



Ingenieurplanung - Ost
Ingenieure und Landschaftsplaner



**Universitäts- und
Hansestadt Greifswald**

**Stadtbauamt
Gustebiner Wende 13
17489 Greifswald**

Studie

**Parkraumkonzept
in Greifswald**

Greifswald, 06.10.2010

Ingenieurplanung - Ost
Ingenieure und Landschaftsplaner
Poggenweg 28
17489 Greifswald

Tel. : 03834/5955-0
Fax : 03834/5955-55
E-Mail: ipo@ingenieurplanung-ost.de

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet.....	4
1.1	Aufgabenstellung	4
1.2	Untersuchungsgebiet	5
2	Bestandsaufnahmen	8
2.1	Hinweise zur Methodik	8
2.2	Strukturdaten.....	10
2.3	Vorliegende statistische Verkehrsdaten.....	13
2.4	Verkehrserhebung zum Parken 2009	15
2.5	Parkraumbestand.....	16
2.5.1	Gesamtes Untersuchungsgebiet	16
2.5.2	Gebiet und Teilgebiet	17
2.5.3	Bewohnerparkbereiche	20
2.5.4	Falschparker und ungeordnetes Parken.....	22
3	Prognose.....	24
3.1	Hinweise zur Methodik	24
3.2	Städtebauliche Entwicklung und Nutzungsänderung.....	26
3.3	Änderung des Stellplatzangebots	29
3.4	Stellplatzbedarf	30
3.5	Ermittlung des Stellplatzbedarfs gemäß Stellplatzsatzung.....	32
3.6	Umfeld des Universitätsklinikums	33
3.7	Bilanz ohne neue Maßnahmen.....	34
3.8	Bilanz mit neuen Maßnahmen.....	37
4	Parkraumkonzept.....	39
4.1	Rechtliche Vorgaben	39
4.2	Neues Parkhaus an der Mensa	40
4.3	Neuer Parkplatz am Bahnhof	40
4.4	Ausgebaute Stellplätze im öffentlichen Straßenraum	41
4.5	Neue Parkregelungen im öffentlichen Straßenraum	41
4.6	Bewohnerparkbereiche	43
5	Zusammenfassung.....	44

Bearbeitung:

Greifswald, 06.10.2010

Proj.-Nr.: 209011

Dipl.-Ing. Holger Hagemann
 Dipl.-Ing. Marlies Hagemann
 Dipl.-Ing. Tao Jiang

INGENIEURPLANUNG - OST

Ingenieure und Landschaftsplaner

17489 Greifswald, Poggenweg 28

FON: 03834/59550 ♦ FAX: 03834/59555 ♦ E-Mail: IPO@ingenieurplanung-ost.de

Abkürzungsverzeichnis

FP	Falschparker
FVS 3	Fleischervorstadt Bezirke 2(kleiner Teil) und 3
FVS 1	Fleischervorstadt Bezirk 1
FVS 2	Fleischervorstadt Bezirk 2 (großer Teil)
IS 1	Innenstadt Bezirk 1
IS 2	Innenstadt Bezirk 2
IS 3	Innenstadt Bezirk 3
IS 4	Innenstadt Bezirk 4
IS 5	Innenstadt Bezirk 5
Kfz	Kraftfahrzeuge
Ö.	öffentliches Stellplatzangebot
ORS	Öffentlicher Straßenraum
P.	privates Stellplatzangebot
P	Parker oder Stellplätze
NMVS 3	Nördliche Mühlenvorstadt Bezirk 3
NMVS 4	Nördliche Mühlenvorstadt Bezirk 4
NMVS 5	Nördliche Mühlenvorstadt Bezirk 5
NMVS 6	Nördliche Mühlenvorstadt Bezirk 6
NMVS 1	Nördliche Mühlenvorstadt Bezirk 1 (kleiner Teil)
SMVS 1	Sdl. Mühlenvorstadt Obstbausiedlung Bezirk 1
SMVS 2	Sdl. Mühlenvorstadt Obstbausiedlung Bezirk 2
SMVS 3	Sdl. Mühlenvorstadt Obstbausiedlung Bezirk 3
UP	Ungeordnetes Parken
Unbewirt.	unbewirtschaftet

Angewendete Quellen

- Verkehrsmittelwahl der Greifswalder Bevölkerung-Ergebnisse der Haushaltsbefragung im Mai 2009
- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR05)
- Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitung (Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen-und Verkehrsverwaltung)
- Stadtverkehrsplanung(Gerd Steierwald, Hans Dieter Künne, Walter Vogt)
- Quelle: amtliche Bekanntmachungen der Universitäts-und Hansestadt Greifswald, Mittwoch, den 16.Juli 2008

Verzeichnis der Anlagen

Bestandsanalyse

Anlage 1-0	Auswertung	Gebiet I	
Anlage 1-1	Auswertung	Teilgebiet	NMVS 3
Anlage 1-2	Auswertung	Teilgebiet	NMVS 4
Anlage 1-3	Auswertung	Teilgebiet	NMVS 5
Anlage 1-4	Auswertung	Teilgebiet	NMVS 6
Anlage 2-0	Auswertung	Gebiet II	
Anlage 3-0	Auswertung	Gebiet III	
Anlage 3-1	Auswertung	Teilgebiet	SMVS 1
Anlage 3-2	Auswertung	Teilgebiet	SMVS 2
Anlage 3-3	Auswertung	Teilgebiet	SMVS 3
Anlage 3-4	Auswertung	Teilgebiet	FVS 3
Anlage 4-0	Auswertung	Gebiet IV	
Anlage 5-0	Auswertung	Gebiet Zentrum	
Anlage 5-1	Auswertung	Teilgebiet	IS 1
Anlage 5-2	Auswertung	Teilgebiet	IS 2
Anlage 5-3	Auswertung	Teilgebiet	IS 3
Anlage 5-4	Auswertung	Teilgebiet	IS 4
Anlage 5-5	Auswertung	Teilgebiet	IS 5
Anlage 5-6	Auswertung	Teilgebiet	FVS 1
Anlage 5-7	Auswertung	Teilgebiet	FVS 2
Anlage 5-8	Auswertung	Teilgebiet	NMVS 1
Anlage 6-0	Auswertung	Nördlich des Ryck	
Anlage 7-0	Auswertung	Bewohnerparkbereich 1 bis 8	

Parkraumkonzept

Anlage 8-1	Fazit Parkraumkonzept Teilgebiet	NMVS 3
Anlage 8-2	Fazit Parkraumkonzept Teilgebiet	NMVS 4
Anlage 8-3	Fazit Parkraumkonzept Teilgebiet	NMVS 5+6
Anlage 9-1	Fazit Parkraumkonzept Gebiet II	
Anlage 10-1	Fazit Parkraumkonzept Teilgebiet	SMVS 1+2+3
Anlage 10-2	Fazit Parkraumkonzept Teilgebiet	FVS 3
Anlage 11-1	Fazit Parkraumkonzept Gebiet IV +Teilgebiet	NMVS 1
Anlage 12-1	Fazit Parkraumkonzept Teilgebiet	IS 1
Anlage 12-2	Fazit Parkraumkonzept Teilgebiet	IS 2+3+4+5
Anlage 12-3	Fazit Parkraumkonzept Teilgebiet	FVS 1
Anlage 12-4	Fazit Parkraumkonzept Teilgebiet	FVS 2
Anlage 13-E	Auswertung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum	

1 Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet

1.1 Aufgabenstellung

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald beabsichtigt in Zusammenarbeit mit der Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH (GPG), das vorhandene Parkraumkonzept Innenstadt zu optimieren und fortzuschreiben. Dies geschieht aus folgenden Gründen:

- Durch erfolgte und zukünftige städtebauliche Entwicklungen werden Änderungen des Parkraumbedarfs vorhergerufen.
- Das Bewohnerparken im öffentlichen Raum wird durch den Umzug der Teilbereiche der Universitätsklinik sowie durch Änderungen der Straßenführung durch den Neubau der Bahnparallele stark beeinflusst.
- Die Konzepte und Maßnahmen für den öffentlichen Parkraum einschließlich öffentlich zugänglicher Parkierungsanlagen im Stadtzentrum Greifswald wurden im Jahr 2004 entwickelt. Dieses soll fortgeschrieben werden und in einem übergreifenden neuen Gesamtkonzept der Stadt zusammengefasst werden.

Im Untersuchungsgebiet (siehe Kapitel 1.2) wurden die Bestandsituationen des vorhandenen Parkraums durch ausgewertete Ergebnisse der Erhebung des ruhenden Verkehrs sowie Daten der GPG und der Statistikstelle der Universitäts- und Hansestadt Greifswald analysiert. Der künftige Stellplatzfehlbetrag und die künftige Stellplatzbilanz wurden ohne und mit geplanten Maßnahmen prognostiziert. In Abstimmung mit der Stadtverwaltung und der GPG soll ein neues Parkraumkonzept entwickelt werden, das folgende Zielsetzungen beinhaltet:

- Für geplante städtebauliche Entwicklungen soll der öffentliche Parkbedarf sichergestellt werden.
- Der unnötige und immissionsträchtige Parksuchverkehr soll möglichst im Wohngebiet vermieden werden.
- Der Parksuchverkehr und Dauerparkverkehr der gebietsfremden Nutzergruppen soll in bewirtschaftete Parkierungsanlagen gelenkt werden.
- Um den hohen Bewohnerparkdruck in der Nacht zu senken, werden Bewohnerparkbereiche im Wohngebiet erweitert.

1.2 Untersuchungsgebiet

Die Lage des Untersuchungsgebietes in der Stadt Greifswald ist in einer Übersicht in **Abbildung 1** dargestellt. Das Untersuchungsgebiet in der Innenstadt Greifswald ist in insgesamt 5 Gebiete eingeteilt. Das Gebiet Zentrum grenzt im Osten, Süden und Westen an das Gebiet I, Gebiet II, Gebiet III und Gebiet IV an. Jedes Gebiet hat folgende Straßenbegrenzung:

Gebiet I:

- Wolgaster Straße im Norden
- Karl-Liebknecht-Ring im Osten
- Anklamer Straße im Südwesten

Gebiet II:

- Grimmer Straße im Norden
- Osnabrücker Straße im Osten
- Soldmannstraße im Süden
- Loitzer Straße im Westen

Gebiet III:

- Anklamer Straße im Nordosten
- Franz-Mehring-Straße und Pestalozzistraße im Süden
- Gützkower Straße im Westen
- Wiesenstraße, Lange Reihe und Bleichstraße im Nordwesten

Gebiet IV:

- Hafestraße im Norden
- An den Wurthen im Osten
- Wolgaster Straße im Süden
- Marienstraße im Westen

Gebiet Zentrum:

- Hansering im Norden
- Marienstraße im Osten
- Wolgaster Straße, Lange Reihe, Pestalozzistraße im Südosten
- Gützkower Straße und Strecke der DBAG im Südwesten

Um eine genaue Gegenüberstellung von Stellplatzangebot, Stellplatznachfrage und Stellplatzbedarf aufzuzeigen und die Strukturdaten auszuwerten, sind das Gebiet I, Gebiet III und Gebiet Zentrum weiter in untergeordnete Teilgebiete nach statistischen Stadtbezirken aufgeteilt. In **Abbildung 2** ist die Unterteilung von Gebiet I, Gebiet III und Gebiet Zentrum angegeben.

Die untergeordneten Teilgebiete bestehen aus folgenden statistischen Stadtbezirken:

Gebiet I:

- NMVS 3 Nördliche Mühlenvorstadt Bezirk 3
- NMVS 4 Nördliche Mühlenvorstadt Bezirk 4
- NMVS 5 Nördliche Mühlenvorstadt Bezirk 5
- NMVS 6 Nördliche Mühlenvorstadt Bezirk 6

Gebiet III:

- SMVS 1 Sdl. Mühlenvorstadt Obstbausiedlung Bezirk 1
- SMVS 2 Sdl. Mühlenvorstadt Obstbausiedlung Bezirk 2
- SMVS 3 Sdl. Mühlenvorstadt Obstbausiedlung Bezirk 3
- FVS 3 Fleischervorstadt Bezirke 2 (kleiner Teil) und 3

Gebiet Zentrum:

- IS 1 Innenstadt Bezirk 1
- IS 2 Innenstadt Bezirk 2
- IS 3 Innenstadt Bezirk 3
- IS 4 Innenstadt Bezirk 4
- IS 5 Innenstadt Bezirk 5
- FVS 1 Fleischervorstadt Bezirk 1
- FVS 2 Fleischervorstadt Bezirk 2 (großer Teil)
- NMVS 1 Nördliche Mühlenvorstadt Bezirk 1 (kleiner Teil)



Abbildung 1 Lage des Untersuchungsgebietes

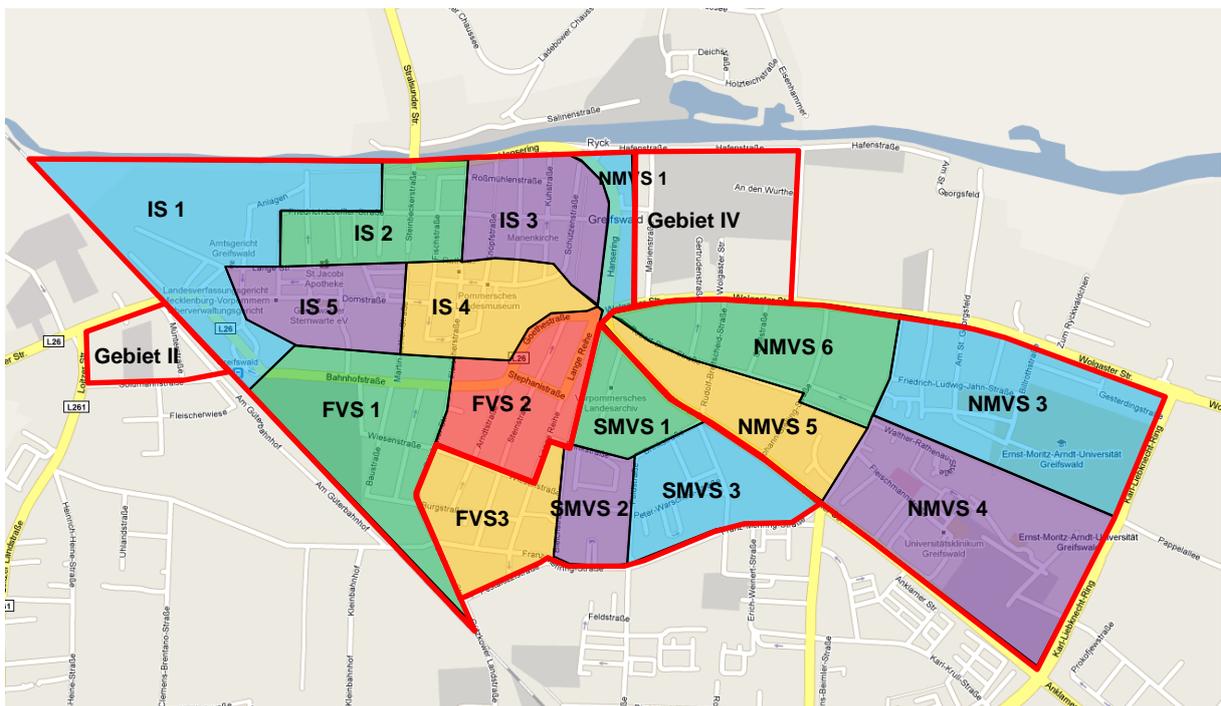


Abbildung 2 Lage des Teilgebietes

2 Bestandsaufnahmen

2.1 Hinweise zur Methodik

Für die Analyse der Bestandssituation im Untersuchungsgebiet der Stadt Greifswald soll nachfolgend die angewandte Methodik erläutert werden, die bei den Bestandsaufnahmen verwendet wurde.

