiere zu vermeiden,
- Nur vorsichtige Erweiterung von P+R-Kapazitäten in Luckenwalde zugunsten einer Verlagerung des Schwerpunkts der P+R-Parkplätze mit ergänzendem RE-Halt nach Woltersdorf. Dort ist das P+R-affine Umland belastungsfrei mit der Schiene verknüpfbar.

Förderfähig wären maximal etwa 330 Parkplätze für P+R (vgl. Tab. 5.1).

Fahrgastaufkommen Bahnhof	ca. 2.000
Bedarfsabschätzung Stellplätze, 15-25% psch.	ca. 280 - 330
Anzahl Stellplätze P + R Bestand	ca. 185
Anzahl Stellplätze P + R Bibliothek geplant	30
Anzahl Stellplätze P + R Gaswerksgelände geplant	100

Tab. 5.1: Stellplatzprognose 2035 (nach Teilräumen)

## 5.6 Weitere Verbesserung der baulichen Situation

Zahlreiche Parkplätze können hinsichtlich der Belagsqualität, Beleuchtung und fußläufiger Erschließung verbessert werden.

Die Stärkung und straßenräumliche Aufwertung der Fußwegeachsen in der Innenstadt ist seit langem Programm der Stadt. Erforderlich ist besonders eine Optimierung im Süden, um nicht zuletzt die Anbindung Innenstadt / Fußgängerzone und Parkplätze attraktiver zu gestalten. Hierzu wird auch eine Fußgängerwegweisung mit Angabe von Entfernungs- und Zeitangaben empfohlen.

### **5.7 Steuerungsmaßnahmen Schulverkehre**

Besondere kurzzeitige Problemlagen treten im Bereich von Schulen auf, die im Wesentlichen durch eine geschickte Lenkung sowie bauliche Maßnahmen zur Förderung von nicht motorisierten Schulverkehren optimiert werden können.

Auch die Einführung gut gelegener Hol- und Bring-Zonen und eine diesbezüglich schulbezogene Öffentlichkeitsarbeit kann die Situation entspannen.

## 6. Schlüsselmaßnahmen

Aus den zuvor dargestellten teilräumlichen Betrachtungen geht hervor, dass für einzelne Bereiche Schlüsselmaßnahmen erforderlich sind, um schon heute frühzeitig für die zukünftige Situation vorbereitet zu sein. Übersichtsartig sind die wesentlichen Maßnahmen, die schon heute durch geeignete Planung vorbereitet werden müssen, in der Abbildung 6.1 dargestellt.

Die Schwerpunkte der Parkraumkonzeption erstrecken sich auf:

- Innenstadt und angrenzende Stadtquartiere,
- Bahnhof und angrenzende Stadtquartiere,
- Krankenhaus und angrenzende Stadtquartiere.

In diesen Bereichen ist jeweils eine über den einzelnen Teilraum hinausgehende Konzeption erforderlich, die in den nachfolgenden Konzeptbeschreibungen dargelegt wird.

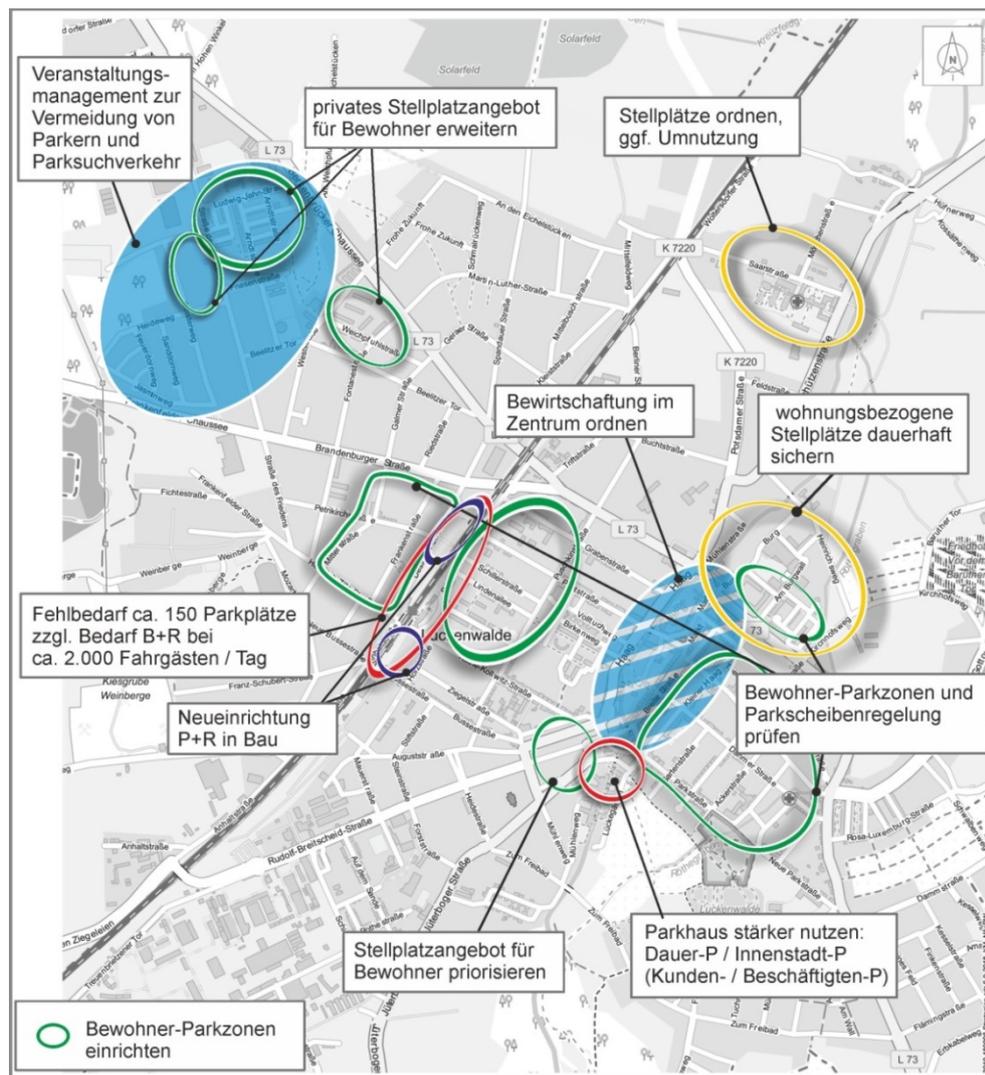


Abb. 6.1: Schlüsselmaßnahmen

### 6.1 Innenstadt und angrenzende Bereiche

Die Innenstadt weist zwei wesentliche Schwerpunkte der Bearbeitung (vgl. Abb. 6.2) auf: die nördliche Innenstadt mit Markt bis hin zum Teilraum 05 „Nuthe-Burg“ und die südliche Innenstadt im Bereich des Kreishauses.

- Die Situation im **Bereich des Marktes** ist bereits heute durch teilweise starke Auslastung mit Überlagerung von Anforderungen von Anwohner- und Kundenverkehren sowie Dauerparkern gekennzeichnet. Eine Bewirtschaftung der Stellplätze innerhalb der Straßenräume ist notwendig, um diese für die Nachfrage der Kunden vorzuhalten. Für Be-

wohner kann in diesem Bereich in Analogie zu weiteren innenstadt-randnahen Bereichen eine Bewohnerparkzone eingerichtet werden, um den Stellplatzbedarf der Bewohner in diesen engen historischen Stadtbereichen sicherzustellen.

- Ähnlich stellt sich die Situation im **Bereich der südlichen Innenstadt** dar: Hier ist ein Übergreifen in den Teilraum 04 „Dahmer Straße“ durch die hohe Parkraumnachfrage der dort Beschäftigten und die Kollision mit der Kundennachfrage einzelner Betriebe sowie den Anwohnern zu verzeichnen. Die Zusage der Stadt, die betrieblichen Kosten für das vorhandene Parkhaus südlicher Boulevard zu übernehmen, um weitere etwa 65 Plätze in die Bewirtschaftung und Nutzbarkeit einzustellen, erfordert Maßnahmen, um die Inanspruchnahme dieser Parkflächen zu sichern. Geeignet ist dafür eine Bewohnerparkzone, welche die dauerparkenden Fahrzeuge auf unbewirtschaftete Parkräume oder weiter entfernte (in Bezug auf den Parkraum entspanntere) Bereiche verdrängt.

Durch die Bewirtschaftungsmaßnahmen besteht die Gefahr, dass dauerparkende Fahrzeuge in die Randbereiche abgedrängt werden. In einzelnen Straßen ist dabei noch Kapazität vorhanden, so dass tagsüber parkende Berufstätige dort nicht stören. Mit zunehmender Verdichtung und Revitalisierung in diesen Quartieren wird sich zukünftig eine Situation einstellen, die Steuerungsmaßnahmen erforderlich macht. Dies betrifft besonders den **Bereich zwischen Bahnhof und Innenstadt**, für den ebenfalls die Einführung von Bewohnerparkzonen vorgeschlagen wird. Sobald diese bestehen, ist die Parkregelung für die Bewohner insoweit sichergestellt, dass ein Vorrang dieser Nutzer existiert.

Im **Bereich Nuthe-Burg** wird durch die dort geplante Nachverdichtung die Stellplatzsituation nur zufriedenstellend gelöst werden können, wenn eine Bereitstellung von Parkraum auf Flächen des dort befindlichen Einzelhandels gesichert werden kann. Empfehlenswert ist, dies insoweit vertraglich zu regeln, als dass diese Parkplätze auch mit einer zeitlichen Beschränkung im Rahmen einer Bewohnerparkzonen-Regelung angeboten werden.

## 6.2 Bereich Bahnhof

Im Bereich des Bahnhofs wird die Park+Ride-Anlage in fußläufiger, jedoch deutlich ungünstigerer Entfernung zum Bahnsteigzugang nordöstlich erweitert. Diese Maßnahme ist dann sinnvoll, wenn es gelingt, einen weiteren nördlichen Zugang zu den Bahnsteigen sicherzustellen, da im Zusammenhang mit der vorhandenen Bahnquerung dann ein Erreichen des Bahnsteigs auf kurzem Wege möglich wird. Die Bemühungen sind diesbezüglich zu intensivieren.

In den bahnhofsangrenzenden Wohnquartieren kann mit dem Instrument der „Bewohnerparkzone“ ebenfalls der Parkraum auf diese für den P+R zur Verfügung stehenden Flächen gebündelt werden. Basierend auf Berechnungen für die Parkraumbedarfe ist von einem zusätzlichen Bedarf von rund 150 Park+Ride-Plätzen im Bahnhofsbereich für den weiter steigenden Pendlerverkehr in und aus Richtung Berlin auszugehen.

## 6.3 Bereich Krankenhaus

Im Bereich des Krankenhauses wird durch die Verlegung des LIDL-Marktes eine zusätzliche Parkplatzfläche von etwa 100 Stellflächen begrenzt nutzbar. Für den Tageszeitraum sollten diese Parkflächen in jedem Fall bewirtschaftet werden und im Nachtzeitraum den angrenzenden Bewohnern und ggf. auch den Beschäftigten zur Verfügung gestellt werden. Damit kann die teilweise prekäre Situation des Besucherparkens im Krankenhausbereich entspannt werden. Darüber hinaus ist durch die differenzierte Anfahbarkeit des Krankenhauses mit uneindeutiger Hauptzufahrt und die Verteilung der verschiedenen Nutzungen in verschiedenen Gebäuden mit unterschiedlicher Anfahbarkeit eine räumliche Orientierung schwierig. Durch geeignete Wegweisungsmaßnahmen und das Herausstellen von ein oder zwei geeigneten Besucherparkplätzen wäre diese Situation deutlich zu verbessern.

Für die einzelnen Quartiere bzw. teilweise quartiersübergreifender Situationen sind die Strategien, Handlungsfelder und Maßnahmen nachfolgend beschrieben.

## 7. Teilräumliche Betrachtung

Auf Basis der Ziel- und Handlungsstrategien wurden für die Teilräume die örtliche Situation, die Bewertung sowie die wesentlichen Leitlinien auf Datenblättern zusammengestellt. Somit ist der jeweilige Handlungsbedarf in den einzelnen Teilräumen, der teilweise sehr differiert, begründet und nachvollziehbar dargestellt.

