

Stadt Brandenburg.

Leben an der Havel

Fortschreibung Parkraumkonzept 2018



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Büro Dresden - Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Parkraumkonzept Brandenburg an der Havel
Fortschreibung 2018

Auftraggeber: Stadtverwaltung Brandenburg an der Havel
Fachbereich VII, Bauen und Umwelt
Klosterstraße 14, 14770 Brandenburg an der Havel

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm (Projektleiter)
Dipl.-Ing. Jan Schubert

Status: Abschlussbericht

Stand: Dezember 2018

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dirk Ohm'.

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jan Schubert'.

Dipl.-Ing. Jan Schubert
Projektbearbeiter

Inhaltsverzeichnis

0.	Kurzfassung	5
0.1	Aufgabenstellung	5
0.2	Empfehlungen des Parkraumkonzepts.....	6
1.	Aufgabenstellung	8
2.	Parkraumkonzept als Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans	8
2.1	Integration in die Verkehrsentwicklungsplanung und in Verwaltungsprozesse.....	8
2.2	Leitbilder und Ziele des VEP mit Bezug zum Ruhenden Verkehr	9
3.	Analyse des Parkraumangebots und der Parkraumbewirtschaftung	11
3.1	Parkraumkonzept 2010 und dessen Umsetzungsstand.....	11
3.2	Stellplatzangebot und Auslastung	11
3.2.1	Auslastungserhebungen – Methodik	11
3.2.2	Bestand des Parkraums und derzeitige Bewirtschaftung	13
3.2.3	Auslastungserhebung – Ergebnisse.....	15
3.2.4	Nutzergruppen und Anteil der Bewohnerfahrzeuge	19
3.3	Parkgebühren in Brandenburg an der Havel und anderen Städten	21
3.4	Kosten der Parkraumbewirtschaftung	24
3.5	Parkleitsystem	24
3.6	P&R-Anlagen in Brandenburg an der Havel.....	26
3.7	Zusammenfassung der Analyse	27
4.	Maßnahmenempfehlungen	28
4.1	Vorbemerkungen	28
4.2	Neuordnung des Parkraumangebotes.....	28
4.2.1	Zentrum Neustadt	28
4.2.2	Zentrum Altstadt	31
4.2.3	Bereich Nicolaiplatz	32
4.2.4	Bereich Klinikum und Marienbad	33
4.2.5	Weitere Parkplätze im Zentrum	34
4.2.6	Parken in den Wohngebieten innerhalb des Stadtringes	36
4.2.7	Erreichbarkeit des Doms	37
4.2.8	Parken am Hauptbahnhof.....	37
4.3	Parkgebühren und Parkdauerregelungen	38
4.4	Bewohnerparkzonen.....	41
4.5	Weiterentwicklung des Parkleitsystems	42

4.6	Park & Ride.....	46
4.7	Reisebusparken.....	47
4.8	Langfristoptionen	48

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Bestand Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparkzonen
Abbildung 2:	Parkraumauslastung
Abbildung 3:	Parkdauervertelung und Anteil Bewohnerfahrzeuge
Abbildung 4:	Planung Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparkzonen
Abbildung 5:	Weitere Maßnahmen Parkraumkonzept

0. Kurzfassung

0.1 Aufgabenstellung

Die Stadt Brandenburg an der Havel hat seit 2014 maßgebliche Grundlagen der Verkehrsplanung fortschreiben lassen. Der vorliegende Bericht umfasst die Fortschreibung des Parkraumkonzeptes, das sich als Konkretisierung der im Verkehrsentwicklungsplan entwickelten Strategien und Maßnahmenansätze versteht.

Die Qualität des ruhenden Verkehrs bestimmt maßgeblich die Erreichbarkeit von Gebieten mit dem privaten Pkw. Zur Einschätzung der Situation des Ruhenden Verkehrs in Brandenburg an der Havel sind umfangreiche Erhebungen zur Parkraumauslastung, Parkdauerverteilung und Anteil Bewohnerfahrzeuge durchgeführt worden. In ausgewählten Teilbereichen sind neben den öffentlichen Stellplätzen auch Stellplätze auf privaten Grundstücken aufgenommen worden.

Im Ergebnis konnten mit einigen Ausnahmen (z. B. Bahnhofsvorstadt und in der Altstadt in den Abendstunden) keine flächendeckenden Parkraumdefizite festgestellt werden. Diese könnten sich jedoch beim Eintreten der positiven Bevölkerungsprognosen für die Innenstadt zukünftig einstellen. Mit dem nur relativ schwach ausgelasteten Parkhaus der St.-Annen-Galerie sind in der Innenstadt insgesamt stets deutlich mehr Stellplätze vorhanden als benötigt werden. Örtlich begrenzt können jedoch die Stellplatzkapazitäten erreicht werden (z. B. Steinstraße). Auch in der räumlichen Verteilung der Stellplatzkapazitäten und der Nachfrage (durch Zielführung) werden noch Optimierungspotentiale gesehen.

Wenngleich im Rahmen der Analyse kein generelles Stellplatzdefizit tagsüber in der Innenstadt festgestellt werden konnte, klagen die Bürger Brandenburgs an der Havel über eine kritische Parkraumsituation. Dies ist jedoch weniger ein Problem der Anzahl freier Stellplätze, sondern vielmehr der Auffindbarkeit dieser Plätze. Diese dürfte in Brandenburg an der Havel durchaus erschwert sein, denn in der Innenstadt können die allermeisten Stellplätze im öffentlichen Raum sowohl von Bewohnern als auch von Besuchern bzw. Kunden genutzt werden. Dadurch konkurrieren diese beiden Nutzergruppen bei der Suche nach einem freien Parkplatz. Die Folgen sind eine schlechte Auffindbarkeit freier Stellplätze, lange Parksuchverkehre und allgemein der Eindruck einer problematischen Stellplatzsituation. Dies führt auch zu einer geringeren Wirtschaftlichkeit der Parkscheinautomaten.

Die Bewirtschaftung des Parkraumes ist eine wichtige Größe zur Steuerung der Parkraumnachfrage und des Zielverkehrs zur Innenstadt. Im Abgleich mit verkehrsplanerischen Zielstellungen sind daher angepasste Tarifmodelle zu entwickeln.

0.2 Empfehlungen des Parkraumkonzepts

Im Rahmen des Parkraumkonzeptes sind daher Maßnahmen entwickelt worden, die eine Entzerrung des Kunden- und Bewohnerparkens in der Innenstadt zum Ziel haben. Damit soll die Auffindbarkeit freier Stellplätze verbessert werden, was zusätzlich durch eine Weiterentwicklung des Parkleitsystems unterstützt werden soll. Als wesentliche Bausteine des Parkraumkonzepts sind zu benennen:

- Neuordnung des Parkraumangebotes: Durch eine Neuordnung des Parkraumangebotes soll eine stärkere Entzerrung des Bewohner- und Kundenparkens in der Innenstadt erreicht werden. Die bestehende Mischnutzung wurde als einer der Hauptgründe für die wahrgenommene hohe Parkraumauslastung identifiziert. Künftig sollen in der Innenstadt bestimmte Parkplätze und Straßenzüge während der Bewirtschaftungszeiten ausschließlich Kunden- und Besuchern der Innenstadt vorgehalten werden, sodass diese freie Parkplätze von vornherein nur noch in diesen Bereich suchen müssen. Gleichzeitig sollen andere Straßenzüge von Kunden- und Besucherparken befreit werden um einzelne Quartiere stärker vor Parksuchverkehr zu schützen. Bei der Konzeption wurde darauf geachtet, dass stets in zumutbarer Entfernung zu den Bewohnerparkgebieten auch allgemein nutzbare Stellplätze für Besucher dieser Bereiche vorzufinden sind. In den Abend und Nachtstunden stehen dann alle kommunalen Stellplätze auch den Bewohnern zur Verfügung.

Mit der Neuordnung des Parkraumangebotes ist geplant, weitere Bereiche in gebührenpflichtiges Parken zu überführen. Insbesondere betrifft dies Straßen am Nicolaiplatz.

- Weiterentwicklung des Tarifsystems und der Bewirtschaftungszeiten: Derzeit werden in Brandenburg an der Havel in allen Bereichen gebührenpflichtigen Parkens die gleichen Parkgebühren fällig. Damit werden nicht alle Potentiale der Steuerungsfunktion der Parkraumbewirtschaftung genutzt. Zukünftig soll das Tarifsystem in der Form weiterentwickelt werden, dass in den attraktivsten Parkbereichen eine kurze Parkdauer angestrebt wird, um die Stellplätze noch effizienter zu nutzen und somit die Erreichbarkeit der Innenstadt zu verbessern. In einer weiteren Zone wird empfohlen, zusätzlich zu Kurzzeitparktarifen auch Tagestickets einzuführen, um Besuchern, die längere Erledigungen haben ein Angebot zu schaffen. Für Berufspendler soll mit der Wiedereinführung des P&R-Parktarifs ein attraktives Angebot am Rand der Innenstadt mit direktem Übergang zum ÖPNV geschaffen werden. Das Parkraumkonzept enthält einen Vorschlag für die Staffelung der Tarife, diese werden jedoch gesondert im Rahmen einer Fortschreibung der Parkgebührenordnung festgelegt.

Es wird darüber hinaus empfohlen, die Bewirtschaftungszeiten leicht zu modifizieren und damit der tatsächlichen Nachfrage besser anzupassen: Statt wie bisher an Samstagen bis 14 Uhr sollte demnach die Gebührenpflicht auf den Stellplätzen der Stadt bis 16 Uhr gelten. Für die Bewirtschaftungszeit Montag bis Freitag ist keine Änderung vorgesehen.

- Anpassungen an den Bewohnerparkzonen: Durch eine Anpassung der Bewohnerparkzonen soll einerseits die Flexibilität in der Abstellung des eigenen Pkw gesteigert werden (Zusammenlegung der Zonen A und D sowie G und H). Andererseits soll durch eine neue Bewohnerparkzone T am Theater und Ausweitungen bestehender Zonen (D und E) Anwohner bestimmter Straßenzüge vor verdrängten Parkvorgängen geschützt werden.
- Weiterentwicklung des Parkleitsystems: Das Parkleitsystem der Stadt basiert derzeit auf einer statischen Wegweisung zu den wichtigsten Stellplätzen. Informationen zur Belegung der Stellplätze können nicht vermittelt werden, wodurch ein unnötiges Ansteuern belegter Parkplätze auch nicht verhindert werden kann. Die Folge sind erhöhte Parksuchverkehre auf Routen, die oftmals durch sehr sensible und bereits vielfältig genutzte Stadtbereiche führen (z.B. Steinstraße). Mit der Weiterentwicklung des Parkleitsystems werden die Implementierung einer Auslastungsüberwachung der wichtigsten Parkplätze und eine Übermittlung der gewonnenen Informationen auf digitalen Wegweisern verbunden. Zudem sollen die Routen derart optimiert werden, dass sensible Stadtbereiche von Parksuchverkehren entlastet werden können. Auf Vorwegweisern wird auf generelle Optionen des Parkens in Brandenburg an der Havel hingewiesen, hierbei soll der kostenlose Zentralparkplatz am Wiesenweg eine besondere Bedeutung innehaben.
- Reisebusparken: Als zentraler Aus- und Einstiegspunkt für Reisebusse hat sich in den vergangenen Jahren der Molkenmarkt und der Nicolaiplatz etabliert. Die Stellplatzkapazitäten am Nicolaiplatz sollten hinsichtlich des tatsächlichen Bedarfs und in Bezug auf Wechselwirkungen zur Funktion des Parkplatzes als P&R-Platz überprüft werden. Am Molkenmarkt stehen die Stellplätze im Zuge der Neugestaltung des Platzes möglicherweise zur Disposition, sodass in weiteren Planungen Ersatzplätze in der Neustadt mit einer ähnlichen Qualität zu finden sind. Weitere Ein- und Ausstiegspunkte könnten bei Bedarf am Dom, am Industriemuseum und/oder im Bereich des Wiesenwegs (Fähranleger) entstehen. Für das Abstellen der Reisebusse empfiehlt sich mittelfristig die Einrichtung eines zentralen Busparkplatzes. Das Parkraumkonzept benennt erste Optionen eines Standortes, diese sollten in einer vertiefenden Untersuchung noch einmal gegenübergestellt werden.
- Langfristoptionen: Mit dem Molkenmarkt und der St.-Annen-Galerie verfügt Brandenburg an der Havel an zwei seiner drei Hauptzufahrten der Innenstadt über einen leistungsfähigen Parkierungsschwerpunkt. Für Verkehre von Westen fehlt ein entsprechendes Pendant westlich der Steinstraße, an dem Zielverkehre bereits vor der Einfahrt ins Zentrum abgefangen werden könnten. Es wird daher empfohlen einen geeigneten Standort für ein Parkhaus westlich der Steinstraße zu finden. Das Parkraumkonzept beinhaltet erste Kriterien und benennt aus heutiger Sicht eine Fläche als Favoriten für diese langfristige Entwicklung. Ebenso langfristig ist eine städtebauliche Aufwertung des Molkenmarktes und Neustädtischen Marktes zu sehen. In diesem Zusammenhang bieten sich die Einrichtung einer Tiefgarage unter dem Molkenmarkt und eine Konzentration des Kundenparkens in dieser Anlage an.

1. Aufgabenstellung

Die Stadt Brandenburg an der Havel beabsichtigt, maßgebliche Grundlagen der Verkehrsplanung sowie umweltbezogene Aktionspläne in einer synoptischen Bearbeitung fortzuschreiben. Neben dem Verkehrsentwicklungsplan sind insbesondere auch der Luftreinhalteplan und der Lärmaktionsplan fortzuschreiben. Ergänzend sind in den letzten Jahren entstandene Teilkonzepte, insbesondere das Radverkehrskonzept sowie das Parkraumkonzept zu aktualisieren. Der vorliegende Bericht umfasst die Fortschreibung des Parkraumkonzeptes.

Aufbauend auf einer Analyse mit umfangreichen Erhebungen zur Parkraumnachfrage und Parkdauerverteilung wurden Strategien und Maßnahmen zur Optimierung des Ruhenden Verkehrs entwickelt. Das Parkraumkonzept ist jedoch nicht losgelöst von anderen städtischen Konzepten zur Verkehrsentwicklung aufgestellt worden. Vielmehr war es wichtig, dass Wechselbeziehungen z. B. zur Entwicklung des Straßennetzes ausreichend berücksichtigt werden. Zudem wurden die integriert angelegten verkehrsplanerischen Zielstellungen der Verkehrsentwicklungsplanung als Grundlage für die Konzeptentwicklung herangezogen.

Der vorliegende Bericht dokumentiert die Beschlussfassung zum Parkraumkonzept mit Stand April 2018.

2. Parkraumkonzept als Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans

2.1 Integration in die Verkehrsentwicklungsplanung und in Verwaltungsprozesse

Das Parkraumkonzept der Stadt Brandenburg an der Havel wird nicht sektoral isoliert fortgeschrieben sondern ist vielmehr in die Abläufe der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes integriert. Es erfolgte in der Erstellung ein stetiger Abgleich der wechselseitigen Anforderungen auch mit anderen Fachkonzepten, wie z.B. dem Nahverkehrsplan.

Das Parkraumkonzept soll der Verwaltung und Kommunalpolitik als kurz- bis mittelfristiger Handlungsleitfaden zur Weiterentwicklung des Parkraumangebotes auf gesamtstädtischer Ebene dienen. Aufgrund dieses vergleichsweise großen Betrachtungsbereichs ist es nicht möglich, im Rahmen des Parkraumkonzeptes konkrete Festlegungen für einzelne Stellplätze zu treffen. Es ist daher die Aufgabe der Verwaltung im Rahmen der konkreten örtlichen Umsetzung Festlegungen zu finden, die dem Charakter des Parkraumkonzeptes entsprechen, ohne dass sie zwangsläufig wortwörtlich an die Ausformulierungen dieses Konzeptes gebunden sind. Im Rahmen der differenzierteren Auseinandersetzung mit kleinräumigen Fragestellungen kann daher von den Vorgaben des Parkraumkonzeptes leicht abgewichen werden. Es soll jedoch erkennbar sein, wie mit Abweichungen zum Konzept umgegangen wird und wie, wenn dies erforderlich erscheint, Ausgleich geschaffen werden, um den grundsätzlichen Ansätzen des Konzeptes weiter zu entsprechen.

2.2 Leitbilder und Ziele des VEP mit Bezug zum Ruhenden Verkehr

Bereits im Herbst 2015 sind durch die Stadtverordnetenversammlung die Ziele und Leitbilder des Verkehrsentwicklungsplanes von Brandenburg an der Havel beschlossen worden. Diese bilden die Basis für die Ableitung von Defiziten genauso wie für die Entwicklung von Strategien und Maßnahmen. Mit Bezug zum Ruhenden Verkehr sind hierbei insbesondere folgende Zielstellungen von Bedeutung:

- *„Ziel 2: Leistungsfähige Anbindung der Stadtteile und Strukturschwerpunkte (Umweltverbund und Kfz-Verkehr) zur Gewährleistung der Erreichbarkeiten im allgemeinen-, touristischen- und Wirtschaftsverkehr: Alle Stadtteile und Strukturschwerpunkte sind in die Netze der verschiedenen Verkehrsmittel einzubinden. Dazu gehört die leistungsfähige Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz ebenso wie eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sowie die Anbindung an das Hauptnetz des Radverkehrs. [...] Die Erreichbarkeit des Zentrums mit dem Pkw wird im Wesentlichen durch Abstellmöglichkeiten für das Fahrzeug bestimmt. Ein angemessenes Parkraumangebot ist hier insbesondere vor dem Hintergrund potenzieller modaler Verlagerungen und deren Auswirkungen auf Umfeld und Umwelt herzuleiten.“*
- *„Ziel 11: Nutzung mobilitätsbeeinflussender Instrumentarien und innovativer Ansätze: [...] Andererseits sollen auch angebots- bzw. nachfragesteuernde Elemente betont werden, um räumlich differenzierte Wirkungen zu erzielen. Dazu gehören beispielsweise Parkraummanagement bzw. Parkraumbewirtschaftung. [...]*

Querbezüge zu den Anforderungen des Ruhenden Verkehrs lassen sich auch aus anderen Zielen ableiten:

- Die Forderung Durchgangsverkehre in sensiblen Wohnbereichen zu reduzieren und die Verkehre auf den leistungsfähigen Hauptstraßen zu bündeln (Ziel 3) hat direkten Einfluss auf die Anordnung von Parkplätzen für gebietsfremde Kfz-Nutzer und die Wegweisung der Parkstandorte.
- Der Anspruch einer hohen Qualität öffentlicher Räume verbunden mit ansprechenden Verkehrsanlagen für Fußgänger (mit Angeboten für kind- und seniorengerechte Stadt) steht unter Umständen in Konkurrenz zur Einordnung von Parkständen in Straßenräumen.

Das Haushaltssicherungskonzepts der Stadt Brandenburg an der Havel gibt weitere Anforderungen an das Parkraumkonzept vor: „Durch Parkraumbewirtschaftung soll das bestehende Angebot bei den Kurzzeitparkplätzen im öffentlichen Straßenraum einem möglichst großen Kreis von Nutzern für zeitlich begrenzte Einkäufe und Besorgungen zur Verfügung gestellt werden. Das Einkaufs- und Freizeitverhalten hat sich in den letzten Jahren stark verändert. Insbesondere die Verlängerung der Ladenöffnungszeiten hat den Druck auf die im öffentlichen Raum angebotenen

Kurzzeitparkplätze deutlich erhöht. In dem Bestreben, die Bewirtschaftung stärker an den Wünschen von Bürgerinnen und Bürgern zu orientieren sowie einen angemessenen Ausgleich von Angebot und Nachfrage bei Kurzzeitparkplätzen zu erreichen, wird die Ausweitung der Parkzonen und Bewirtschaftungszeiten sowie eine Verkürzung der Bedientakte bei gleichzeitiger moderater Erhöhung der Parkgebühren geprüft.“

3. Analyse des Parkraumangebots und der Parkraumbewirtschaftung

3.1 Parkraumkonzept 2010 und dessen Umsetzungsstand

Gleichzeitig mit dem Verkehrsentwicklungsplan wurde 2003 ein Parkraumkonzept entwickelt, das unterstützend bei der Umsetzung der Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes wirken sollte. Im Jahr 2010 wurde dieses Parkraumkonzept vor dem Hintergrund geänderter Randbedingungen und neu errichteter Parkieranlagen fortgeschrieben.

