

Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt von Oranienburg



Bericht

Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt von Oranienburg

Auftraggeber

Stadt Oranienburg

Stadtplanungsamt

Schloßplatz 1

16515 Oranienburg

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10

D-10115 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeiter

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs

Anne-Susan Hänisch B.Sc.

Berlin, 26. Mai 2014

Inhalt

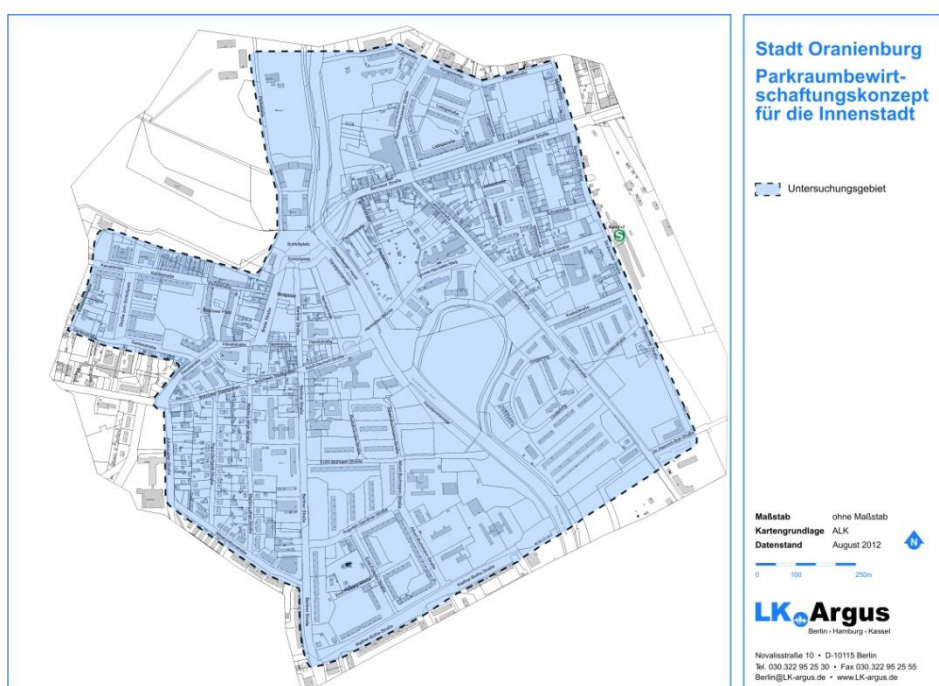
1	Bestandsanalyse	1
1.1	Untersuchungsgebiet	1
1.2	Parkraumangebot	1
1.3	Parkraumbefüllungsgrad	3
1.4	Parkdauer und Nutzergruppen	6
1.5	Zukünftige Entwicklungen	11
2	Konfliktanalyse und weiteres Vorgehen	13
3	Maßnahmenkonzept	14
3.1	Verkehrliche Begründung	14
3.2	Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung	14
4	Wirkungsanalyse, Wirtschaftlichkeitsberechnung und Finanzierungskonzept	21
4.1	Prognose der Parkraumnachfrage	21
4.2	Wirtschaftlichkeitsberechnung und Finanzierungskonzept	24
5	Zusammenfassung	33
	Tabellenverzeichnis	34
	Abbildungsverzeichnis	34
	Anlagenverzeichnis	35

1 Bestandsanalyse

1.1 Untersuchungsgebiet

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber vorgenommen. Im Norden wird das Gebiet durch die Kanalstraße und die Rungestraße begrenzt, im Osten durch den Bahndamm, im Süden durch die Dr.-Heinrich-Byk-Straße, die Walther-Bothe-Straße und die Melancthonstraße und im Westen von der Julius-Leber-Straße, der Havelstraße, der Gartenstraße und der Elisabethstraße.

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes



1.2 Parkraumangebot

Für einen Großteil des Untersuchungsgebietes lagen bereits Daten zum Parkraumangebot aus früheren Untersuchungen¹ vor. Diese wurden vor Ort auf ihre Aktualität überprüft und bei Bedarf angepasst. Wo bisher keine Angebotsdaten vorlagen, wurden diese neu erfasst. Erhoben wurden dabei die Art und Lage (öffentlicher Straßenraum / Sammelanlage) und die Regelung (z. B. Haltverbot, Parkdauerbegrenzung, Gebührenpflicht, ...) der Abstellstände.

¹ LK Argus GmbH: Parkraumkonzept für den innerstädtischen Bereich in Oranienburg. März 2009.
GIVT: Parkhaus in der Oranienburger Innenstadt – Berliner Straße. Machbarkeitsstudie für die wirtschaftliche Betreibung. Entwurf. Stand 10/2010.

Stadt Oranienburg
Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt

Bericht
 Mai 2014

Berücksichtigt wurden alle öffentlichen Abstellstände im Straßenraum und in den Sammelanlagen sowie private, aber öffentlich zugängliche Sammelanlagen ab einer Größe von 20 Stellplätzen (z. B. Kundenparkplätze). Private Stellplätze mit genau angegebener Reservierung, z.B. für ein bestimmtes Kraftfahrzeug, wurden nicht betrachtet.

Abbildung 2 zeigt das vorhandene Parkraumangebot (Stand August 2012) im Untersuchungsgebiet. Es gibt eine Vielzahl unterschiedlicher Parkregelungen. Neben verschiedenen Nutzerbeschränkungen für Kunden, Mitarbeiter, Mieter, Behinderte und Taxis gibt es an einzelnen Straßenabschnitten und Sammelanlagen eine Gebührenpflicht, an anderen verschiedene Parkdauerbeschränkungen mit Parkscheibe. Der größte Teil der vorhandenen Parkstände ist ohne Einschränkung nutzbar (vgl. Tabelle 1). Diese uneinheitlichen Regelungen erschweren vor allem Ortsunkundigen die Parkplatzsuche, was in der Folge auch zu einem erhöhten Parksuchverkehr führen kann.

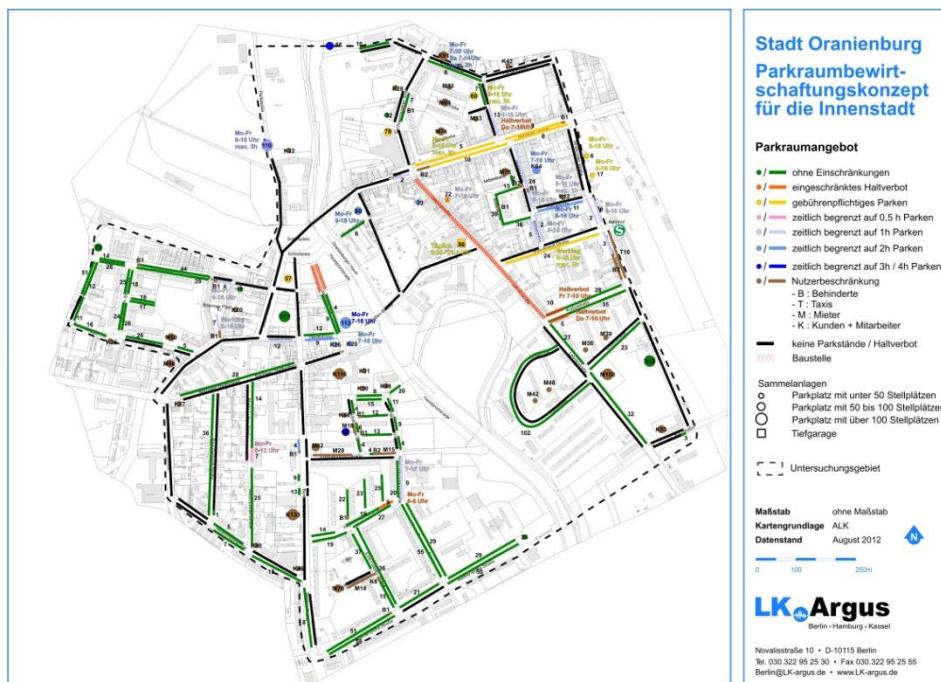
Insgesamt standen zum Zeitpunkt der Erhebung 5.114 Abstellstände zur Verfügung, davon 3.211 in Sammelanlagen und 1.903 im Straßenraum. Diese Werte schwanken leicht je nach Wochentag und Tageszeit aufgrund von zeitlichen Begrenzungen von Haltverboten und Zugänglichkeiten von Sammelanlagen.

Zum Zeitpunkt der Erhebungen waren in der Lehnitzstraße nördlich der Kreststraße, im westlichen Bereich der Kreststraße und im nördlichen Abschnitt der Nehringstraße Baustellen eingerichtet, so dass die dort normalerweise zur Verfügung stehenden Parkstände nicht nutzbar waren.

Tabelle 1: Anzahl der vorhandenen Parkstände in Abhängigkeit der Parkregelung

Art der Regelung	Anzahl der Parkstände
ohne Einschränkung	2.495
Gebührenpflicht	300
Parkdauerbegrenzung	636
Nutzerbeschränkung	1.683
Gesamt	5.114

Abbildung 2: Parkraumangebot²



Stadt Oranienburg
Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt

Bericht
Mai 2014

1.3 Parkraumbelastungsgrad

Der Parkraumbelastungsgrad wurde durch Zählungen der parkenden Kfz im gesamten Untersuchungsgebiet ermittelt. Die Erhebungen erfolgten zu folgenden Zeiten:

- werktags um 11 Uhr und 3 Uhr nachts sowie
- samstags um 11 Uhr.

Die werktäglichen Erhebungen fanden am Dienstag, den 4. September 2012 und in der Folgenacht zum Mittwoch, den 5. September 2012 bei niederschlagsfreiem Wetter und Temperaturen zwischen 10 und 22 °C statt. Bei der Erhebung am Samstag, den 8. September 2012 war es ebenfalls niederschlagsfrei bei Temperaturen um 10 °C.

Die gezählten Fahrzeuge wurden in Pkw-Einheiten umgerechnet, da die unterschiedlichen Fahrzeugarten einen ungleichen Flächenbedarf haben. So wird berücksichtigt, dass ein Lkw mehr Fläche einnimmt als ein Pkw. Für die Berechnung des Parkraumbelastungsgrades wurde das am Tag der Erhebung tatsächlich zur Verfügung stehende Parkraumangebot herangezogen.

² Diese und die folgenden Abbildungen sind dem Bericht als Anlagen im A3-Format beigelegt.

Stadt Oranienburg
Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt

Bericht
Mai 2014

In den folgenden Abbildungen ist der Parkraumbelastungsgrad im Zeitverlauf (Abbildung 3) und nach Straßenabschnitten für die unterschiedlichen Erhebungszeiten (Abbildung 4 bis Abbildung 6) dargestellt.

Nachstehend sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst:

- Im Untersuchungsgebiet wurden werktags bzw. am Wochenende je nach Uhrzeit zwischen 2.025 und 3.029 Pkw-Einheiten im Straßenraum und in Sammelanlagen erfasst. Dies entspricht bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet einem durchschnittlichen Belegungsgrad von 40 % bis 59 %.
- Der Parkraumbelastungsgrad ist werktags um 11 Uhr mit 59 % am höchsten. In der Nacht (40 %) und am Samstag (46 %) ist die Belegung sehr gering.
- Der öffentliche Straßenraum hat einen höheren Belegungsgrad als die Sammelanlagen. Am Werktag ist er tags und nachts mit 66 bzw. 68 % nahezu identisch, am Samstag mit 61 % etwas niedriger. Die Sammelanlagen sind werktags zu 55 bzw. 23 % und am Samstag zu 36 % belegt.
- Die Belegung des Parkraums ist ungleichmäßig auf den Straßenraum verteilt (vgl. Abbildung 4 bis Abbildung 6). Es gibt einzelne Straßenabschnitte, die eine hohe oder sehr hohe Auslastung aufweisen oder wo die Parkraumnachfrage nicht mehr legal mit den vorhandenen Abstellständen abdeckbar ist. Dies betrifft vor allem den Bereich um den Bahnhof und die Bernauer Straße sowie das Gebiet um die Rudolf-Grosse-Straße südlich des Landratsamtes.