ENTWURF

**Teilraum 1 – Zentrum – Datenblatt****Bestand**

Zentraler Innenstadtbereich mit Wohnen, Geschäfts- und Dienstleistungszentrum. Der „Boulevard“ ist umgestaltet und aufgewertet. Die Wohn- und Geschäftsnutzungen sind stark entwicklungsfähig.

**Parkbedarfe:****Kunden**

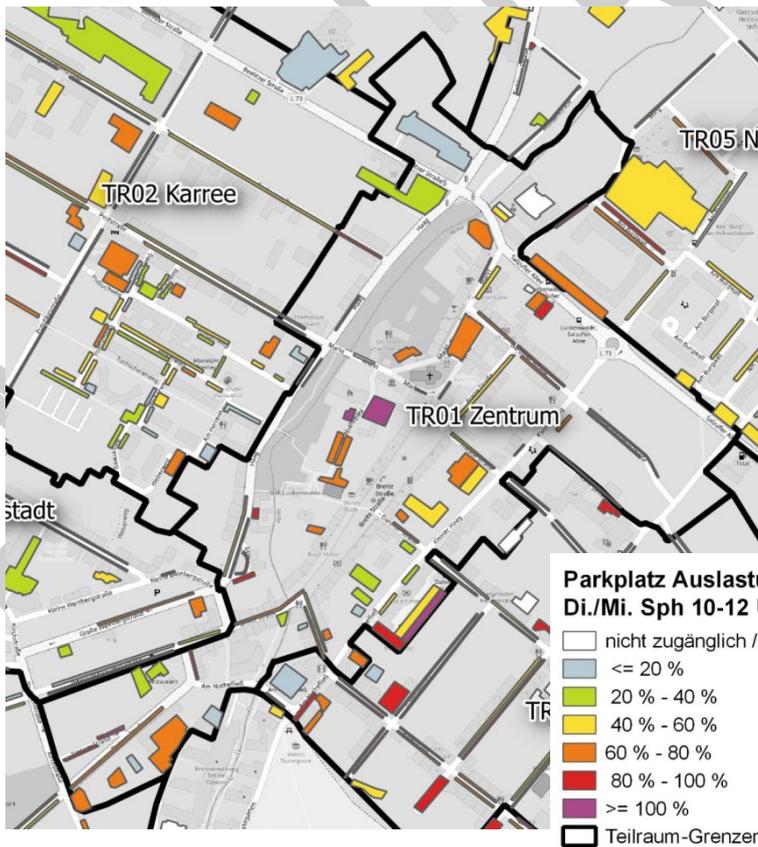
- derzeit noch vglw. gering,
- Ausnahme Marktbereich: Bedarf für kürzere Parkzeiten wg. hohem Umschlag (Bäcker, Bank etc.)

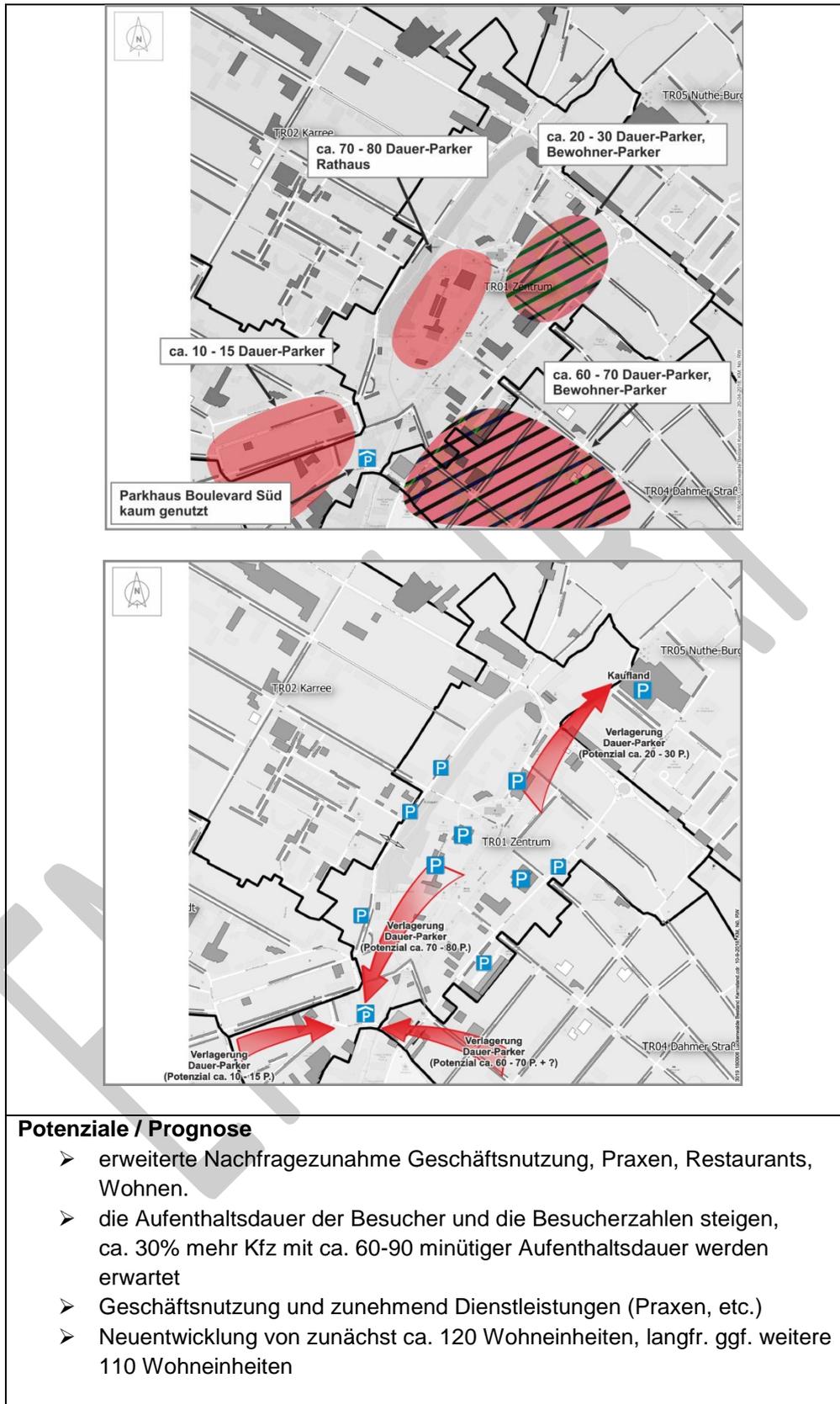
**Bewohner**

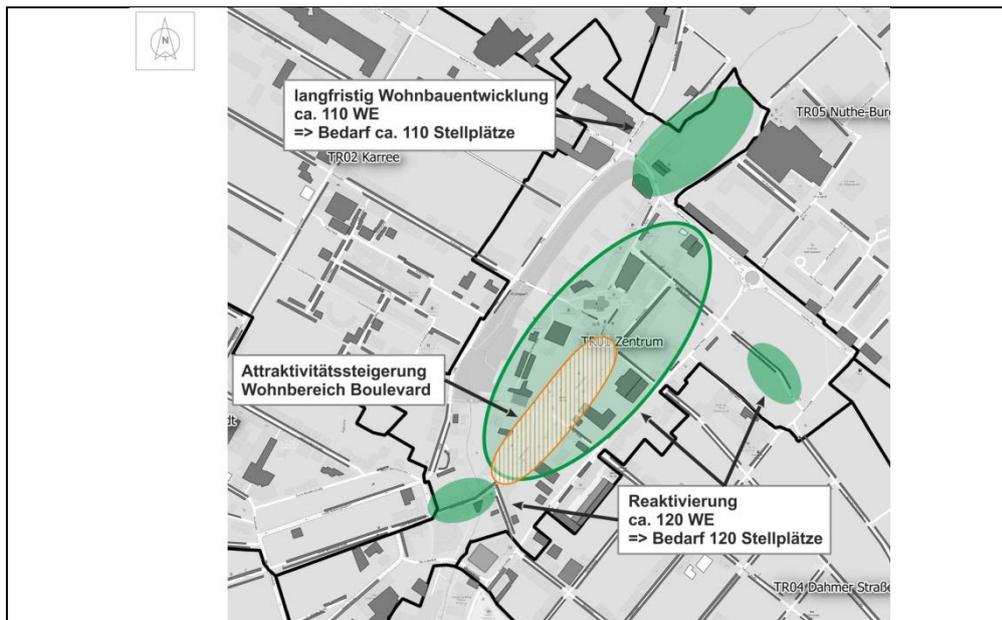
- Am Markt sowie südl.in angrenzenden Straßen (Park-, Garten-, Grünstraße) hoher Bedarf wohl auch durch Beschäftigte
- allerdings derzeit rechnerisch mehr als 2 Stpl./WE vorhanden

**Beschäftigte**

- hohe Nachfrage auf dem zentralen Parkplatz westl. Boulevard (Rathaus) ca. 100 Dauerparker (Beschäftigte Rathaus-Mitarbeiter)

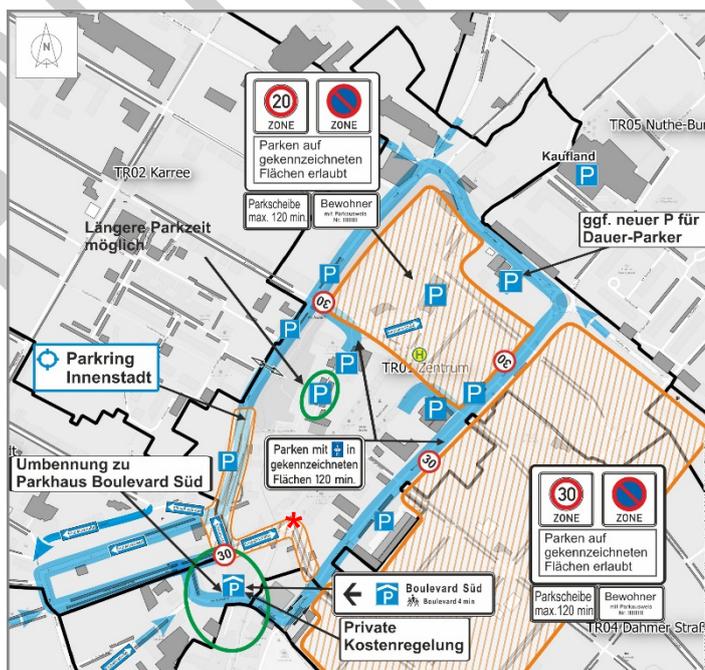






**Schlussfolgerungen / Empfehlungen**

- Bewohnerparkzone mit Kurzzeitparkplätzen für Besucher in den Geschäftsstraßen Am Markt, Breite Straße, Baruther Straße und in den zentralen Abschnitten der Rudolf-Breitscheid-Straße/Parkstraße einrichten, Parken bis 30 min mit Parkscheibe erlauben
- Ausgewählte gut anfahrbare Stellplätze mit bis zu 120 min Parkdauer anbieten
- ergänzend Bewohnerparkzonen in angrenzenden Bereichen (Dahmer Str.), um Abdrängen von Dauerparkern zu regulieren
- Parkhaus Boulevard Süd verstärkt für Dauerparker/Beschäftigte und Kunden mit längerer Parkdauer (mit Parkschein oder Parkscheibe) nutzen



**\* Anmerkung:**

Für die Spange Rudolf-Breitscheid-Straße (Engpass) / Parkstraße am südlichen Ende der Fußgängerzone Breite Straße wird zu Ende der Baumaßnahme eine Parkverbotszone angeordnet. Dort ist das Parken nur auf markierten Stellplätzen gestattet, von Mo-Fr von 8-18 Uhr nur 2 Stunden mit Parkscheibe. Der Bereich ist als Einbahnstraße nach Osten bzw. Süden ausgewiesen, Radfahrer dürfen auch in der Gegenrichtung fahren, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

(Quelle: Beschilderungsplan vom 13.08.2019, RCL/Atelier 8; übernommen 28.08.2019, v.Faber, 61.6)

### Bahnhofsbereich (Teilräume 2 und 7 – Karee und Petrikirchplatz) – Datenblatt

#### Bestand

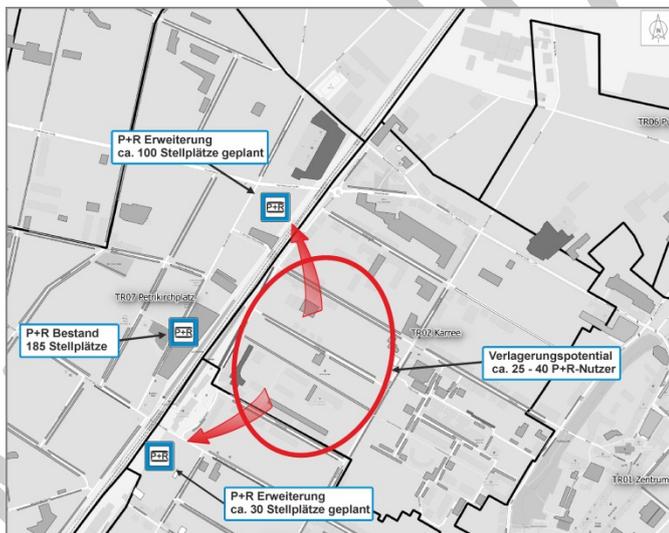
Parkbedarfe:

*Pendler*

- (nahezu) vollständige Auslastung P+R
- ca. 25-40 P+R-Nutzer in Wohnbereichen, aufgrund ausgelasteter P+R-Parkplätze
- tagsüber fast vollständige Auslastung im Teilbereich Dessauer Straße durch P+R-Nutzer (Goethestr., Schillerstraße, Lindenallee, Poststr.)
- P+R-Bedarf bei heutiger Motorisierung und Verkehrsmittelwahlverhalten ca. 280 bis 330 Stpl.