Insgesamt konstatieren die Autoren des Parkraumkonzepts, dass die zugrunde liegende Parkraumanalyse nur geringe Defizite in Bezug auf den Ruhenden Verkehr in Brandenburg an der Havel gezeigt hat. Die empfohlenen Maßnahmen würden daher nicht vordergründig auf die Beseitigung von Missständen, sondern vielmehr auf die weitere Optimierung der Parkraumsituation abzielen. Die Kernempfehlungen des Parkraumkonzepts von 2010 können wie folgt zusammengefasst werden:

- Anpassung der Parkraumbewirtschaftung: Ausweitung der Parkgebührenzone und der Bereiche mit Parkscheibenregelung
- Anpassung der Tarifstruktur und Zeiten der Gebührenerhebung zur besseren Ausnutzung bestehender Parkieranlagen (z. B. Parkhaus der St.-Annen-Galerie)
- Überlegungen zur Einführung einer „Brötchentaste“ oder ähnlicher Alternativen zum kurzzeitigen kostenlosen Parken in zentralen Bereichen der Stadt
- Bargeldloses Zahlen in gebührenpflichtigen Parkzonen

Seither sind einige der Empfehlungen umgesetzt worden. Im Einzelnen sind das:

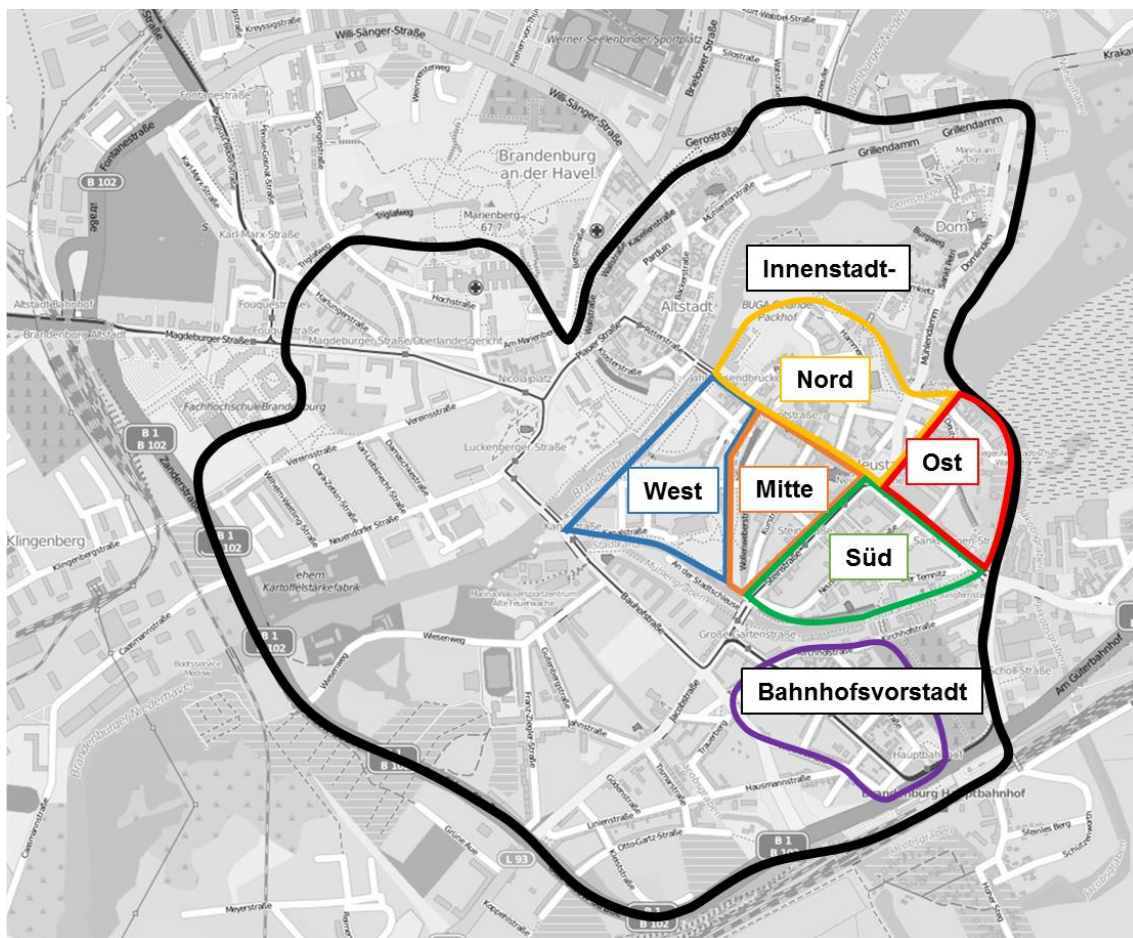
- Beseitigung von Zonen mit unbewirtschaftetem Parken im Innenstadtbereich: z. B. Bahnhofsvorstadt und Kirchhofstraße als Bewohnerparkzone mit Kurzzeitparkregelung
- Umstellung von Kurzzeitparken mit Parkscheibe auf gebührenpflichtiges Parken am Molkenmarkt seit 2010
- Anstieg der Parkgebühr auf 50 Cent je 30 Minuten bei Beibehaltung der zeitlichen Tarifstruktur seit dem 15.07.2012

3.2 Stellplatzangebot und Auslastung

3.2.1 Auslastungserhebungen – Methodik

Am 03. Juli 2014 wurde eine umfangreiche Erhebung des Parkplatzbestandes sowie dessen Belegung durchgeführt. Dazu absolvierten Erhebungskräfte innerhalb von 60 Minuten vorgegebene Routen in Brandenburg an der Havel und notierten die Anzahl abgestellter Fahrzeuge in bestimmten Abschnitten und auf Parkplätzen. Die Begehung fand zu sechs verschiedenen Zeiten statt: 6 Uhr, 9 Uhr, 12 Uhr, 15 Uhr, 18 Uhr und 21 Uhr. Die Untersuchung beschränkte sich hierbei auf

das Zentrum der Stadt und beinhaltet die meisten Straßenzüge innerhalb des Bundesstraßenringes.



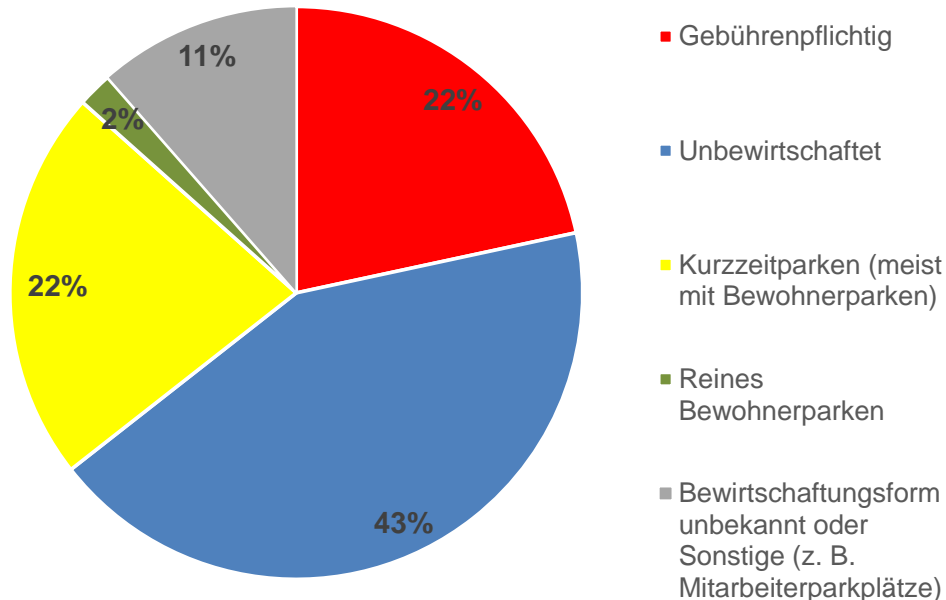
Grafik 1: Untersuchungsgebiet der Parkraumauslastungserhebung und Detailbetrachtungsgebiete

Zur Berechnung der Auslastung wurde die Anzahl der Parkstände in den einzelnen Abschnitten ermittelt. Zur Auswertung wurden darüber hinaus zusammenfassende Betrachtungseinheiten gebildet, um räumliche Besonderheiten besser darstellen zu können.

In Ergänzung zu den oben beschriebenen Auslastungserhebungen in der gesamten Innenstadt sind im Nachlauf weitere Erhebungen zur Ermittlung der Nutzergruppen im Parkraum und des Anteils abgestellter Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis durchgeführt worden. Hierzu wurden die Bereiche von acht Bewohnerparkzonen detaillierter untersucht. Am 18.11.2015 (Mittwoch) nahmen Erhebungskräfte stündlich zwischen 6 – 21 Uhr die Kennzeichen (anonymisiert durch Weglassen des mittleren Buchstabenblockes) abgestellter Fahrzeuge auf. Darüber hinaus wurde jeweils vermerkt, falls ein Bewohnerparkausweis im Fahrzeug zu sehen war.

3.2.2 Bestand des Parkraums und derzeitige Bewirtschaftung

Im Rahmen der Erhebung wurden fast 6.500 Stellplätze auf 161 Straßenabschnitten bzw. Parkplätzen erfasst. Die Bewirtschaftungsformen der Stellplätze teilen sich wie folgt auf.



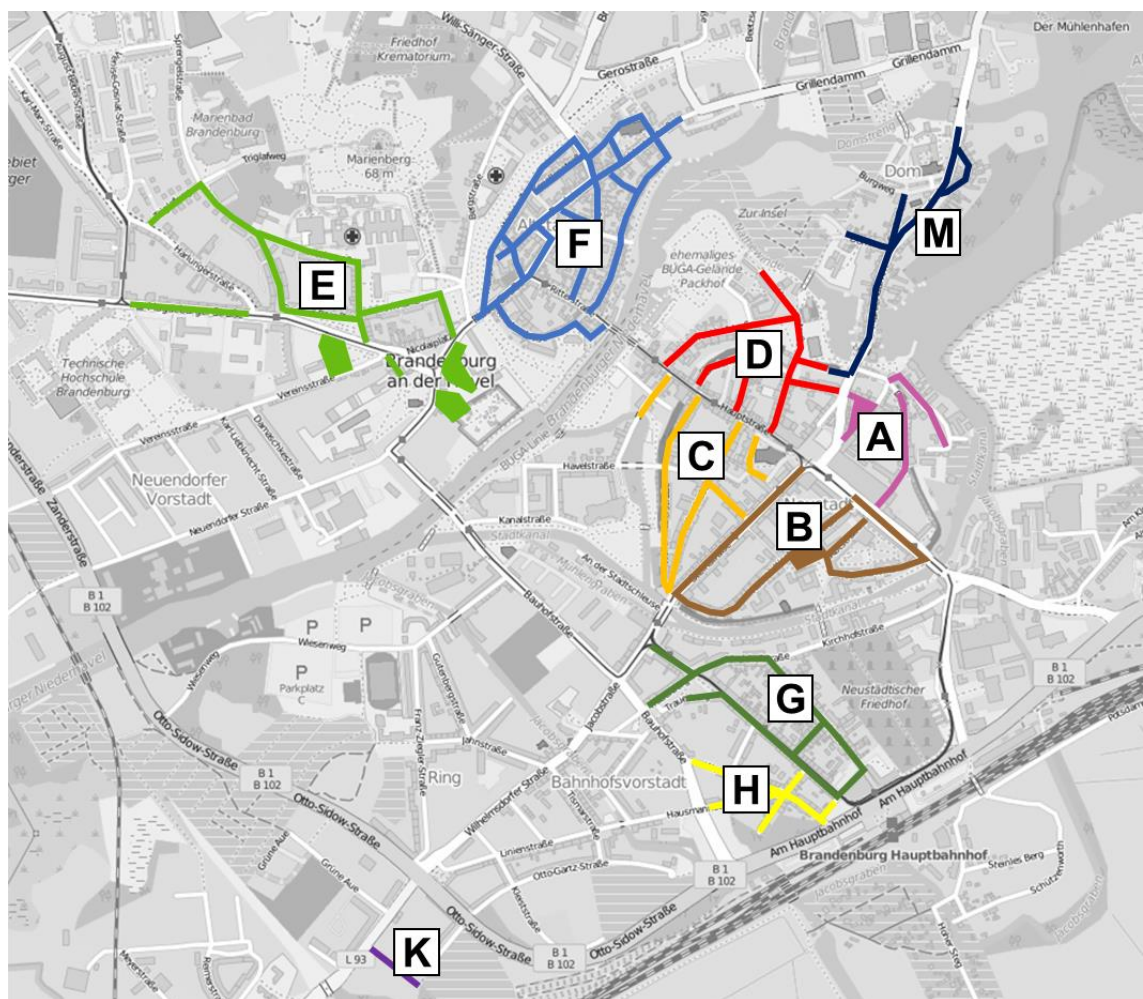
Grafik 2: Bewirtschaftungsformen im Untersuchungsgebiet

Abbildung 1 zeigt übersichtsartig die Bewirtschaftungsformen im Bestand auf den Straßen der Innenstadt. Es ist eine relativ starke Durchmischung der einzelnen Bewirtschaftungsformen in den Teilgebieten des Zentrums zu konstatieren. In der Innenstadt, also der Neustädtischen Havelinsel zwischen Stadtkanal und Nätthewinde, sind die allermeisten Stellplätze bewirtschaftet, wobei es Ausnahmen gibt (z. B. im Bereich Havelstraße/ Kanalstraße, dieser Bereich wurde nach Aussage der städtischen Verkehrsbehörde bisher aus der Bewirtschaftung ausgenommen, um Besuchern, die über mehrere Tage in der Innenstadt bleiben wollten eine kostengünstige Parkmöglichkeit bereit zu halten).

Gebührenpflichtige Stellplätze stellen die Mehrzahl der Stellplätze im Zentrum, wobei hier besonders das Parkhaus der St.-Annen-Galerie mit 375 Stellplätzen hervorzuheben ist. Anwohner dürfen ihr Fahrzeug mit einer Bewohnerparkkarte sowohl auf gebührenpflichtige Stellplätze stellen als auch spezielle Bewohnerparkbereiche nutzen. Der Betreiber des Parkhauses der St.-Annen-Galerie bietet zwar grundsätzlich auch Dauerparkertickets für seine Parkhäuser an, für die St.-Annen-Galerie ist dies jedoch derzeit nicht verfügbar.

Im Bereich der Altstadt sind kostenfreie Kurzparkzonen, Bewohnerparken und gebührenpflichtiges Parken in etwa gleichem Umfang vorhanden. Vereinzelt gibt es darüber hinaus auch unbewirtschaftete Straßenzüge.

Zur Sicherung eines ausreichenden Angebotes an Bewohnerstellplätzen sind in Bereichen mit besonders hoher Stellplatznachfrage oder hoher Nutzungsdurchmischung Bewohnerparkzonen eingerichtet worden. Derzeit bestehen 10 solcher Bewohnerparkzonen deren räumliche Ausdehnung aus folgender Grafik hervorgeht. Die Verwaltungsgebühren betragen 30 € für ein Jahr. In der Bahnhofsvorstadt und nördlich des Nicolaiplatzes wurden die Bewohnerparkplätze derart mit Kurzzeitstellplätzen überlagert, dass die Stellplätze auch tagsüber für die hier potentiell parkenden Pendler bzw. Beschäftigten unattraktiv sind. Für diese Gruppen stehen im Umfeld jeweils geeignete Stellplätze zur Verfügung. In den weiteren Wohngebieten innerhalb des Bundesstraßenringes (z. B. zwischen Vereins- und Neuendorfer Straße und rund um die Wilhelmsdorfer Straße) überwiegen unbewirtschaftete Parkbereiche.



Grafik 3: Bewohnerparkzonen in Brandenburg an der Havel

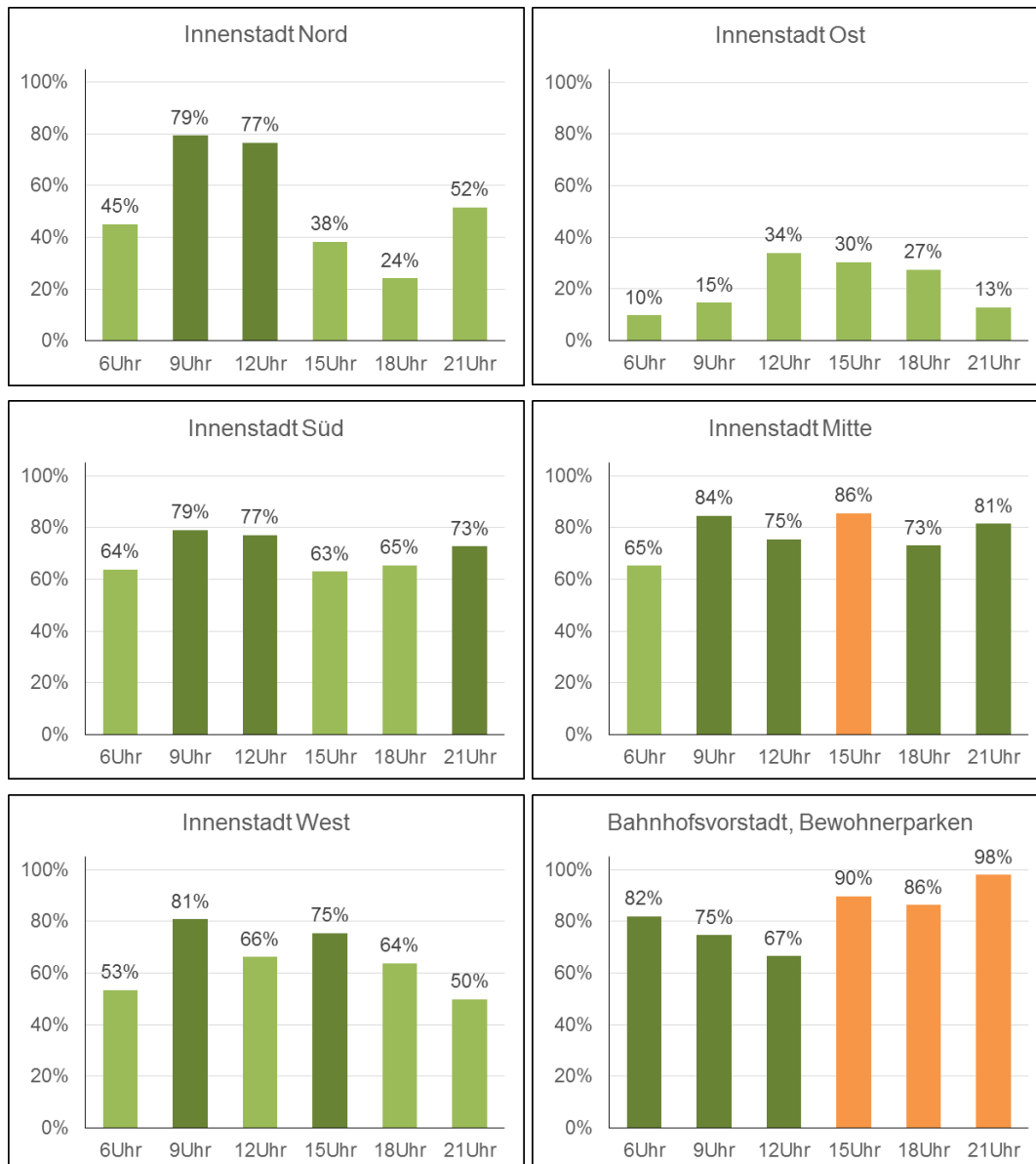
Durch den Erwerb eines Bewohnerparkausweises ist in Brandenburg an der Havel derzeit auch die Benutzung vieler kostenpflichtiger Stellplätze in der eigenen Bewohnerparkzone gestattet. Eine Ausnahme bildet hier beispielweise der Molkenmarkt. Die Überlagerung von kostenpflichtigen Parkplätzen mit der Erlaubnis diese mit einem Bewohnerparkausweis kostenfrei nutzen zu können, birgt

Konfliktpotential in sich: kostenpflichtige Stellplätze sind für gewöhnlich an für Kunden und Besucher günstigen Orten eingerichtet. Durch die Tarifgestaltung kann hier auf die Parknachfrage derart Einfluss genommen werden, dass stets ausreichend freie Stellplätze für die Kunden des Einzelhandels zur Verfügung stehen. Durch die kostenfreie (mit Ausnahme der jährlichen Gebühren) Mitbenutzung durch Bewohner kann diese Steuerungsfunktion der Parkraumbewirtschaftung nicht vollumfänglich wirken. Durch eine geringere Effizienz der Parkscheinautomaten steigen die Kosten der Bewirtschaftung. Auch der Parksuchverkehr nimmt bei dieser Mischnutzung der Stellplätze tendenziell zu.

3.2.3 Auslastungserhebung – Ergebnisse

Insgesamt wurden bei der Auslastungserhebung am 03. Juli 2014 fast 6.200 Stellplätze innerhalb des Bundesstraßenringes erfasst. Dabei wurden von den Erhebungskräften insgesamt über 23.000 parkende Fahrzeuge aufgenommen. Ergänzt wurde diese Zählung um eine Schrankenbewertung der St.-Annen-Galerie vom März 2015. Die durchschnittliche Stellplatzbelegung betrug über den ganzen Tag etwa 60 %, schwankt jedoch nach Tageszeit und betrachtetem Teilraum teils deutlich.

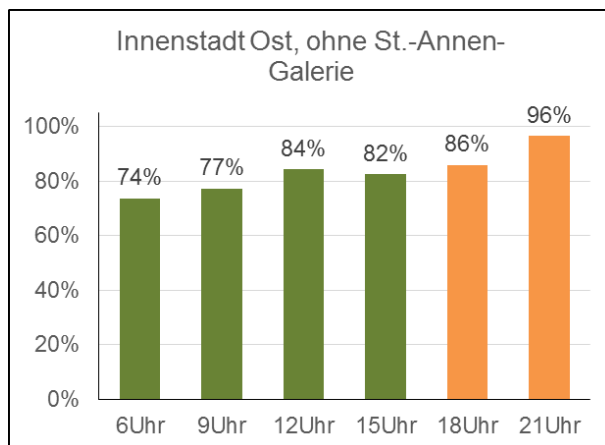
Die insgesamt größte Auslastung im gesamten Untersuchungsgebiet ist mit 65 % bei der Begehung um 9 Uhr festgestellt worden. Bis auf die durch Wohnnutzung geprägten Bereiche am Ring zeigt sich die Tendenz, dass die größte Nachfrage am Vormittag besteht, auch in den übrigen Teilgebieten. Die folgende Grafik fasst die Belegung einzelnen Teilbereiche in der Innenstadt Brandenburgs an der Havel zusammen.



Grafik 4: Auslastungsganglinien öffentlich zugänglicher Parkplätze in Detailbetrachtungsbereichen (hellgrün: unter 67 % Auslastung, dunkelgrün: 67-84 % Auslastung, orange: 85-100 % Auslastung)

Im Bereich der Innenstadt konnte tagsüber kein generelles Stellplatzdefizit festgestellt werden. Die höchste Auslastung der Stellplätze konnte bei der Auslastungsanalyse im Bereich der mittleren Innenstadt, also im Bereich Kurstraße, mit ca. 86 % belegter Stellplätze etwa 15 Uhr festgestellt werden. Auch einzelne Straßenzüge, wie z. B. die Steinstraße waren ganztägig relativ hoch ausgelastet. Diese Bereiche sind aufgrund ihres allgemein hohen Parkdrucks auch stetig in der öffentlichen Diskussion in Brandenburg an der Havel. Ein generelles Stellplatzdefizit konnte mit der Auslastungserhebung jedoch nicht nachgewiesen werden, denn theoretisch können Kfz-Führer in zumutbarer Entfernung in den Nachbarstraßen oder im Parkhaus der St.-Annen-Galerie ausreichend freie Stellplätze finden. Die Wahrnehmung, dass freie Stellplätze fehlen könnte demnach eher ein Problem der Erkennbarkeit und Auffindbarkeit freier Plätze sein.

Insbesondere in der östlichen Innenstadt waren den ganzen Tag über viele freie Stellplätze anzutreffen, was insbesondere durch das nur wenig ausgelastete Parkhaus der St.-Annen-Galerie zu begründen ist. Hier waren stets etwa 75 % der etwa 375 Stellplätze frei. Die Belegungsanalyse des Parkhauses der St.-Annen-Galerie zeigt auch, dass die Auslastung des Parkhauses an Wochenenden mit ca. 50 % deutlich höher liegt als Montag bis Freitag. Nichtsdestotrotz verbleiben auch an diesen Tagen fast 200 Stellplätze ungenutzt. Die folgende Grafik zeigt die Auslastung über den Tagesverlauf in der östlichen Innenstadt ohne die Stellplätze der St.-Annen-Galerie.