Sowohl das Parkraumangebot als auch die Parkraumnachfrage sollen durch empirische Erhebungen des ruhenden Verkehrs erfasst werden. Auf Grund der vorhandenen Parkraumarten im Untersuchungsgebiet der Stadt sind grundsätzlich öffentliche Stellplätze, private Stellplätze, ungeordnetes Parken und Falschparken für die empirische Erhebung des ruhenden Verkehrs zu unterscheiden. Die öffentlichen und privaten Stellplätze werden in folgende Betriebsformen eingeteilt:

Öffentliche Stellplätze:

- unbewirtschaftet/Behinderte
- Mit Parkschein/Behinderte
- Mit Parkausweis/Behinderte
- Mit Parkscheibe/Behinderte
- Mit besonderer Zweckbestimmung/Behinderte

Private Stellplätze (Stellplätze auf Privatgrund z.B. der Wohnungsbaugesellschaften, Lebensmitteldiscounter):

- Allgemein/Behinderte
- Mit Parkschein/Behinderte
- Mit Parkausweis/Behinderte
- Mit Parkscheibe/Behinderte

Private Stellplätze wurden nur aufgenommen, sofern diese zugänglich waren.

Die Auslastung des Parkraums wird in unterschiedliche Wirkungssituationen eingestuft. Dafür werden die Prozentwerte von 50% und 80% als Schwellenwert zur Einstufung der Wirkungssituation des Parkraums definiert. Es werden drei folgende qualitative Wirkungsstufen der Parkraumsituation unterschieden:

Auslastung $\leq 50\%$	geringe Auslastung	positive Wirkungsstufe
$51\% \leq$ Auslastung $\leq 79\%$	mittlere Auslastung	normale Wirkungsstufe
Auslastung $\geq 80\%$	hohe Auslastung	negative Wirkungsstufe

Wenn eine Auslastung im untergesuchten Gebiet einen Prozentwert von 50% unterschreitet, wird die Parkraumsituation in diesem Gebiet als eine positive Wirkungsstufe „geringe Auslastung“ bezeichnet. Das heißt, dass für das Stellplatzangebot in diesem Untersuchungsgebiet deutliche Reserven bestehen.

Wird ein Prozentwert von 80% Auslastung des Untersuchungsgebiets überschritten, kann die Parkraumsituation als eine negative Wirkungsstufe mit „hoher Auslastung“ bezeichnet werden. Grundsätzlich gibt es für das Stellplatzangebot in diesem Untersuchungsgebiet kaum Reserven oder geringe Reserven. Dieses Anzeichen deutet in diesem Gebiet bereits auf den vermehrten Parksuchverkehr hin.

Wenn die Auslastung im Bereich zwischen 51% bis 79% liegt, wird dies als normale Wirkungsstufe mit „mittlerer Auslastung“ betrachtet. In diesem Gebiet sind nur bestimmte Reserven für das Stellplatzangebot vorhanden.

Mit den Strukturdaten (Anzahl der Erwachsenen, angemeldete Kfz) und der Anzahl der ausgegebenen Parkausweise im Untersuchungsgebiet wird die Bestandssituation in analytischer Weise vervollständigt.

2.2 Strukturdaten

Nachfolgend sollen die von der Statistikstelle der Hansestadt Greifswald abgefragten Strukturdaten analysiert werden:

- Angemeldete Kfz (Stand: 31.12.2008)
- Angemeldete Einwohner (Stand: 31.12.2008)

Hier werden Einwohner der Stadt ab einem Alter von 18 Jahren berücksichtigt. Bei der Auswertung der Kfz sind Krad, Pkw, Nutzfahrzeuge und Anhänger enthalten. Die Fläche jedes Gebiets wird durch browserbasierende Onlinesoftware „GeoPotal.MV“ abgegriffen und ermittelt. In **Tabelle 1** sind die Ergebnisse der Strukturdaten im Untersuchungsgebiet tabellarisiert.

In gesamtem Untersuchungsgebiet der Stadt Greifswald waren am 31. Dezember 2008 12.465 Erwachsene mit ihrem Hauptwohnsitz angemeldet. Dieser Personenanzahl stehen 6.052 angemeldete Kfz gegenüber, davon 84% mit privater Nutzung. Dies entspricht 4.624 privat genutzten Pkw und 449 gewerblich genutzten Pkw.

Das Verhältnis zwischen Kfz (bzw. Pkw) und Einwohnern wird als Motorisierungsgrad in einem bestimmten, abgegrenzten Untersuchungsgebiet bezeichnet. Die Siedlungsdichte wird mit einem Verhältnis zwischen Einwohnern und der Fläche des Gebiets definiert. Um einen anschaulichen Überblick über die Besiedlungsdichte und den Motorisierungsgrad in jedem einzelnen Gebiet (bzw. Teilgebiet) zu erhalten, wird eine Kategorisierung nach quantitativer Besiedlungsdichte und Kfz-Motorisierungsgrad in fünf Klassen differenziert. Diese werden in **Abbildung 3** und **Abbildung 4** dargestellt.

Im gesamten Untersuchungsgebiet wird ein Mittelwert des Motorisierungsgrades von 49 Kfz/ 100 Einwohnern und eine mittlere Besiedlungsdichte von 41 Einwohnern/ 10.000 Quadratmeter ermittelt. Abbildungen 3 und 4 zeigen, dass sich die Tendenz des Kfz-Motorisierungsgrads in einem Gebiet mit geringer Besiedlungsdichte erhöht. Andererseits sinkt der Motorisierungsgrad bei hoher Besiedlungsdichte. Wie z.B. erkennbar ist, weist Teilgebiet SMVS 2 einen niedrigen Kfz-Motorisierungsgrad auf, obwohl dies das anwohnerstärkste Gebiet ist.

	Teilgebiet	Fläche [qm]	Erwachsene	Kfz	Erwachsene /10000qm	Kfz/100 Erwachsene
Gebiet I	NMVS 3	333.700	447	307	13	69
	NMVS 4	332.600	441	335	13	76
	NMVS 5	139.400	841	445	60	53
	NMVS 6	188.400	932	547	49	59
Summe	994.100	2661	1634	27	61	
Gebiet II		70.800	75	15	11	21
Summe		70.800	75	15	11	21
Gebiet III	SMVS 1	102.400	144	93	14	65
	SMVS 2	77.200	751	349	97	46
	SMVS 3	146.400	1047	545	72	52
	FVS 3	141.900	1201	585	85	49
Summe	467.900	3143	1572	67	50	
Gebiet IV		242.900	384	170	16	44
Summe		242.900	384	170	16	44
Gebiet Zentrum	IS	843.400	3939	1607	47	41
	FVS 1	239.600	1125	570	47	51
	FVS 2	138.200	1095	465	79	42
	NMVS 1	47.400	43	19	9	44
Summe	1268.600	6202	2661	49	43	
Gesamtsumme		3044.300	12465	6052	41	49

Tabelle 1 ausgewertete Strukturdaten

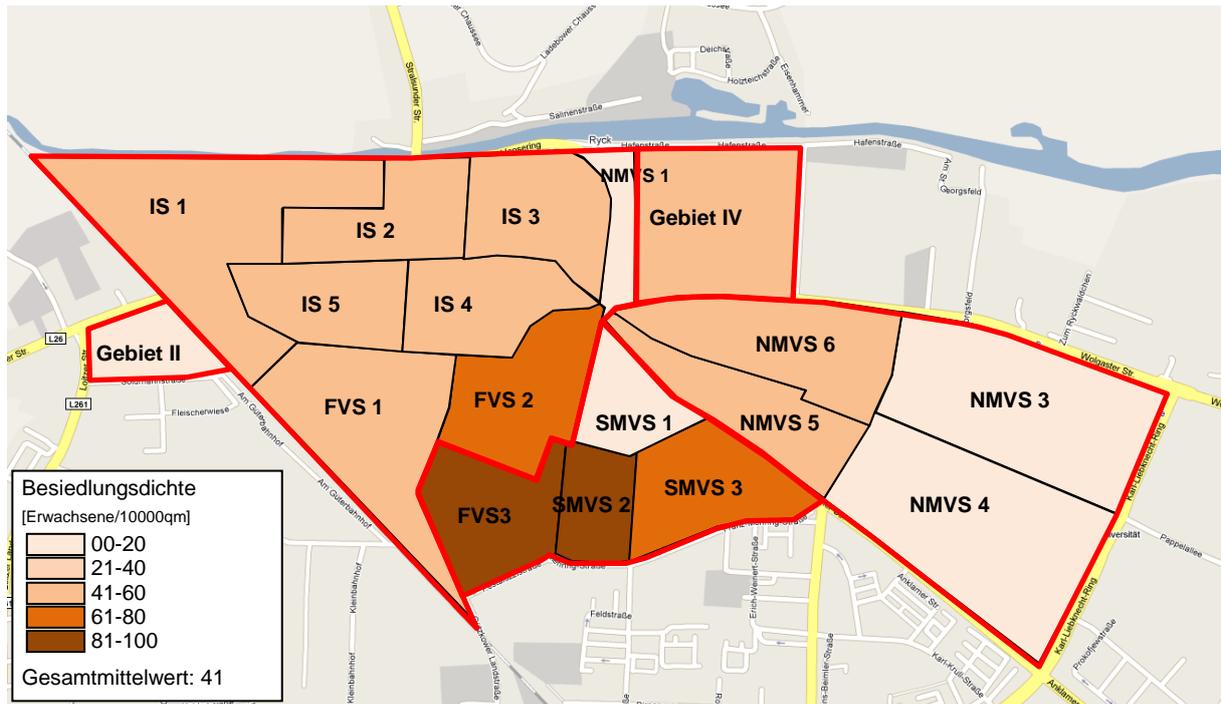


Abbildung 3 Übersicht der Besiedlungsdichte

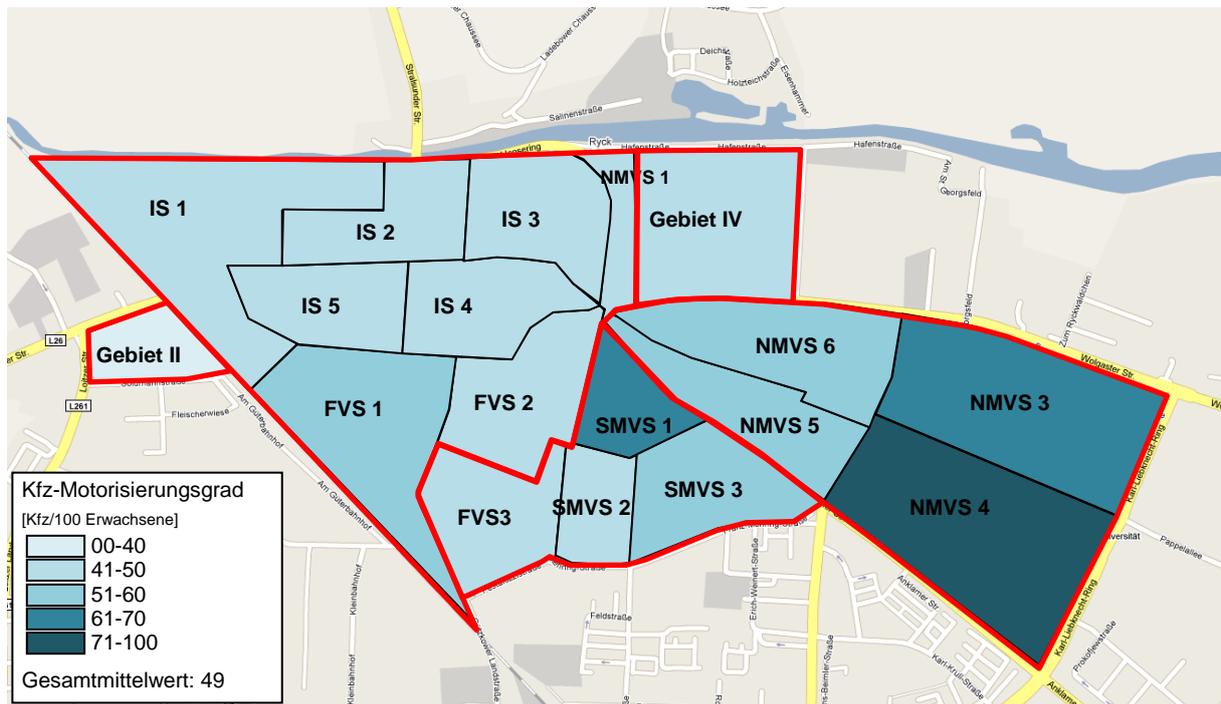


Abbildung 4 Übersicht des Kfz-Motorisierungsgrads

2.3 Vorliegende statistische Verkehrsdaten

Mit der Einrichtung von Bewohnerparkbereichen werden Sonderparkplätze gekennzeichnet, die Bewohnern mit Parkausweisen vorbehalten sind oder die Bewohnern das kostenfreie Parken auf entgeltpflichtigen Stellplätzen ermöglichen. Dafür wird ein Parkausweis benötigt, den in diesem Gebiet mit Hauptwohnsitz und Nebenwohnsitz gemeldete Bewohner, die über ein auf ihren Namen zugelassenes von ihnen genutztes Kraftfahrzeug verfügen, gegen eine Gebühr erhalten können. Die Gebühr für einen Bewohnerparkausweis in der Stadt Greifswald beträgt 30 €/ Jahr.

In der Stadt Greifswald sind derzeit zehn vorhandene Bewohnerparkbereiche ausgewiesen. Die Straßenbegrenzung der Bewohnerparkbereiche ist wie folgt definiert und die Lagen der Bewohnerparkbereiche (B1 bis B7) sind in **Abbildung 5** dargestellt.