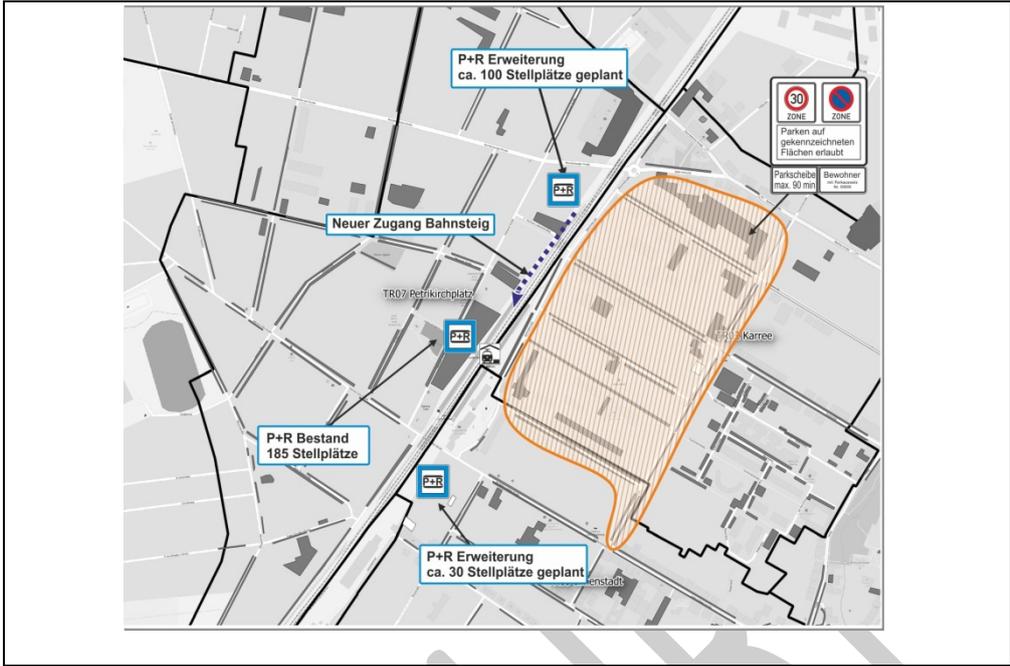
#### Potenziale / Prognose

- Anlage von P+R-Stellplätzen in Bereichen Käthe-Kollwitz-Str. (30 Stpl.) und Gaswerksgelände (ca. 100 Stpl.) geplant und in Umsetzung.



#### Schlussfolgerungen / Empfehlungen

- P+R erweitern
- B+R als Alternative durch Fahrradkäfige u.a. stärken
- Zuwegungen für Rad/Fuß noch weiter verbessern
- direkten Zugang des geplanten P+R-Parkplatzes am Gaswerksgelände an den Bahnsteig sicherstellen
- mittelfristig Bewohnerparken priorisieren durch Einrichtung einer Bewohnerparkzone im Bereich Goethestr., Schillerstr., Lindenallee, Poststr. und im Bereich Frankenstr., Mittelstr., Petrikirchstr. und Heinrich-Zille-Str.



**Teilraum 2 – Karree – Datenblatt****Bestand****Parkbedarfe:****Kunden**

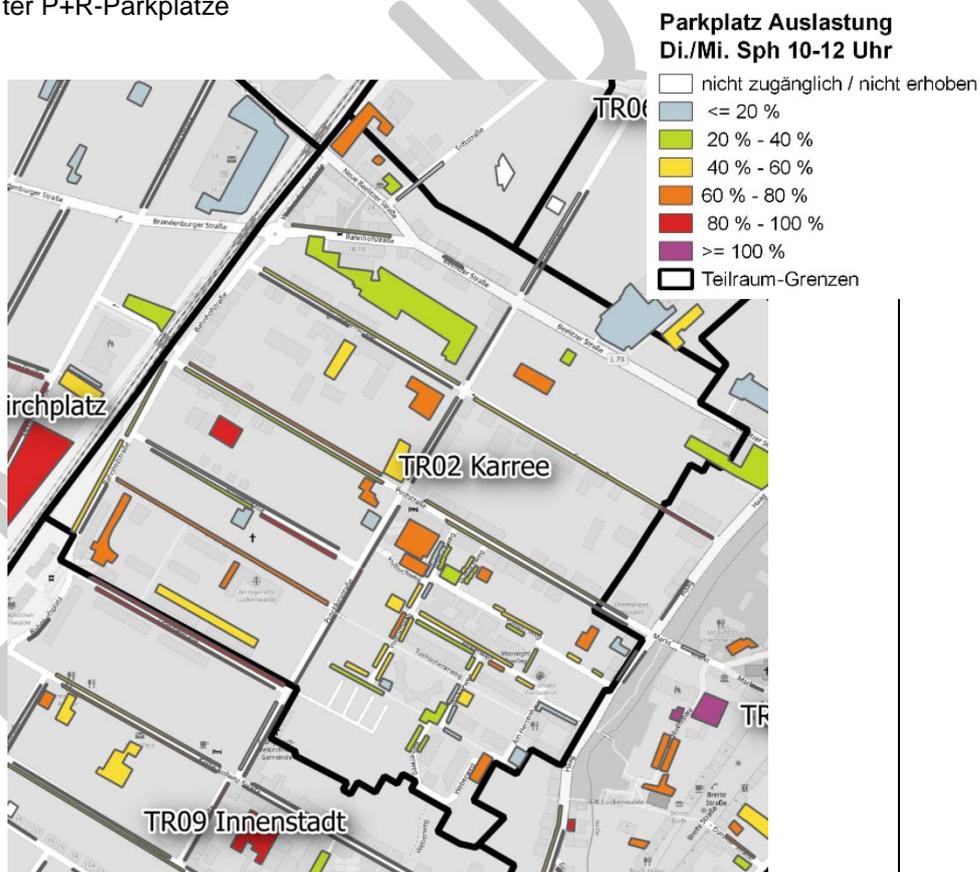
- gering, 203 Stellplätze (überwiegend im Zuge Beelitzer Str.) nur zu etwa einem Drittel ausgelastet

**Bewohner**

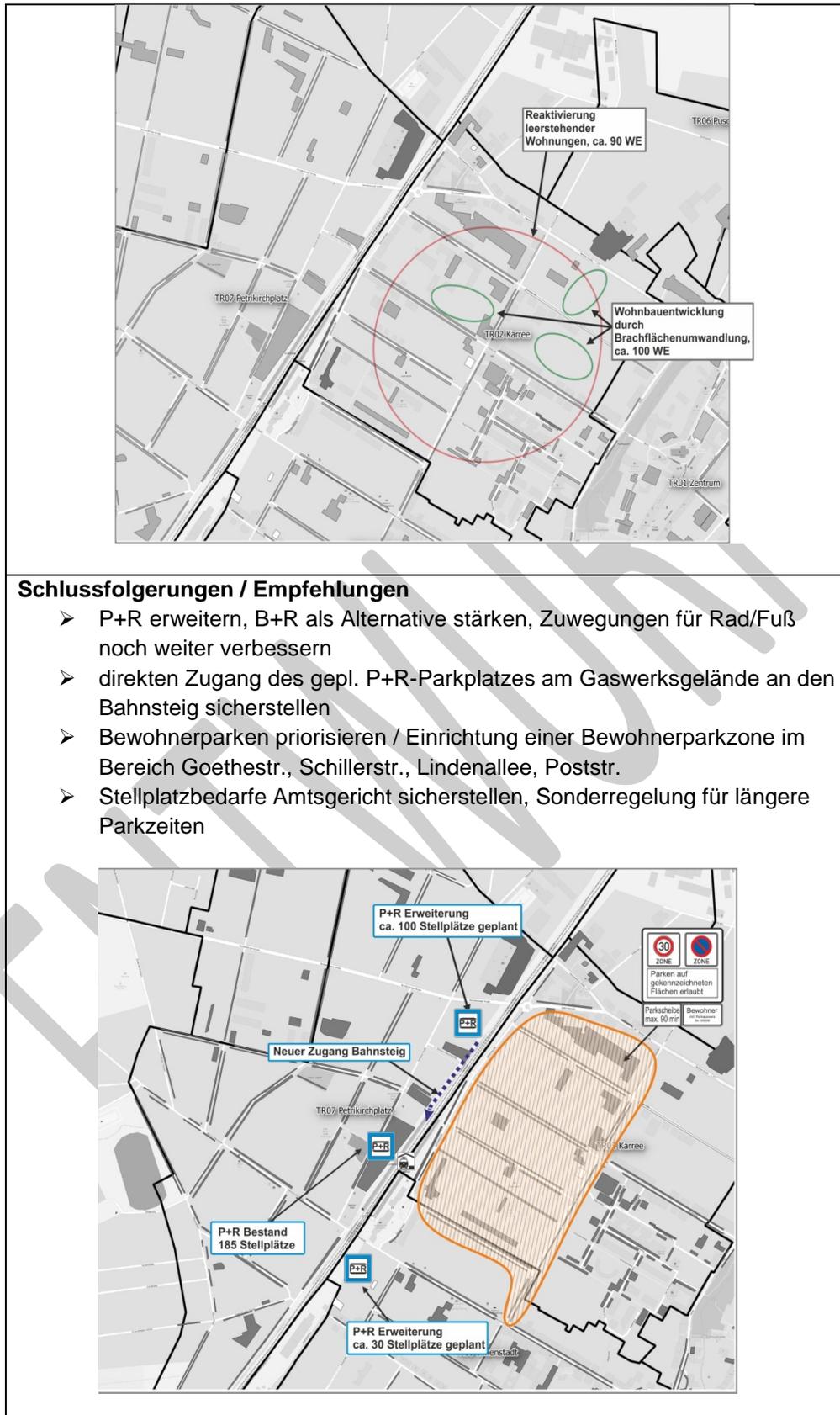
- ca. 1.200 öffentliche und private Stellplätze vorhanden mit einer Auslastung von etwa 50%
- In Teilbereichen (Goethestr., Schillerstraße, Lindenallee, Poststr.) höhere Auslastung bis zu zwei Dritteln tags durch (teilw. auch Nutzung durch Pendler)
- 1,1 Stpl./WE

**Pendler**

- ca. 25-40 P+R-Nutzer teilweise in Wohnbereichen, aufgrund ausgelasteter P+R-Parkplätze

**Potenziale / Prognose**

- Anlage von P+R-Stellplätzen geplant im Bereich Käthe-Kollwitz-Str. 30 St. und Gaswerksgelände ca. 100 Stpl.
- 90 reaktivierbare, leerstehende Wohneinheiten
- 100 mögliche neue Wohneinheiten durch Umwandlung von Gewerbebrachflächen