Grafik 5: Auslastungsganglinien öffentlich zugänglicher Parkplätze in der östlichen Innenstadt (hellgrün: unter 67 % Auslastung, dunkelgrün: 67-84 % Auslastung, orange: 85-100 % Auslastung)

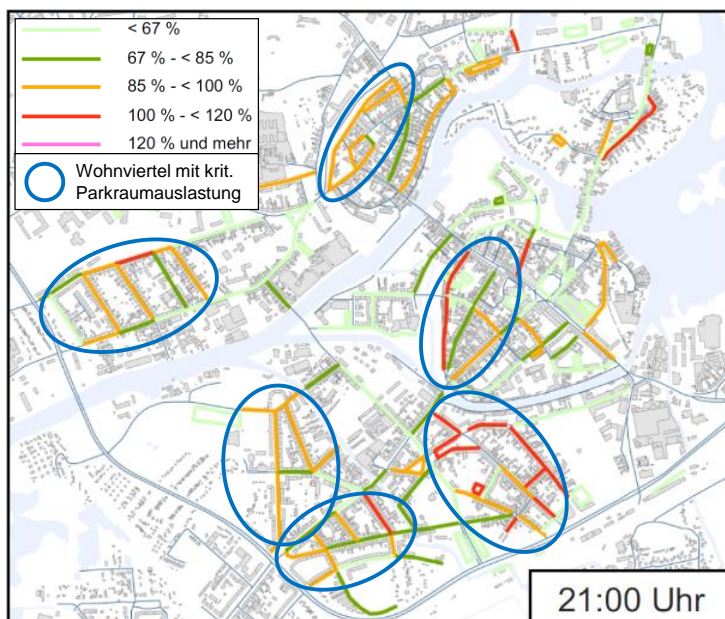
Es wird deutlich, dass auf den Stellplätzen außerhalb der St.-Annen-Galerie insbesondere in den Abendstunden nur wenige Stellplätze frei bleiben. Die vornehmliche Prägung des Gebietes durch Anwohnerparken wird deutlich.

Abbildung 2 zeigt die Ergebnisse der Auslastungsanalyse in Brandenburg an der Havel für die einzelnen Straßenzüge und Parkplätze bzw. Parkhäuser.

In den Wohngebieten besteht eine höhere Nachfrage eher abends und über die Nacht. Hierbei ist insbesondere die Bahnhofsvorstadt hervorzuheben. Von den etwa 350 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum waren bei der Begehung um 21 Uhr alle Stellplätze belegt, teilweise kam es zu Fehlnutzungen. Mit erhöhtem Parksuchverkehr ist bereits ab 15 Uhr zu rechnen, denn zu dieser Zeit waren bereits über 85 % aller Stellplätze belegt (siehe Grafik 5). Aber auch in anderen Wohnvierteln zeigen die Auslastungserhebungen für die Abendstunden nur noch sehr wenige oder gar keine freien Stellplätze mehr an:

- Nördliche Altstadt: Bereich Rathenower Straße/ Kapellenstraße/ Wallstraße/ Am Huck/ Parduin/ Plauer Straße
- Zentrale Innenstadt: Wollenweberstraße/ Kurstraße/ Gorrenberg/ Büttelstraße/ Steinstraße
- Beidseits der Wilhelmsdorfer Straße: Linienstraße/ Kleiststraße/ Gödenstraße/ Franz-Ziegler-Straße/ Jahnstraße/ Friesenstraße/ Gutenbergstraße/ Wilhelmsdorfer Straße

- Westlich Nicolaiplatz: Vereinsstraße/ Damaschkestraße/ Karl-Liebknecht-Straße/ Wilhelm-Weitling-Straße/ Clara-Zetkin-Straße/ Neuendorfer Straße



Grafik 6: Wohnviertel mit kritischer Parkraumauslastung um 21 Uhr

In einer Nachuntersuchung wurden diese sechs Stadtbereiche detaillierter hinsichtlich des Stellplatzangebotes auf privaten Grundstücken betrachtet. Dabei sind mittels Luftbildaufnahmen, Vor-Ort-Begehungen und Auskünften der städtischen Bauaufsicht sämtliche Stellplätze, die für Bewohner auf privatem Grund offen stehen aufgenommen worden. Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Bereich	Bewohner	Stellplätze Straßenraum	Stellplätze auf privatem Grund
Nordwestliche Altstadt	400	140	70
Neuendorfer Vorstadt	1200	420	210
Wredowkomplex	1700	340	240
Südlich der Wilhelmsdorfer Straße	1500	310	320
Bahnhofsvorstadt	2100	440	230
Innenstadt Mitte	800	260	300

Tabelle 1: Stellplätze im Straßenraum und auf privatem Grund in Wohnvierteln mit kritischer Parkraumbelegung nachts

Zunächst fällt auf, dass sich in den Bereichen Innenstadt Mitte und Südlich der Wilhelmsdorfer Straße die privaten und öffentlichen Stellplätze nahezu die Waage halten, während das Verhältnis in den übrigen Bereichen etwa 2:1 von öffentlichen zu privaten Stellplätzen ist. Im ersten Fall ist dies vornehmlich durch die umfangreiche Garagenanlage Kleiststraße zu erklären, im zweiten Fall

hat der Bewohner- und Mitarbeiterparkplatz an der Wollenweberstraße ein großes Gewicht. Im Abgleich zwischen Bewohnerzahl und der Zahl privater Stellplätze fällt wiederum besonders die Bahnhofsvorstadt durch relativ wenige Stellplätze auf privatem Grund auf. Die Bahnhofsvorstadt gehört jedoch gleichzeitig zu den Bereichen, die – im Vergleich mit den anderen betrachteten Gebieten – über relativ wenige Stellplätze im öffentlichen Raum verfügt. Dass sich in diesem Bereich ein sehr deutliches Stellplatzdefizit in den Abendstunden zeigt, dürfte sich demnach besonders durch das Fehlen ausreichender Stellplätze auf privaten Grundstücken erklären lassen.

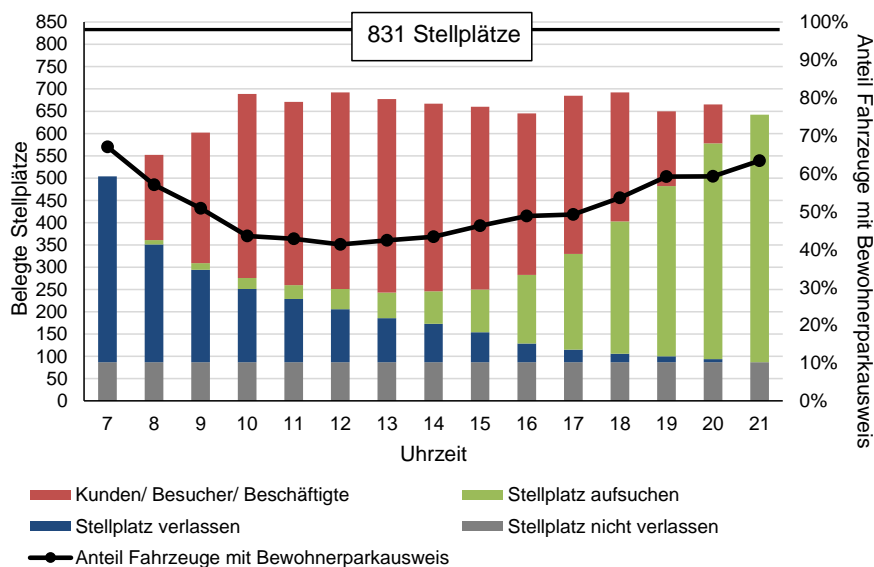
Teile der Bahnhofsvorstadt sind auch für Pendler relevant, die hier am Hauptbahnhof in die Züge nach Potsdam und Berlin umsteigen. Bei der Auslastungsanalyse der vier großen unbewirtschafteten Stellplätze (beidseitig der Bauhofstraße, Ecke Johann-Carl-Sybel-Straße/Werderstraße, P&R Hauptbahnhof) wird deutlich, dass diese Anlagen in der Kernarbeitszeit zwischen 9 und 15 Uhr durchgehend nahezu vollständig ausgelastet sind. Die Belegung beträgt bis zu 95 %.

3.2.4 Nutzergruppen und Anteil der Bewohnerfahrzeuge

In insgesamt acht Bewohnerparkzonen wurde im November 2015 eine Nacherhebung zur Ermittlung der Parkdauer abgestellter Fahrzeuge durchgeführt. Ziel war es anhand des Parkverhaltens unterschiedliche Nutzergruppen und deren Anteile in den jeweiligen Bereichen zu identifizieren. Zusätzlich ist die Verwendung von Bewohnerparkausweisen aufgenommen worden, was eine noch umfassendere Interpretation der Ergebnisse zulässt. Auf Basis des Parkverhaltens werden folgende Gruppen unterschieden:

- Fahrzeuge, die über den ganzen Tag ihren Stellplatz nicht verlassen haben
- Fahrzeuge, die zu Erfassungsbeginn (morgens) abgestellt waren und während des Tages ihren Stellplatz verlassen haben
- Fahrzeuge, die zu Erfassungsende (abends) abgestellt waren und dazu über den Tag ihren Stellplatz aufgesucht haben
- Fahrzeuge, die sowohl morgens als auch abends nicht abgestellt waren

Die ersten drei Kategorien umfassen überwiegend die Parkvorgänge der Bewohner (Pkw verbleibt nachts auf dem Stellplatz). Die letzte Kategorie umfasst im Wesentlichen Fremdparker, in denen Kunden, Besucher, Touristen und Beschäftigte zusammengefasst sind. Darin enthalten ist jedoch auch noch ein Teil der Bewohner, die mehrmals am Tag ihren Stellplatz wechseln. Zur Abschätzung dieses Anteils kann der ebenfalls erhobene Anteil an Fahrzeugen mit Bewohnerparkausweis herangezogen werden.



Grafik 7: Nutzungsstruktur des Parkraumes und Anteil Bewohnerfahrzeuge in den Innenstadt (Bewohnerparkzonen A-D)

Grafik 6 zeigt die Nutzungsstruktur im Ruhenden Verkehr der vier Bewohnerparkzonen der Innenstadt (A - D). In diesen Bereich sind ausschließlich bewirtschaftete Stellplätze eingeordnet, die entweder über eine Gebührenpflicht oder Höchstparkdauer verfügen. Es wird deutlich, dass etwa 10 % der hier abgestellten Fahrzeuge den ganzen Tag nicht bewegt werden (graue Säule). Das Verlassen der nachts abgestellten Fahrzeuge (blaue Säule) erfolgte über den ganzen Tag. So wie die Stellplätze von den Bewohner frei werden, füllen sie sich sofort durch Parkvorgänge anderer Nutzer. Nach Auswertung des Parkverhaltens werden in der Innenstadt trotzdem ganztägig etwa 250 Stellplätze (30 % der verfügbaren Stellplätze) durch Anwohner belegt. Die Auswertung der Bewohnerparkausweise legt sogar nahe, dass dieser Anteil etwa 35 % beträgt. Bezogen auf die Zahl abgestellter Fahrzeuge beträgt der Anteil der Bewohner ganztägig nicht unter 40 % (schwarze Linie). Zur Zeit der größten Stellplatzauslastung (12 Uhr) ergibt sich die Stellplatznutzung wie folgt:

- Es parken zu dieser Zeit etwa 90 Fahrzeuge, die über den ganzen Tag abgestellt sind, innerhalb des Untersuchungsgebietes.
- Weitere etwa 120 Fahrzeuge parken seit Beginn der Erhebung innerhalb des Untersuchungsbereiches, werden diesen aber noch bis 21 Uhr verlassen haben.
- Etwa 50 Fahrzeuge sind seit Beginn der Erhebung eingetroffen und werden am späten Abend noch immer innerhalb des Untersuchungsgebietes an der gleichen Stelle geparkt sein.
- Etwa 440 Fahrzeuge, sind seit Beginn der Erhebung abgestellt worden und werden das Untersuchungsgebiet bis zum Abend auch wieder verlassen haben.
- Bei etwa 350 Fahrzeugen wurde durch das Erhebungspersonal ein Bewohnerparkausweis registriert.

Splittet man die Ergebnisse der innerstädtischen Teilbereiche und berücksichtigt darüber hinaus die übrigen untersuchten Bewohnerparkzonen wird deutlich, dass der Anteil durch Bewohner belegter Stellplätze im Bereich der südlichen Innenstadt (Bewohnerparkzone B, Bereich am Paulikloster) besonders hoch ist und im Tagesverlauf nicht unter 46 % fällt. Hier sind stets mehr als die Hälfte der abgestellten Fahrzeuge von Bewohner mit einem entsprechenden Parkausweis. Fremdparkern fällt es dementsprechend hier besonders schwer einen freien Stellplatz zu finden. Gleichzeitig ist für diesen Bereich eine ganztägig konstant hohe Parkraumauslastung von etwa 90 % kennzeichnend.

Auch in der Bahnhofsvorstadt liegt der Anteil abgestellter Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis ganztägig nicht unter 50 %. Da sich gleichzeitig jedoch keine derart hohe Nachfrage der Fremdparker tagsüber zeigt sind bis in die frühen Nachmittagsstunden ca. 25 % der Stellplätze frei. Zum Abend füllen sich diese Stellplätze jedoch deutlich und die Stellplatzkapazität wird erreicht.

Einen Gegensatz zu diesen beiden Bereichen stellt die Bewohnerparkzone E dar. Hier sind tagsüber nur mindestens 16 % der abgestellten Fahrzeuge (14 % der verfügbaren Stellplätze) durch Bewohner belegt. Der übrige Parkraum steht Besuchern, Kunden und Beschäftigten zur Verfügung und wird von dieser auch stark in Anspruch genommen, sodass zeitweise eine Auslastung von 90 % besteht.

Die Einzelgrafiken der untersuchten Bewohnerparkzonen gemäß Grafik 7 sind in **Abbildung 3** zusammengefasst.

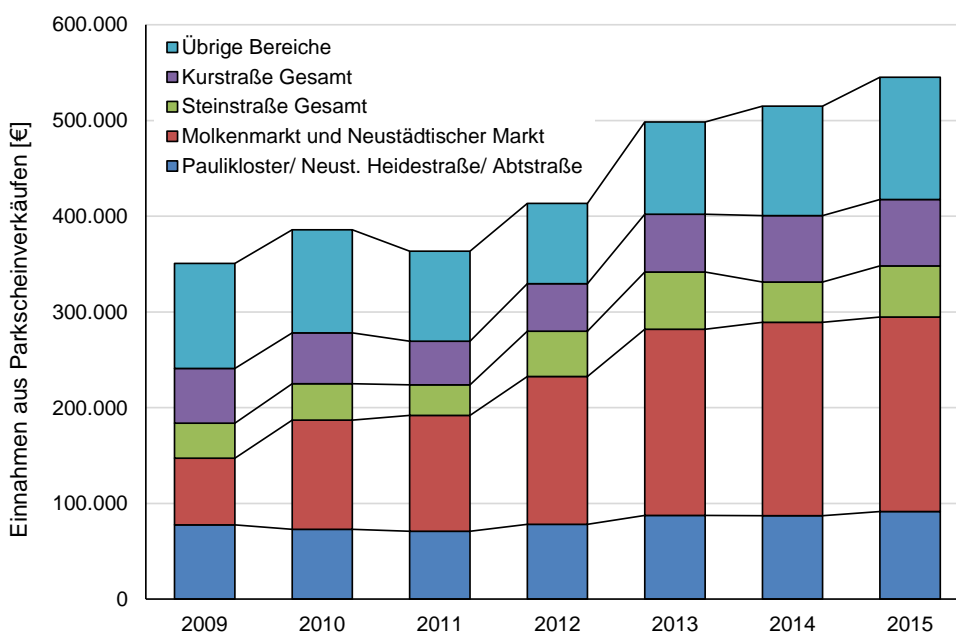
Im Vergleich zu anderen Städten (z.B. Wismar) in denen durch den Gutachter vergleichbare Erhebungen durchgeführt wurden, wird deutlich, dass in einigen Teilbereichen der Innenstadt – trotz Bewirtschaftung – nur relativ wenige Stellplätze im öffentlichen Straßenraum für Kunden, Besucher und Beschäftigte zur Verfügung stehen. Dies ist vor allem durch die Mischnutzung der bewirtschafteten Stellplätze und des Bewohnerparkens zu erklären. So können die regulativen Mechanismen einer Parkraumbewirtschaftung, die bestimmten verkehrsplanerischen Zielen dienen, nur unzureichend Wirkung entfalten.

3.3 Parkgebühren in Brandenburg an der Havel und anderen Städten

Die Bewirtschaftung von Stellplätzen ist ein bewährtes verkehrsplanerisches Instrument zur Steuerung der Verkehrsnachfrage in einem Gebiet. Insbesondere in innerstädtischen Bereichen ist eine Parkraumbewirtschaftung erforderlich, da es aufgrund der vielfältigen Nutzungsüberlagerungen ohne Bewirtschaftung in der Regel ein Stellplatzdefizit gäbe. Wenngleich Parkraumbewirtschaftung neben der Erhebung von Parkgebühren noch andere Bewirtschaftungsformen (z.B. Kurzzeitparken mit Parkscheibe) kennt, soll im Folgenden insbesondere auf das Gebührenparken eingegangen

werden. Ein Überblick über die räumliche Verteilung der einzelnen Bewirtschaftungsformen kann *Abbildung 1* entnommen werden.

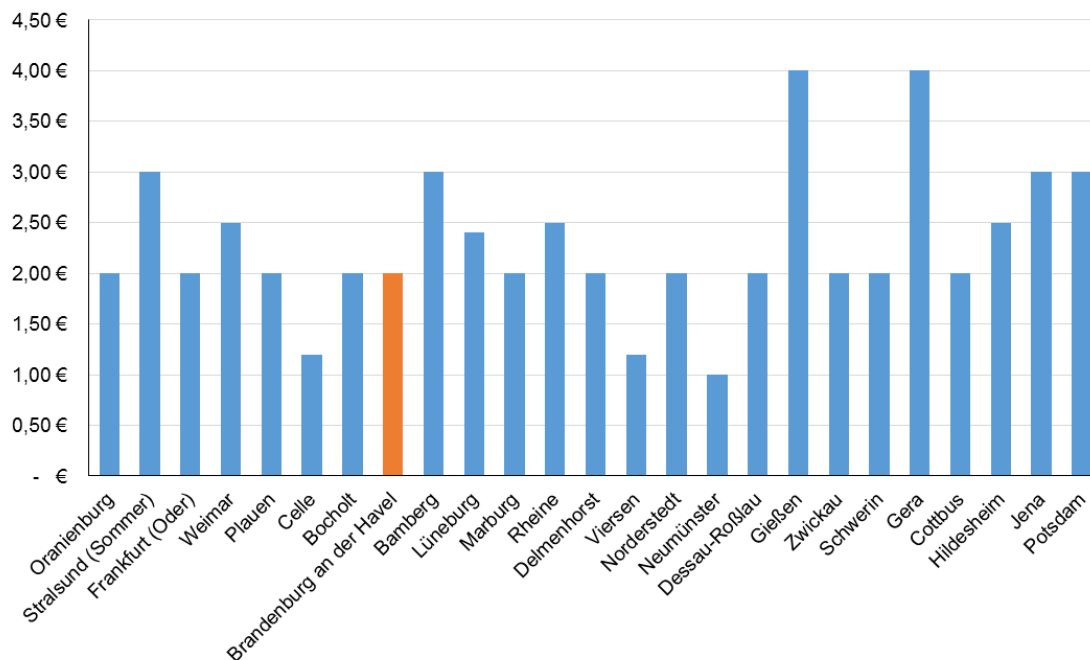
In Brandenburg an der Havel sind derzeit fast 1.500 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, auf Parkplätzen und im Parkhaus der St.-Annen-Galerie gebührenpflichtig bewirtschaftet. Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sind Montag bis Freitag zwischen 8 und 18 Uhr und Samstag zwischen 8 und 14 Uhr gebührenpflichtig (zu 50 Cent je 30 Minuten). Eine Staffelung in Parkzonen existiert hierbei nicht. Das Parkhaus der St.-Annen-Galerie ist abweichend davon Montag bis Samstag zwischen 7.30 und 20.30 Uhr gebührenpflichtig (zu 50 Cent je 30 Minuten in den ersten 2 Stunden, danach 1,50 € je Stunde). Über die städtischen Stellplätze sind 2015 insgesamt Einnahmen in Höhen von etwa 545.000 € generiert worden. Dies bedeutet einen Anstieg der Parkgebühreneinnahmen um mehr als 50 % gegenüber 2009. In diesen Zeitraum fällt jedoch auch die Erhöhung der Parkgebühren 2012 von 0,25 € auf 0,50 € je 30 Minuten. Etwa 85 % der Einnahmen aus Parkgebühren stammen von Automaten des Innenstadtbereichs, also der Neustädtischen Havelinsel zwischen Stadtkanal und Nähewinde. Hier sind die Parkieranlagen am Molkenmarkt und am Neustädtischen Markt für fast 50 % aller Einnahmen verantwortlich.



Grafik 8: Entwicklung der Einnahmen aus Parkscheinverkäufen 2009 - 2015

Im vorangegangenen Parkraumkonzept der Stadt Brandenburg an der Havel aus dem Jahr 2010 ist ein Vergleich der erhobenen Parkgebühren in Brandenburg an der Havel und anderen Städten angestellt worden. Dieser soll in der vorliegenden Untersuchung fortgeschrieben werden. In den Vergleich wurden nicht ausschließlich die gleichen Städte wie 2010 berücksichtigt. Vielmehr wurden vor allem ähnliche Städte hinsichtlich ihrer Einwohnerzahl und regionaler Bedeutung ausgewählt. Sehr große Oberzentren, die der jeweils wichtigste Anziehungspunkt in ihrer Region sind (z. B. Rostock, Leipzig und Dresden) eignen sich demnach nur bedingt für einen Vergleich mit

Brandenburg an der Havel und wurden daher nicht erneut untersucht. Die Städte sind nach ihrer Einwohnerzahl geordnet.



Grafik 9: Parkgebühren für 2 Stunden in Brandenburg an der Havel und Vergleichsstädten (teuerste Parkzone in den Innenstädten)

Es zeigt, sich, dass die durchschnittlichen Parkgebühren stark zwischen 0,50 €/Stunde (Neumünster) und 2,00 €/Stunde (Gera, Gießen) schwanken. in Brandenburg an der Havel werden 1,00 €/ Stunde fällig. In einzelnen Städte bestehen darüber hinaus Sonderregelungen auf den kostenpflichtigen Stellplätzen. So können in Zwickau (30 Minuten), Viersen, Delmenhorst, Weimar, Frankfurt (Oder) und Oranienburg (je 15 Minuten) Innenstadtbesucher mithilfe einer sogenannten Brötchentaste eine kurze Zeit die Stellplätze kostenfrei nutzen. In Hildesheim und Potsdam besteht eine Kooperation zwischen Stadt und ausgewählten Händlern, bei der Teile der Parkgebühren erstattet werden, wenn zu einem bestimmten Mindestbetrag eingekauft wird.

