



Stadt Heidenau

**Parkraumkonzept Wohngebiet Mügeln
- Abschlussbericht -**



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
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 Wohngebiet Mügeln

Auftraggeber: Stadt Heidenau, Bauamt - Stadtplanung
Dresdner Straße 47, 01809 Heidenau
Tel. 03529 – 571 460, E-Mail: stadtplanung@heidenau.de

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

Status: Abschlussbericht

Bearbeitungsstand: 30.01.2017

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dirk Ohm', with a long horizontal line extending to the right.

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabenstellung und Ziele	1
2.	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	2
2.1	Abgrenzung und Charakteristik	2
2.2	Verkehrsorganisation	3
2.3	Kenndaten	4
2.3.1	Einwohnerbestand und -entwicklung	4
2.3.2	Pkw-Bestand und -entwicklung	4
2.3.3	Beschäftigte	5
2.4	Nutzergruppen und ihre Ansprüche	6
2.5	Stellplatzangebot und -bewirtschaftung im Bestand	7
2.5.1	Bewirtschaftung	7
2.5.2	Stellplatzangebot für die maßgeblichen Nutzergruppen des Untersuchungsgebietes	8
2.5.3	Sonderparkregelung zum halbseitigen Parken auf dem Gehweg	9
2.6	Änderungen im Parkraumangebot seit 2013	11
3.	Analyse der Stellplatzauslastung	12
3.1	Durchgeführte Erhebungen	12
3.2	Auslastung des Parkraumes	12
3.2.1	Grundlagen	12
3.2.2	Gesamtüberblick	13
3.2.3	Auslastung in den einzelnen Straßenabschnitten	13
3.2.4	Weitere Probleme im ruhenden Verkehr	15
4.	Vorschläge zur Neuordnung des Parkens	16
4.1	Vorbemerkungen	16
4.2	Entfall des halbseitigen Parkens auf den Gehwegen	16
4.2.1	Emil-Schemmel-Straße Nord	16
4.2.2	Emil-Schemmel-Straße 28 – 42	17
4.2.3	Emil-Schemmel-Straße 6 –26	17
4.2.4	Kurt-Fehrmann-Straße	18
4.2.5	Dr.-Otto-Nuschke-Straße	19
4.2.6	Zentraler Bereich Käthe-Kollwitz-Straße 2 – 20 und Emil-Schemmel-Straße 2 - 4	20
4.2.7	Zukünftige Parkordnung bei Entfall des halbseitigen Gehwegparkens	20
4.3	Parkordnung in engen Fahrgassen	21
4.4	Parken für Beschäftigte	25
4.5	Parken bei Veranstaltungen	26

5.	Szenarien der Stellplatznachfrage im Untersuchungsgebiet.....	27
5.1	Rahmenbedingungen der Szenariendefinition	27
5.2	Szenario 0 – Bestand 2016	27
5.3	Szenario 1 – Entfall halbseitiges Parken auf dem Gehweg	28
5.4	Szenario 2 – mit zusätzlicher Verbesserung der Parkraumsituation.....	28
5.5	Szenario 3 – mit zusätzlichem Anstieg der Stellplatznachfrage.....	28
5.6	Bewertung der Szenarien	29
6.	Standorte optionaler Parkraumerweiterungen	30
6.1	Standortbeschreibung und -bewertung	30
6.2	Standortvergleich.....	35
7.	Zusammenfassung	35

1. Aufgabenstellung und Ziele

Die Stadt Heidenau hat im Jahr 2013 für das Soziale-Stadt-Gebiet „Wohngebiet Mügeln“ einen Konzeptentwurf für den ruhenden Verkehr erarbeiten lassen, welcher zwar noch nicht beschlossen wurde, von dem aber bereits einige Maßnahmen zur Umsetzung kamen bzw. vor der Umsetzung stehen.

Nunmehr soll eine grundlegende Fortschreibung erfolgen. Dabei geht es insbesondere um die Ableitung des aktuellen Stellplatzbedarfes der Wohnbevölkerung. Mit Kenntnis dessen sollen weitere Maßnahmen zur Optimierung des Parkraumes in Mügeln entwickelt, geprüft und deren Wirkung bewertet werden.

Zentrale Fragestellungen sind dabei das Entfernen des halbseitigen Gehwegparkens und die Entwicklung größerer Parkierungsschwerpunkte. Dabei sollen folgende Rahmenbedingungen beachtet werden:

- Erhöhung der Lebensqualität im Wohngebiet Mügeln
- Freihaltung der Blockinnenhöfe von ruhendem Verkehr zur Vermeidung von Belästigungswirkungen
- Beendigung des halbseitigen Parkens auf Gehwegen zur Verbesserung der Verhältnisse von Fußgängern bzw. mobilitätseingeschränkten Personen
- Bereitstellung eines ausreichenden Stellplatzangebotes insbesondere für Bewohner unter Beachtung sowohl privater Stellplatzanlagen als auch des Parkens im öffentlichen Straßenraum
- Berücksichtigung der schul-, sportanlagen- und kitabezogenen Parkanforderungen
- Beachtung der verkehrlichen Notwendigkeiten, insbesondere aus rettungstechnischer Sicht

2. Beschreibung des Untersuchungsgebietes

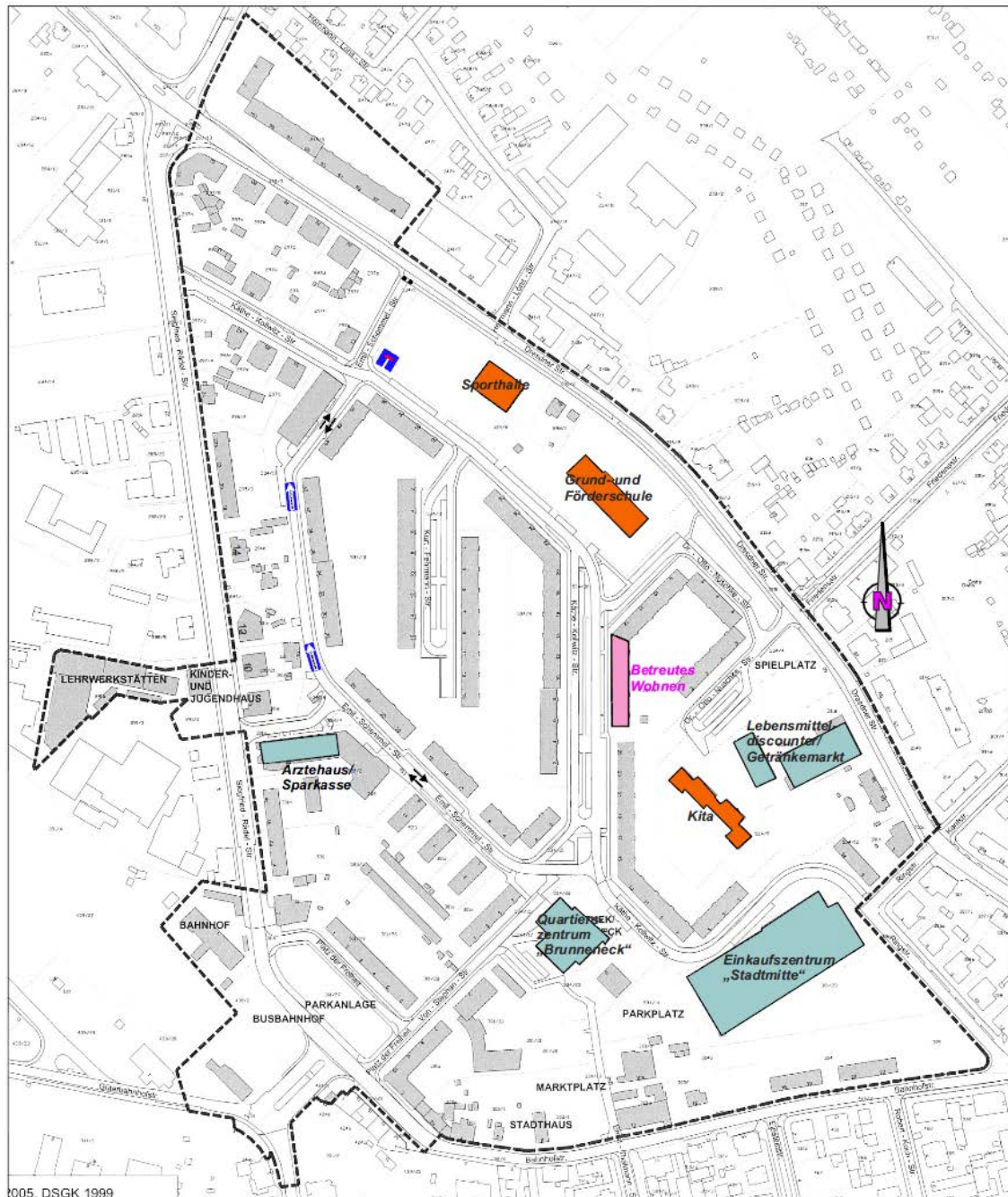
2.1 Abgrenzung und Charakteristik

Das Wohngebiet Mügeln mit seinen Grenzen ist in der nachfolgenden Karte dargestellt. Es wird hauptsächlich begrenzt durch die Dresdner Straße im Norden und Osten, die Bahnhofstraße im Süden und die Siegfried-Rädel-Straße im Westen.

Die vertiefenden Betrachtungen zum Parkraumkonzept beschränken sich auf das Plattenbau-gebiet im zentralen Bereich. Dieses Areal hat eine Maximalausdehnung von ca. 600 m (NW – SO) und ca. 400 m (Nord – Süd).

Die Charakteristik des zu betrachtenden Gebietes ist homogen. Das Bild ist von Wohnbebauung in Plattenbauform geprägt. Dabei werden durch den unterschiedlichen Stand und die Art der Sanierung die Zugehörigkeit der Wohnbebauung zu den beiden Wohnungsunternehmen Wohnungsgenossenschaft Elbtal eG (WG Elbtal) und Wohnungsbau- und Wohnungsverwaltungsgesellschaft Heidenau mbH (WVH) deutlich. Weiterhin befinden sich mehrere öffentliche Einrichtungen im Untersuchungsgebiet:

- Grund- und Förderschule an der Dresdner Straße/ Käthe-Kollwitz-Straße inkl. Sporthalle
- Kita zwischen Dr.-Otto-Nuschke-Straße und Käthe-Kollwitz-Straße
- Betreutes Wohnen in der Käthe-Kollwitz-Straße
- Ärztehaus und Sparkasse an der Emil-Schemmel-Straße
- Quartierszentrum „Brunneneck“ mit kleineren Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen an der Käthe-Kollwitz-Straße/ Platz der Freiheit
- Lebensmitteldiscounter einschl. Getränkemarkt an der Dresdner Straße
- Einkaufszentrum „Stadtmitte“ mit größeren Einzelhandelseinrichtungen zwischen Bahnhofstraße und Käthe-Kollwitz-Straße



Grafik 1: Wohngebiet Mügeln (Darstellung der Verkehrsorganisation nur soweit relevant)

2.2 Verkehrsorganisation

Das Untersuchungsgebiet ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Die Emil-Schemmel-Straße ist zwischen der Ausfahrt zur Siegfried-Rädel-Straße und der nördlich abknickenden Straßenführung als Einbahnstraße ausgeschildert. Weiterführend über die Käthe-Kollwitz-Straße ist die Emil-Schemmel-Straße eine Sackgasse, eine Anbindung an die Dresdner Straße ist hier nicht gegeben. Weitere verkehrliche Restriktionen existieren derzeit nicht.

2.3 Kenndaten

2.3.1 Einwohnerbestand und -entwicklung

Entsprechend den Angaben der Stadt Heidenau leben im Untersuchungsgebiet derzeit ca. 2.400 Einwohner. Die Untersuchungen zum Parkraumkonzept beziehen sich allerdings hauptsächlich auf die innenliegenden Straßenzüge (Käthe-Kollwitz-Straße, Kurt-Fehrmann-Straße, Dr.-Otto-Nuschke-Straße, Emil-Schemmel-Straße) und nicht auf die umgrenzenden Straßen (Dresdner Straße, Siegfried-Rädel-Straße, Bahnhofstraße). Aus diesem Grund wurden die Kenndaten ebenfalls für den (maßgeblichen) innenliegenden Bereich des Untersuchungsgebietes ermittelt.

In diesem inneren Areal sind ausnahmslos die WG Elbtal und die WVH die Wohnungseigentümer und Vermieter. Andere Vermieter sind nur in den Randbereichen bzw. außerhalb des inneren Untersuchungsgebietes anzutreffen. Aus diesem Grund kann zusätzlich zu den statistischen Daten der Stadt Heidenau auch auf Informationen der beiden größeren Wohnungsunternehmen zurückgegriffen werden. Aktuell sind in diesen Wohnungsunternehmen ca. 1.100 Wohnungen vermietet. Hier leben ca. 1.900 Einwohner. Gegenwärtig wird ein Leerstand von ca. 90 Wohneinheiten (WE) verzeichnet. Die Leerstandsquote ist rückläufig und es ist davon auszugehen, dass der Leerstand nachfragebedingt auch künftig weiter reduziert wird.

Geplant ist ebenso die Erweiterung des Betreuten Wohnens „Wohnquartier Sonnenhof“ (zurzeit Käthe-Kollwitz-Straße 27 – 33) im Bereich Käthe-Kollwitz-Straße 15 – 25.