Abbildung 3: Belegungsgrade im Zeitverlauf für das Untersuchungsgebiet

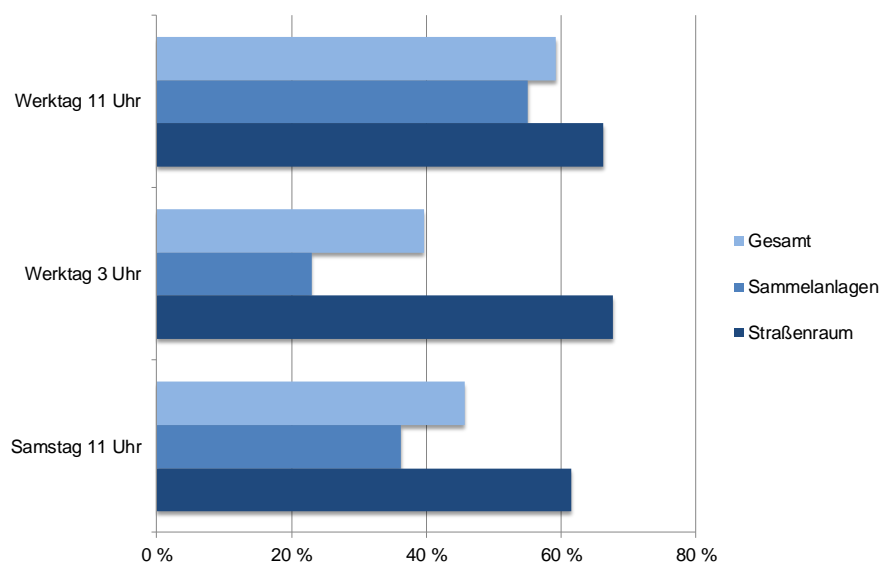
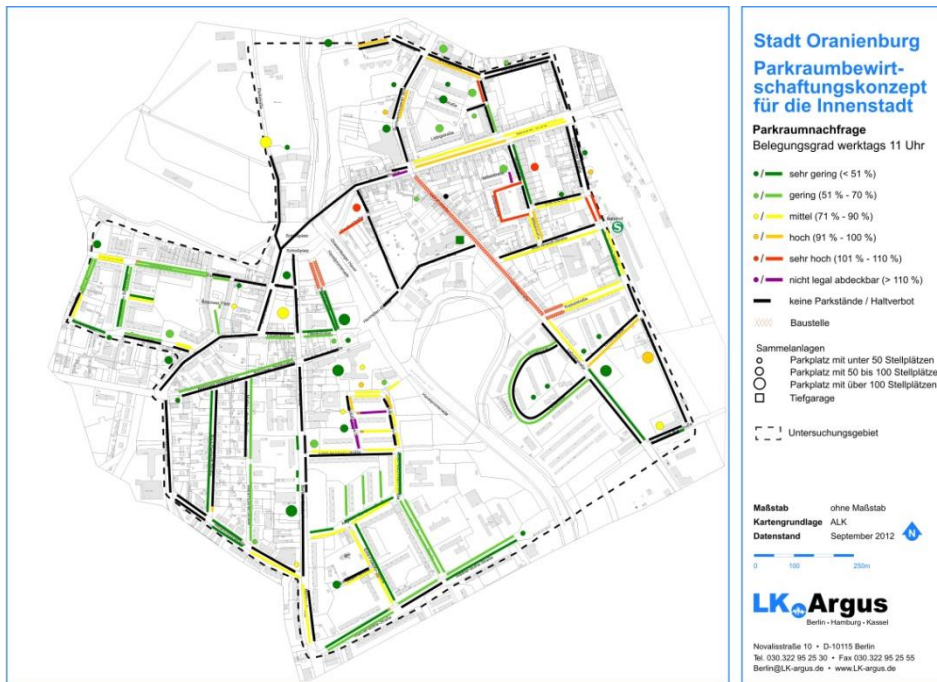


Abbildung 4: Parkraumnachfrage werktags um 11 Uhr



Stadt Oranienburg
Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt

Bericht
Mai 2014

Abbildung 5: Parkraumnachfrage werktags um 3 Uhr nachts

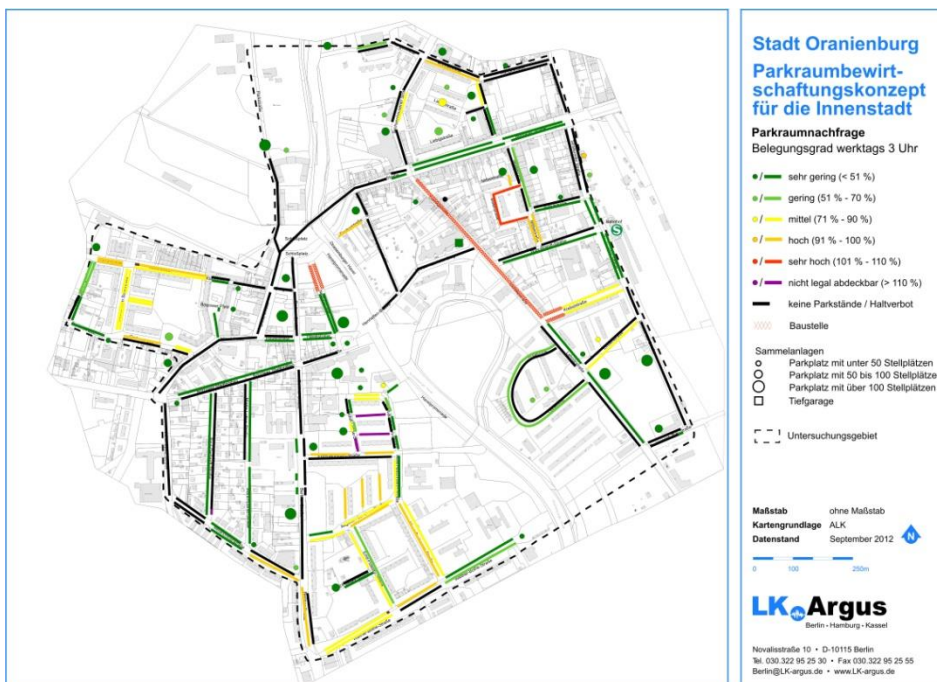
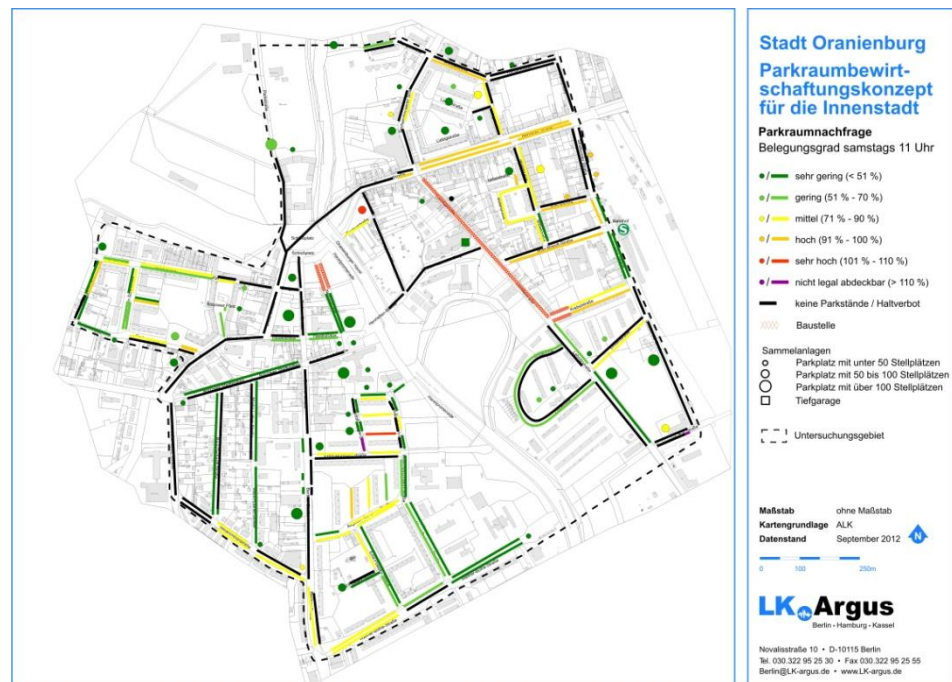


Abbildung 6: Parkraumnachfrage samstags um 11 Uhr



1.4 Parkdauer und Nutzergruppen

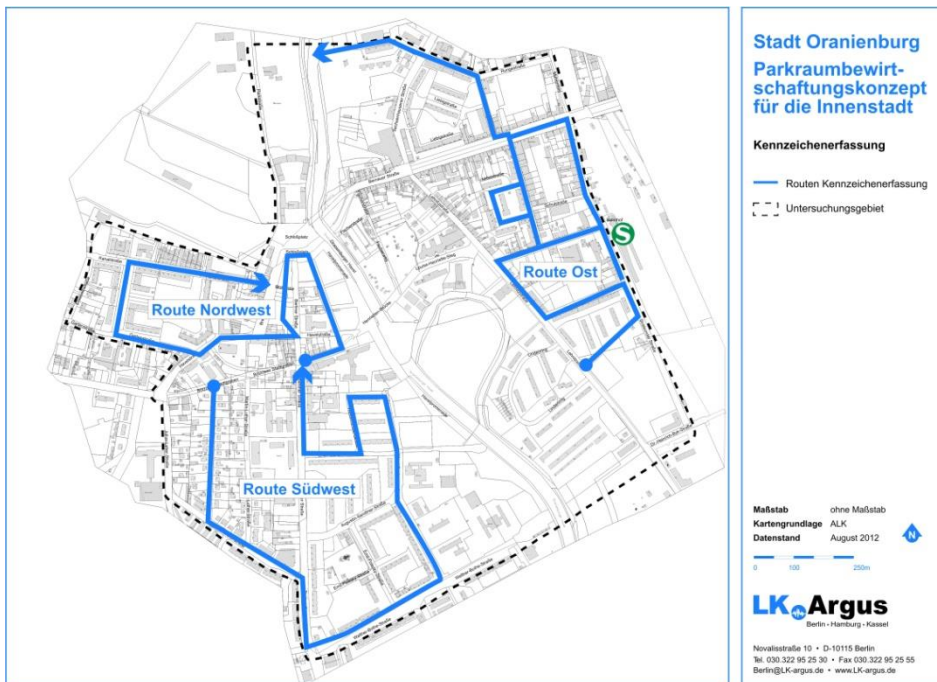
Mit Kenntnis der mittleren Parkdauer und der Parkmuster (Beginn und Ende des Parkvorgangs) kann abgeschätzt werden, ob das parkende Fahrzeug eher einem Bewohner, einem Berufspendler oder einem kurzparkenden Besucher gehört. In Kombination mit den Belegungsgraden können daraus Schlussfolgerungen für sinnvolle Maßnahmen abgeleitet werden.

Um entsprechende Daten zu gewinnen, wurden die Kennzeichen der im öffentlichen Straßenraum parkenden Fahrzeuge werktags von 9 bis 19 Uhr im Zweistundenrhythmus und nachts um 3 Uhr am 4./5. September 2012 ermittelt.

Durch die unterschiedlichen Erhebungszeiten wurde gewährleistet, dass alle relevanten Nutzergruppen (Bewohner, Besucher, Beschäftigte etc.) berücksichtigt wurden. Die Kennzeichen wurden anonymisiert, so dass keine Halterfeststellung möglich ist.

Die Erhebung umfasste etwa ein Drittel des gesamten Straßennetzes im Untersuchungsgebiet. Die erfassten Abschnitte wurden so gewählt, dass möglichst typische Straßen berücksichtigt wurden und Rückschlüsse auf benachbarte Straßen möglich waren (vgl. Abbildung 7). Insgesamt wurden 3.644 Kennzeichen erfasst. Für die Auswertung wurde das Untersuchungsgebiet in drei Teilgebiete unterteilt (vgl. Abbildung 8).