3.4 Kosten der Parkraumbewirtschaftung

Für die Überwachung der Parkraumbewirtschaftung ist das Sicherheitszentrum der Stadt Brandenburg an der Havel zuständig. Kontrollen erfolgen in engen Zusammenhang mit der Überwachungstätigkeit der örtlichen Ordnungsbehörde. Im Schnitt der letzten 5 Jahre wurden aufgrund des regelwidrigen Parkens in Bereichen mit gebührenpflichtigem Parken (Parken ohne bzw. mit abgelaufenem Parkschein) jährlich 4.555 Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einem jährlichen Verwarn-/ Bußgeldaufkommen von ca. 50.000 € festgestellt. Insgesamt belaufen sich die Einnahmen aus Verwarn-/ Bußgeldern aus dem Bereich Ruhender Verkehr auf etwa 600.000 € im Jahr.

Dem steht ein Gesamtstellenbestand des ordnungsbehördlichen Außendienstes von derzeit 12,5 Vollzeitbeschäftigten (VBE) (IST-Besetzung 10,0 VBE) gegenüber. Hiervon entfallen 7,5 VBE (60 % Stellenanteil) bzw. 6,0 VBE im IST auf die reine Überwachung des ruhenden Verkehrs. Die Mitarbeiter des Außendienstes arbeiten im Schichtbetrieb montags bis freitags zwischen 6 und 20 Uhr und samstags zwischen 7.30 und 16 Uhr. Die durchschnittlichen Personalkosten für 1 VBE betragen derzeit 59.200 €, es fallen derzeit also etwa 355.000 € jährlich für die Überwachung des ruhenden Verkehrs an.

Für Anschaffung, Installation, Betrieb und Unterhaltung der Parkscheinautomaten fallen darüber hinaus weitere jährliche Kosten an. Bei Neuanschaffungen ist von jährlichen Kosten in Höhe von etwa 3.000 € je Parkscheinautomat an. Bestands-Automaten verfügen aufgrund der teilweise bereits überschrittenen Nutzungsdauer (Entfall Abschreibungskosten) über eine deutlich günstigere Kostenstruktur. Bei derzeit 38 Parkscheinautomaten, die im Betrieb sind, fallen insgesamt etwa 98.000 € jährliche Kosten an.

3.5 Parkleitsystem

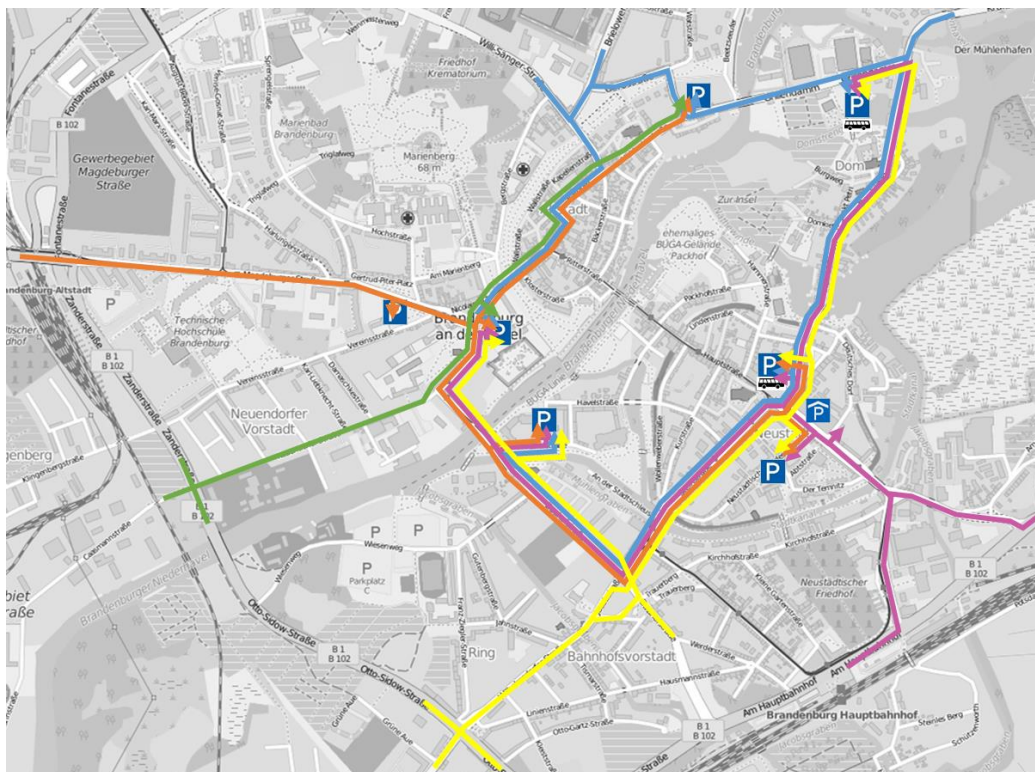
Die Wegweisung im Ruhenden Verkehr dient der Lenkung von Zielverkehrsströmen in verkehrlich sensiblen Bereichen oder in solchen mit hoher Stellplatzauslastung. Ziel ist es, Parksuchverkehre zu minimieren. Neben einer statischen Wegweisung zu geeigneten Parkplätzen werden diese Systeme oft durch dynamische Elemente ergänzt, welche die Belegung der Stellplätze anzeigen und ggf. die Wegweisung anpassen.

In Brandenburg an der Havel kommt derzeit ein nahezu ausschließlich statisches Wegweisungssystem zum Einsatz. Einzig auf der St.-Annen-Straße zeigt ein dynamischer Wegweiser den Frei-/ Belegt-Zustand des Parkhauses der St.-Annen-Galerie an.



Fotos: Beispiel für Wegweisungsschild und dynamischer Wegweiser der St.-Annen-Galerie

Die Wegweisung leitet im Bestand zu sieben Parkieranlagen. Einige werden am Beginn der Wegweisung in den Gruppen Zentrum Altstadt (Nicolaiplatz, Ziegelstraße) und Zentrum Neustadt (Neustädtischer Markt, Paulikloster/ Landesmuseum, St.-Annen-Galerie) zusammengefasst. Darüber hinaus wird zum Parkplatz am Dom und am CCC/ Theater geführt. Die Routen der Wegweisung führen derzeit stellenweise durch die Stadt zu „hinter“ dem Zentrum gelegenen Parkierungseinrichtungen. Auffällig ist, dass das größte Parkhaus der Stadt – das der St.-Annen-Galerie – derzeit nur aus Richtung B 102 Süd über die Potsdamer Straße ausgeschildert wird.



Grafik 10: Parkleitsystem in Brandenburg an der Havel

Zudem fällt auf, dass die Wegweisung nicht konsequent ist: obwohl am Anfang einer Wegweisungsrouten zunächst nur die nächsten Parkplätze ausgewiesen werden, weisen weitere Wegweiser im Verlauf der Route zusätzlich noch auf weiter entfernt liegende Parkplätze. Gelangt man beispielsweise auf der Potsdamer Straße in die Stadt, wird am Abzweig Am Güterbahnhof zunächst auf die vor dem Zentrum gelegenen Stellplätze Paulikloster und St.-Annen-Galerie verwiesen. In der Folge befinden sich jedoch am Neustädtischen Markt Wegweiser, die über die Steinstraße zu den Stellplätzen am Nicolaiplatz und dem Theater führen. Diese wären vom Stadtring aus jedoch verträglicher über die Bauhofstraße oder Magdeburger Straße zu erreichen. So existieren zahlreiche ausgeschilderte Routen über die Steinstraße, die durch ihre ohnehin schon hohe Nutzungsdichte wenig geeignet scheint diese Verkehre aufzunehmen. Wer von der Autobahn kommend einen Parkplatz im Zentrum von Brandenburg an der Havel sucht, wird automatisch durch diesen sensiblen Straßenbereich geführt.

3.6 P&R-Anlagen in Brandenburg an der Havel

Brandenburg an der Havel besitzt verschiedene Parkplätze, die von ihrer Art her P&R-Anlagen sind, jedoch nicht als solche ausgewiesen werden. Sie dienen einerseits dem Zielverkehr in die Stadt und andererseits dem Verkehr aus Stadt und Region ins weitere Umland.

Klassischerweise sind P&R Plätze für Zielverkehre zu Städten am Rand der Städte angeordnet, wodurch die Kfz-Verkehre möglichst früh auf das Angebot des ÖPNV gelenkt werden können. In Brandenburg an der Havel ist der einzige Stellplatz, der diesem Zweck dient zentral in der Stadt am Trauerberg angeordnet. Die hier erworbenen Parktickets dienen gleichzeitig als Fahrkarte für die VBB, die Einnahmen aus dem Parkscheinverkauf teilen sich die Stadt als Parkplatzbetreiber und die Verkehrsbetriebe. Vom Trauerberg aus besteht durch die Straßenbahnlinien 1, 2 und 6 eine direkte Verbindung ins Altstädtische und Neustädtische Zentrum der Stadt. Ein Hinweis auf den Parkplatz Trauerberg und dessen Funktion als P&R Platz mittels Wegweisung existiert nicht. Bis zur Umgestaltung des Nicolaiplatzes war auch dort ein innerstädtischer P&R Platz angeordnet. Weitere ausgewiesene P&R-Anlagen mit direktem Übergang zum ÖPNV existieren in Brandenburg an der Havel nicht.

Für Pendler aus der Stadt und den umliegenden Gemeinden bestehen an den Haltepunkten der Regionalexpresslinie Magdeburg – Berlin in Kirchmöser und am Hauptbahnhof zahlreiche P&R Stellplätze zur Verfügung. In Kirchmöser stehen circa 50 Stellplätze zur Verfügung. Am Hauptbahnhof wurde im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes ein Dauerparkerstellplatz für ca. 170 Fahrzeuge baulich ansprechend angelegt. Für Kurzzeitparker und Taxen sind weitere etwa 30 Stellplätze auf dem Vorplatz integriert worden. Jenseits des Stadtringes beidseits der

Bauhofstraße stehen zwei weitere unbefestigte Stellplätze mit weiteren jeweils etwa 140 Stellplätzen zur Verfügung. Eine Gebührenpflicht besteht auf all diesen Parkplätzen nicht. Die Auslastungserhebung ergab, dass die P&R Plätze tagsüber sehr hoch ausgelastet sind, wohingegen in den Abendstunden und nachts kaum auf ihnen geparkt wird. Eine Ausnahme ist der Parkplatz am Hauptbahnhof, der eine dauerhaft hohe Auslastung aufweist. Es wird angenommen, dass eine Vielzahl von Dauerparkern aus den umliegenden Wohngebieten den kostenlosen Parkplatz nutzt.

3.7 Zusammenfassung der Analyse

Die Qualität des ruhenden Verkehrs bestimmt maßgeblich die Erreichbarkeit von Gebieten mit dem privaten Pkw. Zur Einschätzung der Situation des Ruhenden Verkehrs in Brandenburg an der Havel sind umfangreiche Erhebungen zur Parkraumauslastung, Parkdauerverteilung und Anteil Bewohnerfahrzeuge durchgeführt worden. In ausgewählten Teilbereichen sind neben den öffentlichen Stellplätzen auch Stellplätze auf privaten Grundstücken aufgenommen worden.

Im Ergebnis konnten mit einigen Ausnahmen (z. B. Bahnhofsvorstadt und in der Altstadt in den Abendstunden) keine flächendeckenden Parkraumdefizite festgestellt werden. Diese könnten sich jedoch beim Eintreten der positiven Bevölkerungsprognosen für die Innenstadt zukünftig einstellen. Mit dem nur relativ schwach ausgelasteten Parkhaus der St.-Annen-Galerie sind in der Innenstadt insgesamt stets deutlich mehr Stellplätze vorhanden als benötigt werden. Örtlich begrenzt können jedoch die Stellplatzkapazitäten erreicht werden (z. B. Steinstraße). Auch in der räumlichen Verteilung der Stellplatzkapazitäten und der Nachfrage (durch Zielführung) werden noch Optimierungspotentiale gesehen.

Bemerkenswert ist die starke Mischung der Bewirtschaftungsformen in der Innenstadt. Hieraus entstehen Konflikte hinsichtlich erhöhter Parksuchverkehre und gleichzeitig sinkender Wirtschaftlichkeit von Parkscheinautomaten.

Die Bewirtschaftung des Parkraumes ist eine wichtige Größe zur Steuerung der Parkraumnachfrage und des Zielverkehrs zur Innenstadt. Im Abgleich mit verkehrsplanerischen Zielstellungen sind daher angepasste Tarifmodelle zu entwickeln.

4. Maßnahmenempfehlungen

4.1 Vorbemerkungen

Wenngleich im Rahmen der Analyse kein generelles Stellplatzdefizit tagsüber in der Innenstadt festgestellt werden konnte, klagen die Bürger Brandenburgs an der Havel über eine kritische Parkraumsituation. Dies ist jedoch weniger ein Problem der Anzahl freier Stellplätze, sondern vielmehr der Auffindbarkeit dieser Plätze. Diese dürfte in Brandenburg an der Havel durchaus erschwert sein, denn in der Innenstadt können die allermeisten Stellplätze im öffentlichen Raum sowohl von Bewohnern als auch von Besuchern bzw. Kunden genutzt werden. Dadurch konkurrieren diese beiden Nutzergruppen bei der Suche nach einem freien Parkplatz. Die Folgen sind eine schlechte Auffindbarkeit freier Stellplätze, lange Parksuchverkehre und allgemein der Eindruck einer problematischen Stellplatzsituation.

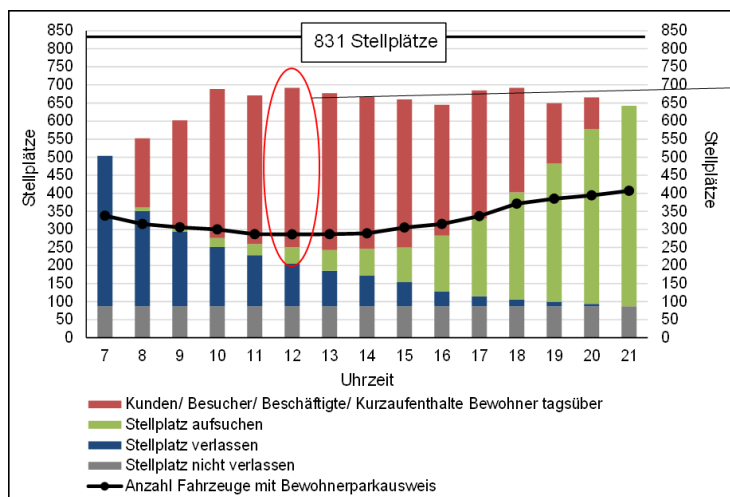
Die Fortschreibung des Parkraumkonzeptes verfolgt daher den Ansatz Stellplätze für Kunden und Besucher räumlich und zeitlich aus den Stellplätzen der Bewohner herauszutrennen und durch Rücknahme der Mischnutzung die oben beschriebenen Probleme zu reduzieren. Kunden- bzw. Besucherparkplätze sollen dabei weitgehend an Stellen konzentriert werden, die sich durch eine gute Erreichbarkeit auszeichnen und über ausreichend große Kapazitäten verfügen. Dabei stellt die aktuelle Situation in der Stadt mit relativ wenigen Parkplätzen und relativ vielen Stellplätzen im Straßenraum eine Herausforderung dar.

In Brandenburg an der Havel soll für Kfz-Nutzer der Grundsatz etabliert werden: „Wenn ich mit dem Auto in die Innenstadt fahre, dann steuere ich direkt einen der zentralen Stellplätze an, denn ich weiß, dort finde ich sicher einen Platz. Der umliegende Straßenraum steht den Bewohnern der Innenstadt zur Verfügung.“

4.2 Neuordnung des Parkraumangebotes

4.2.1 Zentrum Neustadt

Die Analyse hat gezeigt, dass an einem durchschnittlichen Werktag zur Mittagszeit mit etwa 600 Fahrzeugen die höchste Zahl an Fahrzeugen ohne Bewohnerparkausweis in der Neustädtischen Innenstadt abgestellt wurde (siehe Grafik 11). Diese Menge wird als erforderliches Stellplatzangebot für Kunden- und Besucher der Innenstadt definiert. Die übrigen Stellplätze könnten demnach auch tagsüber vollständig den Bewohnern der Innenstadt zur Verfügung gestellt werden.



Max. 440 Kunden/Besucher
in Erhebung aufgenommen

+ Zzgl. nicht aufgenommene
Stellplätze: Molkenmarkt (50)
und St.-Annen-Galerie
(12 Uhr, ~105)

→ Gesamtnachfrage
Kunden/Besucher Innen-
stadt:

etwa 600 Stellplätze

Grafik 11: Stellplatznutzung im Tagesverlauf und daraus abgeleitete Nachfrage nach Kunden- und Besucherstellplätzen an einem mittleren Werktag

Brandenburg an der Havel verfügt mit der Jacobstraße, dem Mühlendamm und der St.-Annen-Straße über drei definierte Zufahrten für den Kfz-Verkehr zu Innenstadt. Ziel der Parkraumentwicklung soll es sein, aus allen drei Richtungen ausreichend Stellplätze zu finden, ohne die hoch genutzten Bereiche der Innenstadt unbedingt durchfahren zu müssen.

Es wurden zunächst die leistungsfähigen und zentralen Parkierungsschwerpunkte als Basis des Parkraumb Angebotes für Kunden ausgewählt. Dazu gehören:

- Molkenmarkt (ca. 70 Stellplätze)
- Neustädtischer Markt (ca. 80 Stellplätze)
- St.-Annen-Galerie (375 Stellplätze)
- Parkplatz Paulikloster (44 Stellplätze)

Günstig zu erreichen sind zudem die Stellplätze in der Neustädtischen Heidestraße (ca. 55 Stellplätze) und der Steinstraße. In Zweiterer wird aufgrund fehlender Alternativen im Umfeld die Beibehaltung der Mischnutzung Bewohner/ Kunden empfohlen. Bei Fortbestehenden der in der Parkraumanalyse festgestellten 50%-Belegung der Stellplätze durch Bewohner verbleiben noch etwa 40 Stellplätze für Kunden. In der Erreichbarkeit etwas ungünstiger zu bewerten, aber aus heutiger Sicht für die Erschließung der nördlichen Hauptstraße unverzichtbar, sind die Stellplätze an der Lindenstraße (etwa 20 Kundenstellplätze), am nördlichen Ende der Kurstraße (etwa 50 Stellplätze) und in der Grabenstraße (ca. 10 Stellplätze). In Summe ergeben sich so etwa 750 Stellplätze, die tagsüber ausschließlich Kunden und Besuchern der Innenstadt zur Verfügung stehen. Die folgende Grafik zeigt die räumliche Lage der Kunden- und Besucherstellplätze in der Neustädtischen Innenstadt.



Grafik 12: Kunden- und Besucherstellplätze in der Innenstadt

Alle als reine Kunden- und Besucherstellplätze gekennzeichneten Bereiche sollen als kostenpflichtiger Parkraum zur Verfügung stehen, der tagsüber nicht kostenfrei durch Bewohner mitgenutzt werden darf. Außerhalb der Bewirtschaftungszeiten – also zwischen 18 und 8 Uhr – stehen die Kunden- und Besucherstellplätze im öffentlichen Straßenraum oder Plätzen dann den Bewohnern kostenfrei zur Verfügung.

In Teilen der Neustädtischen Heidestraße soll die bestehende Mischnutzung der Stellplätze erhalten bleiben. Hier besteht aufgrund eines Altenheims eine erhöhte Nachfrage nach Besucherstellplätzen, die einerseits in unmittelbarer Nähe der Einrichtung eingerichtet werden sollten, gleichzeitig mengenmäßig aber kein reines Besucherparken gerechtfertigt hätten.

Im Umfeld des Theaters wird die Neu-Einrichtung einer Bewohnerparkzone vorgeschlagen. Für ortsfremde Besucher (z. B. der hier ansässigen Arztpraxen) soll im Bereich der Kanalstraße ein Bereich Kurzzeitparken vorgesehen werden. Die Parkplätze beidseits des alten Stadtbades am A.-Messel-Platz und der Schillerstraße sollen als kostenpflichtige Besucherstellplätze ein Angebot für Besucher der Innenstadt vorhalten. Von hier aus besteht über das Heinrich-Heine-Ufer ein attraktiver Fußweg von nur etwa 450 m zur Hauptstraße. Für die Besucher des Theaters sind darüber hinaus Möglichkeiten zu prüfen die vorhandenen Stellplätze besser nutzbar zu machen.

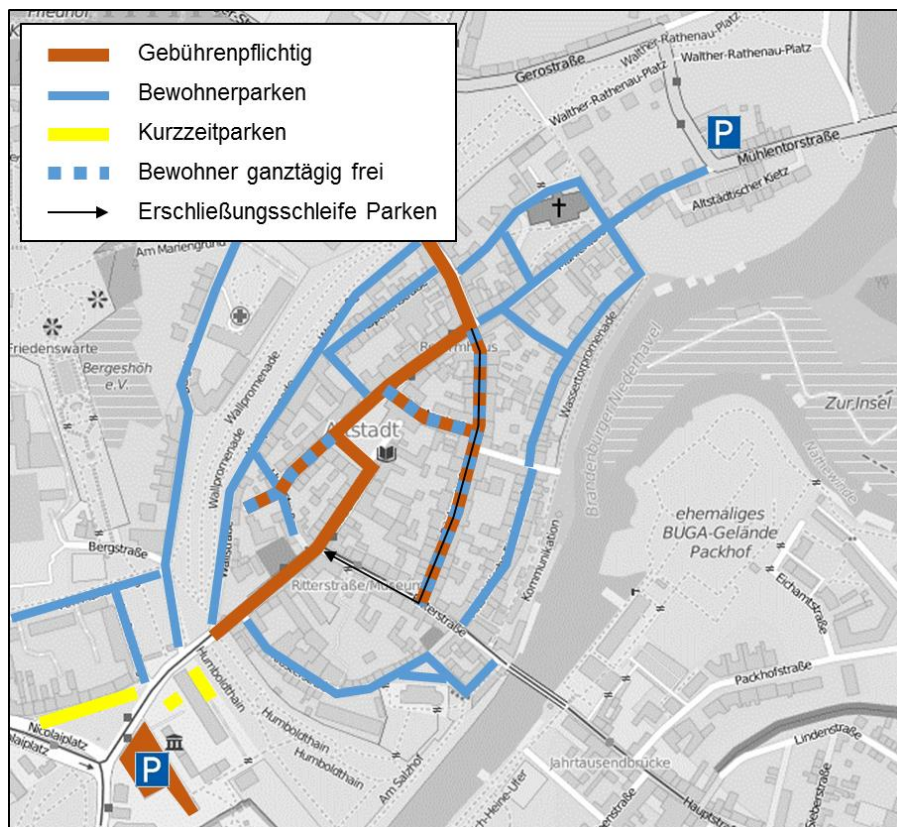
Hierfür ist in einer separaten Untersuchung zu überprüfen, inwiefern Stellplätze des Theaters zukünftig wieder öffentlich genutzt werden können, ob sich in Zusammenhang mit geplanten Bauvorhaben an der Kanalstraße das Erfordernis für ein zusätzliches Parkhaus ergibt und wo dieses eingeordnet werden kann.

