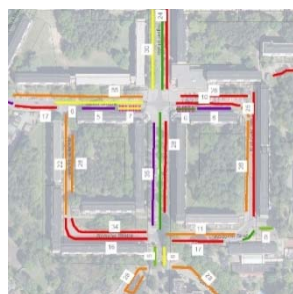
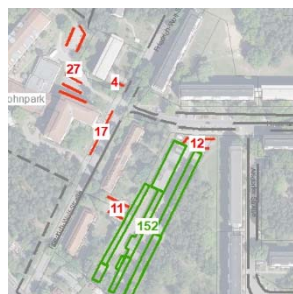


PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Stadt Hennigsdorf

Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord





Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

im Auftrag der
Stadt Hennigsdorf

bearbeitet von
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Jochen Richard
Sascha Achtenhagen

Aachen/Berlin, Januar 2023

INHALTSVERZEICHNIS

1.	AUFGABENSTELLUNG UND UNTERSUCHUNGSGEBIET	1
2.	PARKRAUMANGEBOT	2
2.1	Parkflächen im öffentlichen Straßenraum.....	2
2.2	Stellplätze auf privaten Grundstücken und in Garagenkomplexen	7
2.3	Zusammenfassung und Entwicklung Parkraumangebot	14
3.	PARKRAUMNACHFRAGE	15
3.1	Durchführung Parkraumerhebung im öffentlichen Straßenraum	15
3.2	Belegung und Auslastung im öffentlichen Parkraum	16
3.3	Parkdauer	39
3.4	Abschätzung Parkraumbedarf (Bewohner)	51
3.5	Kfz-Bestand (Zulassungsstatistik Kraftfahrtbundesamt)	53
4.	FAZIT UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN	56
4.1	Zusammenfassung	56
4.2	Bewertung und Handlungsempfehlungen.....	57
4.3	Quartiersentwicklungskonzept steuert Parkraumorganisation	58
Anhang I	Prüfung Einführung von Bewohnerparken	

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Abgrenzung Untersuchungsgebiet (Quelle: Stadt Hennigsdorf).....	1
Abb. 2.1:	Parksituationen im öffentlichen Straßenraum (Quelle: PRR)	4
Abb. 2.2:	Parkraumangebot öffentlicher Straßenraum	5
Abb. 2.3:	Parkraumbewirtschaftung und -beschränkung öffentlicher Straßenraum	6
Abb. 2.4:	Parksituation Garagenkomplexe und private Stellplätze Seniorenwohnpark (Quelle: PRR).....	12
Abb. 2.5:	Parkraumangebot Stellplätze auf privaten Grundstücken und in Garagenkomplexen	13
Abb. 3.1:	Verlauf Belegung öffentlicher Parkraum am Donnerstag	19
Abb. 3.2:	Verlauf Belegung öffentlicher Parkraum am Mittwoch.....	19
Abb. 3.3:	Auslastung öffentlicher Parkraum im Tagesmittel (6-22 Uhr), Donnerstag	23
Abb. 3.4:	Mittlere Auslastung öffentlicher Parkraum am Morgen (6-9 Uhr), Donnerstag.....	24
Abb. 3.5:	Mittlere Auslastung öffentlicher Parkraum am Mittag (10-13 Uhr), Donnerstag	25
Abb. 3.6:	Mittlere Auslastung öffentlicher Parkraum am Nachmittag (14-17 Uhr), Donnerstag.....	26
Abb. 3.7:	Mittlere Auslastung öffentlicher Parkraum am Abend (18-21 Uhr), Donnerstag	27
Abb. 3.8:	Maximalbelegung öffentlicher Parkraum 21 Uhr, Donnerstag.....	28
Abb. 3.9:	Auslastung öffentlicher Parkraum im Tagesmittel (6-22 Uhr), Mittwoch.....	29
Abb. 3.10:	Mittlere Auslastung öffentlicher Parkraum am Morgen (6-9 Uhr), Mittwoch	30
Abb. 3.11:	Mittlere Auslastung öffentlicher Parkraum am Mittag (10-13 Uhr), Mittwoch	31
Abb. 3.12:	Mittlere Auslastung öffentlicher Parkraum am Nachmittag (14-17 Uhr), Mittwoch	32
Abb. 3.13:	Mittlere Auslastung öffentlicher Parkraum am Abend (18-21 Uhr), Mittwoch.....	33
Abb. 3.14:	Maximalbelegung öffentlicher Parkraum 21 Uhr, Mittwoch	34
Abb. 3.15:	Anteil Falschparker im Tagesmittel (6-22 Uhr), Donnerstag	37
Abb. 3.16:	Anteil Falschparker im Tagesmittel (6-22 Uhr), Mittwoch.....	38
Abb. 3.17:	Parkdauerverteilung öffentlicher Parkraum im Tagesmittel (6-22 Uhr) Donnerstag, 03.06.2021.....	41
Abb. 3.18:	Parkdauerverteilung öffentlicher Parkraum im Tagesmittel (6-22 Uhr) Mittwoch, 09.06.2021	42
Abb. 3.19:	Anteil Kurzparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Donnerstag	43
Abb. 3.20:	Anteil Mittelparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Donnerstag.....	44
Abb. 3.21:	Anteil Langparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Donnerstag	45
Abb. 3.22:	Anteil Dauerparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Donnerstag.....	46
Abb. 3.23:	Anteil Kurzparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Mittwoch	47
Abb. 3.24:	Anteil Mittelparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Mittwoch	48
Abb. 3.25:	Anteil Langparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Mittwoch.....	49
Abb. 3.26:	Anteil Dauerparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Mittwoch	50

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 2.1:	Bestand Garagenkomplexe in Hennigsdorf Nord (Stand: 08/2021)	9
Tab. 2.2:	Eigentumsverhältnisse Garagenkomplexe in Hennigsdorf Nord (Stand: 08/2021)	9
Tab. 2.3:	Wohnort Pächter/ Mieter Garagenkomplexe in Hennigsdorf Nord (Stand: 08/2021)	9
Tab. 2.4:	Bestand Stellplätze auf privaten Grundstücken in Hennigsdorf Nord (Stand: 08/2021)	11
Tab. 2.5:	Entwicklung Parkraumangebot im Wohngebiet Hennigsdorf Nord (Stand: 08/2021)	14
Tab. 3.1:	Belegung/ Auslastung öffentlicher Parkraum, Donnerstag 03.06.2021	17
Tab. 3.2:	Belegung/ Auslastung öffentlicher Parkraum, Mittwoch 09.06.2021	18
Tab. 3.3:	Parkraumbefüllung/ -auslastung nach Straßen Donnerstag, 03.06.2021	22
Tab. 3.4:	Parkraumbefüllung/ -auslastung nach Straßen Mittwoch, 09.06.2021	22
Tab. 3.5:	Falschparker nach Straßen Mittwoch und Donnerstag über alle Intervalle (6-22 Uhr)	36
Tab. 3.6:	Parkdauerbelegung nach Straßen über alle Intervalle (6-22 Uhr) Donnerstag, 03.06.2021	41
Tab. 3.7:	Parkdauerbelegung nach Straßen über Intervalle (6-22 Uhr) Mittwoch, 09.06.2021	42
Tab. 3.8:	Abschätzung Parkraumnachfrage Bewohner in Hennigsdorf Nord	53
Tab. 3.9:	Kfz-Bestand nach Straßen in Hennigsdorf Nord je Fahrzeuggruppe (Stichtag 01.01.2022)	53
Tab. 3.10:	Kfz-Bestand nach Straßen in Hennigsdorf Nord gruppiert (Stichtag 01.01.2022)	54
Tab. 3.11:	Motorisierungsgrad nach Straßen in Hennigsdorf Nord	55

1. AUFGABENSTELLUNG UND UNTERSUCHUNGSGEBIET

Im Jahr 2008 wurde erstmalig ein Parkraumkonzept für das Wohngebiet Hennigsdorf Nord beschlossen (Quelle: Stadt Hennigsdorf, Fachbereich Stadtentwicklung, Fachdienst Stadtplanung). Neben einer umfassenden Bestandsaufnahme wurden darin Grundsätze zur Sicherung und Entwicklung des Parkraums bestimmt. Das Konzept weist kein Parkraumdefizit aus. In zumutbarer Entfernung (300 m) waren jederzeit freie Parkmöglichkeiten zu finden. Die Notwendigkeit, die Parkraumbewirtschaftung auszudehnen, bestand nicht.

Infolge der Neustrukturierung von Parkflächen in der Fontanesiedlung, dem Wegfall von Parkmöglichkeiten durch die neue Führung der Buslinie 809 und die zusätzliche Nutzung am Schwesternwohnheim haben sich das Parkraumangebot und die Nachfrage verändert.

Im Rahmen der Fortschreibung des Parkraumkonzepts sollen die Sachverhalte geprüft und, falls erforderlich, Maßnahmen zur Verbesserung der Parkraumsituation (z. B. Bewirtschaftung, Flächenpotenziale für zusätzlichen Parkraum) vorgeschlagen werden.

Das Untersuchungsgebiet wird durch die Marwitzer Straße, Friedrich-Wolf-Straße und Straße Fontanesiedlung begrenzt und ist am westlichen und östlichen Geltungsbereich aufgrund der baulichen Entwicklungen der vergangenen Jahre geringfügig erweitert worden (s. Abb. 1.1).

Es umfasst das dicht besiedelte Wohngebiet Hennigsdorf Nord, im Wesentlichen geprägt durch Geschosswohnungsbau. Ferner befinden sich dort zwei großflächige Einzelhandelsmärkte, kleinere gewerbliche Betriebe sowie mehrere Bildungs- und Sozialeinrichtungen (Grundschule mit Hort, Kindertagesstätten, Pflegeheim und Seniorenwohnpark, Ärztehaus mit Apotheke). Die Oberhavel Kliniken grenzen an den westlichen Gebietsrand.



Abb. 1.1: Abgrenzung Untersuchungsgebiet (Quelle: Stadt Hennigsdorf)

2. PARKRAUMANGEBOT

Die Begriffe Parkfläche, Parkstand, Parkplatz und Stellplatz werden wie folgt verwendet:

- Parkfläche – legale Abstellfläche innerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes,
- Parkstand – zum Parken eines Fahrzeuges von der Fahrbahn abgegrenzter Teil im öffentlichen Verkehrsraum,
- Parkplatz – vom fließenden Verkehr abgegrenzte Parkfläche innerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes,
- Stellplatz – Abstellplatz für Fahrzeuge auf privatem Grund.

2.1 Parkflächen im öffentlichen Straßenraum

Im öffentlichen Straßenraum des Untersuchungsgebiets (neue Abgrenzung) Hennigsdorf Nord stehen derzeit insgesamt mindestens 1.293 Parkflächen für Pkw zur Verfügung. Das erfasste öffentliche Parkraumangebot schließt 22 nach StVO gesondert ausgewiesene Behindertenparkstände ein.

Die Aufstellungsart im öffentlichen Parkraum setzt sich zusammen aus:

- 287 Abstellmöglichkeiten auf der Fahrbahn in Längsaufstellung (unmarkiert),
- 32 Parkstände in Parkbuchten mit Längsaufstellung,
- 820 Parkstände in Parkbuchten mit Senkrechtaufstellung,
- 154 Parkstände mit Senkrechtaufstellung auf öffentlichen Parkplätzen.

Eine Übersicht mit Lage und Anzahl der öffentlichen Parkstände enthält Abbildung 2.2.

Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten auf der Fahrbahn ist aufgrund schwankender Parkabstände und Fahrzeuglängen nicht eindeutig. Die nutzbare Kapazität wird für diese Parkform aus dem resultierenden Höchstwert zwischen einer angenommenen Parkstandslänge von 6,00 m (abzüglich freizuhaltender Bereiche vor Grundstückszufahrten, Bushaltestellen und Einmündungen/Kreuzungen) oder der erfassten maximalen Parkraumbelastung abgeleitet.

Auf Abschnitten der Friedrich-Wolf-Straße, Reinickendorfer Straße, Choisy-le-Roi-Straße und Rigaer Straße waren während der Parkraumerhebung kleinere Baustellen mit temporären Haltverboten eingerichtet. Dies betrifft 27 Abstellmöglichkeiten (ca. 2 %), die dem öffentlichen Parkraumangebot zeitweise entzogen wurden. In der Zeit von 19 Uhr bis 7 Uhr war dieser Parkraum vollständig nutzbar und wird deshalb in der Gesamtkapazität mit bilanziert.

In der Rigaer Straße, Choisy-le-Roi-Straße und Hradeker Straße werden zwischen den beidseitig angeordneten Senkrechtparkständen auch am Fahrbahnrand (bzw. in der Fahrgasse) vereinzelt Fahrzeuge zum dauerhaften Parken abgestellt. Dies beschränkt sich auf wenige Bereiche mit geringer Länge, vor Müllplätzen, Grünbeeten und Baumscheiben, wo die Senkrechtparkstände

unterbrochen werden, sowie gegenüber Einmündungen. Entsprechend der registrierten Parkraumbelegung ergibt sich ein Umfang von bis zu 28 Parkflächen (2 %).

Diese Art des Parkens ist straßenverkehrsrechtlich derzeit möglich, aber konfliktträchtig. Aufgrund der Behinderungen für den Fahrverkehr, der starken Einschränkung/ Verdeckung auf die Sicht bei Fahrbahnquerungen von Fußgängern und dem Ein-/ Ausparken ist es kritisch zu bewerten.

In sechs Erhebungsabschnitten ist legales Parken im Straßenraum nicht möglich (z. B. nördliche Fahrbahnseite vor Fontanesiedlung Haus-Nr. 29-29 F, östliche Fahrbahnseite Fontanesiedlung nördlich Reinickendorfer Straße). Dort abgestellte Fahrzeuge werden als Falschparker gewertet.

Parkraumbewirtschaftung

Von dem öffentlichen Parkraumangebot sind

- 969 Parkflächen (75 %) weder bewirtschaftet noch anderweitig reglementiert.
- 84 (7 %) Parkstände mit Parkscheibe und Parkdauerbegrenzung bewirtschaftet, um das Kurzzeitparken von Kunden und Besucher der Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen zu privilegieren
 - Fontanesiedlung – 12 Parkstände von Montag bis Freitag in der Zeit von 6.00 bis 17.00 Uhr mit Höchstparkdauer 1 Std.,
 - Rigaer Straße – 54 Parkstände von Montag bis Freitag in der Zeit von 8.00 bis 20.00 Uhr mit Höchstparkdauer 2 Std.,
 - Friedrich-Wolf-Straße – 5 Parkstände von Montag bis Freitag in der Zeit von 8.00 bis 20.00 Uhr mit Höchstparkdauer 2 Std.,
 - Hradeker Straße – 13 Parkstände von Montag bis Freitag in der Zeit von 9.00 bis 18.00 Uhr mit Höchstparkdauer 2 Std.

Parkraumbeschränkungen (Haltverbote)

In nahezu allen Straßen (Ausnahme Fontanesiedlung) ist für die Straßenreinigung das Parken am Fahrbahnrand/ in der Fahrgasse durch temporäre, überwiegend kurzzeitig geltende Haltverbote beschränkt. Dies gilt für 235 Abstellflächen, bei denen i.d.R. für eine Stunde am Vormittag/ Mittag und unterschiedliche Werkstage entsprechende Haltverbote angeordnet sind. Auf fünf weiteren Parkflächen wird das Parken tagsüber eingeschränkt. Die im Konzept ausgewiesene Parkraumkapazität schließt alle Straßenabschnitte mit temporärem Haltverbot ein, da diese nur kurzzeitig und nicht nachts, zur Zeit der höchsten Nachfrage, gelten.

Auf der Rigaer Straße ist für den Parkplatz im Bereich der Buswendeschleife ein Haltverbotzone angeordnet und das Parken lediglich in gekennzeichneten Flächen erlaubt.

Darüber hinaus sind in einzelnen Straßen an Bushaltestellen, gegenüber Einmündungen und in Kurvenbereichen aus Gründen des Verkehrsablaufs und der Sicherheit (freihalten von Fahr- und Sichtbereichen) absolute sowie eingeschränkte Haltverbote angeordnet.

Bewirtschaftung und Beschränkungen im öffentlichen Parkraum sind der Abbildung 2.3 zu entnehmen.



Abb. 2.1: Parksituationen im öffentlichen Straßenraum (Quelle: PRR)

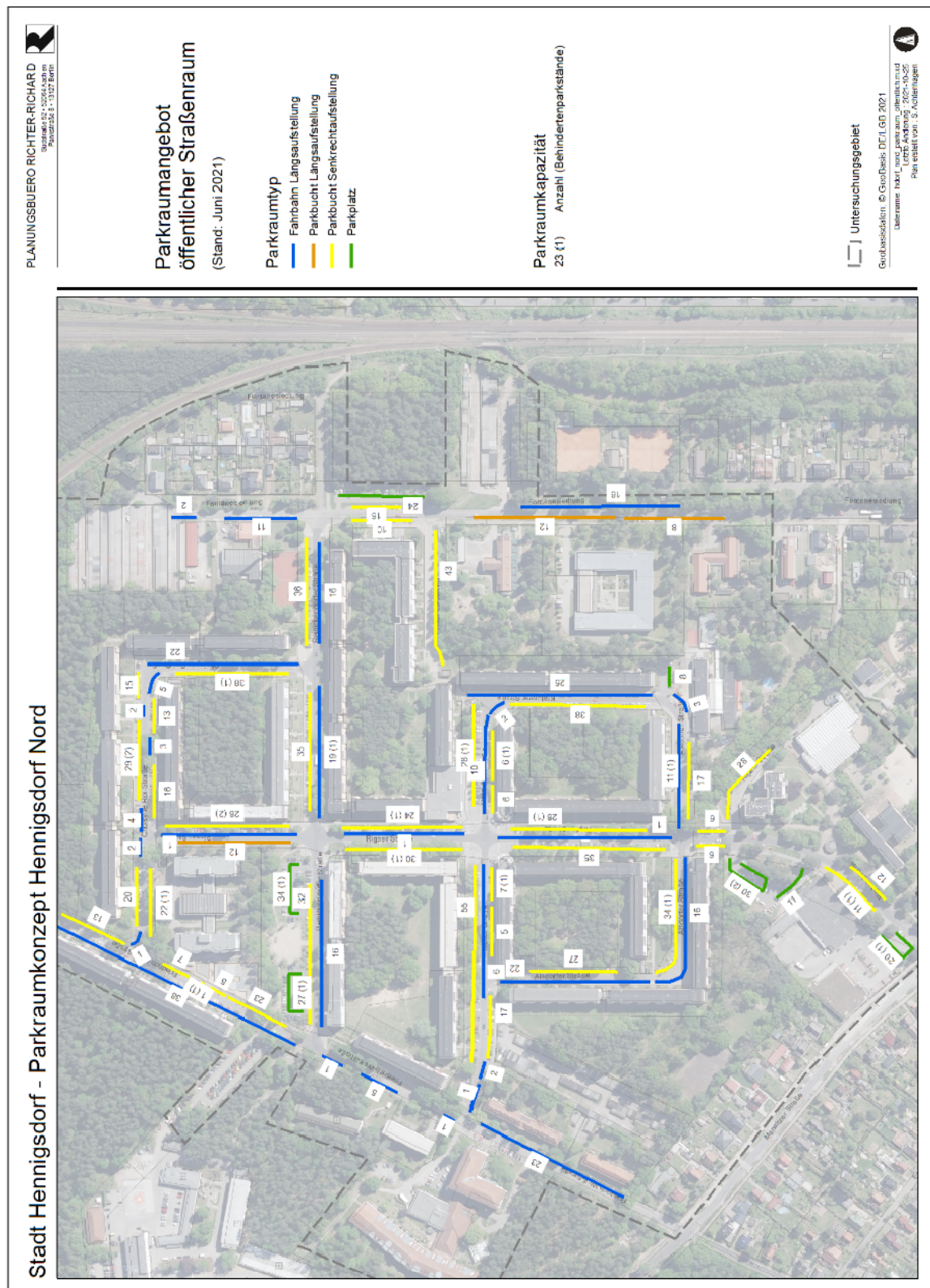


Abb. 2.2: Parkraumangebot öffentlicher Straßenraum

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

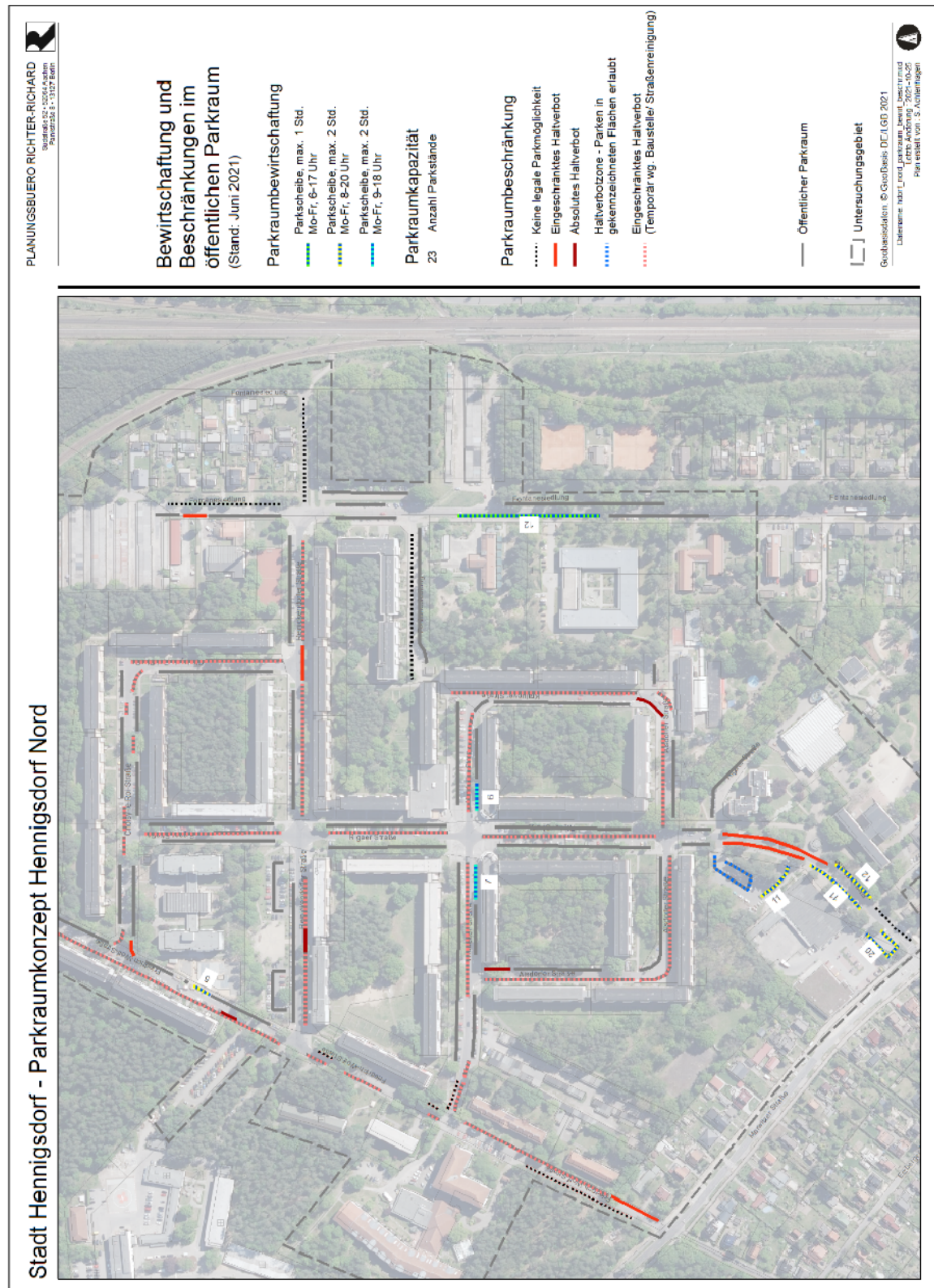


Abb. 2.3: Parkraumbewirtschaftung und -beschränkung öffentlicher Straßenraum

2.2 Stellplätze auf privaten Grundstücken und in Garagenkomplexen

Das Stellplatzangebot auf privaten Grundstücken setzt sich zusammen aus

- Stellplätzen in Garagen(-komplexen),
- überdachten Einstellplätzen (Carport) und
- nicht überdachten Stellplatzflächen auf Einzel- oder Sammelanlagen.

Die Bestandsaufnahme stützt sich auf Daten aus dem Parkraumkonzept von 2008, Angaben der Grundstückseigentümer und aktuellen Erhebungen vor Ort. Aufgrund des notwendigen Betretungsrechts konnten nur die Stellplätze erfasst werden, die vom öffentlichen Straßenraum einsehbar sind. Eine genaue Anzahl der Parkmöglichkeiten auf privaten Grundstücken kann daher nicht angegeben werden. Sie wird in der Realität etwas höher liegen als ermittelt. Insgesamt befinden sich mindestens 1.180 Stellplätze auf privaten Grundstücken.

Im Wohngebiet Hennigsdorf Nord sind in vier großen Komplexen insgesamt 775 Einzelgaragen untergebracht. Davon befinden sich auf Grundstücken der

- Stadt Hennigsdorf – 93 Garagen,
- Hennigsdorfer Wohnungsgenossenschaft "Einheit" (WGH) – 309 Garagen,
- Hennigsdorfer Wohnungsbaugesellschaft (HWB) – 358 Garagen,
- Deutschen Bahn AG – 15 Garagen.

Die Garagen selbst sind überwiegend im Eigentum von privaten Besitzern. Ein Teil wird von den Besitzern untervermietet. Die Stadt und beiden Wohnungsbaugesellschaften zählen aktuell lediglich 83 von 775 (11 %) Garagen zu ihrem Besitz. Die kommunalen Grundstückseigentümer sind bemüht, sukzessive auch Eigentümer der Garagen zu werden. Für Garagengrundstücke bestehen keine Kündigungsschutzfristen mehr, weshalb jeder Vertrag fristgemäß gekündigt werden kann. Erfolgt eine fristgemäße Kündigung (egal ob durch Nutzer oder Grundstückseigentümer) geht die Garage entschädigungslos in das Eigentum des Grundstückseigentümers über. Der Nutzer ist mit der Hälfte der Kosten zu beteiligen, wenn der Abriss innerhalb eines Jahres nach Übernahme der Garage erfolgt. Ein kurzfristiger Zugriff auf die Garagennutzung wäre unter Einhaltung der Kündigungsfristen rechtlich möglich (s. Tab. 2.2).

