

Stadt Hennigsdorf

Stadt Hennigsdorf

Fortschreibung des Parkraumkonzeptes / Parkraumbewirtschaftungskonzeptes „Zentrum“



brenner BERNARD ingenieure GmbH
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe
Berlin

Impressum

Auftraggeber

Stadt Hennigsdorf
Fachdienst Stadtplanung
Rathausplatz 1
16761 Hennigsdorf

Auftragnehmer

brenner BERNARD ingenieure GmbH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
ein Unternehmen der BERNARD Gruppe
Nordlichtstraße 17
13405 Berlin
Telefon 030 41 77 99 - 0
Telefax 030 41 77 99 - 33
www.brenner-bernard.com
info.berlin@brenner-bernard.com

Bearbeiter

Nina Thomsen, B.Sc.
Dipl.-Ing. Stefan Brost
Dipl.-Ing. Philip Guszahn

Berlin, 08.03.2019

INHALT

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	II
TABELLENVERZEICHNIS	II
1 AUFGABENSTELLUNG UND VORGEHEN	1
2 ERGEBNISSE DES KONZEPTEES 2011	3
3 ERHEBUNG DES RUHENDEN VERKEHRS	6
4 ANALYSE DES PARKRAUMBESTANDES	7
4.1 Parkplätze im öffentlichen Raum	8
4.2 Parkraumbewirtschaftung	10
4.3 Stellplätze auf privaten Grundstücken und in Garagen	13
5 AUSWERTUNG DER ERHEBUNG	14
5.1 Auslastung der öffentlichen Parkplätze	14
5.2 Auslastung der privaten Stellplätze	15
5.3 Regelwidriges Parken	17
5.4 Parkdauer auf den öffentlichen Stellplätzen	20
6 ERKENNTNISSE FÜR DEN RUHENDEN VERKEHR	22
6.1 Bedarf nach Motorisierungsgrad	22
6.2 Bedarf nach Stellplatzbedarfssatzung	22
6.3 Parkraumbewirtschaftung und ortsfremde Parker	23
7 PROBLEME SOWIE MAßNAHMEN UND EMPFEHLUNGEN	25
7.1 Bötzowstraße	26
7.2 Krumme Straße	26
7.3 Am Rathaus	26
7.4 Parkstraße	27
7.5 Heinestraße	27
7.6 Fontanestraße	29
7.7 Rathenaustraße	30
7.8 Parkplatz Berliner Straße	30
7.9 Parkhäuser und Tiefgaragen	30
8 ZIELE FÜR DEN RUHENDEN VERKEHR	32
9 ANLAGEN	34

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet.....	2
Abbildung 2: Besitzstruktur der Park- / Stellplätze	8
Abbildung 3: Anteile der Aufstellungsarten der Parkplätze im öffentlichen Raum	9
Abbildung 4: Art und Anzahl der öffentlichen Stellplätze (davon Behindertenstellplätze in Klammern).....	10
Abbildung 5: Anteile der Bewirtschaftungsformen	11
Abbildung 6: Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet (Mo – Fr)	12
Abbildung 7: Anzahl der Stellplätze und Garagen auf Privatgrundstücken (mit Parkhäuser und Tiefgaragen).....	13
Abbildung 8: Auslastung der öffentlichen Parkplätze im Mittel über den Tag	15
Abbildung 9: Auslastung ausgewählter privater Stellplätze im Tagesmittel.....	17
Abbildung 10: Anteil der Falschparker im Tagesmittel	19
Abbildung 11: Überwiegende Parkdauer pro Straßenabschnitt tagsüber	21
Abbildung 12: Identifizierte Problemstellen	25

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Maßnahmen zur weiteren Verbesserung des Parkraumangebotes aus dem Parkraumkonzept Teil IV Zentrum 2011.....	5
Tabelle 2: Anzahl der Stellplätze	7
Tabelle 3: Anzahl der Parkplätze pro Aufstellungsart.....	9
Tabelle 4: Anzahl der Parkplätze pro Art der Parkraumbewirtschaftung.....	11
Tabelle 5: Vergleich der Anzahl der Parkplätze mit und ohne Beschränkung für die Gebietsgrenzen 2011	12
Tabelle 6: Prozentuale Anteile ortsansässiger (OHV) und ortsfremder Parker im gesamten Untersuchungsgebiet	24

1 AUFGABENSTELLUNG UND VORGEHEN

Das Parkraum- und Parkraumbewirtschaftungskonzept „Zentrum“ wurde 2011 erstmalig erstellt. Die Fortschreibung sollte nach fünf Jahren oder bei Bedarf erfolgen.

Zwischenzeitlich gab es zahlreiche bauliche Veränderungen und es sollen weitere Bereiche in die Untersuchung einbezogen werden. Deshalb sollen das Parkraum- und das Parkraumbewirtschaftungskonzept „Zentrum“ fortgeschrieben werden.