Kleine Nebenstraßen in kompakten Wohnquartieren (wie z.B. Packhofstraße, Wollenweberstraße) sollten konsequent vom Besucherverkehr befreit werden, in dem hier ausschließlich Bewohnerparken zugelassen wird. Für Besucher dieser Quartiere werden in zumutbarer Entfernung kostenpflichtige Stellplätze angeboten (z.B. Lindenstraße, Kurstraße).

Die geplante Parkraumbewirtschaftung ist in **Abbildung 4** zusammengefasst.

4.2.2 Zentrum Altstadt

Die Altstadt ist heute vorrangig ein Wohngebiet mit vereinzelt Ladeneinheiten zur Nahversorgung der hier wohnenden Bevölkerung. Gleichzeitig sind in der Altstadt und im direkt angrenzenden Umfeld (Nicolaiplatz) zahlreiche Einrichtungen mit vielen Arbeitsplätzen und auch Besucherverkehr entstanden (z. B. Stadtverwaltung Klosterstraße). Die Parkraumanalyse hat ergeben, dass innerhalb der Altstadt (betrachtet wurde Bewohnerparkzone F) im öffentlichen Straßenraum tagsüber ein Bedarf von etwa 100 Stellplätzen für gebietsfremde Nutzer (ohne Bewohnerparkausweis) besteht.



Grafik 13: Kunden- und Besucherstellplätze in der Altstadt

Zur besseren Auffindbarkeit freier Stellplätze wird auf den am besten erreichbaren Straßen (Plauer Straße, Altstädtischer Markt, Parduin, Rathenower Straße) eine Entzerrung des Kunden- und Bewohnerparkens analog zum Zentrum Neustadt vorgeschlagen. Nebenstraßen sollten konsequent von Besucherverkehr frei gehalten werden, in dem hier ausschließlich Bewohnerstellplätze vorgesehen werden. In der Bäckerstraße, der Schusterstraße und Am Huck wird die Beibehaltung der bestehenden Mischnutzung empfohlen. Diese Straßen sollen aufgrund ihrer Lage im kompakten Wohnviertel der Altstadt nur von ortskundigen Fahrern angesteuert werden. Die Stellplätze hier werden jedoch sowohl für den Bedarf der Kunden (und hierbei auch der Kunden der nördlichen Hauptstraße) als auch der Bewohner benötigt.

Der Parkplatz an der Ziegelstraße soll weiterhin als kostenfreier Stellplatz am Rand der Altstadt für Langzeitbesucher zur Verfügung stehen. Es ist jedoch zu prüfen, ob Wohnmobile von der Nutzung des Parkplatzes ausgeschlossen werden können. Derzeit belegen diese zahlreiche Stellplätze, als Alternative zu den kostenpflichtigen Wohnmobilstellplätzen am Grillendamm.

Außerhalb der Bewirtschaftungszeiten, also zwischen 18 und 8 Uhr sollten alle kostenpflichtigen Stellplätze in der Altstadt den Bewohnern mit Bewohnerparkausweis kostenfrei zur Verfügung stehen.

4.2.3 Bereich Nicolaiplatz

Die Parkplätze am Nicolaiplatz und an der Magdeburger Straße/ OLG sind als kostenpflichtige Stellplätze tagsüber dem Kunden- und Besucherverkehr vorzuhalten. Aufgrund ihrer günstigen Lage zur ÖPNV-Haltestelle am Nicolaiplatz soll auf diesen Parkplätzen ein spezieller P&R Tarif gelten, der in Kapitel 4.3 näher erläutert wird. Nach Aussage der Stadt sind hierfür jedoch noch baurechtliche Fragen zu klären. Für Beschäftigte, die auf das Auto beim Arbeitsweg angewiesen sind, wird mit der Einführung des P&R-Tarifs (Kapitel 4.3 und 4.6) auf zahlreichen Stellplätzen am Rand der Innenstadt ein attraktives Angebot geschaffen.

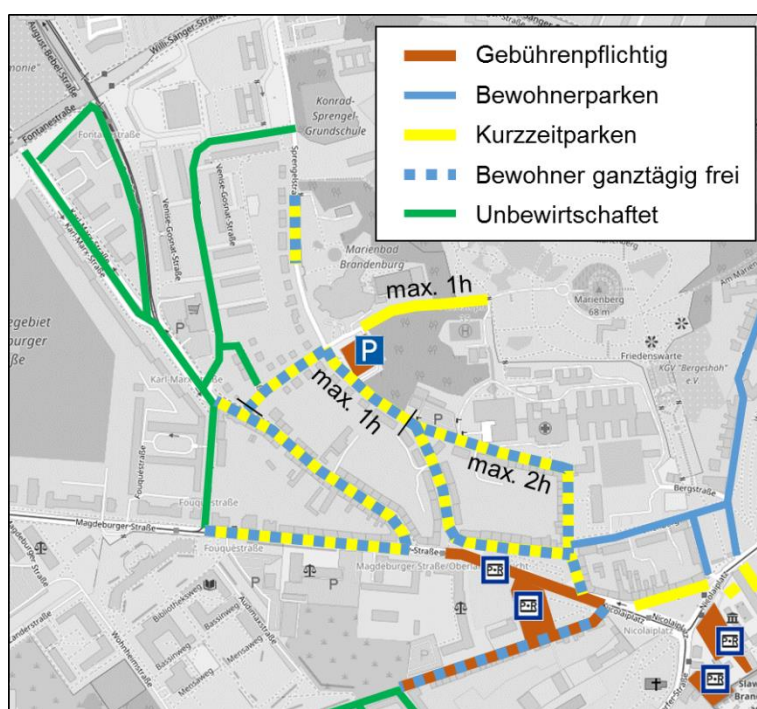
Langfristig ist zu untersuchen, ob mit der Errichtung eines Parkhauses am Nicolaiplatz bzw. im Bereich BAS/ Neuendorfer Straße die Deckung des Stellplatzbedarfs und die Erschließung der Ritter- und Hauptstraße verbessert werden kann. Eine Vergrößerung des Stellplatzangebotes sollte hiermit jedoch nicht verbunden werden, vielmehr sollten Kundenstellplätze aus dem öffentlichen Straßenraum in dem Parkhaus konzentriert werden.

Zur Erhöhung der Akzeptanz kostenpflichtiger Stellplätze wird empfohlen, die Stellplätze an der Magdeburger Straße (Hochstraße – Harlungerstraße) und Vereinsstraße (Magdeburger Straße – Damaschkestraße) neu in die Bereiche kostenpflichtigen Parkens aufzunehmen. Die Stellplätze der Vereinsstraße sollen dabei durch Bewohner ganztägig kostenlos mitbenutzt werden können. Die

Harlungerstraße und der Abschnitt Harlungerstraße – Fouquéstraße der Magdeburger Straße sollen zum Schutz der Anwohner als Kurzzeitparkplätze ausgewiesen werden. Anwohner dürfen hier auch länger parken.

4.2.4 Bereich Klinikum und Marienbad

Für den Bereich nordöstlich der Magdeburger Straße und Harlungerstraße wurde festgestellt, dass die Akzeptanz des Parkhauses am Marienbad nach Einführung eines gesonderten Parkentgeltes abgenommen hat. Stattdessen parken Badbesucher auf den kostenfreien Kurzzeitstellplätzen im Umfeld, was einerseits zu weniger Parkraum für hier ansässige Bewohner und zu Mindereinnahmen des Bades führt (Besucher wollen nach zwei Stunden wieder am Auto sein).



Grafik 14: Parkraumbewirtschaftung im Bereich Nicolaiplatz/ Klinikum

Im Bereich vor dem Marienbad wird daher die bestehende Kurzparkzeit auf 1 Stunde reduziert. Im Triglafweg wird bis zur Einzäunung des Marienbergs die Ausweisung zusätzlicher Kurzzeitparkplätze geprüft. Die Kurzzeitstellplätze in dem Bereich stehen Anwohner ganztägig auch zum längeren Parken zur Verfügung. Besucher können außerhalb der Bewirtschaftungszeit (empfohlen wird wochentags 8-18 Uhr) länger parken.

Im Bereich des Klinikums in der Hochstraße bis Einmündung Robert-Kochstraße bleibt die derzeitige Regelung mit Kurzzeitparken 2,0 h und Anwohnern frei ebenso beibehalten, wie die 30 min Kurzstellplätze direkt am Haupteingang.

4.2.5 Weitere Parkplätze im Zentrum

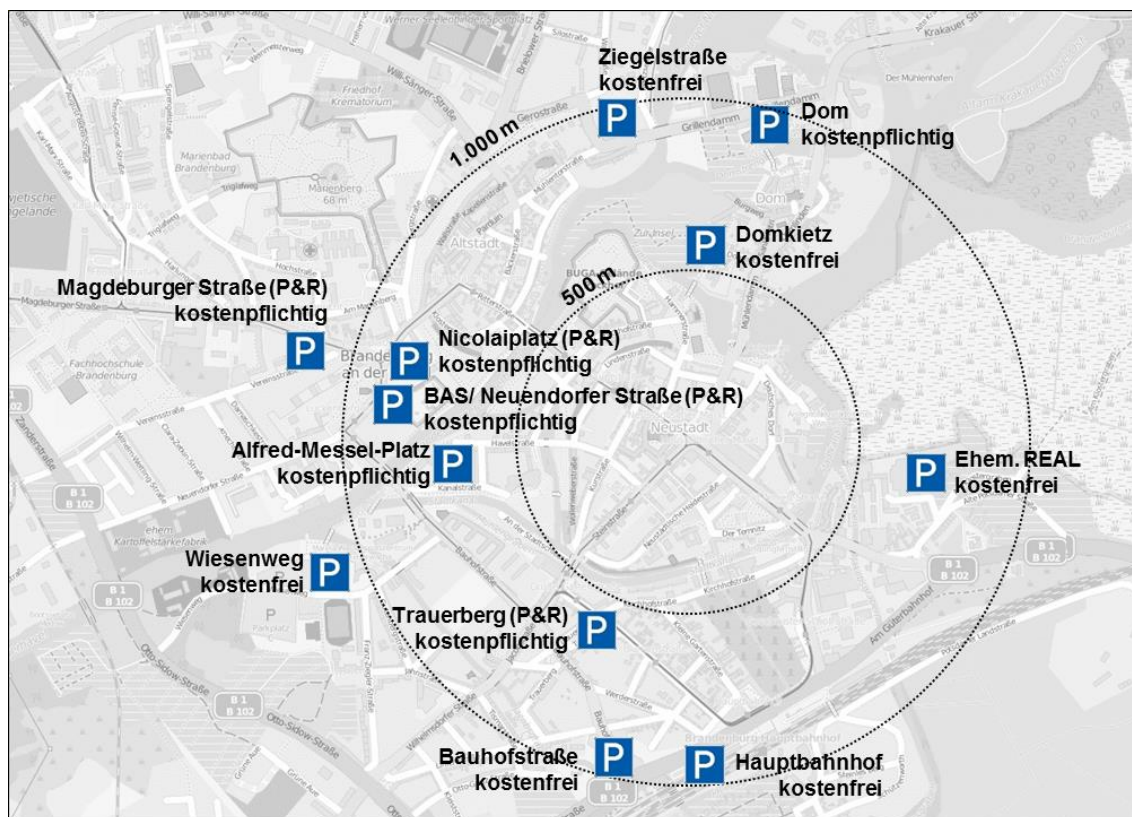
In den bisherigen Betrachtungen wurde sich ausschließlich auf Bewohner und Kunden der Innenstadt als Nutzer konzentriert. Darüber hinaus ist die Innenstadt jedoch auch Arbeitsplatz für viele Beschäftigte, die teilweise mit dem Pkw in die Stadt kommen. Angesichts des knappen Parkraumangebotes können für Beschäftigte keine speziellen Stellplätze direkt in der Innenstadt vorgehalten werden. Darüber hinaus ist die Innenstadt sehr gut mit anderen Verkehrsmitteln erreichbar, sodass Beschäftigte entweder an P&R-Parkplätzen in den öffentlichen Nahverkehr wechseln können oder ihnen auch ein längerer Fußweg zugemutet werden kann.

Auch Besucher Brandenburgs an der Havel, die nicht vordergründig zum Einkaufen in die Stadt kommen, sondern diese als Touristen erleben möchten, sind bisher nur wenig im Parkraumkonzept berücksichtigt worden.

Für diese beiden Gruppen sind vordergründig Parkplätze innerhalb oder direkt am Stadtring vorgesehen. Es sollen hierbei sowohl kostenfreie als auch kostenpflichtige Stellplätze geben – je nach konkreter Lagegunst zum Zentrum und eventuell vorhandenem attraktiven Übergang zum ÖPNV. Im Umkreis von 500 – 1.000 m um den Neustädtischen Markt sind insbesondere die folgenden Parkplätze für Beschäftigte und Besucher zu nennen:

- Domkietz
- Grillendamm (Am Dom)
- P&R Magdeburger Straße/ OLG
- P&R Nicolaiplatz
- P&R BAS/ Neuendorfer Straße
- Wiesenweg
- P&R Trauerberg
- Hauptbahnhof
- Parkplätze beidseits der Bauhofstraße
- Straßenbegleitende Parkplätze an der Geschwister-Scholl-Straße

Die Tarifgestaltung der kostenpflichtigen Stellplätze soll ein Angebot für ein längeres Abstellen des Fahrzeugs beinhalten (Tagesticket). Die Fußwege in die Innenstadt bzw. zu den nächsten ÖPNV-Haltestellen sollten ausgeschildert werden. Die folgende Karte zeigt die Stellplätze am Rand der Innenstadt.



Grafik 15: Parkplätze mit Innenstadtrelevanz und deren geplante Bewirtschaftung

Von besonderer Bedeutung für die Erreichbarkeit des Zentrums von Brandenburg an der Havel soll der Parkplatz am Wiesenweg sein. Bereits während der BUGA hat sich dieser Stellplatz aufgrund seiner Nähe zum Stadtring und des attraktiven Fußwegs ins Zentrum als Zentralparkplatz bewährt. In Zukunft soll diese Funktion noch weiter gestärkt werden, in dem der Parkplatz offensiver als günstig gelegener, kostenfreier und ausreichend großer Parkplatz beworben wird (z.B. im Rahmen der Wegweisung, Kapitel 4.5). Im Bestand ist der Parkplatz über die Haltestelle Kanalstraße (ca. 450m) an das Netz des städtischen ÖPNV angebunden. Inwiefern sich eine bessere ÖPNV-Anbindung als sinnvoll erweist und mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand hergestellt werden kann, sollte eine nachgeordnete Prüfung ergeben.

Der Parkplatz des alten Real-Standortes an der Potsdamer Straße ist hinsichtlich seiner Luftlinienentfernung zum Zentrum sehr günstig gelegen. Da jedoch keine direkte attraktive Fußverbindung zum Zentrum besteht wird der Stellplatz kaum wahrgenommen. Als eher langfristige Option ist daher zu prüfen, wie die Erreichbarkeit des Zentrums von diesem Stellplatz aus verbessert werden kann, damit der Parkplatz eine stärkere entlastende Wirkung auf den Parkraum des Zentrums entfalten kann. Es ist darauf hinzuweisen, dass sich der Parkplatz derzeit in Privatbesitz befindet. Dementsprechend sind Planungen und die weitere Entwicklung mit dem Eigentümer abzustimmen.

4.2.6 Parken in den Wohngebieten innerhalb des Stadtringes

Im Rahmen der Parkraumanalysen hat sich gezeigt, dass in dichten von Wohnnutzung geprägten Gebieten innerhalb des Stadtringes in den Abendstunden eine sehr hohe Auslastung des Parkraums einstellt bis hin zu Überlastung weiterer Gebiete. Am stärksten sind hiervon betroffen:

- Altstadt
- Bahnhofsvorstadt
- Neuendorfer Vorstadt
- Wredowkomplex
- Gebiet rund um die Linienstraße

In der Bahnhofsvorstadt und der Altstadt ist bereits eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung eingerichtet worden. Für beide Gebiete wurden auch Bewohnerparkzonen etabliert. Ein vergleichbarer Ansatz scheint für die Wohngebiete beidseits der Wilhelmsdorfer Straße und in der Neuendorfer Vorstadt jedoch nicht zielführend, da das Problem hier weniger in der Überlagerung konkurrierender Nutzergruppen um den knappen Parkraum tagsüber sondern vielmehr in einer zu geringen Stellplatzzahl für die Fahrzeuge der Bewohner am Abend zu suchen ist.

Im Rahmen des Parkraumkonzeptes wird daher empfohlen, in allen benannten Bereichen mögliche Standorte für Quartiersgaragen oder -parkplätze zu identifizieren und eine Umsetzung auch von Seiten der Stadt zu forcieren, um die hier vorhandenen positiven städtebaulichen Entwicklungen nicht zu behindern. In der Bahnhofsvorstadt scheint der Bedarf für ein solches Angebot am größten zu sein. In der Neustädtischen Innenstadt ist zu prüfen unter welchen Bedingungen das Parkhaus der St.-Annen-Galerie einen Beitrag zur Entlastung des Parkraums in den Abend- und Nachtstunden leisten kann. Es ist an dieser Stelle jedoch darauf hinzuweisen, dass die Funktion des Parkhauses vordergründig als Parkierungsschwerpunkt für Kunden- und Besucher tagsüber gesehen wird. Eine Einschränkung dieser Funktion durch Bewohnerparkregelungen sollte vermieden werden.

Gleichzeitig ist darauf Wert zu legen, dass gemäß Bauordnung erforderliche Stellplätze auf neu entwickelten Grundstücken auch tatsächlich erbracht werden. Großvermieter stehen darüber hinaus in der Verantwortung ausreichend Stellplätze für ihre Mieter vorzuhalten. Die Stadt prüft im Rahmen des VEP weitere Ansätze zur Reduktion der Kfz-Affinität der Bewohner Brandenburgs an der Havel, wie z. B. die Stärkung des ÖPNV, des Radverkehrs und die Einführung eines Car-sharing-Systems.

Zur Sicherstellung des Bewohnerparkens sind zudem verschiedene Modifikationen an den bestehenden Bewohnerparkzonen zu empfehlen. Diese werden in Kapitel 4.4 genauer beschrieben.

Die weiteren generellen Parkregelungen innerhalb des Ringes sollten erhalten bleiben. In der Bahnhofsvorstadt sollte die Kurzzeitparkregelung tagsüber bestehen bleiben, um diese Gebiete nicht flächendeckend attraktiv für Beschäftigte des Gesundheitszentrums bzw. Pendler am Bahnhof zu machen. Die Ausnahme von dieser Regelung für Bewohner sichert dieser Nutzergruppe tagsüber ausreichend Stellplätze.

4.2.7 Erreichbarkeit des Doms

Die Dominsel gilt als die Wiege Brandenburgs an der Havel und ist daher einer der wichtigsten touristischen Anziehungspunkte der Stadt. Mit dem Pkw ist die Dominsel für Besucher über den Parkplatz Grillendamm zu erreichen. Dieser Parkplatz wird durch den privaten Betreiber derzeit jedoch vorrangig als Wohnmobilstellplatz bewirtschaftet. Mit einer vergleichsweise teuren Tagesparkkarte für 10 € ist die Gebührengestaltung wenig attraktiv für Besucher der Stadt. Der Parkplatz wird derzeit von vielen Besuchern mit Kfz gemieden, gleichzeitig ist er bei Wohnmobilsten beliebt. Es wird empfohlen mit dem Betreiber des Parkplatzes Grillendamm eine Vereinbarung zu treffen, welche die Attraktivität des Parkplatzes auch für Touristen ohne Wohnmobil steigert. Die Wegweisung zum Parkplatz Grillendamm sollte nicht über die Dominsel führen sondern über den Stadtring um die Verkehrsmengen im Umfeld des Doms weiter zu verringern.

Der direkt auf der Dominsel befindliche Parkplatz am Domkietz ist zwar grundsätzlich für Besucher des Doms geeignet, eine verstärkte Bewerbung dieses Parkplatzes wird jedoch nicht empfohlen, da sonst vergleichsweise viel Verkehr in diesen sensiblen Stadtbereich gezogen wird. Der Parkplatz sollte deshalb auch nicht ins Wegweisungssystem der Stadt aufgenommen werden.

4.2.8 Parken am Hauptbahnhof

In den Analysen des Parkraumkonzepts wurde festgestellt, dass die kostenfreien Stellplätze im Einzugsbereich des Hauptbahnhofes tagsüber sehr hoch ausgelastet sind. Nachgefragt werden diese Stellplätze vor allem von Pendlern, die hier in die Regionalzüge nach Potsdam, Berlin und Magdeburg umsteigen und teilweise auch von Anwohnern, die ihre Fahrzeuge hier teils mehr als einen Tag parken. Nur durch Einführung von Kurzzeitparkzonen in der Bahnhofsvorstadt ist es gelungen, Verdrängungseffekte im Ruhenden Verkehr in dieses dichte Wohngebiet zu vermeiden.

Im Umfeld des Hauptbahnhofes wird am ehemaligen Güterbahnhof durch die Deutsche Rentenversicherung Bund im Rahmen des Ausbaus der Brennaborhöfe ein Parkhaus erstellt. Dieses Parkhaus wird möglicherweise nicht nur für Angestellte und Kunden der ZfA beschränkt sondern künftig frei zugänglich sein. Über die Höhe der Parkgebühren liegen bisher keine Angaben vor.