**Teilraum 3 – Rudolf-Breitscheid-Straße – Datenblatt****Bestand**

## Parkbedarfe:

*Kunden*

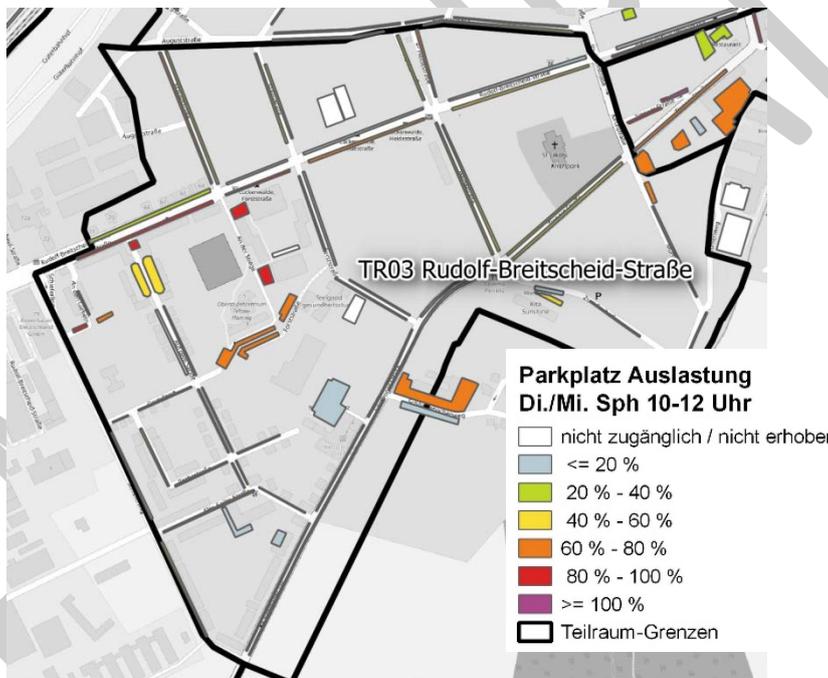
- gering
- teilweise Einflüsse durch Parkbedarfe Zentrum

*Bewohner*

- Schwerpunkt Wohnen im Quartier
- 1,3 Stpl./WE, gut ausreichend
- öffentliche Stellplätze tags und nachts zu jeweils gut 40 % ausgelastet
- Schulstellplätze (privat) nachts nicht zugänglich
- am Oberstufenzentrum Überlagerung von Bewohner-Parken und Schulverkehr

*Beschäftigte*

- z.T. Nutzung von Straßenparkplätzen bspw. in der Rudolf-Breitscheid-Straße

**Potenziale / Prognose**

- zusätzlicher Bedarf an 50 Stpl. durch mögl. neue Wohneinheiten

**Schlussfolgerungen / Empfehlungen**

- Verbesserung der Hol-/Bringverkehrssituation im Bereich Oberstufenzentrum
- im Randbereich Innenstadt Koordinierung und Konzept in Verbindung mit Innenstadtparkraumsteuerung erforderlich
- Verlagerung von Beschäftigten-Parkern (Job-Center, Kreisverwaltung) im östlichen Abschnitt der Rudolf-Breitscheid-Straße ins Parkhaus Boulevard Süd

**Teilraum 4 – Dahmer Straße – Datenblatt**

**Bestand**

**Parkbedarfe:**

*Kunden/Besucher*

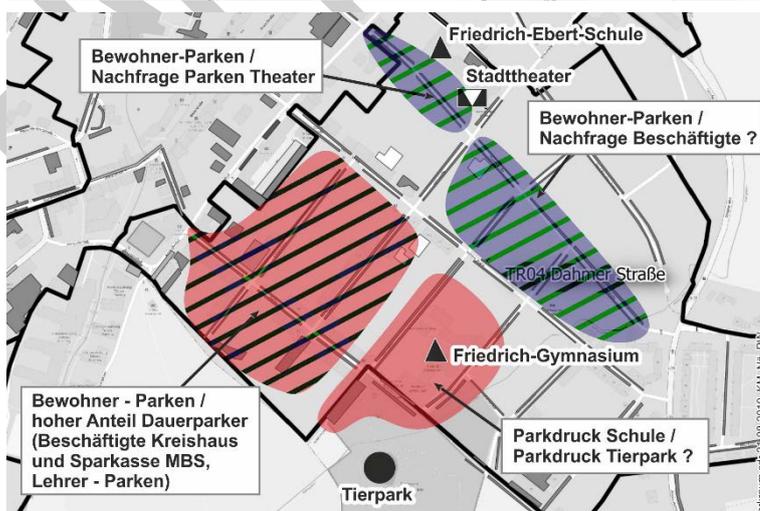
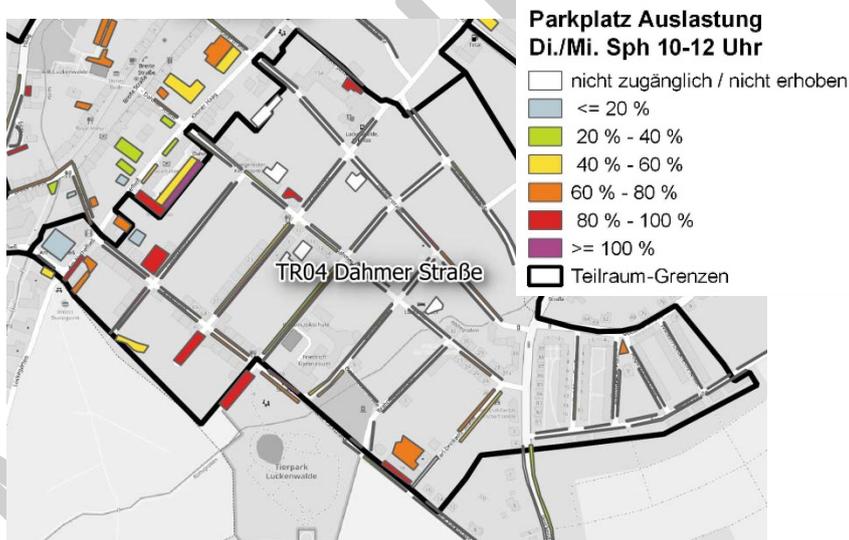
- Parkbedarfe am Tierpark, Baugeschäft, Schule (Friedrich-Gymnasium),
- Theaterbesucher

*Bewohner*

- hohe Nachfrage insb. in Garten-, Park-, Grünstraße und Dahmer Str., Theaterstr.
- nur etwa 1 Stpl./WE vorh.

*Beschäftigte*

- hohe Nachfrage
- im Bereich Garten-, Park-, Grünstraße (ca. 60 – 70 Parker, vermutlich Mitarbeiter Kreishaus und Sparkasse MBS sowie Lehrer) und
- im Bereich Friedrich-Gymnasium (Lehrer)



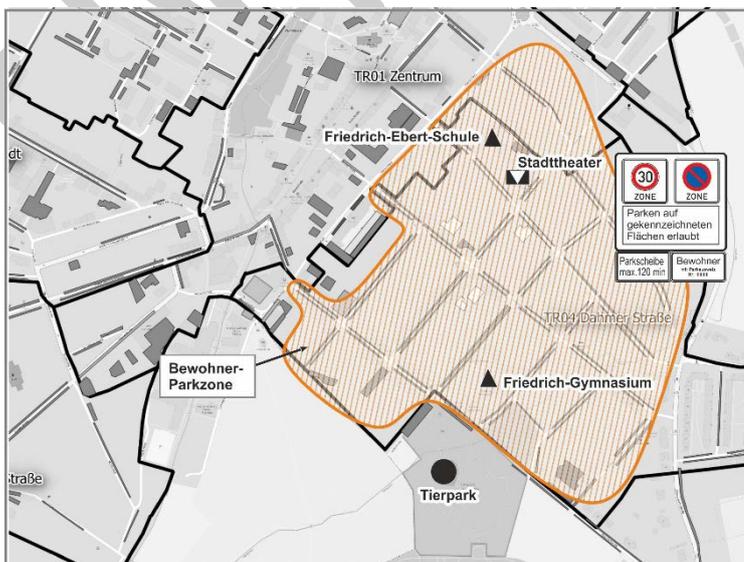
**Potenziale / Prognose**

- gründerzeitliches Wohnquartier, Leerstandsumnutzung erlaubt bis zu ca. 200 zusätzliche Wohneinheiten



**Schlussfolgerungen / Empfehlungen**

- Bewohnerparkzone einrichten im gesamten Quartiersbereich
- Kurzzeitparken mit 120 min Parkschein erlauben
- Sonderregelung für Theaterbesucher für längere Parkzeiten



**Teilraum 5 – Nuthe-Burg – Datenblatt**

**Bestand**

Parkbedarfe:

*Kunden*

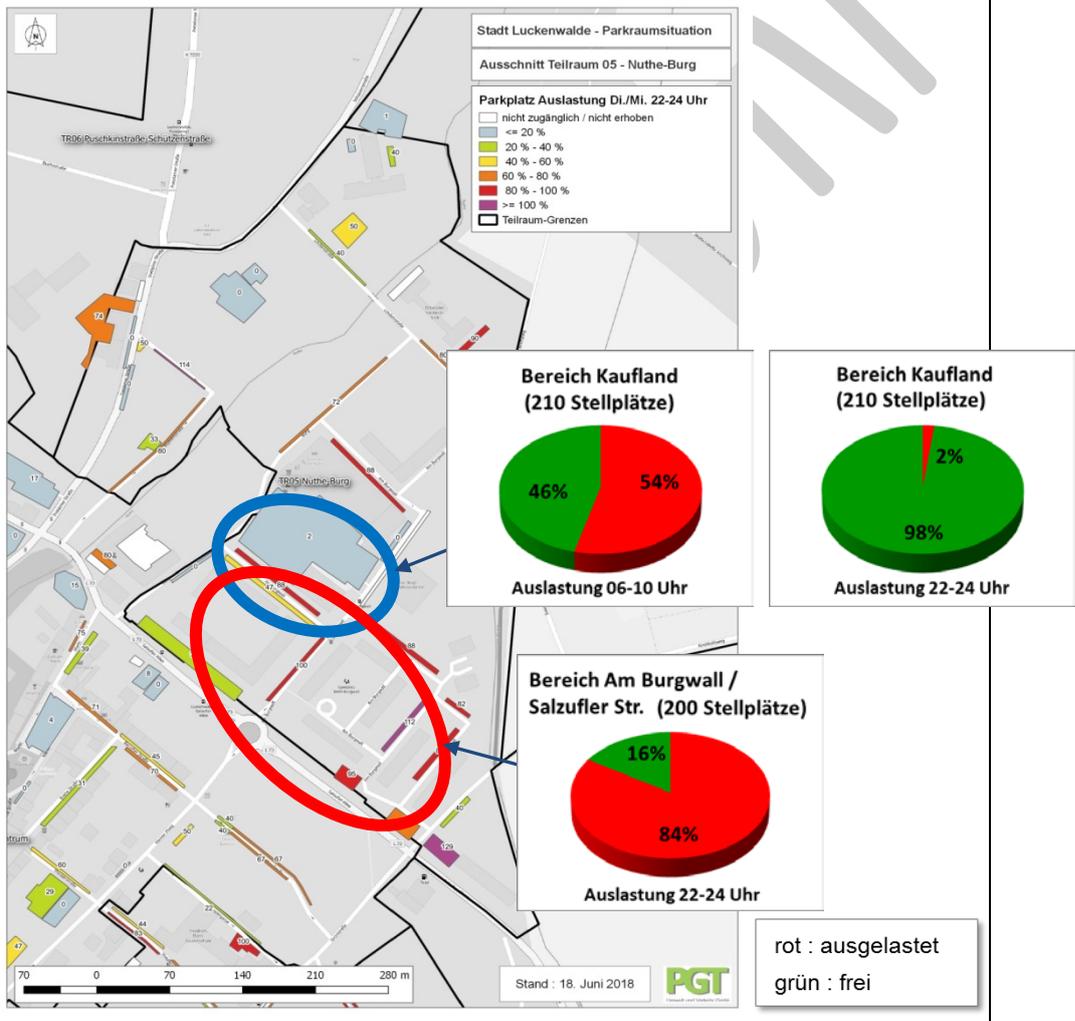
- Kaufland ca. 210 Stpl., Auslastung in der vormittäglichen Spitzenstunde ca. 55 %, nachts fast gar nicht genutzt
- teilweise Abdrängung von Kunden-Parken in angrenzende Straßen
- Kita Burg: Hol-/Bringverkehre

