

Abb. 3.21: Anteil Dauerparker an Parkraumnachfrage Mittwoch ohne Markt im Tagesmittel (6-22 Uhr)

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept "Cohnsches Viertel"

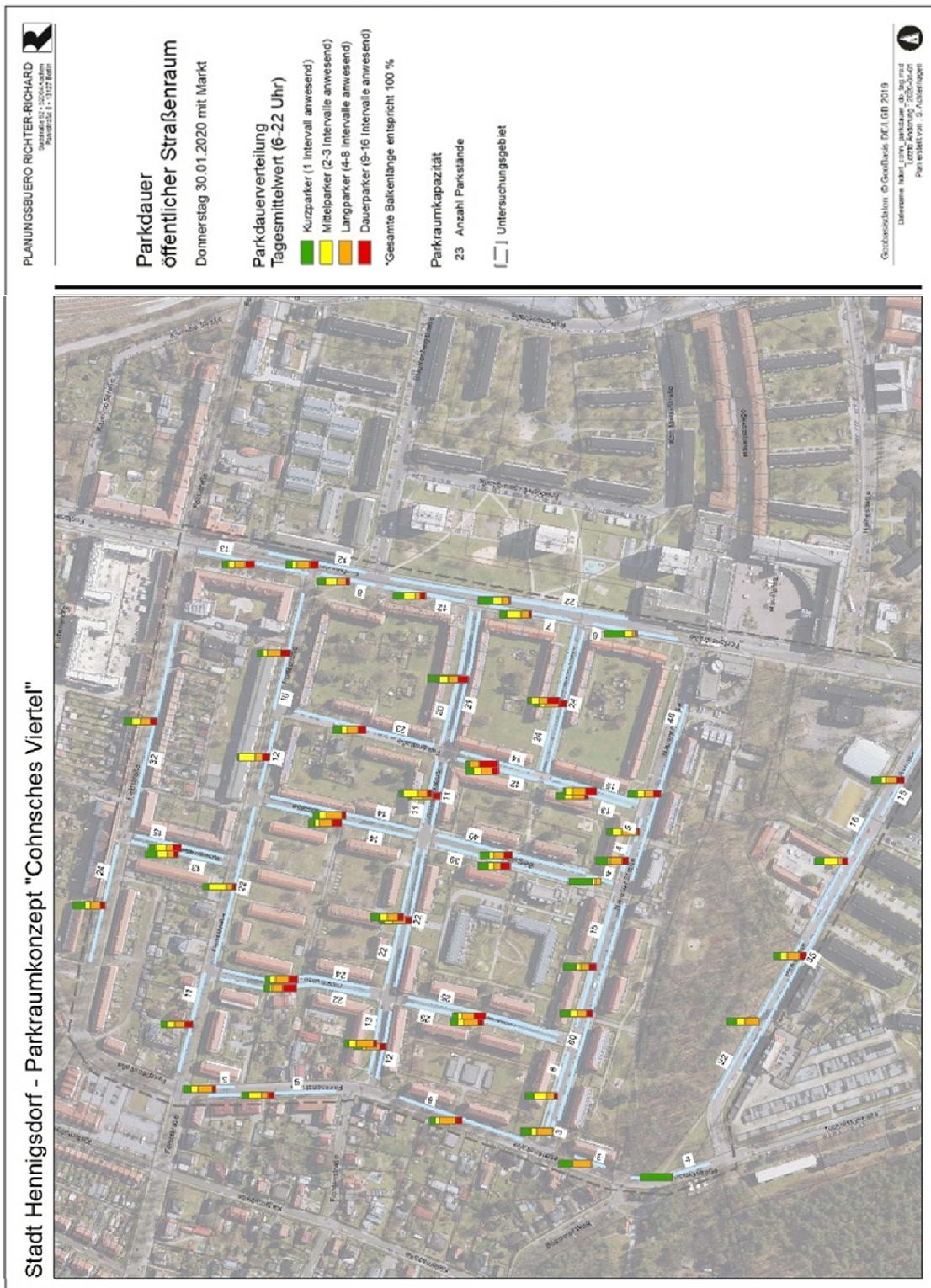


Abb. 3.22: Parkdauererteilung öffentlicher Straßenraum Donnerstag mit Markt im Tagesmittel (6-22 Uhr)