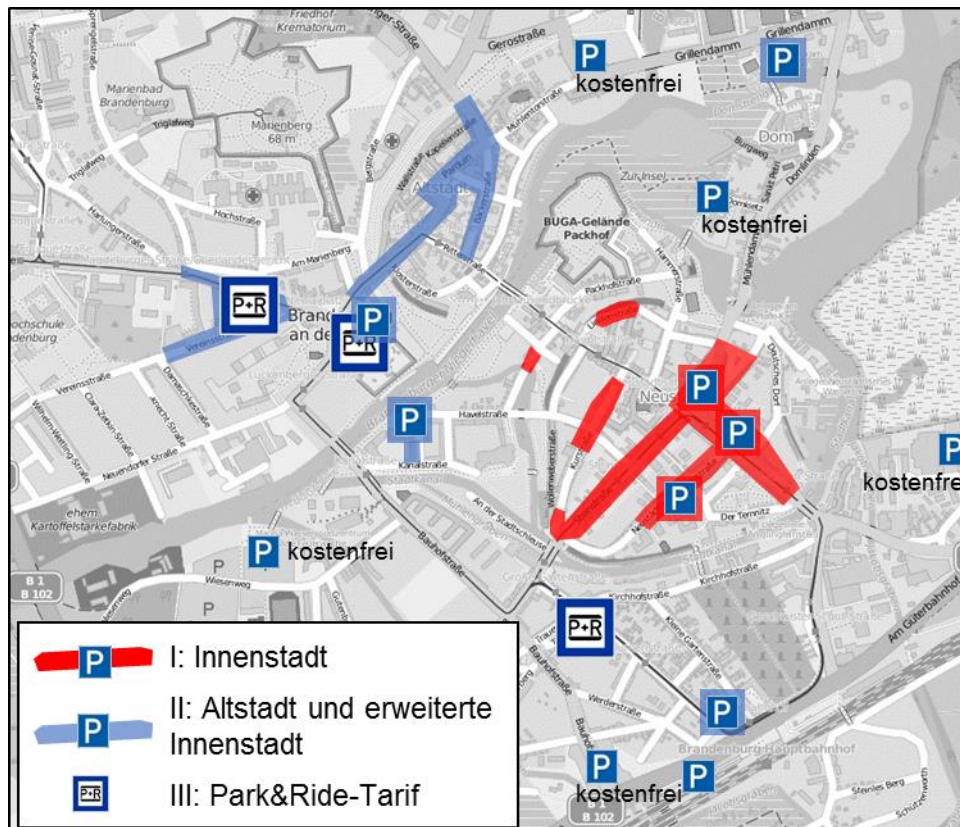
In den Diskussionen zum Parkraumkonzept wurde eine Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung im Bereich des Hauptbahnhofes diskutiert. Abstimmungen innerhalb der Verwaltung hatten hierbei zum Ergebnis, dass in diesem Bereich zunächst keine kostenpflichtigen Stellplätze und damit kein eigenständiger P&R-Tarif vorgesehen werden soll. Die Stellplätze bleiben demnach auch künftig kostenfrei zugänglich und dienen trotzdem unverändert auch dem Übergang zum städtischen ÖPNV. Um die erforderlichen Kapazitäten für Pendler auf den Plätzen sicherzustellen, sollen Lösungen zur Vermeidung von sehr langen Parkvorgängen von mehr als 24 Stunden gefunden werden.

Aus gutachterlicher Sicht ist die Einführung einer Gebührenpflicht auf den Stellplätze im Bereich des Hauptbahnhofes mittel- bis langfristig zu empfehlen. Nur so können die in Kapitel 4.6 beschriebenen Ansätze zur Entwicklung eines P&R-Systems vollständig umgesetzt und die innerstädtischen Parkplätze weiter von Parkdruck entlastet werden. Bei Einführung einer Gebührenpflicht im Bereich des Hauptbahnhofes ist auch die derzeit unbewirtschaftete Parkregelung in der Geschwister-Scholl-Straße zu betrachten. Hier sind dann auch Parkgebühren zu erheben, da dieser Straßenzug sonst als einziger unbewirtschafteter Bereich zwischen Innenstadt und Bahnhof mit einem enormen Parkdruck aufgrund von Verdrängungseffekten zu kämpfen hätte.

4.3 Parkgebühren und Parkdauerregelungen

Die grundsätzliche Form der Parkraumbewirtschaftung innerhalb des Stadtringes ist im vorangegangenen Kapitel erläutert worden. Im Folgenden soll es um Vorschläge zur Gestaltung der Parkgebühren, um die Bewirtschaftungszeit sowie um Mindest- und Höchstparkdauern gehen.

Die Gebührenerhebung in Brandenburg an der Havel soll sich zukünftig noch stärker an der Bedeutung einzelner Stellplätze und deren Lagegunst zum Stadtzentrum orientieren. Dafür wird die Einführung von drei Tarifstufen bzw. -zonen empfohlen. Die folgende Grafik zeigt die räumliche Verteilung der einzelnen Stufen innerhalb des Stadtringes.



Grafik 16: Einordnung der Stellplätze in Tarifstufen

Zunächst soll eine generelle Beschreibung der drei Tarifstufen erfolgen. In der folgenden Tabelle 1 erfolgt eine detaillierte Erläuterung der geplanten Tarife.

- Stufe I – Innenstadt: die Stellplätze der besten Lagen der Innenstadt sind mit dem höchsten Parktarif zu versehen. Der bestehende Tarif soll in der Art weiterentwickelt werden, dass für sehr kurze Erledigungen günstigere Tickets als bisher verfügbar sind, Langzeitparken aber eher unattraktiv ist und damit auf die Stellplätze am Rand der Innenstadt verlagert werden. Ziel ist es die Stellplätze in den besten Lagen möglichst effizient zu nutzen. Die Einführung eines günstigeren Kurzeittarifes soll auch die teilweise diskutierte Brötchentaste ersetzen, denn die Bereitstellung kostenloser Kurzeitzparkplätze in den attraktivsten Stadtbereichen würde nicht nur zu erheblichen Einnahmeausfällen aus der Parkraumbewirtschaftung führen, sie ist vor dem Hintergrund der verkehrsplanerischen Ziele der Stadt auch ein falsches Signal. Auf die Tarifgestaltung der St.-Annen-Galerie hat die Stadt nur beschränkten Einfluss. Sollte an dem derzeitigen Tarif des Parkhauses jedoch nichts geändert werden, ist er ausreichend mit den Gebühren der Tarifstufe I kompatibel.
- Stufe II – Altstadt und erweiterte Innenstadt: In den Gebieten der Tarifstufe II ist zusätzlich zu Kurzeittarifen ein Tagesticket verfügbar. Diese Stellplätze dienen demnach vordergründig längeren Besuchen innerhalb des Stadtringes.

- Stufe III – P&R Tarif: Auf Stellplätzen mit P&R Tarif sind Tagestickets erhältlich, die gleichzeitig als Tagesfahrkarte des städtischen ÖPNV innerhalb des Stadtringes gelten. Für Parkvorgänge unter 2 Stunden gelten die Gebühren und Bestimmungen der Tarifstufe II. Eine Mitbenutzung des ÖPNV ist hierbei nicht gestattet. Diese Stellplätze befinden sich stets in der Nähe von wichtigen ÖPNV Haltestellen und sind daher sehr günstig für einen längeren Besuch der Innenstadt mit Unterstützung des ÖPNV. Die Einnahmen aus den P&R-Tagestickets teilen sich Stadt und VBBR.

Die folgende Tabelle fasst eine mögliche Ausgestaltung der Parktarife zusammen. Die genaue Tarifgestaltung soll in der Folge in einer Fortschreibung der Parkgebührenordnung verankert werden.

Tarifstufe	Mindest-parkdauer	Höchst-parkdauer	Zeitkosten	Tagesticket
I Innenstadt	15 Minuten	10 Stunden	0,25 €/ 15 min, ab 2 Stunden: 0,40€/ 15 min	Nicht verfügbar
II Altstadt und erweiterter Innenstadt	30 Minuten	10 Stunden	0,50 €/ 30 min	5,00 €
III P&R Tarif	Es ist ein Tagesticket zu 2 € verfügbar, mit dem der städtische ÖPNV der VBBR innerhalb des Stadtringes genutzt werden darf. Für Kurzparker gilt bis 2 Stunden der Tarif wie Stufe II.			

Tabelle 1: Vorschlag für Tarife in den drei Tarifstufen

Die vorgeschlagene Höhe von 2 € für ein Tagesticket auf den P&R Plätzen ist vergleichsweise günstig, wenn man berücksichtigt, dass eine Einzelfahrt in Brandenburg an der Havel derzeit bereits 1,70 € kostet. Durch dieses günstige Angebot soll eine möglichst hohe Akzeptanz der P&R Plätze am Rand der Innenstadt erreicht werden. Dies hätte durch vermiedene Fahrten in die Innenstadt auch verkehrsberuhigende Effekte für das Zentrum der Stadt.

Sollten außerhalb des Stadtringes kostenpflichtige Stellplätze geplant werden, so wird die Anwendung von Tarifstufe 2 empfohlen.

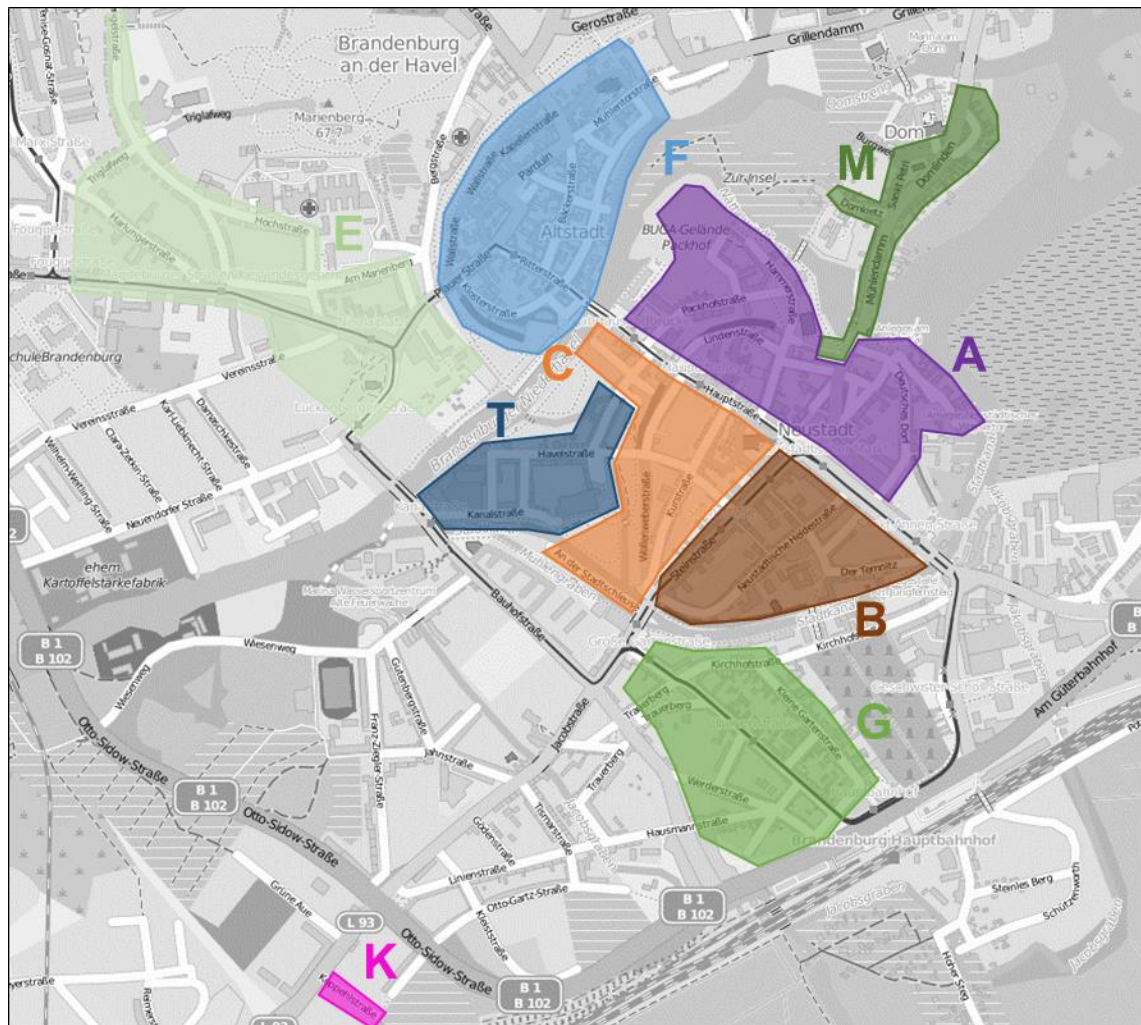
Mit der Weiterentwicklung des Tarifsystems in Brandenburg an der Havel sind auch die Bewirtschaftungszeiten zu betrachten. Es wurde festgestellt, dass insbesondere in den Abendstunden die Auslastung einiger Straßen der Innenstadt überdurchschnittlich hoch ist, da sich hier heimkehrende Bewohner und Kunden/ Besucher der Innenstadt in ihrer Parkraumnachfrage überlagern. Da einerseits der Besucherverkehr in den Abendstunden wichtiger Wirtschaftsfaktor ist, andererseits die Bewohner in den Abendstunden nicht länger vom Benutzen der tagsüber kostenpflichtigen Stellplätze ausgeschlossen werden können, wird vorgeschlagen die Zeit kostenpflichtigen Parkens an Wochentagen in der Zeit zwischen 8 und 18 Uhr zu belassen. An Samstagen soll die kostenpflichtige Zeit um zwei Stunden verlängert werden, sodass zwischen 8 und

16 Uhr Parkgebühren auf den kostenpflichtigen Stellplätzen anfallen. Ausgenommen von dieser Regelung sind die Bewohner der Innenstadt-Bewohnerparkzonen A, B, C, D, E und F auf ausgewählten Straßen ganztags (siehe Kapitel 4.2) und auf allen städtischen Parkplätzen zwischen 18 und 8 Uhr.

4.4 Bewohnerparkzonen

Bereits heute sind große Teile der Innenstadt Brandenburgs an der Havel durch Bewohnerparkzonen gegliedert. Zur Weiterentwicklung dieses wirkungsvollen Instrumentes der Parkraumbewirtschaftung werden im Rahmen des Parkraumkonzepts die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- Die Bewohnerparkzonen A und D der Neustädtischen Innenstadt sollten zu einer gemeinsamen Parkzone vereint werden. Unter Berücksichtigung der kostenpflichtigen Stellplätze in dem Gebiet und des privaten Parkhauses St.-Annen-Galerie (kann aufgrund der Öffnungszeiten nur tagsüber angesetzt werden) dürften dann tagsüber und nachts ausreichend Stellplätze für Nicht-Bewohner zur Verfügung stehen. Im direkten Umfeld bestehen weitere Stellplätze für Nicht-Bewohner am Domkietz und der St.-Annen-Straße. Das Gebiet ist mit einer maximalen Ausdehnung von etwa 900 m im zulässigen Größenbereich für Bewohnerparkzonen. Die Bewohnerparkzone ist auf die Eichamtstraße und die im Zusammenhang mit den Entwicklungen am Packhof neu entstehenden Straßen auszuweiten.
- Im Umfeld des Theaters wird die Neu-Einrichtung einer Bewohnerparkzone vorgeschlagen. In dieser Bewohnerparkzone T stehen ganztags Stellplätze für Nicht-Bewohner in Form von Kurzzeitstellplätzen an der Kanalstraße und kostenpflichtigen Stellplätzen am Alfred-Messel-Platz und der Schillerstraße zur Verfügung. Im Umfeld stehen außerdem frei verfügbare Stellplätze an der Grabenstraße und der Kurstraße zur Verfügung. Es ist alternativ auch eine Ausweitung der Bewohnerparkzone C auf den als Zone T beschriebenen Bereich denkbar. Dies würde hier die Flexibilität der Anwohner erhöhen.
- Es wird empfohlen die Bewohnerparkzonen G und H in der Bahnhofsvorstadt zu vereinen. Dies ermöglicht ein flexibleres Abstellen des Pkw besonders für die Bewohner an der bisherigen Grenze der Parkzonen.
- Im Bereich der Sprengelstraße wird mit der Kurzzeitparkregelung erstmals eine Bewirtschaftung der Stellplätze eingeführt. In diesem Zuge ist die Bewohnerparkzone E entsprechend zu erweitern, damit den Anwohner hier weiterhin auch ganztägig länger parken dürfen.



Grafik 17: Planung Bewohnerparkzonen

4.5 Weiterentwicklung des Parkleitsystems

In den Analysen zum Verkehrsentwicklungsplan wurde festgestellt, dass insbesondere bei der Auffindbarkeit freier Stellplätze Defizite bestehen. Durch die oben vorgestellte Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung wird ein wichtiger Beitrag zur Reduktion von Parksuchverkehren geleistet: Pkw-Fahrern ist klar, dass in der Innenstadt keine kostenfreien Kurzzeitstellplätze mehr zu finden sind. Dies führt zu weniger Parksuchverkehr, da erfahrungsgemäß immer zuerst versucht wird einen kostenfreien Stellplatz aufzusuchen, bevor kostenpflichtige Plätze akzeptiert werden.

Ein weiterer wichtiger Baustein zur Reduktion von Parksuchverkehren ist die Weiterentwicklung des Parkleitsystems. Dabei werden die folgenden grundsätzlichen Strategien verfolgt:

- Routen des Parkleitsystems sind nicht durch die zentralen Teile der Stadt zu führen. Dies betrifft insbesondere die Steinstraße.
- Vorwegweiser an der Hauptzufahrtsstraßen geben Kfz-Führern in übersichtlicher Form grundsätzliche Informationen zu Parkoptionen in der Stadt.

- Die Implementierung einer Auslastungsüberwachung an zentralen Stellplätzen und die Integration der so gewonnenen Informationen in das Parkleitsystem reduzieren vermeidbare Parksuchverkehre und leiten Kfz-Führer direkt auf freie Stellplätze. Einer ersten groben Schätzung nach kostet die Einrichtung einer solchen Parkraumüberwachung und eines teildynamischen (Kombination statischer und dynamischer Wegweiser) in Brandenburg an der Havel etwa 400.000€. Dabei sind sowohl Kosten für die Maststandorte als auch die teilweise erforderliche Nachrüstung der Parkplätze durch Schrankensysteme einbezogen. Es ist mit laufenden Folgekosten für Wartung der Überwachungssysteme und der Anzeigen sowie für die Datenübertragung zwischen den einzelnen Standorten des Parkleitsystems zu rechnen.
- In die Wegweisung sollen vordergründig die Stellplätze aufgenommen werden, die günstig zu erreichen sind. Stellplätze in sehr sensiblen Stadtbereichen sind nicht in die Wegweisung zu integrieren. Sie werden vordergründig von ortskundigen Fahrern angesteuert. Dies betrifft insbesondere die straßenbegleitenden Stellplätze mit Ausnahme der Kurstraße.

Bei der Umsetzung des Parkraumkonzepts soll auf den folgenden städtischen Stellplätzen eine **Belegungserfassung** vorbereitet werden. Das Parkhaus der St.-Annen-Galerie verfügt bereits über eine Stellplatzbelegungserfassung. Die Daten dieses privaten Parkhauses sollen in das kommunale Parkleitsystem eingebunden werden.

- Parkplatz Molkenmarkt
- Parkplatz Paulikloster
- Parkplatz Nicolaiplatz
- Kurstraße
- Parkplatz Wiesenweg

Die Erfassung belegter Stellplätze auf den Parkplätzen erfolgt über ein Schrankensystem an der Ein- und Ausfahrt. Die Stellplätze im Bereich der Kurstraße stellen aus Sicht der Belegungserfassung eine größere Herausforderung dar, da Erfassungssysteme auf straßenbegleitenden Parkplätzen bisher nur wenig eingesetzt wurden. Im Rahmen der Umsetzungsplanung sollten die vorhandenen Systeme (Videoüberwachung, Erfassung mittels Induktionsschleifen) auf ihre Anwendbarkeit hin überprüft und bewertet werden. In der Kurstraße sollte auf eine aufwendige Einrichtung eines Erfassungssystems verzichtet werden, wenn sich abzeichnet, dass der unter Langfristoptionen beschriebene Parkplatz westlich der Steinstraße umsetzbar erscheint. In diesem Fall ist vielmehr eine Rücknahme kostenpflichtiger Stellplätze in der Kurstraße zugunsten von reinem Bewohnerparken anzustreben.

Die Wegweisung des Parkleitsystems soll zukünftig zweistufig aufgebaut werden. Vorwegweiser informieren Fahrzeugführer in übersichtlicher Form über grundsätzliche Parkoptionen. Ein wesentlicher Inhalt der Vorwegweiser ist dabei der Hinweis auf die vollständige Bewirtschaftung der innerstädtischen Stellplätze in der Neustadt und der Altstadt sowie der Verweis auf einen kostenfreien

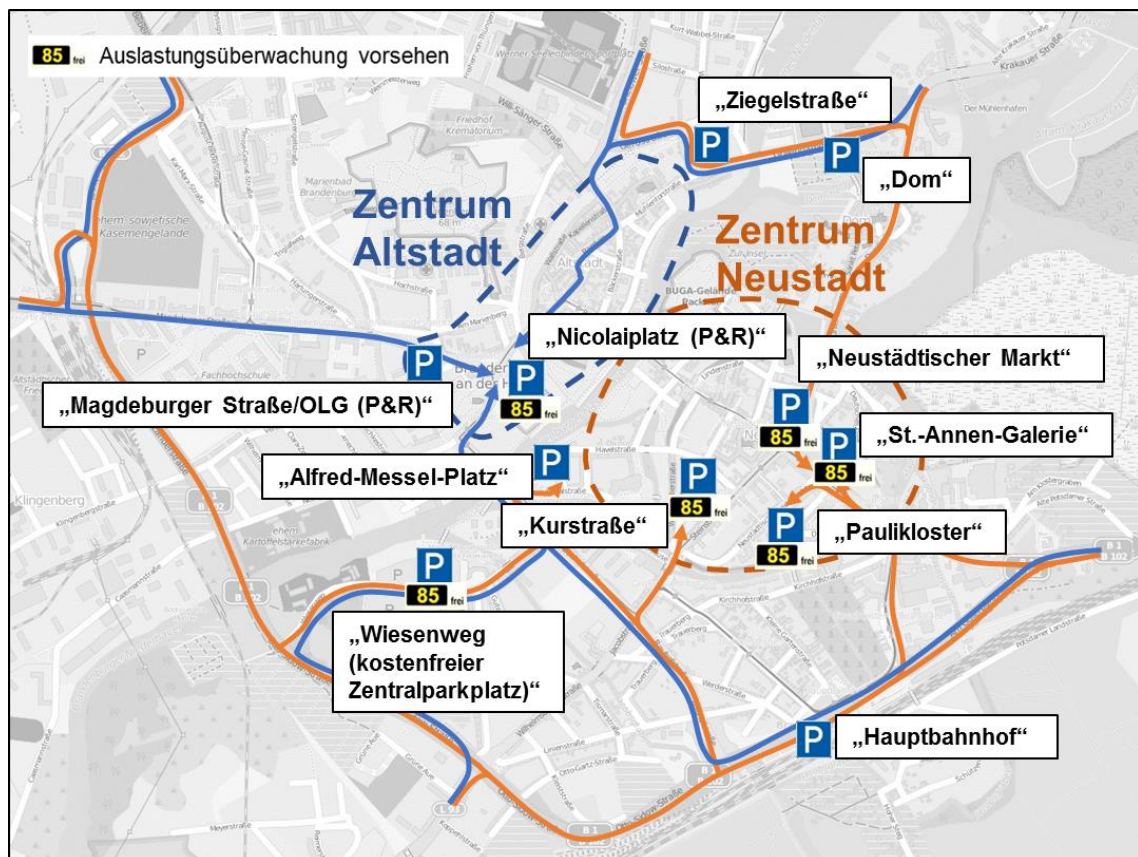
und trotzdem vergleichsweise zentralen Parkplatz am Wiesenweg. Von hier kann man in etwa 10 Minuten auf einem attraktiven Fußweg entlang der Havel ins Zentrum Brandenburgs gelangen. Dieses Angebot dürfte insbesondere für Tagestouristen interessant sein. Darüber hinaus wird auf P&R-Plätze und die jeweils verfügbaren öffentlichen Verkehrsmittel hingewiesen. Die folgende Grafik zeigt einen beispielhaften Entwurf eines Vorwegweisers für einen Standort an der Potsdamer Straße. Vorwegweiser sollten zudem an der August-Bebel-Straße, Wilhelmsdorfer Straße und der Magdeburger Landstraße aufgestellt werden. Sollte sich das System bewähren, könnten weitere Standorte z.B. an der Brielower Straße und der Krakauer Straße geprüft werden.