- Bereich 1: nördlich und östlich Hansering/südlich Wallanlagen/
westlich Steinbeckerstraße/M.-Luther-Straße
- Bereich 2: östlich Steinbeckerstraße/südlich Wallanlagen/ westlich
Wallanlagen/ nördlich Ryck
- Bereich 3: Hans-Fallada-Straße/ Karl-Marx-Platz
- Bereich 4: Marienstraße
- Bereich 5: nördlich Goethestraße/ östlich Bleichstraße/ südlich Burgstraße
/westlich Gützkower Straße
- Bereich 6: nördlich Bahnhofstraße/ östlich Gützkower Straße/ südlich
Burgstraße/ westlich Pfarrer-Wachsmann-Straße und Baustraße
- Bereich 7: Salinenstraße
- Bereich 8: Jahnstraße, Umfeld Klinikum
- Bereich 9: Schönwalde II, West
- Bereich 10: Ladebow, H.-Finke-Straße, C.-Zetkin-Straße, M. Reimann-
Straße Nr. 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31

Weil die Salinenstraße (Bewohnerparkbereich 7) direkt an das Untersuchungsgebiet grenzt und über eine Parkierungsanlage verfügt, die für Bewohner der Bewohnerparkbereiche 1, 2 und 7 nutzbar ist, wird auch dieser Bereich im Konzept mitbetrachtet. Die Bewohnerparkbereiche 9 und 10 werden nicht berücksichtigt.

Die Daten der ausgegebenen Bewohnerparkausweise wurden vom Tiefbau- und Grünflächenamt übergeben. **Tabelle 2** gibt eine Übersicht zu den ausgegebenen Bewohnerparkausweisen im Untersuchungsgebiet der Stadt Greifswald.

Im gesamten Untersuchungsgebiet beträgt die Anzahl der ausgegebenen Parkausweise 2.751, davon 2.250 Parkausweise, deren Eigentümer einen Hauptwohnsitz haben (entspricht 82%). Die verbleibenden 501 Parkausweise wurden an Einwohner mit Zweitwohnsitz ausgegeben (entspricht 18%).



Abbildung 5 Lage der Bewohnerparkbereiche

Bewohnerparkbereich	Hauptwohnsitz	Anteil in %	Nebenwohnsitz	Anteil in %	Summe
B1	699	79%	188	21%	887
B2	651	81%	154	19%	805
B3	73	82%	16	18%	89
B4	10	100%	0	0%	10
B5	458	85%	83	15%	541
B6	277	83%	57	17%	334
B7	25	89%	3	11%	28
B8	57	100%	0	0%	57
Gesamtsumme	2250	82%	501	18%	2751

Tabelle 2 ausgegebene Parkausweise

2.4 Verkehrserhebung zum Parken 2009

Um die Belegung der Stellplätze in den öffentlichen, öffentlich zugänglichen und privaten Stellplatzanlagen zu ermitteln, wurden Verkehrszählungen des ruhenden Kfz-Verkehrs durchgeführt. Folgende Verkehrszählungen wurden gebietsweise vorgenommen (siehe **Tabelle 3**):

Gebiet	Tagzählung	Nachtzählung
Gebiet I	12.05.2009(Di) 22.10.2009(Do)	14.05.2009(Do)
Gebiet II	12.05.2009(Di)	14.05.2009(Do)
Gebiet III	13.05.2009(Mi)	14.05.2009(Do)
Gebiet IV	13.05.2009(Mi)	14.05.2009(Do)
Gebiet Zentrum	14.10.2009(Mi) 17.11.2009(Di)	<u>15.10.2009(Do)</u> <u>19.11.2009(Do)</u>

Tabelle 3 Verkehrszählungstermine

Da die höchsten Belastungen in innerstädtischen Gebieten in der Regel vormittags zwischen 10:00 Uhr und 13:00 Uhr liegen, wurde die Tagzählung auch in diesem Zeitintervall durchgeführt. Um den maximalen ruhenden Kfz-Verkehr in Wohngebieten zu erfassen, wurde die Nachtzählung in den Gebieten I bis IV in der Zeit von 3:00 Uhr bis 5:00 Uhr vorgenommen.

Im Gebiet Zentrum wurde die Nachtzählung in der Zeit von 23:00Uhr bis 03:00Uhr vorgenommen, um auch ruhenden Verkehr, bedingt durch Kultur- und Vergnügungseinrichtungen, zu berücksichtigen. Im Gebiet Zentrum wurde darüber hinaus eine zweite Zählung vorgenommen, in der neben der Aufnahme der belegten Stellflächen die Anzahl der Fahrzeuge aufgenommen wurde, die widerrechtlich abgestellt wurden.

2.5 Parkraumbestand

2.5.1 Gesamtes Untersuchungsgebiet

Durch die Auswertung der Verkehrszählung des ruhenden Kfz-Verkehrs wurde der Parkraumbestand im gesamten Untersuchungsgebiet durch die Bilanzierung zwischen Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum und auf privaten Grundstücken, die zugänglich waren, analysiert:

Im gesamten Untersuchungsgebiet der Stadt Greifswald sind insgesamt 9.482 Stellplätze vorhanden, davon **4.431 öffentliche Stellplätze** und **5.051 private Stellplätze**.

Durch die Verkehrserhebung wurde festgestellt, dass 3.068 Fahrzeuge auf öffentlich zugänglichen Stellplätzen und 3.106 Fahrzeuge auf privaten Stellplätzen (sofern zugänglich) am Tag abgestellt wurden. Dies entspricht einer Auslastung von 69% tags und 61% nachts. Die vorhandene öffentliche Parkraumsituation kann somit die qualitative normale Wirkungsstufe „mittlere Auslastung“ im gesamten Untersuchungsgebiet tagsüber erreichen.

In der Nacht stehen diesem Stellplatzangebot im gesamten Untersuchungsgebiet 4.114 abgestellte Kfz gegenüber, davon 2.597 Fahrzeuge auf öffentlichen Stellplätzen und 1.517 Fahrzeuge auf privaten Stellplätzen. Die Auslastungen auf den öffentlichen und privaten Stellplätzen betragen nachts ca. 59% und 30%. Die normale Wirkungsstufe „mittlere Auslastung“ wird auch in der Nacht erreicht.

Andererseits stehen aus den Strukturdaten 9.517 Stellplätzen ca. 6.052 gemeldete Kfz aus Privatnutzung und gewerblicher Nutzung entgegen, entsprechend einer Auslastung von 64%. Dies entspricht ebenfalls einer normalen Wirkungsstufe mit „mittlerer Auslastung“. Das Stellplatzangebot erfüllt die Stellplatznachfrage für gemeldete Kfz vollkommen.

Tabelle 4 vermittelt ausführliche Daten für das Stellplatzangebot und die Stellplatznachfrage im gesamten Untersuchungsgebiet. Auf Grund der Auslastungen und Bilanzen aus der Verkehrserhebung und den Strukturdaten kann eingeschätzt werden, dass das Stellplatzangebot hinsichtlich der Stellplatznachfrage im gesamten Untersuchungsgebiet derzeit ausreichend ist.

	Stellplatzangebot	Stellplatznachfrage		Strukturdaten
		Verkehrszählung	Nacht	
		Tag	Nacht	
öffentlich	4431	3068	2597	6052
privat	5051	3106	1517	
Gesamtsumme	9482	6174	4114	6052

Tabelle 4 Angebot und Nachfrage im Untersuchungsgebiet

2.5.2 Gebiet und Teilgebiet

Um den Parkraumbestand der Straßenzüge und des Gebiets (bzw. Teilgebiet) zu analysieren, werden die Auswertungsergebnisse der Verkehrszählung des ruhenden Verkehrs textlich und bildlich in **Anlage 1** bis **Anlage 6** dargestellt. In den Anlagen sind folgende wichtige Kenngrößen des Parkraumbestands enthalten:

- Stellplatzangebot und Belegung
- Auslastung
- Ungeordnetes Parken (Angebot)
- Anzahl der Falschparker
- Verteilung der Stellplätze
- Fazit

Gebietsweise und teilgebietsweise Auslastungen, Bilanzen und weitere Informationen gehen aus obengenannten Anlagen hervor. In **Abbildung 6** und **Abbildung 7** werden nur die Auslastungen des Gebiets und der Teilgebiete anschaulich zusammengefasst. Die Auswertung verdeutlicht folgende Feststellungen:

- Am Tag weist der westliche Teil des gesamten Untersuchungsgebiets eine relative höhere Auslastung als der östliche Teil ausschließlich Teilgebiet NMVS 4 (Gebiet des Universitäts-Klinikums) auf. Gebiet II, Teilgebiet IS 5, FVS 1, NMVS 1, SMVS 1 und NMVS 4 können eine Auslastung über 80% erreichen, entsprechend einer negativen Wirkungsstufe „hohe Auslastung“.
- In der Nacht tritt eine relativ hohe Auslastung in südwestlichen Teil des gesamten Untersuchungsgebiets auf. Besonders in den Teilgebieten IS 5, FVS 1, FVS 2, FVS 3, SMVS 2 wird die negative Wirkungsstufe „hohe Auslastung“ erreicht.
- Die geringe Auslastung nachts und die hohe mittlere Auslastung von 88% tags im Gebiet NMVS 4 weisen daraufhin, dass dieses Gebiet spürbar durch die Mitarbeiter und Besucher des Universitäts-Klinikum frequentiert wird.

Für die öffentlich zugänglichen Stellplätze sind in dieser Untersuchung grundsätzlich zwei Bereiche zu unterscheiden, die öffentlichen Stellplätze im Straßenraum (sowie auf den Parkplätzen) und die „bedingt öffentlichen“ Stellplätze in Tiefgaragen, auf Parkplätzen mit Schranke/Kassenautomat. Da die letztgenannten Stellplätze für Kunden und Besucher auf privaten Grundstücken sind und frei zugänglich sind, wurden diese wie öffentliche Stellplätze betrachtet.

Um die Parksituation des öffentlichen Straßenraums einschließlich Parkplatz mit Schranke/Kassenautomat und des nur öffentlichen Straßenraums zu beurteilen, wurden die „bedingt öffentlichen“ Stellplätze von sämtliche öffentlichen Stellplätze abgezogen. Anlage 13-E stellt die Auslastung für den Bestand, ohne neue Maßnahmen (Kapitel 3.8) und mit neuen Maßnahmen (Kapitel 3.10) dar. Da die Tiefgaragen und Parkplätze mit Schranke/Kassenautomat nur in Gebiet III und im Gebiet Zentrum existieren, werden die Auswertungen nur für diese Gebiete vorgenommen. Folgende Ergebnisse aus **Anlage 13-E** sollen hervorgehoben werden:

- Da das Gebiet III ein Wohngebiet ist, erreicht die Auslastung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum die „hohe Auslastung“, entsprechend 82% in der Nacht.
- Die meisten „bedingt öffentlichen“ Stellplätze sind ausschließlich des Parkplatzes am Theater, im Gebiet Zentrum vorhanden. Sofern die Tiefgaragen und die Parkplätze mit Schranke/Kassenautomat als öffentliche Stellplätze nicht berücksichtigt werden, verändert sich die jetzige Parksituation in der Nacht wesentlich. Die Auslastung steigt von 58% nachts auf 83% („hohe Auslastung“).

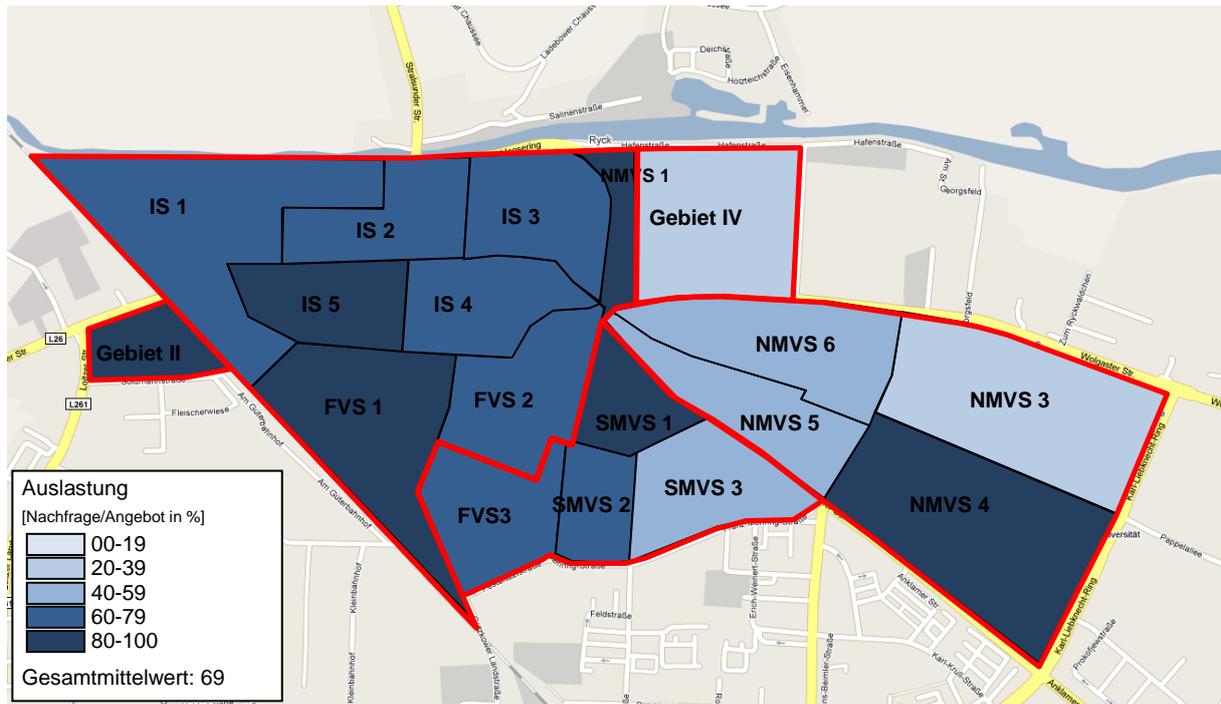


Abbildung 6 Übersicht der Auslastung tagsüber

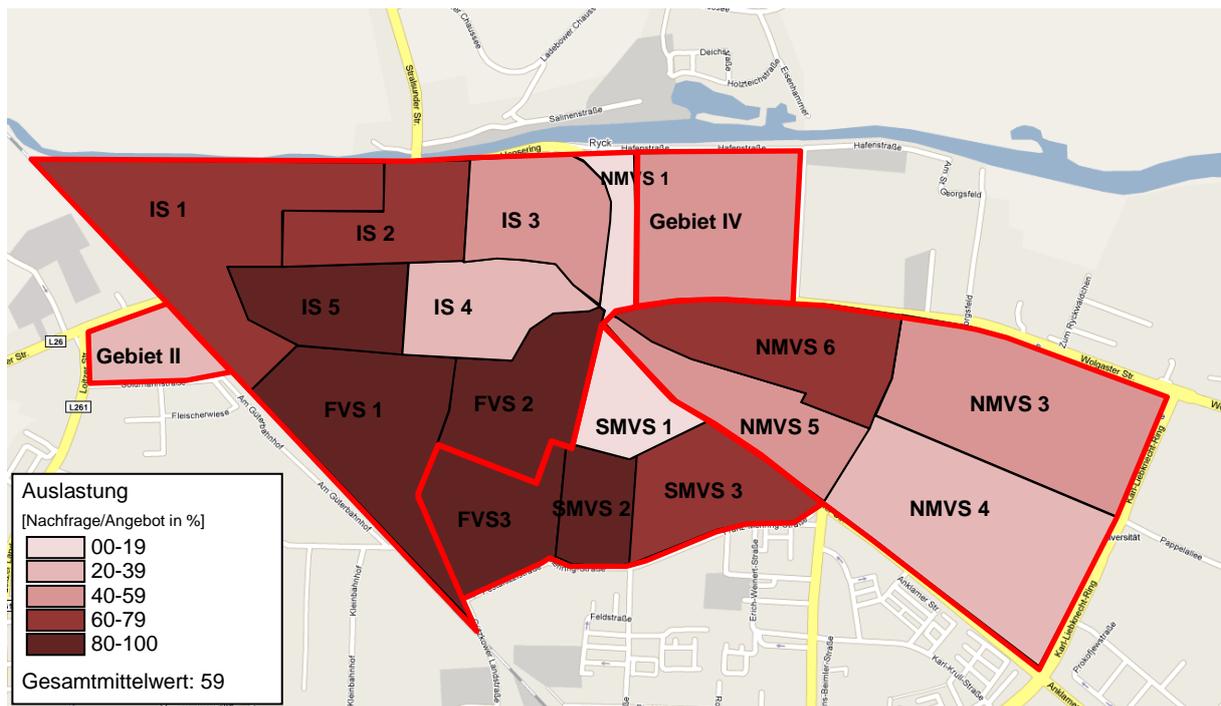


Abbildung 7 Übersicht der Auslastung nachts

2.5.3 Bewohnerparkbereiche

Anlage 7 zeigt die relevanten Daten der Auswertung für die Bewohnerparkbereiche 1 bis 8 und dokumentiert folgende Ergebnisse:

- Die Auslastungen in den Bewohnerparkbereichen 1, 2, 3, 5, 6 erreichen am Tag nahezu alle einen Prozentwert von 70%. Besonders in der Nacht können alle Auslastungen den Schwellenwert von 80% überschreiten. Die Parkraumsituation der Bewohnerparkbereiche 1, 2, 3, 5, 6 kann eine negative Wirkungsstufe „hohe Auslastung“ in der Nacht erreichen.
- Indessen weisen die Bewohnerparkbereiche 4, 7, 8 relativ niedrige Auslastungen auf. Diese halten die normale Wirkungsstufe „mittlere Auslastung“ oder die positive Wirkungsstufe „geringe Auslastung“ tagsüber und nachts ein.

In den Bewohnerparkbereichen 1 bis 8 stehen der Anzahl von 1.396 öffentlichen Stellplätzen 2.751 ausgegebene Parkausweise entgegen. Der von der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (Richtlinie für die Anlage des ruhenden Verkehrs) empfohlene Schlüssel von 1,6 Parkberechtigungen je Stellplatz wird mit 1,97 derzeit deutlich überschritten. Ein rechnerischer Fehlbetrag des Stellplatzangebots von 1.355 öffentlichen Stellplätzen zeigt, dass die vorhandene Stellplatznachfrage für Bewohner in den Bewohnerparkbereichen rein rechnerisch nicht gedeckt werden kann. Dafür kommen folgende Ursachen in Frage:

- Die ausgegebenen Parkausweise für Bewohner werden gegenwärtig für Personen mit Hauptwohnsitz und Nebenwohnsitz ausgegeben. Da die Fahrzeuge mit Nebenwohnsitz vermutlich nicht ständig oder nur ein sehr geringer Anteil im Bewohnerparkbereich abgestellt werden, kann die Anzahl der ausgegebenen Parkausweise mit Nebenwohnsitz von 501 abgezogen werden.
- Bei der Doppelbetriebsform (Mischprinzip) wird ein Mittelwert für das Stellplatzangebot jeder Betriebsform ermittelt. z.B. werden in der Fischstraße 22 öffentliche Stellplätze mit Parkausweis für Bewohner und Parkschein ausgewiesen. Nachts können diese Stellplätze durch Bewohner genutzt werden. Bei dem Prozess der Auswertung werden 11 öffentliche Stellplätze mit Parkausweis durch einen Mittelwert des Gesamtangebots gerechnet. Wegen der Doppelbetriebsform kann das Stellplatzangebot mit Parkausweis im Bewohnerparkbereich um 220 Stellplätze erhöht werden.

	Stellplatzangebot	Stellplatznachfrage aufgrund ausgegebener Parkausweise
Summe	1396	2751
Korrektur	+220	-501
Summe mit Korrektur	1616	2250

Tabelle 5 Angebot und Nachfrage für Bewohner

Mit der Berücksichtigung der obengenannten zwei Ursachen (siehe **Tabelle 5**) steht dem Stellplatzangebot von 1.616 Stellplätzen eine Stellplatznachfrage von 2.250 ausgegebenen Parkausweisen gegenüber. Dies entspricht einem akzeptablen Schlüssel von 1,39 Parkberechtigungen je Stellplatz. Unter Berücksichtigung der Stellplätze der Parkieranlage Museumshafen Nord ist ein weites Stellplatzangebot von max. ca. 180 Stellplätzen nachts für Bewohner vorhanden. Der neue rechnerische Fehlbetrag von 454 öffentlichen Stellplätzen mit Parkausweis lässt erkennen, dass die Stellplatznachfrage für Bewohner immer noch deutlich höher ist, als das Stellplatzangebot mit Parkausweis im Bewohnerparkbereich. Deshalb wird die Parkraumsituation der Bewohnerparkbereiche 1, 2, 3, 5, 6 mit der negativen Wirkungsstufe „hohe Auslastung“ nachts belegt.

2.5.4 Falschparker und ungeordnetes Parken

Im Untersuchungsgebiet der Stadt Greifswald wurden illegal abgestellte Fahrzeuge als Falschparker sowie ungeordnete Parker bei der Verkehrserhebung des ruhenden Verkehrs differenziert und registriert. Die parkenden Fahrzeuge in unbefestigten Flächen neben dem öffentlichen Straßenraum wurden als ungeordnetes Parken definiert. Fahrzeuge, die gegen die StVO verstoßen, z.B durch Abstellen des Fahrzeugs im Einmündungsbereich oder die gegen vorhandene Parkregelungen verstoßen, werden als Falschparker bezeichnet.

Falschparker und ungeordnetes Parken können ein Indiz der weiteren Erfordernisse für das Stellplatzangebot sein. In Anlage 1 bis 6 ist die Anzahl der Falschparker und des ungeordneten Parkens für die einzelnen Gebiete bzw. Teilgebiete ausgewiesen. Eine Übersicht liefert **Tabelle 6**.

Gebiet	FP	UP Angebot	Auslastung-T	Auslastung-N
I	69	92	70%	10%
II	0	69	90%	38%
III	19	73	53%	36%
IV	12	30	100%	13%
Zentrum	227(173 nachts)	27	78%	59%

Tabelle 6 Falschparker und ungeordnetes Parken nach Gebiet

Auf die Falschparker und das ungeordnete Parken im Gebiet Zentrum soll nachfolgend eingegangen werden:

- 227 Falschparker tagsüber und 173 Falschparker nachts wurden in Gebiet Zentrum festgestellt. Die Anzahl der Falschparker ist absolut größer als in anderen Gebieten. Diese große Anzahl des Falschparkens im Zentrum wird überwiegend aus zwei Gründen verursacht. In diesem Gebiet liegen fast überall öffentliche Stellplätze mit Parkschein und Parkausweis vor, nur ein geringer Anteil von unbewirtschafteten öffentlichen Stellplätzen ist vorhanden. Zum anderen kann dies auch darauf hinweisen, dass das vorhandene Stellplatzangebot für den Bedarf nicht ausreichend ist. Aus **Abbildung 8** und **Abbildung 9** ist die Falschparkerstärke des einzelnen Gebiets im Gebiet Zentrum ersichtlich.
- Im Gebiet Zentrum wird nur auf 27 Stellplätzen ungeordnet geparkt. Dafür bietet das Gebiet Zentrum fast keine weiteren ausgebauten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum.
- Der hohe Anteil der Falschparker im Zentrum macht deutlich, dass die Kontrolle durch Mitarbeiter des Ordnungsamtes zur Durchsetzung der Parkregelungen unverzichtbar ist.

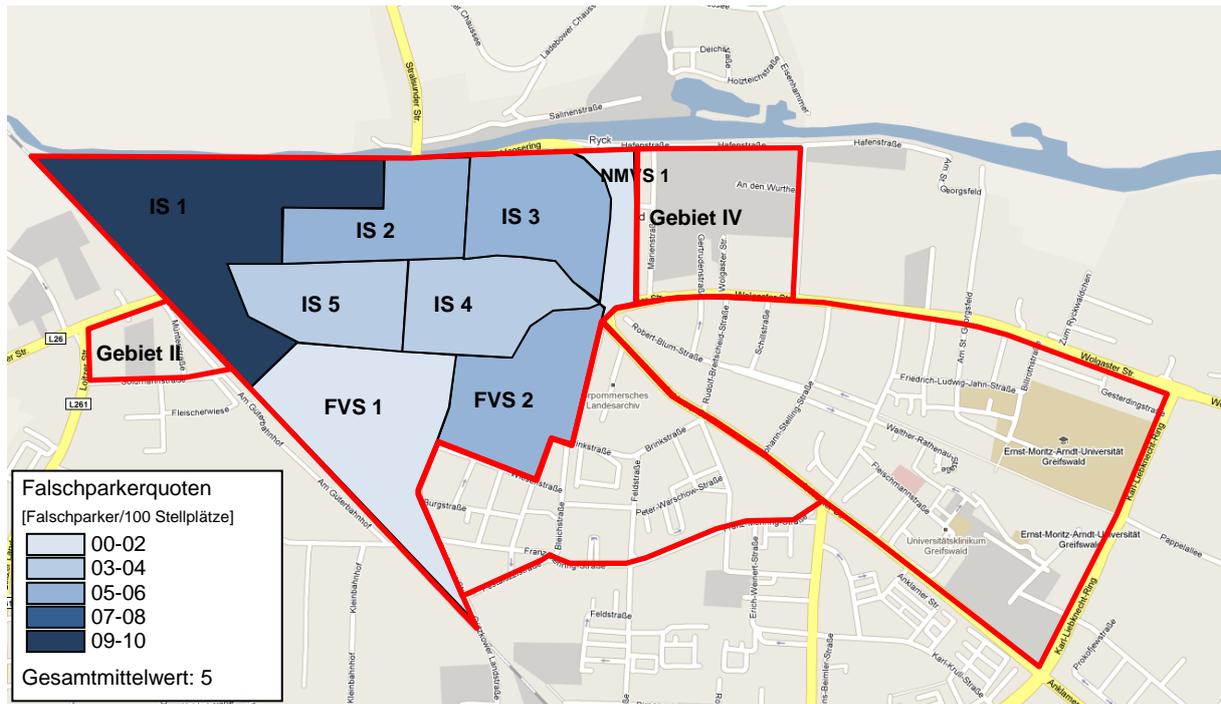


Abbildung 8 Falschparkerquoten im Zentrum tagsüber

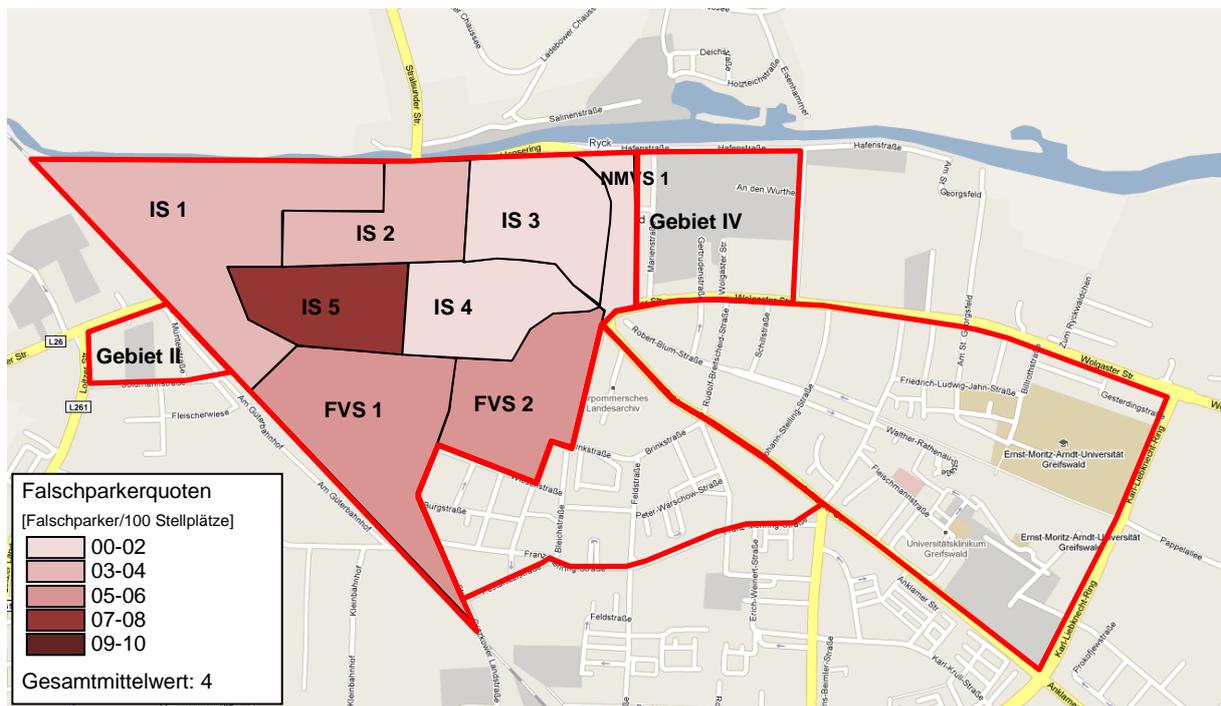


Abbildung 9 Falschparkerquoten im Zentrum nachts

3 Prognose

3.1 Hinweise zur Methodik

Der prognostizierte Parkraumbedarf kann aus den Strukturdaten und den städtebaulichen Entwicklungen und Nutzungsänderungen beeinflusst werden.