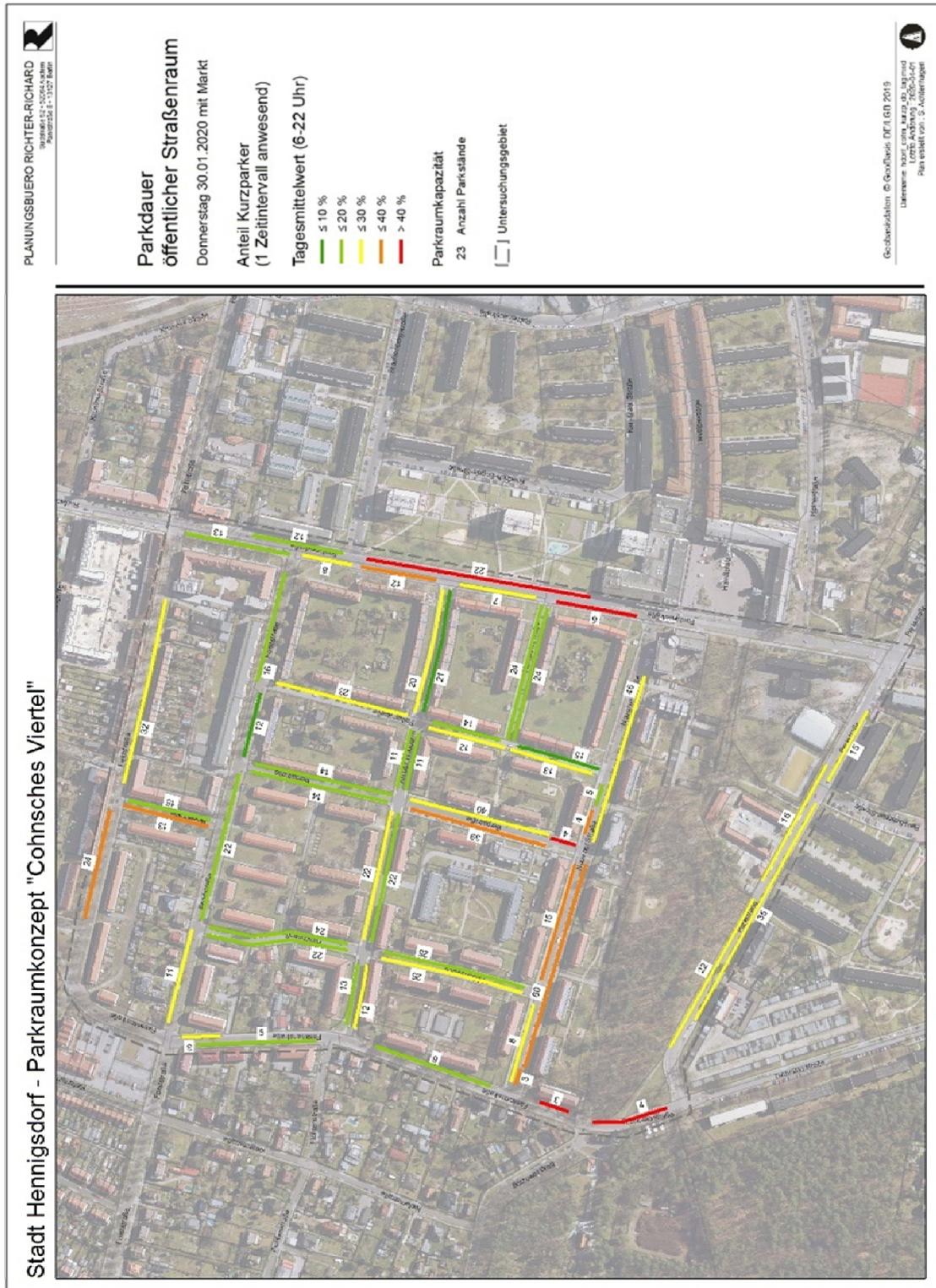


Abb. 3.23: Anteil Kurzparker an Parkraumnachfrage Donnerstag mit Markt im Tagesmittel (6-22 Uhr)

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept "Cohnsches Viertel"