Grafik 18: Beispielhafter Entwurf eines Vorwegweisers für den Standort Potsdamer Straße

In der zweiten Stufe des Parkleitsystems erfolgt die Zielführung zu konkreten Stellplätzen. Dabei sollten nur solche Stellplätze in die Wegweisung aufgenommen werden, die günstig erreichbar sind und über eine ausreichende Größe verfügen. Straßenrandstellplätze sind im Regelfall nicht mit in die Wegweisung aufzunehmen. Einzige Ausnahme bildet hierbei die Kurstraße, da bei dem bestehenden Angebot an Parkplätzen für die südwestliche Innenstadtzufahrt ein adäquater und leistungsfähigerer Parkplatz fehlt.

Das bisher angewandte System, zunächst zu den groben Zielgebieten „Zentrum Neustadt“ und „Zentrum Altstadt“ zu weisen, soll erhalten bleiben. Sensible Straßenräume (z.B. Steinstraße, Wilhelmsdorfer Straße) sollen aus den Routen der Wegweisung ausgenommen werden. Durch die Belegungsanzeigen wird den Fahrzeugführern bereits vorm Erreichen des konkreten Stellplatzes klar, ob dort ein freier Parkplatz zu erwarten ist, sodass „Weiterfahrten“ zum nächsten Parkplatz vermieden werden. Die folgende Grafik zeigt die Parkplätze, die in die Wegweisung integriert werden sollen, sowie die Routen, die jeweils zum Erreichen der Parkplätze vorgeschlagen werden. Durch die Farbe der Pfeile wird zudem eine Zuordnung eines Stellplatzes zum Zielgebiet „Zentrum Neustadt“ oder „Zentrum Altstadt“ vorgenommen.



Grafik 19: Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Parkraumwegweisung

Wenngleich der Parkplatz am Trauerberg zunächst im weiterentwickelten Park&Ride System beibehalten werden soll, erscheint eine Integration dieses Parkplatzes in die Wegweisung nicht sinnvoll, da die Kapazitäten hier eigentlich zu gering sind und mittel- bis langfristig eine Ausweitung des P&R-Systems in Richtung des Hauptbahnhofes angestrebt werden sollte und dieser Stellplatz dann nicht mehr als zentraler Stellplatz dienen sollte.

Ansätze zur Weiterentwicklung des Parkleitsystems sind auch in **Abbildung 5** zusammengefasst.

4.6 Park & Ride

Park & Ride – also die Verknüpfung zwischen Pkw und öffentlichem Verkehr – spielt in Brandenburg an der Havel bereits seit langer Zeit eine große Rolle. Die Parkplätze am Hauptbahnhof bieten etwa 600 Pkw-Nutzern aus der Stadt und der Umgebung einen direkten Übergang zum Schienenverkehr. Deutlich seltener werden die Plätze für Umstiege in die Straßenbahn oder den Bus – also als Zugangspunkte zum Stadtzentrum – genutzt. Aus städtischer Sicht ist es jedoch gerade dieses Nutzungsmuster, das es zu fördern gilt, wenn von die innerstädtischen Bereiche von Quell- und Zielverkehr entlastet werden sollen.

Der bisher als P&R-Platz genutzte Parkplatz am Trauerberg soll zunächst als solcher erhalten werden und übergangsweise in seiner Wahrnehmbarkeit als Übergangspunkt zum ÖPNV gestärkt werden. Ergänzend dazu werden im Ergebnis stadtinterner Abstimmungen zur Weiterentwicklung dieses Systems im Bereich des Nicolaiplatzes (am Slawendorf, BAS/ Neuendorfer Straße und an der Magdeburger Straße/ OLG) geeignete Stellplätze gesichert. Dieser Bereich stellt vor allem für Fahrzeugführer aus Norden einen attraktiven Übergangspunkt zum innerstädtischen ÖPNV dar. Auf diesen Stellplätzen soll ein spezieller P&R-Parktarif angeboten werden, der ein längeres Abstellen und die Mitbenutzung des ÖPNV innerhalb des Stadtrings ermöglicht. Zur Sicherung der erforderlichen Plätze sind Teile der Parkplätze aus der ansonsten geltenden Gebührenpflicht herauszulösen und als spezielle P&R-Plätze auszuweisen.

Für den Bereich des Hauptbahnhofes wurden verschiedene Varianten einer Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung diskutiert, wobei letztlich zunächst auf Gebühren und das Anbieten der P&R-Tickets verzichtet werden soll. Falls hier mittel- bis langfristig doch Parkgebühren erhoben werden sollen, sind auch die Parkplätze an der Bauhofstraße und die Straßenrandstellplätze in der Geschwister-Scholl-Straße zu betrachten. Ein Aussparen dieser Flächen von Parkgebühren würde erhebliche Verdrängungseffekte von Hauptbahnhof und damit einen sehr hohen Parkdruck erzeugen. Anstelle der Stellplätze am Hauptbahnhof soll zunächst der P&R Trauerberg beibehalten werden, wobei mittel- bis langfristig eine Konzentration des P&R-Angebotes am Hauptbahnhof angestrebt werden sollte.

Sollte festgestellt werden, dass weitere Erweiterungen der Stellplätze im Umfeld des Hauptbahnhofes erforderlich sind, bestünde die Möglichkeit südlich der Bahngleise Flächen für den Neubau eines Parkplatzes oder Parkhauses zu erschließen. Hierfür wären bauliche Änderungen an Bahnanlagen (Fortsetzung Tunneldurchgang) erforderlich, gleichzeitig könnte dieser Platz eine attraktive Parkmöglichkeit für Verkehre aus Osten und Süden darstellen. Diese würden bereits weit vorm Zentrum auf die Potsdamer Landstraße gelenkt. Dabei wäre jedoch ein möglicherweise erforderlicher Ausbau des Knotenpunktes Potsdamer Landstraße/ Potsdamer Straße genauso zu prüfen wie Aspekte des Verkehrslärms.

Die Ansätze zur Weiterentwicklung des P&R-Systems sind in **Abbildung 5** zusammengefasst.

4.7 Reisebusparken

Brandenburg an der Havel war im Jahr 2015 Gastgeber der Bundesgartenschau, was die Bekanntheit der Stadt bundesweit gefördert hat. In diesem Zusammenhang wurden weitere touristische Angebote geschaffen, deren Fortbestehen maßgeblich von der weiteren touristischen Vermarktung der Stadt abhängt.

Reisebusgruppen stellen eine wesentlich Zielgruppe des Städtetourismus in Brandenburg an der Havel dar. Die Erreichbarkeit der Stadt für diese Gruppe begründet sich vor allem durch ein ausreichendes Angebot an Reisebusstellplätzen sowie Ein- und Ausstiegspunkte. Als Ein- und Ausstiegspunkte kommen insbesondere zentrale Punkte infrage, von denen aus die Besuchergruppen fußläufig direkt zu den interessantesten Orten Brandenburgs an der Havel gelangen können. In der Vergangenheit hatte sich hierfür der Molkenmarkt etabliert, an dem gleichzeitig bis zu zwei Reisebusse abgestellt werden konnten. Im Rahmen der Planungen zur Umgestaltung des Molkenmarktes stehen diese Plätze nun zur Disposition, sodass möglicherweise neue, ähnlich gut geeignete Stellplätze in der Neustadt zu suchen sind. Es sollte dabei auf eine möglichst verträgliche Anbindung der Stellplätze ans Hauptstraßennetz der Stadt geachtet werden, sodass Nebenstraßen nur im erforderlichen Maße belastet werden.

Am Nicolaiplatz stehen fünf Busstellplätze zur Verfügung. Diese werden jedoch nur sehr sporadisch genutzt, sodass geprüft werden sollte, ob eine Reduktion der Busstellplätze zugunsten zusätzlicher Pkw-Stellplätze erfolgen könnte. Weitere Reisebusabstellplätze gibt es am Alfred-Messel-Platz.

Für eine Weiterentwicklung des Reisebusparkens sind weitere Standorte zur Abstellung von Reisebussen zu prüfen. Dabei scheint es nicht unbedingt erforderlich die heute bestehenden Kapazitäten zu erweitern, vielmehr sollten die Abstellplätze stärker an die Bedürfnisse der Reiseunternehmen und nach verkehrsplanerischen Aspekten ausgewählt werden. Es ist daher anzustreben einen Hauptabstellplatz für Reisebusse zu schaffen, der sich von den bestehenden Plätzen z.B. durch Vorhandensein sanitärer Einrichtungen für die Busfahrer abhebt. Der Standort eines solchen Platzes sollte verkehrsgünstig gelegen sein, um unnötige Fahrten durch die Nebenstraßen der Innenstadt weitgehend zu vermeiden. Als mögliche Standorte können aus heutiger Sicht genannt werden:

- Wiesenweg: Der Parkplatz befindet sich in zentraler Lage und ist gut vom Stadtring zu erreichen. Es bestünde die Möglichkeit eines direkten Umstieges in die Fähre oder eines Fußweges entlang der Havel in Richtung Innenstadt. Vom Hauptausstiegspunkt Molkenmarkt führt die logischste Route zum Abstellplatz durch die Steinstraße, die eher nicht geeignet ist, weitere Busverkehre aufzunehmen.

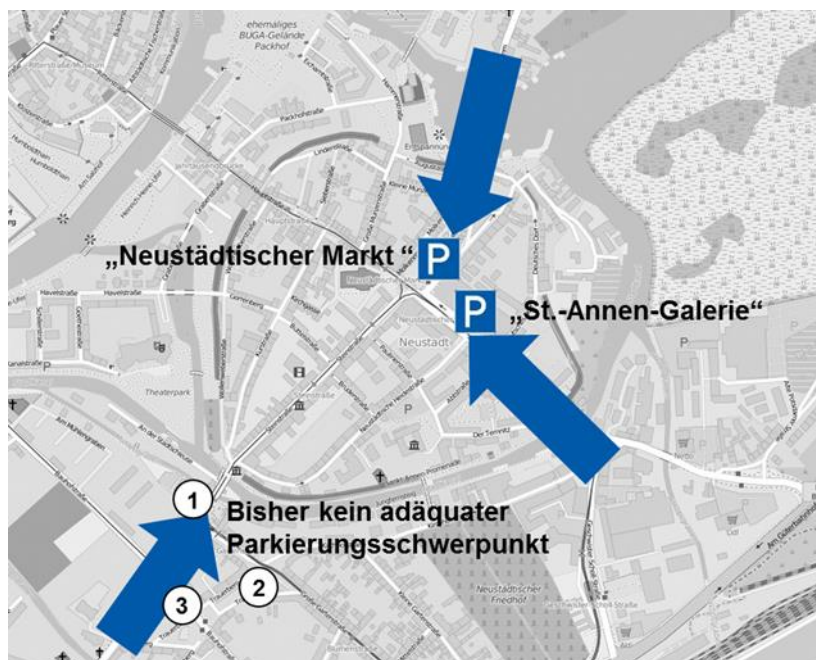
- Parkplatz des ehemaligen Real-Marktes: Der Platz ist in Privatbesitz, daher wären Nutzung und Ausbau mit dem Eigentümer abzustimmen und abhängig von den angestrebten Entwicklungen des Gebietes. Der Platz liegt sehr günstig zwischen den Hauptattraktionen Innenstadt/ Dom und der Autobahn.
- Geschwister-Scholl-Straße: An dieser Straße bestünde durch Umwidmung straßenbegleitender Parkplätze die Möglichkeit einige Busstellplätze zu schaffen, die Größe dieser Anlage ist aber vergleichsweise beschränkt. Die Lage der Straße ist ebenfalls ideal zwischen Innenstadt und Autobahn gelegen. Es sind die Wechselwirkungen zu möglichen künftigen P&R Plätzen zu beachten.

Weitere Optionen eines zentralen Busabstellplatzes könnten sich im Rahmen einer vertiefenden Prüfung, die im Nachgang des Parkraumkonzepts erforderlich erscheint, ergeben. Die Notwendigkeit einer Wegweisung zu diesen Parkplätzen sollte in Abstimmung zwischen Stadtverwaltung, Touristikern und den Busunternehmen überprüft werden.

4.8 Langfristoptionen

In den obenstehenden Punkten sind Handlungsansätze aufgezeigt worden, um mittels des weitgehend bestehenden Angebotes an Parkraum eine möglichst effiziente Parkraumnutzung zu erreichen. Es sollen jedoch auch darüber hinausgehende langfristige Optionen zur grundhaften Weiterentwicklung des Ruhenden Verkehrs aufgezeigt werden.

Die Steinstraße als besonders stadtbildprägender Straßenraum war eines der zentralen Diskussionsfelder im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung des VEP und des Parkraumkonzepts. Als verkehrsplanerisches Ziel wurde hier mehrheitlich ein Rückgang der Verkehrszahlen bei weitgehender Beibehaltung der Erreichbarkeit der hier ansässigen Geschäfte und Einrichtungen benannt. Ein Großteil der verkehrlichen Bedeutung der Straße ist durch die zahlreichen Stellplätze an der Straße selbst und am Ende der Straße (am Neustädtischen Markt und Molkenmarkt) begründet. Mit den im Parkraumkonzept vorgeschlagenen Maßnahmen kann eine Reduktion der Verkehrsmengen erreicht werden. Sehr viel effizienter ließen sich die Verkehre jedoch von einem Durchfahren der Steinstraße abhalten, wenn es an deren westlichen Ende eine leistungsfähige Parkierungseinrichtung als Gegengewicht zum Neustädtischen Markt /Molkenmarkt gäbe.



Grafik 20: Prinzip der Parkierungsschwerpunkte an jeder Innenstadtzufahrt mit möglichen Standorten eines Parkhauses südwestlich der Steinstraße

Im Rahmen des Parkraumkonzepts kann hierfür keine abschließende Standortprüfung erfolgen. Dies sollte in der Folge in einem separaten Gutachten untersucht werden. Aus heutiger Sicht kommt insbesondere das Grundstück des ehemaligen Kaufhauses an der Jacobstraße (1) infrage. Es bietet aufgrund seiner Lage direkt an der Steinstraße die besten Voraussetzungen, ist nutzungstechnisch derzeit jedoch auf nicht absehbare Zeit belegt. Weitere von der Stadtverwaltung aufgezeigte Optionen (Trauerberg (2) und Bauhofstraße/Jacobstraße (3)) scheinen weder von der Lage zur Innenstadt noch von der Größe her geeignet als zentrale Parkierungseinrichtung zu fungieren.

Das Ziel der Prüfung sollte es sein, einen Standort zu identifizieren, von dem aus das westliche Ende der Steinstraße bequem zu Fuß zu erreichen ist. Der Parkplatz sollte verkehrsgünstig auf möglichst kurzem Weg von einer Hauptverkehrsstraße zu erreichen sein. Idealerweise kann mit dem Parkhausstandort eine städtebaulich einladende Eingangssituation am westlichen Rand der Innenstadt geschaffen werden.

Im Zusammenhang mit der Steinstraße ist auch eine Aufwertung des Molkenmarktes zu sehen. Dieser Platz hat sich in den vergangenen Jahren als zentraler städtischer Platz etabliert, hier findet alljährlich z.B. der Weihnachtsmarkt statt. Es existieren städtebauliche Pläne, die eine Bebauung der nordöstlichen Platzhälfte entsprechend der historischen Stadtgrundrisse vorsehen. Gleichzeitig hat sich für diese Fläche in den vergangenen Jahren noch kein Investor gefunden, sodass der Platz zunehmend auch in seiner heutigen Form akzeptiert wird. Aus gestalterischer Sicht ist der Platz stark durch den ruhenden Verkehr geprägt, der die gesamte nordöstliche Platzhälfte einnimmt. Der Parkplatz Molkenmarkt ist einer der wichtigsten zentralen Stellplätze der

Stadt und eine Ablösung des Parkplatzes durch einen anderen Stellplatz ist nicht absehbar. Es bietet sich daher an, perspektivisch die Errichtung einer Tiefgarage vorzusehen, die wenn sie unter dem gesamten Platz errichtet wird, womöglich sogar noch mehr Stellplätze an dieser verkehrsgünstigen Stelle konzentrieren könnte. Beim Bau der Tiefgarage sollten Optionen einer späteren Überbauung gemäß städtebaulichem Leitbild gewahrt bleiben. Darüber hinaus sind die Ansprüche des Denkmalschutzes zu berücksichtigen und historisch wertvolle Bestandteile der Grundmauern des ehemaligen Neustädtischen Rathauses in angemessener Form zu erhalten. Im Zusammenhang mit einer Umgestaltung des Molkenmarktes sollte die Rücknahme von Stellplatzkapazitäten im Bereich des Neustädtischen Marktes (dreieckiger Platz) geplant werden. Dieser Platz sollte künftig wieder stärker Freiraumnutzungen (Gastronomie, Markt...) zur Verfügung stehen. In der Folge sollte der Neustädtische Markt in der Bewirtschaftung und Wegweisung (siehe Kapitel 4.5) wie straßenbegleitende kostenpflichtige Stellplätze behandelt werden.

Langfristoptionen des Parkraumangebotes sind in **Abbildung 5** zusammengefasst.

Abbildungen

**Bestand Parkraumbewirtschaftung
und Bewohnerparkzonen**

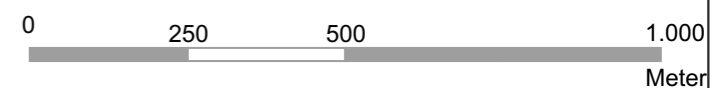
Stand: August 2015

Parkraumbewirtschaftung

- Eingeschränktes Halteverbot
- Gebührenpflichtig
- Kurzparken, i.d.R 2,0 h
- Unbewirtschaftet
- reines Bewohnerparken
- Private öfftl. zugängl. Flächen
- Parken auf Brachen
- Bewirtschaftungsform nicht aufgenommen

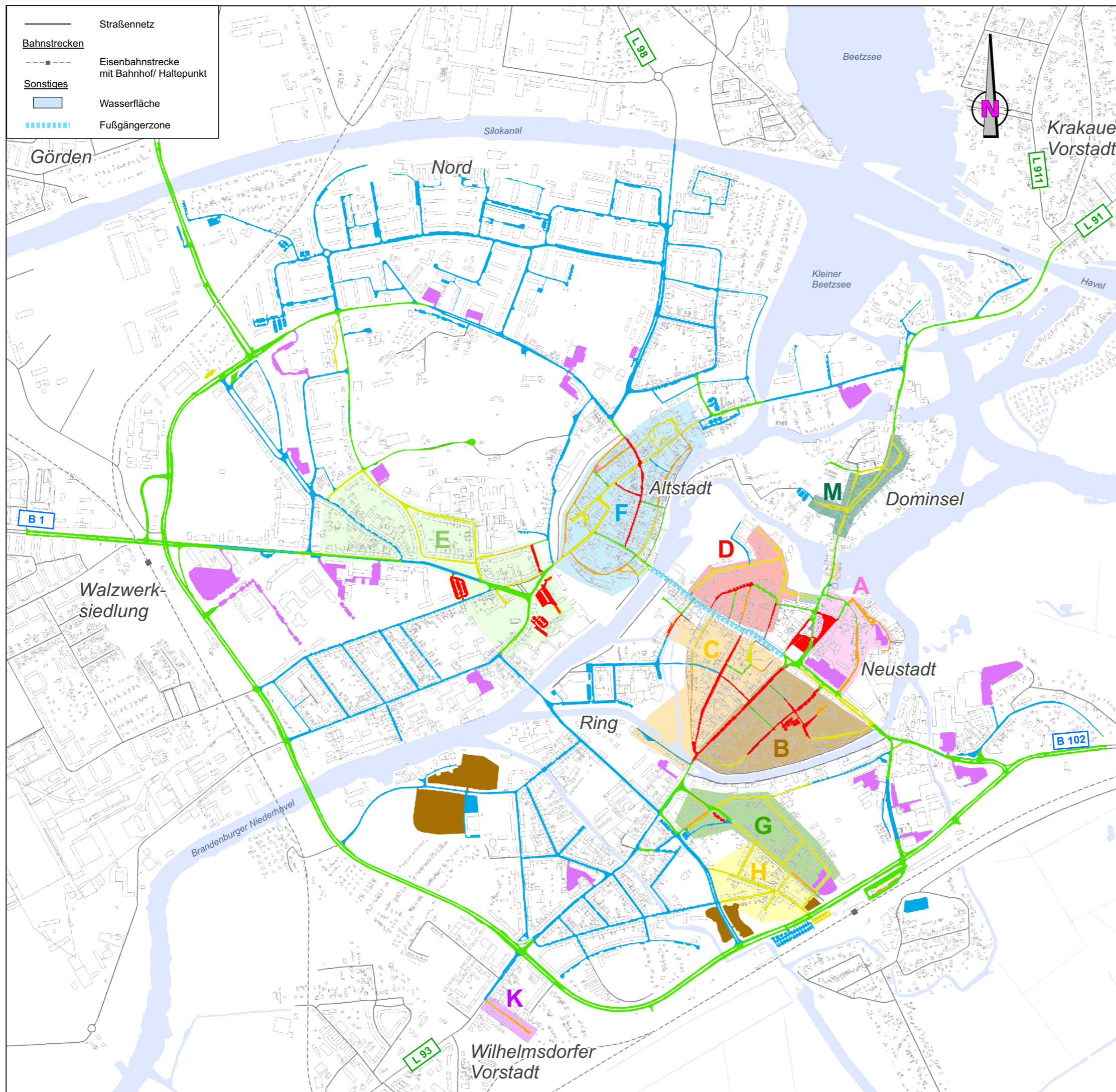
Bewohnerparkzonen

- A Bewohnerparkzone A
- B Bewohnerparkzone B
- C Bewohnerparkzone C
- D Bewohnerparkzone D
- E Bewohnerparkzone E
- F Bewohnerparkzone F
- G Bewohnerparkzone G
- H Bewohnerparkzone H
- M Bewohnerparkzone M
- K Bewohnerparkzone K