Die Garagen in Hennigsdorf Nord sind als Stellplatznachweis, für die dort in den 1970er Jahren errichteten Wohnungen entstanden. Gemäß Brandenburgische Bauordnung (BbgBO §2 Abs. 7) ist die Nutzung von Garagen ausschließlich für das Abstellen von Kraftfahrzeugen zulässig. In den Pacht- und Mietverträgen ist eine Zweckbindung vereinbart.

Es kann jedoch zwangsläufig nicht ermittelt werden, ob die Garagen tatsächlich als Stellplatz oder gesetzeswidrig zweckentfremdet (z. B. als Lager- oder Hobbyraum) genutzt werden. Ferner wohnt aktuell lediglich die Hälfte der Garagenpächter in Hennigsdorf Nord (s. Tab 2.3). Damit steht der potenzielle Garagenbestand für die Deckung des Stellplatzbedarfes im Wohngebiet bzw. deren Bewohner nicht vollumfänglich zur Verfügung.

Die Stadt Hennigsdorf hat an einem schneebedeckten Tag im Februar 2021 die Garagenauslastung stichprobenhaft besichtigt. Frei geräumte Einfahrten und offensichtliche Fahrspuren wurden als aktive Garagennutzung gewertet. Dies traf für lediglich ein Drittel der Garagen zu. Auch wenn witterungsbedingt einige Bewohner ihre Fahrzeuge stehen lassen, ist von einer mittelmäßigen Garagenauslastung auszugehen. Dies deckt sich mit Aussagen von Bewohnern.

Häufig werden Fahrzeuge auf den Wegen innerhalb der Komplexe oder vor den Garagen "wild" abgestellt (v.a. Komplex Friedrich-Wolf-Straße und Fontanesiedlung). In der Praxis können somit mehr Fahrzeuge als Einstellplätze im Bereich der Garagenkomplexe aufgenommen werden. Diese Abstellflächen werden jedoch nicht als offiziell nutzbare Parkraumkapazität gewertet.

Die Garagenkomplexe befinden sich am Rand des Wohngebiets und sind über die Friedrich-Wolf-Straße und Fontanesiedlung erreichbar. Deren exponierte Lage ist vorteilhaft, da sie die innenliegenden Wohnstraßen entlasten. Demgegenüber stehen größere Fußweglängen zwischen Wohnung und Garage. Da wohnortnahe Parkmöglichkeiten in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen, wird derzeit die Zweckentfremdung der Garagen unterstützt.

Tab. 2.1: Bestand Garagenkomplexe in Hennigsdorf Nord (Stand: 08/2021)

Garagenkomplex	Eigentümer Grundstück	Garagen [Anzahl]
Komplex Fontanesiedlung (am Tennisplatz)	Stadt Hennigsdorf	93
Komplex Fontanesiedlung (am Tennisplatz)	Deutsche Bahn AG	15
Friedrich-Wolf-Straße (am Wendehammer)	Hennigsdorfer Wohnungsgenossenschaft "Einheit"	309
Komplex Hradeker Straße	Hennigsdorfer Wohnungsbaugesellschaft	152
Komplex Fontanesiedlung (an der U-Station)	Hennigsdorfer Wohnungsbaugesellschaft	206
Gesamt		775

Tab. 2.2: Eigentumsverhältnisse Garagenkomplexe in Hennigsdorf Nord (Stand: 08/2021)

Eigentümer Grundstück	Eigentum Garagen selbst	Eigentum Garagen fremd	Leerstand	Garagen
Stadt	4 (4 %)	85 (92 %)	4 (4 %)	93 (100 %)
WGH	47 (15 %)	262 (85 %)	0	309 (100 %)
HWB	32 (9 %)	324 (91 %)	2 (<1 %)	358 (100 %)
Gesamt	83 (11 %)	671 (88 %)	6 (<1 %)	760 (100 %)

Tab. 2.3: Wohnort Pächter/ Mieter Garagenkomplexe in Hennigsdorf Nord (Stand: 08/2021)

Eigentümer Grundstück	Wohnort Hennigsdorf Nord	Wohnort übriges Hennigsdorf	Wohnort außerhalb Hennigsdorf	Garagen (mit Leerstand)
Stadt	44 (47 %)	25 (27 %)	20 (22 %)	93* (100 %)
WGH	191 (62 %)	71 (23 %)	47 (15 %)	309 (100 %)
HWB	193 (54 %)	164 (46 %)	1 (<1 %)	358 (100 %)
Gesamt	428 (56 %)	260 (34 %)	68 (9 %)	760 (100 %)

* Einschließlich der vier leer stehenden Garagen, von denen der Eigentümer noch nicht ermittelt ist.

Zusätzlich zu den Garagenanlagen sind noch mindestens 405 Stellplätze auf privaten Grundstücken baulich vorhanden. Von diesen Stellplätzen zählen

- 132 zum Mitarbeiterparkplatz des Krankenhauses,
- 64 zum Pflegeheim und Seniorenwohnpark (davon 17 im öffentlichen Raum der Friedrich-Wolf-Straße),
- 64 zu privaten Einzelgrundstücken,

- 57 zu den Lebensmittelmärkten an der Rigaer Straße (zusätzlich 20 Stellplätze abgelöst von der WGH für Einzelhandelseinrichtungen Ecke Hradeker Straße),
- 46 zur Hennigsdorfer Wohnungsbaugesellschaft (HWB),
- 42 zu sozialen Infrastruktureinrichtungen (Schwimmhalle, Schule, Hort).

Einzelne Behindertenstellplätze sind beim Pflegheim/ Seniorenwohnpark, Ärztehaus Rigaer Straße (fertig nach Umbau Ende 2021) und den Einzelhandelseinrichtungen ausgewiesen.

Nahezu sämtliche Infrastruktureinrichtungen in Hennigsdorf Nord, die nicht dem Wohnen dienen und ein relevantes Verkehrsaufkommen erzeugen, verfügen über gesonderte Stellplätze. Die Mehrzahl ist den Eigentümern oder Mietern direkt zugeordnet und in der Nutzung durch Schranken o. ä. für die Allgemeinheit nicht nutzbar. Ein geringer Anteil des privaten Parkraums ist für die Öffentlichkeit zugänglich, beispielsweise an den Einzelhandelsstandorten Rigaer Straße, an der Schwimmhalle und der Grundschule Nord. Dem Bewohnerparken stehen diese Angebote rechtlich nicht zur Verfügung. Eine Doppelnutzung ist hier jedoch möglich und wird geduldet. Öffentliche Einrichtungen ohne eigene (abgegrenzte) Stellplatzkontingente sind die beiden Kindertagesstätten Pünktchen und Schmetterling sowie das Gewerbe in der nordöstliche Eckbebauung am Knoten Rigaer Straße/ Hradeker Straße.

Die Verortung und Anzahl der privaten Stellplätze ist Abbildung 2.5 zu entnehmen.

Tab. 2.4: Bestand Stellplätze auf privaten Grundstücken in Hennigsdorf Nord (Stand: 08/2021)

Straße	Einrichtung/ Eigentümer	Stellplätze [Anzahl]
Rigaer Straße	Schwimmhalle	27
Rigaer Straße	Grundschule Nord	5
Fontanesiedlung	Hort Nordlicht	10
Rigaer Straße ("G-Haus")	HWB	18
Reinickendorfer Straße ("Ärztepavillon")	HWB	16*
Hradeker Straße	HWB	12
Rigaer Straße	Lebensmittelmärkte	57
Fontanesiedlung	Pflegeheim	20
Friedrich-Wolf-Straße	Seniorenwohnpark	44
Friedrich-Wolf-Straße	Krankenhaus	132
Fontanesiedlung	Private Eigentümer	31
Marwitzer Straße	Private Eigentümer	18
Friedrich-Wolf-Straße	Private Eigentümer	15
Fontanesiedlung	Kita Schmetterling	0
Alsdorfer Straße	Kita Pünktchen	0
Rigaer Straße (Ecke Hradeker Straße)	Einzelhandel/ Gewerbe	0**
Gesamt		405

*Fertigstellung bis Ende 2021, zzgl. 21 abgelöste Stellplätze auf dem Parkplatz Reinickendorfer Straße

** zzgl. 20 abgelöste Stellplätze beim "Nordpol" durch die WGH





Abb. 2.4: Parksituation Garagenkomplexe und private Stellplätze Seniorenwohnpark (Quelle: PRR)

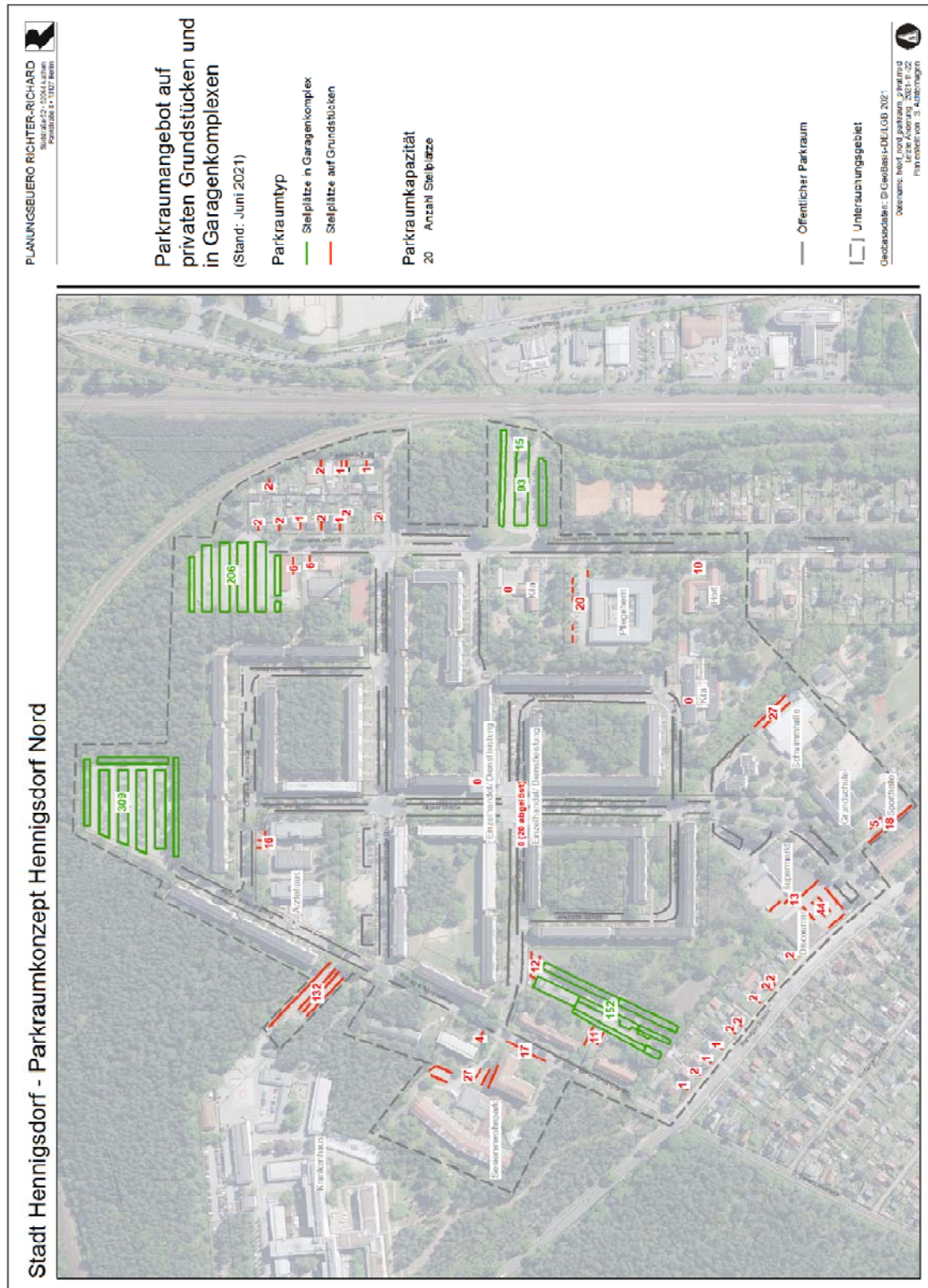


Abb. 2.5: Parkraumangebot Stellplätze auf privaten Grundstücken und in Garagenkomplexen

2.3 Zusammenfassung und Entwicklung Parkraumangebot

Im Untersuchungsgebiet Hennigsdorf Nord besteht aktuell ein Parkraumangebot von

- 1.293 Parkstände im öffentlichen Straßenraum,
- 775 Stellplätze in Garagenkomplexen,
- 405 Stellplätzen auf privaten Grundstücken,
- also insgesamt 2.473 Parkmöglichkeiten.

Gegenüber der Bestandsaufnahme des Jahres 2008 hat sich die Anzahl der öffentlichen Parkmöglichkeiten (in den alten Grenzen des Untersuchungsgebiets) leicht erhöht (+1,5 %). Die Entwicklung resultiert aus der Erweiterung von Parkmöglichkeiten am Festplatz in der Reinickendorfer Straße sowie der gleichzeitigen Aufhebung von Parkständen in Kreuzungsbereichen und auf der Fahrbahn mit Einführung der Buslinie 809.

Der private Parkraum wurde insbesondere um zusätzliche Stellplätze bei den Lebensmittelmärkten, dem neuen Ärztepavillon in der Rigaer Straße sowie dem Mitarbeiterparkplatz des Krankenhauses erweitert.

Im Jahr 1996 war bereits ein Angebot von 1.100 öffentlichen Parkflächen zu verzeichnen. Auf Grundlage einer städtebaulichen Rahmenplanung wurden die straßenseitigen Nebenanlagen und Plätze seitdem sukzessive erneuert. Ziel war es, neben einer besseren Aufenthaltsqualität und behindertengerechten Gestaltung, möglichst ein Maximum an Parkmöglichkeiten im öffentlichen Verkehrsraum zu schaffen (Quelle: Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord, 2008). Infolgedessen wurde seitdem das öffentliche Parkraumangebot im Wohngebiet um 17 % auf den heutigen Stand von fast 1.300 Parkflächen gesteigert.

Tab. 2.5: Entwicklung Parkraumangebot im Wohngebiet Hennigsdorf Nord (Stand: 08/2021)

Parkraumangebot (in den Grenzen des Untersuchungsgebiets 2008)	2008 [Anzahl]	2021 [Anzahl]	Entwicklung 2008 - 2021
Parkstände im öffentlichen Straßenraum	1.274	1.293	+19
Stellplätze in Garagenkomplexen	780	775	-5
Stellplätze auf privaten Grundstücken	162	223	+61
Gesamt	2.216	2.291	+75

3. PARKRAUMNACHFRAGE

3.1 Durchführung Parkraumerhebung im öffentlichen Straßenraum

Die Parkraumerhebung im öffentlichen Straßenraum wurde außerhalb von Schulferien und Feiertagen am Donnerstag, den 3. Juni 2021, durchgeführt und am Mittwoch, den 9. Juni 2021, wiederholt. Mit einer Befahrung wurde von 6.00 bis 22.00 Uhr die Parkraumbellegung (Anzahl parkender bzw. abgestellter Fahrzeuge) im Stunden-Takt aufgenommen.

Das Untersuchungsgebiet umfasst acht Straßenzüge. Diese wurden je nach Parkraumtyp, Bewirtschaftungsart oder Beschränkungen in 103 Erhebungsabschnitte eingeteilt. An den gebietsgrenzen wurde die Parkraumnachfrage für beide Straßenseiten dargestellt.

Mit büroeeigenen Datenprogrammen wurde die Fahrzeuganwesenheit je Erhebungsabschnitt und Zeitintervall aus dem Rohmaterial ausgewertet und daraus folgende Kennwerte ermittelt:

- Parkraumbellegung und -auslastung
 - Verlauf der Auslastung je Erhebungsintervall und Parkraumtyp,
 - minimale, mittlere und maximale Auslastung je Straßenzug.

Die Auslastung ist das Verhältnis aller (auch illegal) abgestellten Fahrzeuge zur Anzahl der legal verfügbaren Parkflächen. Ein Auslastungsgrad von über 100 % ergibt sich durch Falschparker.
- Falschparker(-anteil)
 - Fahrzeuge, die im absoluten/ eingeschränkten Haltverbot oder auf zum Parken nicht vorgesehenen Flächen illegal abgestellt waren.
 - Der Falschparkeranteil ist das Verhältnis zwischen der Anzahl Falschparker und den gesamten im Erhebungszeitraum geparkten Fahrzeugen.
- Parkdauer
 - Häufigkeitsverteilung aller am Erhebungstag im jeweiligen Straßenabschnitt abgestellten Fahrzeuge,
 - Kategorisierung der Parkdauer in Kurz-, Mittel-, Lang- und Dauerparker.

Methodenbedingt wurden Parkdauern unter einer Stunde nicht erfasst, so dass die tatsächliche Parkdauer unterhalb der ausgewiesenen Werte liegen kann. Fahrzeuge, die vor oder nach dem Erhebungszeitraum (6.00 bis 22.00 Uhr) auf den jeweiligen Parkflächen abgestellt waren, werden zwangsläufig nur mit ihrer Fahrzeuganwesenheit während des Erhebungszeitraums ausgewertet.

3.2 Belegung und Auslastung im öffentlichen Parkraum

Untersuchungsgebiet Hennigsdorf Nord gesamt

In der Belegungs- und Auslastungsanalyse wird die tatsächliche Parkraumnachfrage, also auch mit den illegal abgestellten Fahrzeugen (Falschparker), der verfügbaren Parkraumkapazität gegenübergestellt. Die 22 Behindertenparkstände sind in die Auswertung einbezogen.

Am Donnerstag, den 3. Juni 2021, wurde die höchste Belegung im öffentlichen Parkraum ab 20.00 Uhr mit ca. 1.040 abgestellten Fahrzeugen erreicht. Dies entspricht bei 1.293 legal verfügbaren Parkmöglichkeiten einer Auslastung von 80 % (Tab. 3.1). Der Parkraum wird zu diesen Zeiten nahezu ausschließlich von den Bewohnern genutzt.

Von 9.00 bis 16.00 Uhr wird der öffentliche Parkraum von durchschnittlich 820 Fahrzeugen belegt. Die Parkraumauslastung liegt hier im Mittel bei noch 62-65 %. Das sich der Parkraum nicht stärker entleert ist ein Indiz, dass zu diesen Zeiten viele Bewohner ihre abgestellten Fahrzeuge nicht bewegen (Dauerparken) und die Parkflächen auch von gebietsfremden Nutzern aufgesucht werden.

Das zahlenmäßig größte Parkraumangebot der wohnungsnahen Senkrechtparkstände wird bei einer durchschnittlichen Auslastung von 71 % am stärksten genutzt. In den Abendstunden ab 20.00 Uhr sind 86 % der 821 Parkstände mit abgestellten Fahrzeugen belegt. Diese Angebotsform wird von den Bewohnern bevorzugt aufgesucht. Die Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand oder in Buchten mit Längsaufstellung sind morgens bis mittags dagegen geringer (60 %) ausgelastet. Dieser Wert erhöht sich auf bis zu 75 % am Abend.

Die peripher gelegenen öffentlichen Parkplätze in der Rigaer Straße, Straße Fontanesiedlung und Reinickendorfer Straße sind von morgens bis mittags am höchsten (74 %) ausgelastet und werden verstärkt von Kunden/ Besucher beansprucht. In den Abendstunden sind diese im Verhältnis zum übrigen öffentlichen Parkraumangebot deutlich geringer von den Bewohnern nachgefragt (59 %).

Am Mittwoch, den 9. Juni 2021, war eine in Höhe und Verlauf ähnliche Parkraumauslastung festzustellen. Die maximale Parkraumbelegung wurde ab 21 Uhr mit 1.063 parkenden Fahrzeugen erreicht (Auslastung 82 %). Die minimale Parkraumauslastung sinkt ebenfalls nicht unter 60 % (Tab. 3.2).

Zwischen den beiden Erhebungstagen sind keine signifikanten Abweichungen (± 3 %) hinsichtlich der Parkraumbelegung zu verzeichnen. Lediglich am Nachmittag (15.00 bis 18.00 Uhr) war die Anzahl abgestellter Fahrzeuge am Donnerstag etwas höher (+6 %).

Im Wohngebiet Hennigsdorf Nord wird der öffentliche Parkraum intensiv genutzt. Bezogen auf die gesamte Parkraumkapazität im Untersuchungsgebiet waren dennoch zu jedem Erhebungsintervall Reserven festzustellen. Ab dem Abend ist das Parkraumangebot lokal vollständig belegt. Dabei sind in zumutbarer Entfernung zu diesen Vollausslastungen noch freie öffentliche Parkmöglichkeiten für die Bewohner vorhanden.

Tab. 3.1: Belegung/ Auslastung öffentlicher Parkraum, Donnerstag 03.06.2021

Beginn Zeitintervall	Fahrbahn/ Parkbucht in Längsaufstellung 319 Parkflächen		Parkbucht in Senk- rechtaufstellung 820 Parkstände		Parkplatz in Senk- rechtaufstellung 154 Parkstände		Öffentlicher Park- raum gesamt 1.293 Parkflächen	
	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[%]
06.00 Uhr	206	65	615	75	104	68	925	72
07.00 Uhr	194	61	580	71	109	71	883	68
08.00 Uhr	196	61	569	69	118	77	883	68
09.00 Uhr	189	59	526	64	117	76	832	64
10.00 Uhr	186	58	514	63	105	68	805	62
11.00 Uhr	189	59	514	63	110	71	813	63
12.00 Uhr	193	61	526	64	94	61	813	63
13.00 Uhr	196	61	516	63	93	60	805	62
14.00 Uhr	203	64	531	65	89	58	823	64
15.00 Uhr	216	68	540	66	89	58	845	65
16.00 Uhr	194	61	556	68	78	51	828	64
17.00 Uhr	209	66	594	72	89	58	892	69
18.00 Uhr	207	65	634	77	84	55	925	72
19.00 Uhr	220	69	676	82	84	55	980	76
20.00 Uhr	230	72	710	87	90	58	1.030	80
21.00 Uhr	238	75	709	86	89	58	1.036	80
Minimalwert	186	58	514	63	78	51	805	62
Maximalwert	238	75	710	87	118	77	1.036	80
Mittelwert	204	64	582	71	96	63	882	68

* Prozentwerte kursiv dargestellt

Tab. 3.2: Belegung/ Auslastung öffentlicher Parkraum, Mittwoch 09.06.2021

Beginn Zeitintervall	Fahrbahn/ Parkbucht in Längsaufstellung 319 Parkflächen		Parkbucht in Senk- rechtaufstellung 820 Parkstände		Parkplatz in Senk- rechtaufstellung 154 Parkstände		Öffentlicher Park- raum gesamt 1.293 Parkflächen	
	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[%]
06.00 Uhr	198	53	633	77	99	64	930	72
07.00 Uhr	181	48	610	74	102	66	893	69
08.00 Uhr	160	50	578	70	117	76	855	66
09.00 Uhr	145	45	574	70	113	73	832	64
10.00 Uhr	141	46	564	69	106	69	811	63
11.00 Uhr	152	48	548	67	107	69	807	62
12.00 Uhr	156	49	549	67	95	62	800	62
13.00 Uhr	160	51	544	66	83	54	787	61
14.00 Uhr	174	55	549	67	82	53	804	62
15.00 Uhr	172	54	553	67	72	47	797	62
16.00 Uhr	177	55	558	68	71	46	806	62
17.00 Uhr	175	54	589	72	83	54	847	66
18.00 Uhr	188	59	634	77	81	53	903	70
19.00 Uhr	209	65	674	82	81	53	964	75
20.00 Uhr	217	67	717	87	90	58	1.024	79
21.00 Uhr	231	72	735	90	97	63	1.063	82
Minimalwert	141	44	544	66	71	46	787	61
Maximalwert	231	72	735	90	117	76	1.063	82
Mittelwert	177	56	601	73	92	60	870	67

* Prozentwerte kursiv dargestellt

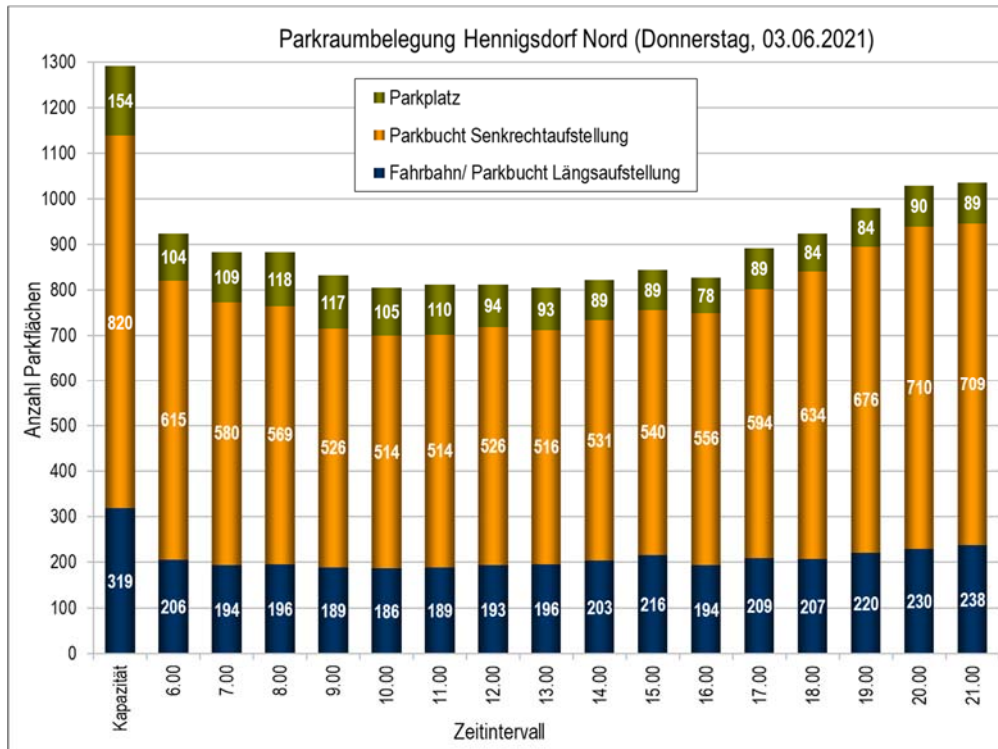


Abb. 3.1: Verlauf Belegung öffentlicher Parkraum am Donnerstag

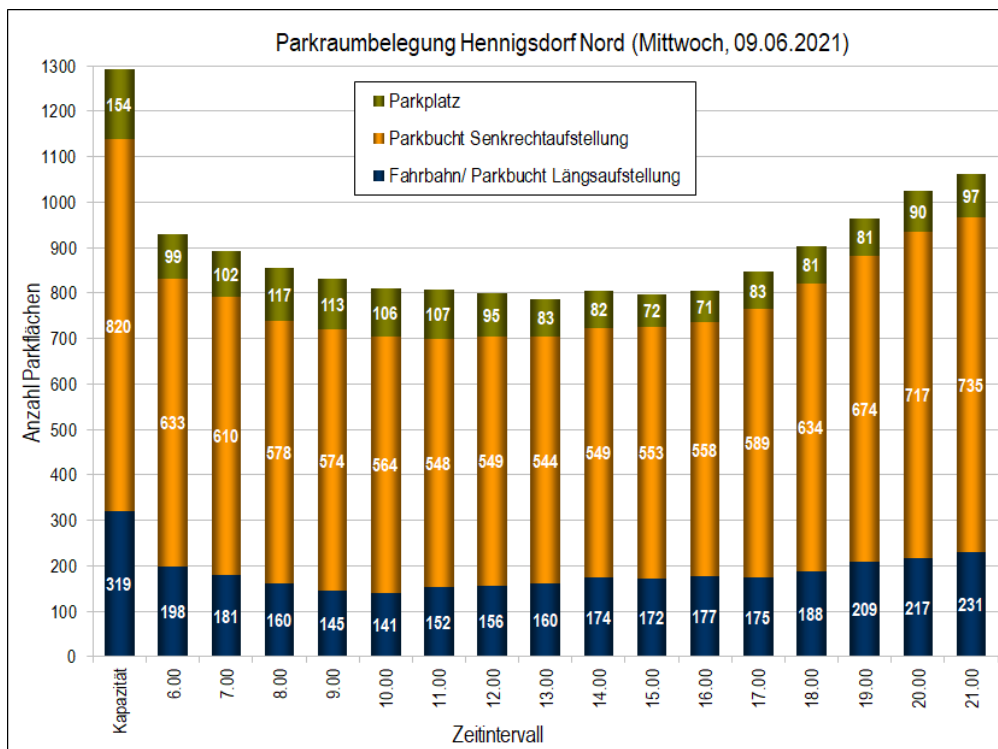


Abb. 3.2: Verlauf Belegung öffentlicher Parkraum am Mittwoch

Straßenzüge

Auf der Alsdorfer Straße, Choisy-le-Roi-Straße, Hradeker Straße und Kralupyer Straße sind maximale Parkraumauslastungen von 92-94 % in den Abend- und Nachtstunden zu verzeichnen, so dass der öffentliche Parkraum nahezu vollständig mit Fahrzeugen belegt ist. Diese reinen Wohnstraßen weisen durch meist beidseitigen Geschosswohnungsbau die höchsten Einwohnerdichten auf, was eine entsprechend konzentrierte Parkraumnachfrage nach sich zieht. Innerhalb des Wohngebietes ist der Parkdruck in diesen Bereichen folglich am größten. In den genannten Straßen ist die Parkraumbelegung tagsüber entspannt und nimmt erst zum Abend zu, wobei die Auslastungsspitzen am Abend bzw. in der Nacht deutlich herausragen.