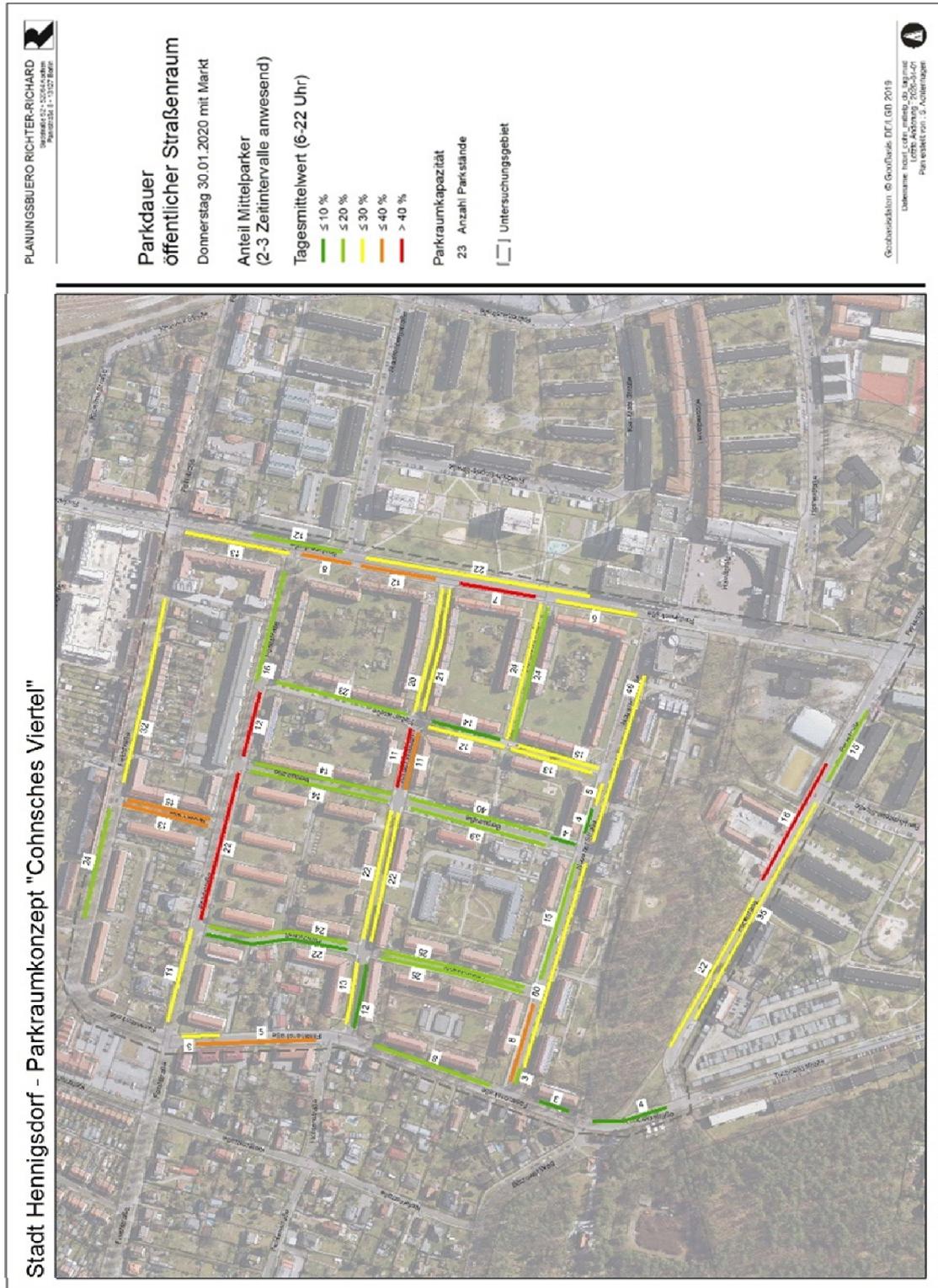


Abb. 3.24: Anteil Mittelparker an Parkraumnachfrage Donnerstag mit Markt im Tagesmittel (6-22 Uhr)