*Bewohner*

- Stellplatzschlüssel nur 0,6 Stpl./WE, nicht ausreichend
- tags öffentliche und private Stellplätze ca. zur Hälfte ausgelastet
- nachts teilweise sehr stark ausgelastet (Am Burgwall / Salzufler Allee)
- teilweise keine weiteren Stellplatzflächen auf Privatgelände verfügbar
- trotzdem keine Nutzung des Kaufland-Parkplatz

*Beschäftigte*

- unproblematisch



**Potenziale / Prognose**

- ca. 120 kurzfristig reaktivierbare, leerstehende Wohneinheiten
- zusätzlich ca. 170 Wohneinheiten langfristig
- mögliche Erweiterung Kaufland
- Nachverdichtung, Wohnungsneubau und Stadtbau erfordern übergreifende Stellplatzkonzeption

**Schlussfolgerungen / Empfehlungen**

- Rahmenplan Nuthe-Burg mit Stellplatzkonzept erforderlich
- Abstimmung Stadt und Wohnungsbaugesellschaften erforderlich
- mögl. Doppelnutzungspotentiale von Stellplätzen durch Kunden und Bewohner nutzen (nächtliche Nutzung des Kaufland-Parkplatzes als Bewohner-Parkplatz prüfen)
- Stellplatzneubau prüfen
- Reduzierung des Stellplatzbedarfs durch wohnungsbezogenes car-pooling/sharing
- sichere, ebenerdige, überdachte Radabstellanlagen an jeden Hauseingang

**Teilraum 7 – Petrikirchplatz – Datenblatt****Bestand**

Parkbedarfe:

*Kunden*

- ca. 250 Stellplätze, zu 50% ausgelastet

*Bewohner*

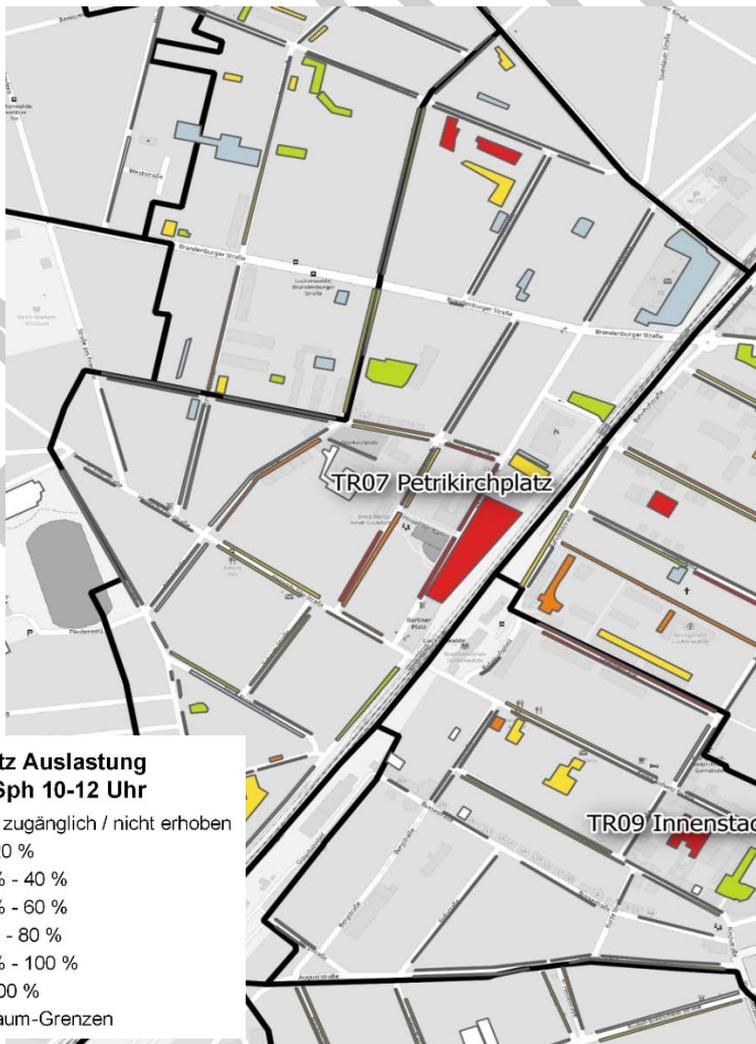
- 1,5 Stpl./WE, problemlos
- öffentliche und private Stellplätze ca. zu 40 % ausgelastet, in der Frankenstraße und Petrikirchstraße Tags höhere Auslastung durch Hol-, Bringverkehre

*Beschäftigte*

- Hol- und Bringverkehre und Stellplätze für Lehrer an der Ernst-Moritz-Arndt-Grundschule (Frankenstraße)

*Pendler*

- (nahezu) vollständige Auslastung P+R
- Abdrängen in Wohnquartiere durch P+R-Nutzer
- tagsüber fast vollständige Auslastung im Teilbereich Dessauer Straße durch P+R-Nutzer
- P+R-Bedarf bei heutiger Motorisierung und Verkehrsmittelwahlverhalten ca. 280 bis 330 Stpl.

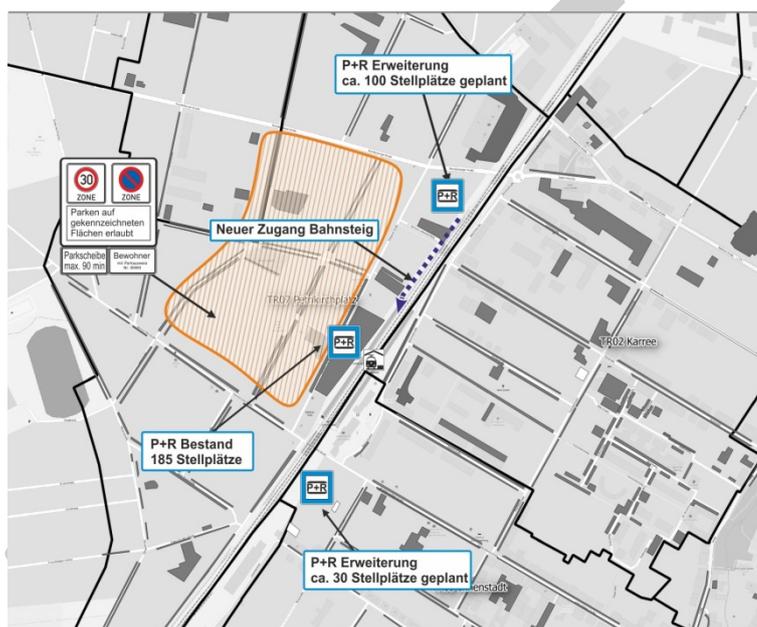


**Potenziale / Prognose**

- Anlage von P+R-Stellplätzen in Bereichen Käthe-Kollwitz-Str. (30 St.)
- 120 reaktivierbare, leerstehende Wohneinheiten

**Schlussfolgerungen / Empfehlungen**

- Bewohnerparken priorisieren (Einrichtung einer Bewohnerparkzone)
- Schaffung von P+R-Stellplätzen (geplant: insgesamt ca. 130, davon ca. 100 am ehem. Gaswerksgelände) mit Anbindung an Bahnhof (direkter Zugang zum Bahnsteig)
- Detailuntersuchung zum Hol- und Bringverkehr Ernst-Moritz-Arndt-Grundschule Frankenstraße empfohlen



**Teilraum 8 – Weichpfuhl-Fontanestraße – Datenblatt**

**Bestand**

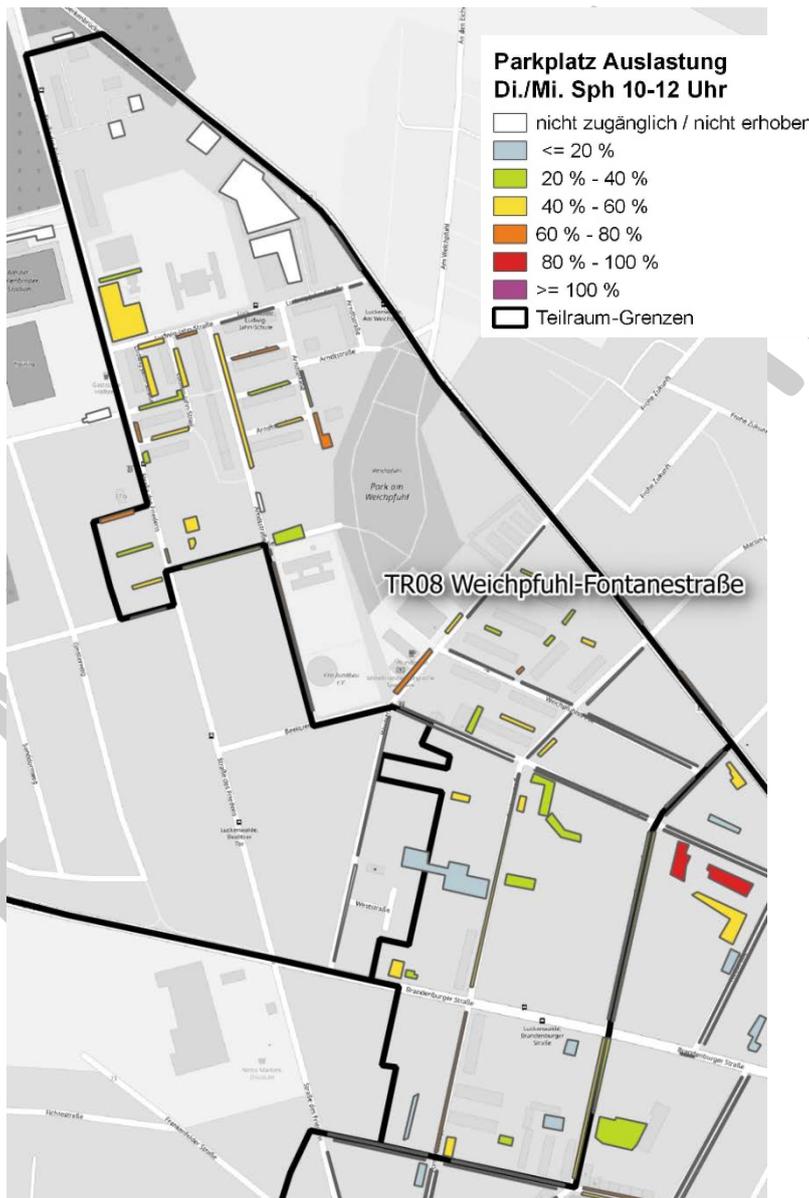
Parkbedarfe:

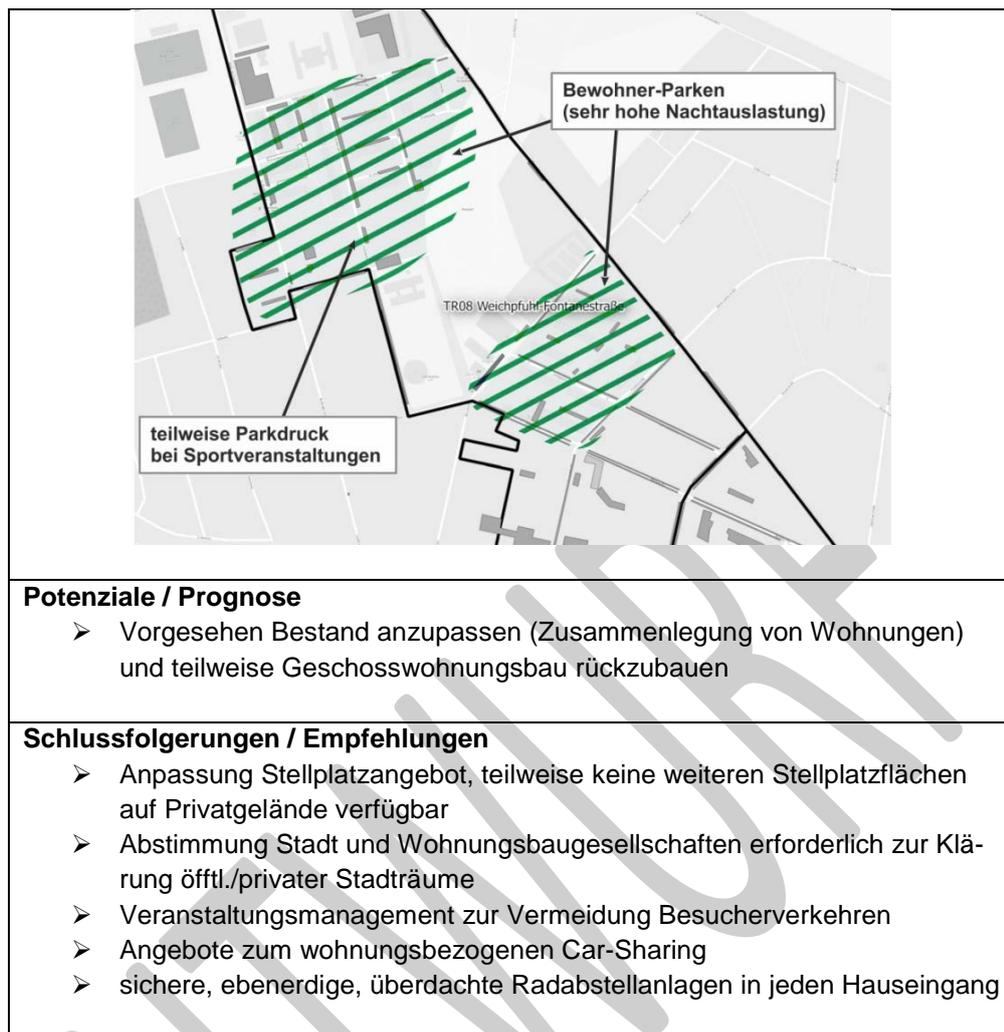
*Bewohner*

- nachts sehr hohe Auslastung im Bereich Weichpfuhl-Fontanestraße und Arndtstraße / Straße des Friedens
- mit rund 0,8 Stpl./WE unzureichender Stellplatzschlüssel