Die in **Abbildung 10** dargestellte Bevölkerungsganglinie der Jahre 1992 bis 2008 zeigt eine fallende Tendenz der Bevölkerungsanzahl in der Stadt Greifswald. Wir nehmen hier an, dass die fallende Bevölkerungsanzahl mit einem steigenden Motorisierungsgrad ausgeglichen wird. Die Strukturdaten und die städtebauliche Entwicklung und Nutzungsänderungen werden nicht parallel zueinander betrachtet, sondern nur die städtebaulichen Entwicklungen und Nutzungsänderungen werden bei der Prognose des Parkraumbedarfs in der Stadt herangezogen.

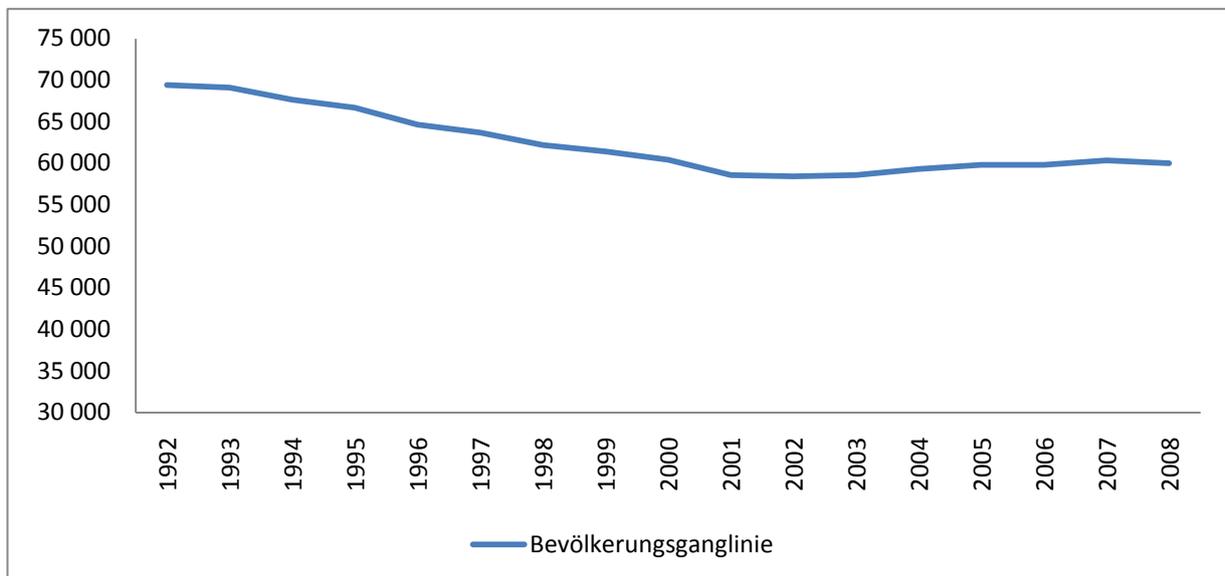


Abbildung 10 Bevölkerungsganglinie Stadt Greifswald

Der **Parkraumbedarf** im Untersuchungsgebiet wird auf Basis eines modellhaften Ansatzes ermittelt. Für die modellhafte Berechnung des Parkraumbedarfs steht das Verfahren nach Dr. Bosserhoff zur Verfügung. Es bietet ein differenziertes Verfahren, die unterschiedlichen Gebiete oder Objekte nach eigener Nutzung zu rechnen.

Für ein Untersuchungsobjekt wird eine betrachtete Nutzung für einen zu wählenden Zeitpunkt prognostiziert. Die Anzahl der Nachfrager wird durch die Nachfragerdichte in unterschiedlichen Gruppen berechnet. Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Faktoren, z.B. Wegehäufigkeit, Verkehrsmittelwahl und Besetzungsgrad werden künftige Verkehrsaufkommen für unterschiedliche Gruppen ermittelt. Mit Hilfe spezifischer Zufluss- und Abflussganglinien wird unter Berücksichtigung einer Vorbelastung nachts die künftige Parkraumbelastung für unterschiedliche Gruppen festgestellt.

Abschließend werden die künftigen Parkraumbelegungen der einzelnen Gruppen für einzelne Zeitintervalle im Tagesverlauf übergelagert, so dass man den Parkraumbedarf des Untersuchungsobjekts erhält. Die grundsätzliche Vorgehensweise ist in folgender **Abbildung 11** dargestellt.

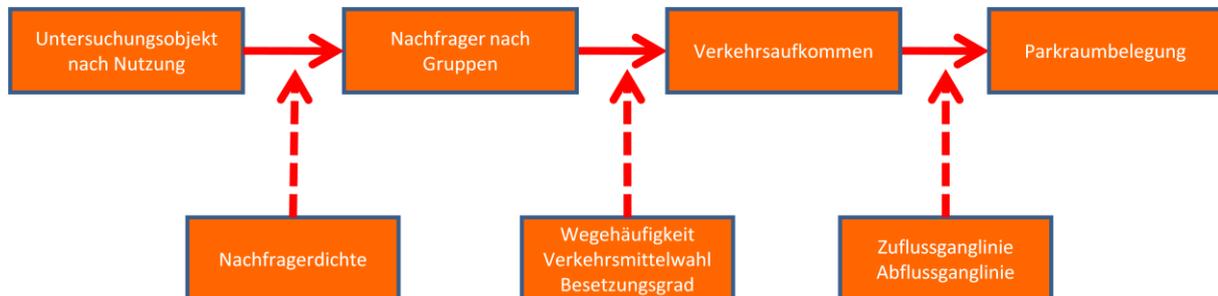


Abbildung 11 Vorgehensweise nach dem Bosserhoff Verfahren

Das Untersuchungsobjekt bietet normalerweise immer eine bestimmte Anzahl privater Stellplätze für eigene Mitarbeiter und Besucher. Wenn dieses Stellplatzangebot nicht den Parkraumbedarf in einem Zeitintervall des Tagesverlaufs abdecken kann, wird ein **zusätzlicher Bedarf im öffentlichen Raum** auftreten. Ein öffentlicher Parkdruck von diesem Objekt ausgehend trägt zu einer Veränderung der derzeitigen Stellplatzsituation bei. Kann andererseits das Stellplatzangebot des Untersuchungsobjekts im Tagesverlauf die eigene Nachfrage erfüllen, besteht kein zusätzlicher Bedarf im öffentlichen Raum. Der Einfluss des Stellplatzbedarfs der von diesem Objekt ausgeht, kann deshalb im öffentlichen Raum vernachlässigt werden.

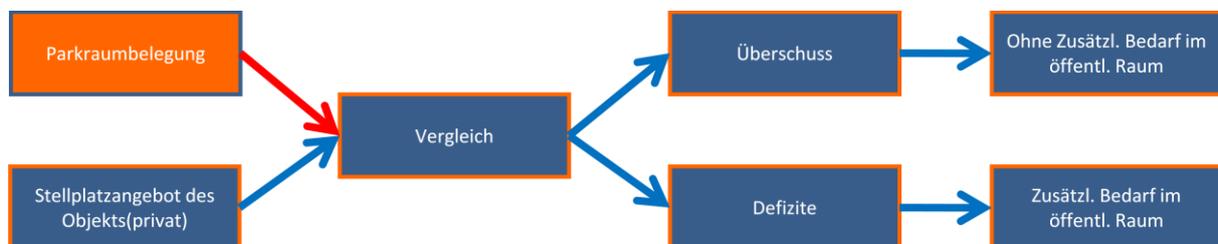


Abbildung 12 Stellplatzüberschuss und -Fehlbetrag für einzelne Objekte

3.2 Städtebauliche Entwicklung und Nutzungsänderung

Die Änderung des Stellplatzangebots und der zukünftige Stellplatzbedarf im Untersuchungsgebiet der Stadt Greifswald werden zu Veränderungen der vorhandenen Stellplatzsituation beitragen. Um die Änderung des Stellplatzangebots und den zukünftigen Stellplatzbedarf zu ermitteln, sollen zunächst geplante städtebaulichen Entwicklungen und Nutzungsänderungen berücksichtigt werden.

Die Angaben zur städtebaulichen Entwicklung und Nutzungsänderung wurden vom Stadtbauamt wie folgt angegeben:

- | | |
|------|---|
| Nr.1 | Entwicklung des Klinikums
Es ist gegenwärtig nicht berücksichtigt, da keine abschließende Bedarfsermittlung und Bilanz möglich ist. |
| Nr.2 | Neue Mensa am B.-Beitz-Platz
Südwestlich des B-Beitz-Platzes soll eine neue Mensa gebaut werden. 30 private Stellplätze sind vorgesehen. Die neue Mensa wird unter Beteiligung des Studentenwerks errichtet. 6600 Mensaeessen und 650 Patientenessen sollen hier täglich gekocht werden. Ausgabestellen werden die neuen Mensabauten in der Friedrich-Löffler-Straße und am Berthold-Beitz-Platz sein. Es wird davon ausgegangen, dass die 30 Stellplätze für Beschäftigte genutzt werden. Eine Balance zwischen Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage wird angenommen. |
| Nr.3 | Forschungszentrum
In der Fr.-L.-Jahn-Str. soll ein Forschungszentrum der Pharmakologie/ Pharmazie gebaut werden.. Im Rahmen der Freianlagengestaltung sind 53 private Stellplätze vorgesehen. Die Bruttogeschossfläche beträgt 5.620 Quadratmeter |
| Nr.4 | Ärztehaus
In der Anklamer/Bughenagenstr. soll ein Ärztehaus errichtet werden. Die weiteren Angaben sind unbekannt. |
| Nr.5 | Studentenwohnungen
Ein Studentenwohnheim soll in der Anklamer/J.Stelling-Str. gebaut werden. 292 Wohneinheiten mit 15 privaten Stellplätzen sind vorgesehen. Diese werden den Bedarf, der aus diesem Objekt hervorgeht, nicht decken können. |
| Nr.6 | Wohnungen
In der Wolgaster/Schillstr. soll ein Wohngebäude gebaut werden. 12 Wohneinheiten mit 12 privaten Stellplätzen in einer Tiefgarage sind vorgesehen. |
| Nr.7 | Fahrradstraße
Die Umgestaltung der R.-Blum-Straße zur Fahrradstraße bedingt den Entfall von 10 öffentlichen Stellplätzen. |
| Nr.8 | Einfamilienhäuser B-Plan Nr. 70
Auf dem Gelände der Gärtnerei Soldmannstraße sind 20 Einfamilienhäuser geplant. Weitere Angaben sind noch unbekannt. Es wird angenommen, dass jedes Einfamilienhaus auf dem eigenen Grundstück über mindestens ein Stellplatz verfügen wird. |
| Nr.9 | Wohnpark
Auf dem Gelände der ehemaligen Brauerei soll ein Wohngebäude mit 15 Wohneinheiten gebaut werden. Weitere Angaben sind noch unbekannt. 15 private Stellplätze für Bewohner werden angenommen. |

- Nr.10 **altersgerechtes Wohnen**
In der Soldmann-/Münterstr. sollen altersgerechte Wohnungen gebaut werden. Weitere Angaben sind nicht bekannt.
- Nr.11 **Nachnutzung der Kliniken**
Geplant sind Umbauten der Kliniken und die zukünftige Nutzung durch die geisteswissenschaftlichen Bereiche. Die vorhandenen Institute behalten ihren Standort. Des Weiteren ist der Neubau einer Mensa geplant.
- Nr. 12 **Studentenwohnungen**
In der Brinkstr. sollen insgesamt 200 Wohneinheiten gebaut werden. 49 private Stellplätze sind vorgesehen.
- Nr.13 **Wohnungen**
In der Vulkan-/ Brinkstr. ist ein Wohnungsbau geplant. Die weiteren Angaben sind noch unbekannt.
- Nr.14 **Wohnungen**
In der Vulkanstr. soll ein Wohngebäude mit 96 Wohneinheit gebaut werden. 42 private Stellplätze sind vorgesehen.
- Nr.15 **Studentenwohnungen**
In der Mittelstr. wird ein Studentenwohnheim mit 60 Wohneinheiten gebaut. Es werden 32 private Stellplätze errichtet.
- Nr.16 **Wohnungen**
Auf dem Eckgrundstück Anklamer/ Walther-Rathenau-Straße ist ein Wohn- und Geschäftshaus mit 24 Wohneinheiten und 24 privaten Stellplätze geplant.
- Nr.17 **Hotel und Pflegeheim im Wohnquartier A11**
Südlich des Hanserings soll in Kombination ein Hotel mit 80 Betten und ein Pflegeheim mit 224 Betten gebaut werden. Die Nutzfläche beträgt 5.406 Quadratmeter für das Hotel und 4.750 Quadratmeter für das Pflegeheim. Wegen dieses geplanten Neubaus entfallen voraussichtlich 230 öffentliche Stellplätze, davon 160 öffentliche Stellplätze mit Parkschein und ca. 70 öffentliche Stellplätze mit Parkausweis.
Für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens wurden insgesamt 56 Beschäftigte angenommen.
- Nr.18 **Umgestaltung Wohnquartier A 8 und A 9**
In der Fischstraße/Hansering und Knopfstraße/Hansering entfallen 84 öffentliche Stellplätze mit Parkschein und 73 öffentliche Stellplätze mit Parkausweis.
keine Angaben des Stadtbauamtes
- Nr.19 **Radwegplanung**
In der Franz-Mehring-Straße entfallen wegen der geplanten Radwegplanung 21 öffentliche Stellplätze.
- A **Technisches Rathaus**
In der Innenstadt sollen Teile der Stadtverwaltungen zentral in einem neue Gebäude untergebracht werden. Im geplanten Verwaltungsgebäude werden 242 Mitarbeiter der Stadt arbeiten. Im Innenhof sind 10 private Stellplätze vorgesehen.

Abbildung 13 veranschaulicht die Standorte der städtebaulichen Entwicklungen und Nutzungsänderungen.