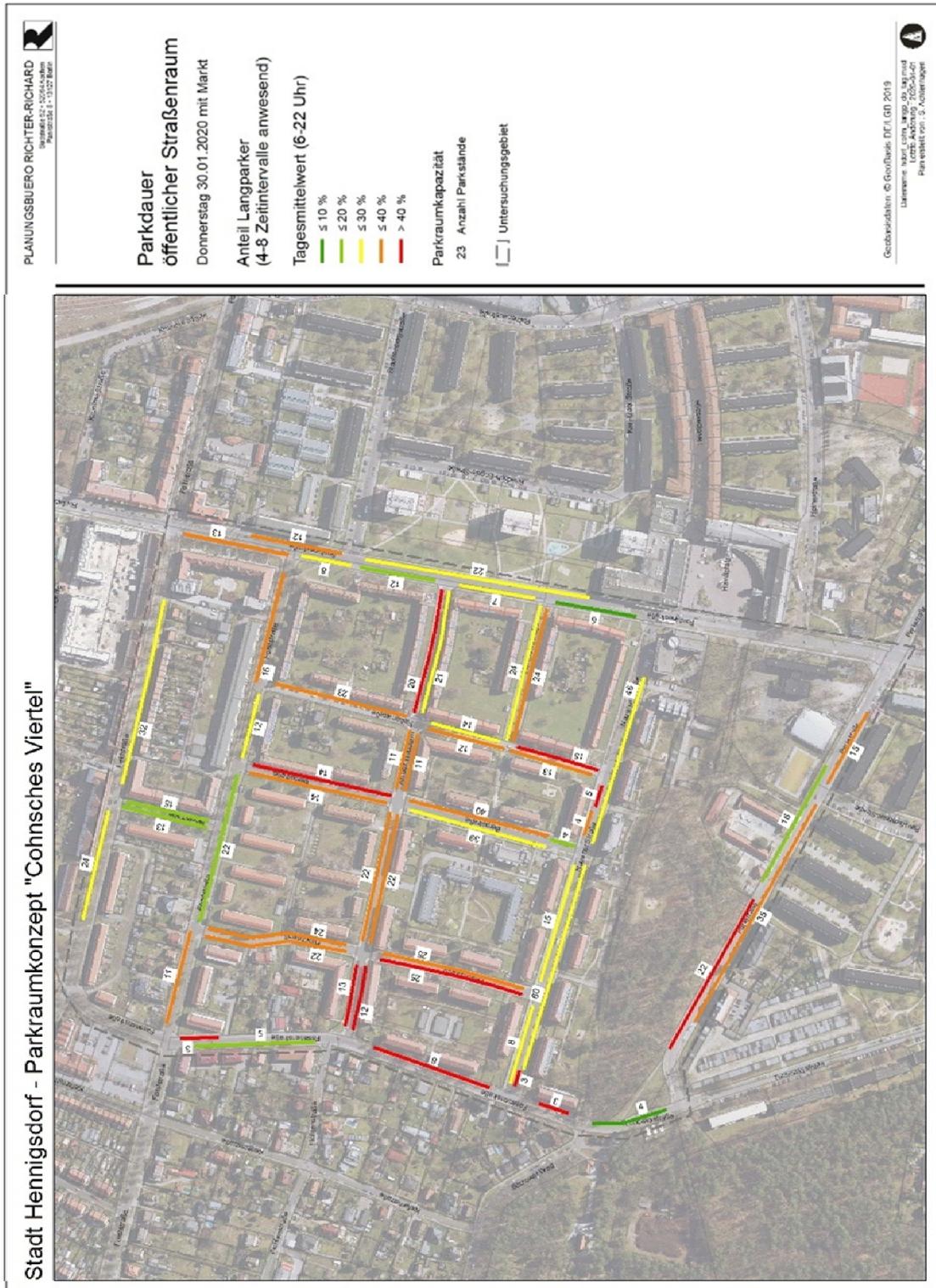


Abb. 3.25: Anteil Langparker an Parkraumnachfrage Donnerstag mit Markt im Tagesmittel (6-22 Uhr)

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept "Cohnsches Viertel"