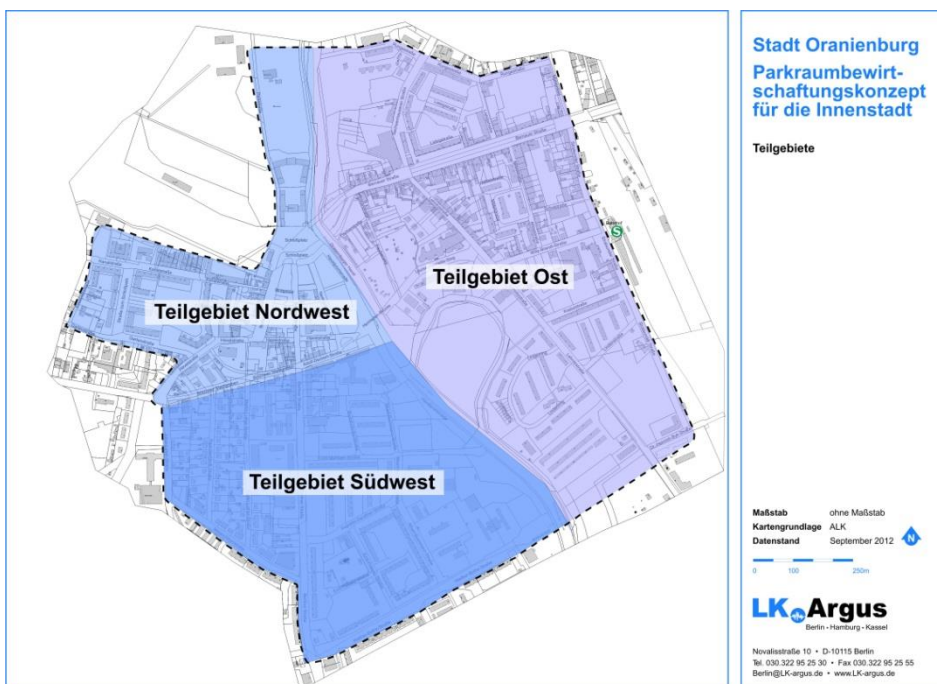
Abbildung 7: Routen der Kennzeichenerfassung



Stadt Oranienburg
Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt

Bericht
Mai 2014

Abbildung 8: Abgrenzung Teilgebiete



Mit Kenntnis der Parkdauer bzw. dem Beginn und Ende eines Parkvorgangs können die Fahrzeuge in folgende Nutzergruppen unterteilt werden:

- Gebietsfremde Langparker
(z.B. Beschäftigte, die nicht nachts im Gebiet parken),

Stadt Oranienburg
Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt

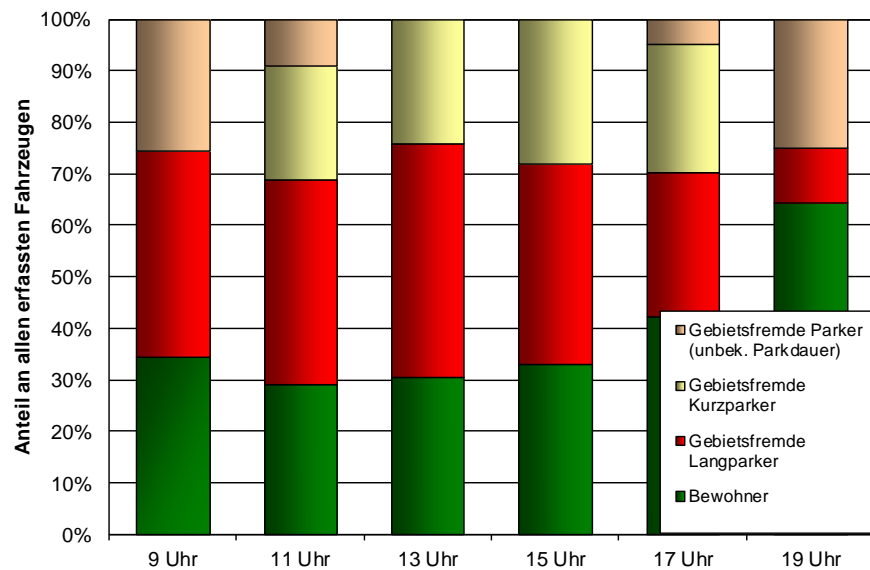
Bericht
Mai 2014

- Gebietsfremde Kurzparker (z.B. Kunden und Besucher, die nicht nachts im Gebiet parken) und
- Bewohner³ (Fahrzeuge, die nachts im Gebiet parken).

Die Erhebung brachte folgende Ergebnisse:

- Die Bewohner stellen insgesamt je nach Tageszeit 29 bis 65 % der parkenden Fahrzeuge.
- Der Anteil gebietsfremder Langparker liegt bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen 11 und 45 %.
- Kunden und Besucher machen insgesamt einen Anteil von 22 bis 28 % aus.

Abbildung 9: Nutzergruppen im Zeitverlauf – gesamtes Untersuchungsgebiet



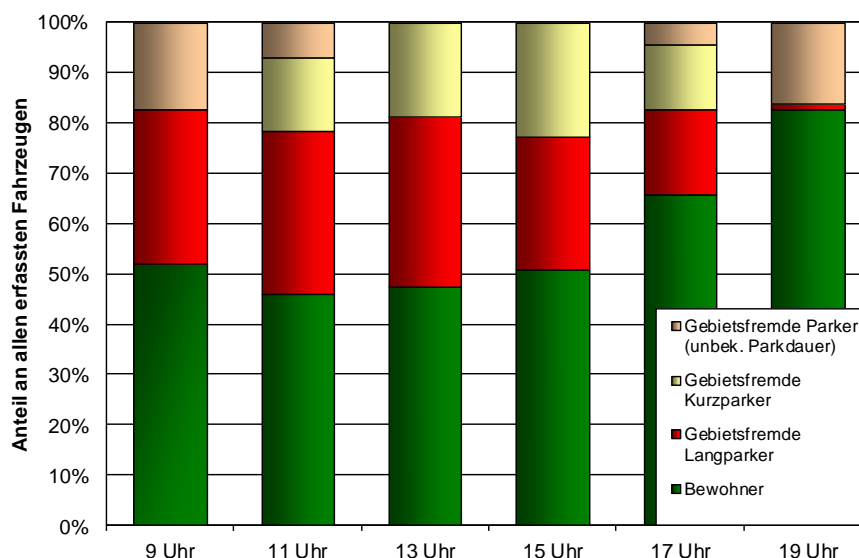
- Der Anteil der am stärksten auf eine Parkraumbewirtschaftung reagierenden gebietsfremden Langparker steigt in allen drei Teilgebieten bis 13 Uhr an und nimmt dann zum Abend hin wieder ab. Besonders stark vertreten ist diese Gruppe im nordwestlichen Teil. Während die Anteile in den Teilgebieten Südwest und Ost bei 34 % bzw. 42 % liegen, ist im Teilgebiet Nordwest

³ Zu dieser Gruppe gehört vermutlich auch ein (geringer) Anteil von Nicht-Bewohnerfahrzeugen, die nachts im Gebiet parken, zum Beispiel von über Nacht bleibenden Besuchern oder nachts arbeitenden Beschäftigten.

mit 56 % mehr als die Hälfte der abgestellten Fahrzeuge gebietsfremden Langparkern zuzuordnen.

- Der Bewohneranteil ist in allen drei Gebieten um 11 Uhr am niedrigsten. Die Höhe unterscheidet sich allerdings auch hier recht deutlich: Während im Südwesten die Bewohnerfahrzeuge einen Anteil von 46 % ausmachen, sind es im nördlich angrenzenden Teilgebiet nur 14 %. Im Osten beträgt der Bewohneranteil 33 %. Bis 19 Uhr steigen die Bewohneranteile auf 83 %, 46 % bzw. 57 % an.
- Die gebietsfremden Kurzparker unterscheiden sich sowohl in der Höhe der Anteile als auch in der zeitlichen Verteilung. Während im Teilgebiet Südwest das Maximum um 15 Uhr mit 23 % erreicht wird, liegt es im Teilgebiet Nordwest um 17 Uhr bei 36 % und im Teilgebiet Ost bereits um 11 Uhr bei 28 %.

Abbildung 10: Nutzergruppen im Zeitverlauf – Teilgebiet Südwest



Stadt Oranienburg
Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt

Bericht
Mai 2014

Abbildung 11: Nutzergruppen im Zeitverlauf – Teilgebiet Nordwest

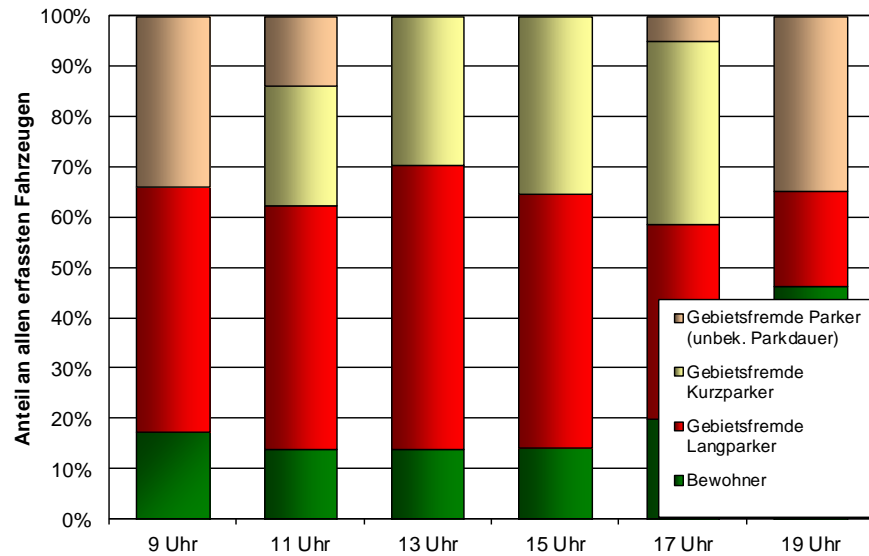


Abbildung 12: Nutzergruppen im Zeitverlauf – Teilgebiet Ost

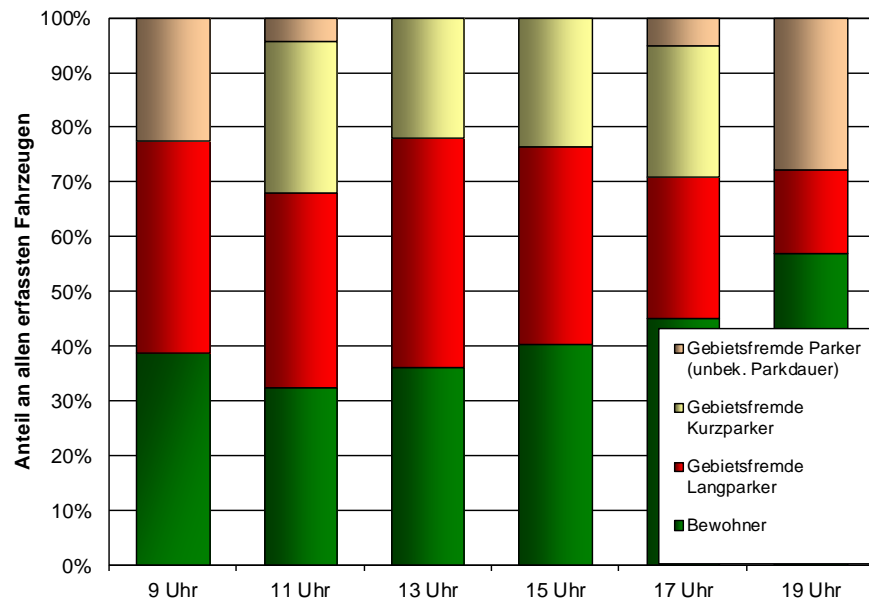
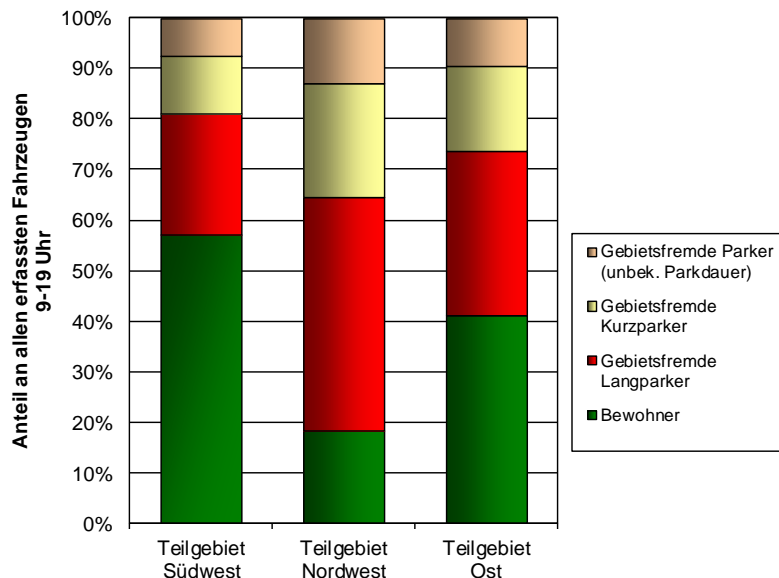


Abbildung 13 zeigt die Nutzergruppenanteile zusammengefasst für den Zeitraum zwischen 9 und 19 Uhr. Wie schon bei der Betrachtung der Zeitverläufe deutlich wurde, unterscheiden sich die Nutzergruppenanteile zum Teil deutlich zwischen den einzelnen Teilgebieten. Während die gebietsfremden Parker im nordwestlichen Untersuchungsgebiet am Tag 82 % ausmachen, liegt ihr Anteil im Südwesten mit 43 % deutlich darunter.