Andere größere Bauvorhaben, die zu einem weiteren Anstieg der Bewohnerzahlen führen, sind nicht bekannt, so dass bei einer Vollauslastung des angebotenen Wohnraums (ca. + 150 Einwohner bei Annahme ähnlicher Haushaltstruktur wie Gesamtheit inneres Untersuchungsgebiet) einschließlich der Realisierung der Erweiterung des Betreuten Wohnens (+ 100 Einwohner Betreutes Wohnen/ ca. - 150 Bewohner aus derzeit belegten WE) von einer leicht steigenden Einwohnerzahl (ca. + 100 Einwohner = 2.000 Einwohner im inneren Untersuchungsgebiet) ausgegangen werden kann.

2.3.2 Pkw-Bestand und -entwicklung

Die durchschnittliche Motorisierungskennziffer zum Zeitpunkt Dezember 2015 betrug für die Stadt Heidenau lt. Angaben des Statistischen Landesamtes 459 Pkw/ 1000 Einwohner. Allerdings ist der tatsächliche Wert eines Gebietes von verschiedenen Faktoren abhängig.

Maßgeblich wird die Motorisierung von der Zentralität der Lage und der ÖPNV-Anbindung beeinflusst. Das Untersuchungsgebiet befindet sich am Zentrum der Stadt Heidenau. Mehrere Buslinien verlaufen direkt entlang der Gebietsgrenzen, so auch die Busverbindungen nach Dresden (Linien 65, 86 und H/S) und Pirna (Linie H/S), beide Stadtbuslinien sowie zwei Regionalbuslinien nach Maxen und Glashütte. Im nahen Umfeld (ca. 200 m vom Kern des Untersuchungsgebietes) befindet sich der Bahnhof Heidenau mit der S-Bahn-Verbindung nach Pirna und Dresden bzw. darüber hinaus. Daraus ist erkennbar, dass das zentrumsnahe Untersuchungsgebiet über eine sehr gute ÖPNV-Anbindung verfügt. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass in derart angebotenen, zentralen Gebieten die Motorisierungskennziffer etwa 20 % unter dem großräumigen Durchschnittswert liegt.

Als weiterer Faktor ist die Altersstruktur der Bewohner des Gebietes zu benennen. Junge Familien mit Kindern besitzen durchschnittlich mehr Pkw als Senioren. Haben die jungen Familien oftmals bis zu zwei Pkw pro Haushalt, so besitzen Senioren-Haushalte maximal einen Pkw, häufig aber auch keinen. Die demografischen Vergleichsdaten zeigen, dass aufgrund des Umbau- und Sanierungsstandes im Untersuchungsgebiet die Altersstruktur auf einem ähnlichen Niveau liegt wie die gesamtstädtische bzw. noch darunter, d. h. das Gebiet wird nicht überwiegend von älteren, „autoarmen“ Menschen bewohnt (ausgenommen ist hier das (nicht gebietsprägende) künftig erweiterte Betreute Wohnen). Damit kann eine weitere Verminderung der Motorisierungskennziffer im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnittswert nicht vorgenommen werden.

Ableitend aus diesen Erfahrungen und Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass auf die Bewohner im inneren Untersuchungsgebiet derzeit ca. 700 - 750 Pkw zugelassen sind. Aus den Erhebungen wiederum konnte ergänzend festgestellt werden, dass im inneren Untersuchungsgebiet nie mehr als 700 Pkw abgestellt waren. In Überlagerung dieser beiden Erkenntnisse ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Zahl der zugelassenen Fahrzeuge im inneren Untersuchungsgebiet bei ca. 750 Pkw liegt, was einer Motorisierungskennziffer von 395 Pkw/ 1000 Einwohnern entspricht. Es wird nicht davon ausgegangen, dass sich die Motorisierung kurzfristig in spürbaren Größenordnungen ändern wird.

2.3.3 Beschäftigte

Im Untersuchungsgebiet ist die Zahl der Beschäftigten relativ gering. Beschäftigte gibt es insbesondere in Schulen, Kita, Betreutem Wohnen, Ärztehaus, Sparkasse sowie den Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen. In Summe sind ca. 120 Beschäftigte im Untersuchungsgebiet tätig. Es wird davon ausgegangen, dass für die Beschäftigten der letztgenannten Einrichtungen Stellplätze auf dem jeweiligen Grundstück vorhanden sind. Für die anderen Einrichtungen stehen keine „reservierten“ Stellplätze zur Verfügung.

2.4 Nutzergruppen und ihre Ansprüche

Für die Betrachtungen der Parkraumnachfrage werden nach EAR¹ fünf Nutzergruppen unterschieden, die verschiedene Ansprüche an den Parkraum haben. Diese wurden entsprechend den besonderen Anforderungen im Untersuchungsgebiet modifiziert und sind nachfolgend beschrieben.

Bewohner (Einwohner): Bewohner benötigen insbesondere ab dem späten Nachmittag/ frühen Abend bis in die Morgenstunden einen Stellplatz. Auch tagsüber sollten Bewohner einen Stellplatz in einer angemessenen Entfernung zur Wohnung finden und unbeschränkt nutzen können. Dieser Nutzergruppe sollte eine sehr hohe Beachtung bei der Befriedigung ihrer Bedürfnisse entgegengebracht werden und sie ist vorrangig zu berücksichtigen.

Beschäftigte: Beschäftigte belegen Stellflächen vor allem tagsüber. Sie treffen meist in den Morgenstunden ein, belegen von da an einen Stellplatz über einen langen Zeitraum (i.d.R. über 6 Stunden) und verlassen den Stellplatz erst nach dem Feierabend wieder. Die Zumutbarkeit der Entfernung des Stellplatzes zum Ziel wird im Allgemeinen deutlich höher angesetzt als bei den anderen Nutzergruppen. Wie bereits beschrieben wird davon ausgegangen, dass für einen Teil der Beschäftigten Stellplätze auf den privaten Grundstücken vorhanden sind. Die anderen Beschäftigten sind auf Alternativen (u. a. Parken im öffentlichen Straßenraum) angewiesen.

Kunden: Die Kfz-Fahrer, die zum Einkauf oder aufgrund einer Erledigung (Arzt, Bank, Post etc.) unterwegs sind, treffen zu verschiedenen Zeiten im Tagesverlauf ein. Ihre Parkdauer ist oft kurz. Es wird davon ausgegangen, dass die Parkzeit im Untersuchungsgebiet in den meisten Fällen 2 Stunden unterschreitet. Insbesondere für den Einkaufs- und Dienstleistungsverkehr ist eine zielnahe Abstellung zumeist auf den Grundstücken der Einkaufs-/ Dienstleistungseinrichtungen (eingeschränkt gilt dies auch für Bibliotheksnutzer) gegeben. Vor allem Besucher von Ärztehaus und Sparkasse sind jedoch derzeit noch auf begrenzte Alternativen (u. a. Parken im öffentlich nutzbaren Verkehrsraum) angewiesen.

Besucher und Gäste: Unter Besuchern und Gästen werden diejenigen Nutzer verstanden, die zu verschiedenen privaten Zwecken das Gebiet aufsuchen. Dazu gehören private Besuche, die Wahrnehmung verschiedener Veranstaltungen etc. Für das Untersuchungsgebiet trifft dies nur eingeschränkt zu. Veranstaltungen mit erhöhtem Parkraumbedarf finden hier lediglich an wenigen Tagen in Schulen oder Kita statt. Privatbesucher (auch Besucher des Betreuten Wohnens und der Sporthalle) gehören zu einer nachrangigen Nutzergruppe. Diese sind dann allerdings auf Stellplätze im öffentlichen Straßenraum angewiesen.

¹ Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs EAR
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2005

Dienstleister: In einem Stadtgefüge sind die verschiedensten Dienstleistungen erforderlich. Dazu gehören z. B. das Gesundheitswesen, Bringendienste oder das Handwerk bzw. Lieferanten. Hier ist im Regelfall eine zielnahe Abstellung im öffentlichen Straßenraum unumgänglich.

Weitere Nutzergruppen: Als Besonderheiten im Untersuchungsgebiet werden folgende Nutzergruppen gesehen:

- Hol- und Bringeverkehr an Schulen und Kita – Stellplatzbedarf: in einem zeitlich sehr begrenzten Rahmen mit großen Stoßzeiten bis zu ca. 30 Fahrzeuge – morgens ca. 7:00 bis 8:30 Uhr, mittags ca. 11:00 bis 12:00 Uhr und nachmittags ca. 15:00 bis 16:30 Uhr
- Mitglieder der Sportvereine der Sporthalle – Stellplatzbedarf: meist erst nach 16:00 Uhr bis 22:00 Uhr für ca. 2 Trainer und bis zu 15 Sportler

Oberste Priorität sollte die Abdeckung des Stellplatzbedarfes der Bewohner haben. Weiterhin sind auch die Belange der Kunden (Patienten) des Ärztehauses und der Sparkasse sowie der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen zu beachten. Nicht zuletzt sind die Hol- und Bringeverkehre für die Kita sowie Behindertenfahrdienste der Schulen zu berücksichtigen. Sollten in Überlagerung dieser Anforderungen freie Kapazitäten verfügbar sein, so können nachgeordnet auch die anderen Nutzergruppen mit berücksichtigt werden.

2.5 Stellplatzangebot und -bewirtschaftung im Bestand

Bevor in den weiteren Ausführungen die verschiedenen Formen des Parkens sowie der Bewirtschaftung analysiert und erläutert werden, wird die Gesamtstellplatzanzahl mit Stand Oktober 2016 betrachtet. Insgesamt standen im direkten Untersuchungsgebiet ca. 900 öffentlich nutzbare Stellplätze zur Verfügung.

2.5.1 Bewirtschaftung

Sämtliche öffentlichen Stellplätze sind unbewirtschaftet und die meisten ohne zeitliche Beschränkung der Parkdauer nutzbar. Folgende zeitliche Beschränkungen gibt es:

- Dr.-Otto-Nuschke-Straße: 13 Stellplätze zum Kurzzeitparken (Höchstparkdauer 30 min – im Zeitraum Montag bis Freitag 6 – 17 Uhr) für das Holen und Bringen der Kita-Kinder
- Käthe-Kollwitz-Straße (in Höhe Schule): 4 Kurzzeitstellplätze (Höchstparkdauer 30 min – im Zeitraum Montag bis Freitag 6 – 18 Uhr) für das Holen und Bringen der Schul-Kinder
- Käthe-Kollwitz-Straße (Nebeneingang Kita): 7 Stellplätze zum Kurzzeitparken (Höchstparkdauer 30 min – im Zeitraum Montag bis Freitag 6 – 17 Uhr) für das Holen und Bringen der Kita-Kinder

2.5.2 Stellplatzangebot für die maßgeblichen Nutzergruppen des Untersuchungsgebietes

Bewohnerparken

Es gibt im öffentlichen Verkehrsraum keine ausgewiesenen Bewohnerstellplätze. Die WG Elbtal bietet 80 teils überdachte Stellplätze in einem Parkdeck auf der Emil-Schemmel-Straße an. Die Plätze können zu monatlichen Kosten ab ca. 20,00 EUR angemietet werden. Innerhalb des Parkdecks sind über die normale Fluktuationsreserve hinaus keine Kapazitäten mehr vorhanden. Die max. Auslastung im Parkdeck an den Erhebungstagen betrug allerdings nur 80 %. Dies lässt den Schluss zu, dass der Stellplatz im Parkdeck teilweise lediglich „sicherheitshalber“ reserviert und das Fahrzeug nach Möglichkeit im Straßenraum wohnungsnah abgestellt wird.

Im vergangenen Jahr wurden durch die WG Elbtal im Rahmen der Sanierung (Um- und Rückbau) des westlichen Häuserblocks an der Kurt-Fehrmann-Straße 17 vermietbare Carportstellplätze errichtet.

Weitere ca. 80 Stellplätze stehen auf privaten Grundstücken, in Hinterhöfen bzw. Garagen an der Bahnhofstraße, Dresdner Straße, Siegfried-Rädel-Straße und Platz der Freiheit zur Verfügung. Augenscheinlich sind hier sehr viele Stellplätze belegt.

Parken für Kunden

Das Einkaufszentrum „Stadtmitte“ verfügt über einen Parkplatz mit mehr als 120 Stellplätzen, auf denen nachts teilweise das Anwohnerparken geduldet wird. Auf den an der Wohnbebauung liegenden Stellplätzen ist im Zeitbereich von 22:00 bis 6:00 Uhr das Parken aus Lärmschutzgründen untersagt, was den Kundenverkehr – aufgrund der gegebenen Öffnungszeiten – nicht tangiert.

Für Kunden und Nutzer des Quartierszentrums „Brunneneck“ an der Käthe-Kollwitz-Straße sind 5 Stellplätze im Straßenraum reserviert. Allerdings werden diese augenscheinlich nicht nur von Kunden sondern auch von Bewohnern der gegenüberliegenden Wohnbebauung oder von Beschäftigten der Einrichtung belegt. Für Dienstfahrzeuge etc. der im „Brunneneck“ ansässigen Firmen/ Einrichtungen wird ein (kostenpflichtiger) Privatparkplatz mit Zufahrt zur Platz der Freiheit bereitgestellt.

Kunden des Lebensmitteldiscounters und des Getränkemarktes an der Dresdner Straße stehen auf dem zugehörigen Parkplatz ca. 60 Stellplätze zur Verfügung.

Für das Ärztehaus und die Sparkasse sind – ausgenommen eines Behindertenstellplatzes – keine Stellplätze für die Patienten bzw. Kunden im Straßenraum reserviert. Allerdings bestehen begrenzte Parkmöglichkeiten am Gebäude im Hinterhof bzw. in der Tiefgarage, wobei diese im Wesentlichen den Anwohnern bzw. den Beschäftigten vorbehalten sind.