Die 31,29 km² große amtsfreie Stadt Hennigsdorf mit ca. 26.500 Einwohnern ist nordwestlich von Berlin gelegen und grenzt direkt an die Hauptstadt an. Die Stadt Hennigsdorf bietet mit zwei Autobahnanschlüssen, drei Landstraßen und der S-Bahn S25 sowie die Regionalbahnen besonders für Berufspendler eine gute Anbindung an Berlin und an das Umland. Insbesondere im Zentrum der Stadt, welches sich östlich und westlich des Bahnhofs befindet, hat sich durch neue Anziehungspunkte rund um den Bahnhof ein hoher Parkraumbedarf entwickelt, der gezielt gesteuert werden musste.

Die vorliegende Untersuchung baut auf dem von der Stadt Hennigsdorf erstellten „Parkraumkonzept Teil IV Zentrum“ aus dem Jahr 2011 auf. Das Untersuchungsgebiet wurde im Rahmen dieser Untersuchung erweitert, um Ausweichbewegungen aufgrund der Parkraumbewirtschaftung erfassen zu können. Die genaue Gebietsabgrenzung ist in Abbildung 1 dargestellt. Die hinzukommenden Gebiete befinden sich um die Krumme Straße im Norden und die Park- und Rathenastraße sowie die Bötzowstraße im Süden. Außerdem werden im Gegensatz zu 2011 beide Straßenseiten entlang der Grenzen des Untersuchungsgebietes in der Erhebung berücksichtigt, auch wenn sie bereits außerhalb des Gebietes Zentrum liegen.

Im Rahmen dieser Untersuchung wird die derzeitige Situation des ruhenden Verkehrs im Gebiet Zentrum mit dem aktuelle Stellplatzangebot, der Bewirtschaftungsform sowie der Parkraumnachfrage mittels Kennzeichenerhebung, erfasst. Anschließend werden Problemstellen identifiziert und Maßnahmen formuliert.