Zugleich sind in kurzer Distanz noch öffentliche Parkmöglichkeiten auf der angrenzenden Reinickendorfer Straße, Rigaer Straße (Reinickendorfer Straße bis Hradeker Straße) und vor allem der Straße Fontanesiedlung vorhanden.

In kurzer Entfernung (100-200 m) zu den stark ausgelasteten Straßen befinden sich zudem die vier Garagenkomplexe mit 775 Stellplätzen, deren tatsächliche Nutzung unbekannt ist. Zusammen mit den 538 öffentlichen Parkflächen im Zuge der betreffenden Wohnstraßen ergibt sich ein Parkraumangebot für bis zu 1.300 Fahrzeuge. Demgegenüber steht der Parkraumbedarf von 890 Wohneinheiten (Stand 2021). Dafür wird in erster Linie das öffentliche Parkraumangebot beansprucht. Das erhebliche Potenzial der Garagenplätze wird aus verschiedenen Gründen (Zweckentfremdung, viele Pächter wohnen nicht im Wohngebiet, baulich veraltet, Bequemlichkeit) zur Deckung der Stellplatznachfrage in Hennigsdorf Nord nicht genutzt, was die hohe Auslastung im öffentlichen Parkraum begünstigt.

In der Friedrich-Wolf-Straße, Reinickendorfer Straße und Rigaer Straße sind die Unterschiede zwischen minimaler und maximaler Parkraumauslastung am geringsten. Deren Parkräume sind gleichmäßig über den Tag mit abgestellten Fahrzeugen belegt, im Mittel zu etwa 70 %. Gebietsfremde Parker füllen den durch wegfahrende Bewohner freigewordenen Parkraum auf. Die Rigaer Straße und Reinickendorfer Straße werden ab dem Abend verstärkt für das Bewohnerparken genutzt, wo deren Maximalauslastungen von ca. 75-80 % erreicht werden.

Die öffentlichen Parkraumangebote entlang der Straße Fontanesiedlung werden maximal zu 69 % ausgelastet. Da keine Nachfrageschwerpunkte durch das Wohnen an diese Straße am Gebietsrand grenzen, ist deren Parkraum im Durchschnitt am geringsten ausgelastet.

Die bewirtschafteten Parkstände im Untersuchungsgebiet werden wenig genutzt. Der Mittelwert über alle Erhebungszeiten und Angebote beträgt 25 %, der Maximalwert liegt mit 35 % nicht viel höher. In der straßenbezogenen Auswertung waren die bewirtschafteten Parkstände auf der Straße Fontanesiedlung, Rigaer Straße, Friedrich-Wolf-Straße oder Hradeker Straße maximal zur Hälfte belegt. Angrenzende nicht bewirtschaftete Parkräume waren demgegenüber zu jeder Tageszeit deutlich höher ausgelastet. Ein Anhaltspunkt für verdrängte Parkraumnachfrage infolge der Parkraumbewirtschaftung aufgrund ausreichend freier Kapazitäten im nahegelegenen Umfeld.

Die geschilderten Aussagen in der straßenbezogenen Auswertung der Parkraumbelegung und -auslastung treffen tendenziell auf die Erhebung am Mittwoch, den 9. Juni 2021. Lediglich die Straße Fontanesiedlung war im Vergleich zum Donnerstag im Durchschnitt fast 10 % geringer ausgelastet (vor allem von morgens bis mittags). Ein signifikanter Unterschied zwischen den beiden Erhebungstagen ist darüber hinaus nicht festzustellen. In den bemessungsrelevanten Abendstunden ist die Parkraumbelegung nahezu identisch.

Privater Parkraum (ausgewählte öffentlich zugängliche Angebote)

Innerhalb der Befahrungsrouten des öffentlichen Parkraumes lagen vier Abschnitte mit privaten Stellplätzen, deren Belegung als "Nebenprodukt" ebenfalls erfasst wurde. Die Auswertung erfolgte über den Rahmen der Aufgabenstellung hinaus, da sie einen Beitrag zum Nachfrageverhältnis von privatem und öffentlichem Parkraumangebot liefert.

In der Friedrich-Wolf-Straße waren am Donnerstag die 17 Stellplätze, bevorzugt für Nutzer vom Seniorenwohnpark, lediglich von 10-11 Uhr und 15-16 Uhr fast vollständig belegt. Der Auslastungsgrad verhält sich im Tagesverlauf analog den öffentlichen Parkmöglichkeiten.

Die 57 Stellplätze der Lebensmittelmärkte in der Rigaer Straße Haus-Nr. 2 und 4 waren von 10-11 Uhr mit etwa 65 % am höchsten ausgelastet. In den übrigen Tageszeiten lag die Auslastung deutlich niedriger, mit besonders starkem Rückgang ab 19 Uhr. Der Kundenparkplatz wird ineffizient genutzt. Die angrenzenden öffentlichen Parkflächen (Parkscheibe) sind ebenfalls gering ausgelastet. Das Parkraumangebot auf der südlichen Rigaer Straße ist damit deutlich überdimensioniert.

Die Parksituation ("wildes Parken") vor dem Garagenkomplex am Ende der Friedrich-Wolf-Straße (Bereich Wendehammer) verhält sich analog den angrenzenden öffentlichen Parkmöglichkeiten. Mit steigendem Parkdruck bei den wohnungsnahen Angeboten läuft die Nachfrage zu den Garagenkomplexen und deren Freiflächen über. Dementsprechend stellen die Bewohner ihre Fahrzeuge ab dem frühen Abend verstärkt dort ab.

Der Erhebungstag Mittwoch zeigte ähnliche Parkraumverhältnisse in Bezug auf die tageszeitliche Auslastung der ausgewerteten privaten Stellplatzangebote.

Tab. 3.3: Parkraumbelugung/ -auslastung nach Straßen Donnerstag, 03.06.2021

Straße	Kapazität [Kfz]	Belegung			Auslastung		
		Min. [Kfz]	Max. [Kfz]	Mittelwert [Kfz]	Min. [%]	Max. [%]	Mittelwert [%]
Alsdorfer Straße	130	69	120	94	53	92	72
Choisy-le-Roi-Straße	192	109	181	138	57	94	72
Fontanesiedlung	142	58	98	80	41	69	56
Friedrich-Wolf-Straße	116	71	92	81	61	79	70
Hradeker Straße	145	90	135	108	62	93	74
Kralupyer Straße	71	37	67	50	52	94	71
Reinickendorfer Straße	215	130	172	147	60	80	68
Rigaer Straße	282	163	210	186	58	74	66

* Auswertung über alle Erhebungsintervalle von 6.00 bis 22.00 Uhr, Prozentwerte kursiv dargestellt

Tab. 3.4: Parkraumbelugung/ -auslastung nach Straßen Mittwoch, 09.06.2021

Straße	Kapazität [Kfz]	Belegung			Auslastung		
		Min. [Kfz]	Max. [Kfz]	Mittelwert [Kfz]	Min. [%]	Max. [%]	Mittelwert [%]
Alsdorfer Straße	130	82	122	97	63	94	74
Choisy-le-Roi-Straße	192	114	183	136	59	95	71
Fontanesiedlung	142	61	88	74	43	62	52
Friedrich-Wolf-Straße	116	67	92	79	58	79	68
Hradeker Straße	145	95	140	109	66	97	75
Kralupyer Straße	71	35	65	48	49	92	67
Reinickendorfer Straße	215	123	179	141	57	83	66
Rigaer Straße	282	169	216	188	60	77	67

* Auswertung über stündlichen Erhebungsintervalle von 6.00 bis 22.00 Uhr, Prozentwerte kursiv dargestellt

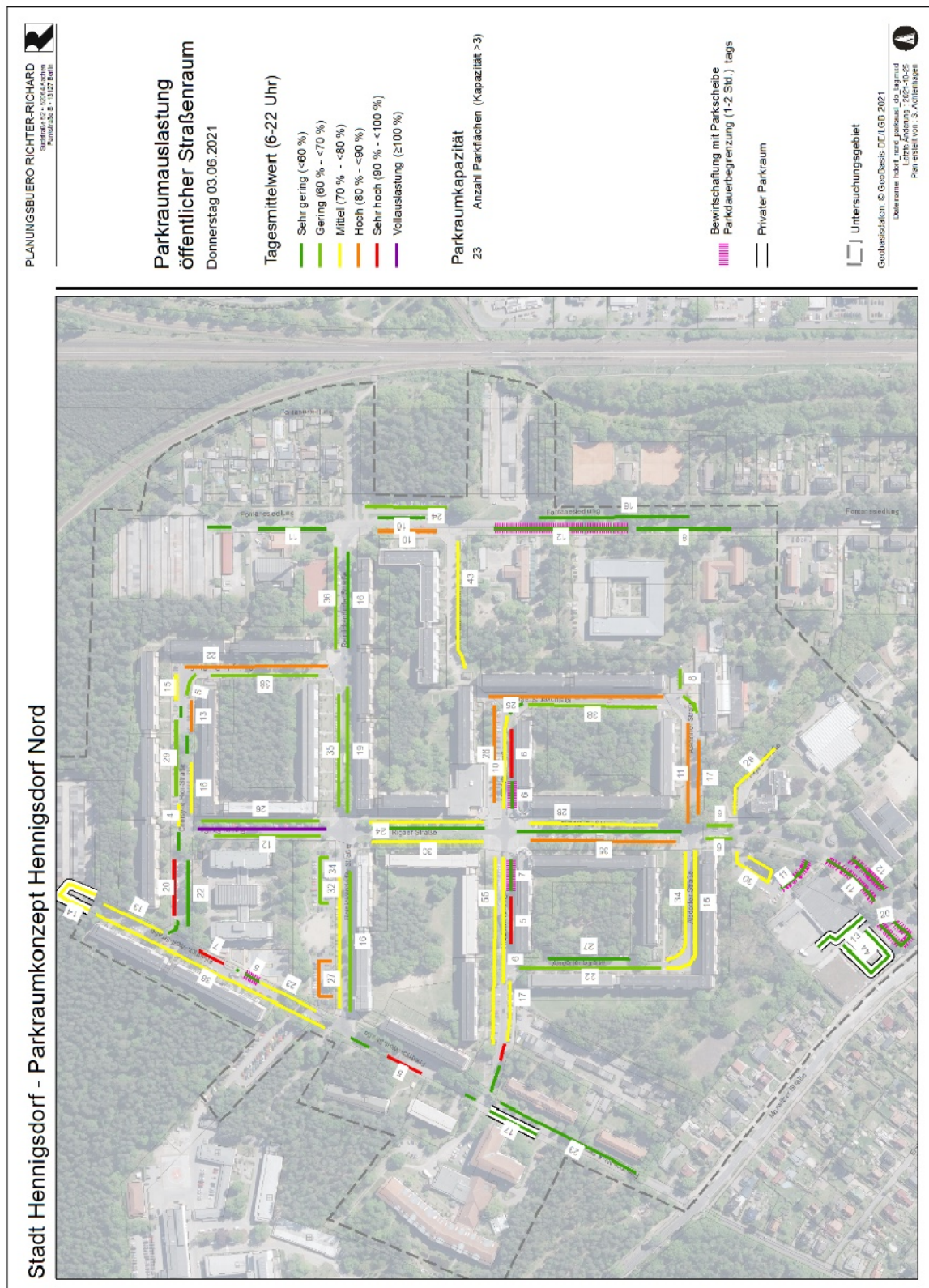


Abb. 3.3: Auslastung öffentlicher Parkraum im Tagesmittel (6-22 Uhr), Donnerstag

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

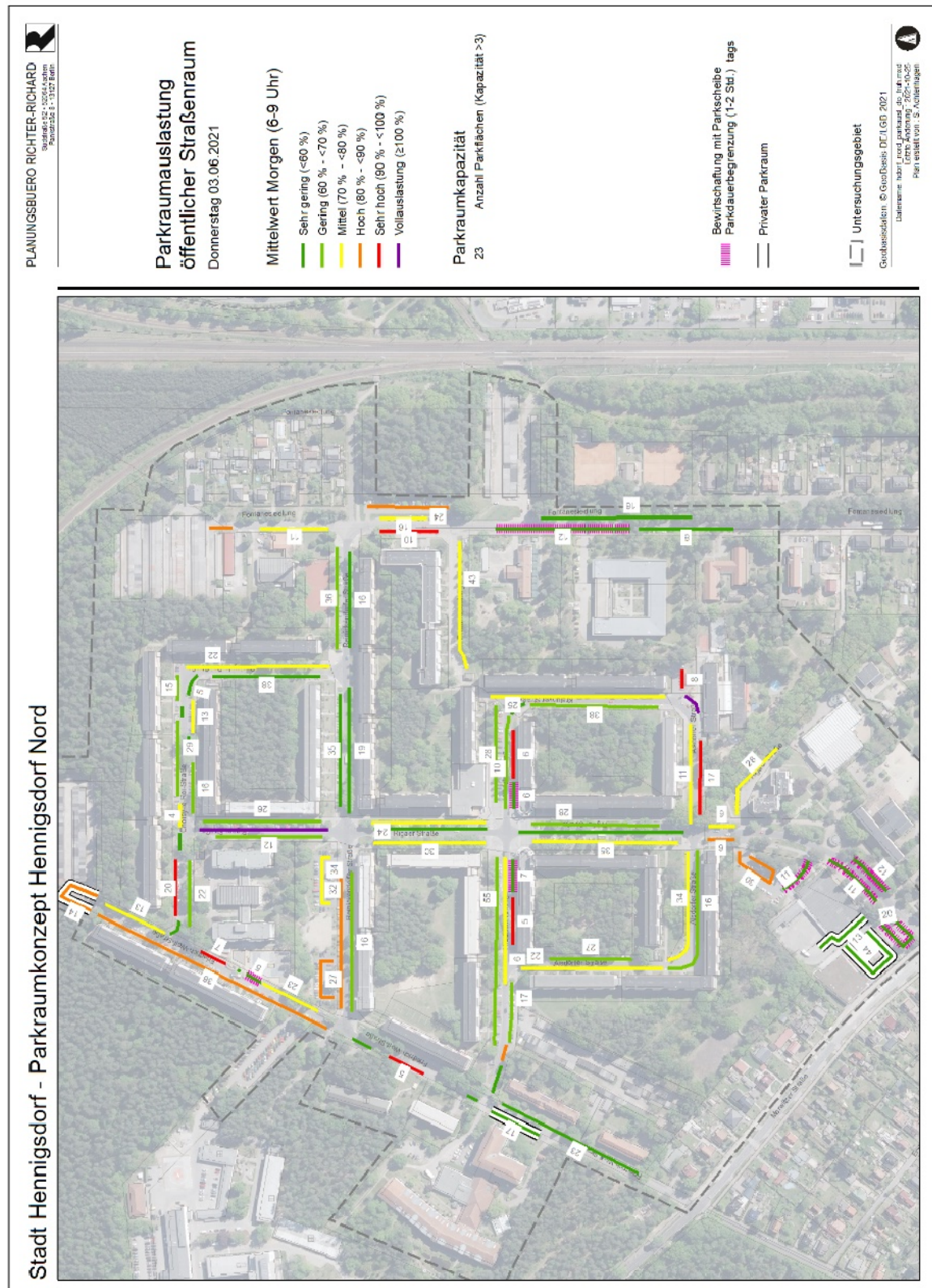


Abb. 3.4: Mittlere Auslastung öffentlicher Parkraum am Morgen (6-9 Uhr), Donnerstag

Stadt Hennigsdorf - Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD
Bismarckstr. 2 • 15064 Hennigsdorf
Telefon 030 31 13 21 00

Parkraumauslastung öffentlicher Straßenraum Donnerstag 03.06.2021

Mittelwert Mittag (10-13 Uhr)

- Sehr gering (<60 %)
- Gering (60 % - <70 %)
- Mittel (70 % - <80 %)
- Hoch (80 % - <90 %)
- Sehr hoch (90 % - <100 %)
- Vollauslastung ($\geq 100\%$)

Parkraumkapazität

23 Anzahl Parkflächen (Kapazität >3)

- Bewirtschaftung mit Parkscheibe
Parkdauerbegrenzung (1-2 Std.) tags
- Privater Parkraum

Untersuchungsgebiet

Gutachten-Nr.: G-Geo/Dat/BS DT/GD 2021
Uberschneidung mit dem Bereich der
Planerstellung von S. Achenberger

parkraumkonzept_hennigsdorf_nord_2023-01-23

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

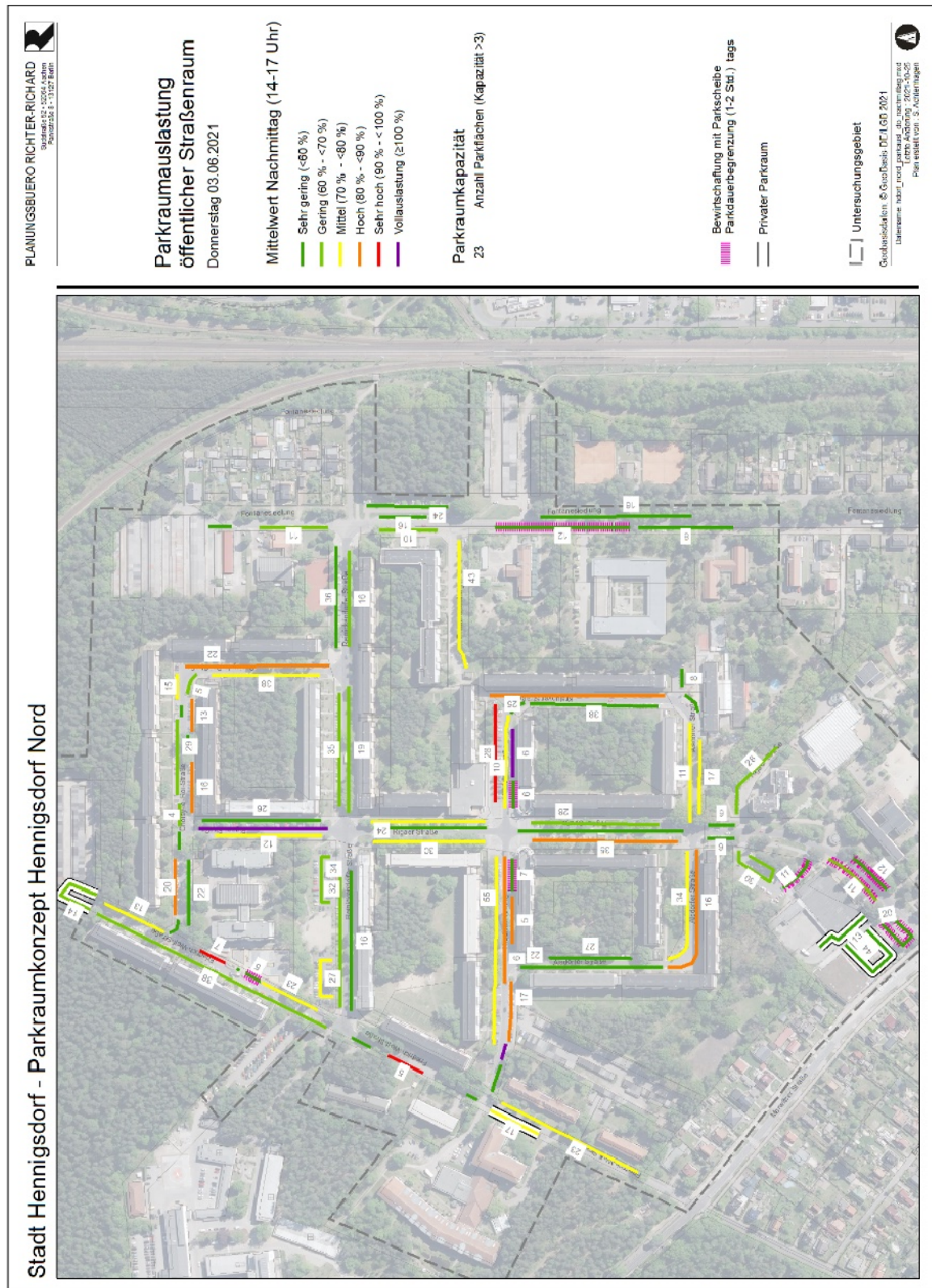


Abb. 3.6: Mittlere Auslastung öffentlicher Parkraum am Nachmittag (14-17 Uhr), Donnerstag

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

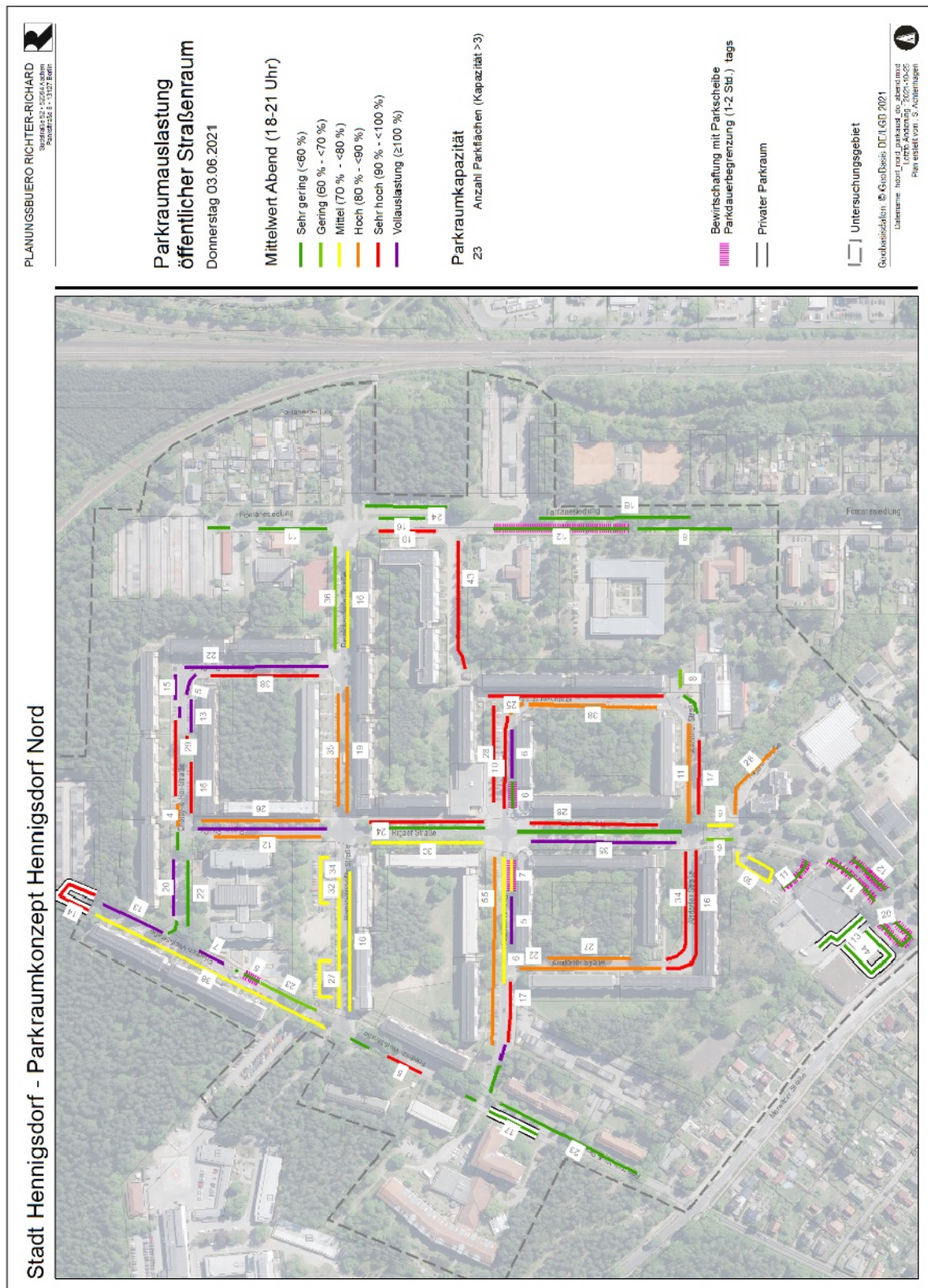


Abb. 3.7: Mittlere Auslastung öffentlicher Parkraum am Abend (18-21 Uhr), Donnerstag