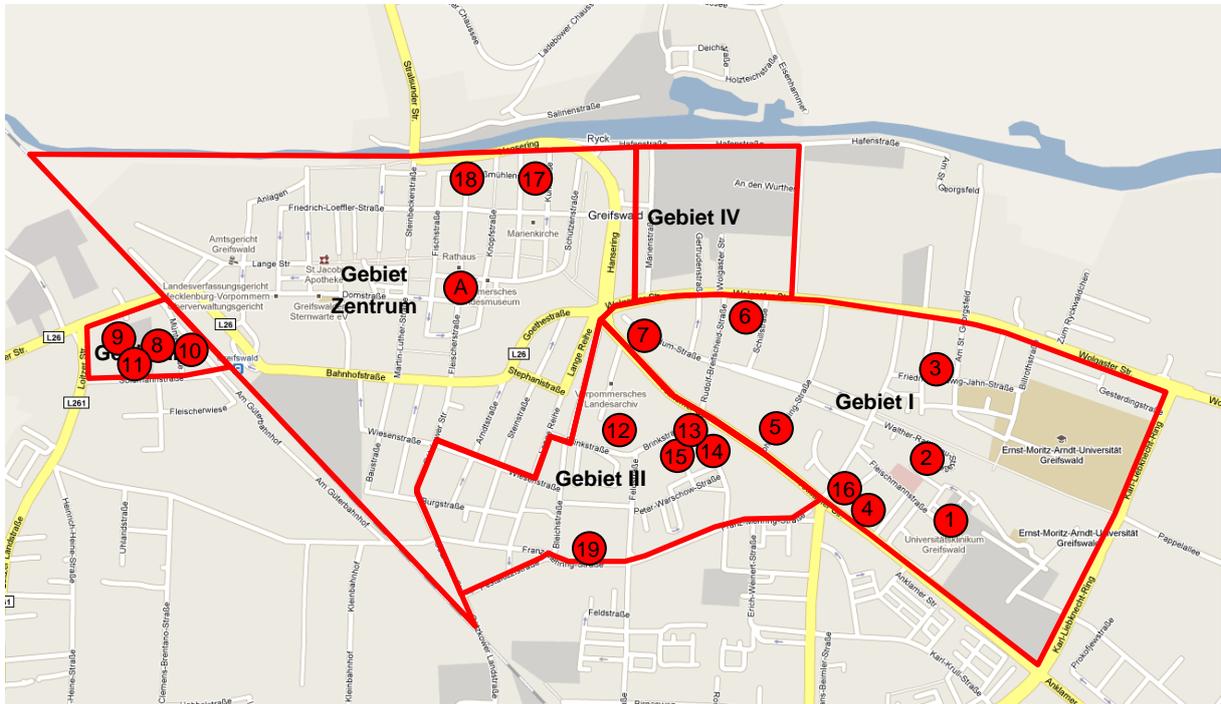


Abbildung 13 die Lage des Untersuchungsgebietes

3.3 Änderung des Stellplatzangebots

Auf Grundlage der Angaben zu den geplanten städtebaulichen Entwicklungen und Nutzungsänderungen wird die Änderung des derzeitigen Stellplatzangebots im Untersuchungsgebiet ermittelt.

Hierzu werden alle derzeit bekannten Änderungen des Stellplatzangebots übernommen:

Tabelle 7 zeigt die Änderung des Stellplatzangebots, die vorläufig durch die städtebaulichen Entwicklungen und Nutzungsänderungen bedingt sind. Es werden 372 öffentliche Stellplätze im Untersuchungsgebiet entfallen und 371 private Stellplätze neu geschaffen. Nichtberücksichtigt in dieser Aufstellung sind die Entwicklungen des Universitätsklinikums sowie Objekte, zu denen keine konkreten Angaben vorlagen (Objekte Nr. 1, 4, 10, 11, 13). Unabhängig davon ist aber festzustellen, dass insbesondere die Entwicklungen auf dem Gelände des Universitätsklinikums (Objekt-Nr. 1) einen erheblichen Einfluss auf die Stellplatzbilanz haben werden. Da Angaben zur Nachnutzung der Kliniken derzeit nicht vorliegen, wird vorerst davon ausgegangen, dass kein zusätzliches Angebot an Stellplätzen in diesen Bereichen zur Verfügung steht.

	Nr.	Nutzung	Stellplatzangebot	
Gebiet I				
	Nr.3	Forschungszentrum	privat	+53
	Nr.2	Mensa	privat	+30
	Nr.16	Wohnungen	privat	+24
	Nr.5	Studentenwohnungen	privat	+15
	Nr.7	Umgestaltung Fahrradstraße	öffentlich	-10
	Nr.6	Wohnungen	privat	+12
Gebiet II				
	Nr.8	Einfamilienhäuser	privat	+20
	Nr.9	Wohnpark	privat	+15
Gebiet III				
	Nr.12	Studentenwohnungen	privat	+49
	Nr.14	Wohnungen	privat	+42
	Nr.15	Studentenwohnungen	privat	+32
	Nr.19	Radwegplanung	öffentlich	-21
Gebiet Zentrum				
	Nr.17	Hotel und Pflegeheim	privat	+69
			öffentlich	-230
	Nr.18	Umgestaltung Wohnquartier A 8/ A 9	öffentlich	-84
			öffentlich	-73
	A	Techn. Rathaus	privat	+10
Gesamtsumme			privat	+371
+ neue Stellplätze			öffentlich	-418
- Stellplätze, die entfallen				

Tabelle 7 Änderung des Stellplatzangebots

3.4 Stellplatzbedarf

Den Änderungen des Stellplatzangebotes steht der tatsächliche Stellplatzbedarf gegenüber. Um diesen zu ermitteln, werden zunächst die bekannten konkreten Angaben zu den städtebaulichen Entwicklungen im Untersuchungsgebiet durch das Bosserhoff Verfahren betrachtet. Da das Zeitintervall der ruhenden Verkehrserhebung zwischen 10:00 Uhr und 13:00 Uhr am Tag und 3:00 Uhr bis 5:00 Uhr in der Nacht lag, wird der Stellplatzbedarf am Tag und in der Nacht separat mit maximaler Belegung gemäß Ganglinie im erhobenen Zeitintervall angenommen. Die Anzahl des Stellplatzbedarfs von 523 im gesamten Untersuchungsgebiet erschließt aus der Summe des max. Stellplatzbedarfes aus Tag oder Nacht für jedes einzelne Objekt. Der Stellplatzbedarf der einzelnen Objekte ist in **Tabelle 8** dargestellt.

Als nächstes ist der abgeschätzte Stellplatzbedarf für jedes Objekt der städtebaulichen Entwicklung dem vorhandenen Stellplatzangebot gegenüberzustellen. Der zusätzliche Stellplatzbedarf im öffentlichen Raum jeder städtebaulichen Entwicklung ist in **Tabelle 9** ausgewertet. Tabelle 9 zeigt, dass das Stellplatzangebot der geplanten städtebaulichen Änderungen den Bedarf nicht ausreichend deckt und zusätzlicher Stellplatzbedarf im öffentlichen Raum entstehen wird.

	Nr.	Nutzung	Stellplatzbedarf	
			Tag	Nacht
Gebiet I				
	Nr.3	Forschungszentrum	40	7
	Nr.16	Wohnungen	17	27
	Nr.5	Studentenwohnungen	43	68
	Nr.6	Wohnungen	8	13
Gebiet II				
	Nr.8	Einfamilienhäuser	23	37
	Nr.9	Wohnpark	11	17
Gebiet III				
	Nr.12	Studentenwohnungen	29	47
	Nr.14	Wohnungen	67	108
	Nr.15	Studentenwohnungen	7	13
Gebiet Zentrum				
	Nr.17	Hotel und Pflegeheim	61	66
	A	Techn. Rathaus	87	1
			Summe	523

Tabelle 8 Stellplatzbedarf aus bekannten städtebaulichen Entwicklungen

	Nr.	Nutzung	Zusätzlicher Stellplatzbedarf im öff. Raum	
			Tag	Nacht
Gebiet I				
	Nr.3	Forschungszentrum	+13	+46
	Nr.16	Wohnungen	7	-3
	Nr.5	Studentenwohnungen	-28	-53
	Nr.6	Wohnungen	4	-1
Summe des zusätzlichen Stellplatzbedarfs			-28	-57
Gebiet II				
	Nr.8	Einfamilienhäuser	-3	-17
	Nr.9	Wohnungen	+4	-2
Summe des zusätzlichen Stellplatzbedarfs			-3	-19
Gebiet III				
	Nr.12	Studentenwohnungen	+20	+2
	Nr.14	Wohnungen	-15	-66
	Nr.15	Studentenwohnungen	+25	+19
Summe des zusätzlichen Stellplatzbedarfs			-15	-66
Gebiet Zentrum				
	Nr.17	Hotel und Pflegeheim	+8	+3
	A	Tech. Rathaus	-77	+9
Summe des zusätzlichen Stellplatzbedarfs			-77	0

Tabelle 9 zusätzlicher Stellplatzbedarf im öffentlichen Raum

3.5 Ermittlung des Stellplatzbedarfs gemäß Stellplatzsatzung

Um die Abschätzung des Stellplatzbedarfs auf Plausibilität zu prüfen, wird eine Abschätzung des Stellplatzbedarfs über die offiziellen Richtzahlen der Stadt Greifswald vorgenommen. Da für die Objekte Nr. 3 (Forschungszentrum der Pharmakologie/Pharmazie) und Nr. 8 (Einfamilienhäuser) keine entsprechenden Richtzahlen vorhanden sind, wird der maximale Stellplatzbedarf durch das Bosserhoff Verfahren als Stellplatzbedarf angenommen. Die **Tabelle 10** weist den Stellplatzbedarf der Entwicklungsobjekte und einen Summenwert für den Stellplatzbedarf aus.

	Nr.	Nutzung	Richtzahl	Stellplatzbedarf
Gebiet I				
	Nr.3	Forschungszentrum	-	40
	Nr.16	Wohnungen	1 je W	24
	Nr.5	Studentenwohnungen	1 je 3B	97
	Nr.6	Wohnungen	1 je W	12
Gebiet II				
	Nr.8	Familienhäuser	-	37
	Nr.9	Wohnungen	1 je W	15
Gebiet III				
	Nr.12	Studentenwohnungen	1 je 3B	67
	Nr.14	Wohnungen	1 je W	96
	Nr.15	Studentenwohnung	1 je 3B	20
Gebiet Zentrum				
	Nr.17	Hotel und Pflegeheim	1 je 6B und 1 je 8 B	41
	A	Techn. Rathaus	1 je 40 oder 30 m2 NFL	79
			Summe	528

Tabelle 10 Stellplatzbedarf über Richtzahlen

Für die Abschätzung des Stellplatzbedarfs ergeben sich 528 Stellplätze über die Richtzahlen der Stellplatzsatzung und 523 Stellplätze durch das Bosserhoff Verfahren. Eine gesamtgebietsweise Gegenüberstellung des Stellplatzbedarfs durch das Bosserhoff Verfahren sowie über die Richtzahlen ist annähernd identisch.

Da die Abschätzung des Stellplatzbedarfs durch das Bosserhoff Verfahren einen Stellplatzbedarf sowohl tagsüber als auch nachts ausweisen kann, sollen die Abschätzungsergebnisse des Stellplatzbedarfs durch das Bosserhoff Verfahren weiterhin als maßgebender Bedarf aufgeführt werden.

3.6 Umfeld des Universitätsklinikums

Der künftige Stellplatzbedarf im Gebiet I, Teilgebiet NMVS 4, stellt einen wesentlichen Problembereich dar, da bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine hohe Auslastung tagsüber zu verzeichnen ist. In diesem Teilgebiet wird der künftige Stellplatzbedarf insbesondere durch die Entwicklung des Universitäts-Klinikums Greifswald beeinflusst. Die Strukturgrößen des Universitäts-Klinikums, die von der Stabsstelle Klinikumbau übergeben wurden, werden für die Ermittlung des künftigen Stellplatzbedarfs des Universitätsklinikums Greifswald zugrunde gelegt.

Zurzeit befinden sich die Klinik für Anästhesiologie und Intensivmedizin sowie die Kliniken für Chirurgie und Innere Medizin noch in der Innenstadt. Unter Berücksichtigung der Entwicklungen des Universitätsklinikums sollen diese künftig in das Gebiet I, Teilgebiet NMVS 4, umziehen. Das bedeutet, dass 695 Beschäftigte und 44.003 Patienten jährlich, entsprechend 16.685 stationäre Patienten und 27.318 ambulante Patienten, in das Teilgebiet NMVS 4 des Gebietes I verlagert werden müssen. Darüber hinaus sind in diesem Gebiet die weiteren Entwicklungen der Universität zu berücksichtigen. Da diese Unternehmen ausschließlich private Stellplätze ausweisen und eigene Konzepte verfolgen, die zurzeit nicht bekannt sind, sind in weiterführenden Untersuchungen diese Entwicklungen hinsichtlich des Parkraumbedarfs abzuschätzen und insbesondere die Auswirkungen des Parkfehlbetrags auf die Stellplatzangebote im öffentlichen Bereich einzuschätzen und diesen durch gezielte Maßnahmen entgegenzuwirken.

Erste Untersuchungen haben gezeigt, dass allein im Umfeld des Universitätsklinikums ein Fehlbetrag von ca. 350 Stellplätzen vorhanden sein wird. Unter Berücksichtigung des geplanten Parkplatzneubaus im Südwesten des Berthold-Beitz-Platzes mit 186 Stellplätzen muss noch ein weiterer technischer Fehlbetrag von rd. 160 Stellplätzen gedeckt werden.

3.7 Bilanz ohne neue Maßnahmen

Mit Berücksichtigung der Änderung des Stellplatzangebots und des zusätzlichen Stellplatzbedarfs im öffentlichen Raum wird der künftige Fehlbetrag der Stellplätze in jedem Gebiet ermittelt. Im Gebiet Zentrum entsteht durch die städtebauliche Entwicklung des Hotel und Pflegeheims kein zusätzlicher Stellplatzbedarf im öffentlichen Raum, aufgrund der geplanten Bebauung der A-Quartiere entfallen jedoch insgesamt 387 öffentliche Stellplätze. Für das geplante technische Rathaus wurde ein Stellplatzbedarf von 87 Stellplätzen am Tag abgeschätzt. Darüber hinaus wird auch das geplante technische Rathaus mit seinen ca. 242 Mitarbeitern und dem entsprechenden Besucherverkehr Auswirkungen auf das bestehende Parkplatzangebot verursachen. Es werden nur 10 neue Stellplätze geschaffen und es wird davon ausgegangen, die vorhandenen Parkieranlagen in der Innenstadt zu nutzen. Deshalb wird ein künftiger Fehlbetrag der Stellplätze im öffentlichen Raum im Gebiet Zentrum aufgetreten. Auch im Gebiet 1 wird das entstehende Fehlbetrag aufgrund der Entwicklungen des Universitäts-Klinikums ohne Maßnahmen noch weiterhin drastisch ansteigen, da bereits heute ein spürbarer Parkdruck im öffentlichen Raum in diesem Gebiet zu verzeichnen ist, der ohne Maßnahmen auf den privaten Flächen des Klinikums nur intensiviert wird. Darüber hinaus werden unter Umständen auch die Nachnutzungen der frei gezogenen Klinikgebäude, die mit hohem Kundenverkehr verbunden sind, die Fehlbeträge im Gebiet II und im Zentrum verschärfen. Auch im Gebiet II werden durch die geplanten städtebaulichen Maßnahmen Fehlbeträge im öffentlichen Raum entstehen. **Abbildung 14** stellt der künftige Fehlbetrag der Stellplätze im öffentlichen Raum tagsüber und nachts dar.