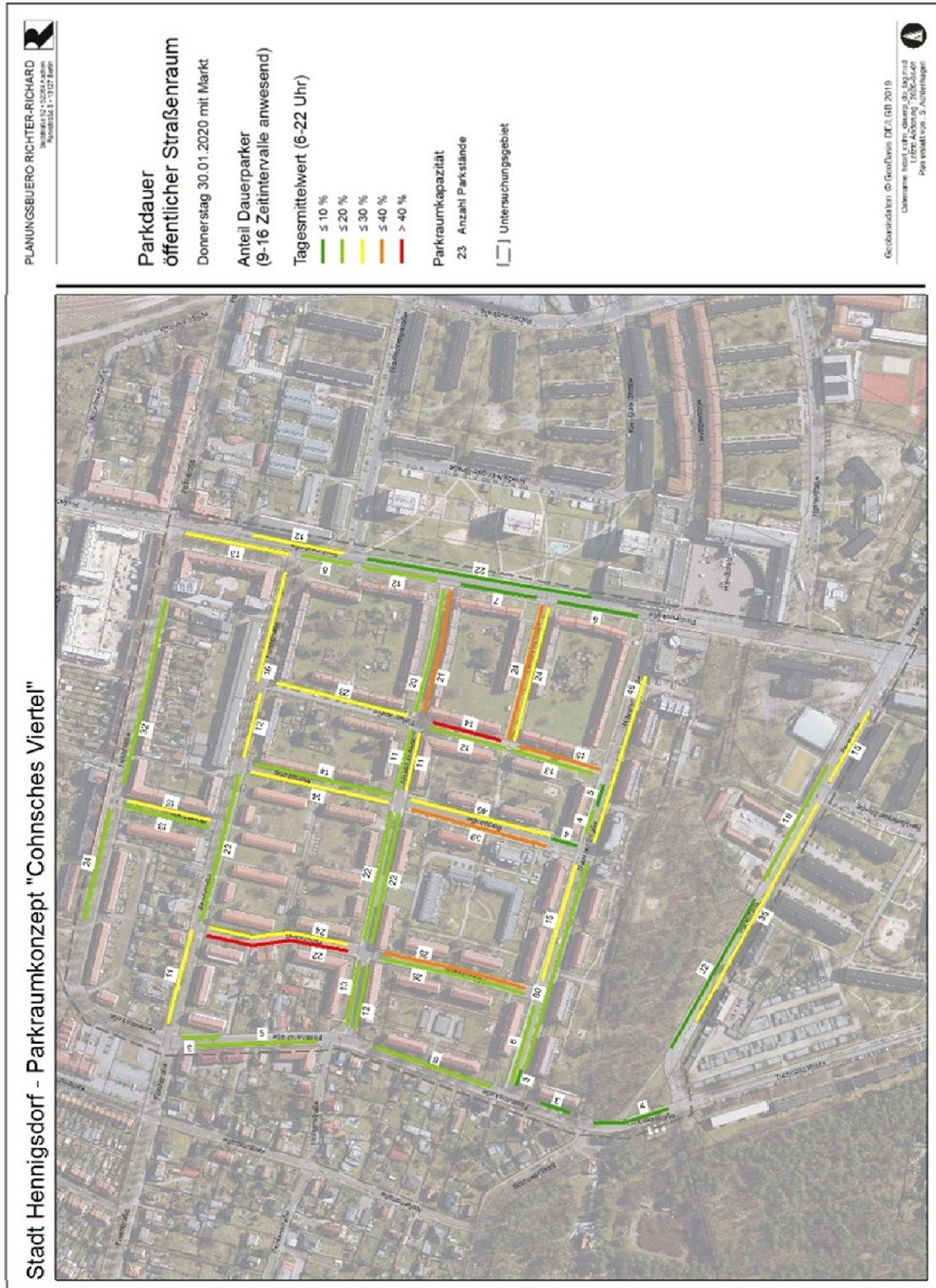


Abb. 3.26: Anteil Dauerparker an Parkraumnachfrage Donnerstag mit Markt im Tagesmittel (6-22 Uhr)

### 3.4 Parkraumbedarf nach Motorisierungsgrad und Stellplatzsatzung

Im Untersuchungsgebiet (Berücksichtigung nur der innenliegenden Straßenseiten an der Gebietsgrenze) "Cohnsches Viertel" wohnen aktuell 2.239 Personen (Stand Juni 2020). In Bezug zum gesamtstädtischen Motorisierungsgrad (532 zugelassene Pkw/Krad je 1.000 Einwohner am Stichtag 31.12.2018) ergibt sich ein rechnerischer Bedarf von 1.190 Stellplätzen. Mit einem Zuschlag von 10 % für Besucher erhöht sich der Bedarf auf ca. 1.300 Stellplätze.

Die Anzahl der in der Stadt Hennigsdorf zugelassenen Pkw/ Krad ist den vergangenen zehn Jahren in einem höheren Maß als der Zuwachs an Einwohnern gestiegen. Im Jahr 2009 betrug die Motorisierung 481 Pkw/Krad je 1.000 Einwohner. Folglich hätte sich somit auch der Bedarf an Pkw-Stellplätzen im "Cohnschen Viertel" von 1.160 (einschließlich Besucher) auf aktuell 1.300 erhöht.

Der geschätzte Stellplatzbedarf mit Ansatz eines gesamtstädtischen Motorisierungsgrades wird vom realen Pkw-Bestand im "Cohnschen Viertel" aus mehreren Gründen abweichen. Die zentrale Lage des Viertels mit einer guten Einbindung in die Netze und Angebote der Umweltverbundverkehrsmittel (Rad, Fuß, ÖPNV) begünstigt eine autounabhängige Mobilität. Folglich ist eine niedrigere Pkw-Rate bzw. ein wesentlich geringerer Stellplatzbedarf zu erwarten.

Zudem lässt die Mieterstruktur (eher ältere Einwohnerschaft, insbesondere Rentner/-innen verfügen i.d.R. über durchschnittlich geringere Netto-Haushaltseinkommen) im "Cohnschen Viertel" auf einen niedrigeren Pkw-Bestand/ Stellplatzbedarf im Verhältnis zum Durchschnitt der Gesamtstadt schließen.

In der Stellplatzbedarfssatzung vom 24. März 2005 wird für Neubauvorhaben und Nutzungsänderungen die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze über Richtzahlen geregelt. Demgemäß ist für Einfamilien-/ Mehrfamilienhäuser ein Stellplatz je Wohnung anzusetzen.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich derzeit 1.477 Wohneinheiten, so dass sich nach Satzung ein fiktiver Pkw-Stellplatzbedarf von knapp 1.500 Stellplätzen ergibt. Ein zuzüglicher "Puffer" für Besucherstellplätze ist per Satzung nicht gefordert. Im Vergleich zum Parkraumkonzept des Jahres 2009 ist die Wohnungsanzahl nur geringfügig (+24 WE) gestiegen.

Die Stellplatzbedarfssatzung ist nur bei Neubauvorhaben und nicht für Bestandsgebiete verbindlich anzuwenden. Die Stellplätze müssen vollständig außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen nachgewiesen werden. Der ermittelte Stellplatzbedarf per Satzung ist damit bestenfalls eine rechnerische Schätzgröße bzw. ein theoretischer Wert, unabhängig von den konkreten Verhältnissen vor Ort.

Zudem kann bei triftigen Gründen, beispielsweise einer guten ÖPNV-Erschließung oder der Umsetzung eines Mobilitätskonzepts mit vielfältigen Mobilitätsoptionen für die zukünftige Bewohnerschaft, der Stellplatzbedarf nach Satzung gemindert werden. Auf die Herstellungspflicht der Stellplätze kann auch per Zahlung einer Ablöse ganz oder teilweise verzichtet werden.

Dem theoretischen Parkraumbedarf per Motorisierung von 1.200-1.300 Pkw-Stellplätzen sowie den 1.500 Pkw-Stellplätzen per Stellplatzbedarfssatzung steht ein Angebot von ca. 1.290 wohnungsbezogenen Pkw-Abstellmöglichkeiten im "Cohnschen Viertel" gegenüber (Summe aus öffentlichem und privatem Parkraumangebot, s. Kap. 2.3).