2.5.3 Sonderparkregelung zum halbseitigen Parken auf dem Gehweg

Im alltäglichen Erleben wird das halbseitige Parken auf den Gehwegen sowohl von Fußgängern, insbesondere auch von mobilitätseingeschränkten Personen, als auch von Kfz-Fahrern als störend empfunden. Teilweise sind die Bordsteine bis zu 15 cm hoch. Die oftmals nicht ausreichend breiten Seitenräume verleiten Fußgänger, spielende Kinder, ältere Personen mit Rollator oder Personen mit Kinderwagen dazu, die Fahrgassen des Kfz-Verkehrs zu benutzen. Nicht zuletzt sind Rettungswege für Krankenwagen und Feuerwehr teilweise nicht ausreichend freigehalten. Trotz dieser Defizite ist das halbseitige Parken auf den Gehwegen durch entsprechende Beschilderung noch erlaubt, widerspricht aber eindeutig den relevanten Rechtsgrundlagen.

Insgesamt und aktuell stehen im direkten Untersuchungsgebiet ca. 120 Stellplätze zum halbseitigen Parken auf dem Gehweg in den folgenden Bereichen zur Verfügung:

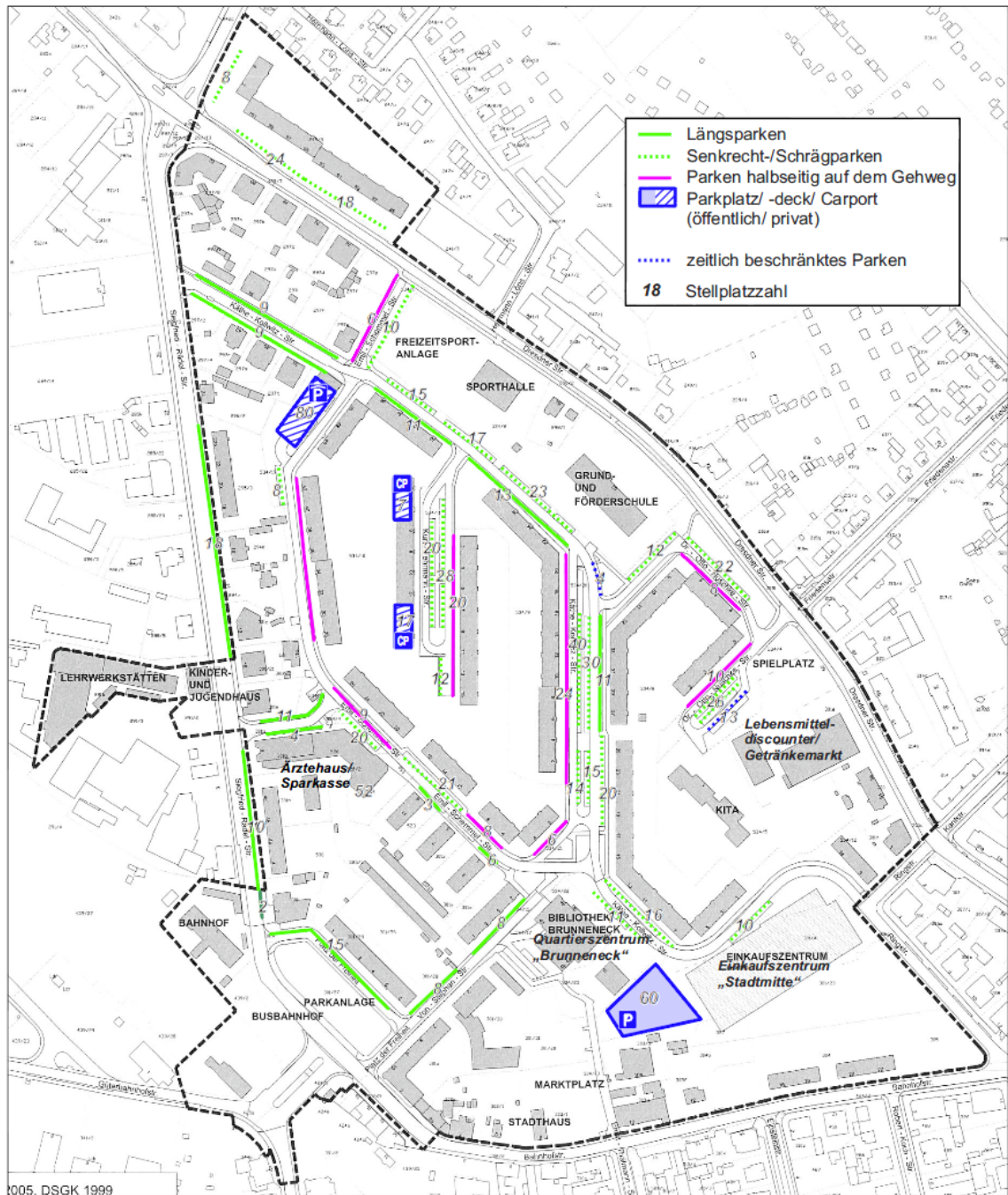
- Emil-Schemmel-Straße Nord (5 Stellplätze)
- Emil-Schemmel-Straße 6 – 26 (33 Stellplätze)
- Emil-Schemmel-Straße 28 – 42 (16 Stellplätze)
- Kurt-Fehrmann-Straße (20 Stellplätze)
- Dr.-Otto-Nuschke-Straße (18 Stellplätze)
- Käthe-Kollwitz-Straße (zentraler Bereich) (28 Stellplätze)



Fotos: Beschilderung zum halbseitigen Parken auf dem Gehweg mit Hinweis auf hohe Bordsteinkante auf der Emil-Schemmel-Straße (li)

Beengte Seitenräume durch halbseitiges Parken auf dem Gehweg der Kurt-Fehrmann-Straße (re)

In der folgenden Grafik ist die Stellplatzordnung im Untersuchungsgebiet dargestellt.



Grafik 2: Stellplatzordnung im Untersuchungsgebiet (magenta – halbseitiges Parken auf Gehwegen)

2.6 Änderungen im Parkraumangebot seit 2013

Wie bereits beschrieben wurde bereits im Jahr 2013 ein Parkraumkonzeptentwurf zum Wohngebiet Mügeln durch IVAS erarbeitet. Dieses wurde bisher nicht beschlossen. Allerdings konnten einige Maßnahmenvorschläge aus dem Entwurf zum vorliegenden Parkraumkonzept aus dem Jahr 2013 bereits vertiefend geplant und teilweise umgesetzt werden.

- Einrichtung von 4 Kurzzeitstellplätzen in der Käthe-Kollwitz-Straße im Bereich der Schule für das Holen/ Bringen von Schulkindern (Maßnahme umgesetzt)
- Einrichtung von 7 Kurzzeitstellplätzen an der Käthe-Kollwitz-Straße im Bereich des Nebeneingangs der Kita für das Holen/ Bringen von Kita-Kindern (Maßnahme umgesetzt)

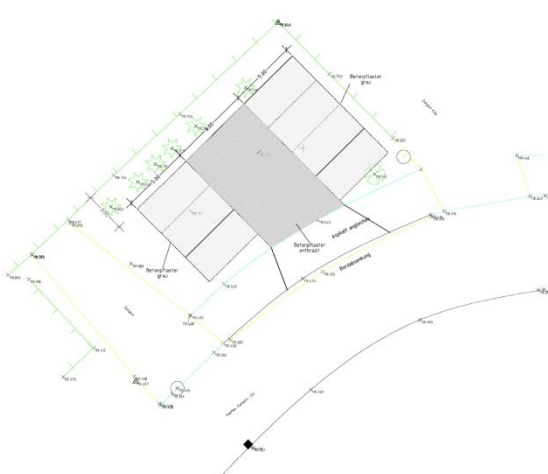


Foto: Eingerichtete 4 Kurzzeitstellplätze im Bereich der Schulen Käthe-Kollwitz-Straße (links)/ Plan zur Umsetzung der 7 Kurzzeitstellplätze im Bereich der Kita an der Käthe-Kollwitz-Straße (rechts)



Foto: Carportstellplätze im Bereich der Kurt-Fehrmann-Straße (Ausschnitt)

Als weitere Maßnahme wurden durch die WG Elbtal im Zuge der Sanierung (Teilabriss/ Erneuerung) der Gebäude auf der Kurt-Fehrmann-Straße 2 – 16 (gerade Ziffern) insgesamt 17 Carportstellplätze errichtet, die insbesondere von den Mietern der angrenzenden Gebäude angemietet werden können. Gleichzeitig mussten die 20 öffentlichen Stellplätze mit halbseitigem Parken auf dem Gehweg auf der westlichen Straßenseite

entfernt werden. Im Zuge der fahrbahnverengenden Umgestaltung wurden im mittleren Teil der Straße die 28 Senkrecht- in 20 Schrägparkplätze umgestaltet.

3. Analyse der Stellplatzauslastung

3.1 Durchgeführte Erhebungen

Die Zählungen im ruhenden Verkehr erfolgten am Mittwoch, den 22. Juni 2016 (Werktag außerhalb der Schulferien) in der Zeit von 6:00 bis 21:00 Uhr. Die Zählungen fanden im 3-Stunden-Rhythmus statt. Es wurden alle Fahrzeuge im Straßenraum, auf den öffentlichen Parkplätzen im Untersuchungsgebiet und im Parkdeck der WG Elbtal gezählt. Dabei erfolgte die Erfassung straßenabschnittsfein und nach Bewirtschaftungsformen unterschieden. Private Stellplätze (Höfe, Garagen) wurden nicht einbezogen. Die Carports der WG Elbtal waren zum Erhebungszeitpunkt noch nicht fertig gestellt.

Am Mittwoch, dem 26. Oktober 2016 und am Dienstag, 8. November 2016 fanden Nacherhebungen der Auslastung in den stark nachgefragten Abendstunden statt. An diesen und auch weiteren Tagen des Untersuchungszeitraumes bis Ende 2016 wurden in Vor-Ort-Begehungen augenscheinliche Abschätzungen der Auslastungen vorgenommen.

3.2 Auslastung des Parkraumes

3.2.1 Grundlagen

Im Vorfeld der Erhebungen des ruhenden Verkehrs wurden im Untersuchungsgebiet die Anzahl der zur Verfügung stehenden öffentlich verfügbaren Stellplätze ermittelt.

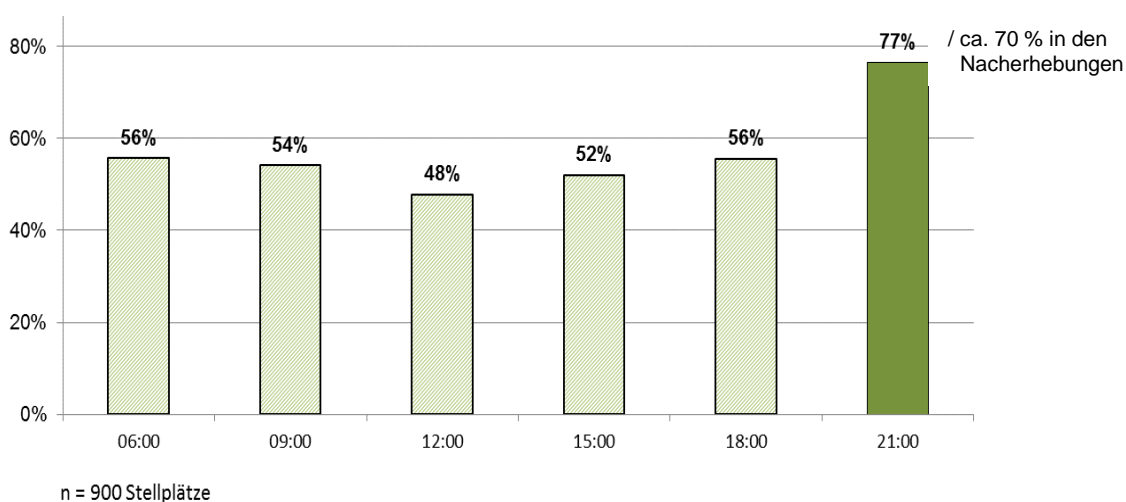
In Überlagerung mit den Zählungen im ruhenden Verkehr kann die Auslastung zu den verschiedenen Tageszeiten ermittelt werden. Den Auslastungsgrad kann man in folgende Kategorien unterteilen:

- $\leq 66 \%$
geringe Auslastung, kein Parksuchverkehr
- $> 66 \%$ bis 85%
optimale Auslastung, wenig Parksuchverkehr
- $> 85 \%$ bis 100%
hohe Auslastung, zunehmender Parksuchverkehr, teilweise verkehrswidriges Parken
- $> 100 \%$
Überlastung, sehr hoher Parksuchverkehr, hoher Anteil verkehrswidriger Parkvorgänge (auf Gehwegen, in Kreuzungsbereichen etc.)

3.2.2 Gesamtüberblick

Betrachtet man das relevante Untersuchungsgebiet, so zeigt sich, dass die Auslastung im Tagesverlauf bei unter 60 % liegt. Erst in den Abendstunden beträgt die Auslastung ca. 77 %.

Diese Auslastung konnte auch an den anderen Tagen der Nacherhebungen quantitativ und der Vor-Ort-Begehungen augenscheinlich festgestellt werden, so dass es sich nicht um ein einmaliges Ereignis handelt.