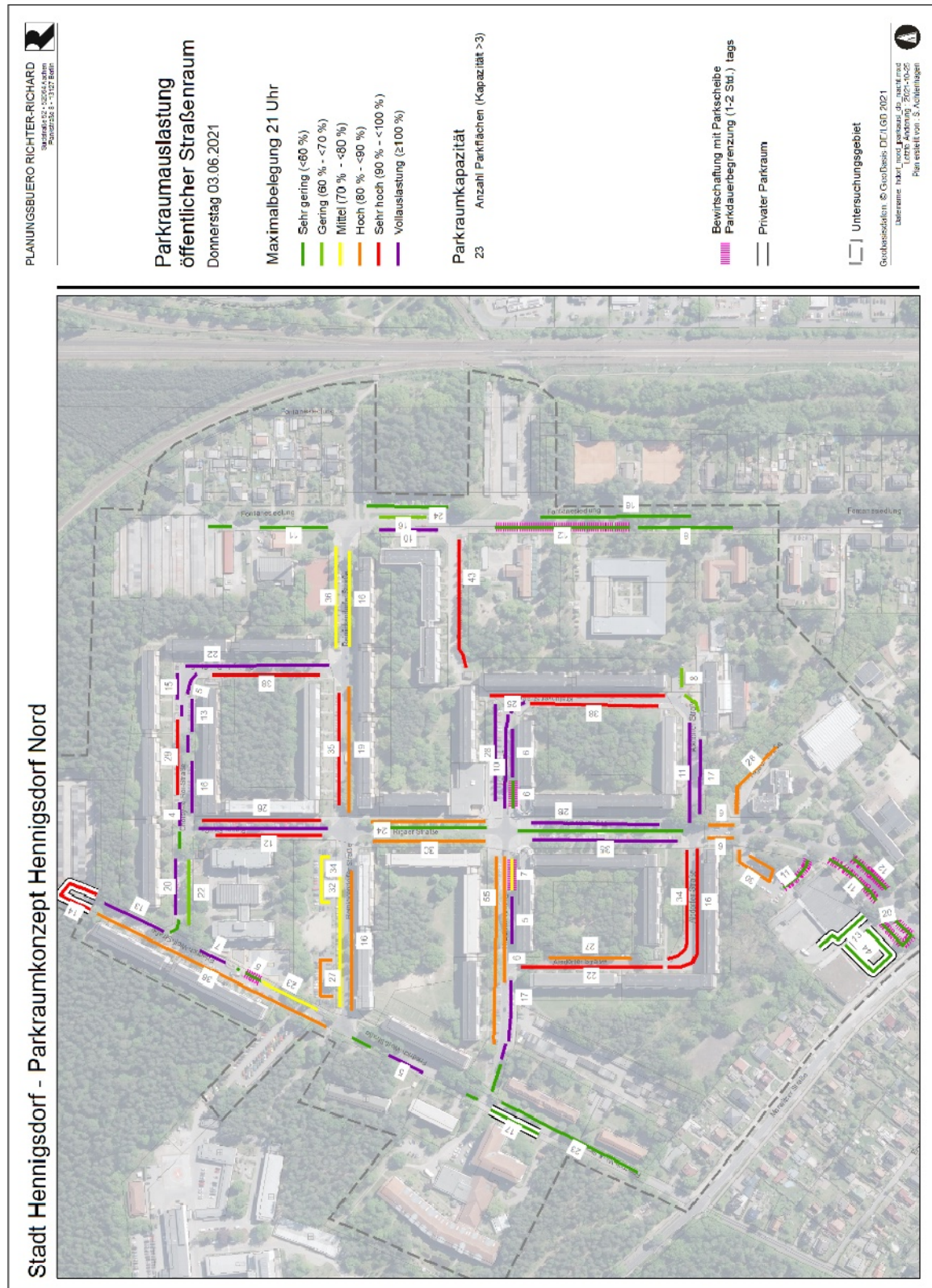


Abb. 3.8: Maximalbelegung öffentlicher Parkraum 21 Uhr, Donnerstag

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

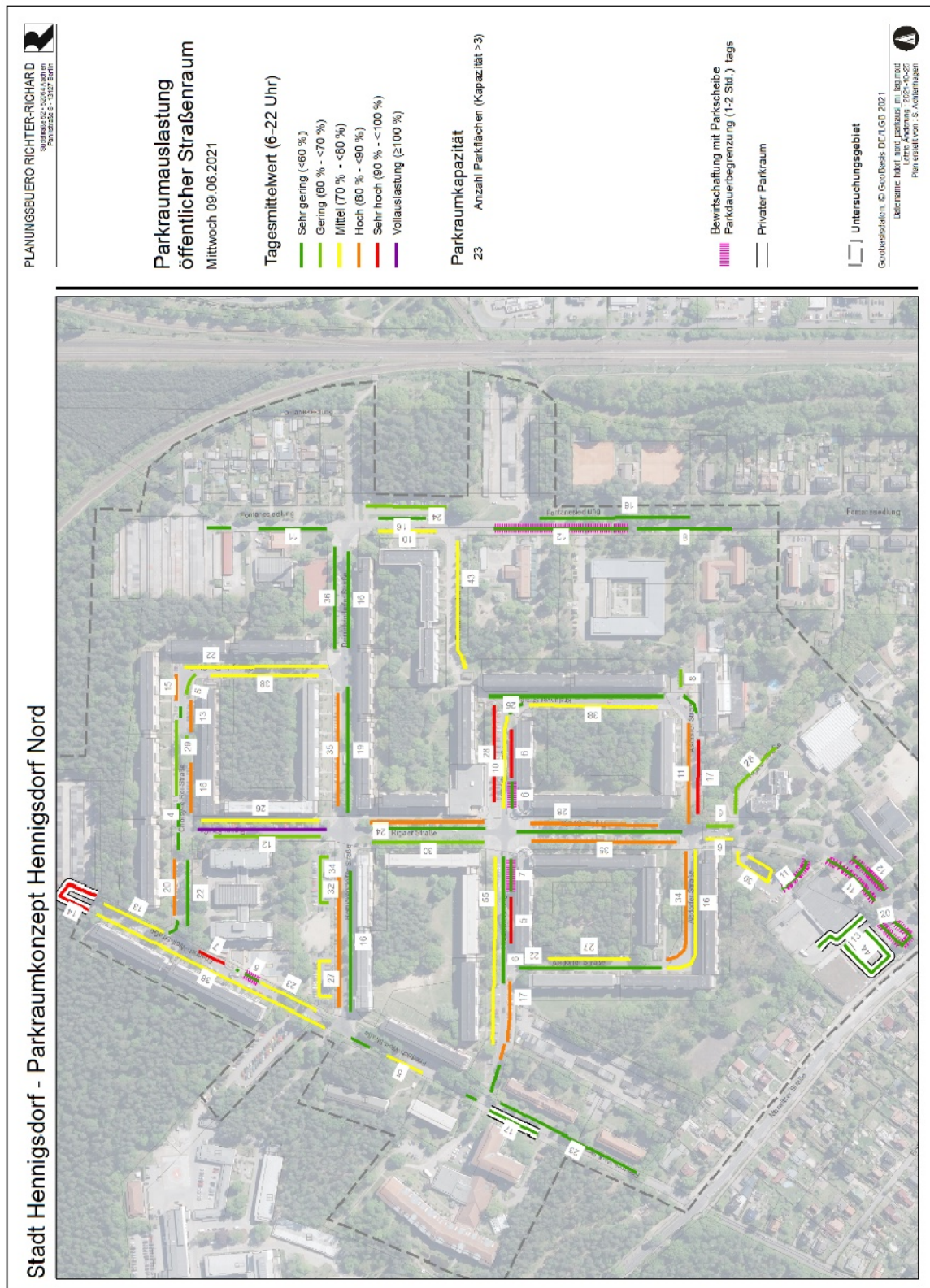


Abb. 3.9: Auslastung öffentlicher Parkraum im Tagesmittel (6-22 Uhr), Mittwoch

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

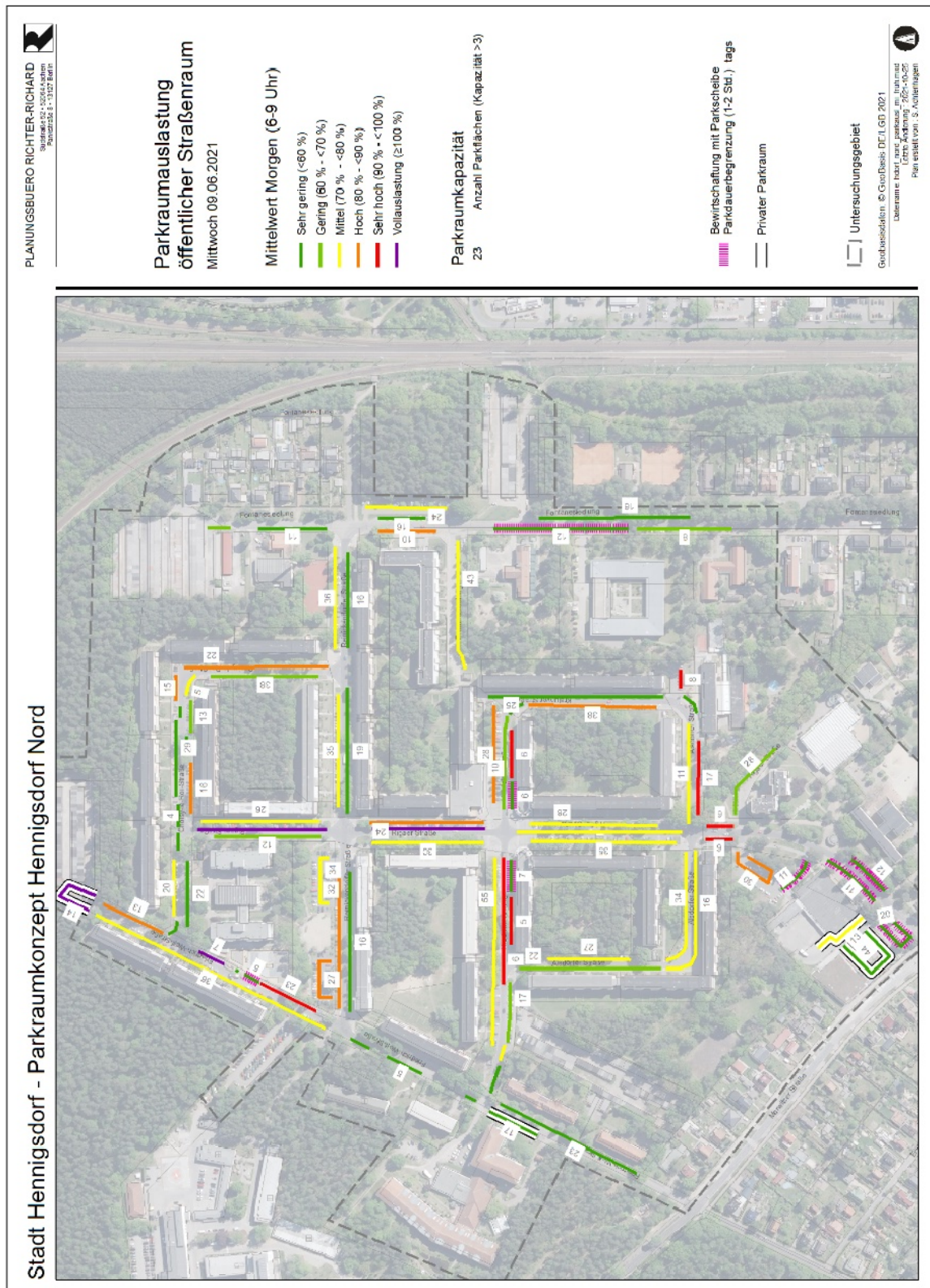


Abb. 3.10: Mittlere Auslastung öffentlicher Parkraum am Morgen (6-9 Uhr), Mittwoch

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

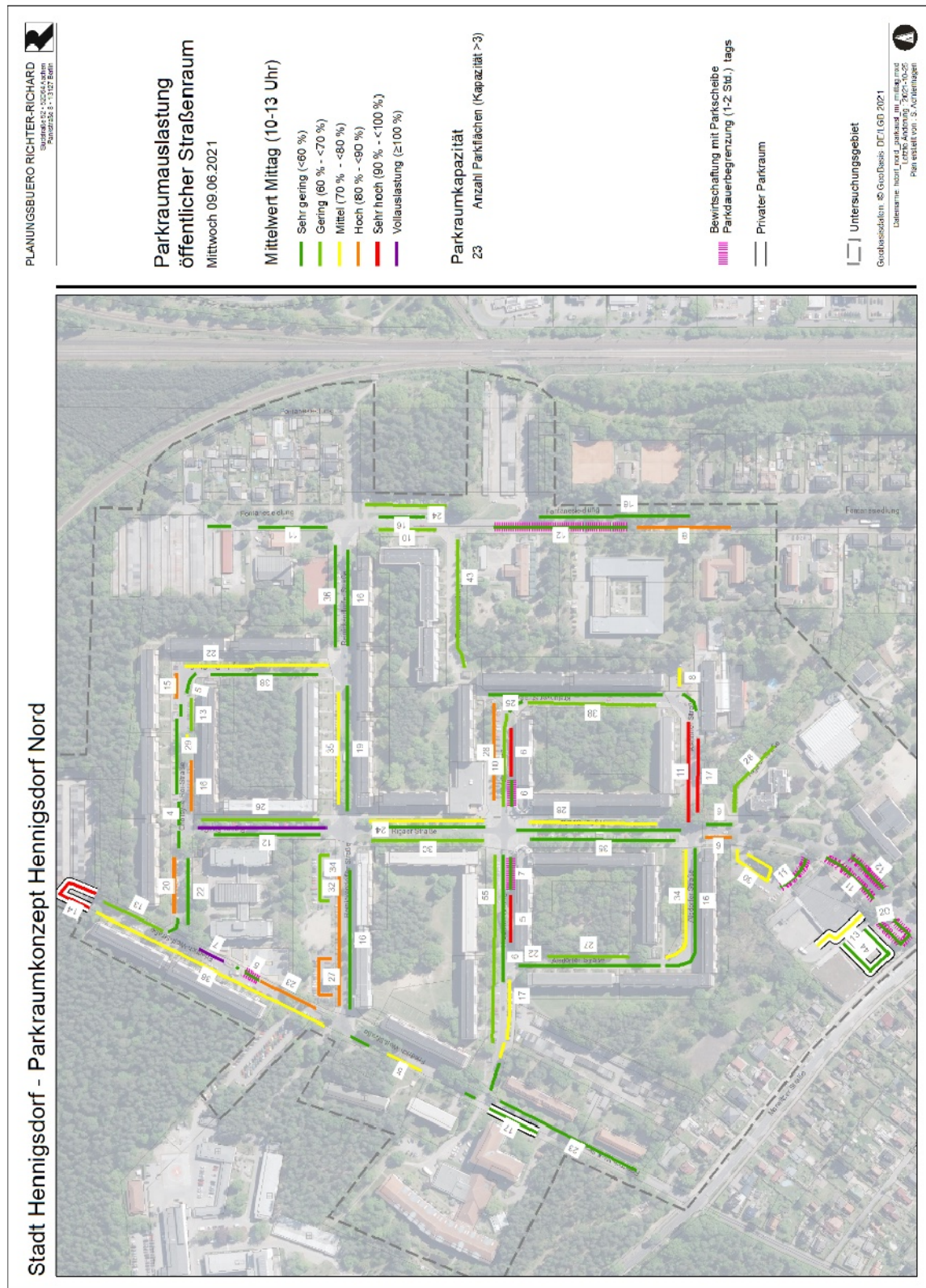


Abb. 3.11: Mittlere Auslastung öffentlicher Parkraum am Mittag (10-13 Uhr), Mittwoch

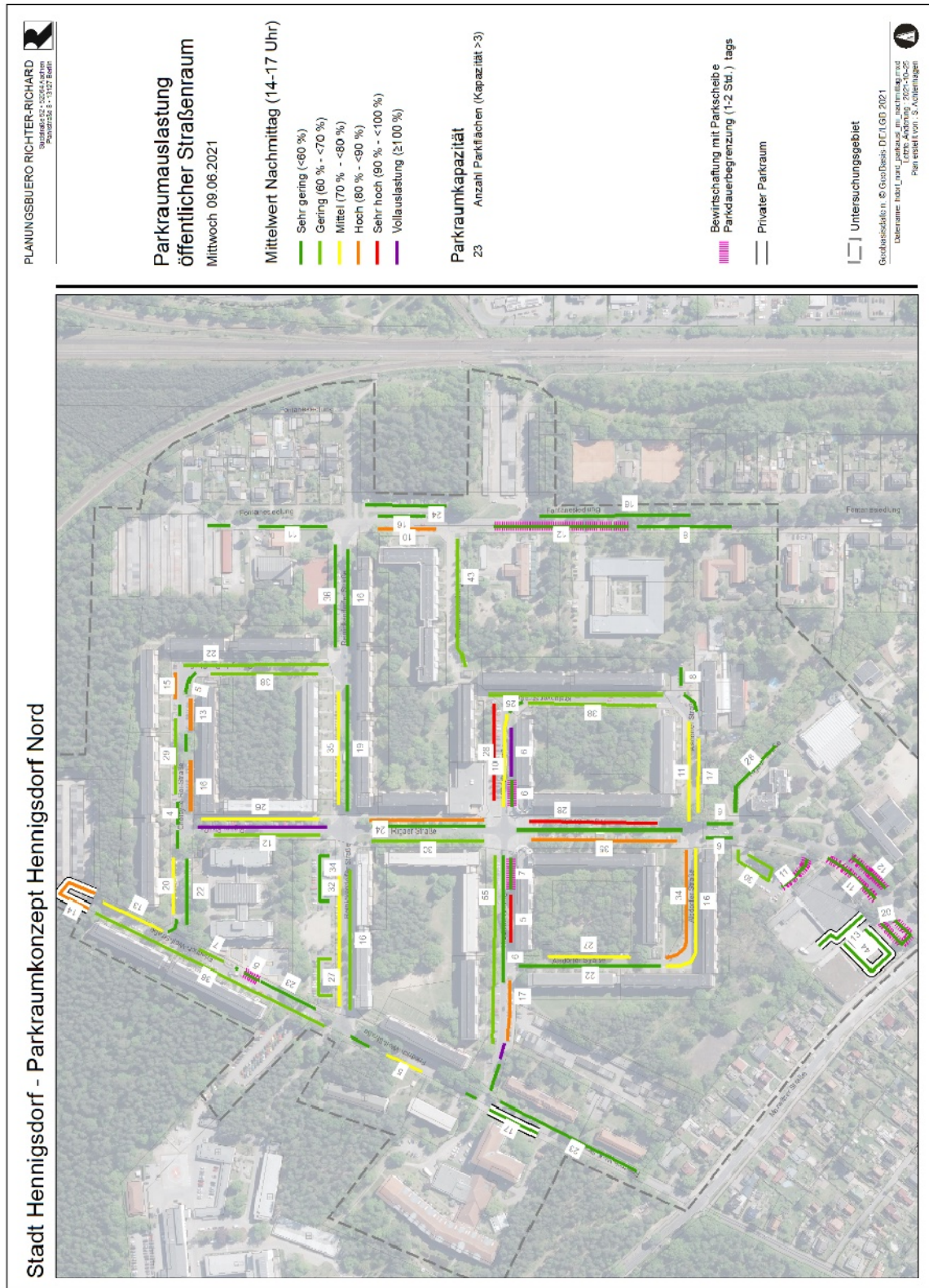


Abb. 3.12: Mittlere Auslastung öffentlicher Parkraum am Nachmittag (14-17 Uhr), Mittwoch

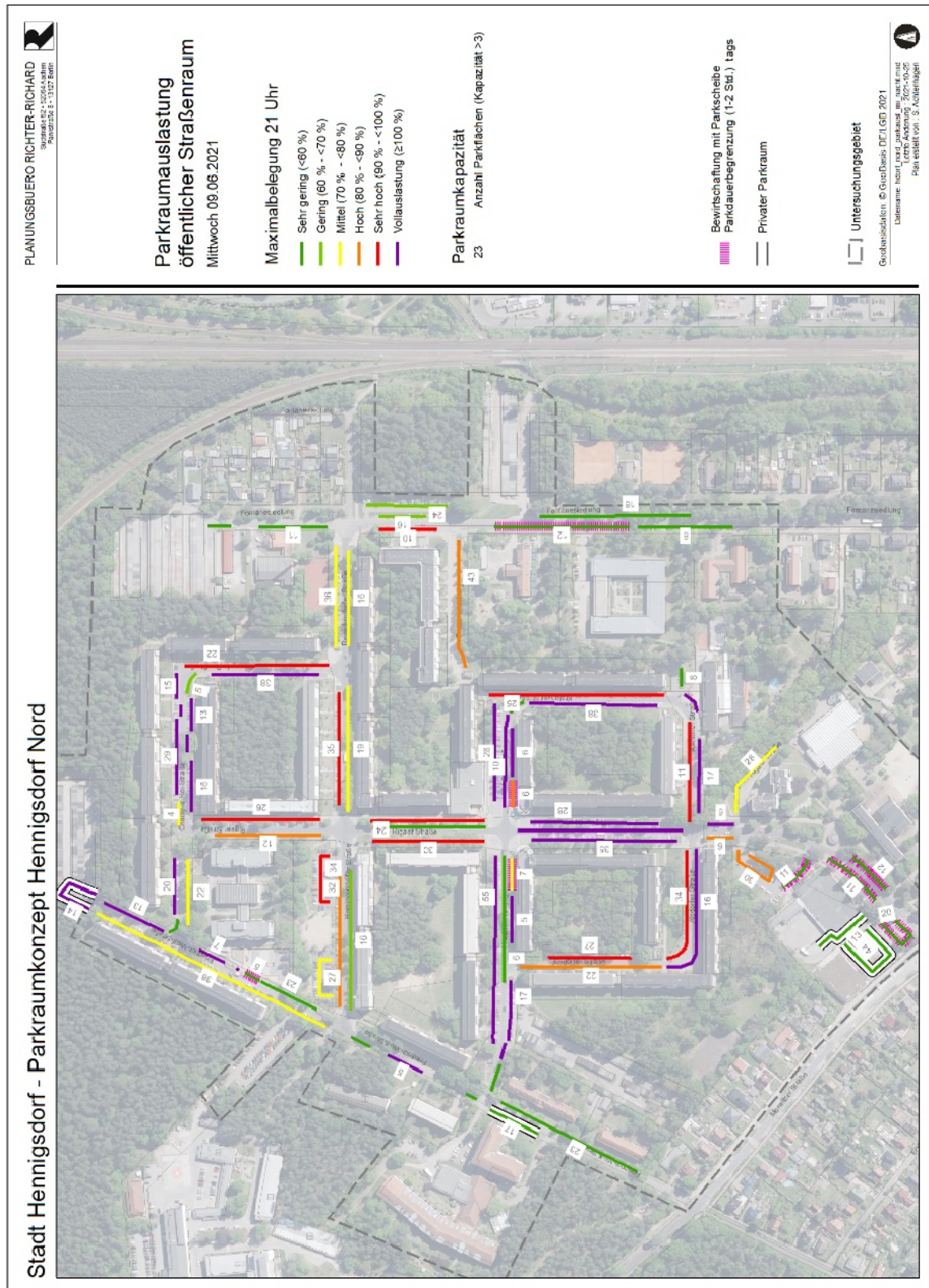


Abb. 3.14: Maximalbelegung öffentlicher Parkraum 21 Uhr, Mittwoch

Regelwidriges Parken (Falschparker)

Das in der Auswertung identifizierte regelwidrige Parken umfasst Fahrzeuge, die

- nicht StVO-konform abgestellt wurden (zu dicht an Kreuzungen, vor Einfahrten, auf unbefestigten Flächen, außerhalb der vorgesehenen Parkflächen),
- im absoluten Haltverbot oder in mehreren Erhebungsintervalle nacheinander im eingeschränkten Haltverbot standen,
- die Höchstparkdauer in mit Parkscheibe bewirtschafteten Parkräumen überschritten (in mehreren Erhebungsintervallen nacheinander anwesend).

Die ausgewiesene Anzahl der regelwidrigen Parkvorgänge stellt lediglich die abgrenzbaren Fälle nach obiger Definition dar und kann als Anhaltswert dienen.

Im Tagesmittel über alle Erhebungsintervalle betrug der Anteil illegal abgestellter Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum an beiden Erhebungstagen moderate 2-3 %. Ein erhöhter Falschparkeranteil in Relation zur Parkraumnachfrage war in Auswertung über die gesamten Erhebungstage für folgende Straßen zu verzeichnen:

- Fontanesiedlung im Bereich des Wendehammers vor Haus-Nr. 29 und den mit Parkscheibe (Höchstparkdauer 1 Std.) bewirtschafteten Längsparkständen,
- Friedrich-Wolf-Straße zwischen Marwitzer Straße und Hradeker Straße (parken auf Grünstreifen),
- Hradeker Straße zwischen Rigaer Straße und Kralupyer Straße,
- Alsdorfer Straße zwischen Kralupyer Straße und Rigaer Straße,
- Rigaer Straße (parken am Fahrbahnrand zwischen Senkrechtparkständen).