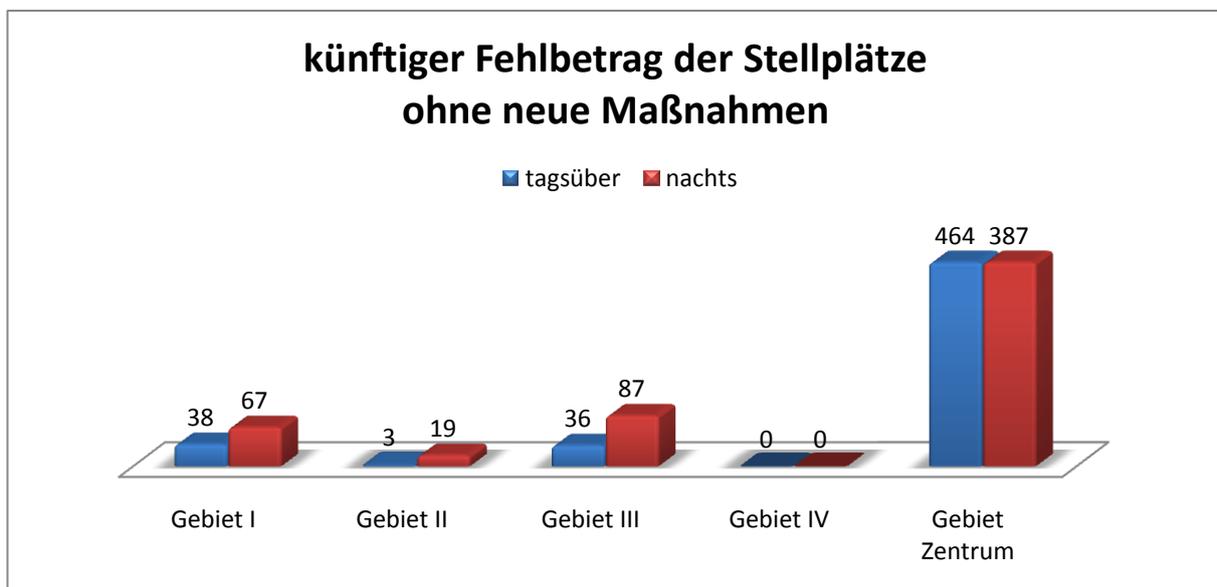


Abbildung 14 künftiger Fehlbetrag der Stellplätze im öffentlichen Raum

In **Tabelle 11** sind das künftige Stellplatzangebot, der künftige Stellplatzbedarf und die entsprechende Auslastung für das Untersuchungsgebiet dokumentiert. Im gesamten Untersuchungsgebiet stehen einem künftigen Stellplatzangebot von 4.013 öffentlichen Stellplätzen ein künftiger Stellplatzbedarf von 3.191 Stellplätzen tagsüber und ein künftiger Stellplatzbedarf von 2.739 Stellplätzen nachts entgegen, entsprechend Auslastungen von 80% tagsüber und 68% nachts.

Die Auslastungen im Gebiet II und Gebiet Zentrum werden den Schwellenwert „80%“ am Tag überschreiten. Die Parkraumsituationen in diesen zwei Gebieten können die negative Wirkungsstufe „hohe Auslastung“ erreichen. Es gibt fast keine oder sehr geringe öffentliche Stellplatzreserven und der Parksuchverkehr wird sich zu Lasten der Bewohner erhöhen.

Das Gebiet Zentrum ist das größte der betrachteten Untersuchungsgebiete mit einer Ausdehnung von 1800m×1400m. Der künftige Stellplatzbedarf kann mit einem Angebot von 2.200 öffentlichen Stellplätzen zwar rechnerisch gedeckt werden, tagsüber kann jedoch eine Auslastung von 89% im Gebiet Zentrum erreicht werden. Dies wird zu spürbarem Parksuchverkehr führen und keine wirksame Entlastung des Innenstadtbereichs herbeiführen.

Auch im Gebiet I wird ohne Maßnahmen auf dem Gelände des Universitäts-Klinikums mit deutlich höherer Auslastung zu rechnen sein.

	künftiges Stellplatzangebot	künftiger Stellplatzbedarf		Auslastung	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht
Gebiet I (ohne Klinikum)	706	450	455	64%	63%
Gebiet II	79	69	41	87%	52%
Gebiet III	896	670	691	75%	77%
Gebiet IV	132	39	56	30%	42%
Gebiet Zentrum	2200	1963	1506	89%	68%
Gesamt	4013	3191	2739	80%	68%

Tabelle 11 Bilanz und Auslastung ohne Maßnahmen

Um die Parksituation des öffentlichen Straßenraums Parkplatz mit Schranke/Kassenautomat und des nur öffentlichen Straßenraums zu beurteilen, wurden die „bedingt öffentlichen“ Stellplätze von sämtlichen öffentlichen Stellplätzen abgezogen. **Anlage 13-E** stellt die Auslastung für den Bestand (Kapitel 2.5.2), ohne neue Maßnahmen und mit neuen Maßnahmen (Kapitel 3.10) dar. Da die Tiefgaragen und Parkplätze mit Schranke/Kassenautomat nur in Gebiet III und im Gebiet Zentrum existieren, wird eine Auswertung nur auf diese Gebiete bezogen.

Die folgenden Ergebnisse können Anlage 13-E entnommen werden:

- Unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklungen und Nutzungsänderungen im Gebiet III liegt die Auslastung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum nachts bei 94%. Die Parksituation des Gebiet III wird nachts als „hohe Auslastung“ eingestuft - es gibt in diesem Untersuchungsgebiet kaum Reserven.

- Im Gebiet Zentrum kann die Parksituation des öffentlichen Straßenraums ebenfalls eine „hohe Auslastung“ erreichen, entsprechend 104% tagsüber und 98% nachts. Es gibt weder tags noch nachts Reserven.

3.8 Bilanz mit neuen Maßnahmen

Zum Ausgleich der entfallenden öffentlichen Parkplätze und zur Deckung des zusätzlichen Stellplatzbedarfs aus den städtebaulichen Entwicklungen im öffentlich zugänglichen Parkraum sollen neue leistungsfähige Parkieranlagen oder Stellplätze im öffentlichen Straßenraum als Gegenwirkungsmaßnahmen errichtet werden. Die detaillierten Beschreibungen der Maßnahmen werden im folgenden Kapitel 4 Parkraumkonzept erläutert. Es sollen zukünftig folgende Stellplätze neu errichtet werden:

- 178 öffentliche Stellplätze im Gebiet Zentrum durch das geplante Parkhaus an der Mensa. Da das geplante Parkhaus eine Kapazität von 240 Stellplätzen haben wird und das geplante Parkhaus auf dem Areal einer vorhandenen bewirtschafteten Parkieranlage errichtet werden soll, werden diese 62 Stellplätze entfallen.
- 150 öffentliche Stellplätze im Gebiet Zentrum durch den geplante Parkplatz am Bahnhof
- 30 öffentliche Stellplätze im Gebiet III durch den Stellplatzausbau in der Vulkanstraße

Abbildung 15 zeigt der künftige Stellplatzfehlbetrag mit geplanten Maßnahmen im öffentlichen Raum. Durch diese Maßnahmen kann der Fehlbetrag der Stellplätze deutlich minimiert werden.

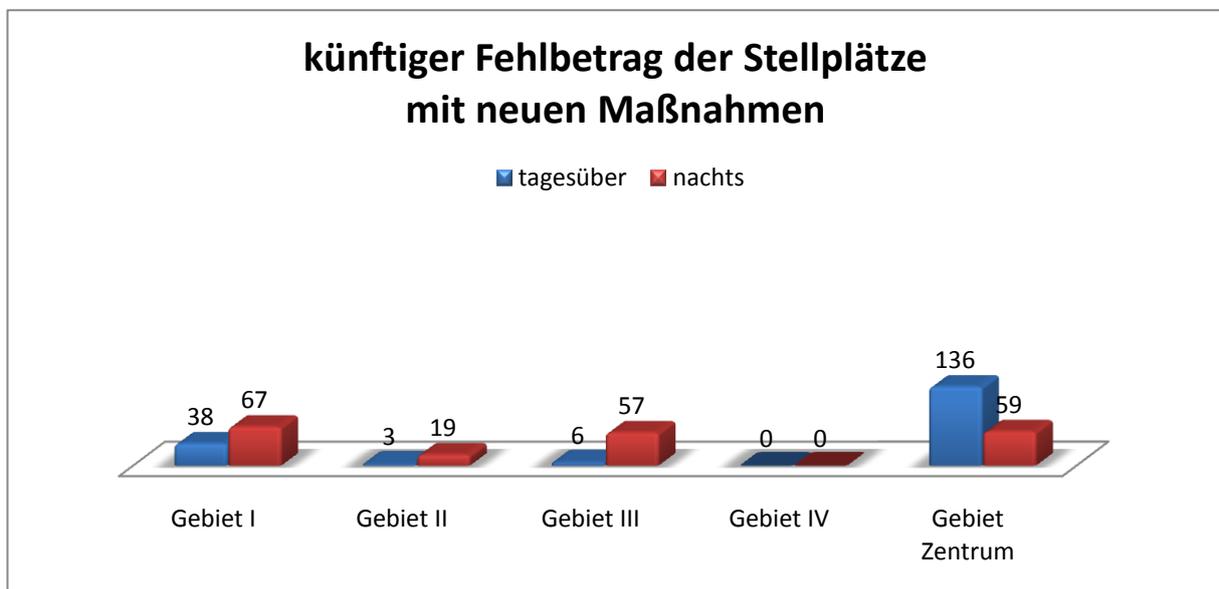


Abbildung 15 künftiger Fehlbetrag der Stellplätze im öffentlichen Raum

Mit Berücksichtigung der vorgenannten Maßnahmen (in Kapitel 3.7) steigt das künftige Stellplatzangebot somit insgesamt auf 4.371 öffentliche Stellplätze im Untersuchungsgebiet. Damit können die Auslastungen tagsüber einen Prozentwert von 73% und nachts einen Prozentwert von 63% erreichen.

Mit diesen wirksamen Maßnahmen verändert sich die Parkraumsituation im Gebiet Zentrum einer „hohen Auslastung“ tagsüber zur normalen Stufe „mittlere Auslastung“ und die Auslastung sinkt ca. um 11% tagsüber und 9% nachts ab (siehe **Tabelle 12**).

	künftiges Stellplatzangebot	künftiger Stellplatzbedarf		Auslastung	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht
Gebiet I (ohne Klinikum)	706	450	445	64%	63%
Gebiet II	79	69	41	87%	52%
Gebiet III	926	670	691	72%	75%
Gebiet IV	132	39	56	30%	42%
Gebiet Zentrum	2528	1963	1506	78%	60%
Gesamt	4371	3191	2739	73%	63%

Tabelle 12 Bilanz und Auslastung mit Maßnahmen

Um die Parksituation des öffentlichen Straßenraums einschließlich Parkplatz mit Schranke/Kassenautomat und des nur bedingt öffentlichen Straßenraums zu beurteilen, wurden die „bedingt öffentlichen“ Stellplätze von sämtlichen öffentlichen Stellplätzen abgezogen. **Anlage 13-E** stellt die Auslastung für den Bestand (Kapitel 2.5.2), ohne neue Maßnahmen (Kapitel 3.8) und mit neuen Maßnahmen dar. Da die Tiefgaragen und Parkplätze mit Schranke/ Kassenautomat nur in Gebiet III und im Gebiet Zentrum existieren, wird die Auswertung nur für diese Gebiete vorgenommen.

Beim Konzept mit Maßnahmen ist eine zukünftige Belegung der „bedingt öffentlichen“ Stellplätze, z.B. Parkhaus an der Mensa und Parkplatz am Bahnhof, unbekannt, somit wird hier ein Belegungswert (75%) der gesamten „bedingt öffentlichen“ Stellplätze in der Stadt angenommen. Eine Gegenüberstellung der öffentlichen Stellplätze, öffentlichen Stellplätze ausschließlich Tiefgarage und öffentlichen Stellplätze im Straßenraum zeigt folgende Tendenz:

- Unter Berücksichtigung der städtebaulichen Entwicklungen und Nutzungsänderungen im Gebiet III liegt die Auslastung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum nachts bei 90%. Die Parksituation des Gebiet III hat nachts die Stufe „hohe Auslastung“ und bietet in diesem Untersuchungsgebiet kaum Reserven.
- Im Gebiet Zentrum kann die Parksituation des öffentlichen Straßenraums ebenfalls eine „hohe Auslastung“ tagsüber und nachts erreichen, entsprechend 85% und 80%. Es gibt geringe Reserven am Tag und in der Nacht.

4 Parkraumkonzept

Das Parkraumkonzept soll von der Bestandanalyse, der künftigen Prognose und den Zielsetzungen ausgehen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Parkraumkonzeptes werden mit den städtischen Behörden abgestimmt. In **Anlage 8** bis **Anlage 12** werden folgende wichtige Kenngrößen des Parkraumkonzepts in jedem Gebiet oder Teilgebiet dargestellt und demonstriert:

- Übersichtsplan zur künftigen Parkregelung
- Maßnahmen für die künftige Parkregelung
- Verteilung der öffentlichen Stellplätze
- Reserven zum maximalen Anteil für Bewohnerparken(Kapital 4.1)
- Maximale Ausdehnung

4.1 Rechtliche Vorgaben

Bei der Umsetzung des Konzepts müssen rechtliche Vorgaben beachtet werden.

- Für die planerische Umsetzung von Bewohnerparkvorrechten in den städtischen Bereichen sind folgende zwei zwingende Bedingungen nach der VwV-StVO zu § 45. Absatz 29 zu prüfen:
 - wo „dem Parkraummangel für die ansässige Wohnbevölkerung wegen fehlender privater Stellplätze und hohen Parkdrucks durch nicht quartiersansässige Pendler oder Besucher nur durch eine entsprechende Anordnung abgeholfen werden kann“
 - „ die Bewohner in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung keinen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug finden“
- Um den Gemeingebrauch im öffentlichen Straßenraum zu gewährleisten, soll ein maximaler Anteil der Bewohnerparkvorrechte in einem Zeitintervall nach VwV-StVO zu § 45, Absatz 32 eingehalten werden.
 - 9:00-18:00 Uhr: max. 50%
 - 18:00-9:00 Uhr: max. 75%
- Unter Berücksichtigung einer Quotierung der Bewohnerparkvorrechte ist die Abgrenzung des Gebiets nach VwV-StVO zu § 45. Absatz 31 geregelt. Die maximale räumliche Ausdehnung darf 1000 m nicht überschreiten.

4.2 Neues Parkhaus an der Mensa

Um einen Ersatz der entfallenden öffentlichen Stellplätze im Stadt Zentrum zu schaffen, soll ein Parkhaus in der Nähe der Mensa gebaut werden.