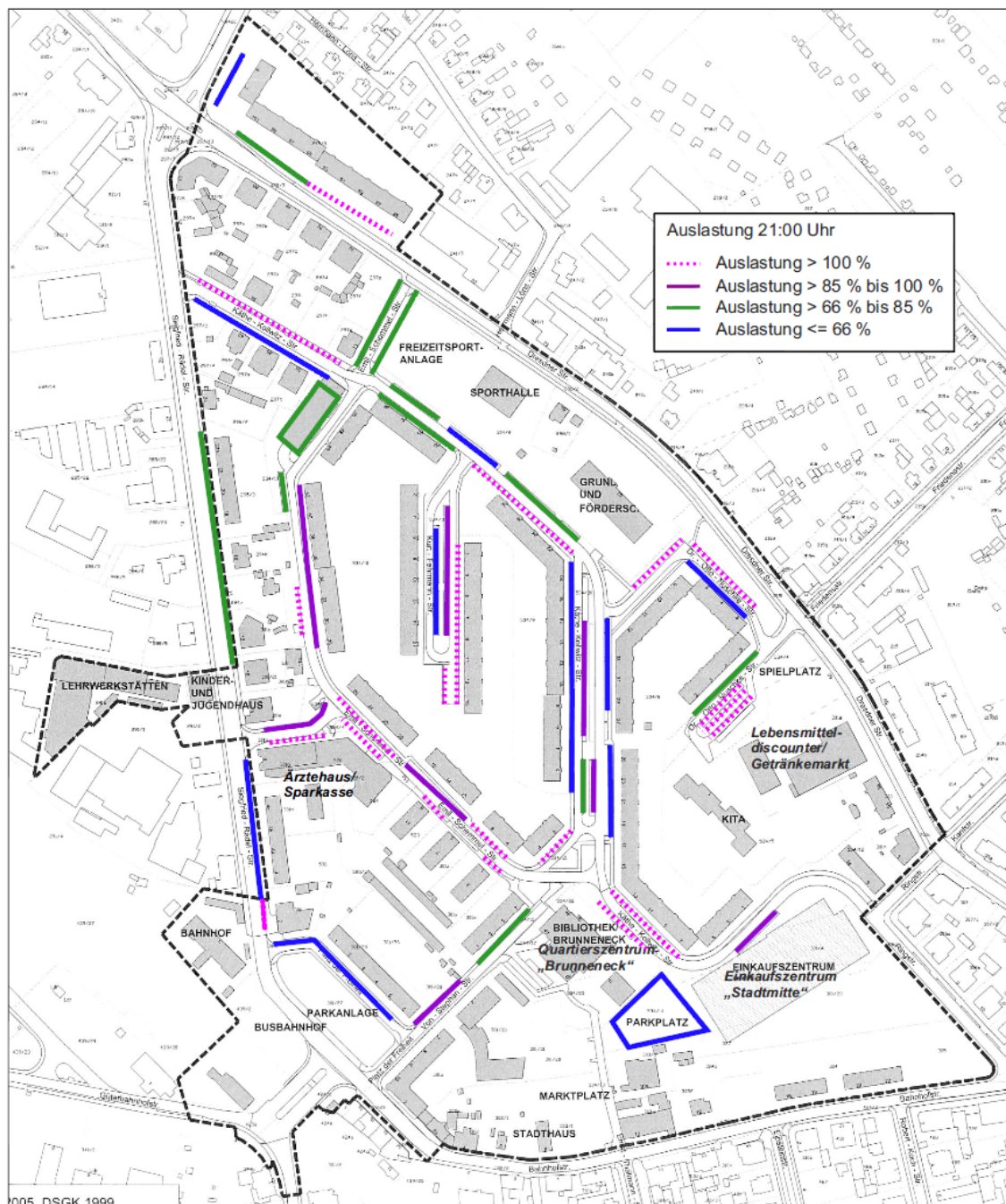
Grafik 3: Auslastung des Parkraums für das Gesamtgebiet

Obenstehende Grafik gibt allerdings nur eine grundsätzliche Aussage bezogen auf das Gesamtuntersuchungsgebiet wieder. Betrachtet man die einzelnen Straßenabschnitte separat, so wird deutlich, dass es große Unterschiede in der jeweiligen Auslastung gibt.

3.2.3 Auslastung in den einzelnen Straßenabschnitten

In der nachfolgenden Grafik ist die Auslastung der Stellplätze in der stark nachgefragten Zeit um 21:00 Uhr am Erhebungstag im Juni 2016 dargestellt.

In den Abendstunden liegt die Auslastung bei der Hälfte aller Straßenabschnitte bei 85 % und mehr. Damit können diese Straßenabschnitte als (fast) voll ausgelastet bezeichnet werden. Reserven in den Abendstunden gibt es u. a. einerseits auf dem Parkplatz an der Käthe-Kollwitz-Straße sowie andererseits in einigen Bereichen mit halbseitigem Parken auf dem Gehweg. Im Vergleich zu 2013 zeigt sich ein deutlicher Anstieg der Nachfrage an Parkraum und damit auch eine höhere Auslastung.



Grafik 4: Auslastung der einzelnen Straßenabschnitte für den stark nachgefragten Zeitbereich 21:00 Uhr

Im Tagesverlauf ist die Auslastung in fast allen Bereichen deutlich niedriger als in den Abendstunden. Nur vereinzelte Straßenabschnitte sind voll ausgelastet, insbesondere die Stellplätze im Bereich der Dr.-Otto-Nuschke-Straße und der Emil-Schemmel-Straße, die bereits vor 21:00 Uhr hoch ausgelastet sind. Hier stehen den Bewohnern kaum freie Stellplätze in unmittelbarer Nähe zu ihrer Wohnung zur Verfügung.

Bei der vertiefenden Betrachtung der Erhebungsergebnisse und einem Vergleich mit 2013 zeigt sich Folgendes:

- Das Parkdeck weist mit max. 80 % eine eher geringe Auslastung auf.
- Die Stellplätze in (zu) engen Fahrgassen werden aufgrund von Ein- und Ausparkschwierigkeiten weniger genutzt (insbesondere Käthe-Kollwitz-Straße).
- Die Auslastung der Stellplätze mit halbseitigem Parken auf dem Gehweg hat im Vergleich zu anderen Stellplätzen abgenommen.
- Die Auslastung auf der E.-Schemmel- und Dr.-Otto-Nuschke-Straße ist im gesamten Tagesverlauf sehr hoch und im Vergleich zu 2013 gestiegen.

3.2.4 Weitere Probleme im ruhenden Verkehr

Weitere Defizite, die durch den Auftraggeber benannt oder bei den Vor-Ort-Untersuchungen erkannt wurden, sollen im Rahmen der Untersuchung betrachtet werden.

Halbseitiges Parken auf den Gehwegen

Neben den bereits erwähnten Problemen, die das halbseitige Parken auf Gehwegen mit sich bringt, wurde aus den Erhebungen erkannt, dass eine Kompensation eines möglichen Entfalls dieser Stellplätze innerhalb des Untersuchungsgebietes nur teilweise möglich ist.

Hierbei sind insbesondere die Kurt-Fehrmann-Straße, Käthe-Kollwitz-Straße und Emil-Schemmel-Straße zu benennen, aber auch der teilweise hoch ausgelastete Abschnitt der Emil-Schemmel-Straße 6 – 26.

Parken für Lehrer, Erzieher und Mitglieder der Sportvereine

Im Bereich der Schulen gibt es keine reservierten Stellplätze für die Beschäftigten bzw. auch nicht für Mitglieder der Sportvereine, die die Sporthalle nutzen. Dies führt gerade zu Schul- und Sportzeiten zu einem erhöhten Aufkommen an Parksuchverkehr in diesem Bereich.

Parken bei Veranstaltungen

Elternabende, Schulfeste, Sportveranstaltungen etc. führen zu einer sehr starken Parkraumnachfrage an den entsprechenden Tagen. Dies wird von den Bewohnern teilweise als störend empfunden.

4. Vorschläge zur Neuordnung des Parkens

4.1 Vorbemerkungen

Ableitend aus den Analysen muss konstatiert werden, dass im Wohngebiet Mügeln das halbseitige Parken auf dem Gehweg weiterhin der maßgebliche Problembereich hinsichtlich des Parkraumes ist. Wie bereits beschrieben betrifft das mehrere Straßenabschnitte.

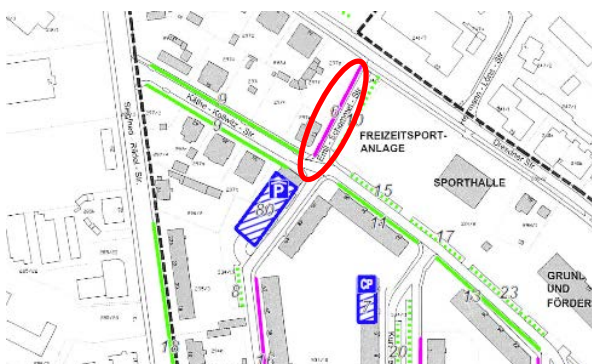
In Summe handelt es sich hierbei um ca. 120 Stellplätze mit halbseitigem Parken auf dem Gehweg. Ein möglicher Entfall dieser Stellplätze wurde straßenabschnittsfein untersucht.

Weiterhin wurden aber auch die Parkordnung in engen Fahrgassen, teilweise das Parken für Beschäftigte und das Parken bei Veranstaltungen im Quartier als Problempunkte im Untersuchungsgebiet erkannt.

Im Folgenden wird beschrieben, welche Empfehlungen für den Umgang mit diesen Problemen herausgearbeitet wurden.

4.2 Entfall des halbseitigen Parkens auf den Gehwegen

4.2.1 Emil-Schemmel-Straße Nord

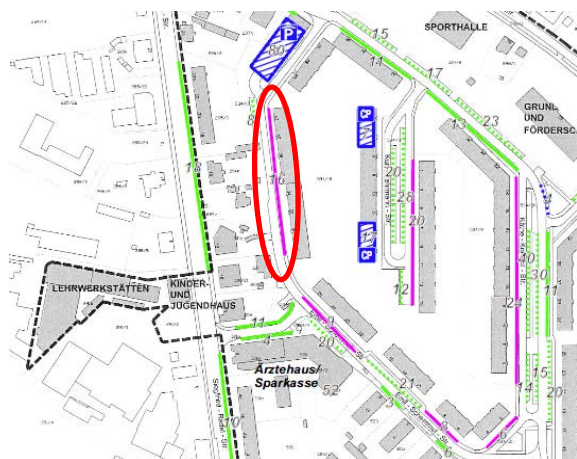


In der nördlichen Emil-Schemmel-Straße, die als Sackgasse ausgebildet ist, befinden sich 5 Stellplätze mit halbseitigem Parken auf dem Gehweg. Da in diesem Bereich die Stellplatznachfrage gering ist (die gegenüberliegende Wohnbebauung verfügt über Stellplätze auf den Grundstücken) sollte das Parken hier in dieser Form untersagt werden.

Grafik 5: Bereich Emil-Schemmel-Straße Nord

Ein Ersatz für die entfallenden Stellplätze ist nicht erforderlich, d. h. eine Stellplatzbilanz ist nicht notwendig.

4.2.2 Emil-Schemmel-Straße 28 – 42



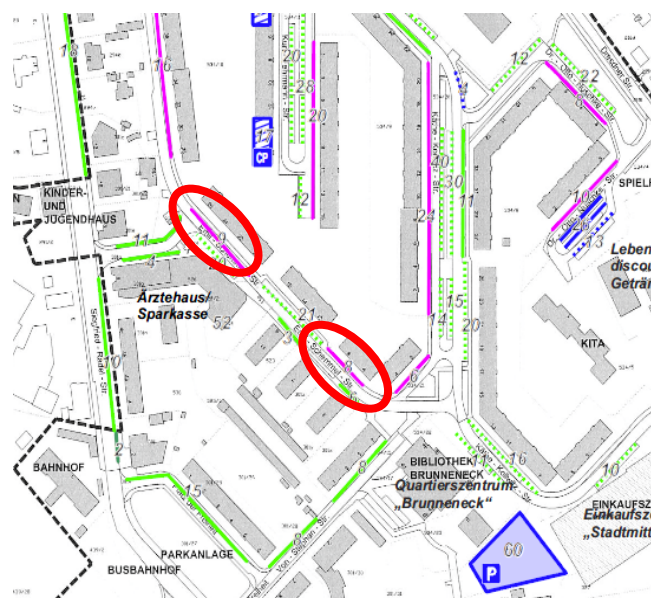
In diesem Bereich befinden sich 16 Stellplätze mit halbseitigem Parken auf dem Gehweg. Wie bereits im Entwurf des Parkraumkonzeptes von 2013 herausgearbeitet und auch 2016 wieder bestätigt, befindet sich dieser Abschnitt in einem Areal größter Parkraumnachfrage. Aus diesem Grund ist der Entfall der Stellplätze in dieser Größenordnung an die Schaffung neuer Stellplätze im direkten Umfeld gekoppelt.

Grafik 6: Bereich Emil-Schemmel-Straße 28 - 42

Hierfür werden im Seitenbereich kommunale Flächen aktiviert und diese für 17 Senkrechtstellplätze ausgebaut. Die Maßnahme ist bereits in Planung bzw. Baufeldfreimachung und soll im Jahr 2017 umgesetzt werden. Nach Möglichkeit sollen hier im Jahr 2018 weitere Stellplätze auf städtischem Grund und Boden ergänzt werden.

Die Stellplatzbilanz für diesen Bereich ist leicht positiv.