*Besucher*

- teilw. Abdrängen ins Quartier von Besucherparken bei Sportveranstaltungen





**Teilraum 9 – Innenstadt – Datenblatt****Bestand**

Parkbedarfe:

**Kunden**

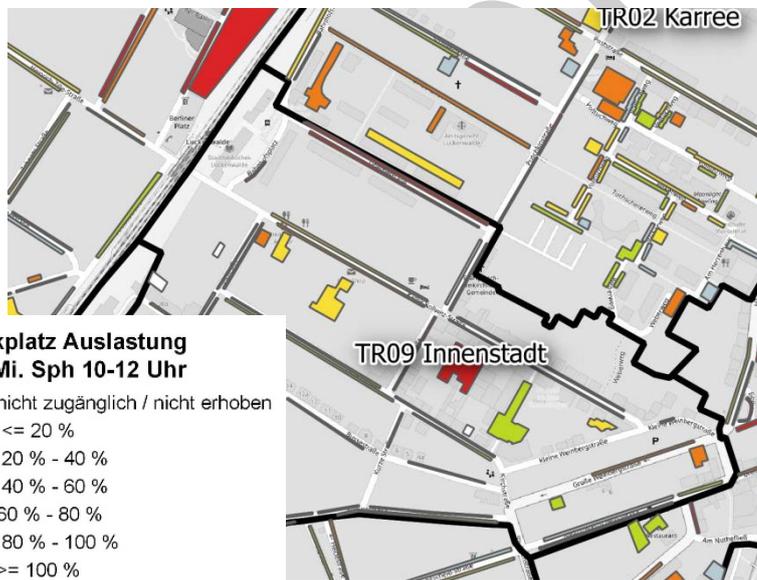
- 93 Stellplätze, 50 % ausgelastet
- in Abschnitten der Käthe-Kollwitz-Straße Parkscheibenregelung (z.T. Geschäftsnutzung), Parkdauerbegrenzung auf eine beziehungsweise zwei Stunden

**Bewohner**

- 0,9 Stpl./WE
- öffentliche und private Stellplätze ca. zur Hälfte ausgelastet
- Auslastung tags/nachts ausgeglichen

**Beschäftigte**

- keine Angaben

**Potenziale / Prognose**

- 70 reaktivierbare, leerstehende Wohneinheiten

**Schlussfolgerungen / Empfehlungen**

- Ausdehnung und Vereinheitlichung der Parkscheibenregelung auch auf den östlichen Abschnitt der Käthe-Kollwitz-Straße
- Wohnungsbezogenes Stellplatzangebot mittelfristig erhöhen

**Teilraum 10 – Klinik – Datenblatt**

**Bestand Parkbedarfe**

*Kunden/Besucher*

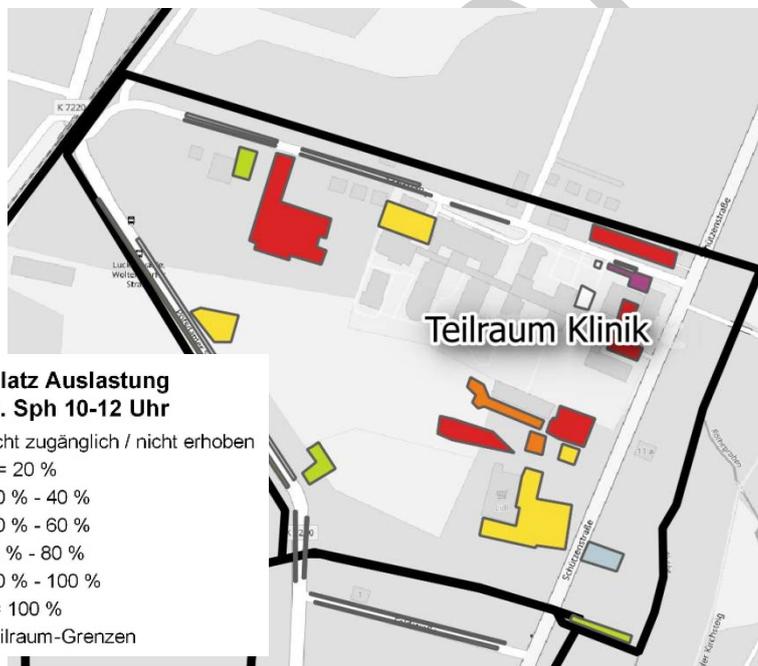
- 220 Stellplätze zu etwa zwei Dritteln ausgelastet
- Parkdauer überwiegend ohne Regelung, knapp 70 Stpl. mit einer Begrenzung auf bis zu zwei Stunden
- hohe Auslastung im Klinikbereich (bis zu 90%), nachts geringer
- kaum Parken in der Saarstraße

*Bewohner*

- 1,1 Stpl./WE, ausreichend
- öffentliche Stellplätze tagsüber zu einem Viertel ausgelastet, nachts höher

*Beschäftigte*

- hohe Auslastung im Klinikbereich (bis zu 90%)



**Potenziale / Prognose**

- 20 reaktivierbare, leerstehende Wohneinheiten
- Nachverdichtung Wohnen
- Neubau LIDL-Markt

**Schlussfolgerungen / Empfehlungen**

- Stellplatzangebot Beschäftigte/Besucher verbessern
- Mobilitätskonzept für Klinikmitarbeiter
- Gemeinsames Nutzungskonzept für den LIDL-Parkplatz

## 8. Umsetzungskonzept

Die Umsetzung eines Parkraumkonzeptes kann nur in mehreren Schritten mit begleitender Evaluation erfolgen. Die Grundzüge der Parkraum- und Stellplatzkonzeption sind dabei jedoch von Anfang an zu kommunizieren und durch einige prinzipielle Maßnahmen zu sichern. Hierzu gehören beispielsweise:

- Einrichtung und Umsetzung einer abgestimmten Parkraumwegweisung



Abb. 8.1: Parkraumwegweiser (Beispiele)

- Umsetzung flächiger Steuerungsinstrumente (30 bzw. 20 km/h- Zone / Parkverbotszone) mit einheitlichen Regelungen
- flankierende Maßnahmen zur Pufferung negativer Effekte von beabsichtigten Wirkungen

Aufgrund der Vielschichtigkeit des Anforderungsprofils an ein Parkraumkonzept in den einzelnen Teilräumen wurde der Schwerpunkt der Maßnahmen zunächst auf den Bereich Innenstadt gelegt und eine erste stufenweise Lösung für die Verbesserung der Parkraumsituation in der Innenstadt und den innenstadtrandnahen Bereichen entwickelt. Aus dem in Abbildung 6.1 dargestellten Konzept zum Teilraum Innenstadt wurde folgender Vorschlag entwickelt, der für eine erste Umsetzung und einen Beobachtungszeitraum von ein bis zwei Jahren vorgeschlagen wird. Dies enthält (vgl. auch Abbildung 8.2):

- Umsetzung eines Parkbeschilderungskonzeptes mit Wegweisung zu den Schwerpunktparkplätzen Parkhaus Boulevard Süd, Marktplatz, Kleiner Haag, Nuthe Park,
- Begrüßungsschild mit dem Hinweis auf zusammenhängende flächendeckende Parkregelungen innerhalb der Innenstadt mit Parkscheibe und 2 Stunden Parkzeit - sofern nicht anderweitig geregelt,
- Bewohnerparkzonen in relevanten Bereichen der Innenstadt und dem stadtrandnahen Gebiet im Bereich Dahmer Straße,

- Aktivierung von Stellplätzen für Dauerparker abseits der empfindlichen Kundenparkplätze,
- Durchführung einer Akzeptanzkampagne für das Parkhaus Boulevard-Süd.

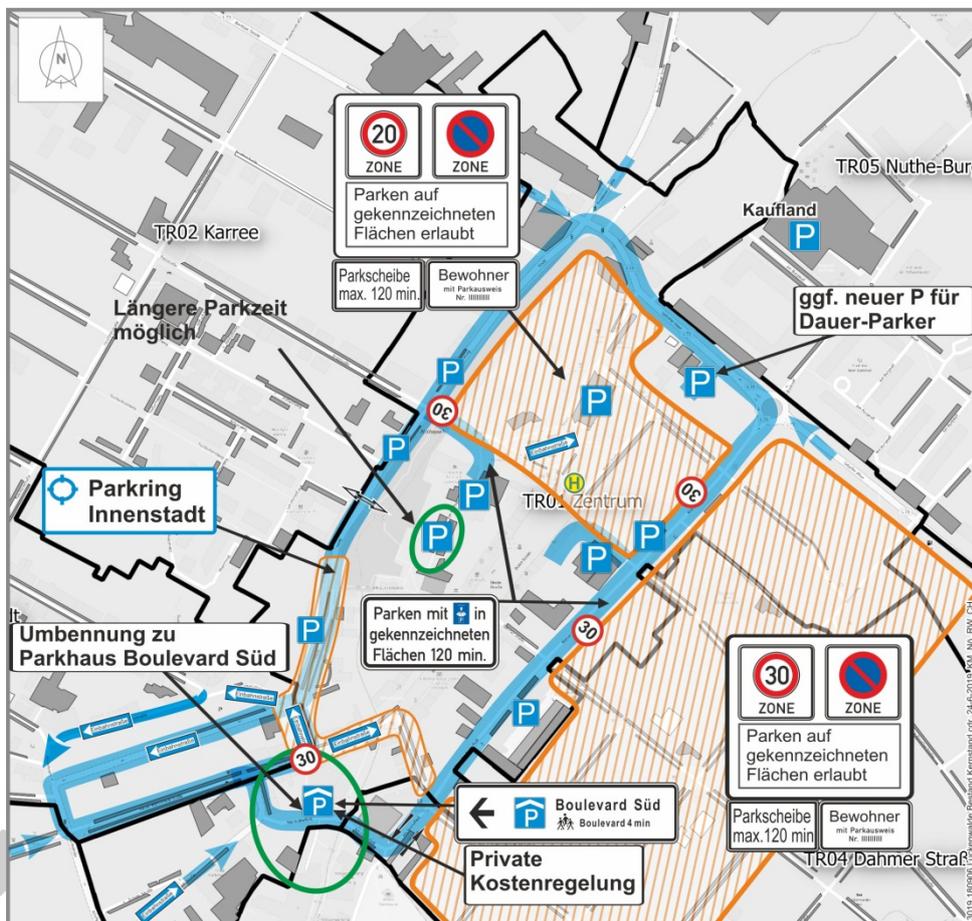


Abb. 8.2: Schlüsselmaßnahmen

Ebenfalls wird mit der Inbetriebnahme des Parkplatzes Gaswerkgelände für den P+R-Verkehr eine Akzeptanzkampagne vorgeschlagen, die dazu führen soll, dass die P+R-Nutzer die dafür vorgesehenen - mit öffentlichen Mitteln finanzierten - Parkflächen nutzen. Ein optionales Gegensteuern mit dem Instrument der Bewohnerparkzone ist im Einzelfall sinnvoll und zum Nachsteuern zu nutzen.