Das geplante Parkhaus befindet sich im nordöstlichen Stadtzentrum. Der Standort wird durch die Straßen Schützenstraße, Am Schießwall, Friedrich-Loeffler-Straße und Am Mühlentor eingefasst. Die Mensa am Schießwall liegt direkt neben dem geplanten Parkhaus. Mit einer Luftlinienentfernung von 350m werden Stadthalle, Markt und Ryck abgedeckt. Die Besucher des Parkhauses können zu Fuß in 1 Minute die Mensa, in 2 Minuten den Markt und die Stadthalle erreichen. Mit einer Fahrentfernung von ca. 400 m ist das geplante Parkhaus an den größten Verkehrsknotenpunkt Greifswalds (Hansering/ Wolgaster Str./ Goethestraße/Anklamer Str.) angebunden.

Geplant ist eine Kapazität von 240 bewirtschafteten öffentlich zugänglichen Stellplätzen. Da das geplante Parkhaus auf dem Areal der vorhandenen bewirtschafteten Parkierungsanlage mit 62 Stellplätzen errichtet werden soll, werden diese Stellplätze entfallen. Dafür soll das Parkhaus an der Mensa mit einer absoluten Anzahl von 178 öffentlichen Stellplätzen für das Gebiet Zentrum hergestellt werden. Als Folgemaßnahme können derzeit mit Parkscheinautomat bewirtschaftete Bereiche um die Marienkirche ausschließlich dem Bewohnerparken zugeordnet werden.

4.3 Neuer Parkplatz am Bahnhof

Da mit dem neuen Parkhaus an der Mensa der ermittelte Fehlbetrag aus den entfallenden öffentlichen Stellplätzen nicht vollständig ausgeglichen werden kann, wird der geplante Parkplatz am Bahnhof ebenfalls dazu beitragen, den Parkdruck im Zentrum zu senken.

Der geplante Parkplatz liegt im westlichen Stadtzentrum von Greifswald und hat eine verkehrliche Erschließung straßenseitig zur Bahnhofstraße. Der Parker kann günstig mit Bus und Bahn weiterfahren ebenso aber in nur wenigen Gehminuten die Innenstadt erreichen. Es sind 150 bewirtschaftete öffentlich zugängliche Stellplätze mit Parkschein auf dem geplanten Parkplatz am Bahnhof vorgesehen. Mit Fertigstellung des Objekts werden bewirtschaftete Bereiche in der Bahnhofstraße entfallen.

4.4 Ausgebaute Stellplätze im öffentlichen Straßenraum

Zur Schaffung des zusätzlichen Stellplatzbedarfs aus den neuen Bauten in der Vulkanstraße (allgemeine Wohnung) werden max. 30 öffentliche Stellplätze im Gebiet III ausgebaut. Auch dies trägt dazu bei, dass der ermittelte Fehlbetrag, das durch die Neubauten in der Vulkanstraße entsteht, absinken zu lassen.

30 öffentliche Stellplätze mit Parkschein und Parkausweis können perspektivisch in der Vulkanstraße errichtet werden.

4.5 Neue Parkregelungen im öffentlichen Straßenraum

Im Untersuchungsgebiet der Stadt sind derzeit ausschließlich des Stadtzentrums und der Bewohnerparkbereiche fast alle Stellplätze im öffentlichen Straßenraum unentgeltlich zu belegen. Um einen kostenfreien Stellplatz zu finden, versuchen Fahrzeugführer sehr oft, durch Wohnstraßen zu fahren oder stellen ihre Fahrzeuge auf unbewirtschaftete öffentliche Stellplätze im Wohngebiet ab. Die vorgeschlagenen Parkregelungen gehen von diesen nachteiligen Situationen aus und sollen diese Situationen beseitigen oder zumindest vermindern.

Die neuen Parkregelungen im öffentlichen Straßenraum sollen folgende zwei Grundsätze verwirklichen:

- Die öffentlichen Stellplätze mit Parkausweis für Bewohner sollen in den Wohnstraßen oder dem Innenbereich des Wohngebiets ausgewiesen werden.
- Die öffentlichen Stellplätze mit Parkschein, Parkscheibe für Besucher, Kunden sollen in der Hauptverkehrsstraße oder dem Außenbereich des Wohngebiets liegen.

Bei der neuen Parkberechtigung für Bewohner werden im Untersuchungsgebiet der Stadt drei Betriebsprinzipien angewendet.

„Beim **Tennprinzip-grob** – sind die Parkstände im Straßenraum den berechtigten Bewohnern (mit Parkausweis) in einem zusammenhängenden Gebiet „rund um die Uhr“ vorbehalten.“ Das heißt, dass auf den Flächen mit Tennprinzip-grob nur Fahrzeuge der Bewohner mit eigenem Parkausweis parken dürfen. Dieses Prinzip kann nur in kleinen Gebieten umgesetzt werden.

„Beim **Mischprinzip** werden die Parkstände im Straßenraum sowohl den berechtigten Bewohnern ohne Kostenpflicht und Parkdauerbeschränkung als auch Kurzparkern in der Regel gegen Entgelt und mit Parkdauerbeschränkung zeitgleich gemischt angeboten.“ Für die Parkstände mit Mischprinzip wurde das Stellplatzangebot für jede Betriebsform durch einen Mittelwert der Gesamtparkstände im Straßenraum angenommen.

Zur Gewährleistung des maximalen Anteils der Bewohnerparkvorrechte tagsüber und nachts soll das **Wechselprinzip** (siehe **Tabelle 13**) in einigen Teilgebieten umgesetzt werden. Die Bevorrechtigung der Bewohner ist dabei auf bestimmte Zeiten beschränkt, z.B. die Abend-, Nacht- und Morgenstunden (z.B. von 17Uhr bis 9Uhr). Die außerhalb dieser Zeiten (z.B. von 9 Uhr bis 17 Uhr) geltenden Halteverbote oder Gebührenregelungen gelten für alle Parker. Im Untersuchungsgebiet werden die neuen Parkregelungen mit dem Wechselprinzip hier wie folgt aufgeführt. In den Anlagen 7 bis 11 werden Straßenabschnitte mit Wechselprinzip durch eine unterstrichene Schriftart gekennzeichnet:

Gebiet / Teilgebiet	Anzahl der Stellplätze	Straßen
SMVS 3	37	Vulkanstraße
FVS 3	13	Wiesenstraße
	16	Pestalozzistraße
	14	Lange Reihe
Zentrum FVS 1	33	Wiesenstraße
Zentrum FVS 2	23	Wiesenstraße

Tabelle 13 Übersicht des Wechselprinzips

Zur Entlastung des Gebietes III bestehen Überlegungen, die Gützkower Straße in ihrem Straßenquerschnitt dahingehend zu verändern, den vorhandenen Radweg als Parkstreifen zu nutzen. Damit können weitere Bereiche den Bewohnern zur Verfügung gestellt werden und die Stellplätze in der Gützkower Straße dem öffentlichen Gemeingebrauch (z.B. für Kita) angeboten werden.

4.6 Bewohnerparkbereiche

Vorgesehen ist, die Bewohnerparkbereiche 1, 2, 3, 4, 6, 7 und 8 beizubehalten. Darüber hinaus wird der Bereich 5 erweitert sowie 4 neue Bewohnerparkbereiche eingerichtet. Die Änderungen der Bewohnerparkbereiche werden zukünftig wie folgt begrenzt (siehe **Abbildung 16**):

- Bereich 5: nördlich Goethestraße/ östlich Bleichstraße/ südlich Pestalozzistraße/westlich Gützkower Straße
- Bereich A: nördlich Wolgaster Straße/östlich J.-Stelling-Straße/südlich Anklamer Straße
- Bereich B: östlich Anklamer Straße/südlich Franz-Mehring-Straße/westlich Bleichstraße
- Bereich C: nördlich/östlich/südlich Fleischmannstraße/westlich Bugenhagenstraße
- Bereich D: nördlich Grimmer Straße/westlich Loitzer Straße/südlich Soldmannstraße

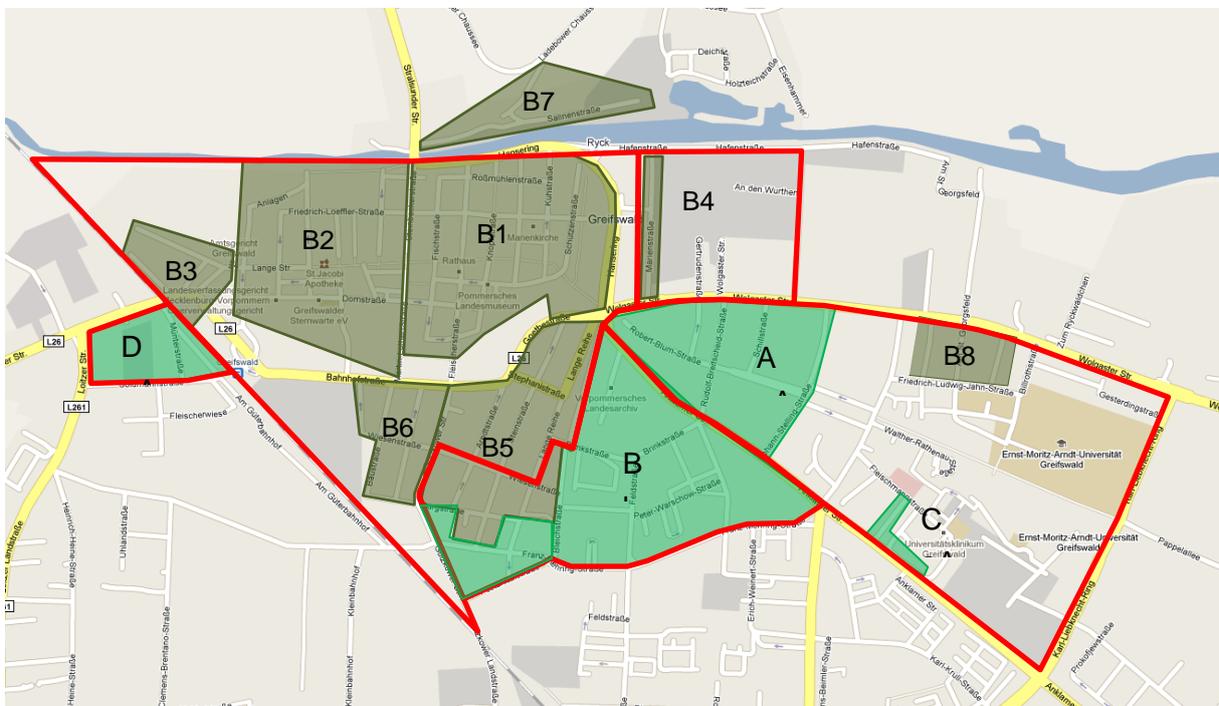


Abbildung 16 neue Lage der Bewohnerparkbereiche

5 Zusammenfassung

Die Untersuchung und Analyse im Zuge der Bearbeitung des Parkraumkonzepts hat folgende Aspekte deutlich gemacht:

Bestandssituation

- Im gesamten Untersuchungsgebiet kann das Stellplatzangebot grundsätzlich die momentane Stellplatznachfrage und den künftigen Stellplatzbedarf decken.
- Auf Grund der ausgegebenen Parkausweise kann das vorhandene Stellplatzangebot mit Parkausweis die theoretische Nachfrage nicht erfüllen.
- Die im Mai und Oktober 2009 im Gebiet durchgeführten Verkehrszählungen berücksichtigen nicht die zwischenzeitlich vorgenommenen Umzüge der Kliniken, so dass mit höheren Belegungen der Stellplätze sowohl auf dem Gelände des Klinikums als auch im öffentlichen Raum in der Umgebung des Klinikums zu rechnen ist.

Prognose

- Im Gebiet Zentrum beeinflusst der durch die geplanten Objekte Nr. 17 (Hotel und Pflegeheim) und Nr. 1 (techn. Rathaus) verursachte Stellplatzbedarf nur zum Teil der künftige Stellplatzfehlbetrag. Die entfallenden Stellplätze sind der überwiegende Bestandteil des künftigen Stellplatzfehlbetrags.
- Im Gebiet I und Gebiet III bieten die geplanten Studentenwohnungen (Nr. 5) in der Johann-Stelling-Straße und der Wohnungsneubau in der Vulkanstraße nur eine relativ geringe Anzahl von privaten Stellplätzen für Anwohner. Ein großer Anteil des künftigen Fehlbetrags der Stellplätze aus zusätzlichem Stellplatzbedarf im öffentlichen Raum wird durch diese beiden Objekte erzeugt.
- Die Entwicklung auf dem Gelände des Universitätsklinikums und dem Campus einschließlich der Schaffung von Parkieranlagen auf diesen Flächen wird maßgebend die Stellplatznachfrage im Gebiet I beeinflussen, da bereits zum jetzigen Zeitpunkt einzuschätzen ist, dass die vorhandenen Parkieranlagen auf dem Gelände des Klinikums nicht ausreichend sind, den Stellplatzbedarf für die Mitarbeiter und Besucher des größten Arbeitgebers in der Stadt Greifswald abzudecken. Der vorhandene Fehlbetrag wird in den öffentlichen Raum des Klinikumsumfeldes verschoben und verkehrliche Belastungen für die Bewohner erzeugen.
- Da mit der Nachnutzung der frei gezogenen Gebäude der Universitätsklinik mitunter verkehrsintensive Nutzungen mit hohem Kundenverkehr entstehen können, muss eine Fortschreibung nach Bekanntmachung der beabsichtigten Weiternutzungen erfolgen, um weitere Fehlbeträge im öffentlichen Straßenraum auszuschließen.

Parkraumkonzept

- Die geplanten Maßnahmen zur Schaffung neuer Parkieranlagen sind vollkommen notwendig für einen Ausgleich des Fehlbetrags der Stellplätze im Gebiet Zentrum.
- Mit der weiteren Ausweisung von Bewohnerparkrechten wird die Wohnattraktivität der Innenstadtbereiche weiter gefördert. Die Zahl der Parkplatzsuchenden und damit auch das Verkehrsaufkommen können verringert werden.
- Da es keine wirkungsvollen Maßnahmen im Gebiet I und Gebiet III gibt, werden sich durch den Wohnungsbau im Umfeld der Johann-Stelling-Straße und der Vulkanstraße negative Parkraumsituationen ergeben. Es ist abzusichern, dass die Auswirkungen des Parkraumfehlbetrags auf dem Gelände des Universitäts-Klinikums nicht noch stärker die Verdrängung in den öffentlichen Raum um das Klinikum fördern.
- Um tagsüber Besuchern, Kunden und Dienstleistern die Möglichkeit zu geben, im Bewohnerparkbereichen ihr Fahrzeug kurz abzustellen, sind in zumutbarer Entfernung bewirtschaftete Stellplätze mit Parkscheibe für Kurzparker vorgesehen. Längeres Parken ist auf den Stellplätzen mit Parkscheinautomaten oder den Parkieranlagen möglich.
- Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen wird wesentlich von der Kontrolle der eingehaltenen Parkregelungen und der Ahndung der Parkverstöße abhängen.

Aufgestellt: 06.10.2010

Ingenieurplanung-Ost