4.2.3 Emil-Schemmel-Straße 6 –26



Grafik 7: Bereich Emil-Schemmel-Straße 6 - 26

In diesem Abschnitt befinden sich insgesamt 17 Stellplätze mit halbseitigem Parken auf dem Gehweg. Die Erhebungen haben ergeben, dass in diesem Bereich die Auslastungen ganztägig sehr hoch waren – in den Abendstunden regelmäßig sogar bis zu 100 % bzw. teilweise darüber hinaus (z. B. durch Parken im Kurvenbereich).

In diesem Bereich kann der Entfall des halbseitigen Parkens auf dem Gehweg nicht durch Ersatzmaßnahmen vor Ort kompensiert werden. Eine Verlagerung auf die Fahrbahn ist aufgrund der beengten Fahrgassenbreiten nicht möglich, da die privat angebotenen Senkrechtstellplätze im Bereich des Ärztehauses/ Sparkasse mit dem privatrechtlichen Hinweis „Vorwärts einparken“ versehen sind und dies eine größere Fahrgassenbreite zum Rangieren erfordert, die hier nicht gegeben ist.

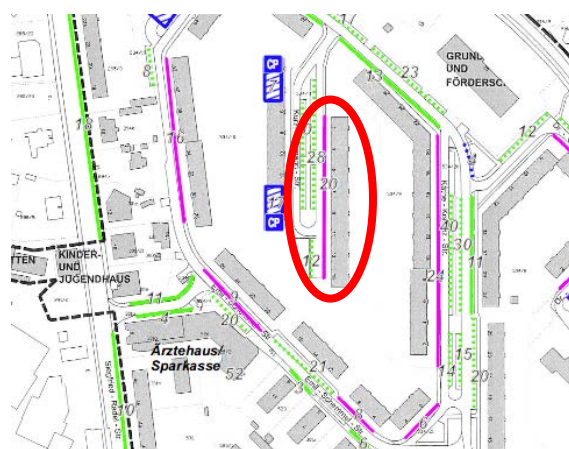
Allerdings stehen ausreichend Stellplätze auf dem in zumutbarer Entfernung gelegenen Parkplatz Käthe-Kollwitz-Straße bzw. in anderen Bereichen (u. a. Siegfried-Rädel-Straße, Platz der Freiheit) zur Verfügung (Fußweg ca. 200 m bis 250 m). Aus diesem Grund kann der ersatzlose Entfall des halbseitigen Parkens auf dem Gehweg in diesem Bereich empfohlen werden.

Die Stellplatzbilanz für diesen Bereich fällt negativ aus, wird aber durch die Kompensationsmöglichkeiten im Umfeld wieder ausgeglichen.

4.2.4 Kurt-Fehrmann-Straße

Wie bereits beschrieben, hat die WG Elbtal in diesem Bereich die westliche Straßenseite bereits umgestaltet, 17 Carport-Stellplätze auf eigenen Rückbauflächen eingerichtet, dabei mit Zustimmung der Stadt das halbseitige Parken auf dem Gehweg beseitigt sowie die bisherigen Senkrechtparker im Mittelteil der Straße in Schrägparker umgewandelt.

Im östlichen Teil sind 20 Stellplätze mit halbseitigem Parken auf dem Gehweg vorhanden. Für diesen Bebauungsbereich ist eine städtebauliche Aufwertung durch die Wohnungsgenossenschaft anzustreben, die sich an der westlichen Seite orientieren kann. Dabei können bis zu ca. 18 Stellplätze geschaffen werden. Die WG Elbtal sollte sich kurzfristig dazu positionieren. Auch wenn eine zeitnahe Realisierung noch nicht gesichert ist, wird die zügige Beseitigung des halb-

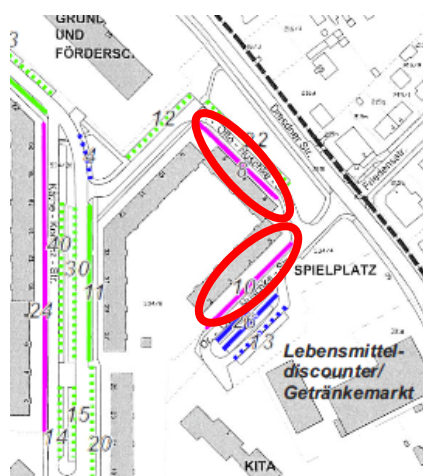


seitigen Parkens auf dem Gehweg als sinnvoll erachtet. Damit kommt es zu einer Reduktion der 20 Stellplätze auf dem Gehweg zzgl. 8 Stellplätzen bei adäquater Einrichtung des Schrägparkens im Mittelteil der Straße. Der Entfall der Stellplätze kann mit kommunalen Maßnahmen nicht kompensiert werden, allerdings wäre die Realisierung z. B. von ca. 18 Carport-Stellplätzen durch die WG Elbtal durchaus geeignet, die entfallenden Stellplätze zu kompensieren.

Grafik 8: Bereich Kurt-Fehrmann-Straße

Die Stellplatzbilanz für diesen Bereich fällt zunächst negativ aus. Allerdings stehen in den benachbarten Straßenräumen (Käthe-Kollwitz-Straße Nordwest mit Fußwegen < 200 m) noch freie Stellplätze zur Verfügung. Bei Errichtung von weiteren (Carport-)Stellplätzen durch die WG Elbtal würde sich die Stellplatzbilanz sogar verbessern. Zusätzlich ist zu konstatieren, dass sich perspektivisch bei einem wohnqualitätssteigernden weiteren Teilrückbau der Parkdruck in diesem Areal verringern kann, was mittelfristig auch eine aufwertende Entwicklung in diesem Verkehrsraum erlaubt.

4.2.5 Dr.-Otto-Nuschke-Straße



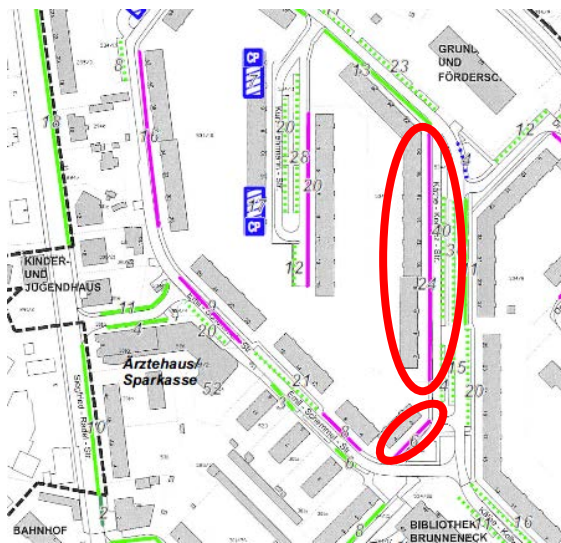
Im Bereich der Dr.-Otto-Nuschke-Straße sind insgesamt 18 Stellplätze in zwei Teilen mit halbseitigem Parken auf dem Gehweg vorhanden. Auch in diesem Bereich kann der Entfall des halbseitigen Parkens auf dem Gehweg nicht durch Ersatzmaßnahmen vor Ort kompensiert werden. Es kommt zu einer Verlagerung in benachbarte Bereiche, die längere Fußwege (ca. 250 - 300 m bis zu Straßenräumen mit Reserven wie z. B. Käthe-Kollwitz-Straße, Emil-Schemmel-Straße Nord; ca. 400 m bis zum Parkplatz Käthe-Kollwitz-Straße) zur Folge haben.

Grafik 9: Bereich Dr.-Otto-Nuschke-Straße

Die Stellplatzbilanz ist lokal bezogen unausgeglichen, gebietsbezogen allerdings akzeptabel.

In der Abwägung der verschiedenen Anforderungen (Sicherung der Rettungswege und Freimachen der Gehwege für mobilitätseingeschränkte Personen vs. kurze Wege zum parkenden Fahrzeug) kann der kurzfristige und ersatzlose Entfall dieser Stellplätze befürwortet werden. Mittelfristig ist ferner der Ausbau der Dresdner Straße vorgesehen. In diesem Zusammenhang werden auch Längsstellplätze geschaffen, die dann von den Anwohnern genutzt werden können.

4.2.6 Zentraler Bereich Käthe-Kollwitz-Straße 2 – 20 und Emil-Schemmel-Straße 2 - 4



In diesem Bereich befinden sich 28 Stellplätze mit halbseitigem Parken auf dem Gehweg. Die Erhebungen haben ergeben, dass im direkten Umfeld grundsätzlich Stellplatzreserven (Straßenraum nordwestlich und Parkplatz Käthe-Kollwitz-Straße südöstlich) vorhanden sind, die den Entfall der Stellplätze mit halbseitigem Parken auf dem Gehweg kompensieren können, trotz der örtlich negativen Stellplatzbilanz.

Grafik 10: Zentraler Bereich Käthe-Kollwitz-Straße und Emil-Schemmel-Straße 2 - 4

Es ist für die weiterführenden Planungen zu beachten, dass mit der Erweiterung des Betreuten Wohnens die Stellplatznachfrage in diesem Bereich sinken wird. Mittel- bis langfristig kann daher die Aufwertung des Straßenraumes vorgenommen werden.

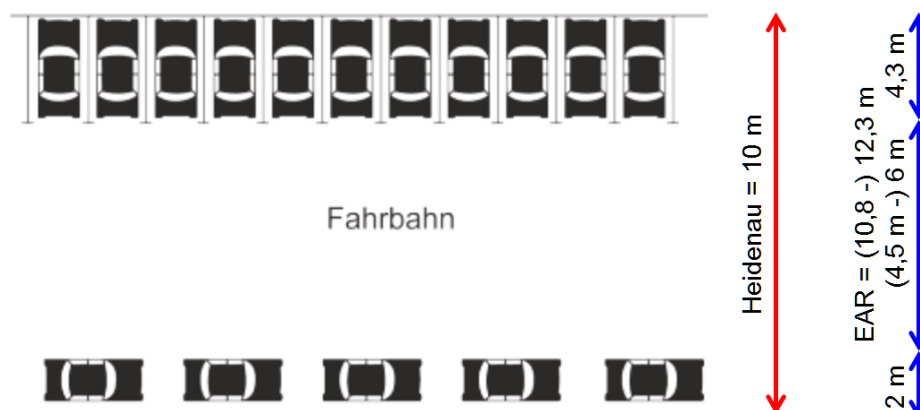
4.2.7 Zukünftige Parkordnung bei Entfall des halbseitigen Gehwegparkens

In Summe ist die Beseitigung von ca. 120 Stellplätzen mit halbseitigem Parken auf dem Gehweg vorgesehen. Nur teilweise kann der Stellplatzentfall kompensiert werden, insbesondere im Abschnitt der Emil-Schemmel-Straße 28 – 42 durch kommunale Ersatzmaßnahmen (17 Stellplätze) und in der Kurt-Fehrmann-Straße durch eine evtl. Realisierung von Stellplätzen durch die WG Elbtal (ca. 18 Carport-Stellplätze). In allen anderen Bereichen können keine Ersatzmaßnahmen angeboten werden, sondern es muss auf weniger ausgelastete Straßenzüge ausgewichen werden, so dass 85 Stellplätze ersatzlos entfallen. Es wird empfohlen, den Entfall kurzfristig in einem Schritt auszuführen, um vermeintliche Ungleichbehandlungen und Verdrängungseffekte zu vermeiden. Die Akzeptanz des Stellplatzentfalls wird auch dadurch erhöht, dass in einem Schritt alle Gehwege unmittelbar attraktiver nutzbar werden.

4.3 Parkordnung in engen Fahrgassen

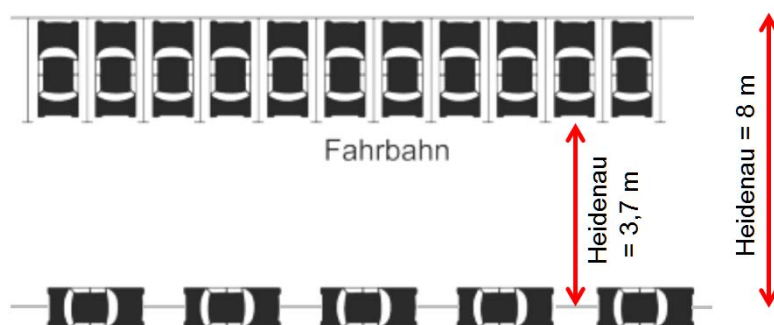
In einigen Straßenzügen (u. a. Käthe-Kollwitz-Straße Nord, am Betreuten Wohnen, im Bereich der Haus-Nr. 2 – 20 sowie in der Kurt-Fehrmann-Straße Ost) besteht ein beengtes Platzangebot für Parkvorgänge. Die Straßenraumbreiten entsprechen mit der vorgegebenen Parkordnung nicht den aktuellen Anforderungen bzw. Empfehlungen und sind nicht StVO-konform. Ein- und Ausparkvorgänge der Kfz auf den Senkrechtstellplätzen sind bei diesem beengten Platzangebot schwierig. Aus diesem Grund werden die Senkrechtstellplätze teilweise gemieden. So werden potenzielle Kapazitäten oft nicht voll genutzt.

Die Straßenraumbreiten in den benannten Straßenabschnitten betragen ca. 10 m auf der Käthe-Kollwitz-Straße Nord und am Betreuten Wohnen sowie ca. 8,0 m an der Käthe-Kollwitz-Straße 2 – 20 und in der Kurt-Fehrmann-Straße Ost. Laut EAR ist das Mindestmaß für Senkrecht- mit gegenüberliegendem Längsparken 10,8 m. Allerdings werden für diese Parkordnung nach EAR Straßenraumbreiten von 12,30 m empfohlen, d. h. es ist eine Fahrgassenbreite von 6,0 m bei Senkrechtparken vorzusehen.