Das Falschparken nimmt mit steigender Parkraumauslastung zu. Insbesondere in der Spitzenachfrage um 21 Uhr stellen Bewohner häufiger ihre Fahrzeuge regelwidrig ab, um möglichst wohnortnah zu parken. Ferner ist beim Parken am Fahrbahnrand tendenziell ein höherer Falschparkeranteil, im Gegensatz zu den baulich eindeutig abgrenzten Längs- und Senkrechtparkständen, festzustellen.

Tab. 3.5: Falschparker nach Straßen Mittwoch und Donnerstag über alle Intervalle (6-22 Uhr)

Straße	Nachfrage (Kfz)	Donnerstag 03.06.2021 davon erkannte Falschparker		Nachfrage (Kfz)	Mittwoch 09.06.2021 davon erkannte Falschparker	
		(Kfz)	(%)		(Kfz)	(%)
Alsdorfer Straße	275	4	1	257	2	1
Choisy-le-Roi- Straße	405	7	2	386	8	2
Fontanesiedlung	241	16	7	241	14	6
Friedrich-Wolf- Straße	306	12	4	256	7	3
Hradeker Straße	321	11	3	319	11	3
Kralupyer Straße	156	1	1	149	0	0
Reinickendorfer Straße	473	15	3	461	4	1
Rigaer Straße	752	7	1	706	24	3
Gesamt	2.929	73	2	2.775	70	3

* Auswertung über alle Erhebungsintervalle von 6.00 bis 22.00 Uhr, Prozentwerte kursiv dargestellt

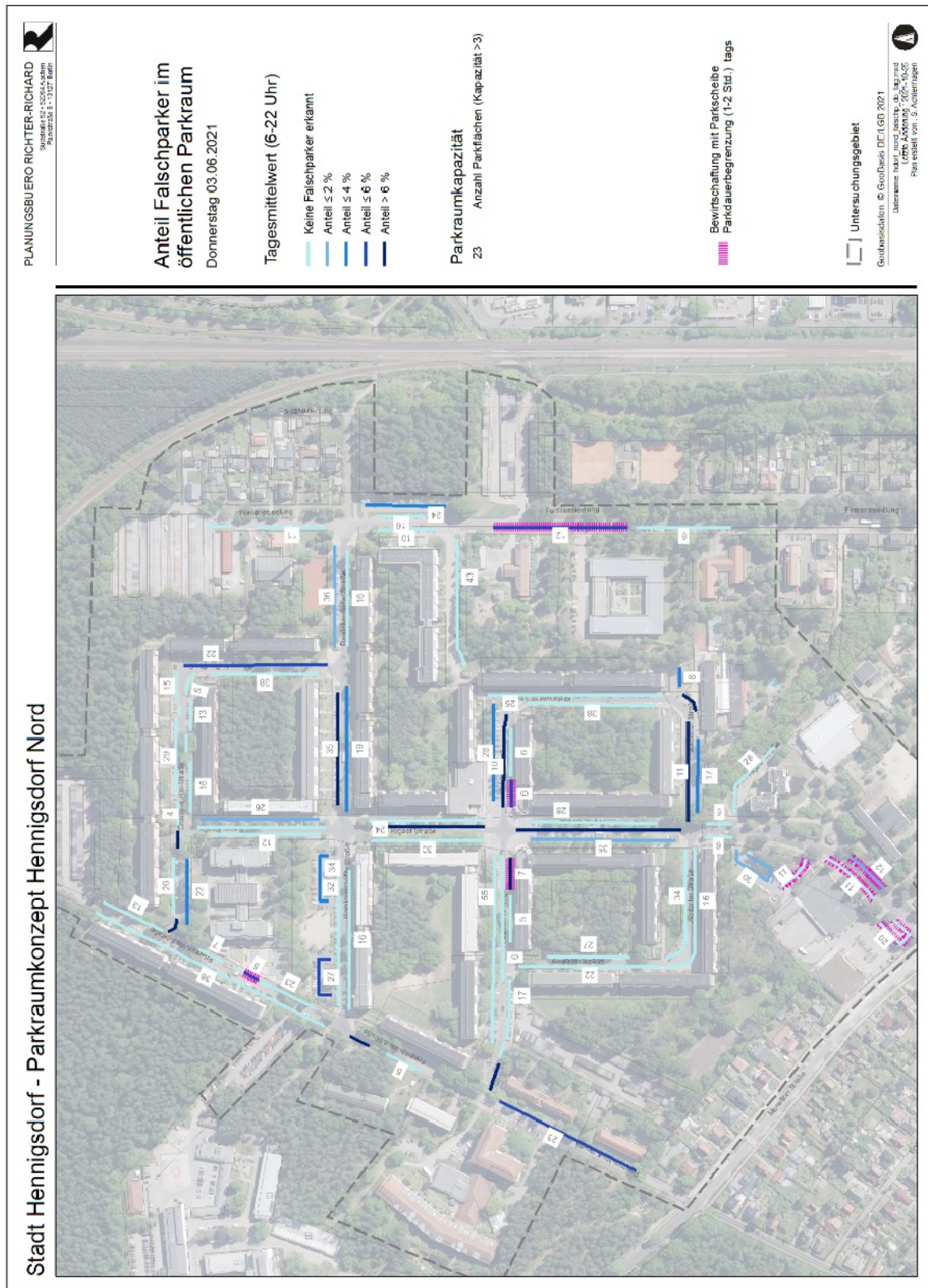


Abb. 3.15: Anteil Falschparker im Tagesmittel (6-22 Uhr), Donnerstag

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

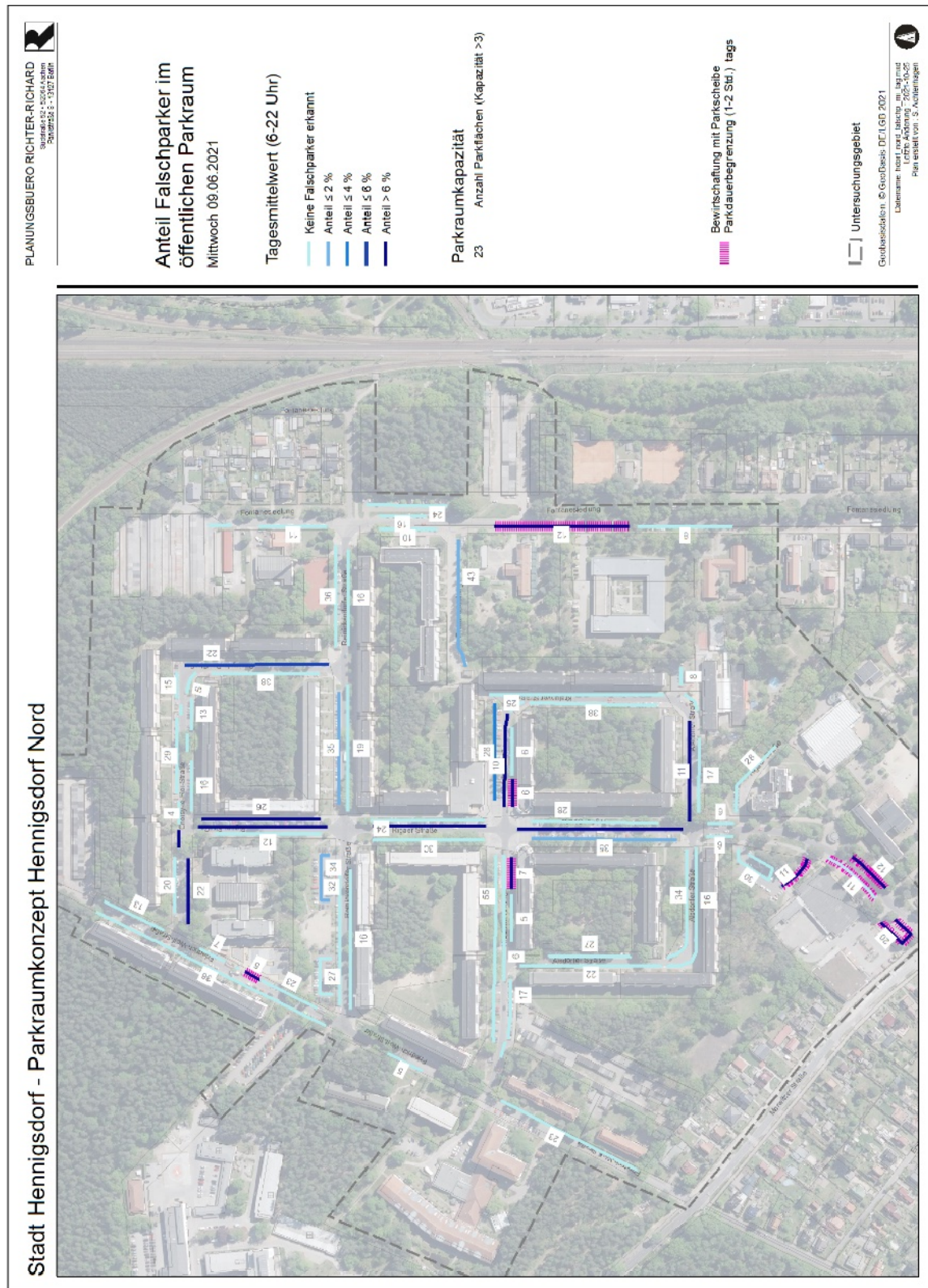


Abb. 3.16: Anteil Falschparker im Tagesmittel (6-22 Uhr), Mittwoch

3.3 Parkdauer

Aus den Daten der Parkraumerhebung wird für die erfassten Parkvorgänge ausgewertet, wie oft ein Fahrzeug in aufeinanderfolgenden Erhebungsintervallen anwesend war. Daraus wird die Parkdauer gemäß den folgenden Kategorien zugeordnet:

- Kurzparker – Fahrzeug ist nur einmal nacheinander anwesend,
- Mittelparker – Fahrzeug ist 2 bis 3 Erhebungsintervalle nacheinander anwesend,
- Langparker – Fahrzeug ist 4 bis 8 Erhebungsintervalle nacheinander anwesend,
- Dauerparker – Fahrzeug ist 9 bis 16 bzw. alle Erhebungsintervalle nacheinander anwesend.

In den Tabellen 3.6 und 3.7 sind die Anteile der Kurz-, Mittel-, Lang- und Dauerparker an der Gesamtnachfrage je Straßenzug dargestellt.

Die Parkdauerbewertung für Donnerstag (3. Juni 2021) führt zu folgendem Ergebnis:

- Der hohe Anteil an Dauerparkern von 19 % ist typisch für ein Untersuchungsgebiet, bei dem die Parkraumnachfrage vornehmlich durch die Einwohner geprägt ist,
- Langparker stellen mit 28 % den größten Parkdaueranteil, was gleichfalls typisch für einen solchen Stadtteil ist,
- besonders hohe Anteile von Dauer- und Langparkern (>50 %) sind auf der Alsdorfer Straße, Choisy-le-Roi-Straße und Straße Fontanesiedlung anzutreffen,
- den höchsten Kurzparkeranteil weisen die Friedrich-Wolf-Straße und Rigaer Straße mit 37 bzw. 47 % auf, deren Parkraum somit verstärkt von gebietsfremden Personen (Kunden und Besucher) genutzt wird,
- die geringste mittlere Parkdauer (über alle Erhebungsintervalle) ist auf der Friedrich-Wolff-Straße zu verzeichnen, die Hradeker Straße und Kralupyer Straße weisen eine überdurchschnittliche Parkdauer auf,
- im Untersuchungsgebiet liegt der mittlere Umschlagsgrad bei ca. zwei Fahrzeugen je Parkstand. Erwartungsgemäß werden die bewirtschafteten Parkflächen häufiger aufgesucht.

Die Parkraumerhebung am Mittwoch, den 9. Juni 2021, weist eine ähnliche Parkdauerverteilung wie in der Erhebung vom Donnerstag auf:

- Anteil Dauerparker der erfassten Parkraumnachfrage mit 20 % relativ hoch,
- Langparker mit größtem Anteil aller Parkvorgänge (28 %),
- besonders hohe Anteile von Dauer- und Langparker (>54 %) auf der Alsdorfer Straße, Choisy-le-Roi-Straße und Kralupyer Straße,

- höchste Kurzparkeranteile von 30 und 42 % auf der Friedrich-Wolf-Straße bzw. Rigaer Straße,
- mittlere Parkdauer (über alle Erhebungsintervalle) unterhalb des Durchschnitts vom Untersuchungsgebiet auf der Friedrich-Wolf-Straße und Fontanesiedlung, die Hradeker Straße und Kralupyer Straße mit einem überdurchschnittlichen Wert,
- mittlerer Umschlagsgrad ebenfalls bei ca. zwei Fahrzeuge je Parkstand.

Da methodenbedingt nicht festgestellt werden kann, ob parkende Fahrzeuge, die in den Rändern der stündlichen Erhebungsintervalle (6.00 bis 7.00 Uhr und 21.00 bis 22.00 Uhr) erfasst wurden, auch davor bzw. danach geparkt haben, wird deren Anteil gesondert ausgewertet:

- Fahrzeuge, die jeweils nur einmal an den Erhebungsrandern (6.00 oder 21.00 Uhr) anwesend waren, stellen bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet einen Anteil von 20-25 % aller erfassten Kurzparker: Alsdorfer Straße, Choisy-le-Roi-Straße und Hradeker Straße mit auffallend hohen Anteile (33-42 %), die dem Bewohnerparken über Nacht zuzuordnen sind, deren Kurzparkeranteil wird somit deutlich überschätzt.
- 91 % der im Zeitintervall zwischen 21.00 und 22.00 Uhr erfassten Fahrzeuge waren bereits mindestens einmal zuvor anwesend. In der Regel parken diese Fahrzeuge auch nach 22.00 Uhr noch im öffentlichen Straßenraum.
- Folglich ist das reale Parkverhalten der im Erhebungszeitraum erfassten Fahrzeuge in Richtung der Dauer- und Langparker verschoben und der Anteil an Kurzparker überrepräsentiert. Die tatsächliche Parkdauer wird folglich länger sein als in den Auswertungen dargestellt.

Tab. 3.6: Parkdauerverteilung nach Straßen über alle Intervalle (6-22 Uhr) Donnerstag, 03.06.2021

Straße	Kapazität [Kfz]	Nachfrage [Kfz]	Kurzparker		Mittelparker		Langparker		Dauerparker	
			[Kfz]	[%]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[%]
Alsdorfer Straße	130	275	57	21	72	26	86	31	60	22
Choisy-le-Roi-Straße	192	405	87	21	92	23	139	34	87	21
Fontanesiedlung	142	241	69	29	45	19	73	30	54	22
Friedrich-Wolf-Straße	116	306	114	37	66	22	84	27	42	14
Hradeker Straße	145	321	81	25	85	26	81	25	74	23
Kralupyer Straße	71	156	35	22	43	28	54	35	24	15
Reinickendorfer Straße	215	473	131	28	110	23	144	30	88	19
Rigaer Straße	282	752	350	47	146	19	148	20	108	14
Gesamt	1.293	2.929	924	32	659	22	809	28	537	18

* Prozentwerte kursiv dargestellt

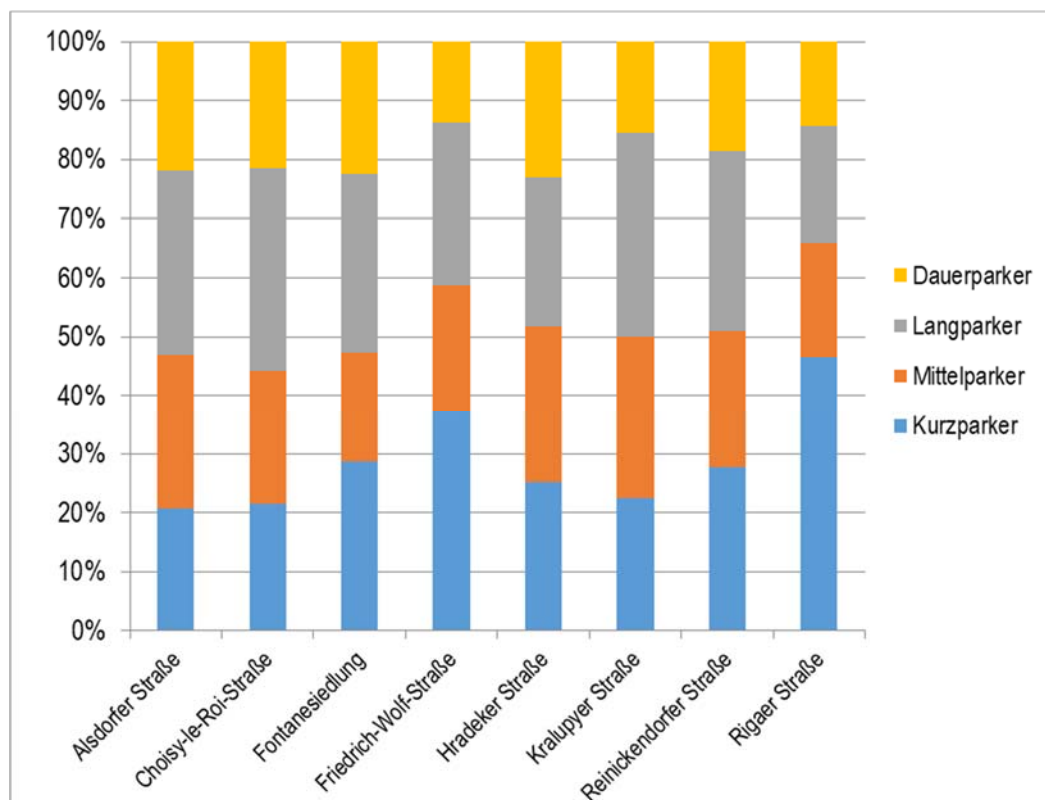


Abb. 3.17: Parkdauerverteilung öffentlicher Parkraum im Tagesmittel (6-22 Uhr) Donnerstag, 03.06.2021

Tab. 3.7: Parkdauerverteilung nach Straßen über Intervalle (6-22 Uhr) Mittwoch, 09.06.2021

Straße	Kapazität [Kfz]	Nachfrage [Kfz]	Kurzparker		Mittelparker		Langparker		Dauerparker	
			[Kfz]	[%]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[%]
Alsdorfer Straße	130	257	53	21	56	22	82	32	66	26
Choisy-le-Roi-Straße	192	386	77	20	90	23	127	33	92	24
Fontanesiedlung	142	241	67	28	65	27	62	26	47	20
Friedrich-Wolf-Straße	116	256	78	30	57	22	72	28	49	19
Hradeker Straße	145	319	73	23	89	28	78	24	79	25
Kralupyer Straße	71	149	22	15	46	31	59	40	22	15
Reinickendorfer Straße	215	461	115	25	126	27	136	30	84	18
Rigaer Straße	282	706	297	42	138	20	162	23	109	15
Gesamt	1.293	2.775	782	28	667	24	778	28	548	20

* Prozentwerte kursiv dargestellt

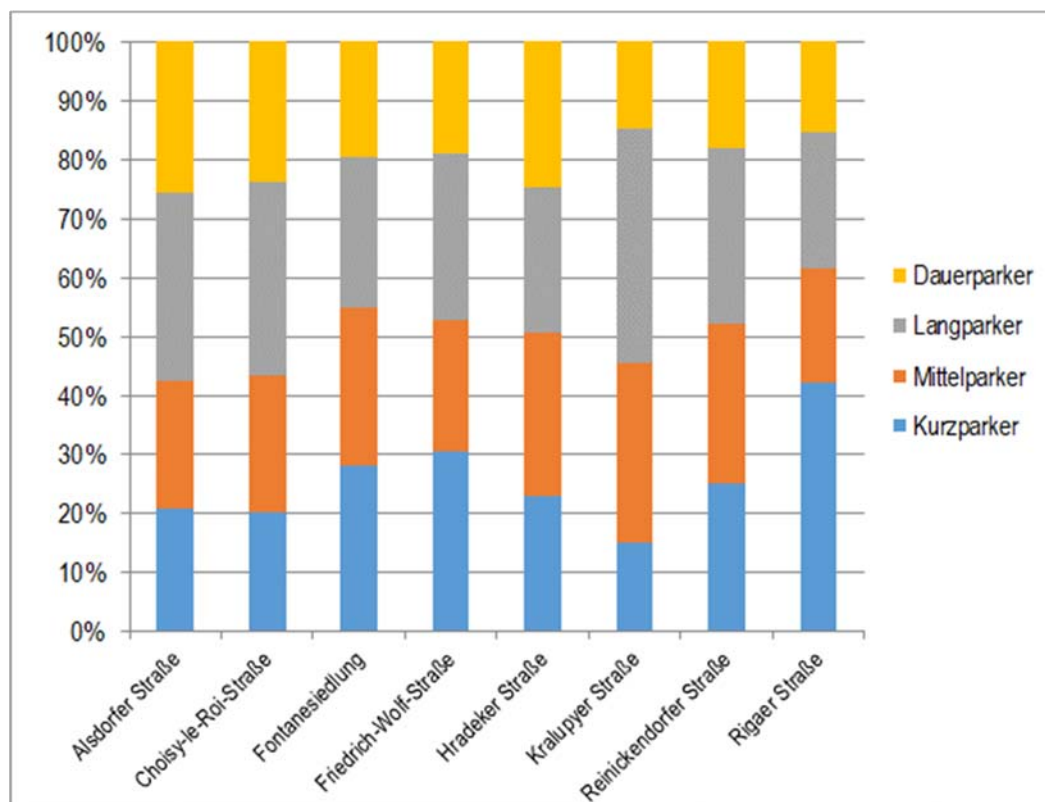


Abb. 3.18: Parkdauerverteilung öffentlicher Parkraum im Tagesmittel (6-22 Uhr) Mittwoch, 09.06.2021

Stadt Hennigsdorf - Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

PLANUNGSGEBIET RICHTER-RICHARD
Hennigsdorf 132 • 13264 • 13264
Planungsgebiet 8 • 13267 Hennigsdorf

Parkdauer öffentlicher Straßenraum
Donnerstag 03.06.2021

Anteil Kurzparker (1 Zeitintervall anwesend)
Tagesmittelwert (6-22 Uhr)

- ≤ 10 %
- ≤ 20 %
- ≤ 30 %
- ≤ 40 %
- ≤ 50 %
- > 50 %

Parkraumkapazität
23 Anzahl Parkflächen (Kapazität > 3)

Bewirtschaftung mit Parkscheibe
Parkdauerbegrenzung (1-2 Std.) tags

Privater Parkraum

Untersuchungsgebiet

Grafikgestaltung © GeoBasis DE / IGD 2021
Lithografie: Ingrid Lindt, Kuppel, Druck
Letzte Änderung: 2021-06-26
Plan erstellt von: S. Hübner

2023-01-23
parkraumkonzept_hennigsdorf_nord_2023-01-23

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

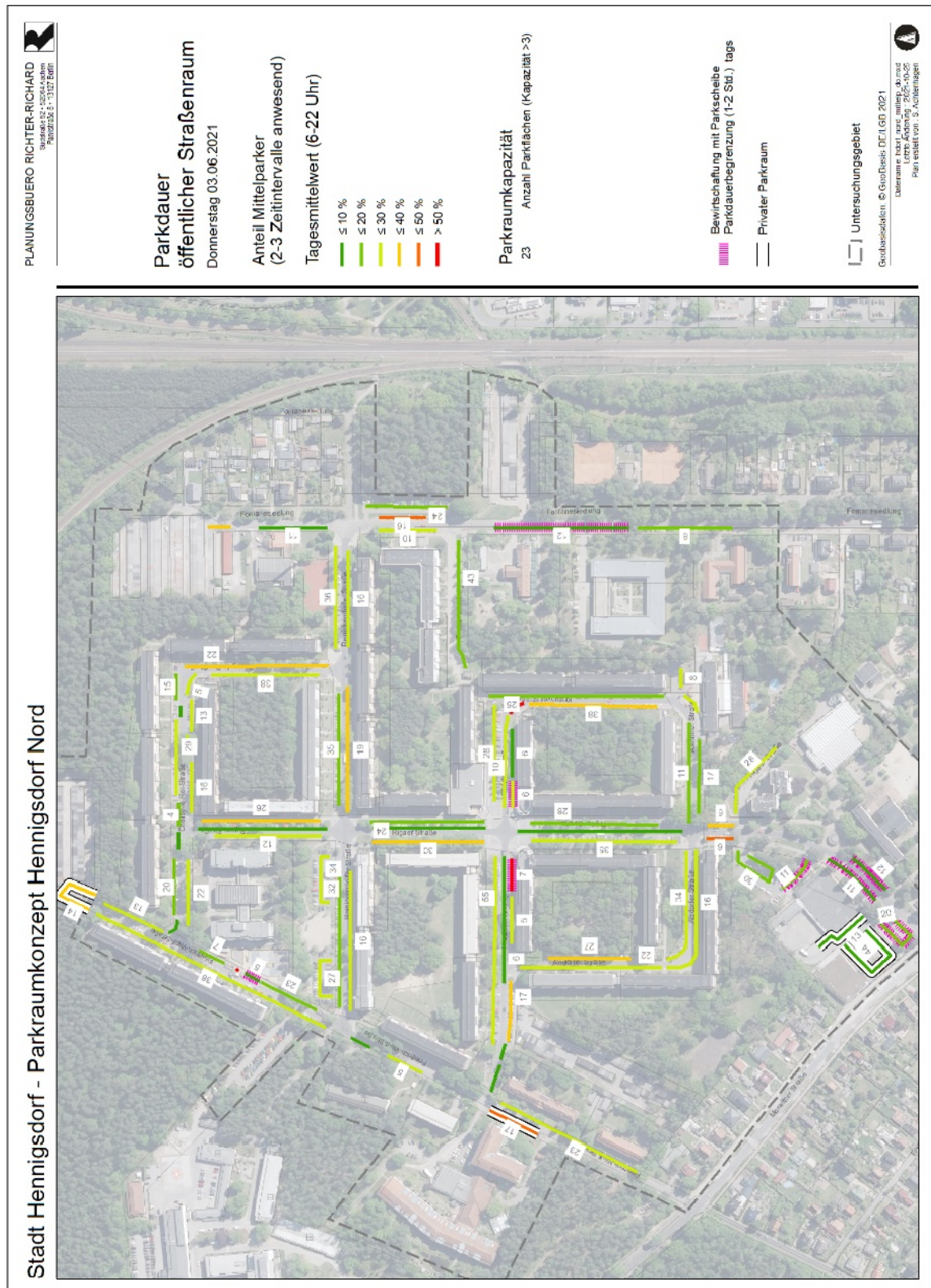


Abb. 3.20: Anteil Mittelparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Donnerstag