Für die Umsetzung des Parkraumkonzeptes sind die Voraussetzungen verkehrsbehördlicherseits zu schaffen. Dies bedeutet, dass sowohl für die Parkraumkontrolle als auch für die Bearbeitung von Anträgen für Parkaus-

weise für die Bewohnerparkzonen eine Bearbeitung sicherzustellen ist. Erfahrungsgemäß kann nach einer kurzen Hochphase, die unmittelbar nach Einführung der Regelungen auftritt, die Bearbeitung im Rahmen einer gemeinsamen Stelle für Parkraumkontrolle und Bearbeitung von Anträgen zu Bewohnerparkzonen erfolgen.

ENTWURF

## 9. Ausblick / Weiteres Vorgehen

Die vorliegenden Unterlagen bieten die Grundlage für die weiter zu konkretisierenden Maßnahmen.

Die Untersuchung sollte im Rahmen der politischen Gremien und unter Beteiligung der Öffentlichkeit sowie besonders auch mit Entwicklern und Wohnungsbaugesellschaften diskutiert werden.

Vorgesehen ist zunächst eine abermalige Vorstellung des Konzeptes in der Stadtverordnetenversammlung, um im Anschluss daran die Einzelheiten der weiterführenden Konzeptvorschläge mit den jeweils beteiligten Akteuren / betroffenen Bewohnern abzustimmen.

Mit den Erfahrungen, die in der ersten Stufe gesammelt werden und die im Rahmen von einer Evaluation sowie einer Evaluation durch Verkehrserhebungen und Beobachtungen sowie Diskussionen und der Erfahrung in den verschiedenen Interessengruppen erfolgen sollte, können dann schrittweise weitere Punkte der vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden. Dies betrifft beispielsweise die an die städtebauliche Entwicklung angepasste Optimierung der Parkraumsituation in der Innenstadt und bahnhofsnahen Bereichen.

Mit Hilfe von Investitionen vorrangig in die vorgeschlagene stadtverträgliche Straßengestaltung sowie die bessere Bewirtschaftung (Lenkung, Wegweisung, Zonierung, Bewohnerparkzonen) des vorhandenen Parkraums ist eine deutliche Verbesserung der Situation zu erzielen.

## ANHANG

Teilraum 1 - Zentrum	Kapazität	Auslastung 10-12 Uhr	proz. Ausl. 10-12 Uhr	Auslastung 22-24 Uhr	proz. Ausl. 22-24 Uhr
<b>Gesamt</b>	<b>1.106</b>	<b>589</b>	<b>53%</b>	<b>199</b>	<b>18%</b>
(öffentl. zu- gängl.)	662	354	53%	121	18%
(Kunden-P)	137	44	32%	6	4%
(privates P)	307	191	62%	72	23%

Teilraum 2 - Karree	Kapazität	Auslastung 10-12 Uhr	proz. Ausl. 10-12 Uhr	Auslastung 22-24 Uhr	proz. Ausl. 22-24 Uhr
<b>Gesamt</b>	<b>1.397</b>	<b>634</b>	<b>45%</b>	<b>551</b>	<b>39%</b>
(öffentl. zu- gängl.)	864	406	47%	379	44%
(Kunden-P)	203	68	33%	61	30%
(privates P)	330	160	48%	111	34%

Teilraum 3 - R. Breitscheid- Str.	Kapazität	Auslastung 10-12 Uhr	proz. Ausl. 10-12 Uhr	Auslastung 22-24 Uhr	proz. Ausl. 22-24 Uhr
<b>Gesamt</b>	<b>1.116</b>	<b>487</b>	<b>44%</b>	<b>381</b>	<b>34%</b>
(öffentl. zu- gängl.)	903	389	43%	380	42%
(Kunden-P)	44	8	18%	1	2%
(privates P)	169	90	53%	0	0%

Teilraum 4 - Dahmer Str.	Kapazität	Auslastung 10-12 Uhr	proz. Ausl. 10-12 Uhr	Auslastung 22-24 Uhr	proz. Ausl. 22-24 Uhr
<b>Gesamt</b>	<b>1.238</b>	<b>655</b>	<b>53%</b>	<b>606</b>	<b>49%</b>
(öffentl. zu- gängl.)	1.165	605	52%	596	51%
(Kunden-P)	18	14	78%	0	0%
(privates P)	55	36	65%	10	18%

Teilraum 5 - Nuthe-Burg	Kapazität	Auslastung 10-12 Uhr	proz. Ausl. 10-12 Uhr	Auslastung 22-24 Uhr	proz. Ausl. 22-24 Uhr
<b>Gesamt</b>	<b>880</b>	<b>436</b>	<b>50%</b>	<b>304</b>	<b>35%</b>
(öffentl. zu- gängl.)	441	219	50%	202	46%
(Kunden-P)	310	157	51%	31	10%
(privates P)	129	60	47%	71	55%

<b>Teilraum 7 - Petrikirchplatz</b>	Kapazität	Auslastung 10-12 Uhr	proz. Ausl. 10-12 Uhr	Auslastung 22-24 Uhr	proz. Ausl. 22-24 Uhr
<b>Gesamt</b>	<b>1.511</b>	<b>582</b>	<b>39%</b>	<b>376</b>	<b>25%</b>
(öffentl. zugängl.)	1.115	479	43%	333	30%
(Kunden-P)	252	53	21%	16	6%
(privates P)	144	50	35%	27	19%

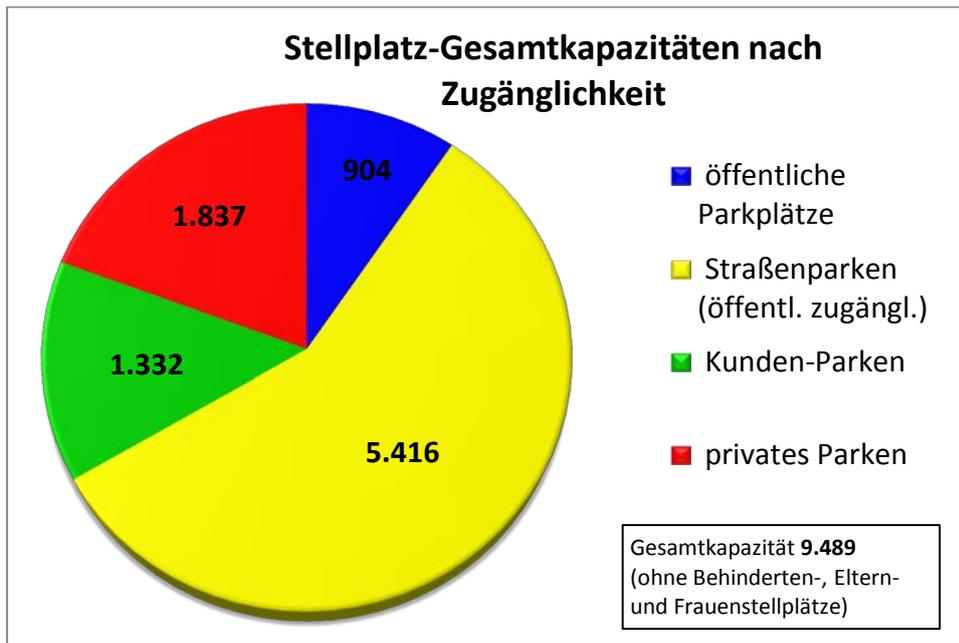
<b>Teilraum 8 - Weichpfuhl-Fo.</b>	Kapazität	Auslastung 10-12 Uhr	proz. Ausl. 10-12 Uhr	Auslastung 22-24 Uhr	proz. Ausl. 22-24 Uhr
<b>Gesamt</b>	<b>990</b>	<b>454</b>	<b>46%</b>	<b>559</b>	<b>56%</b>
(öffentl. zugängl.)	518	232	45%	301	58%
(Kunden-P)	55	27	49%	6	11%
(privates P)	377	171	45%	260	69%

<b>Teilraum 9 - Innenstadt</b>	Kapazität	Auslastung 10-12 Uhr	proz. Ausl. 10-12 Uhr	Auslastung 22-24 Uhr	proz. Ausl. 22-24 Uhr
<b>Gesamt</b>	<b>696</b>	<b>340</b>	<b>49%</b>	<b>291</b>	<b>42%</b>
(öffentl. zugängl.)	577	279	48%	255	44%
(Kunden-P)	93	47	51%	24	26%
(privates P)	26	14	54%	8	31%

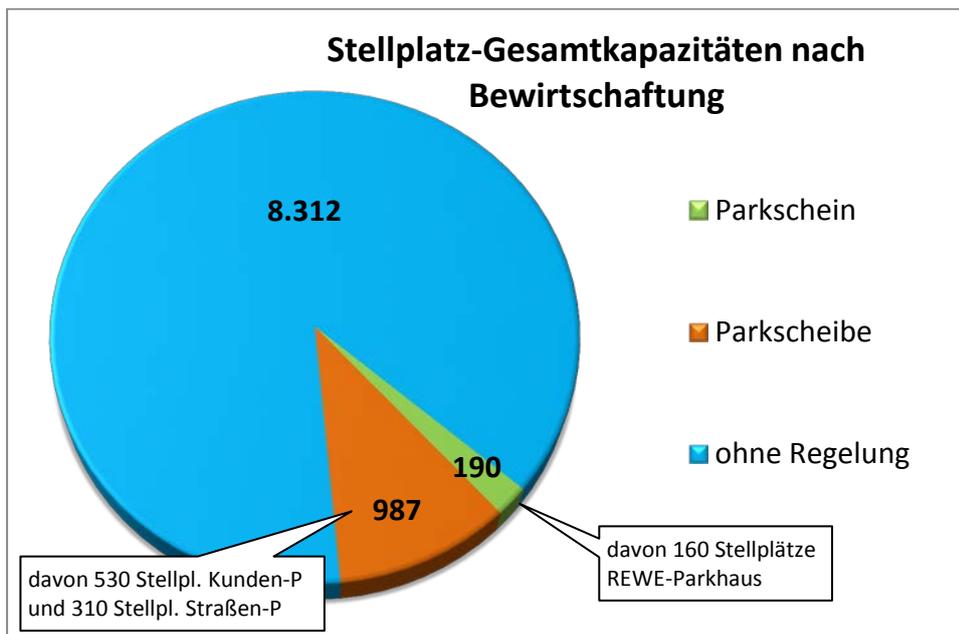
<b>Teilraum 13 - Nordost (Klinik)</b>	Kapazität	Auslastung 10-12 Uhr	proz. Ausl. 10-12 Uhr	Auslastung 22-24 Uhr	proz. Ausl. 22-24 Uhr
<b>Gesamt</b>	<b>555</b>	<b>379</b>	<b>68%</b>	<b>121</b>	<b>22%</b>
(öffentl. zugängl.)	75	19	25%	33	44%
(Kunden-P)	220	146	66%	23	10%
(privates P)	260	214	82%	65	25%

<b>Gesamtbereich</b>	Kapazität	Auslastung 10-12 Uhr	proz. Ausl. 10-12 Uhr	Auslastung 22-24 Uhr	proz. Ausl. 22-24 Uhr
<b>Gesamt</b>	<b>9.489</b>	<b>4.556</b>	<b>48%</b>	<b>3.388</b>	<b>36%</b>
(öffentl. zugängl.)	6.320	2.982	47%	2.600	41%
(Kunden-P)	1.332	564	42%	168	13%
(privates P)	1.797	986	55%	624	35%