Parkraumangebot und Bedarf nach städtischem Motorisierungsgrad sind annähernd deckungsgleich, zumal der tatsächliche Pkw-Bestand im Viertel aktuell niedriger sein dürfte.

Eine Ausweitung der Parkraumkapazitäten im "Cohnschen Viertel" für Bewohner ist somit nicht erforderlich. Spielräume bestehen darin, mit der Herstellung von zusätzlichen privaten Stellplätzen gleichzeitig die öffentlichen Parkstände zurückzunehmen (z. B. zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bzw. Sichtverhältnisse an Knotenpunkten), also die Parkraumnachfrage der Bewohner vom öffentlichen in den privaten Raum gezielt umzuschichten.

Die Zusammensetzung der Einwohnerschaft ist jedoch nicht starr und kann sich zukünftig ändern. Dadurch könnte auch der Pkw-Bestand steigen, beispielsweise durch Zuzüge jüngerer Bewohner. Eine gegenteilige Entwicklung, dass autofreie Haushalte in das "Cohnsche Viertel" ziehen, ist angesichts des guten ÖPNV-Angebots in Hennigsdorf ebenso denkbar. Das zukünftige Mobilitätsverhalten ist somit offen und dessen Veränderung zu beobachten. Der öffentliche Straßenraum bietet kaum Platz für zusätzliche Parkflächen. Von daher sollten die Stellplatzpotenziale auf privatem Grund als flexible Reserveflächen weiter vorgehalten werden.

Die Bemessung des Stellplatzbedarfs gemäß Stellplatzsatzung ist aus den oben angeführten Gründen in den innerstädtischen Wohngebieten nicht zielführend. Dieser kann als Maximalwert bzw. Zielgröße für den Fall, dass jedem Haushalt ein Pkw-Stellplatz zur Verfügung stehen sollte, angesehen werden. Die Umsetzung dieser theoretischen Nachfrage ist aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit nicht ohne weiteres möglich. Außerdem entspricht dieses Szenario nicht den verkehrspolitischen Zielen der Stadt Hennigsdorf.

Die erhobene Parkraumnachfrage vor Ort gibt dagegen die tatsächlichen Verhältnisse der Parkraumsituation im "Cohnschen Viertel" wieder. Die verkehrsplanerische Behandlung des öffentlichen Parkraumangebots sollte sich daran bemessen.

#### 4. BEWERTUNG UND EINSCHÄTZUNG HANDLUNGSBEDARF

Auf Grundlage der Bestandserhebung wurde die aktuelle Parkraumsituation im "Cohnschen Viertel" bewertet und daraus der Handlungsbedarf für das Parkraumkonzept eingeschätzt:

- Das verfügbare Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet setzt sich aus 837 Parkständen im öffentlichen Straßenraum und mindestens 160 Garagen sowie 288 Stellplätzen auf privaten Grundstücken zusammen,
- der öffentliche Parkraum war während der Erhebungszeit von 6 bis 22 Uhr im Mittel mit 650 Fahrzeugen belegt, der Auslastungsgrad beträgt 69 %,
- die maximale Belegung im öffentlichen Parkraum liegt bei ca. 760 Fahrzeugen (80 %) und tritt ab ca. 20 Uhr durch die Nachfrage der Bewohner auf,
- bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet besteht im öffentlichen Straßenraum ein ausreichendes Parkraumangebot,
- ein signifikanter Unterschied in der Parkraumauslastung im Vergleich der Erhebungstage mit und ohne Markt ist nicht festzustellen,
- das öffentliche Parkraumangebot wird durch bis zu 400 private Stellplätze/ Garagen, die der Wohnnutzung zuzuordnen sind, ergänzt,
- weitere 46 private Stellplätze für Bewohner sollen durch die HWB realisiert werden,
- die lokal begrenzte, vollständige Belegung des öffentlichen Parkraums am Abend/ Nacht auf der Straße An der Wildbahn sowie auf Abschnitten der Bergstraße und Falkenstraße wird vordringlich durch fehlende private Stellplatzangebote für das exklusive Bewohnerparken hervorgerufen, mit dem Rahmenplan "Cohnsches Viertel" wäre eine Potenzial für ca. 100 Stellplätze in diesen Bereichen gesichert,
- im beschlossenen Vorentwurf zum geplanten Umbau der Fontanestraße zwischen Marwitzer Straße und Parkstraße würde sich das Parkraumangebot auf dem Abschnitt zwischen Feldstraße und Nauener Straße um zehn Parkstände verringern, was gemessen an der erhobenen Parkraumauslastung unproblematisch ist,
- die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung auf der nördlichen Fontanestraße zwischen Stauffenbergstraße und Feldstraße soll gebietsfremde Lang- und Dauerparker in die Tiefgarage (Havelplatz) und Parkhäuser im Stadtzentrum verdrängen und Flächenangebote für Kurzparker und Bewohnerparken (berechtigt mit Parkausweis) in der Zeit von 8-20 Uhr in diesem Bereich schaffen.