Grafik 11: Darstellung der Regemaße entsprechend EAR und der tatsächlichen Straßenraumbreite in der Parkordnung Längs- und gegenüberliegendes Senkrechtparken an der Käthe-Kollwitz-Straße Nord und am Betreuten Wohnen

Wie aus nachfolgender Grafik zu entnehmen ist, würde auch der Entfall des Parkens halbseitig auf dem Gehweg in den Bereichen Käthe-Kollwitz-Straße 2 – 20 und Kurt-Fehrmann-Straße Ost nicht ausreichend sein, um den Anforderung der EAR zu genügen. Allerdings erscheint die Situation in diesen Bereichen weniger problematisch, wenn das Gehwegparken entfällt. Ein Überschleppen des Gehwegbereiches ist zwar unschön aber dennoch unter den vorzufindenden Bedingungen denkbar.

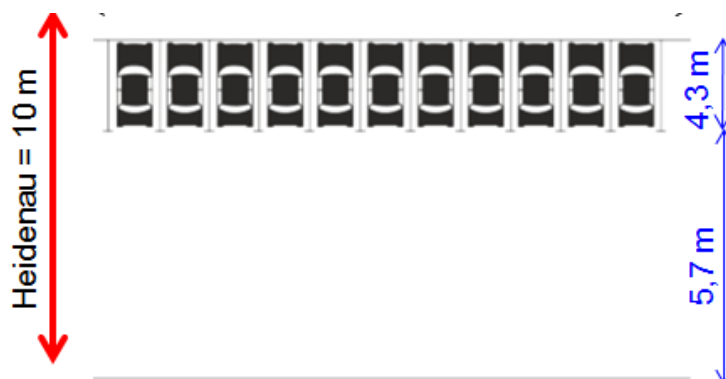


Grafik 12: Darstellung der Querschnittaufteilung an der Käthe-Kollwitz-Straße 2 – 20 und im Bereich Kurt-Fehrmann-Straße Ost

Eine Neuordnung des Parkraumes der Käthe-Kollwitz-Straße wird für alle drei benannten Bereiche sowie für die Kurt-Fehrmann-Straße Ost empfohlen. Dabei wurden zwei Varianten untersucht.

Variante 1 – Beibehaltung Senkrechtparken und Entfall Längsparken

Eine vergleichbar unproblematisch umzusetzende Lösung wäre der Entfall des Längsparkens. Lediglich eine Beschilderung, die auf das entsprechende Parkverbot hinweist, wäre zu installieren. Die Restfahrgassenbreite liegt mit ca. 5,7 m zwischen den Empfehlungen der EAR (im Regelfall 6,0 m bzw. 4,5 m unter beengten Bedingungen), so dass diese Lösung funktionieren wird. Durch Kontrollen (insbesondere in der Anfangszeit der Umsetzung) ist die Einhaltung des „neuen“ Parkverbotes durchzusetzen.



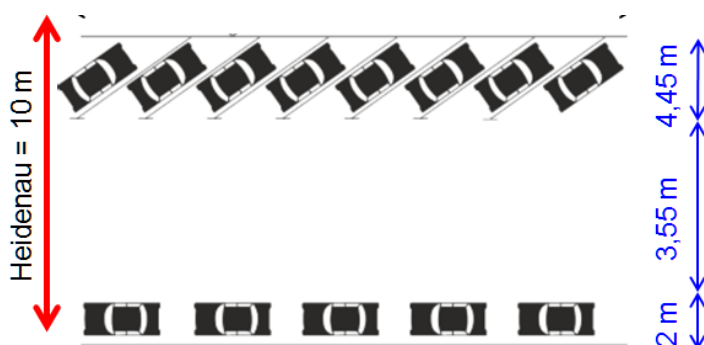
Grafik 13: Variante 1 der Parkordnung bei Straßenraumbreite von 10 m

Nachteil dieser Variante ist der vergleichbar hohe Stellplatzentfall von 35 Stellplätzen (24 Stellplätze im Bereich Käthe-Kollwitz-Straße Nord und 11 Stellplätze im Bereich des Betreuten Wohnens). Diese Lösung entspricht im Bereich Käthe-Kollwitz-Straße 2 – 20 dem Entfall des Parkens halbseitig auf dem Gehweg, der jedoch gewünscht ist.

Variante 2 – Einrichten von Schrägparken

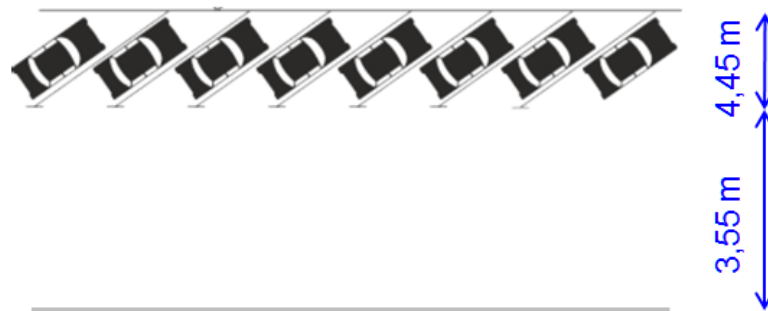
Als alternativer Lösungsvorschlag wird das Einrichten von Schrägparken angesehen. In den Straßenräumen Käthe-Kollwitz-Straße Nord und am Betreuten Wohnen könnte gleichzeitig das Längsparken beibehalten werden und damit der Stellplatzentfall reduziert werden. Im Bereich der Käthe-Kollwitz-Straße 2 – 20 entfällt das Parken halbseitig auf dem Gehweg ohnehin – zusätzlich würde das Einrichten von Schrägparken dem richtliniengerechte Parken entsprechen. Allerdings sind Ummarkierungen für das Schrägparken erforderlich.

Für die beiden Straßenräumen Käthe-Kollwitz-Straße Nord und am Betreuten Wohnen ist bei einer Straßenraumbreite von ca. 10 m das Schrägparken mit 60 gon möglich. Dann verbleibt eine ausreichende Fahrgassenbreite von mindestens 3,50 m. Der Stellplatzentfall beträgt hier lediglich 15 Stellplätze (10 Stellplätze im Bereich Käthe-Kollwitz-Straße Nord und 5 Stellplätze im Bereich des Betreuten Wohnens).



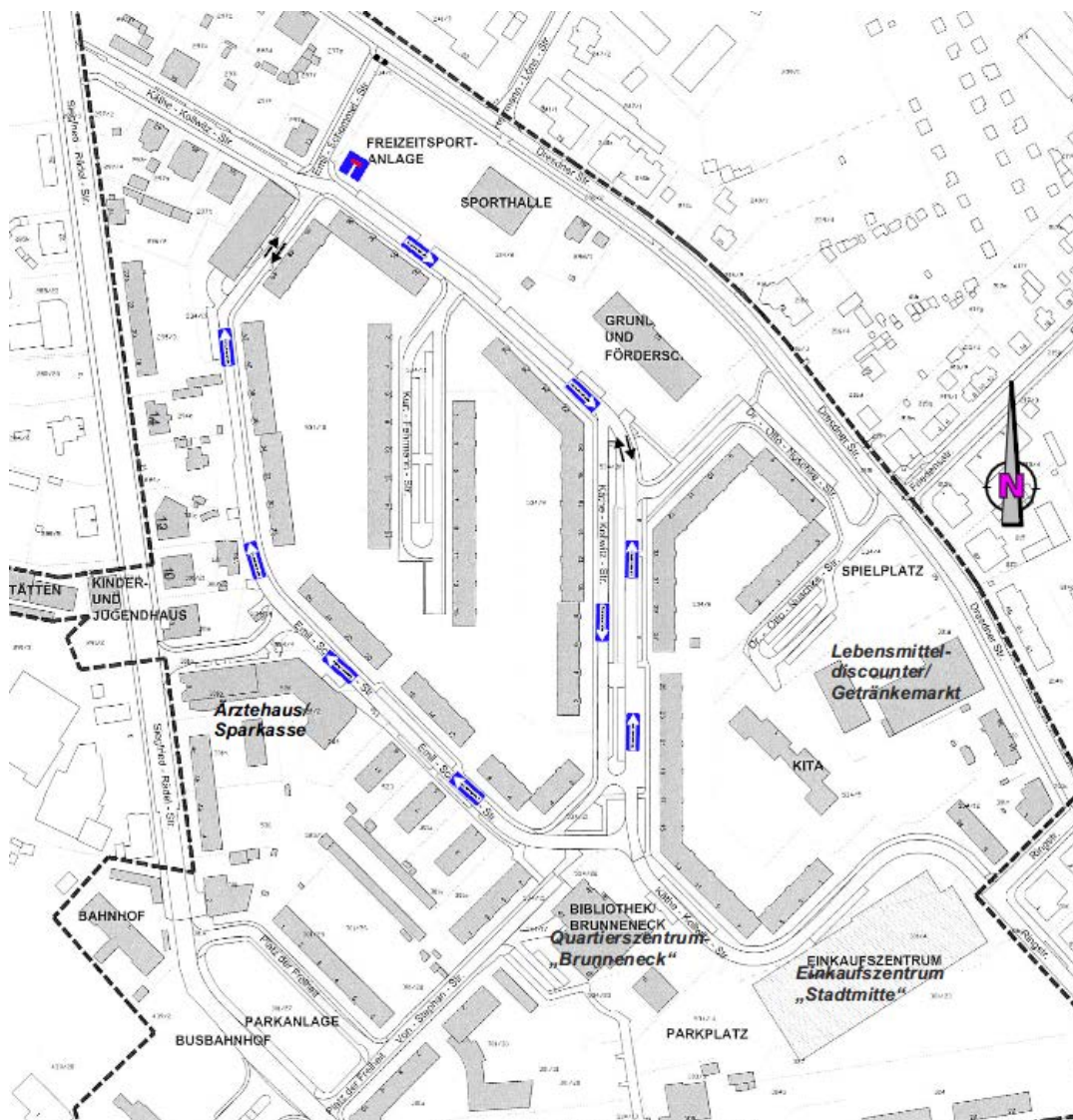
Grafik 14: Variante 2 der Parkordnung bei Straßenraumbreiten von ca. 10 m

Im Bereich der Käthe-Kollwitz-Straße 2 – 20 wird ebenfalls das Schrägparken mit 60 gon empfohlen. Dann verbleibt mit 3,50 ebenfalls eine ausreichende Fahrgassenbreite. Neben den 24 Stellplätzen, die durch die Maßnahme der Beseitigung des halbseitigen Gehwegparkens entfallen, würde durch das Einrichten des Schrägparkens die Stellplatzzahl an dieser Stelle nochmals um 10 Stellplätze reduziert. Adäquat ist die Stellplatzordnung in der Kurt-Fehrmann-Straße vorzunehmen. Dies wurde durch die genossenschaftlichen Umbauten bereits für die westliche Seite der Straße umgesetzt, für die östliche Seite ist dies in den Empfehlungen zu diesem Straßenzug im Rahmen des Entfalls des Parkens halbseitig auf dem Gehweg enthalten.



Grafik 15: Variante 2 der Parkordnung bei Straßenraumbreite von 8 m

Da das Ein- und Ausparken bei den Schrägparkplätzen nur auf eine Fahrtrichtung ausgerichtet ist, wird empfohlen, ein Einbahnstraßensystem einzurichten.



Grafik 16: Vorschlag zur Einrichtung eines Einbahnstraßenringes im Untersuchungsgebiet

Eine solche Einbahnstraßenregelung könnte für das Wohngebiet insgesamt eine ordnende Wirkung haben. Die Einbahnstraße würde dann fast den gesamten Innenring des Wohngebietes mit Käthe-Kollwitz-Straße – Emil-Schemmel-Straße umfassen, so dass Fahrzeuge nur in dieser einen Fahrtrichtung verkehren können. Dies hätte auch für querende Fußgänger sowie den Radverkehr positive Effekte. Für den Radverkehr sollte der Einbahnstraßenring allerdings auch in Gegenrichtung frei gegeben werden.

Ausnahmen der Einbahnstraßenregelungen sollten im Bereich des Parkdecks Emil-Schemmel-Straße sowie auch direkt nördlich der Dr. Otto-Nuschke-Straße bilden.

In Abwägung der Vor- und Nachteile (geringer Stellplatzentfall, ordnende Wirkung der Verkehrsführung, positive Effekte für Fußgänger und Radfahrer vs. Kosten für Ummarkierungen, längere Fahrwege im Kfz-Verkehr) wird insgesamt die Variante 2 für die Umsetzung empfohlen. Die entfallenen Stellplätze würden im Umfeld (u. a. Parkplatz Käthe-Kollwitz-Straße) kompensiert.

Mittelfristig wäre eine städtebauliche Aufwertung des zentralen Bereiches der Käthe-Kollwitz-Straße anzustreben, in der eine komplette Neuordnung dieses Bereiches mit Einordnung des ruhenden Verkehrs mit nur einer Einbahnstraßen-Fahrgasse vorgesehen wird.

Ebenso sind zum Teil sehr kurze bzw. schmale Stellplätze an das aktuelle Regelwerk anzupassen ohne die Stellplatzzahl nochmals deutlich zu verringern.

4.4 Parken für Beschäftigte

Wie bereits beschrieben wird davon ausgegangen, dass für die Beschäftigten der größeren Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen Stellplätze auf den zugehörigen privaten Flächen zur Verfügung stehen.

Die Beschäftigten des Quartierszentrums „Brunneneck“ nutzen den Parkplatz Käthe-Kollwitz-Straße bzw. die umliegenden Straßenräume.