Abbildung 13: Nutzergruppenanteile am Tag 9-19 Uhr



Stadt Oranienburg
Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt

Bericht
Mai 2014

1.5 Zukünftige Entwicklungen

Die bisher als Parkplätze genutzten Flächen zwischen Berliner Straße und Bernauer Straße sollen zukünftig stadtplanerisch höherwertigen Nutzungen zur Verfügung stehen. Damit entfallen in diesem Bereich insgesamt 234 Parkstände. Dafür plant die Stadt auf der gegenüberliegenden Seite der Berliner Straße die Errichtung eines Parkhauses mit einer Kapazität von rund 220 Stellplätzen. In Summe stehen in diesem Bereich somit zukünftig 14 Stellplätze weniger zur Verfügung. Für die neuen Nutzungen wird davon ausgegangen, dass sie ihren eigenen Stellplatzbedarf selbst abdecken werden.

Von den entfallenden Parkständen sind heute 57 kostenpflichtig, die übrigen 177 kostenfrei. Andernorts gesammelte Erfahrungen zeigen, dass Autofahrer bereit sind, bis zu rund 400 ... 500 Meter lange Fußwege in Kauf zu nehmen, um einer Gebührenpflicht auszuweichen. Da in diesem Umkreis heute insgesamt im Straßenraum eine geringe Belegung von rund 60 % vorhanden ist, wird angenommen, dass sich eine Vielzahl der heutige Nutzer der wegfallenden Parkplätze einen kostenfreien Abstellstand suchen wird, anstatt das kostenpflichtige Parkhaus zu nutzen.

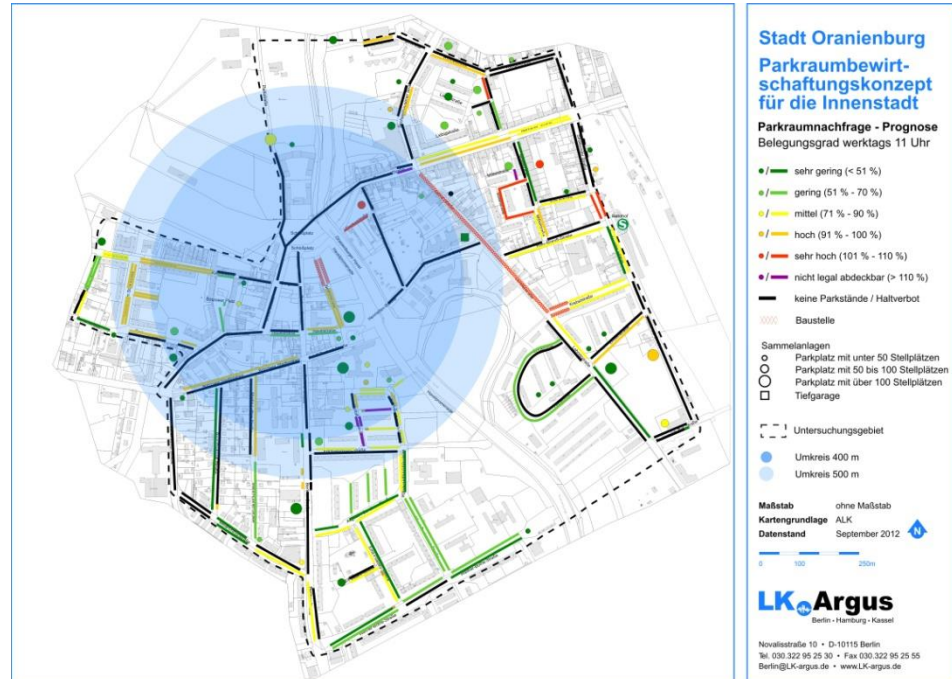
Um diese Auswirkungen abzuschätzen, wurden auf Grundlage der aktuellen Erhebungen die Auswirkungen des Wegfalls der Parkplätze prognostiziert. Dabei wurde davon ausgegangen, dass die Nutzer des aktuell kostenpflichtigen Parkplatzes zukünftig das Parkhaus nutzen werden, die Nutzer des kostenlosen Parkplatzes sich aber einen Abstellstand ohne Einschränkungen im umliegenden Straßenraum suchen werden. Das Ergebnis ist in Abbildung 14 dargestellt. Mit Beginn der Baumaßnahmen und der damit verbundenen Sperrung der

Stadt Oranienburg
Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt

Bericht
 Mai 2014

Fläche zwischen Berliner und Breite Straße ergibt sich für den Straßenraum im genannten Umkreis ein hoher Belegungsgrad von über 90 %.

Abbildung 14: Parkraumnachfrage Prognose werktags um 11 Uhr



2 Konfliktanalyse und weiteres Vorgehen

Wie die Erhebungen gezeigt haben, ist der Belegungsgrad bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet gering. Trotzdem gibt es einzelne Straßenabschnitte, die eine hohe oder sehr hohe Auslastung aufweisen oder wo die Parkraumnachfrage nicht mehr legal mit den vorhandenen Abstellständen abdeckbar ist. Dies betrifft vor allem den Bereich um den Bahnhof und die Bernauer Straße sowie das Gebiet um die Rudolf-Grosse-Straße südlich des Landratsamtes.

Fallen zukünftig die Parkplätze zwischen Breite und Berliner Straße weg, ist mit dem Neubau des Parkhauses die Stellplatzbilanz in diesem Bereich fast ausgeglichen. Da die Mehrzahl der entfallenden Stellplätze bisher allerdings kostenlos genutzt werden kann, ist zu vermuten, dass nicht alle diese Nutzer zukünftig das kostenpflichtige Parkhaus nutzen werden sondern sich einen kostenfreien Parkstand im Umfeld suchen. Damit kann sich die dort bisher geringe Belegung zukünftig erhöhen, wodurch sich weitere Problembereiche ergeben.

Die bisher vorhandenen sehr unterschiedlichen Parkregelungen in den einzelnen Straßenabschnitten erschweren vor allem ortsunkundigen Besuchern die Orientierung, was auch zu einem erhöhten Parksuchverkehr führen kann.

In der nun anstehenden Maßnahmenplanung soll daher geprüft werden, wo die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet werden sollte und wie die bestehenden Regelungen übersichtlicher und leichter verständlich gemacht werden können.

Da die Parkraumbewirtschaftung auf dem Straßenverkehrsrecht beruht und daher auch mit verkehrslenkenden Effekten begründet werden muss, wird zunächst dargestellt, ob die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung gegeben sind.

Daraufhin werden konkrete Vorschläge für eine Parkraumbewirtschaftung erarbeitet. Dabei werden Empfehlungen zur räumlichen Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes, zur Bewirtschaftungsform, zu Bewirtschaftungszeiten und zur Gebührenhöhe erarbeitet. Die Empfehlungen werden im Zusammenhang mit den bereits bestehenden Regelungen und dem geplanten Parkhaus betrachtet, so dass ein schlüssiges Gesamtkonzept für das Zentrum entsteht.

Die wesentliche Grundlage der Parkraumbewirtschaftung ist ihre verkehrliche Notwendigkeit. Gleichzeitig muss jedoch bei der derzeitigen Haushaltslage angestrebt werden, die Bewirtschaftung aus Sicht des kommunalen Haushaltes möglichst kostenneutral durchzuführen. Die zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben werden daher berechnet und vergleichend gegenüber gestellt.

Den Abschluss der Untersuchung wird eine Zusammenfassung aller relevanten Ergebnisse und Empfehlungen bilden.

Stadt Oranienburg
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept für
die Innenstadt

Bericht
Mai 2014

3 Maßnahmenkonzept

Im Folgenden werden die Voraussetzungen für eine Parkraumbewirtschaftung analysiert (Kapitel 3.1). Danach werden mögliche Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung in Oranienburg diskutiert (Kapitel 3.2).

3.1 Verkehrliche Begründung

Parkraumbewirtschaftung hat das Ziel, den Parkdruck zu senken und die Parkchancen der Bewohner, des Wirtschaftsverkehrs sowie der Besucher und Kunden zu erhöhen. Ein gewünschter Nebeneffekt ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ein geordneteres Parken.

Die Bewirtschaftung beruht auf dem Straßenverkehrsrecht (§ 6a Straßenverkehrsgesetz) und muss daher mit verkehrsrelevanten Argumenten begründet werden. Praktisch bedeutet dies, dass für die sinnvolle Einführung der Parkraumbewirtschaftung zwei Bedingungen gleichzeitig erfüllt sein müssen: hoher Parkdruck und die Konkurrenz unterschiedlicher Nutzergruppen um die wenigen freien Parkstände (beispielsweise Bewohner, Kunden und Beschäftigte).

Nur wenn beide Voraussetzungen erfüllt sind, kann eine Bewirtschaftung die erwünschten verkehrlichen Effekte erzielen. Als Schwellenwerte für eine neu einzuführende Bewirtschaftung werden hier ein mittlerer Parkraumbelastungsgrad von 90 % und ein Anteil gebietsfremder Langparker von mindestens 25 % verwendet.

Auf Grundlage dieser Kriterien ist eine Parkraumbewirtschaftung des bislang ohne Einschränkungen nutzbaren Straßenraums im Umfeld der Blutgasse am Tag sinnvoll, wenn die heute dort vorhandenen beiden Sammelanlagen wegfallen.

3.2 Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung

3.2.1 Abgrenzung der Bewirtschaftungsgebiete

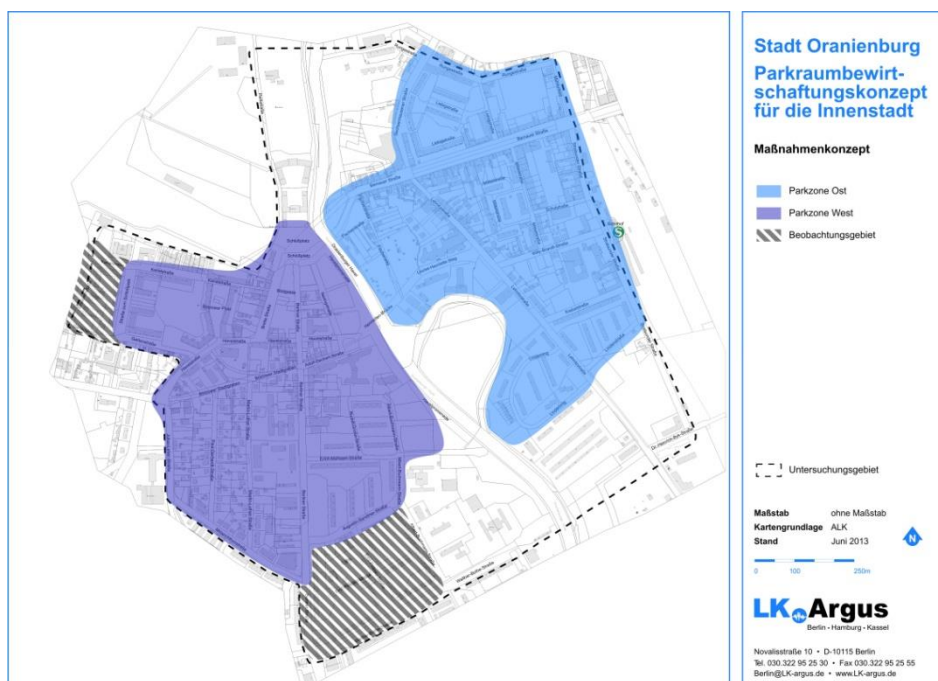
Die vorhandenen Parkregelungen im Umfeld des Bahnhofs und der Bernauer Straße sind sehr unterschiedlich, was zu einer uneinheitlichen Auslastung des zur Verfügung stehenden Straßenraums führt. Außerdem wird vor allem für ortsunkundige Besucher die Orientierung erschwert, was zu einem erhöhten Parksuchverkehr führen kann.