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

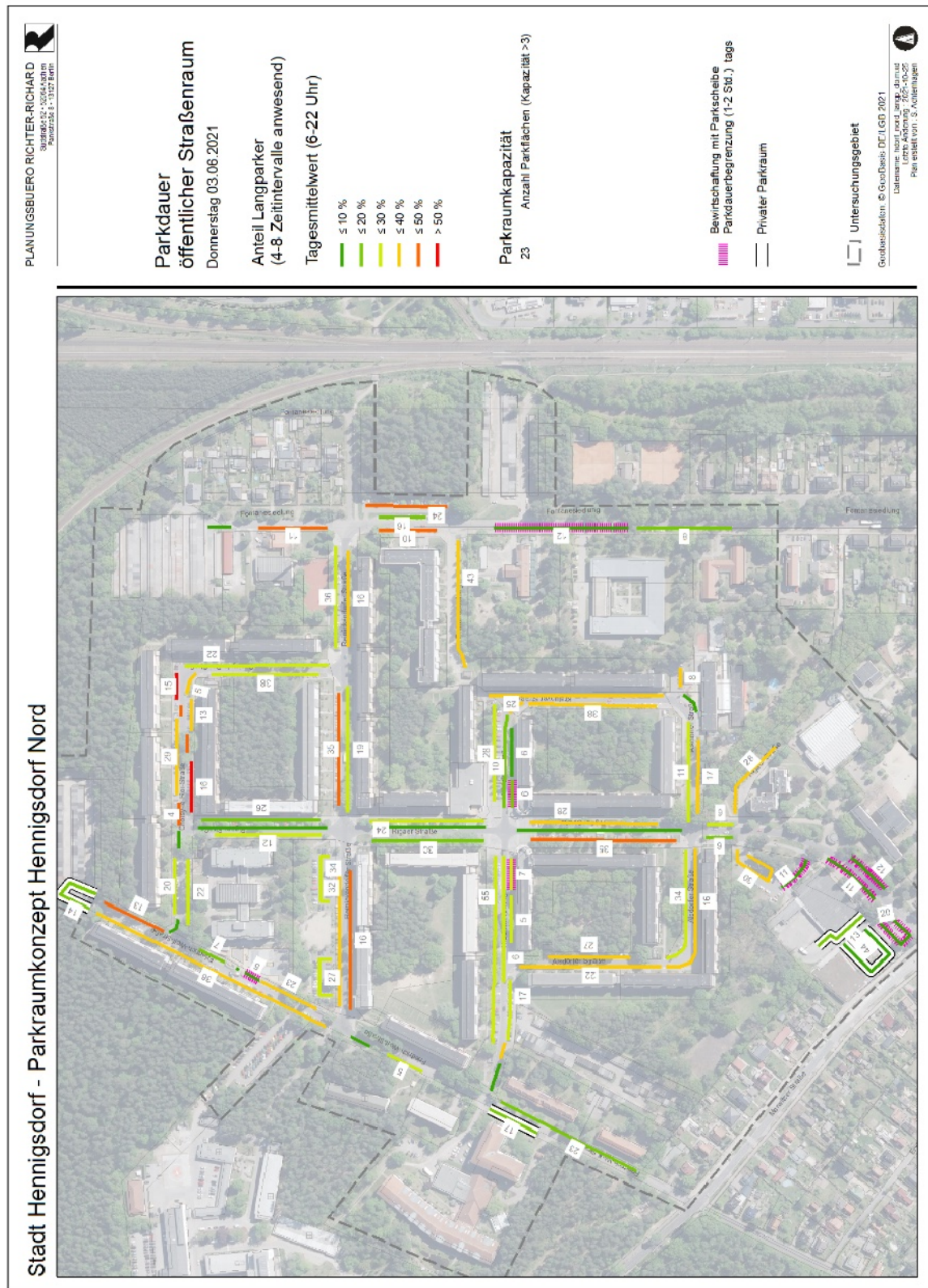


Abb. 3.21: Anteil Langparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Donnerstag

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

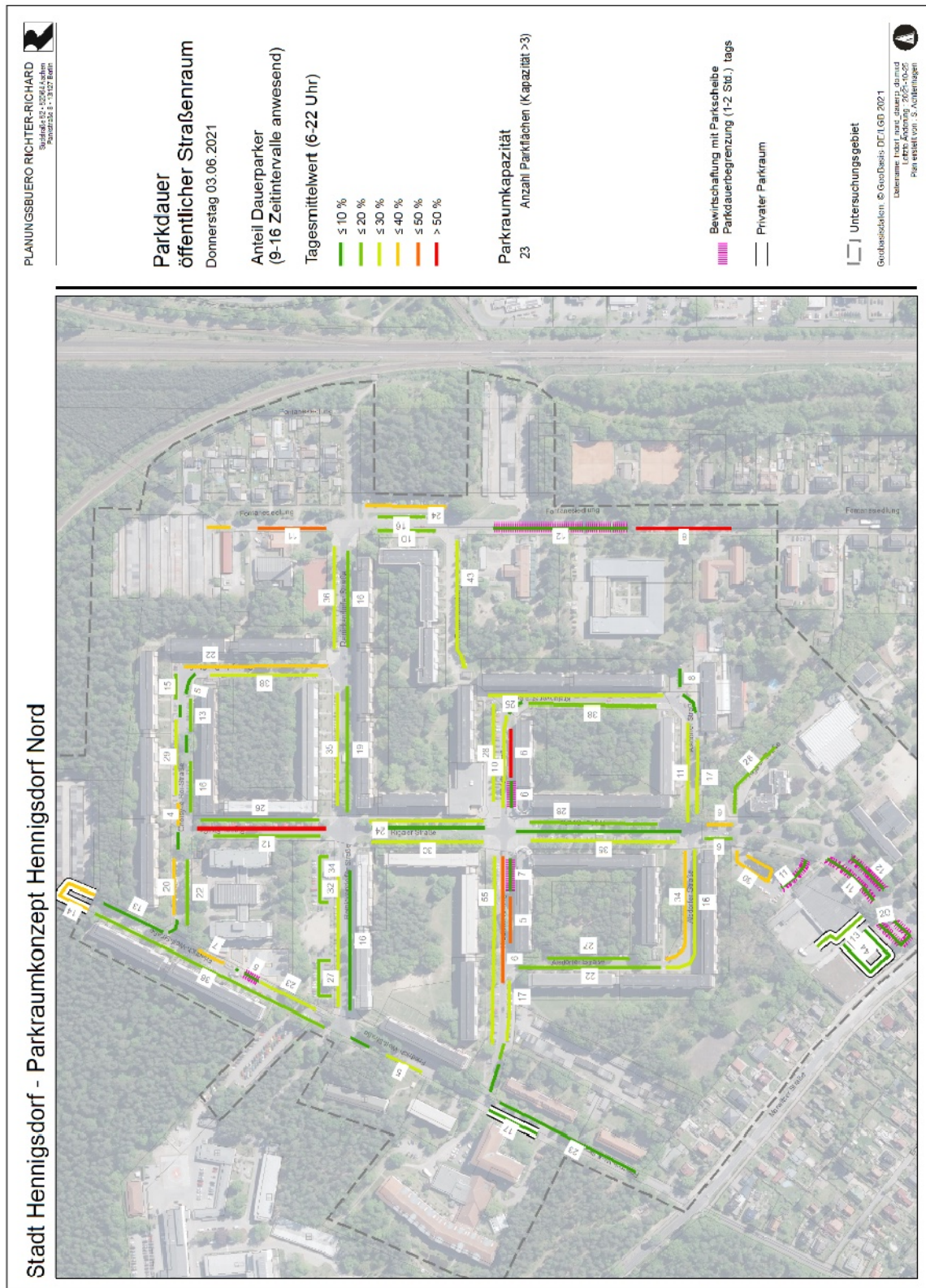


Abb. 3.22: Anteil Dauerparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Donnerstag

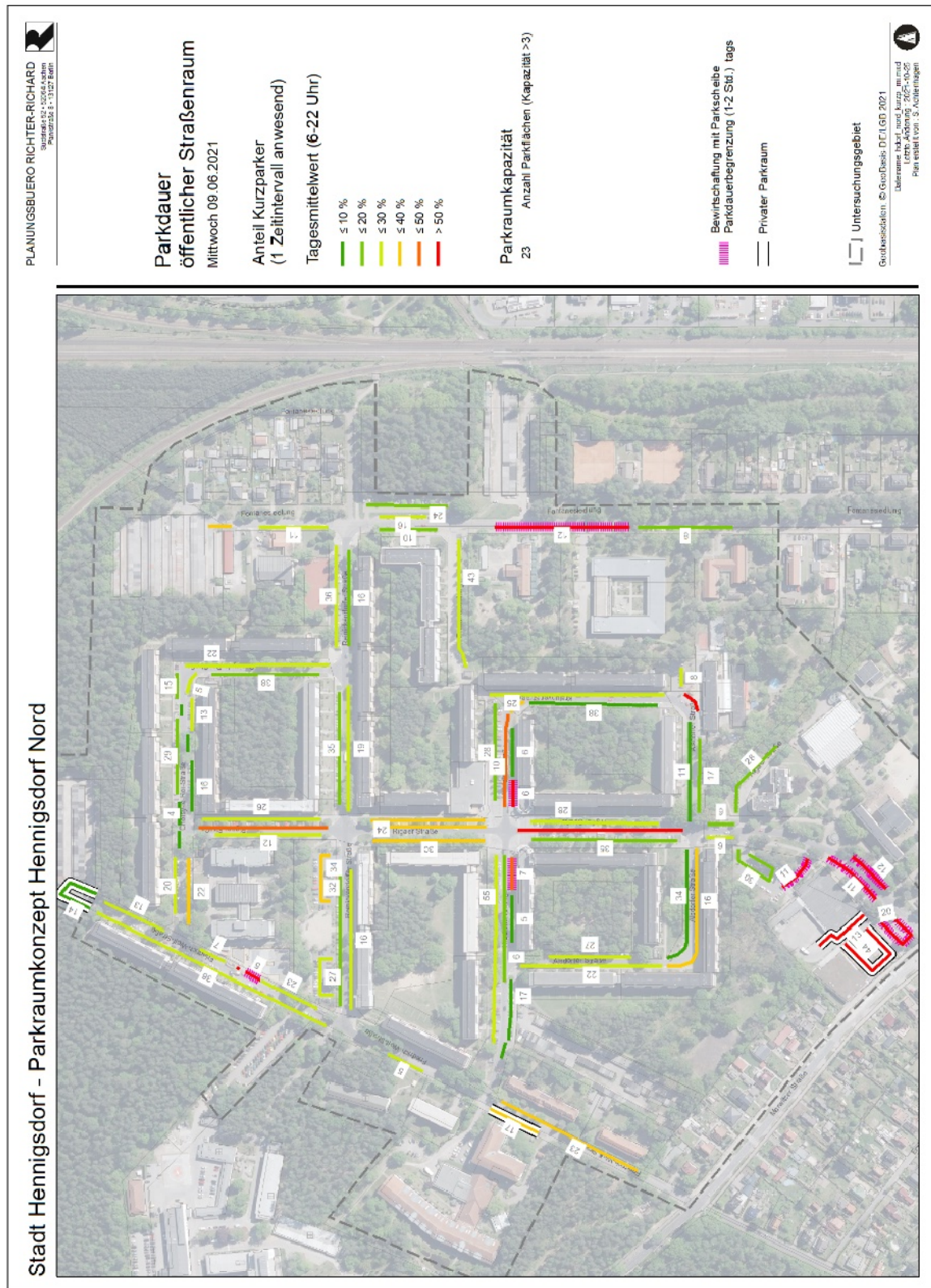


Abb. 3.23: Anteil Kurzparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Mittwoch

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

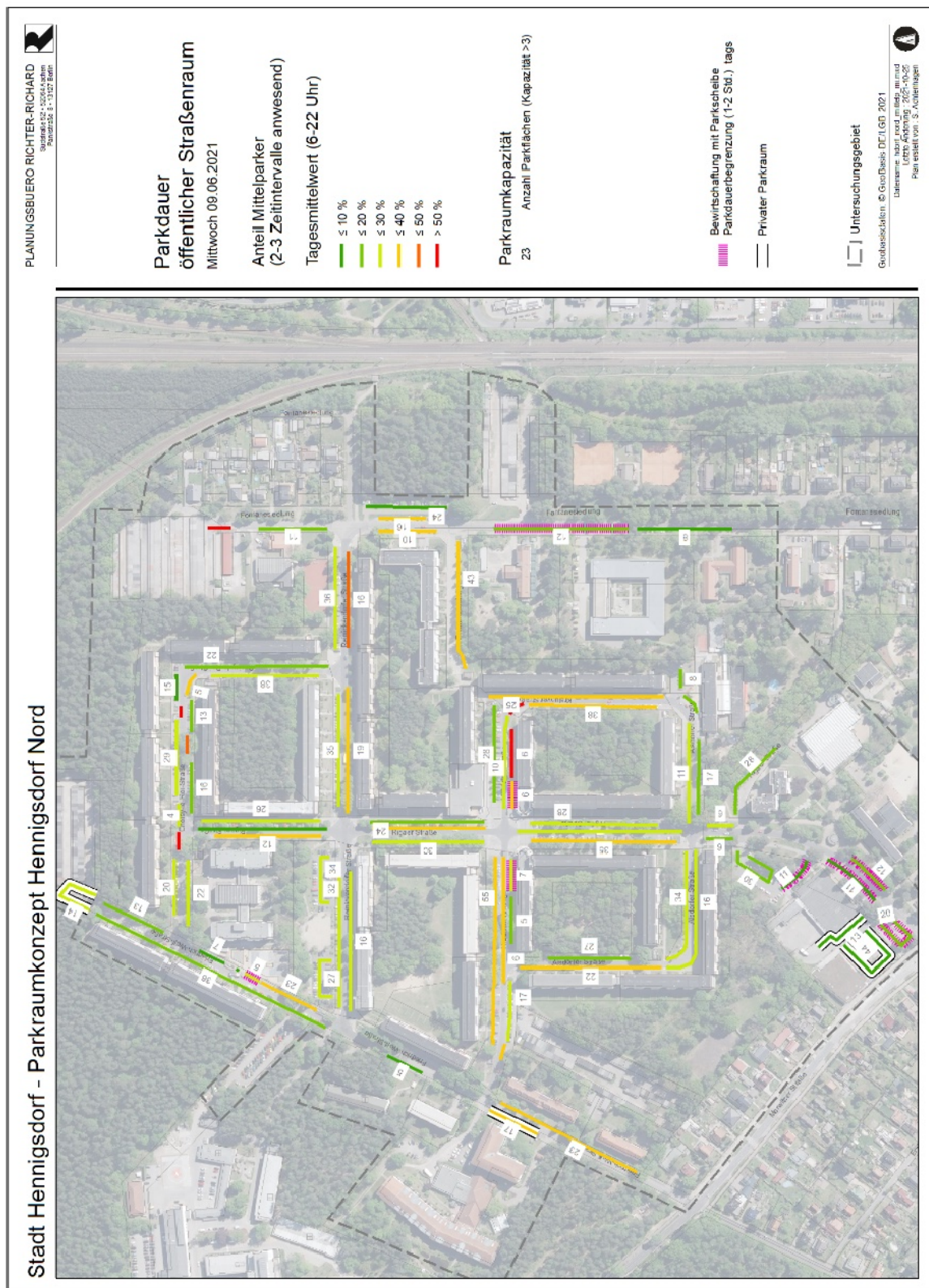


Abb. 3.24: Anteil Mittelparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Mittwoch

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

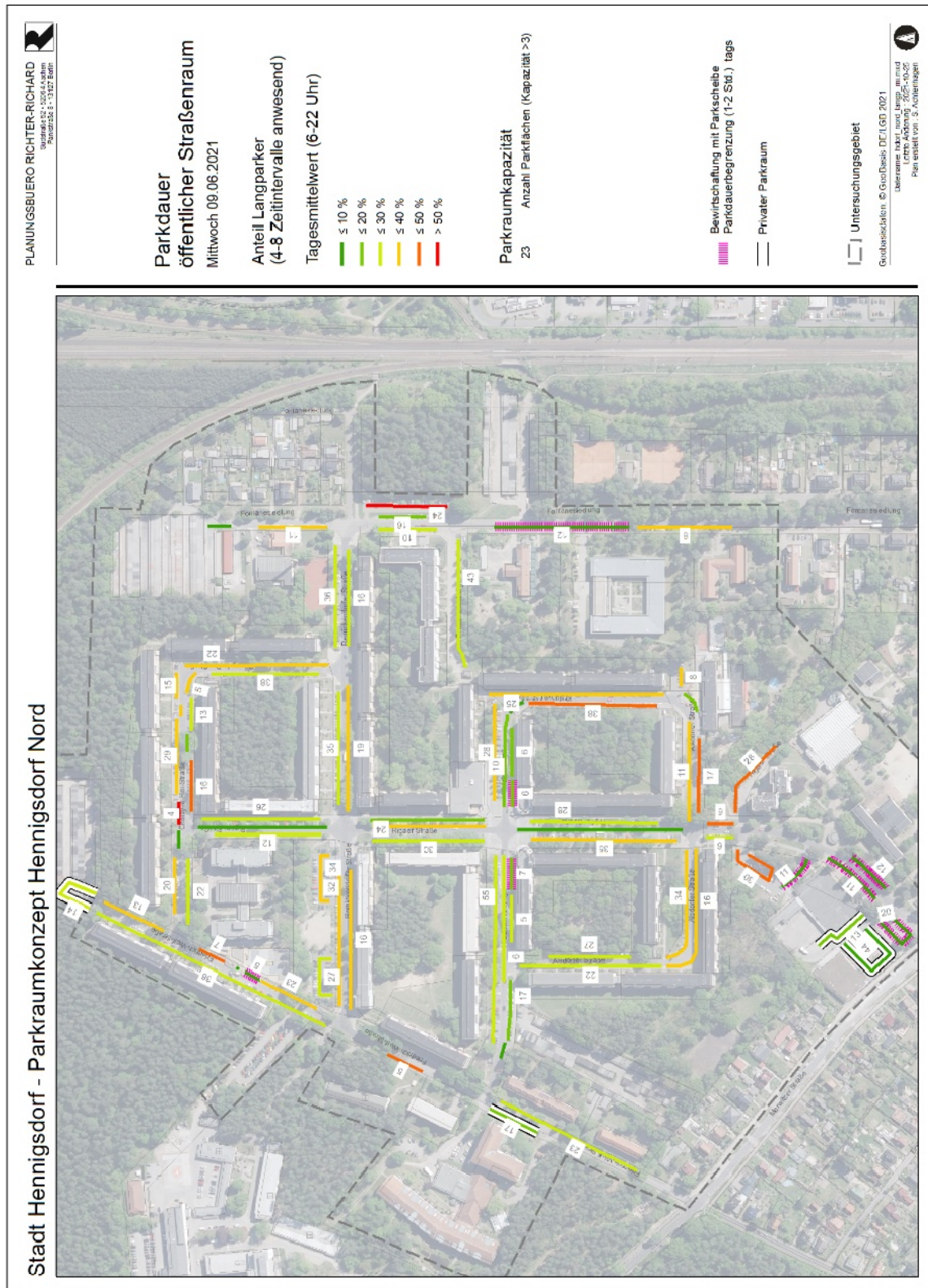


Abb. 3.25: Anteil Langparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Mittwoch

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

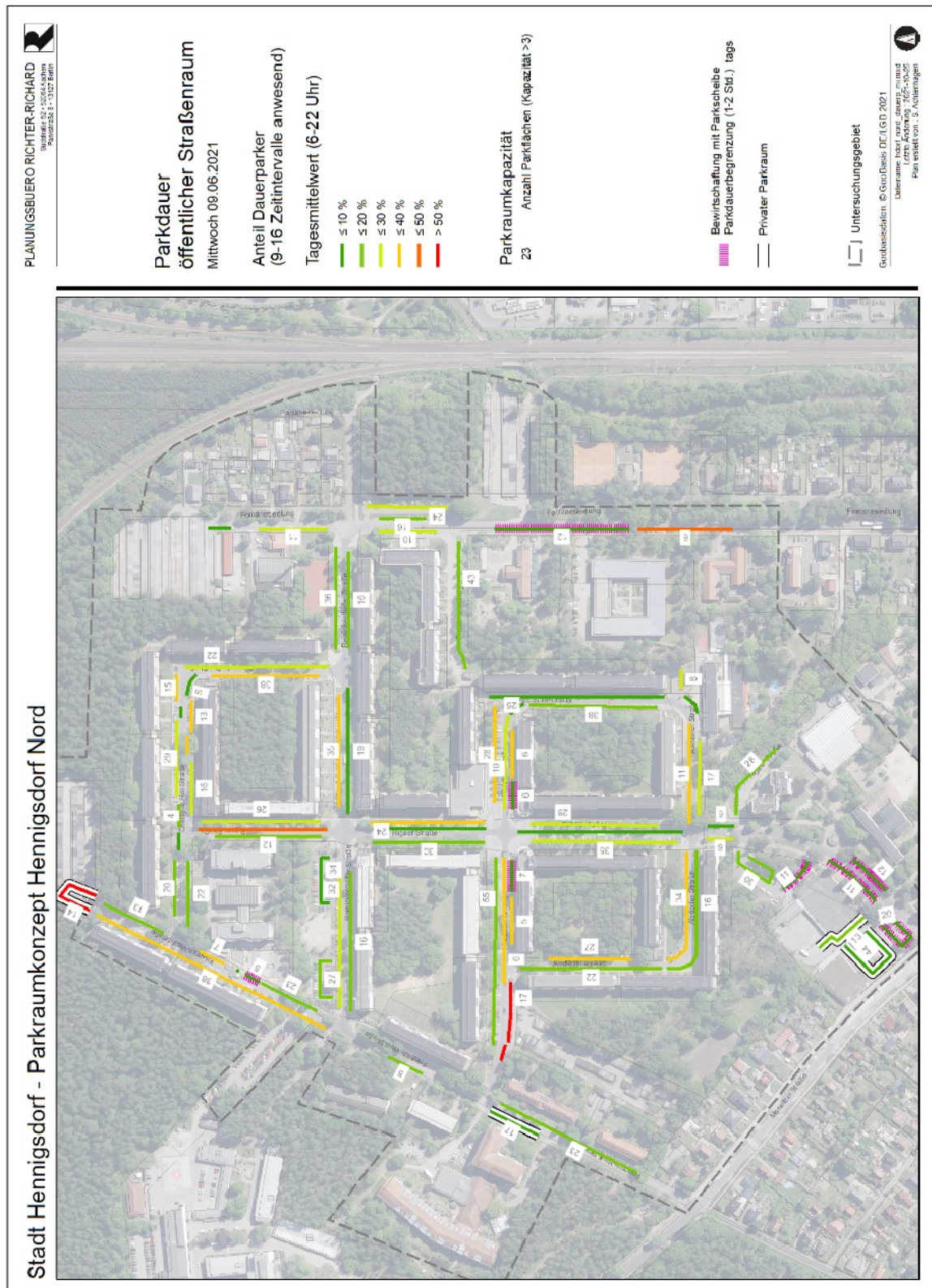


Abb. 3.26: Anteil Dauerparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Mittwoch

3.4 Abschätzung Parkraumbedarf (Bewohner)

Die verkehrsrelevanten Einrichtungen in Hennigsdorf Nord verfügen über gesonderte Stellplatzangebote. Auch während deren Betriebs- und Öffnungszeiten stehen gemäß der Parkraumerhebung ausreichend freie Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung.

Im Fokus steht deshalb die Einschätzung der Parkraumnachfrage durch die Bewohner im Untersuchungsgebiet. Diese ist maßgebend für die Bemessung des (öffentlichen) Parkraumangebots.

Gemäß Aufgabenstellung ist der Parkraumbedarf in Relation zum städtischen Motorisierungsgrad und der kommunalen Stellplatzsatzung zu ermitteln und wird nachfolgend dargestellt.

Abschätzung nach Motorisierungsgrad

In der vergangenen Dekade sind die Fahrzeugzulassungen in der Stadt Hennigsdorf in einem höheren Maß als der Zuwachs an Einwohnern gestiegen. Im Jahr 2009 betrug die Motorisierung noch 478 Pkw/Krad je 1.000 Einwohner.

Im Untersuchungsgebiet (neue Abgrenzung) Hennigsdorf Nord wohnen etwa 3.800 Personen (Stand März 2021, ohne Bewohner der beiden Senioreneinrichtungen Friedrich-Wolf-Straße und Fontanesiedlung). In Bezug auf 536 zugelassene Pkw/Krad je 1.000 Einwohner (Stichtag 01.01.2020) ergibt sich ein rechnerischer Bedarf von ca. 2.000 Stellplätzen. Dieser Wert erhöht sich mit einem Zuschlag von 10 % für Besucher auf ca. 2.200 Abstellmöglichkeiten.

Abschätzung nach Stellplatzsatzung

In der Stellplatzbedarfssatzung vom 24. März 2005 wird für Neubauvorhaben und Nutzungsänderungen die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze über Richtzahlen geregelt. Die Stellplätze müssen vollständig außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen nachgewiesen werden. Demgemäß ist für Einfamilien-/ Mehrfamilienhäuser ein Stellplatz je Wohnung anzusetzen.

Im Untersuchungsgebiet (neue Abgrenzung, ohne die beiden Senioreneinrichtungen Friedrich-Wolf-Straße und Fontanesiedlung) befinden sich 2.071 Wohneinheiten (Stand März 2021), woraus sich nach Satzung ein fiktiver Bedarf von knapp 2.100 Pkw-Stellplätzen ergibt. Im Vergleich zum Parkraumkonzept des Jahres 2008 ist die Wohnungsanzahl in Hennigsdorf Nord nur geringfügig um 21 Einheiten (+ 1 %) gestiegen.

Die Parkraumnachfrage der Bewohner mit gesamtstädtischen und pauschalen Ansätzen abzuleiten, ist nicht zielführend. Sie ist bestenfalls ein theoretischer Wert, unabhängig von den konkreten Verhältnisse vor Ort. Ferner ist die Stellplatzbedarfssatzung für Bestandsgebiete nicht verbindlich anzuwenden.