Beschäftigte von Ärztehaus und Sparkasse nutzen teilweise reservierte Stellplätze in der Tiefgarage bzw. im Hinterhof bzw. umliegende Straßenräume.

Für Lehr- und Erziehungskräfte der Grund- und Förderschule, der Kita sowie für Mitglieder der Sportvereine stehen keine extra reservierten Stellplätze zur Verfügung. In den Erhebungen wurde allerdings erkannt, dass zu allen Tageszeiten Reserven zumindest im Bereich der Schulen bzw. auch in benachbarten Abschnitten (Käthe-Kollwitz-Straße Nord, Emil-Schemmel-Straße Nord etc.), also in zumutbarer Entfernung, vorhanden sind, so dass die Nutzer in der Regel einen freien Stellplatz finden können.

4.5 Parken bei Veranstaltungen

Elternabende oder Feierlichkeiten an Schulen oder Kita sind Veranstaltungen, bei denen es zu einer erhöhten Parkraumnachfrage kommt. An diesen Tagen ist praktisch jeder Stellplatz belegt und Bewohner finden schwieriger wohnortnahe Stellplätze. Die Gäste der Veranstaltungen kennen oftmals dieses Problem und suchen auch im weiteren Umfeld nach Lösungen.

Auch wenn die Situation zu solchen Zeitpunkten für die Bewohner unbefriedigend erscheint, ist die Schaffung zusätzlicher Stellplätze zu diesem Zweck weder angemessen noch unter den konkreten örtlichen Bedingungen umsetzbar.

5. Szenarien der Stellplatznachfrage im Untersuchungsgebiet

5.1 Rahmenbedingungen der Szenariendefinition

Wie bereits beschrieben stehen derzeit im direkten Untersuchungsgebiet ca. 900 Stellplätze zur Verfügung. Mit Realisierung der verschiedenen Maßnahmen zur Parkraumverbesserung kommt es zu einer Erhöhung des Stellplatzangebotes um ca. 42 Stellplätze (ca. 18 (Carport-) Stellplätze der WG Elbtal an der Kurt-Fehrmann-Straße, 7 Kurzzeitstellplätze am Kita-Eingang Käthe-Kollwitz-Straße sowie 17 zu schaffende Stellplätze an der Emil-Schemmel-Straße 28 – 42). Damit kann in der Stellplatzbilanz von ca. 942 verfügbaren Stellplätzen ausgegangen werden. Als optimal wird eine Stellplatzauslastung von 90 % angesehen. Dies bedeutet, dass bei ca. 942 Stellplätzen ein ausreichendes Parkraumangebot für ca. 848 Fahrzeuge zur Verfügung steht.

Allerdings führt die Umsetzung der Maßnahmen zum Entfall des Parkens halbseitig auf dem Gehweg und zum StVO-gerechten Parken zu einer Verringerung des Stellplatzangebotes. Im Gegenzug wird eine Erhöhung des Stellplatzbedarfes bei künftig weiter steigender Bevölkerungszahl durch Verringerung des Leerstandes erwartet. In den folgenden Untersuchungen werden diese vier Szenarien betrachtet, die die verkehrlichen Maßnahmen und die Bevölkerungsentwicklung in gestaffelter Ausprägung berücksichtigen.

5.2 Szenario 0 – Bestand 2016

Anhand der Auslastungserhebungen konnte festgestellt werden, dass im inneren Untersuchungsgebiet auf den öffentlich nutzbaren Stellplätzen (inkl. Parkdeck der WG Elbtal) nicht mehr als ca. 700 Pkw abgestellt waren. Unter Berücksichtigung weiterer Faktoren (Anwesenheit etc.) ist davon auszugehen, dass die derzeitige Nachfrage bei ca. 750 Stellplätzen liegt. Abgeleitet aus der Kapazität von ca. 942 Stellplätzen im direkten Untersuchungsgebiet und einer anzustrebenden 90 %igen Auslastung ergeben sich somit **Reserven von ca. 98 Stellplätzen**. Diese finden sich insbesondere:

- im Parkdeck der WG Elbtal
- in der E.-Schemmel-Straße Nord
- auf dem Parkplatz Käthe-Kollwitz-Straße
- am Randbereich des Untersuchungsgebietes (Platz der Freiheit, Siegfried-Rädel-Straße)

5.3 Szenario 1 – Entfall halbseitiges Parken auf dem Gehweg

Als zentrale Aufgabe wird **kurzfristig** in einem Schritt die vollständige Beseitigung des halbseitigen Parkens auf den Gehwegen empfohlen. Dabei handelt es sich um 120 Stellplätze. Damit verringert sich das Stellplatzangebot im öffentlichen Raum von ca. 942 (abzgl. 120 Stellplätze) auf ca. 822. Mit dem Ansatz einer anzustrebenden 90 %igen Auslastung und der ermittelten Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum von ca. 750 kann damit bei einem **Defizit von ca. 10 Stellplätzen** insgesamt noch von einer akzeptablen Bilanz gesprochen werden.

5.4 Szenario 2 – mit zusätzlicher Verbesserung der Parkraumsituation

Wie bereits beschrieben entsprechen in einigen Straßenabschnitten (insbesondere Käthe-Kollwitz-Straße) die Straßenraumbreiten nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Aus diesem Grund wurde empfohlen den Parkraum in der Käthe-Kollwitz-Straße und Kurt-Fehrmann-Straße Ost **mittelfristig** neu zu ordnen und StVO-gerecht auszubilden. Bei der Bewertung von zwei Varianten hat sich die Variante 2 (Beibehaltung Längsparken und Schrägparken mit Einbahnstraßenführung) aufgrund des geringeren Stellplatzentfalls als Vorzugsvariante herauskristallisiert. In dieser Variante entfallen 25 Stellplätze in der Käthe-Kollwitz-Straße, die anderweitig kompensiert werden müssen. Der Entfall der 8 Stellplätze im Bereich der Kurt-Fehrmann-Straße ist bereits in den Ausführungen zum Entfall des halbseitigen Gehwegparkens in dieser Straße mit berücksichtigt. Hier wurde davon ausgegangen, dass die Umgestaltung der östlichen Straßenseite adäquat zur westlichen Straßenseite (Einrichten Schrägparken) erfolgt.

Das Stellplatzangebot im öffentlichen Raum verringert sich damit um die 120 Stellplätze aus dem Entfall des halbseitigen Parkens auf dem Gehweg und zusätzlich noch um 25 Stellplätze bei StVO-gerechter Neuordnung des Parkraumes in der Käthe-Kollwitz-Straße. Damit verbleibt ein Angebot von ca. 797 Stellplätzen. In Überlagerung mit einer 90 %igen Auslastung und bei einer Stellplatznachfrage von ca. 750 entspricht das dann einem **Defizit von ca. 33 Stellplätzen**.

5.5 Szenario 3 – mit zusätzlichem Anstieg der Stellplatznachfrage

Durch eine weitere Verringerung des Leerstandes ist davon auszugehen, dass die Bevölkerungszahl im inneren Untersuchungsgebiet um ca. 100 Personen ansteigt. Bei dem für das Untersuchungsgebiet ermittelten Motorisierungsgrad wird die Zahl der Pkw um ca. 40 zunehmen.

Neben der Verringerung des Stellplatzangebotes auf ca. 797 Stellplätze durch den Entfall des halbseitigen Parkens auf dem Gehweg und der StVO-gerechten Neuordnung des Parkraumes in der Käthe-Kollwitz-Straße und der Kurt-Fehrmann-Straße Ost erhöht sich der Stellplatzbedarf gleichzeitig von ca. 750 auf ca. 790 Stellplätze. Dies führt bei einer angenommenen 90 %igen Auslastung zu einem **Defizit von ca. 73 Stellplätzen**.

5.6 Bewertung der Szenarien

Dem Grunde nach kann bei weiteren Entwicklungen des Gebietes und der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Parkraumkonzept in den Szenarien 0, 1 und (bedingt) 2 der Stellplatzbedarf gedeckt werden. Die Annahmen beruhen auf Maximalwerten, der gleichzeitigen Anwesenheit aller Bewohner des Untersuchungsgebietes und einer optimalen, aber nicht vollständigen Auslastung des Parkraumes. Überlegte Optionen der Parkraumergänzung – z. B. bei Realisierung des Ausbaus Dresdner Straße – sind hierin ebenfalls noch nicht enthalten.

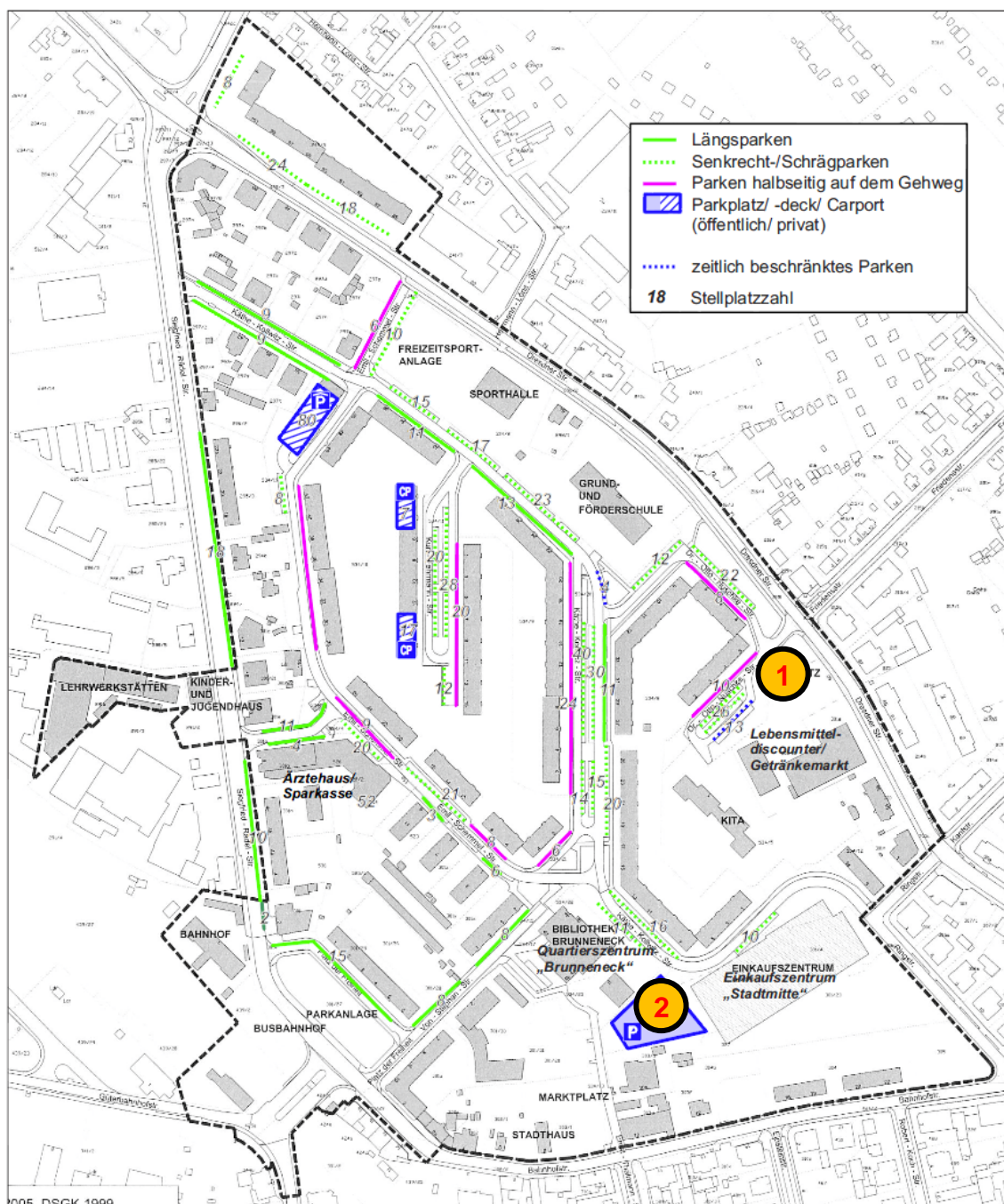
Lediglich im Szenario 3 (Erhöhung der Einwohnerzahl) entsteht bei einer Stellplatzauslastung von 90 % ein deutliches Defizit von 74 Stellplätzen. Um für die weitere Entwicklung im Untersuchungsgebiet gewappnet zu sein und um einen zu hohen Parkdruck zu vermeiden, wird daher eine Erweiterung des Parkraumangebotes um ca. 70 Stellplätze empfohlen.

6. Standorte optionaler Parkraumerweiterungen

6.1 Standortbeschreibung und -bewertung

Für eine Erweiterung des Parkraumangebotes um ca. 70 Stellplätze stehen im Untersuchungsgebiet grundsätzlich zwei potenzielle Standorte zur Verfügung, die entsprechend untersucht und insbesondere hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewertet werden sollen.

Dabei handelt es sich zum einen um die Errichtung einer Parkpalette auf einer Fläche an der Dr.-Otto-Nuschke-Straße (1) und zum anderen um die Errichtung eines Parkdecks auf dem Gelände des bestehenden Parkplatzes Käthe-Kollwitz-Straße (2).



Grafik 17: Potenzielle Standorte zur Erweiterung des Parkraumes im Untersuchungsgebiet

Für den **Standort an der Dr.-Otto-Nuschke-Straße** wurden durch die WVH bereits erste Planungen für eine Parkpalette erarbeitet. Dabei wurden verschiedene Varianten von einem ebenerdigen Parkplatz bis zu einem großzügigen Parkhaus untersucht. Vorzugsvariante ist die Errichtung einer Parkpalette mit Standorttausch von Spielplatz und Parkflächen einschließlich der Umgestaltung der Dr.-Otto-Nuschke-Straße mit dem Ausbau von Stellplätzen im Straßenraum.