Daher wird eine Neuordnung der Bewirtschaftung in diesem Gebiet empfohlen. Die vorgeschlagene Gebietsabgrenzung für die Parkzone Ost ist in Abbildung 15 dargestellt. Der Lindenring soll in Abstimmung mit dem Auftraggeber auch in

die Bewirtschaftung einbezogen werden, um unerwünschte Verdrängungseffekte zu verhindern.

Mit Wegfall der Parkplätze an der Blutgasse ist trotz der Errichtung eines Parkhauses die Einführung einer Bewirtschaftung im umliegenden Straßenraum sinnvoll. Abbildung 15 zeigt die vorgeschlagene Parkzone West. Bei der Abgrenzung wurden bereits mögliche Verdrängungseffekte berücksichtigt. Der Parkplatz nördlich des Schlosses ist nicht Teil der Parkzone, da er künftig nur noch den Mitarbeitern und Besuchern der Stadtverwaltung zur Verfügung stehen soll. Darüber hinaus wurden Beobachtungsgebiete definiert, die im Zuge der Einführung der Bewirtschaftung auf mögliche Verdrängungseffekte hin untersucht werden sollten.

Abbildung 15: vorgeschlagene Gebietsabgrenzung



3.2.2 Mögliche Bewirtschaftungsformen

Für die Bewirtschaftung sollten verkehrlich wirksame aber auch einfache und leicht verständliche Parkregelungen verwendet werden. Im Folgenden werden die dafür grundsätzlich in Frage kommenden Bewirtschaftungsformen kurz diskutiert:

- Gebührenpflicht (Mischprinzip),
- Parkscheibe (Mischprinzip),
- Reines Bewohnerparken.

Gebührenpflicht (Mischprinzip: Vignetteninhaber frei)

Bei Mischparken mit Gebührenpflicht darf entweder mit gültigem Parkschein oder mit „Vignette“ (Bewohnerparkausweis, Ausnahmegenehmigung) geparkt werden. Dieses Nebeneinander von Gebührenpflicht und Vignette wird als Mischprinzip bezeichnet. Grundsätzlich stehen die im Mischprinzip bewirtschafteten Gebiete also allen Nutzern frei.

Die Gebührenpflicht bewirkt vor allem, dass gebietsfremde Langparker (z.B. Berufspendler) auf die Nutzung des Autos verzichten und stattdessen mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zur Arbeit fahren. Dadurch werden Parkplätze für Bewohner und Besucher / Kunden frei und der Parksuchverkehr nimmt in vielen Fällen ab. Erforderlich ist in jedem Fall eine kontinuierliche Überwachung der Regelung.

Die Bewohner werden beim Mischprinzip bevorzugt, indem sie von der Parkscheingebührenpflicht ausgenommen werden und einen Bewohnerparkausweis erhalten. Auch Gewerbetreibende könnten auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung erhalten. Weitere Ausnahmeregelungen sind beispielsweise für auswärtige Gäste der Bewohner, für die private Pflege von Familienangehörigen oder für Personen, die gesundheitsbedingt nicht den ÖPNV nutzen können möglich.

Die Kennzeichnung erfolgt in der Regel durch das Zeichen 314 StVO (Parkplatz) mit Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone ...“. Alternativ kann in zusammenhängenden Gebieten mit Zeichen 290 StVO (Haltverbotszone) ausgeschildert werden. Geplant ist außerdem die Einführung des neuen Zeichens 314.1 (Parkraumbewirtschaftungszone).

Abbildung 16: Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip



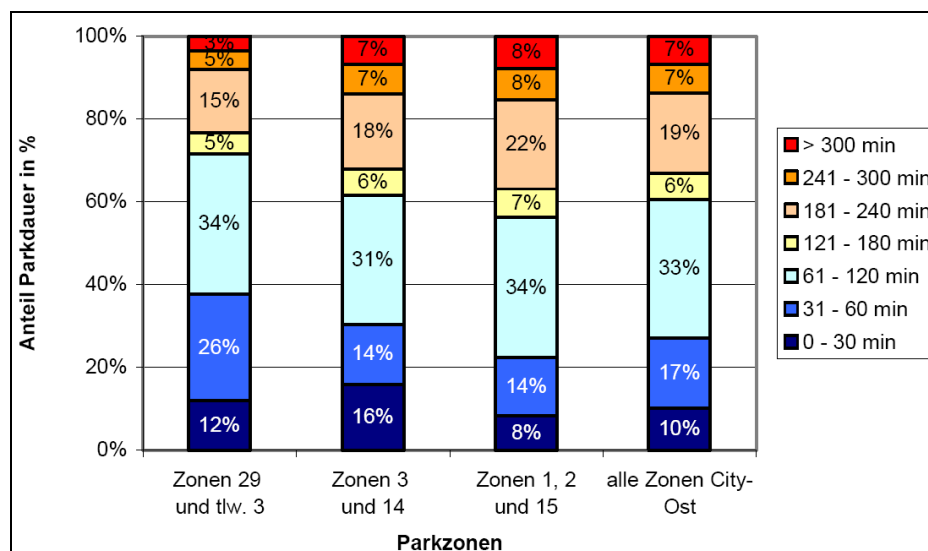
Erfahrungen aus Berlin zeigen, dass mit einer Gebührenpflicht eine wirksame Begrenzung der Parkdauer erreicht wird. Eine Evaluierung der rund 13.000 gebührenpflichtigen Parkstände in der historischen Mitte Berlins stellt fest, dass zwischen 84 % und 92 % der Parkenden mit Parkschein maximal vier Stunden lang parken (vgl. Abbildung 17).

Es wird daher empfohlen, bei einer Gebührenpflicht auf eine zusätzliche Begrenzung der Parkhöchstdauer zu verzichten. Im Ergebnis würde so eine

effektive, einfache und leicht verständliche Regelung geschaffen, die den Nutzern eine größere Flexibilität erlaubt.

Stadt Oranienburg
Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt

Abbildung 17: Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte



Bericht
Mai 2014

Quelle: Bezirksamt Mitte von Berlin / A. Janßen, M. Volpert (PGN): Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte, Februar 2006.

Parkscheibe (Mischprinzip: Vignetteninhaber frei)

Eine wirksame Methode zur Verdrängung von gebietsfremden Langparkern und zur Erhöhung der Parkchancen für Bewohner und Kurzparkler kann auch die Beschränkung der Parkhöchstdauer mittels Parkscheibe sein. In Abhängigkeit von der städtischen Struktur und der praktizierten Parkraumpolitik sollte die zulässige Parkdauer in der Regel zwischen 30 Minuten und 3 Stunden liegen.⁴ Wie bei der Gebührenpflicht sind die Fahrzeuge mit Vignette (Bewohnerparkausweis oder Ausnahmegenehmigung) von dieser Beschränkung befreit.

Positiv ist aus Sicht der Nutzer das gebührenfreie Parken. Nachteilig ist die eingeschränkte Entscheidungsfreiheit, weil die Aufenthaltsdauer nicht mehr frei bestimmt werden kann. Ein weiterer Nachteil aus Sicht des Stadthaushaltes ist in der Regel die mangelnde Gegenfinanzierung der zwingend erforderlichen Überwachung des ruhenden Verkehrs. In der Praxis führt dies häufig dazu, dass flächendeckende Parkscheibenregelungen wegen der mangelnden Überwachung wenig beachtet werden und somit auch keine ausreichende verkehrslenkende Wirkung entfalten.

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005.

Abbildung 18: Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip



Reines Bewohnerparken

In Bereichen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung können reine Bewohnerparkbereiche ausgewiesen werden. Da für den öffentlichen Straßenraum Gemeingebrauch gilt, ist das reine Bewohnerparken jedoch räumlich zu begrenzen. Zulässig ist eine Ausdehnung bis zu 1.000 m (im Durchmesser). Allerdings dürfen werktags von 9-18 Uhr nur maximal 50 % des Parkraums durch Bewohnerparkvorrechte reserviert sein, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 %.⁵

Als reine Bewohnerparkbereiche ausgewiesene Straßenabschnitte sind durch das Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) oder das Zeichen 290 (eingeschränktes Haltverbot für eine Zone) mit Zusatzzeichen 1020-32 „Bewohner mit Parkausweis Nr. ... frei“ gekennzeichnet.

Bewohnerparkbereiche sind die wohl strikteste Form der Anwohnerbevorrechtigung. Da es in den meisten innerstädtischen Gebieten Mischnutzungen gibt, wird das reine Bewohnerparken nur vergleichsweise selten angewendet. Damit wird auch berücksichtigt, dass die Bedürfnisse von anderen Nutzergruppen wie Kunden oder Besuchern mit dieser Regelung nicht befriedigt werden.

⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005.

Nachteilig ist wie bei der Parkscheibenregelung aus Sicht des Stadthaushaltes der erforderliche hohe Überwachungsaufwand, der nicht durch Parkscheineinnahmen gegenfinanziert werden kann.

Abbildung 19: Beschilderungsbeispiel für reines Bewohnerparken



Quelle: Leitfaden Parkraumbewirtschaftung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin.

Fazit für Oranienburg

Eine Gebührenpflicht (Vignetteninhaber frei) ohne Parkdauerbegrenzung wird als das am besten geeignete Instrument zur Parkraumbewirtschaftung in Oranienburg gesehen. Das Abstellen eines Fahrzeugs ist damit grundsätzlich in allen Straßenabschnitten für alle Nutzergruppen möglich. Durch die Gebührenpflicht nimmt der Anteil der gebietsfremden Langparker in den bisher nicht bewirtschafteten Bereichen aber deutlich ab. Dadurch steigen die Parkchancen für Bewohner und Besucher. Mit der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen werden die Bewohner bei der Parkplatzsuche bevorzugt. Die einfache und übersichtliche Regelung trägt außerdem dazu bei, Parksuchverkehr zu reduzieren. Die notwendigen Kontrollen können durch die Gebühreneinnahmen zumindest teilfinanziert werden.

Die Einrichtung einer Parkdauerbegrenzung mittels Parkscheibe (Vignetteninhaber frei) wäre zwar ebenfalls geeignet, um gebietsfremde Langparker zu verdrängen, allerdings schränkt die Parkscheibe die Wahlfreiheit der Parkenden ein. Darüber hinaus wird die notwendige flächendeckende Überwachung im gesamten Gebiet nicht durch Parkscheineinnahmen gegenfinanziert.

Auch die Einrichtung eines flächendeckenden reinen Bewohnerparkbereiches wird nicht empfohlen, weil dies rechtlich nur eingeschränkt möglich wäre und weil es mit einer zu starken Benachteiligung aller anderen Nutzergruppen verbunden wäre (z.B. Besucher der Bewohner).