Gestufte Abschätzung nach Fahrzeugausstattung und Parkraumauslastung

Einen weiterführenden Anhaltspunkt liefert die differenzierte Aufteilung des Kfz-Besitzes je Haushalt aus der Mobilitätsbefragung SrV 2018 für die Stadt Hennigsdorf (Quelle: TU Dresden):

- 21 % der Haushalte verfügen über keinen Pkw,
- 59 % der Haushalte verfügen über einen Pkw,
- 19 % der Haushalte verfügen über zwei Pkw,
- <1 % der Haushalte verfügen über mehr als zwei Pkw.

Wie bereits erwähnt, ist eine gesamtstädtische Verteilung nicht repräsentativ für das vom Geschosswohnungsbau geprägte Wohngebiet Hennigsdorf Nord. Der tatsächliche Pkw-Bestand im Wohngebiet wird aus mehreren Gründen vom städtischen Durchschnitt abweichen:

- spezifische Einwohnerstruktur (z. B. Demografie),
- gute Einbindung in die Netze und Angebote der Umweltverbundverkehrsmittel (Rad, Fuß, ÖPNV),
- kompakte Bebauung mit zahlreichen Infrastruktureinrichtungen,
- Arbeitsplatzschwerpunkte (Krankenhaus, Gewerbegebiet Nord mit Stahlwerk) in kurzer Distanz.

Diese Einflussfaktoren weisen auf eine niedrigere Pkw-Rate und damit auch auf einen wesentlich geringeren Parkraumbedarf je Einwohner im Verhältnis zum Durchschnitt der Gesamtstadt. Somit ist ein deutlich geringerer Anteil von Haushalten mit zwei und mehr Pkw sowie ein höherer Anteil der Haushalte ohne Pkw zu erwarten. Das zukünftige Mobilitätsverhalten ist ferner nicht starr. Eine weniger autozentrierte Entwicklung kann durch ein Mobilitätsmanagement gezielt gesteuert werden (s. Kap. 4.3).

Es ist schätzungsweise davon auszugehen, dass die Fahrzeugausstattung in Hennigsdorf Nord im Bestand zwischen 0,7 und 0,9 Pkw je Haushalt liegt. Daraus resultiert ein Bedarf von

- ca. 1.500 Parkflächen bei 0,7 Pkw je Haushalt,
- ca. 1.900 Parkfläche bei 0,9 Pkw je Haushalt.

Dem geschätzten Bedarf von 1.500-1.900 Pkw-Parkflächen steht ein Angebot von bis zu 2.150 wohnungsbezogenen Pkw-Abstellmöglichkeiten gegenüber. Bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet ergibt sich je nach angesetzter Haushaltsmotorisierung ein rechnerischer Parkraumüberschuss von 15 % bis 40 %.

Gemäß der aktuellen Parkraumerhebung waren die etwa 1.300 öffentlichen Parkflächen in der Spitze zu 82 % ausgelastet. Ferner kann und muss aktuell auch nur ein Teil der 775 Stellplätze in den Garagenkomplexen für das Bewohnerparken zwingend beansprucht werden. Die Garagenplätze werden aus mehreren Gründen (Zweckentfremdung, Bequemlichkeit, viele Garagenpächter wohnen nicht in Hennigsdorf Nord) nicht im vollen Umfang genutzt.

In Summe sind rein rechnerisch ausreichend Parkflächen vorhanden, um die Bewohnernachfrage zu decken. Die erhobene Parkraumbelastung vor Ort bestätigt diese Einschätzung. Die verkehrsplanerische Behandlung des öffentlichen Parkraumangebots sollte sich daran bemessen.

Tab. 3.8: Abschätzung Parkraumnachfrage Bewohner in Hennigsdorf Nord

Parkraumtyp für das Bewohnerparken	Angebot [Anzahl Pkw]	Auslastung	Nachfrage [Anzahl Pkw]
Parkstände im öffentlichen Straßenraum	1.293	80 - 90 %*	1.035 - 1.164
Stellplätze in Garagenkomplexen	775	40 - 60 %**	310 - 465
Stellplätze auf privaten Grundstücken (wohnungsbezogen)	80	90 - 100 %**	72 - 80
Gesamt	2.148	66 - 80 %	1.417 - 1.709

*erhobener Wert, **geschätzter Wert bzgl. der tatsächlichen Parkraumnutzung durch die Bewohner von Hennigsdorf Nord

3.5 Kfz-Bestand (Zulassungsstatistik Kraftfahrtbundesamt)

Nach Fertigstellung des Parkraumkonzeptes wurde vom Kraftfahrtbundesamt der gemeldete Bestand an Kraftfahrzeugen (Stichtag 01.01.2022) für das Untersuchungsgebiet Hennigsdorf Nord zur Verfügung gestellt. Die Ergebnisse werden nachrichtlich übernommen und sind in nachfolgenden Tabellen straßenbezogen und nach Fahrzeuggruppen ausgewertet.

Tab. 3.9: Kfz-Bestand nach Straßen in Hennigsdorf Nord je Fahrzeuggruppe (Stichtag 01.01.2022)

Straße	Anhänger	Krafträder	Nutzfahr- zeuge	PKW gewerblich	PKW privat
Alsdorfer Straße	13	12	7	1	184
Choisy-le-Roi-Straße	21	21	5	1	243
Fontanesiedlung	13	1	10	6	84
Friedrich-Wolf-Straße	21	12	15	6	170
Hradeker Straße	11	12	5	8	174
Kralupyer Straße	6	16	3	0	78
Marwitzer Straße	4	2	1	0	15
Reinickendorfer Straße	25	19	3	0	240
Rigaer Straße	16	10	4	10	244

Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Tab. 3.10: Kfz-Bestand nach Straßen in Hennigsdorf Nord gruppiert (Stichtag 01.01.2022)

Straße	Kfz ohne Anhänger und ohne Krad	Alle Kfz ohne Anhänger	Alle Kfz mit Anhänger
Alsdorfer Straße	192	204	217
Choisy-le-Roi-Straße	249	270	291
Fontanesiedlung	100	101	114
Friedrich-Wolf-Straße	191	203	224
Hradeker Straße	187	199	210
Kralupyer Straße	81	97	103
Marwitzer Straße	16	18	22
Reinickendorfer Straße	243	262	287
Rigaer Straße	258	268	284
Gesamt	1.517	1.622	1.752

Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Im Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord wurde die Parkraumnachfrage der Bewohner bisher

- mit Ansatz über die statistische Haushaltsmotorisierung auf 1.500 - 1.900 Pkw,
- und mit Ansatz über die Parkraumauslastung auf ca. 1.400 - 1.700 Pkw geschätzt.

Der gemeldete Kfz-Bestand (ohne Anhänger) liegt mit ca. 1.500 - 1.600 Kfz im mittleren Bereich der geschätzten Spannweite und bestätigt diese. Die Parkraumbilanzierung und getroffenen Ableitungen zur Parkraumnutzung sind mit der Zulassungsstatistik abgesichert und können somit weiterhin als valide Planungsgrundlage angesehen werden.

In Tabelle 3.11 ist der Kfz-Bestand (ohne Anhänger) in Relation zu den Wohneinheiten und Einwohnern in Hennigsdorf Nord dargestellt. Der Motorisierungsgrad mit 427 Kfz je 1.000 Einwohner liegt deutlich unterhalb des städtischen Durchschnitts (540 Kfz je 1.000 Einwohner). Ferner ist die Haushaltsmotorisierung mit 0,78 Kfz/ WE ebenfalls deutlich niedriger im Vergleich zu dem per Satzung bei Neubauvorhaben nachzuweisenden einen Stellplatz je Wohnung.

Der unterdurchschnittliche Motorisierungsgrad ist neben den soziodemographischen Einflüssen vor allem auf die lokalen kompakten Infrastrukturen (kurze Wege begünstigen Fuß- und Radverkehr) sowie insbesondere den Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV und dessen Angebot zurückzuführen. Der Motorisierungsgrad der Bewohnerschaft von Straßenzügen, in denen die Buslinien 808/ 809 verkehren und die über eine Bushaltestelle angebunden sind (Fontanesiedlung, Reinickendorfer Straße, Rigaer Straße, Alsdorfer Straße), ist am geringsten.

Tab. 3.11: Motorisierungsgrad nach Straßen in Hennigsdorf Nord

Straße	Anzahl WE	Anzahl EW	Alle Kfz ohne Anhänger	Kfz/ WE	Kfz/ 1.000 EW
Alsdorfer Straße	280	521	204	0,73	392
Choisy-le-Roi-Straße	290	591	270	0,93	457
Fontanesiedlung	133	271	101	0,76	373
Friedrich-Wolf-Straße	204	391	203	1,00	519
Hradeker Straße	210	436	199	0,95	456
Kralupyer Straße	110	193	97	0,88	503
Marwitzer Straße	10	22	18	1,8	818
Reinickendorfer Straße	320	603	262	0,82	434
Rigaer Straße	514	768	268	0,52	349
Gesamt	2.071	3.796	1.622	0,78	427

4. FAZIT UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Parkraumsituation im Wohngebiet Hennigsdorf Nord wurde auf Grundlage umfangreicher Bestandserhebungen untersucht. Die Ergebnisse werden nachfolgend zusammengefasst sowie erkennbare Handlungsempfehlungen abgeleitet. Die zukünftige Parkraumgestaltung wird durch das zeitgleich erarbeitete Quartiersentwicklungskonzept geregelt.

4.1 Zusammenfassung

- Das verfügbare Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet von mindestens 2.473 Parkflächen setzt sich aus 1.293 legalen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und 775 Stellplätzen in Garagenkomplexen sowie 405 Stellplätzen auf privaten Grundstücken zusammen.
- Der öffentliche Parkraum war während der Erhebungszeit von 6 bis 22 Uhr im Mittel mit bis 880 Fahrzeugen belegt, was einem mittleren Auslastungsgrad von 68 % entspricht. Tagsüber besteht kein erheblicher allgemeiner Parkdruck.
- Der öffentliche Parkraum in Hennigsdorf Nord wird hauptsächlich von der Bewohnernachfrage beansprucht. Diese ist geprägt durch eine lange Parkdauer, einem geringen Umschlagsgrad, der maximalen Parkraumbelastung ab dem Abend und lokalen Vollausslastungen in einzelnen Wohnstraßen.
- Die maximale Belegung im öffentlichen Parkraum lag bei ca. 1.060 Fahrzeugen (Auslastung 82 %) und tritt ab ca. 21 Uhr auf, was nahezu ausschließlich von der Bewohnernachfrage verursacht wird. Bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet sind ausreichend Parkmöglichkeiten für das Bewohnerparken vorhanden. Das verfügbare Parkraumangebot von 2.148 Stellplätzen für die Bewohner wird von 1.622 im Untersuchungsgebiet gemeldeten Kfz beansprucht, was einer theoretischen Auslastung (in der Praxis sind üblicherweise nicht alle Kfz gleichzeitig anwesend) von 76 % des verfügbaren Angebotes entspräche.
- Auf der Alsdorfer Straße, Choisy-le-Roi-Straße, Hradeker Straße und Kralupyier Straße wird ab dem Abend der öffentliche Parkraum durch die Bewohner lokal vollständig ausgelastet. Dies deckt sich mit Beschwerden der Bewohner, dass in unmittelbarer Wohnungsnähe zu wenig Parkraum besteht. Allerdings sind in kurzer und zumutbarer Entfernung noch freie öffentliche Parkmöglichkeiten auf den angrenzenden Straßen nachweislich vorhanden. Ferner stehen den Bewohnern insgesamt 855 Stellplätze auf privatem Grund exklusiv zur Verfügung. Hierbei ist festzustellen, dass vor allem die privaten Garagen nicht vollständig oder entgegen ihrer Zweckbestimmung fremdgenutzt werden.
- In der Friedrich-Wolf-Straße, Rigaer Straße und westlichen Reinickendorfer Straße wird der öffentliche Parkraum auch von gebietsfremden Personen (Kunden und Besucher) verstärkt genutzt. Dennoch waren tagsüber stets ausreichend freie Parkmöglichkeiten in und im Umfeld dieser Straßen zu finden.

4.2 Bewertung und Handlungsempfehlungen

Im Ergebnis der Parkraumuntersuchung und den Vorgaben aus dem Quartierentwicklungskonzept wird nachfolgend eingeschätzt, wie die Parkraumsituation in Hennigsdorf Nord zukünftig eingeordnet und entwickelt werden sollte:

- Gemessen an den quantitativen Ergebnissen der Parkraumbelegung und -nachfrage (Kfz-Zulassungen) besteht kein Handlungsbedarf zur Herstellung weiterer öffentlicher Parkraumkapazitäten oder zusätzlicher Stellplätze in den Innenhofbereichen der Wohnblöcke, wobei zusätzlich geeignete Flächen ohnehin nicht zur Verfügung stehen, wenn die Nutzbarkeit des Wohnumfelds nicht weiter eingeschränkt werden soll. Der Wunsch nach kostenfreien und öffentlich nutzbaren Parkmöglichkeiten in wohnungsnähe aller Bewohner ist nicht realisierbar.
- Die Garagenkomplexe werden offensichtlich häufig zweckentfremdet oder stehen den Bewohnern aus Hennigsdorf Nord nicht vollständig zur Verfügung. Die Anlagen entstanden zeitnah mit den Wohnungen und dienen dem erforderlichen Stellplatznachweis. Die dazugehörigen Grundstücke sind überwiegend den Wohnungsgesellschaften/ -genossenschaften zugeordnet. Die Flächen sind zur Deckung des Stellplatzbedarfs somit potenziell gesichert. Gleichfalls ist zukünftig rechtlich und organisatorisch sicherzustellen, dass die benötigten Garagen ihrem Zweck entsprechend, der Parkraumversorgung für die Bewohner von Hennigsdorf Nord, genutzt werden. Handlungsansätze für den planerischen Umgang der Garagenkomplexe werden im Zusammenhang mit den Untersuchungen zum Quartiersentwicklungskonzept Hennigsdorf Nord diskutiert und erarbeitet (vgl. Teil II Kap. 6.4).
- Die im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung stehenden Parkstände sind weiterhin grundsätzlich ausreichend, um die im Quartiersentwicklungskonzept Hennigsdorf Nord vorgeschlagenen Maßnahmen im öffentlichen Raum umzusetzen. Eine intensivere Nutzung der Garagenstandorte trägt flankierend zur Entlastung der öffentlichen Parkraumsituation bei (vgl. Teil II Kap. 6.4.3).
- Es besteht kein Bedarf, die vorhandene Parkraumbewirtschaftung im Sinne des privilegierten Kurzzeitparkens für Kunden/ Besucher auszuweiten. Die Bewirtschaftung der Parkstände auf der südlichen Rigaer Straße und Straße Fontanesiedlung könnte aufgrund geringer Auslastung in Teilbereichen aufgehoben werden.
- Die Notwendigkeit einer Einführung von Bewohnerparken leitet sich gemäß den Vorgaben der VwV-StVO aus den Erhebungsergebnissen nicht ab. Die potenzielle Anordnung von Bewohnerparken im Wohngebiet Hennigsdorf Nord wurde in gesonderten Gutachten sowohl fachplanerisch als auch juristisch geprüft. Diese sind dem Parkraumkonzept als Anlage beigefügt.
- Die privaten Stellplätze an den Infrastruktureinrichtungen sind zur Entlastung des öffentlichen Parkraums zu erhalten. Die Angebote an der Schwimmhalle können nach deren Schließung und je nach zukünftiger Nutzung ggf. entfallen.
- Die Parkraumnachfrage der Beschäftigten, Patienten und Besucher vom Krankenhaus wirkt sich nicht kritisch auf die Parkraumsituation im Wohngebiet aus, da
 - das Krankenhaus am Eingang Marwitzer Straße über ein sehr umfangreiches Parkraumangebot (428 Stellplätze) für Besucher und Patienten verfügt,

- der private Mitarbeiterparkplatz an der Friedrich-Wolf-Straße im Jahr 2018 um 49 Stellplätze erweitert wurde,
 - in unmittelbarer Nähe der Reinickendorfer Straße im Jahr 2009 weitere 48 öffentlich nutzbare Parkstände zur Entlastung geschaffen wurden,
 - gemäß Erhebung im Umfeld (200 bis 300 m) der Zufahrt zum Parkplatz der Oberhavel-Klinik an der Friedrich-Wolf-Straße tagsüber noch ausreichend freie öffentliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung standen,
 - die höchste Parkraumauslastung ab dem Abend und in der Nacht durch das Bewohnerparken zu verzeichnen ist, also außerhalb der Nachfragespitzen durch das Krankenhaus.
- Die Behindertenparkstände für Bewohner sind stets dem aktuellen Bedarf (Einrichtung auf Antrag) anzupassen. Im Umfeld der Infrastruktureinrichtungen (Ärztchenhaus, Einzelhandel Rigaer Straße) sind Sonderparkrechte im öffentlichen Straßenverkehr für Menschen mit Behinderung derzeit in ausreichender Anzahl vorhanden.
 - Durch entsprechende Parkraumüberwachung (Bestreifung) ist regelwidriges Parken weiterhin konsequent zu ahnden, wozu die aktuelle Straßenverkehrsordnung verbesserte bzw. verschärfte Sanktionsmöglichkeiten bietet.
 - Die Parksituation in Hennigsdorf Nord ist fortlaufend zu beobachten (Monitoring) und bei entsprechender Konfliktlage ggf. situativ anzupassen.

4.3 Quartiersentwicklungskonzept steuert Parkraumorganisation

Das Quartiersentwicklungskonzept für das Wohngebiet Hennigsdorf Nord (StadtBüro Hunger, Stadtforschung und -entwicklung, Ingenieurbüro Börjes GmbH & Co. KG, Stand 05.11.2022) ist die planerische Vorbereitung von Maßnahmen zur städtebaulichen, sozialen und infrastrukturellen Weiterentwicklung des Gebiets im kurz- (bis 2027), mittel- (bis 2032) und langfristigen Zeithorizont (bis 2040).

Das Quartierskonzept gibt dabei auch den Entwicklungsrahmen zu der zukünftigen Parkraumorganisation im Wohngebiet vor. Die Konzeption basiert unter anderem auf Ergebnissen und Einschätzungen im Umgang mit Parkraumangebot und -nachfrage, die vom Gutachter der Parkraumuntersuchungen aufbereitet und beigesteuert wurden.

In dem vorliegenden Parkraumkonzept wird bezüglich der weiteren Parkraumentwicklung auf die konzeptionellen Aussagen und Vorgaben des Quartiersentwicklungskonzepts verwiesen.

Im Fachkapitel "6.4 Mobilität – Ruhender Verkehr" des Quartiersentwicklungskonzepts werden die folgenden Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen herausgestellt:

- Zielgerichtete Nutzung (Auslastungssteigerung) der Garagenkomplexe.
- Kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen im öffentlichen Raum, wobei die im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung stehenden Stellplätze weiterhin grundsätzlich ausreichen, jedoch der Auslastungsgrad steigt:
 - Umgestaltung Quartiersauftakt im Umfeld der Rigaer Straße,
 - Umgestaltung Quartiersmitte,

- Gestaltung Festwiese an der Reinickendorfer Straße,
 - grundhafter Ausbau der Alsdorfer Straße, Hradeker Straße, Kralupyer Straße und Choisy-le-Roi-Straße,
 - Baumpflanzungen im Straßenraum.
- Perspektivische Maßnahmen auf privaten Grundstücken mit Auswirkung auf die Parksituation:
 - Entwicklung von Wohnbaupotenzialflächen (Hradeker Straße, Fontanesiedlung) mit Inanspruchnahme vorhandener Stellplätze können nicht im öffentlichen Raum kompensiert werden. Zusätzlich zu den wegfallenden Stellplätzen/ Garagen ist der durch die Neubauvorhaben entstehende Stellplatzbedarf nachzuweisen.
- Errichtung von Park- und Tiefgaragen als Ausgleich für entfallene Bestandsstellplätze infolge der Inanspruchnahme von Wohnbaupotenzialflächen. Mögliche Standorte befinden sich in der Hradeker Straße, Fontanesiedlung, Garagenkomplex WGH, Quartiersauftakt und Reinickendorfer Straße.
- Potenziale für Parkplatzerweiterungen im öffentlichen Raum
 - Perspektivisch am i2030 Haltepunkt östlich der Straße Fontanesiedlung.

Im Fachkapitel "6.7 E-Mobilität" des Quartiersentwicklungskonzeptes werden die folgenden Maßnahmen benannt:

- Umsetzung und Evaluierung des Masterplans E-Mobilität mit Errichtung von Ladesäulen an sechs Standorten mit jeweils zwei Ladepunkten bis zum Jahr 2026.
- Perspektivisch die weitere Ausstattung zentraler Parkplatzanlagen mit Ladesäulen je nach Ergebnis der Evaluierung.
- Ergänzende Ladeinfrastrukturangebote durch Vermieter im Bereich bestehender/ neugestalteter Garagenkomplexe oder ggf. bei Errichtung von Quartiersgaragen.



Anhang I

Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord Prüfung Einführung Bewohnerparken

Während der Bearbeitung des Quartiersentwicklungskonzepts für das Wohngebiet Hennigsdorf Nord wurde von den Bewohnern die Parkraumsituation kritisiert. Beklagt wird ein Parkraummangel insbesondere im Bereich Friedrich-Wolf-Straße und Reinickendorfer Straße, hervorgerufen durch gebietsfremde Parker der ansässigen Einrichtungen (Beschäftigte und Besucher der Oberhavel-Klinik, des Ärztehauses und des Seniorenheims). Die Bewohner wünschen die Einführung einer Bewohnerparkregelung, um die eigenen Parkchancen im öffentlichen Straßenraum zu verbessern.

Die Straßenverkehrsbehörde (SVB) des Landkreises muss bei der Prüfung zur Anordnung eines Bewohnerparkens zwischen dem Gemeingebrauch, der bestehenden Parkraumnutzung und -auslastung sowie den örtlichen Gegebenheiten abwägen (VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e).

Nach Aussage der SVB des Landkreises Oberhavel sieht sich diese nicht für die Prüfung von Bewohnerparken zuständig. Der Stadt wird geraten, die Prüfung selbst zu veranlassen und bei einer Zulässigkeit von der SVV beschließen zu lassen. Die Aussage der SVB legt nahe, dass die SVB sich von der Prüfung der Zulässigkeit der Anordnung freisprechen wollte. Gemäß rechtsanwaltlicher Beratung (siehe Schreiben RA Sedlak vom 06.12.2022) macht es Sinn, *"dass die Stadt Hennigsdorf zunächst entsprechende Untersuchungen über die Geeignetheit und Erforderlichkeit einer solchen Maßnahme vornimmt. Die Prüfung der Zulässigkeit der Anordnung des Bewohnerparkbereiches obliegt aber wieder der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises. Davon kann und darf sie sich nicht freisprechen."*

Die potenzielle Anordnung von Bewohnerparken im Wohngebiet Hennigsdorf Nord wird nachfolgend fachplanerisch und juristisch geprüft sowie bewertet.

Rechtliche Grundlage der Sonderparkberechtigung für Bewohner (Bewohnerparkvorrechte) sind § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO und § 6 Abs.1 Nr. 15b StVG. Die VwV-StVO führt dazu aus: *"Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden."*

Gemessen an den Vorgaben der VwV-StVO lässt sich mit den Erhebungsergebnissen der Parkraumuntersuchung in Hennigsdorf Nord eine Notwendigkeit zur Einführung von Bewohnerparken für das gesamte Wohngebiet nicht begründen. Das Parkraumkonzept weist aus, dass tagsüber (8-18 Uhr), wenn gebietsfremde Parkraumnutzer (Besucher und Beschäftigte der Infrastruktureinrichtungen) um die Parkflächen konkurrieren, den Bewohnern stets ausreichend freie Parkmöglichkeiten in fußläufig zumutbarer Entfernung zur Verfügung stehen. Das Angebot von 1.293 öffentlich nutzbaren Parkmöglichkeiten war zu diesen Zeiten lediglich zu 60-70 % ausgelastet. Es besteht kein erheblicher allgemeiner Parkdruck. Zugleich steht den Bewohnern ein Angebot von 855 Stellplätzen auf privatem Grund exklusiv zur Verfügung. Es ist ferner festzustellen, dass vor allem die privaten Garagen nicht vollständig oder entgegen ihrer Zweckbestimmung fremdgenutzt werden.

Der öffentliche Parkraum ist zwar ab dem Abend lokal vollständig ausgelastet, was aber nahezu ausschließlich von der Bewohnernachfrage verursacht wird. Dem verfügbarem Parkraumangebot von insgesamt 2.148 Stellplätzen für die Bewohner stehen 1.622 in Hennigsdorf Nord gemeldete Kraftfahrzeuge (ohne Anhänger) gegenüber (siehe Tab. 1). Dies entspräche einer Parkraumnachfrage von 76 % der angebotenen Stellplätze – wenn alle zugelassenen Kfz gleichzeitig im Gebiet an-

wesend wären, was in der Praxis nicht der Fall ist (Urlaub, Auswärtstermine, Werkstatt).

Es besteht kein allgemeiner Parkraumangel. Nutzungsbedingt erzeugt zudem eine Bewohnerparkregelung keinen zusätzlichen Parkraum, da es sich weitgehend um Bewohnerfahrzeuge handelt. Üblicherweise gelten in den bestehenden Hennigsdorfer Bewohnerparkzonen die Parkraumbeschränkungen von 8-20 Uhr, weshalb sich die Nachfrage ab dem Abend nicht wesentlich verändern würde. Da in den Nachtstunden kaum Fremdarker im Wohngebiet Hennigsdorf Nord anzutreffen sind, ist eine Bewohnerparkregelung für diesen Zeitraum ohnehin nicht anordnungsfähig.

Tab. 1: Parkraumangebot und Kfz-Bestand in Hennigsdorf Nord

PARKRAUM-BESTAND 2021 (Bewohnerparken)	Angebot [Anzahl Pkw]	
Parkstände im öffentlichen Straßenraum	1.293	
Stellplätze in Garagenkomplexen	775	
Stellplätze auf privaten Grundstücken	80	
Gesamt	2.148	

KFZ-BESTAND 2022 (Zulassungen KBA)	Nachfrage [Anzahl Pkw]	Theoretische Auslastung Parkraum [%]
Alle Kfz ohne Krad und ohne Anhänger	1.517	71 %
Alle Kfz ohne Anhänger	1.622	76 %

In einer Detailbetrachtung wird geprüft, ob eine kleinteilige Ausweisung von Bewohnerparken in der Friedrich-Wolf-Straße bzw. Reinickendorfer Straße angezeigt ist. Ausgehend von der Zufahrt zum Parkplatz der Oberhavel-Klinik an der Friedrich-Wolf-Straße werden zwei fußläufige Einzugsbereiche mit einer Länge von 200 m und 300 m festgelegt (siehe Abb. 1). Die 200 m-Zone umfasst ein öffentliches Parkraumangebot von 246 Pkw, das sich auf insgesamt 430 Pkw innerhalb der 300 m-Zone erhöht. Für beide Zonen wird nachfolgend die stündliche Parkraumbelegung und -auslastung zwischen 6 und 22 Uhr an den beiden Erhebungstagen im Juli 2021 ausgewertet.