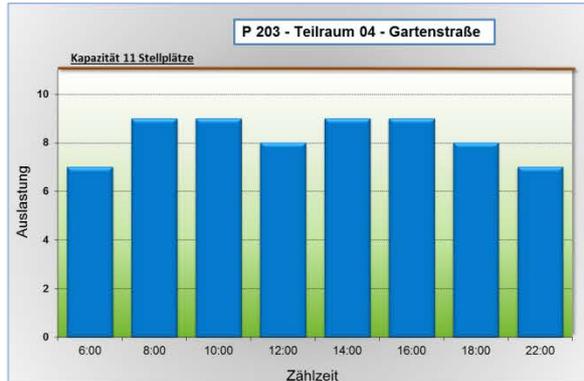
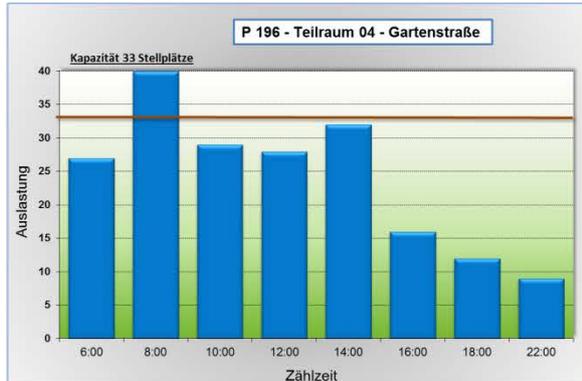
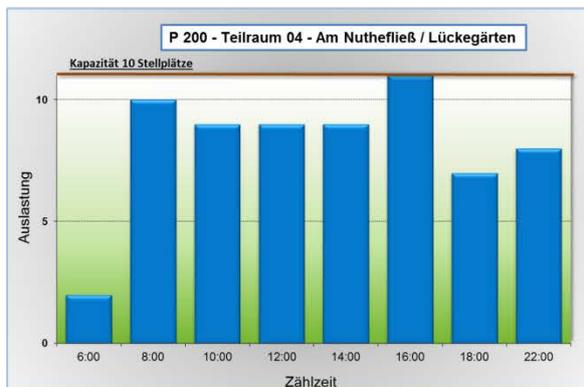
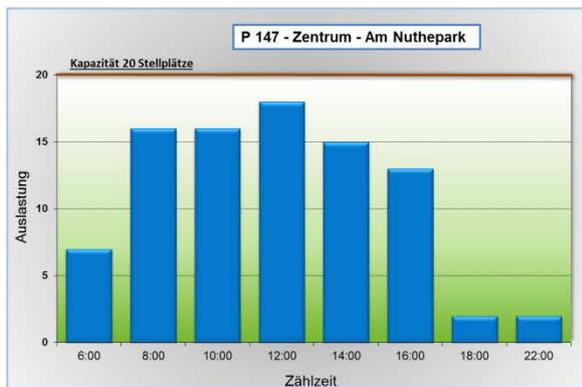
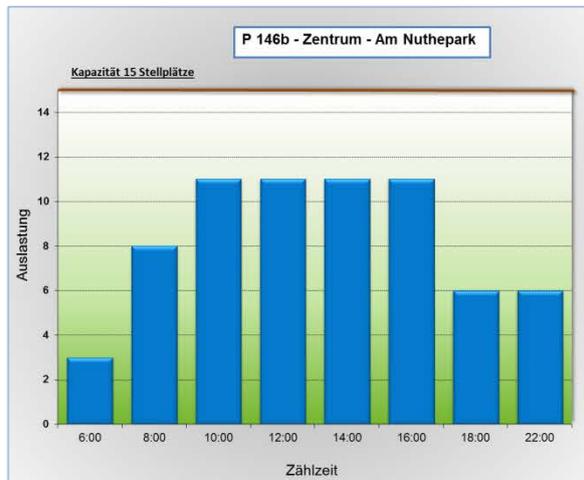
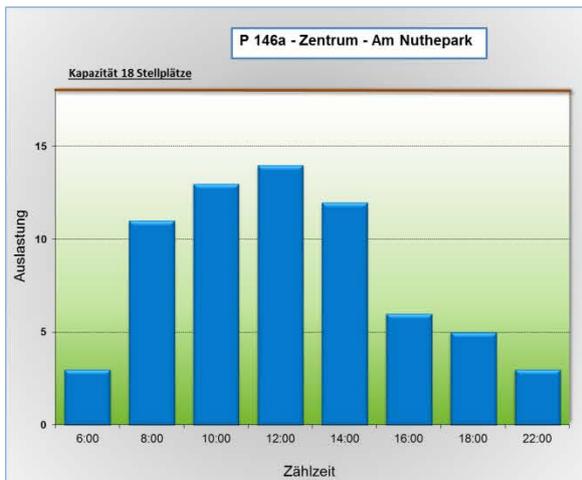
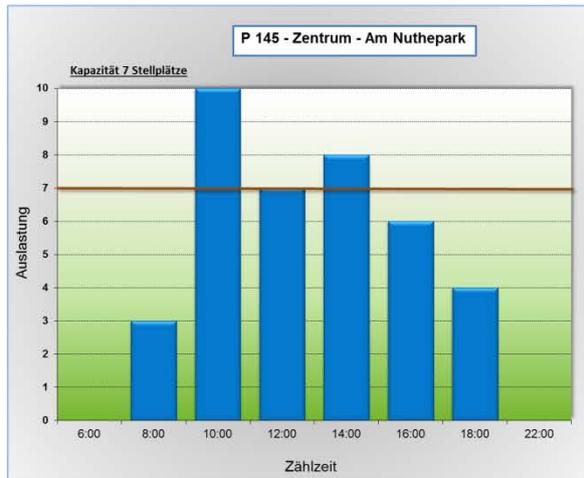
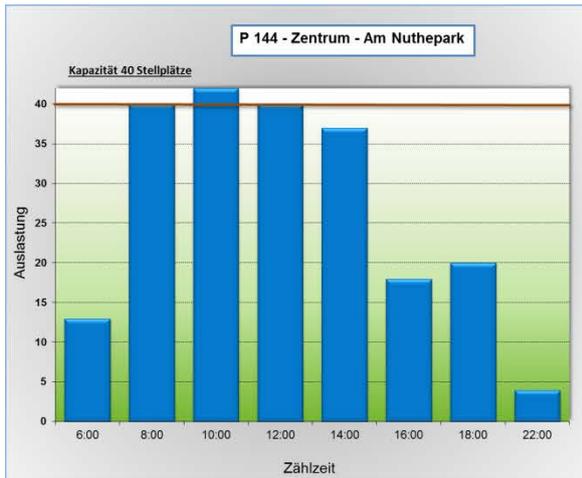
Anhang 1: Kapazität und Auslastung der Teilräume - Gesamt und nach Zugänglichkeit



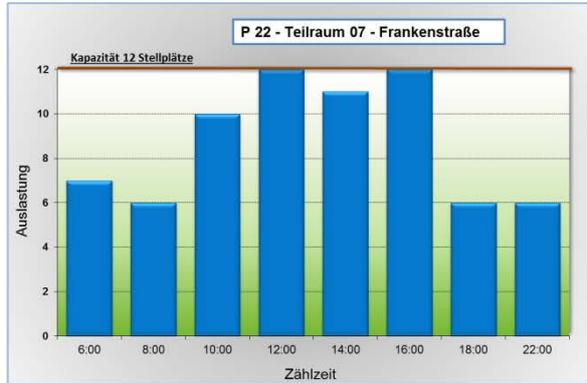
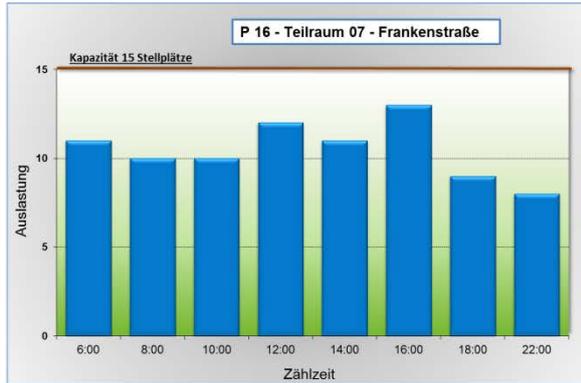
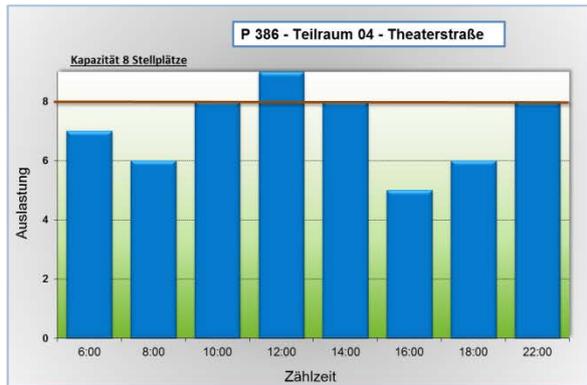
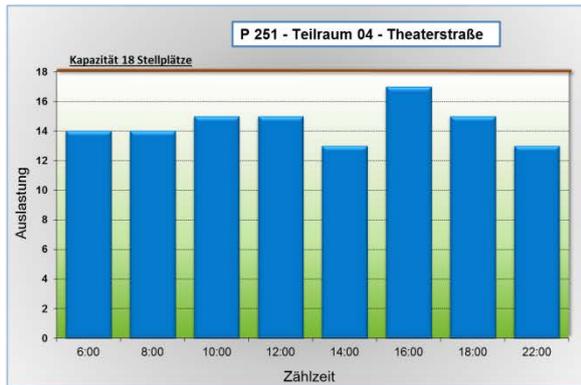
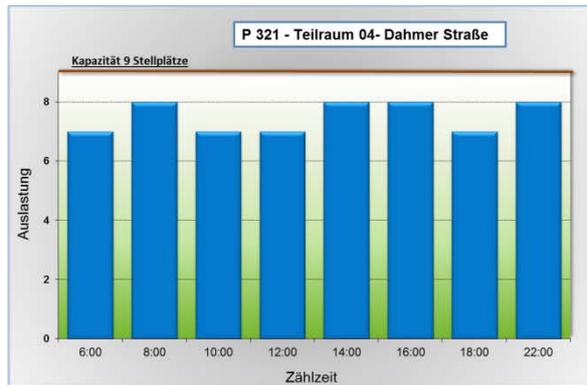
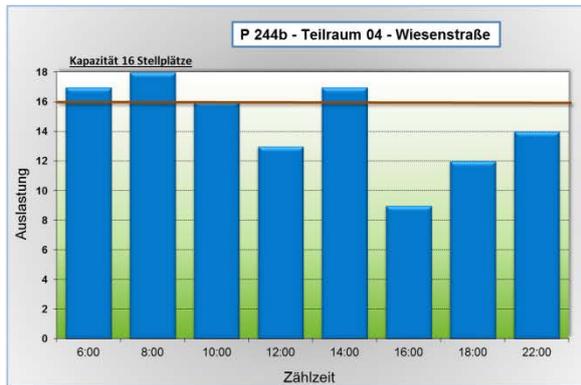
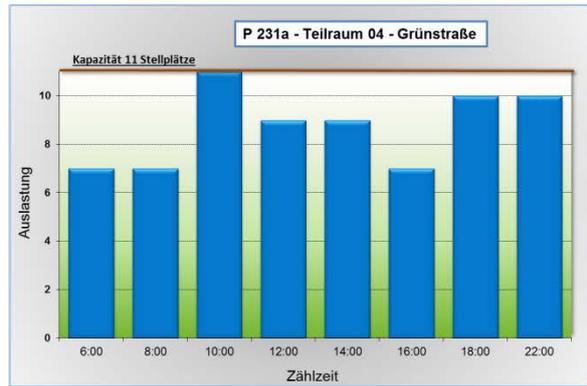
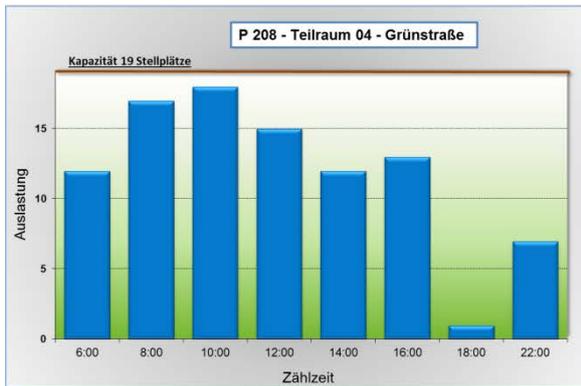
Anhang 2: Stellplatz-Gesamtkapazitäten nach Zugänglichkeit



Anhang 3: Stellplatz-Gesamtkapazitäten nach Bewirtschaftung



Anhang 4a: Tageszeitliche Auslastung ausgewählter Parkplätze



Anhang 4b: Tageszeitliche Auslastung ausgewählter Parkplätze