3.2.3 Bewirtschaftungszeiten und Gebührenhöhe

Die Festlegung der Bewirtschaftungszeiten hängt von der Nutzungsstruktur und von der tageszeitlichen Zusammensetzung der parkenden Fahrzeuge ab. Die Regelungszeiten sollten sich auf die Tageszeiten beschränken, zu denen eine Nutzungskonkurrenz zwischen Bewohnern und anderen Nutzern besteht und in denen mit der Bewirtschaftung tatsächlich spürbare verkehrslenkende Effekte erzielt werden können.⁶

Aktuell werden an den bewirtschafteten Parkräumen montags bis freitags von 8 bis 18 Uhr Gebühren erhoben. Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, nimmt der Anteil gebietsfremder Langparker besonders zwischen 17 und 19 Uhr stark ab. Daher wird empfohlen, die bereits bekannten Bewirtschaftungszeiten beizubehalten.

Der Rahmen für die Höhe der Parkscheingebühren wird durch die im Juni 2012 in Kraft getretene Tarifordnung für Parkflächen mit Parkscheinautomaten der Stadt Oranienburg gesetzt. Demnach sind die ersten 15 Minuten kostenlos. Für eine Parkdauer über 15 Minuten bis zu 60 min wird eine Gebühr von 50 Cent erhoben, danach für jede weitere angefangene halbe Stunde 50 Cent. Für vier Euro erhält man ein Tagesticket.

In Abstimmung mit der Stadt wird empfohlen, die Tarifordnung zu vereinfachen. Vorgeschlagen wird eine einheitliche Gebühr von einem Euro pro Stunde. Aufgrund der politischen Entscheidung sollen die ersten 15 Minuten weiterhin kostenfrei bleiben.

⁶ Allerdings ergaben Wirkungsanalysen in bestehenden Parkzonen in Berlin, dass der Parkdruck auch außerhalb der Bewirtschaftungszeiten sinken kann. So ging er in den Parkzonen 38 und 41-43 auch nachts außerhalb der Bewirtschaftungszeiten nach Einführung der Gebührenpflicht um rund 10 bis 15 Prozent zurück (Quellen: Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.): Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38 in Berlin-Mitte, September 2008 und Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.): Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 41-43 in Prenzlauer Berg, November 2012).

4 Wirkungsanalyse, Wirtschaftlichkeitsberechnung und Finanzierungskonzept

4.1 Prognose der Parkraumnachfrage

Die Prognose der verkehrlichen Auswirkung der Parkraumbewirtschaftung basiert auf den Erhebungen im Untersuchungsgebiet und auf Erfahrungswerten aus anderen Städten. Grundlage ist die Prognose der zukünftigen Entwicklungen ohne Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung (vgl. Kapitel 1.5, S. 11).

Mit der Parkraumbewirtschaftung wird angestrebt, die Parkchancen insbesondere der Bewohner zu erhöhen und den knappen Parkraum möglichst vielen Nutzergruppen zur Verfügung zu stellen. In diesem Abschnitt wird dargestellt, inwieweit die oben beschriebenen Empfehlungen geeignet sind, um diese Ziele zu erreichen. Zu diesem Zweck wird die voraussichtliche Parkraumnachfrage auf Grundlage vorliegender Erfahrungen prognostiziert.

Vorliegende Erfahrungen

In der Vergangenheit wurden beispielsweise in den Städten Berlin, Erfurt, Gelsenkirchen, Hamburg, Köln, Tübingen und Wien verschiedene Wirkungsanalysen zur Parkraumbewirtschaftung durchgeführt. Es liegen somit umfangreiche Erfahrungswerte zur Entwicklung der mittleren Stellplatzauslastung und zum Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein unter dem Einfluss der Parkraumbewirtschaftung vor:

- Die Untersuchung der Berliner Pilotprojekte zur Parkraumbewirtschaftung aus dem Jahr 1996 stellte fest, dass die Belegung der Abstellstände von 95 % vor der Bewirtschaftung auf rund 60 bis 80 % mit Bewirtschaftung abnahm.⁷ Der Anteil der Fahrzeuge mit Parkschein an allen Parkenden lag nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung zwischen 7 % und 30 %. Der rechnerische Anteil der Abstellstände, auf denen mit Parkschein geparkt wurde, lag demnach zwischen 4 % und 24 %.
- Nach Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin lag der abstellstandbezogene Parkscheinanteil in den dort bewirtschafteten Parkzonen im Jahr 2003 bei 8 % im Jahresdurchschnitt.
- Eine Nachuntersuchung der Parkzonen im Bezirk Mitte im Jahr 2005 stellte in den bewirtschafteten Gebieten mit insgesamt 20.100 gebührenpflichtigen Abstellständen eine mittlere Belegung von 72 % fest. Die Belegungen am

⁷ Diese Daten beruhen jedoch auf einer geringen Stichprobe.

Stadt Oranienburg
Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt

Bericht
Mai 2014

Vormittag lagen je nach Parkzone zwischen 40 % und 95 %.⁸ Der abstellstandbezogene Parkscheinanteil lag tagsüber zwischen 4 % und 24 %.

- Die im September 2008 durchgeführte Wirkungsanalyse zu den neuen Parkzonen 34, 35 und 38 im Bezirk Mitte von Berlin mit rund 7.000 gebührenpflichtigen Abstellständen ergab infolge der eingerichteten Parkraumbewirtschaftung Rückgänge der mittleren werktäglichen Parkraumbelegung im öffentlichen Straßenraum von tagsüber durchschnittlich 115 % auf 80 %.⁹ Der Anteil der mit gültigem Parkschein parkenden Fahrzeuge lag werktags um 11 Uhr bei 13 %. Bezogen auf die Zahl der Abstellstände ist dies ein Parkscheinanteil von rund 10 %. In der Rosenthaler Vorstadt (Parkzone 38) sank auch die nächtliche Belegung außerhalb der Bewirtschaftungszeiten von 110 % auf rund 100 %.
- Erhebungen im Frühjahr 2008 zeigten in den Parkzonen 1, 2 und 15 in Berlin-Mitte (6.560 gebührenpflichtige Abstellstände) mittlere Belegungen von 76 % und in den Parkzonen 1 und 2 einen abstellstandbezogenen Parkscheinanteil von rund 7 %.¹⁰ In der Parkzone 21 am Potsdamer Platz mit 1.240 bewirtschafteten Abstellständen sank die mittlere Belegung von 80 % bis über 100 % vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung auf durchschnittlich 51 % danach.
- Die am 1. Oktober 2010 eingeführte Parkraumbewirtschaftung in Berlin Prenzlauer Berg hat an den rund 13.600 Parkständen (vor Einführung der Bewirtschaftung) bzw. 12.400 Parkständen (nachher) im öffentlichen Straßenraum der neuen Parkzonen 41-43 zu einer deutlichen Abnahme des Parkdrucks geführt. Die Anzahl der parkenden Fahrzeuge ist im Straßenraum während der Bewirtschaftungszeit je nach Tageszeit und Wochentag um 2.350 bis 3.050 gesunken. Dies entspricht Rückgängen von 16 % bis 21 %. Der mittlere Belegungsgrad sank wegen der geringeren Parkraumkapazität in geringerem Maß um rund 10 % bis 15 % von tagsüber 103 % auf 91 %, am samstäglichen Abend von 105 % auf 91 %. Der Parkscheinanteil lag im Jahr 2011 (Januar bis Oktober) im Tagesdurchschnitt bei 5 %.¹¹

⁸ Bezirk Mitte von Berlin / Janßen, Volpert u.a. (PGN, Bearb.): Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte. Die Nachuntersuchung liefert wegen der lückenhaften Datendokumentation des Vorgängergutachtens keinen quantitativen Vorher-Nachher-Vergleich der Nutzergruppen.

⁹ Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.): Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38 in Berlin-Mitte, September 2008.

¹⁰ LK Argus GmbH (Bearb.): „Parkgebührengestaltung“, ein Arbeitspaket im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“, unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität 21, Berlin Juli 2008.

¹¹ Eigene Berechnung nach Angaben des Bezirksamts Pankow von Berlin vom 18.11.2011 im Rahmen der Machbarkeitsstudie und Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg.

- In einer Hamburger Untersuchung zur Einführung des kostenlosen Kurzparkens wurde das Parkverhalten an vier Standorten mit insgesamt rund 400 gebührenpflichtigen Abstellständen untersucht (Burchardplatz, Altstädter Straße, Fuhsbüttler Straße, Osterstraße).¹² Zu den Spitzenzeiten herrschte in allen Bereichen sehr hoher Parkdruck mit Belegungen über 100 %. Bezogen auf alle parkenden Fahrzeuge wurde ein durchschnittlicher Parkscheinanteil von 17 % ermittelt; je nach Straßenabschnitt schwankte dieser Wert zwischen 6 % und 36 %. Der Anteil der Parkscheine je Parkstand wird nicht angegeben. Bemängelt wird ein hoher Schwarzparkeranteil (Überziehen der Parkdauer, parken ohne Parkschein, unzulässig parkend) infolge unzureichender Überwachung. Angaben zu Verhaltensänderungen anlässlich der Bewirtschaftung sind aufgrund von fehlenden Daten zum Zustand vor Einführung der Bewirtschaftung nicht möglich.
- Im Mai 2011 wurde Bereich der Rudolfstraße in Erfurt eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Auf den rund 500 Abstellständen im Straßenraum konnte durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung der Parkdruck nachts um rund 10 % gesenkt werden. Im Tagesverlauf waren deutlich höhere Entlastungen von bis zu 30 % zu beobachten. Weiterhin sank der Anteil der auswärtigen Fahrzeuge im Tagesverlauf um 5 % bis 10 %. Der Anteil der Schwarzparker sank von 10 % auf einen „marginalen Anteil“.¹³

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung bewirkt infolge des gesunkenen Parkdrucks häufig auch eine Reduzierung des Parksuchverkehrs:

- Eine Vergleichsuntersuchung der TU Berlin in neun Wohnstraßen der Spandauer Vorstadt in Berlin ergab einen mittleren Rückgang des fließenden Kfz-Verkehrs um 31 %.¹⁴ Dieser Rückgang wurde auf die Einführung der Parkraumbewirtschaftung zurückgeführt, da andere Einflüsse laut Studie durch die Erhebungsmethode weitestgehend ausgeschlossen werden konnten.
- Die Verkehrsbelastung im untergeordneten Straßennetz der Stadt Wien ging nach Einführung der Bewirtschaftung deutlich zurück. Die durchschnittliche Parkplatzsuchzeit verringerte sich in den Bezirken 6 bis 9 nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung von 9 Minuten auf 3 Minuten. Im 1. Be-

¹² Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / Masuch+Olbrisch (Bearb.): Parkraumauslastung / Parkverhalten Hamburg, Dezember 2005.

¹³ Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung / Bereich Verkehrsplanung (Bearb.): Endbericht Parkraumuntersuchung Rudolfstraße, November 2011

¹⁴ Technische Universität Berlin / Genow, Kaden, Börner, Dannenberg: Verkehrs- und Straßengestaltungsstudie Spandauer Vorstadt, Berlin 2002.

zirk ging die vom Parkplatzsuchverkehr verursachte Kilometerleistung um rund zwei Drittel zurück.¹⁵

- In Gelsenkirchen, Köln und Tübingen sank die mittlere Parksuchweglänge von rund 75 m bis 280 m ohne Bewirtschaftung mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung auf einheitlich rund 30 m je Parkvorgang.¹⁶

Prognose der verkehrlichen Auswirkungen in Oranienburg

Aufgrund der heutigen Belegung, der Nutzerzusammensetzung sowie der Erfahrungswerte aus den o.g. Untersuchungen ist ein Rückgang der mittleren Belegung der Abstellstände im öffentlichen Straßenraum in der Parkzone West von heute rund 80 % auf rund 60 % zu erwarten.

In der Parkzone Ost wird aufgrund der teilweise bereits vorhandenen Bewirtschaftung ein etwas geringerer Rückgang der mittleren Belegung von heute rund 85 % auf rund 70 % erwartet.

Vorraussetzung für die verkehrliche Wirksamkeit der Bewirtschaftung ist eine umfassende Kontrolle der Einhaltung der Regelungen.