## Fazit und Handlungsempfehlung

- Es besteht, gemessen an den Ergebnissen der Parkraumauslastung, kein Handlungsbedarf im "Cohnschen Viertel" zur Ausweisung bzw. Herstellung zusätzlicher öffentlicher Parkraumkapazitäten. Dies gilt auch mit Umbau der Fontanestraße. Unabhängig davon bietet der öffentliche Straßenraum kaum Möglichkeiten für zusätzliche Parkflächen.
- Auf Straßenabschnitten mit freiem Parken, die westlich der Fontanestraße einmünden (Nauener Straße, Humboldtstraße, Straße An der Wildbahn, Forststraße), ist der Parkraum im Tagesmittel hoch bis sehr hoch ausgelastet, während der bewirtschaftete Parkraum in der Fontanestraße lediglich gering ausgelastet ist. Die Parkraumzone I (Zentrum West) und deren bestehende Bewirtschaftungsregelung könnte zur Erleichterung der Parksituation für Bewohner und unter dem Aspekt der Gleichbehandlung (Bewohner der Humboldtstraße dürften mit Parkausweis die Angebote auf der Fontanestraße nutzen) auf den Bereich westlich der Fontanestraße erweitert werden.
  - Damit Verdrängungsverkehre in die Falkenstraße vermieden und eine verständliche/ eindeutige Abgrenzung vor Ort erfolgen kann, sollte die Bewirtschaftungszone bis zur Bergstraße (ausschließlich) gezogen werden.
  - Von der Stadt Hennigsdorf wird die Umsetzung der Regelung (analog der nördlichen Fontanestraße) Bewohnerparken im Mischprinzip mit Parkscheibe und Parkdauerbegrenzung auf 2 Stunden angestrebt. Eine längere Höchstparkdauer (z. B. 4 Stunden) würde zu einer uneinheitlichen Zeitenregelung im Stadtgebiet führen und den bewirtschafteten Parkraum im "Cohnschen Viertel" attraktiveren, wodurch der Parksuchverkehr im Wohngebiet zunimmt. Die maximale Parkdauer von 2 Stunden genügt den Ansprüchen der Kurzparker (Kunden) und verdrängt gebietsfremde Mittel- und Langparker effektiv. Die Parkchancen der Bewohner, freigestellt von der Höchstparkdauer, werden dadurch erhöht. Die Parkraumbewirtschaftung gilt von Montag bis Sonntag in der Zeit von 8 bis 20 Uhr.
  - Bewohner mit Haupt- oder Nebenwohnsitz im bewirtschafteten Parkgebiet die nicht über einen privaten Stellplatz verfügen, können für ihr Fahrzeug einen Bewohnerparkausweis beim Landkreis Oberhavel beantragen. Diese können dann im öffentlichen Parkraum ohne Zeitbegrenzung parken.
  - Handwerksbetriebe und Dienstleistungsunternehmen (u.a. Pflegedienste) sowie Händler (an den Markttagen) können eine befristete Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO für die bewirtschafteten Parkbereiche erhalten. Damit werden bestimmte Erleichterungen (z. B. Parken ohne Parkschein oder Parken im Anwohnerparkbereich) für diese Unternehmen möglich.
  - Es ist nicht auszuschließen, dass Parker der Bewirtschaftung tiefer ins Wohngebiet Richtung Bergstraße und Hirschstraße ausweichen und sich hier Handlungsbedarf ergeben kann. Das Parkverhalten im "Cohnschen Viertel" ist zu beobachten (Monitoring) und die Parkraumbewirtschaftung bei entsprechender Konfliktlage ggf. anzupassen.
- Die vorhandenen Garagen und privaten Stellplätze sind zur Entlastung des öffentlichen Parkraums zu erhalten.

- Derzeit stehen 23 Stellplätze der HWB leer bzw. werden nicht vermietet. Deren Kapazitäten sind zunächst effizient zu nutzen und bieten kurzfristige Potenziale zur Entlastung und Rücknahme von Parkständen im öffentlichen Straßenraum.
- Von der HWB wird mit weiteren 46 geplanten Stellplätze in der Feldstraße und Straße An der Wildbahn das private Parkraumangebot aufgestockt.
- Die Errichtung zusätzlicher privater Stellplätze (gemäß Rahmenplan) eröffnet weitere Möglichkeiten, den öffentlichen Straßenraum von Parkständen in entsprechendem Umfang zu entlasten, z. B. für bessere Sichtbeziehungen an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten. Der Flächenbedarf zusätzlicher Stellplätze steht im (Nutzung-)Konflikt zu den erhaltenswerten begrünten, wohnungsnahen Freiräumen. Die Stellplätze sind vorzugsweise in den Randbereichen der Innenhöfe anzulegen.
- Die Behindertenparkstände im öffentlichen Straßenraum sind jeweils dem aktuellen Bedarf anzupassen.
- Regelwidriges Parken ist konsequent zu ahnden, wozu die aktuelle Straßenverkehrsordnung mit den deutlich verschärften Sanktionsmöglichkeiten verbesserte Möglichkeiten zur Durchsetzung bietet.
- Derzeit wird für die Stadt Hennigsdorf der Masterplan "E-Mobilität – Ladeinfrastruktur" erarbeitet. Entsprechend der Bedarfsermittlung sollen im "Cohnschen Viertel" bis 2026 drei Ladesäulen (11 kW) mit jeweils 2 Ladepunkten errichtet werden. Für jeden Ladepunkt wird ein Parkstand (vorzugsweise in Senkrechtaufstellung) benötigt. Die Anzahl der Parkstände im "Cohnschen Viertel" bleibt erhalten. Die spezifische Nutzung der 6 Parkstände im Rahmen der Bereitstellung der Ladeinfrastruktur dient der Förderung der E-Mobilität in der Stadt Hennigsdorf.