Beschäftigte, Patienten oder Besucher des Krankenhauses und der umliegenden Einrichtungen suchen vornehmlich tagsüber den Parkraum im Wohngebiet auf und konkurrieren mit den Bewohnern um freie Parkmöglichkeiten. Der kritische Zeitraum ist von 8 bis 9 Uhr. Hier waren in beiden Teilräumen Parkraumauslastungen von jeweils etwa 80 % festzustellen (siehe Tab. 2). Demzufolge waren selbst in dieser Spitzennachfrage mindestens noch 43 (Zone 200 m) bis 110 (Zone 300 m) freie Parkmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung zu finden.

Da einige Bewohner ihren Parkraum ab dem frühen Morgen bereits geräumt haben, wird dieser von gebietsfremden Parkern beansprucht, ohne dass die Gesamtnachfrage übermäßig ansteigt. Der öffentliche Parkraum wird effizient wechselseitig genutzt. Die Parkraumsituation entspannt sich im weiteren Tagesverlauf, mit einem Tiefpunkt gegen 16 Uhr. Es verlassen mehr Fahrzeuge das Wohngebiet als weitere einfließen. Erst zum Abend steigt die Parkraumnachfrage aufgrund der zurückkehrenden Bewohner stark an und erreicht sein nächtliches Maximum.

Es besteht folglich kein erheblicher Parkdruck für die Bewohner aufgrund der übermäßigen Parkraumbelegung durch gebietsfremde Parker. Die Anordnungsvoraussetzungen für eine lokal auf

wenige Abschnitte der Friedrich-Wolf-Straße und Reinickendorfer Straße begrenzte Bewohnerparkbevorrechtigung sind nicht erfüllt. Darüber hinaus ist zu beachten, dass eine kleinräumige Ausweisung voraussichtlich zu Nachfrageverlagerungen in benachbarte Straßen mit uneingeschränkten Parkregelungen führen würde.

Prüfergebnis: Eine Beschränkung der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Parkraum durch Einführung von Bewohnerparkvorrechten in Hennigsdorf Nord ist unter den gegebenen Voraussetzungen weder für besonders betroffene Teilräume im Umfeld der Oberhavel-Klinik noch als gebietsbezogene Anordnung angemessen.

Zur Entlastung des öffentlichen Parkraumes sind Maßnahmen für eine Auslastungssteigerung und zielgerichtete Nutzung der privaten Garagen auszuschöpfen. Hierbei ist auf das beschlussfähige Quartiersentwicklungskonzept zu verweisen, welches entsprechende Handlungsempfehlungen enthält. Sollten diese Ansätze nicht genügen, wäre unter Voraussetzung von steuerungswirksamen Bewohnerparkgebühren die Einführung von Bewohnerparken perspektivisch neu zu bewerten.

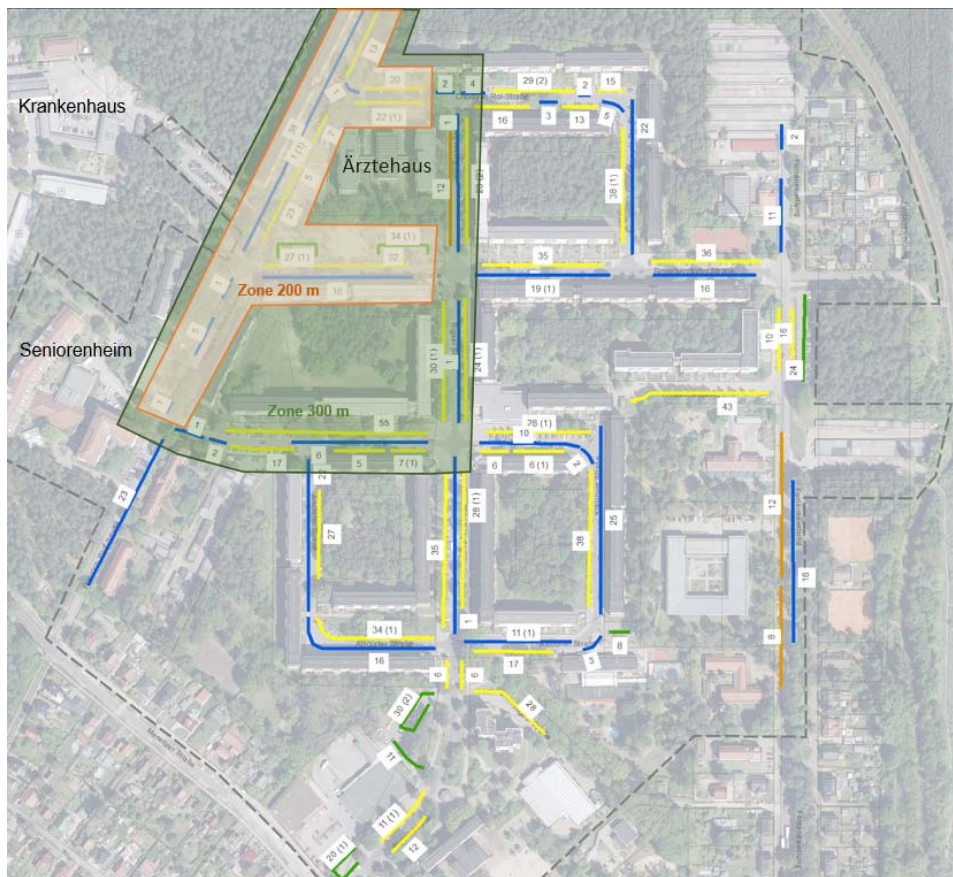


Abb. 1: Abgrenzung der Auswertungsbereiche (Zone 200 m und 300 m)



Tab. 2: Belegung/ Auslastung öffentlicher Parkraum in Hennigsdorf im Umfeld Krankenhaus

Beginn Zeitintervall	03.06.2021 Donnerstag Zone 200 m Kapazität 246 Kfz		03.06.2021 Donnerstag Zone 300 m Kapazität 430 Kfz		09.06.2021 Mittwoch Zone 200 m Kapazität 246 Kfz		09.06.2021 Mittwoch Zone 300 m Kapazität 430 Kfz	
	Bele- gung [Kfz]	Aus- lastung [%]	Bele- gung [Kfz]	Aus- lastung [%]	Bele- gung [Kfz]	Aus- lastung [%]	Bele- gung [Kfz]	Aus- lastung [%]
06.00 Uhr	184	75	322	75	178	72	318	74
07.00 Uhr	182	74	313	73	178	72	315	73
08.00 Uhr	203	83	330	77	195	79	320	74
09.00 Uhr	198	80	317	74	183	74	316	73
10.00 Uhr	186	76	309	72	187	76	310	72
11.00 Uhr	187	76	311	72	183	74	304	71
12.00 Uhr	169	69	287	67	169	69	289	67
13.00 Uhr	168	68	286	67	151	61	278	64
14.00 Uhr	166	67	282	66	150	61	270	63
15.00 Uhr	168	68	293	68	144	59	273	63
16.00 Uhr	154	63	288	67	140	57	268	62
17.00 Uhr	178	72	323	75	150	61	274	64
18.00 Uhr	169	69	309	72	155	63	291	68
19.00 Uhr	174	71	322	75	160	65	306	71
20.00 Uhr	189	76	352	82	183	74	346	80
21.00 Uhr	194	79	356	83	197	80	370	86
Minimalwert	154	63	282	66	140	57	268	62
Maximalwert	203	83	356	83	197	80	370	86
Mittelwert	178	73	313	73	169	69	303	70

Wolfram Sedlak

Rechtsanwalt Umweltrecht

RA Wolfram Sedlak, Escher Str. 18-20, 53501 Grafschaft

Planungsbüro Richter-Richard
Südstr. 52
52064 Aachen

Rechtsanwaltsbüro
Wolfram Sedlak
Schloß Vettelhoven
Escher Str. 18-20
53501 Grafschaft
Tel.: 02641/ 8903156
Fax: 0221/ 8903157
SteuerNr.: 215/5160/1269
Email: wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero@gmx.de
Internet: wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero.de

6. Dezember 2022
Az: 45/22

Juristische Prüfung Bewohnerparken in Hennigsdorf Nord

Sehr geehrter Herr Achtenhagen,

zu der mir von Ihnen zugesandten Ersteinschätzung vom 22.11.22 und Ihren Fragen vom 17.11.22 nehme ich wie folgt Stellung:

1.) Zuständigkeiten:

Nach § 45 Abs. 1b, Nr. 2a StVO ist für das Anordnen einer Bewohnerparkzone das **Einvernehmen der Gemeinde** erforderlich, d.h., der Gemeinde obliegt ein **Vetorecht mit Abwehr- und Sperrwirkung gegenüber der Straßenverkehrsbehörde.**

(vgl. M. Sauthoff, Straße und Anlieger, NJW-Schriftenreihe München 2003, Rz 983; BVerwG NZV 1994, 493; Sächsisches OVG, Beschluß v. 21.8.2020 – Az: 6 B 189/20, Rz 13+15)).

Die Anordnung selbst muß aber nach § 45 Abs. 1b, S. 2 StVO durch die Straßenverkehrsbehörde erfolgen.

Ich zitiere hierzu die grundlegende Entscheidung des BVerwG vom 28. Mai 1998:

BVerwG, Urteil vom 28. Mai 1998 – 3 C 11/97 –, juris Rz 32f:

„a) Das Straßenverkehrsrecht ist sachlich begrenztes Ordnungsrecht, für das dem Bund - abweichend

vom sonstigen (Polizei-)Ordnungsrecht - die Gesetzgebungskompetenz zusteht (vgl. [BVerfG, Beschluß vom 10. Dezember 1975 - 1 BvR 118/71 - BVerfGE 40 S. 371](#) <380>). Daraus folgt, daß es nicht die originäre Aufgabe der Straßenverkehrsbehörden ist, grundlegende Entscheidungen zur städteplanerischen Entwicklung von Gemeinden zu treffen. Dies hat der Gesetzgeber in § 6 Abs. 1 Nr. 15 StVG eindeutig anerkannt. Die dort eingeräumte Verordnungsermächtigung betrifft die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen. **Durch die Verwendung des Begriffs "Kennzeichnung" hat der Gesetzgeber deutlich gemacht, daß den Straßenverkehrsbehörden nicht die Befugnis eingeräumt werden soll zu entscheiden, ob ein Fußgängerbereich oder eine verkehrsberuhigte Wohnzone eingerichtet werden soll, weil dies jeweils eine bedeutende lokale städteplanerische Entscheidung der Gemeinde ist (vgl. BTDrucks 8/3150 S. 10).** Die flächendeckende Überspannung der gesamten Innenstadt einer Großstadt mit Anwohnerparkzonen stellt eine städteplanerische Entscheidung von mindestens gleichem Gewicht dar. Sie mag zwar darauf zielen, die Wohnbevölkerung der Innenstadt von einer Abwanderung ins Umland abzuhalten. Die Kläger weisen aber zu Recht darauf hin, daß sie gleichzeitig die nicht von der Hand zu weisende Gefahr einer Stadtfucht von Gewerbebetrieben und Freiberuflern zur Folge haben kann. Die weitgehende Reservierung des Parkraums der Innenstadt für Anwohner kann - und soll - Berufspendler und sonstige Innenstadtbesucher zwingen, nach Möglichkeit auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Es gibt sicher gute Gründe, eine solche Entwicklung zu fördern. Es ist aber nicht zu übersehen, daß eine solche Maßnahme auch nachteilige Wirkungen auf die Stadtentwicklung haben kann, wie die verbreitete Klage über die Entstehung großer Gewerbeparks "auf der grünen Wiese" zeigt.

Der Gesetzgeber hat in § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG offenkundig nicht die Grundlage für eine derart weitgehende städtebauliche Entscheidung legen wollen. Die Bestimmung über das Parkvorrecht der Anwohner ist eindeutig als ordnungsrechtliche Eingriffsermächtigung formuliert. Der Gesetzgeber ermächtigt den Ordnungsgeber zu Regelungen über "die Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten der Anwohner". Dieser Formulierung kommt besonderes Gewicht zu, weil sie im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens an die Stelle des Vorschlags der Bundesregierung getreten ist, die Schaffung von Parkmöglichkeiten für Anwohner vorzusehen (vgl. BTDrucks 8/3150 S. 4; BTDrucks 8/3622 S. 6 u. 10). Dadurch sollte klargestellt werden, daß Parkvorrechte für die Anwohner citynaher Wohnstraßen im Regelfall durch ein Parkverbotsschild mit dem Zusatz "ausgenommen Anwohner" verwirklicht werden sollen. Der Gesetzgeber zielte mithin auf konkrete Einzelmaßnahmen zum Schutz jeweils betroffener Anwohner. Die Einräumung einer grundlegenden stadtplanerischen Entscheidungsbefugnis war damit nicht beabsichtigt.“

Es macht daher Sinn, dass die Stadt Hennigsdorf zunächst entsprechende Untersuchungen über die Geeignetheit und Erforderlichkeit einer solchen Maßnahme vornimmt. Die Prüfung der Zulässigkeit der Anordnung des Bewohnerparkbereiches obliegt aber wieder der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises. Davon kann und darf sie sich nicht freisprechen. Lediglich, wenn die Stadt ihre Zustimmung versagt, sind der Straßenverkehrsbehörde die Hände gebunden.

2.) Nach Sichtung der jüngsten Rechtsprechung zu Bewohnerparkzonen verbleibt es aber bei einer **engen Auslegung der Zulässigkeitsvoraussetzungen** (vgl. u.a.: Sächsisches OVG, Beschluß v. 21.8.2020 – Az: 6 B 189/20, Rz 15; OVG Berlin, Urteil v. 26.8.2008 – Az: 1 B 35.05; Hamburger OVG, Beschluß v. 4.10.2021 – Az: 4 Bs 218/21; VG Köln, Beschluß v. 2.11.2022 – Az: 18 L 1522/22, Rz 137ff; VGH Baden-Württemberg, Beschluß v. 14.11.2022 – Az: 13 S 545/22, juris Rz 17f).

§ 6 Abs. 1, Nr. 15b StVG i.V.m. § 45 Abs. 1b, Nr. 2a StVO ist eindeutig **als Ausnahmenvorschriften formuliert**. Die Gesamtausrichtung des Straßenverkehrsrechts ist derzeit prinzipiell als „präferenz- und privilegienfeindlich“ anzusehen (Sächsisches OVG, Beschluß v. 21.8.2020 – Az: 6 B 189/20, Rz 15; BVerwG, Urteil vom 28. Mai 1998 – 3 C 11/97 –, juris Rz 35). Grundsätzlich soll der innerstädtische Verkehrsraum allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt zur Verfügung stehen (vgl. VG Köln, Beschluß v. 2.11.2022 – Az: 18 L 1522/22, Rz 137; VGH Baden-Württemberg, Beschluß vom 24.6.22 – Az: 2 S 809/22, juris Orientierungssatz Nr. 5 sowie Rz 173).

Die Straßenverkehrsbehörden können eine Parkraumbewirtschaftung etwa zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung betreiben (§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 2. Alt StVO) oder zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 1. Alt StVO). Des Weiteren kann sie sich auf allgemeine Gründe der Sicherheit des Verkehrs (§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO) stützen und auch auf diesem Weg die hier konkret beabsichtigte Steuerungswirkung – Anreizschaffung, dass Fremd- und Langzeitparkende, wie Berufspendler, Kunden und Besucher, auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) umsteigen – erzielen, ohne zugleich Bewohner zu privilegieren, (vgl. VG Köln, Beschluß v. 2.11.2022 – Az: 18 L 1522/22, Rz 140 – 142).

Entscheidet sich die Antragsgegnerin für ein Vorgehen nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO, ist das Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen ausreichend zu dokumentieren.

Diese wurden in **Ziff. X Nr. 1 - 8 der VwV zu § 45 StVO** konkretisiert.

Unter Nr. 1 heißt es dort: „Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines **erheblichen allgemeinen Parkdrucks** die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in **ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung** von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.“

3.) Der VGH Baden-Württemberg (Beschluß v. 14.11.2022 – Az: 13 S 545/22, juris Leitsatz 2 und Rz 18) definiert diesen „**erheblichen allgemeinen Parkdruck**“ für Zustände, in denen regelmäßig mehr als 80 % der für die Bewohner des städtischen Quartiers zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten belegt sind. Ich zitiere Rz 18:

Die Frage, wann ein Parkraummangel als "erheblich" anzusehen ist, ist bisher in der Rechtsprechung nicht hinreichend geklärt. Die Begriffsbestimmung kann sich nicht maßgeblich an zeitlichen Elementen in dem Sinne ausrichten, dass ein ununterbrochener Parkraummangel bestehen muss, denn hierfür sieht die Ermächtigungsgrundlage in § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO auf der Rechtsfolgenseite bereits Differenzierungsmöglichkeiten vor. Es muss sich deshalb um ein qualitatives Element handeln, das einen Parkraummangel beschreibt, der die betroffenen Bewohner des städtischen Quartiers über die bloße Unannehmlichkeit, nicht in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung einen Parkplatz zu finden, hinaus belastet. Nach Nr. X. 1. VwV-StVO zu § 45 StVO ist die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden. Die Vorschrift lässt vermuten, dass die die Verwaltungsvorschrift erlassende Stelle nicht von einer regelmäßigen hundertprozentigen Auslastung der in Rede stehenden Parkmöglichkeiten ausgeht, da sie andernfalls nicht die Wörter "erheblich" und "keine ausreichende [Park-] Möglichkeit" in den Text aufgenommen hätte. Die Verwaltungsvorschrift lässt aber nicht nur offen, wie ein "erheblicher Parkdruck" unterhalb der hundertprozentigen Auslastung zu quantifizieren ist, sondern auch, welche Zahl verfügbarer Stellplätze "in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung" noch als "ausreichende Möglichkeit" anzusehen ist, einen Stellplatz zu finden.

Dem Verwaltungsgericht ist darin zuzustimmen, dass ein erheblicher Parkraummangel grundsätzlich nicht schon bei einer regelmäßigen Auslastung von unter 80 Prozent der zur

*Verfügung stehenden Stellplätze zu der Tages- oder Nachtzeit angenommen werden kann. Von einer erheblichen Mangelsituation kann noch keine Rede sein, wenn von zehn Parkplätzen mehr als zwei Parkplätze für die Fahrzeuge von anderen Personen als Bewohner zur Verfügung stehen oder frei bleiben. Für die Erheblichkeit eines Parkraum mangels eine Belegung von 100 Prozent der Parkplätze zu fordern (vgl. VG Frankfurt/Oder, Urteil vom 18.03.2004 - 6 E 65/03 - juris Rn. 14), erscheint indes zu hoch gegriffen. Ein objektiver Betrachter dürfte in Anbetracht des Wortlauts von § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO auch bereits bei einer spürbaren Knappheit von einem "erheblichen Parkraum mangel" ausgehen und nicht erst dann, wenn zu keiner Zeit ein Parkplatz verfügbar ist, also die durchschnittliche Auslastung 100 Prozent beträgt. Die Verwendung des Attributs "erheblich" zum Begriff des "Parkraum mangels" legt nahe, dass der Ordnungsgeber der Straßenverkehrsbehörde nicht erst bei absoluter Nichtverfügbarkeit von Parkplätzen Handlungsmöglichkeiten gewähren wollte. Es ist nicht anzunehmen, dass die zahlreichen illegalen Parkvorgänge, die mit einem Parkraum mangel knapp unterhalb der hohen Schwelle hundertprozentiger Auslastung regelmäßig einhergehen dürften, hingenommen werden sollten. **Vor diesem Hintergrund dürften die in der Praxis bewährten Empfehlungen für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen angemessen sein, nach denen bereits bei einer Auslastung von 80 bis 90 Prozent der für Bewohner zur Verfügung stehenden Stellplätze von einem hohen Parkdruck auszugehen ist** (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Empfehlungen für Verkehrserhebungen EVE R2, Ausgabe 2012, Ziffer 3.6.1; vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 26.02.2008 - OVG 1 B 35.05 - juris Rn. 24; VG Leipzig, Beschluss vom 27.04.2020 - 1 L 12/20 - juris Rn. 82), was begrifflich einem "erheblichen Parkraum mangel" entsprechen dürfte.*

Nach den vorliegenden Untersuchungen in Hennigsdorf werden diese Zahlen nicht erreicht. Im Mittel wurden lediglich Auslastungen von bis zu **60 - 70 %** dokumentiert (vgl. Seite 1 Stellungnahme PRR). Auch die Prüfung einer kleinteiligen Ausweisung im Umfeld des Krankenhauses ergab im Mittel lediglich Auslastungen von **73 %** (vgl. Tab. 2, Seite 5).

Das genügt den v.g. Anforderungen nicht. Bei zu erwartenden Klagen gegen die gewünschte Bewohnerparkzone ist daher davon auszugehen, dass die Gerichte sie als rechtswidrig ansehen.

Zu beachten ist aus Sicht der Rechtsprechung auch, dass eine rechnerische Gegenüberstellungen der Anzahl der in dem Gebiet der Parkzone zugelassenen Pkw mit der Zahl der verfügbaren Stellplätze in dem Referenzgebiet lediglich eine **Indizwirkung** haben. Sie machen eine eingehende Untersuchung mit Mehrfacherhebungen zur tatsächlichen Auslastung der Parkplätze im Durchschnitt und zu Spitzenzeiten nicht entbehrlich (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluß v. 14.11.2022 – Az: 13 S 545/22, juris Leitsatz Nr. 3 sowie Rz 21; VG Köln, Beschluß v. 2.11.2022 – Az: 18 L 1522/22, Rz 130). Einzelne Stichprobenuntersuchungen genügen hierfür nicht (vgl. VG Köln, Beschluß v. 2.11.2022 – Az: 18 L 1522/22, Rz 128).

4.) Eine „ortsübliche fußläufig zumutbare Entfernung“ wurde nach dem Urteil des BVerwG vom 28. Mai 1998 – 3 C 11/97 –, juris Leitsatz Nr. 1, Rz 25 angenommen für einen Nahbereich, der i.d.R. nicht mehr als zwei bis drei Straßen umfaßt und inzwischen durch **Ziff. X Nr. 3 der VwV zu § 45 StVO** konkretisiert, indem er auch in Städten mit mehr als 1 Mio. Einwohnern maximal **1.000 m** nicht übersteigen darf. Dabei sind weiterhin die örtlichen Gegebenheiten, der vorhandene Parkdruck und der Schutz des Gemeingebrauches im konkreten Einzelfall in die Prüfungen mit einzubeziehen.

Ziff. X Nr. 3 der VwV zu § 45 StVO:

„Die Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten sind unter Berücksichtigung des Gemeingebrauchs (vgl. dazu Nummer 4), des vorhandenen Parkdrucks (vgl. dazu Nummer 1) und der örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Dabei muss es sich um Nahbereiche handeln, die von den Bewohnern dieser städtischen Quartiere üblicherweise zum Parken aufgesucht werden. Die maximale Ausdehnung eines Bereiches darf auch in Städten mit mehr als 1 Mio. Einwohnern 1000 m nicht übersteigen. Soweit die Voraussetzungen nach Nummer 1 in einem städtischen Gebiet vorliegen, dessen Größe die ortsangemessene Ausdehnung eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten übersteigt, ist die Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten (mit verschiedenen Buchstaben oder Nummern) zulässig.“

5.) Ausnahmegenehmigungen: Wie verhält es sich bei gewerblichen Fahrzeugen (Kleintransporter), die von den Bewohnern im Wohngebiet abgestellt werden, bei denen diese aber nicht der Halter sind, im Fall einer Anordnung von Bewohnerparken? Kann für diese Fahrzeuge auch ein Bewohnerparkausweis oder Ausnahmegenehmigung von den Bewohnern beantragt werden?

Grundsätzlich ist dies nicht zulässig. Jeder Bewohner erhält nur einen Parkausweis für ein auf ihn als Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug:

vgl. Ziff. X Nr. 7 der VwV zu § 45 StVO:

„Bewohnerparkausweise werden auf Antrag ausgegeben. Einen Anspruch auf Erteilung hat, wer in dem Bereich meldebehördlich registriert ist und dort tatsächlich wohnt. Je nach örtlichen Verhältnissen kann die angemeldete Nebenwohnung ausreichen. Die Entscheidung darüber trifft die Straßenverkehrsbehörde ebenfalls im Einvernehmen mit der Stadt. **Jeder Bewohner erhält nur einen Parkausweis für ein auf ihn als Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug. Nur in begründeten Einzelfällen können mehrere Kennzeichen in dem Parkausweis eingetragen oder der Eintrag "wechselnde Fahrzeuge" vorgenommen werden.** Ist der Bewohner Nutzer eines Carsharingunternehmens, ist der Eintrag „wechselnde Carsharingfahrzeuge“ einzutragen. Das Bewohnerparkvorrecht gilt dann nur für das Parken eines Carsharingfahrzeuges, das durch eine Carsharingplakette als solches gekennzeichnet ist; darauf ist der Antragsteller schriftlich oder elektronisch hinzuweisen.“

Die begründeten Ausnahmefälle betreffen lediglich den Fall von mehreren Kennzeichen, die aber alle auf den Halter zugelassen sein müssen. Lediglich bei einem Kleintransporter von einem Carsharingunternehmen wäre ein Bewohnerparkausweis mit dem Zusatz „wechselnde Carsharingfahrzeuge“ möglich.

Wolfram Sedlak
(Rechtsanwalt)

Rechtsanwaltsbüro Wolfram Sedlak
Schloß Vettelhoven
Escher Str. 18-20
53501 Grafschaft-Vettelhoven
Tel.: 02641 / 890 31 56
Fax: 02641 / 890 31 57
Mail: wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero@gmx.de
Internet: <http://www.wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero.de>