Vorteile:

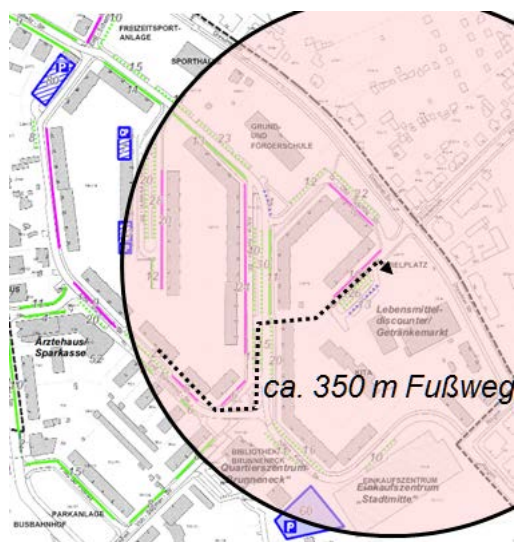
Als Vorteil dieses Standortes ist die direkte Anbindung an das Straßennetz (Dresdner Straße) zu sehen. Die Parkpalette ist zudem so aufgebaut, dass sie modular erweiterbar ist und in der ersten Ausbaustufe 82 (bis im Endausbau 200) Stellplätze aufweist.



Grafik 18: Lage und Gestaltung der Parkpalette sowie des Umfelds (Planung der WVH)

Nachteile:

Als Nachteil dieses Standortes ist insbesondere die eher dezentrale Lage zu nennen. Auch liegen im üblich anzustrebenden Radius von 300 m nicht alle voll ausgelasteten Stellplatzbereiche (insbesondere Emil-Schemmel-Straße). Weiterhin ist die Erreichbarkeit für die Bewohner des Wohngebietes (ausgenommen Dr.-Otto-Nuschke-Straße) aufgrund der Wegeführung als ungünstig zu bezeichnen. Ein Fußweg von z. B. ca. 350 m von der Emil-Schemmel-Straße bis zur Parkpalette könnte von Nutzern als zu weit angesehen werden.



Grafik 19: Fußgängererreichbarkeit und 300-m-Radius um den Parkpaletten Standort Dr.-Otto-Nuschke-Straße

Auch die Örtlichkeit an sich ist als nachteilig zu bezeichnen. Der Entfall der 13 Kurzzeitstellplätze der Kita sowie deren Hauptliefer- und vor allem Feuerwehzufahrt werden als besonders problematisch gesehen. Weiterhin ist der Eingriff in die gewachsenen Grün- und Spielplatzstrukturen als ungünstig zu bewerten.

Die Anordnung der zusätzlichen Stellplätze im Straßenraum der Dr.-Otto-Nuschke-Straße wirkt ungeordnet und konfliktreich. Eine Realisierung der Stellplätze im Straßenraum – wie in der Planung vorgeschlagen – erscheint fraglich und wird nicht als Basis für die Stellplatzermittlung angesetzt.

Nicht zuletzt erhöhen sich die Verkehrsmengen durch die Anbindung der Parkpalette am Knotenpunkt mit der Dresdner Straße, was verkehrsplanerisch als nachteilig zu bewerten ist. Die Ausfahrt der Parkpalette befindet sich unmittelbar am Knotenpunkt Friedensstraße, so dass abbiegende Fahrzeuge direkt auf die Fußgänger-Lichtsignalanlage in der Dresdner Straße treffen.

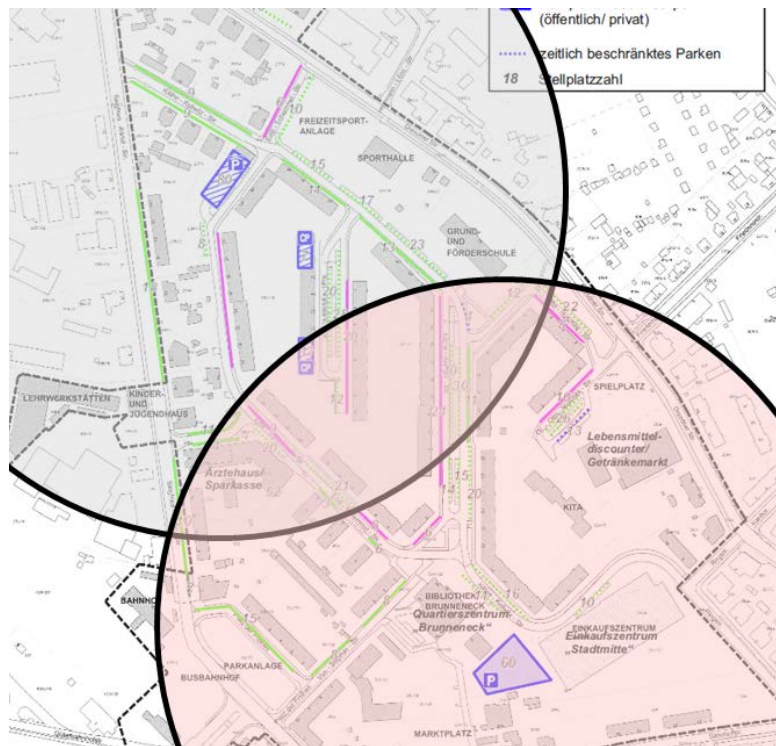
Vor den Häusern Nr. 2 – 5 entfallen von den derzeit bestehenden (ohne halbseitiges Parken auf dem Gehweg) 73 Stellplätzen für die Errichtung der Parkpalette 39 Stellplätze (inklusive der 13 Stellplätze für Kurzzeitparker). Dem stehen in der ersten Ausbaustufe der Parkpalette 82 neue Stellplätze gegenüber. Der Zugewinn beträgt also 43 Stellplätze.

In Summe betrachtet ist der Standort an der Dr.-Otto-Nuschke-Straße sicherlich denk- und umsetzbar, allerdings ist er mit erheblichen Nachteilen behaftet. Aufwand und Nutzen stehen in keinem adäquaten Verhältnis. Weiterhin ist festzuhalten, dass für diesen Bereich das Verhältnis zwischen kostenfreien zu bewirtschafteten Stellflächen sehr ungünstig ist.

Alternativ wurde untersucht, inwieweit die Möglichkeit besteht, auf dem bestehenden **Parkplatz an der Käthe-Kollwitz-Straße** ein im Bedarfsfall konkret zu planendes Parkdeck zu realisieren.

Vorteile:

Vorteil dieses Standortes ist insbesondere, dass eine bereits bestehende kommunale Verkehrsfläche für die Erhöhung des Stellplatzangebotes genutzt wird. Im Radius von 300 m liegen zudem (fast) alle voll ausgelasteten Stellplatzbereiche (Emil-Schemmel-Straße, Dr.-Otto-Nuschke-Straße). Weiterhin kann auch von einer vergleichsweise ausgewogenen Abdeckung des Untersuchungsgebietes durch zwei (hochbauliche) Parkieranlagen im Nordwesten (Parkdeck WG Elbtal) und Südosten (Parkdeck Käthe-Kollwitz-Straße) gesprochen werden.



Grafik 20: 300-m-Radius um den potenziellen Parkdeckstandort Käthe-Kollwitz-Straße und den bestehenden Parkdeckstandort Emil-Schemmel-Straße

Nachteile:

Als eher ungünstig für diesen Standort ist die Erreichbarkeit des Standortes mittels Kfz zu nennen. Das potenzielle Parkdeck ist nur an eine Wohngebietsstraße angebunden. Es ist demzufolge die Einfahrt in das Wohngebiet erforderlich, um das Parkdeck zu erreichen. Auch hier entfallen zudem kostenfreie zugunsten bewirtschafteter Stellplätze – aber nicht direkt vor der Haustür.

Vorgeschlagen wird die Errichtung eines schmalen Parkdecks mit klarer Gliederung (eine Fahr-
gasse und Senkrechtparken). Bei den ersten Überlegungen wurde ermittelt, dass damit je Ebe-
ne ca. 45 Stellplätze geschaffen werden können. Die Ausbildung des Parkdecks kann in bis zu
drei Ebenen erfolgen (-1, Erdgeschoss, +1), das entspricht ca. 135 Stellplätzen.

Bei Errichtung eines solchen Parkdecks entfallen auf dem jetzigen Parkplatz ca. 60 Stellplätze.
Damit ergibt sich immer noch ein Stellplatzplus von ca. 75 Stellplätzen. Aufwand und Nutzen
stünden in einem günstigen Verhältnis zueinander.



Grafik 21: schematische Darstellung Parkdeckstandort Käthe-Kollwitz-Straße (links)/ mögliche Gestaltung
Parkdeck (Quelle: www.huber-integralbau.de) (rechts)

In Summe ist zu konstatieren, dass die perspektivische Errichtung eines Parkdecks auf dem
Parkplatz Käthe-Kollwitz-Straße auf jeden Fall als sinnvoll erscheint. Jedoch sollte eine bauliche
Machbarkeitsstudie erarbeitet werden, die die hier getroffenen Annahmen bzw. überschlägigen
Aussagen noch einmal hinterfragt, um das ausgewiesene Stellplatzplus auch absichern zu kön-
nen. Dabei wäre auch eine weitere Aufstockung (Erweiterbarkeit) zu prüfen.

Bis zur Realisierung wird die Aufwertung des Parkplatzes empfohlen, wobei insbesondere
Maßnahmen der Kriminalprävention zur Akzeptanzsteigerung im Vordergrund stehen sollten
(Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls durch Verbesserung der Beleuchtung und Opti-
mierung der Einsehbarkeit durch Grünanpassung sowie ggf. Videoüberwachung).

6.2 Standortvergleich

Die vergleichenden Bewertungsergebnisse sind im Folgenden dargestellt.

	Parkdeck Dr.-O.-Nuschke-Str.	Parkdeck K.-Kollwitz-Str.
Lage im Wohngebiet	eher dezentral	eher zentral
verkehrliche Erschließung	gut über Hauptstraßennetz	weniger gut über Sammelstraßen
städtebauliche Einordnung	Eingriff in bestehende Grünstrukturen	Nutzung bestehender Verkehrsfläche
fußläufige Erreichbarkeit	eher ungünstig (ca. 350 m)	eher günstig (ca. 250 m)
Berücksichtigung Dritter	keine Berücksichtigung der Belange der Kita	keine Einschränkungen Dritter
Stellplatzbilanz	+ ca. 43 Stellplätze	+ ca. 75 Stellplätze

Es wird deutlich, dass die Errichtung eines Parkdecks auf dem Parkplatz Käthe-Kollwitz-Straße gegenüber einer Parkpalette am Standort Dr.-Otto-Nuschke-Straße die Vorzugsvariante für die Parkraumerweiterung darstellt. In den weiteren Planungsschritten ist die Ausgestaltung vertiefend zu prüfen.

7. Zusammenfassung

Die Beseitigung des halbseitigen Parkens auf den Gehwegen und die Einführung einer richtliniengerechten Parkordnung in der Käthe-Kollwitz-Straße sind zentrale Maßnahmen des Parkraumkonzeptes. Bei Umsetzung beider Maßnahmen entfallen ca. 145 Stellplätze im inneren Untersuchungsgebiet, wobei durch Ersatzmaßnahmen gesamt ca. 42 neue Stellplätze geschaffen werden können. Mit Umsetzung dieser beiden Maßnahmen kommt es zu einer Reduzierung des Stellplatzangebotes auf ca. 797 Stellplätze, wobei die derzeitige Nachfrage 700 – 750 Stellplätze beträgt.

Dabei gilt die Beseitigung des Gehwegparkens als wichtigste Aufgabe und sollte kurzfristig in einem Schritt umgesetzt werden.

Eine Entscheidung zur Umsetzung der richtlinienkonformen Umgestaltung der Parkordnung sollte in Abhängigkeit der eingetretenen Effekte nach vollständigem Entfall des halbseitigen Gehwegparkens getroffen werden. Sind noch Stellplatzreserven in den umzugestaltenden Bereichen vorhanden, wäre eine Neuordnung auf jeden Fall in einem nächsten Schritt möglich.

In der Perspektive wird es bei Minderung des Leerstandes auch zu einer stärkeren Parkraumnachfrage kommen, die wiederum durch Erweiterung des Parkraumes ausgeglichen werden sollte. Es wurden zwei Alternativen zur Parkraumerweiterung durch die Realisierung einer Parkpalette an der Dr.-Otto-Nuschke-Straße bzw. eines Parkdecks an der Käthe-Kollwitz-Straße untersucht.

Städtebaulich und verkehrlich stellt der Standort Käthe-Kollwitz-Straße die bessere Alternative für eine Parkraumerweiterung dar. So können bis zu 135 Stellplätze geschaffen werden. Abzüglich der ca. 60 entfallenen Stellplätze des Parkplatzes ergibt sich ein Plus von ca. 75 Stellplätzen. Dies ermöglicht eine solide Gewährleistung der Ansprüche des ruhenden Verkehrs ohne gravierende Beeinträchtigungen anderer urbaner Belange.

In Zusammenarbeit mit den entsprechenden Wohnungsunternehmen sollte gleichzeitig geprüft werden, inwieweit noch weitere wohnungsunternehmenseigene Flächen für ein verbessertes Parkraumangebot zur Verfügung stehen.