4.2 Wirtschaftlichkeitsberechnung und Finanzierungskonzept

Die wesentliche Grundlage der Parkraumbewirtschaftung ist ihre verkehrliche Notwendigkeit. Gleichzeitig muss jedoch angestrebt werden, die Bewirtschaftung möglichst kostenneutral durchzuführen. Die zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben werden im Folgenden abgeschätzt und vergleichend gegenüber gestellt. Die wesentlichen Faktoren sind:

- Einnahmen aus Parkscheingebühren,
- Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern,
- Ausgaben für die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung (Parkscheinautomaten, Verkehrszeichen, Information),
- Ausgaben für die Überwachung der bewirtschafteten Bereiche.

Wir gehen davon aus, dass die Einnahmen und Ausgaben für Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen kostenneutral gestaltet werden.

¹⁵ Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung, Berichte des Rechnungshofes Wien 2006/3, 11/2006, S. 42.

¹⁶ Huber-Erler: Parkraum als Steuerungsinstrument. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 56. Ergänzungslieferung 04/2010.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung berücksichtigt insgesamt 1.379 Abstellstände, die von Montag bis Freitag 8 - 18 Uhr bewirtschaftet werden. Davon sind 195 Stellplätze auf öffentlichen Sammelanlagen und 1.184 Abstellstände im öffentlichen Straßenraum. Weitere 38 Abstellstände sind nutzerbeschränkt.

4.2.1 Einnahmen aus Parkscheingebühren

Die Berechnung der Parkscheingebühren berücksichtigt die Bewirtschaftungsdauer, die Gebührenhöhe, die Anzahl der bewirtschafteten Abstellstände, deren mittlere Belegung und den Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein.

Die in Kapitel 4.1 genannten Erfahrungs-Parkscheinanteile je bewirtschafteten Abstellstand reichen in Berlin von 4 % bis 24 %. Für die Parkzone Ost wird ein mittlerer, abstellstandbezogene Anteil der Parker mit Parkschein auf öffentlichen Abstellständen von 6 % angenommen (vgl. Tabelle 2). Es wird davon ausgegangen, dass der mittlere, abstellbezogene Anteil der Parker in der Parkzone West mit Parkschein etwas geringer ist, da in weiteren Teilbereichen der Parkzone die Wohnnutzung dominiert.

Unter den genannten Annahmen ist mit Einnahmen aus Parkscheingebühren in Höhe von rund 208.000 € p.a. zu rechnen. Dies ergibt jährliche Parkscheingebühreneinnahmen von 151 € je Abstellstand und Jahr. Zum Vergleich: die mittleren Einnahmen aus den Parkscheinautomaten in Oranienburg lagen zwischen Januar und einschließlich Oktober 2012 bei 360 € je Abstellstand.¹⁷ Die mittleren Einnahmen je Parkstand sind aber künftig durch die Ausweitung der Bewirtschaftung geringer einzuschätzen.

Tabelle 2: Prognose der Einnahmen aus Parkscheingebühren

Gebiet	Gebührenpflichtige Parkstände	Prognose				
		Belegungsgrad	Parkstand-bezogener Parkscheinanteil	Bewirtschaftete Zeit p.a.	Gebühr pro Stunde	Parkschein-Einnahmen pro Jahr
Parkzone Ost	631	70 %	6 %	2.761 Std.	1,00 €	104.531 €
Parkzone West	748	60 %	5 %	2.761 Std.	1,00 €	103.261 €
Summe	1.379					207.793 €

¹⁷ Berechnung nach Angaben der Stadt Oranienburg.

4.2.2 Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern

Die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern fließen der Stadt zu. Bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung ist die voraussichtliche Höhe dieser Einnahmen daher auf Grundlage vorliegender Erfahrungswerte zu prognostizieren. Berücksichtigt werden 1.379 bewirtschaftete Abstellstände sowie weitere 38 Abstellstände, die einer Nutzerbeschränkung unterliegen.

In den Parkzonen 41 - 43 des Bezirks Pankow wurden im Zeitraum Januar bis Oktober 2011 rund 335 € je Parkstand durch Verwarnungs- und Bußgelder eingenommen.¹⁸ Falls diese Einnahmen gleichmäßig über das Jahr erzielt werden, ergibt die Hochrechnung auf ein Kalenderjahr einen Mittelwert von rund 400 € je bewirtschaftetem Parkstand.

Zum Vergleich: im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf wurden in den bestehenden Parkzonen rund 200 € an Verwarnungs- und Bußgeldern je Abstellstand und Jahr eingenommen.¹⁹ In Mitte lag dieser Wert im Jahr 2009 bei 255 € je Abstellstand und Jahr.²⁰ In Hamburg werden nach Angaben der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt im Bereich der rund 11.000 gebührenpflichtigen Parkstände ca. 3 Mio. € Verwarnungs- und Bußgelder pro Jahr eingenommen.²¹ Dies entspricht etwa 270 € pro Abstellstand und Jahr.

Insgesamt reicht die Spanne der Erfahrungswerte von 200 € bis 400 € pro Abstellstand und Jahr. Allerdings muss beachtet werden, dass seit dem 01.04.2013 die Verwarn- und Bußgelder erhöht wurden. Jedoch kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Einnahmen linear steigen, da mit zunehmender Höhe der Verwarn- und Bußgelder der Schwarzparkeranteil abnimmt.

Aktuell nimmt die Stadt Oranienburg im gesamten Stadtgebiet rund 245.000 € durch allgemeine Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr ein. Aufgrund der genannten Erfahrungen und Rahmenbedingungen geht die Prognose davon aus, dass bei ausreichender Überwachung in den Parkzonen Ost und West durchschnittlich 250 € je Abstellstand und Jahr eingenommen werden. Dies ergibt jährliche Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern in Höhe von rund 354.000 €.

¹⁸ Berechnung nach Angaben des Bezirksamts Pankow von Berlin vom 17.11.2011.

¹⁹ Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin / CS Plan (E. Heinrichs u.a.): Untersuchung zur räumlichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung im westlichen Innenstadtbereich von Berlin, 2006.

²⁰ Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH: Einnahmen und Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung 2009. Berlin, Juni 2010.

²¹ Auskunft vom Amt für Verkehr und Straßenwesen am 08.09.2010.

4.2.3 Ausgaben für die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung

Stadt Oranienburg
Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt

Bericht
Mai 2014

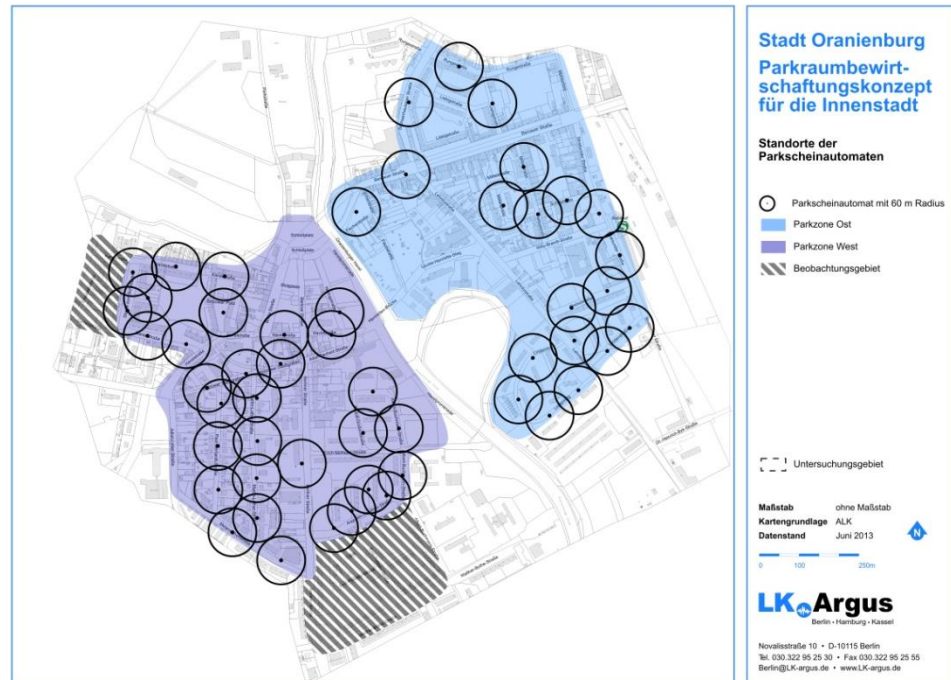
Für die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung fallen Ausgaben für die Parkscheinautomaten, Beschilderungen sowie Informationen der Bewohner und Gewerbetreibenden an.

Die folgenden Standortvorschläge für Parkscheinautomaten erfolgen auf konzeptioneller Ebene. Eine exakte Verortung der Standorte mit Berücksichtigung der kleinräumigen Verhältnisse (Geschäftsauslagen, Straßenmöbel usw.) ist erst nach dem politischen Beschluss zur Bewirtschaftung sinnvoll. Anschließend können die Ergebnisse zur Vorbereitung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung genutzt werden. Zum jetzigen Zeitpunkt dienen sie vor allem der Ermittlung der erforderlichen Anzahl von Parkscheinautomaten.

Im Vordergrund der Standortverteilung stehen die Benutzerfreundlichkeit und Verkehrssicherheit und damit die Akzeptanz durch die betroffenen Verkehrsteilnehmer. Die Automaten sollten nicht mehr als 60 Meter vom parkenden Fahrzeug entfernt und möglichst auf der gleichen Straßenseite wie die zugehörigen Stellplätze angeordnet sein. Fahrbahnüberquerungen können den Nutzern bei Straßen mit vergleichsweise geringer Trennwirkung zugemutet werden.

Abbildung 20 zeigt einen Vorschlag, der die genannten Anforderungen berücksichtigt. Für die Versorgung der Parkzone Ost werden nach dieser ersten Schätzung 20 neue Parkscheinautomaten benötigt, in der Parkzone West 31 Automaten. Es wird davon ausgegangen, dass die vorhandenen 12 Parkscheinautomaten weitergenutzt werden und der Automat auf dem künftig entfallenden Parkplatz zwischen Bernauer Straße und Berliner Straße umgesetzt und an anderer Stelle weitergenutzt werden kann.

Abbildung 20: mögliche Standorte der neuen Parkscheinautomaten



In den Berechnungen gehen wir davon aus, dass die Anschaffungskosten bei 5.000 € pro Parkscheinautomat und die jährlichen Betriebs- und Wartungskosten bei rund 1.000 € pro Automat liegen. Unter der Annahme einer zehnjährigen Lebens- und Abschreibungsdauer ergibt dies jährliche Gesamtkosten von 1.500 € je Automat (= 500 € Abschreibung + 1.000 € Betrieb).

Für die vorhandenen Parkscheinautomaten werden nur die Betriebs- und Wartungskosten berücksichtigt. Für die Umsetzung eines Automaten werden Kosten in Höhe von 750 € veranschlagt, die zur besseren Vergleichbarkeit in der weiteren Berechnung ebenfalls auf zehn Jahre umgelegt werden.

In Summe ergeben sich jährliche Gesamtkosten von rund 90.000,00 €.

Tabelle 3: voraussichtliche Anzahl an Parkscheinautomaten und deren Kosten

	Anzahl der Parkschein- automaten	Kosten der Parkscheinautomaten pro Jahr
Neue Automaten Parkzone Ost	20	30.000,00 €
Neue Automaten Parkzone West	31	46.500,00 €
Vorhandene Automaten	12	12.000,00 €
Vorhandener Automat mit Umsetzung	1	1.075,00 €
Summe	63	89.575,00 €

Für die Beschaffung und Anbringung der Verkehrszeichen sowie für die Information der betroffenen Haushalte und Betriebe entstanden nach Auskunft des Bezirksamts Pankow von Berlin für Einrichtungen der Parkzonen 41, 42 und 43 in Prenzlauer Berg einmalige Kosten von rund 14 € je bewirtschaftetem Parkstand. Wir gehen davon aus, dass diese Kosten in Oranienburg ähnlich hoch sind. Übertragen auf die Anzahl der zu bewirtschafteten Abstellstände in Oranienburg ergeben sich daraus einmalige Kosten von rund 19.000 €. Zur besseren Vergleichbarkeit werden diese in der weiteren Berechnung ebenfalls auf zehn Jahre umgelegt (1.900 € p.a.).