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept "Cohnsches Viertel"

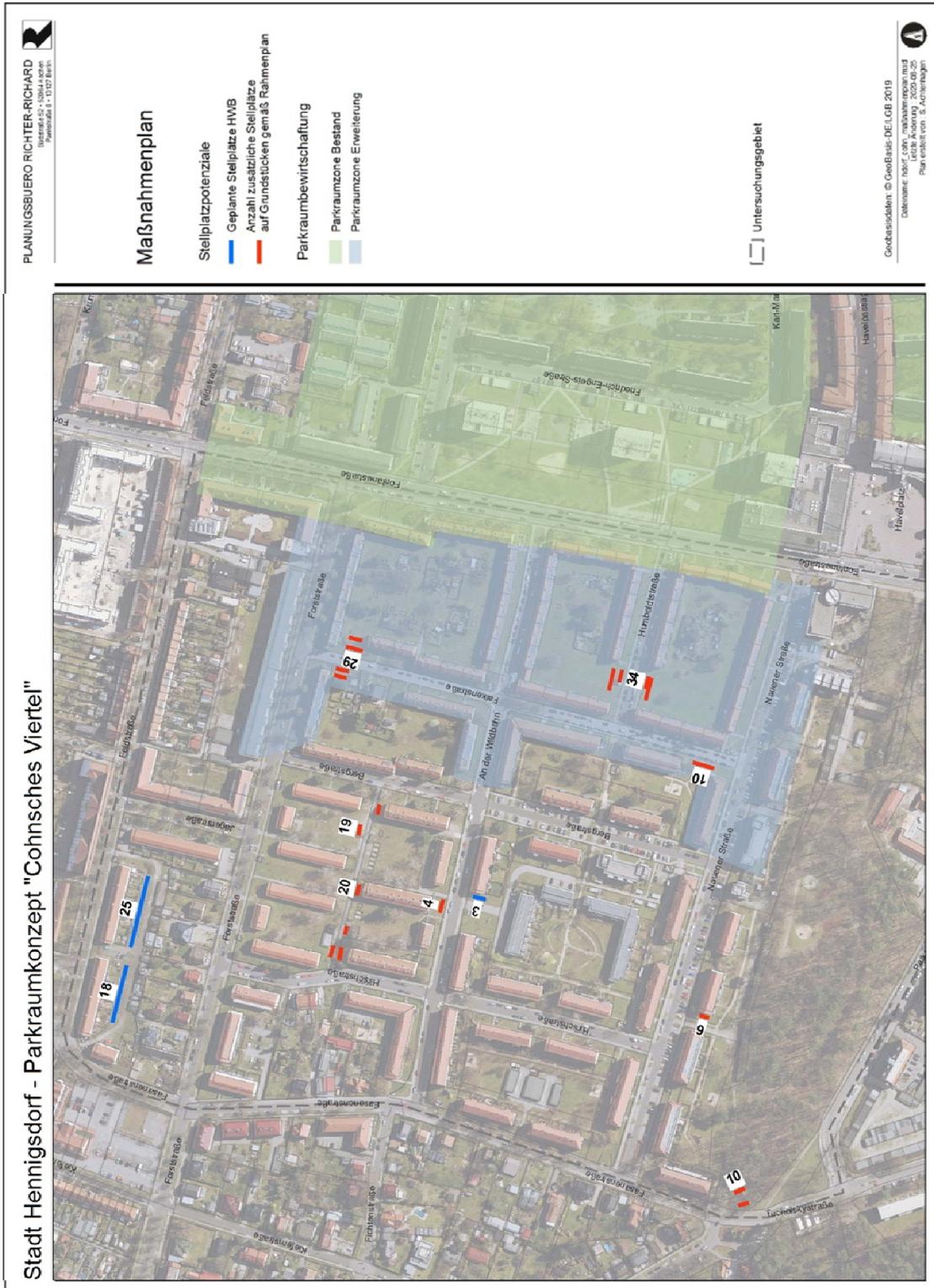


Abb. 4.1: Maßnahmenplan Parkraumkonzept "Cohnsches Viertel"