Karteneinhalte
Kartengrundlage: GIS-Daten der Stadt Brandenburg

Abbildung 1



Straßennetz

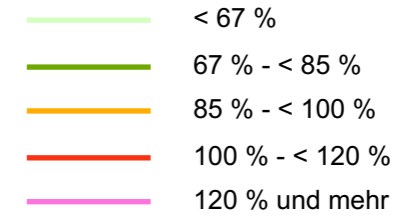
Bahnstrecken

Sonstiges

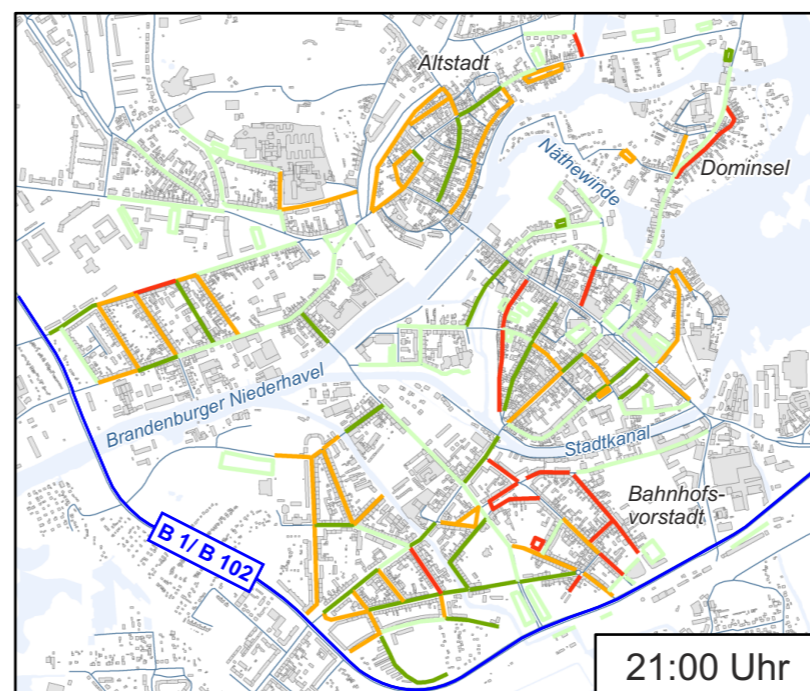
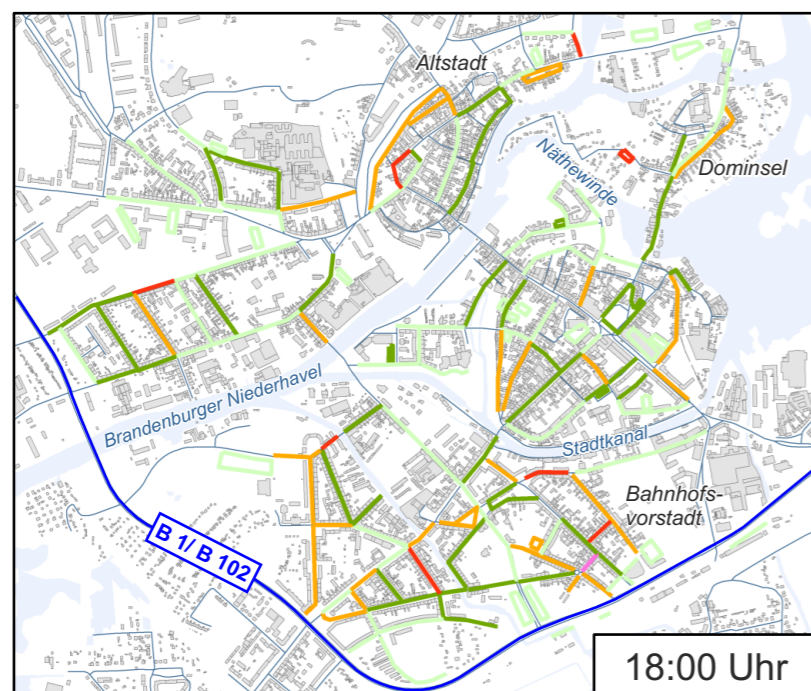
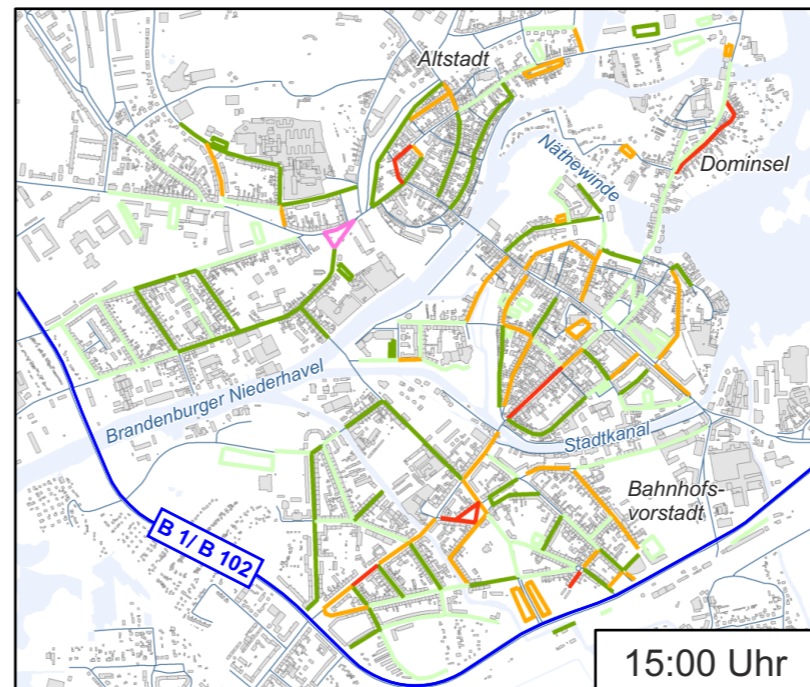
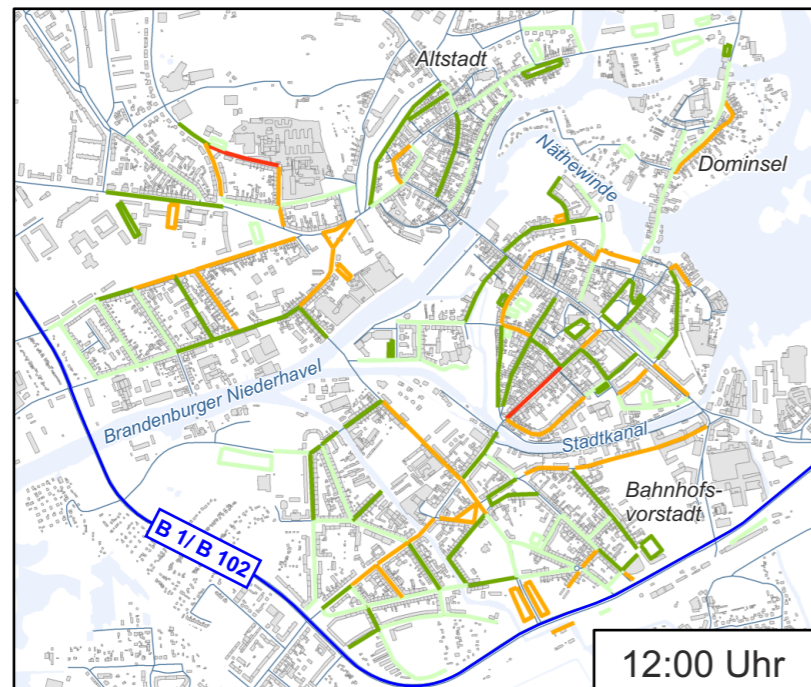
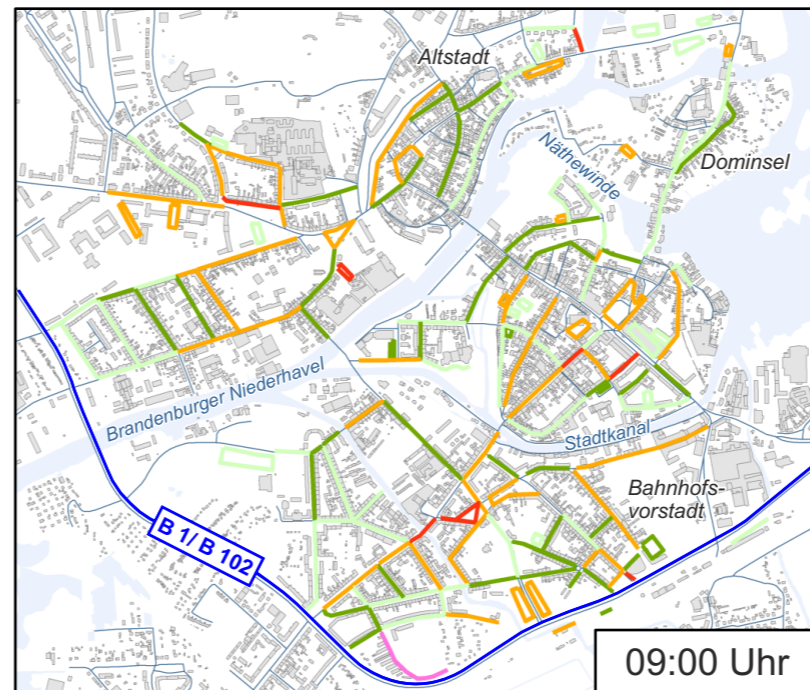
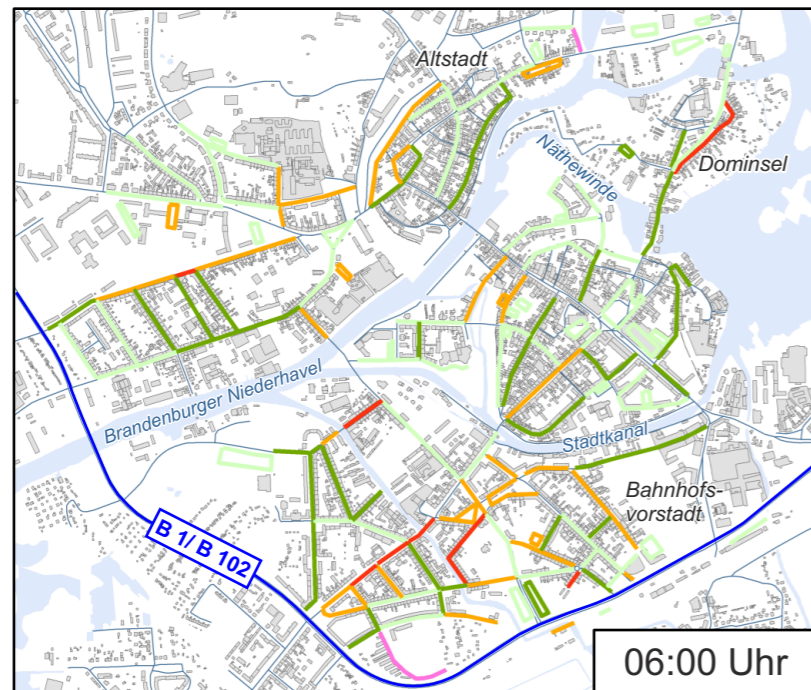
- Wasserfläche
- Fußgängerzone

Parkraumauslastung

Erhebungszeitraum: Juni 2014



Nicht dargestellte Abschnitte, auf denen geparkt werden darf, sind nicht erhoben worden.

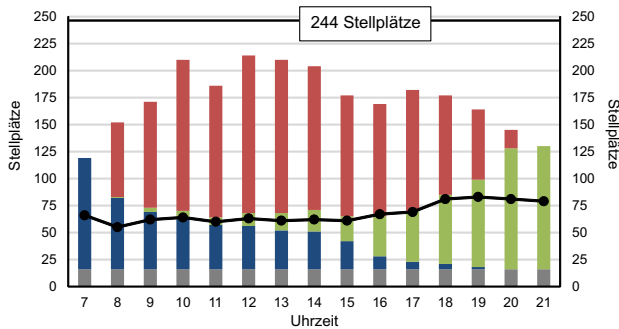


Karteninhalte
Kartengrundlage: GIS-Daten der Stadt Brandenburg

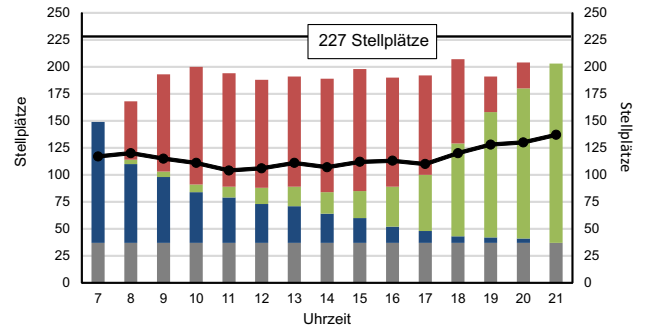
Abbildung 2

Parkdauerverteilung und Anteil Bewohnerfahrzeuge

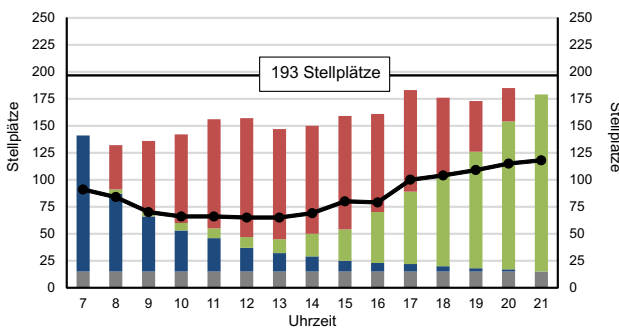
A – Innenstadt Ost



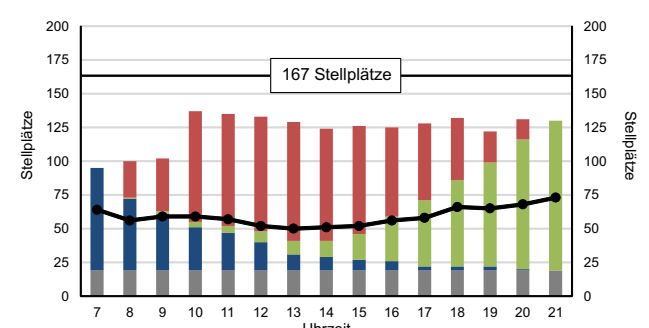
B – Innenstadt Süd



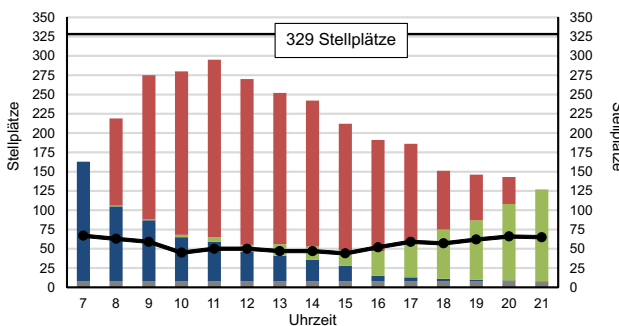
C – Innenstadt Mitte



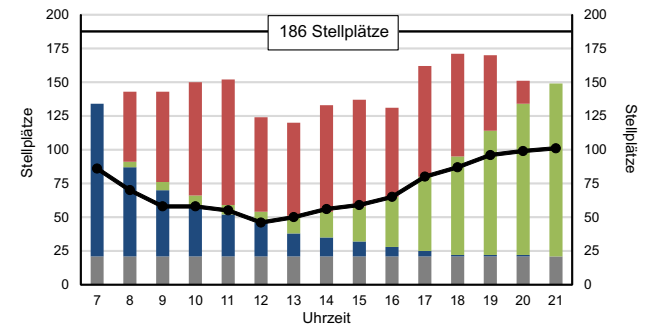
D – Innenstadt Nord



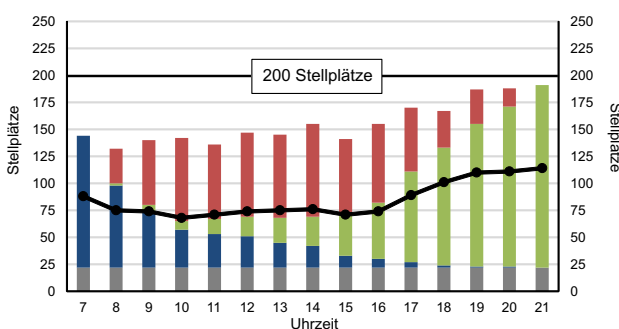
E - Am Klinikum



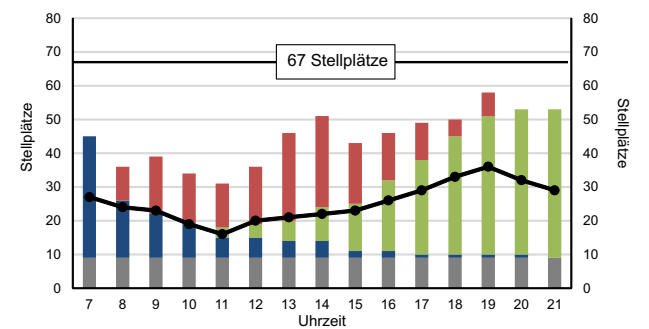
F – Altstadt



G - Bahnhofsvorstadt



M - Dom



Legende

- Stellplatz nicht verlassen
- Stellplatz verlassen
- Stellplatz aufsuchen
- Kunden/ Besucher/ Beschäftigte
- Anzahl Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis

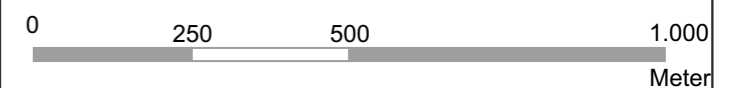
Planung Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparkzonen

Parkraumbewirtschaftung

- Eingeschränktes Halteverbot
- Gebührenpflichtig
- Kurzparken, i.d.R 2,0 h
- Unbewirtschaftet
- reines Bewohnerparken
- Private öfftl. zugängl. Flächen
- Parken auf Brachen
- Bewohner ganztäglich frei

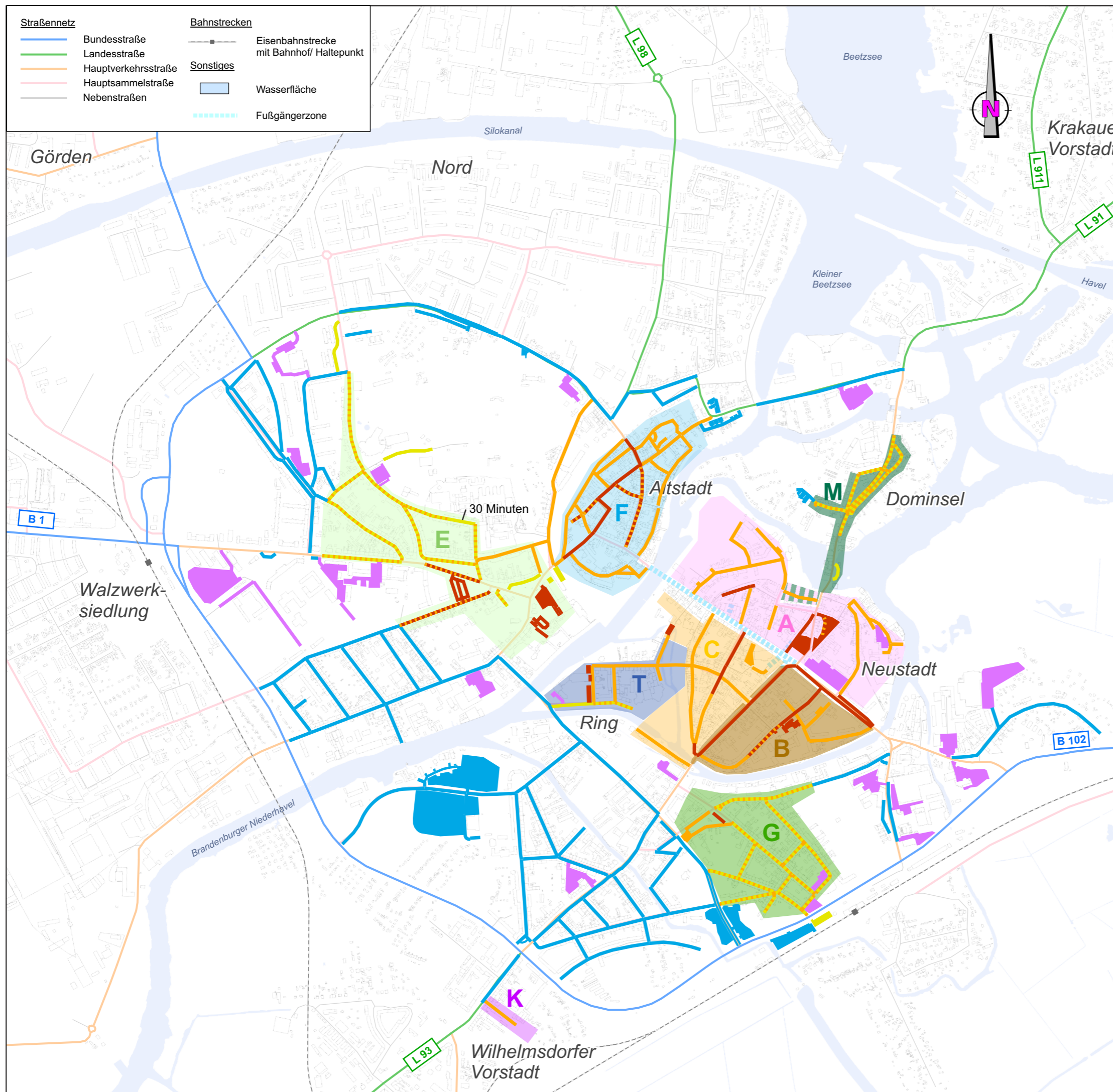
Bewohnerparkzonen

- A Bewohnerparkzone A (vereint mit Zone D)
- B Bewohnerparkzone B
- C Bewohnerparkzone C
- E Bewohnerparkzone E
- F Bewohnerparkzone F
- G Bewohnerparkzone G (vereint mit Zone H)
- M Bewohnerparkzone M
- K Bewohnerparkzone K
- T Bewohnerparkzone T (neu)












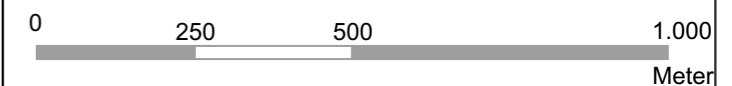
Karteninhalte
Kartengrundlage: GIS-Daten der Stadt Brandenburg

Abbildung 4



Maßnahmen Ruhender Verkehr

-   Parkierungsschwerpunkte mit Stellplatzzahl
-  Auslastungsüberwachung vorsehen
-  Park & Ride - Plätze, Bestand und Planung
-  Standorte Vorwegweiser des Parkleitsystems
-  Einrichtung Quartiersgarage für Bewohner prüfen
-  Hauptzufahrtsstrecken zur Innenstadt an denen leistungsfähige Parkierungsschwerpunkte vorgesehen werden sollen, um Pkw-Stellplätze vorm Zentrum anzubieten
-  Routen der Wegweisung für das Zentrum Altstadt
-  Routen der Wegweisung für das Zentrum Neustadt



Karteneinhalte
Kartengrundlage: GIS-Daten der Stadt Brandenburg

Abbildung 5