4.2.4 Ausgaben für die Überwachung der Parkraumbewirtschaftung

Die Überwachungskosten setzen sich aus Personal-, Sach- und Umlagekosten zusammen. Die Anzahl der notwendigen Überwachungskräfte errechnet sich in Abhängigkeit von dem Bewirtschaftungsgebiet, den Bewirtschaftungszeiten und dem Überwachungssturnus.

Im Folgenden wird angenommen, dass – anders als heute – die Überwachungskräfte ausschließlich für die Überwachung des ruhenden Verkehrs eingesetzt werden. Die Berechnung des voraussichtlichen Personalbedarfs wird mit dem im Forschungsprojekt „Parkraummanagement in Berlin“ entwickelten Bedarfsschema abgeschätzt.²²

Das Schema wurde auf Basis vorliegender Erfahrungswerte, Interviews mit Ordnungsamtsmitarbeitern und einem eigens durchgeführten Praxistest im Außendienst entwickelt. Es enthält folgende Eingangsvariablen:

- Anzahl der zu überwachenden Abstellstände im Untersuchungsgebiet: 1.379 Parkstände.
- Die Kontrollstrecke gibt die zu überprüfende Kantenlänge der Straßenseiten an. Dieser Wert wird pauschal um 10 % reduziert, um Abkürzungen bei der Überwachungsdurchführung zu berücksichtigen. In den empfohlenen Bewirtschaftungsgebieten von Oranienburg beträgt die Kantenlänge der zu überprüfenden Abschnitte 11.909 m und der reduzierte Wert 10.718 m.
- Bewirtschaftungszeiten: Mo-Fr 8-18 Uhr.

²² LK Argus GmbH (Bearb.): „Wirtschaftliches Parkraummanagement“, ein Arbeitspaket im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“, unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität 21, Berlin Dezember 2009.

Stadt Oranienburg
Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt

Bericht
Mai 2014

- Mittlerer Überwachungsturnus im Jahresdurchschnitt: dreistündlich, dies entspricht bei den vorgeschlagenen Bewirtschaftungszeiten gut drei Überwachungsgängen am Tag.
- Mittlere Gehgeschwindigkeit ohne Überwachungstätigkeit: 3,6 km/h.
- Überprüfungszeit je Abstellstand: 5 Sekunden
- Nichtbeachtungsquote, die den zu erwartenden Anteil von unzulässig abgestellten Fahrzeugen (Schwarzparker) angibt: 10 %.
- Zeit für das Schreiben einer Anzeige: 2 Minuten.
- Überprüfung der Parkscheinautomaten (PSA): erfahrungsgemäß sind durchschnittlich rund 10 % der Automaten defekt. Pro Meldung werden rund 1,5 Minuten Zeitaufwand veranschlagt.
- Zeiten für allgemeine Auskünfte: in Gebieten der Parkraumbewirtschaftung wenden sich erfahrungsgemäß ortsunkundige Passanten mit allgemeinen Fragen an die uniformierten Überwachungskräfte. Hier wird durchschnittlich eine zweiminütige Anfrage je Stunde berücksichtigt.
- Rüst- und Wegezeiten: 60 Minuten je Arbeitstag. Damit wird berücksichtigt, dass die mittlere effektive Überwachungszeit einer Arbeitskraft durch die „unproduktiven“ Rüst- und Wegezeiten reduziert wird.
- Mittlerer Krankheitsstand der Überwachungskräfte: 15 %.

Unter den getroffenen Annahmen werden nach dieser Berechnung im Jahresmittel rechnerisch 6,6 Überwachungskräfte benötigt, um die bewirtschafteten Bereiche zu kontrollieren (vgl. Abbildung 21). Rechnerisch überwacht eine Person damit 206 Parkstände.

In der vorliegenden Prognose wird aufgrund der Angaben der Stadt Oranienburg mit einem pauschalen Jahressatz von 60.500,00 € je Überwachungskraft gerechnet²³, in dem neben den Personalkosten auch Ausstattungs- und Umlagekosten enthalten sind.

Dies ergibt jährliche Überwachungskosten von rund 399.300 € für das gesamte Gebiet.

Noch nicht berücksichtigt ist dabei der sich für die Bearbeitung in der Bußgeldstelle ergebende Mehraufwand.

²³ Mittelwert aus den vorhandenen Entgeltstufen 5 und 6.

Abbildung 21: Abschätzung des erforderlichen Überwachungspersonals für das gesamte Gebiet

Stadt Oranienburg
Parkraumbewirtschaftungs-konzept für die Innenstadt

Bericht
Mai 2014

Gebiets-Kenngrößen		Oranienburg		Variable Eingangsgröße	
Abstellplätze:	1.379 Stück	Kontrollstrecke:	11.909 Meter	Sams tage:	Sonn- und Feiertage:
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	10.718 Meter	Werkzeuge:	251	von	Uhr
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	251 Tage	bis	18 Uhr	bis	Uhr
		= 10 Std		= 0 Std	
Überwachungsturnus					
Überwachungsturnus:	3,0 stündlich				
Überwachungs-Kenngrößen					
Reine Gehzeit:	179 Minuten/Tour	Geschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	10.718 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	391 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparker:	10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	0 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	0 min	Quote:	%
Überprüfungszeit Umweltzone:	0 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	0,0 %
Überprüfungszeit der PSA:	3 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	500 m	Defektquote:	10 %
Zeit für Service und Auskünfte:	19 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Service-dauer:	2 min
Summe:	592 Minuten/Tour				
Überwachungs-gänge pro Jahr:	837 Touren	werktags:	3,3 Tourer	samstags:	0,0 Tourer
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	495.016 Minuten (Überwachungs-gänge pro Jahr * Überwachungs-dauer pro Tour)	sonntags:	0,0 Touren		
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	106.080 Minuten/Person	Arbeits-tage pro Jahr:	251 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	75.108 Minuten/Person	Krankheitsstand:	15 %	Rüst- und Wegezeiten:	60 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte: 6,6 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit					

4.2.5 Fazit

Unter der getroffenen Annahme wäre eine flächendeckende Gebührenpflicht den Parkzonen Ost und West kostendeckend. Es wird ein jährlicher Überschuss von rund 71.000 € berechnet.

Tabelle 4: Prognose der Einnahmen und Ausgaben

Einnahmen pro Jahr			Ausgaben pro Jahr				Überschuss pro Jahr
Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Überwachung	Parkschein-automaten	Verkehrszeichen, Information	Summe	
207.793 €	354.250 €	562.043 €	399.300 €	89.575 €	1.903 €	490.778 €	71.265 €

5 Zusammenfassung

Für die Innenstadt von Oranienburg wurde ein Parkraumbewirtschaftungskonzept erarbeitet. Die Erhebungen ergaben, dass der Belegungsgrad bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet zwar gering ist, einzelne Straßenabschnitte aber eine sehr hohe Belegung aufweisen. Besonders betroffen sind die Gebiete um den Bahnhof und die Bernauer Straße sowie um die Rudolf-Grosse-Straße südlich des Landratsamtes.

Entfallen zukünftig die Stellplätze zwischen Berliner Straße und Breite Straße, kann sich im Umfeld die bisher geringe Belegung erhöhen. Trotz einer ausgeglichenen Stellplatzbilanz aufgrund des Parkhausneubaus entstünden weitere Problembereiche. Dem liegt die Annahme zugrunde, dass auch weiterhin viele einen kostenlosen Parkstand im Umfeld einem kostenpflichtigen Stellplatze im Parkhaus vorziehen.

Daher wird empfohlen, bei Wegfall der Stellplätze zwischen Berliner und Breite Straße eine Parkraumbewirtschaftung im umliegenden Straßenraum einzuführen. Die Parkzone West wird begrenzt von der Havel, der Erich-Mühsam-Straße, der Albert-Buchmann-Straße, der Augustin-Sandtner-Straße, der Berliner Straße, der Melanchthonstraße, der Julius-Leber-Straße, der Havelstraße, der Gartenstraße, der Straße zum Schloßpark, der Kanalstraße und dem Schloßplatz. Der Parkplatz nördlich des Schlosses ist nicht Teil der Parkzone, da er künftig nur noch den Mitarbeitern und Besuchern der Stadtverwaltung zur Verfügung stehen soll. Darüber hinaus wurden Beobachtungsgebiete definiert, die im Zuge der Einführung der Bewirtschaftung auf mögliche Verdrängungseffekte hin untersucht werden sollten.

Die vorhandenen Parkregelungen im Bahnhofsumfeld sind sehr unterschiedlich. Dies führt zu einer uneinheitlichen Belegung der Parkstände und erschwert Ortsunkundigen die Orientierung. Daher wird eine Neuordnung der Bewirtschaftung in diesem Gebiet empfohlen. Das Gebiet wird umschlossen von der Bahntrasse, der Lindenstraße, des Lindenrings, der Havel, der Bernauer Straße, der Sachsenhausener Straße und der Rungestraße.

Für beide Parkzonen wird eine Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung empfohlen, von der Inhaber eines Bewohnerparkausweises oder einer sonstigen Ausnahmegenehmigung befreit sind. Die derzeitigen Bewirtschaftungszeiten montags bis freitags 8 bis 18 Uhr sollten beibehalten werden. In Abstimmung mit der Stadt wird empfohlen, die Tarifordnung zu vereinfachen. Vorgeschlagen wird eine einheitliche Gebühr von einem Euro pro Stunde. Aufgrund der politischen Entscheidung sollen die ersten 15 Minuten weiterhin kostenfrei bleiben.

Es wird davon ausgegangen, dass unter den getroffenen Annahmen eine flächendeckende Gebührenpflicht in den Parkzonen Ost und West kostendeckend wäre.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Anzahl der vorhandenen Parkstände in Abhängigkeit der Parkregelung	2
Tabelle 2:	Prognose der Einnahmen aus Parkscheingebühren	25
Tabelle 3:	voraussichtliche Anzahl an Parkscheinautomaten und deren Kosten	28
Tabelle 4:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben	32

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	1
Abbildung 2:	Parkraumangebot	3
Abbildung 3:	Belegungsgrade im Zeitverlauf für das Untersuchungsgebiet	4
Abbildung 4:	Parkraumnachfrage werktags um 11 Uhr	5
Abbildung 5:	Parkraumnachfrage werktags um 3 Uhr nachts	5
Abbildung 6:	Parkraumnachfrage samstags um 11 Uhr	6
Abbildung 7:	Routen der Kennzeichenerfassung	7
Abbildung 8:	Abgrenzung Teilgebiete	7
Abbildung 9:	Nutzergruppen im Zeitverlauf – gesamtes Untersuchungsgebiet	8
Abbildung 10:	Nutzergruppen im Zeitverlauf – Teilgebiet Südwest	9
Abbildung 11:	Nutzergruppen im Zeitverlauf – Teilgebiet Nordwest	10
Abbildung 12:	Nutzergruppen im Zeitverlauf – Teilgebiet Ost	10
Abbildung 13:	Nutzergruppenanteile am Tag 9-19 Uhr	11
Abbildung 14:	Parkraumnachfrage Prognose werktags um 11 Uhr	12
Abbildung 15:	vorgeschlagene Gebietsabgrenzung	15
Abbildung 16:	Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip	16
Abbildung 17:	Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte	17
Abbildung 18:	Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip	18
Abbildung 19:	Beschilderungsbeispiel für reines Bewohnerparken	19
Abbildung 20:	mögliche Standorte der neuen Parkscheinautomaten	28
Abbildung 21:	Abschätzung des erforderlichen Überwachungspersonals für das gesamte Gebiet	31

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Parkraumangebot
Anlage 2.1	Parkraumnachfrage werktags 11 Uhr
Anlage 2.2	Parkraumnachfrage werktags 3 Uhr
Anlage 2.3	Parkraumnachfrage samstags 11 Uhr
Anlage 3	Parkraumnachfrage Prognose werktags um 11 Uhr
Anlage 4	Abgrenzung der Bewirtschaftungsgebiete

Stadt Oranienburg
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept für
die Innenstadt

Bericht
Mai 2014

Berlin

Novalisstraße 10
D-10115 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de