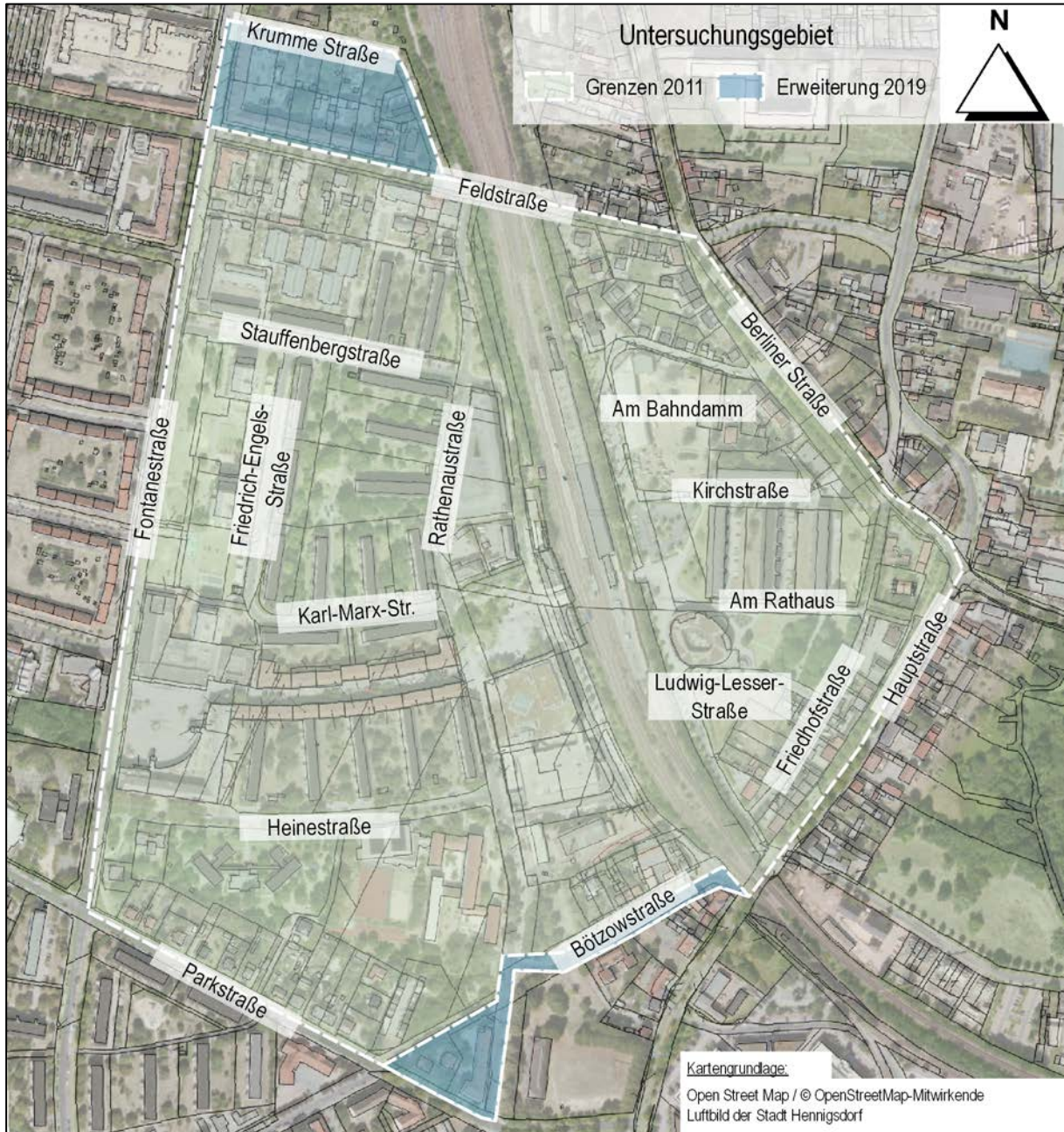


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet

2 ERGEBNISSE DES KONZEPTEES 2011

Im Rahmen der Untersuchung zum „Parkraumkonzept Teil IV Zentrum“ wurden 2011 2.781 Stellplätze im Zentrum ermittelt. Im Abgleich zu den rechnerisch erforderlichen Stellplätzen konnte ein Überschuss an Park-/ Stellplätzen im Untersuchungsgebiet festgestellt werden. Daraus konnte geschlossen werden, dass keine weiteren Park-/ Stellplätze erforderlich sind.

Das „Parkraumkonzept Teil IV Zentrum“ hat neben der Analyse des Parkraumbestandes / -bedarfes und deren Erfassung sowie Dokumentation verschiedene Zielbestimmungen und Grundsätze zur Sicherung und Entwicklung des Parkraums definiert. Für eine langfristige Sicherstellung der Park-/ Stellplatzsituation im Zentrum wurden folgende Ziele/Grundsätze benannt:

- Die Anzahl der derzeit vorhandenen Park-/ Stellplätze und Garagen ist grundsätzlich zu erhalten. Im öffentlichen Straßenraum sind keine Potentialflächen für Parkplätze mehr vorhanden. Die Potentiale auf den privaten Grundstücken sowie auf den Grundstücken der öffentlichen Einrichtungen sind bei Bedarf auszuschöpfen. Illegales Parken ist konsequent zu unterbinden.
- Die Grünbereiche sind auch zukünftig vom Verkehr freizuhalten. Die notwendigen Park- und Stellplätze sind vorrangig im öffentlichen Straßenraum, in den Randbereichen der Grünflächen oder an befahrbaren Wohnwegen vorzusehen.
- Die Pachtflächen für Garagenhöfe sollen erhalten bleiben. Der Eigentümer des Grund und Bodens sorgt nach wie vor für einen zumutbaren Zustand der Zufahrten.
- Die Garageneigentümer stehen in der Verantwortung für Werterhaltung/ Instandsetzung und Verbesserung des äußeren Erscheinungsbildes der Garagen (Fassadengestaltung, Bepflanzung). Die entsprechenden Maßnahmen sind mit dem jeweiligen Grundstückseigentümer abzustimmen.

- Der Anteil der Behindertenstellplätzen im öffentlichen Straßenraum ist ständig dem aktuellen Bedarf anzupassen.¹
- Die Parkraumbewirtschaftung im Zentrum hat sich bewährt und ist weiterzuführen. Ausweitungen oder Einschränkungen der Bereiche der Parkraumbewirtschaftung sind nicht erforderlich.
- Das Parkraumkonzept wird im Einvernehmen mit den Wohnungsunternehmen frühestens nach 5 Jahren bzw. nach aktuellem Erfordernis, insbesondere bei anstehenden Investitionsmaßnahmen fortgeschrieben.

Unter Berücksichtigung dieser genannten Ziele und den Voruntersuchungen wurden für das „Parkraumkonzept Teil IV Zentrum“ 2011 diverse Maßnahmen formuliert. Die Tabelle 1 beinhaltet die entwickelten Maßnahmen sowie deren heutigen Umsetzungsstand.

¹ Nach DIN 18024 Barrierefreies Bauen sind mindestens 3% der Pkw-Parkplätze, als Behindertenparkplätze auszubauen.

Maßnahmen	Umsetzungsstand
Der öffentliche Straßenraum ist zur Bedarfsdeckung von Parkplätzen voll ausgeschöpft. Deshalb sind zukünftige Bedarfe ausschließlich auf den zur Nutzung gehörenden Grundstücken zu decken. Grundlage dafür bildet die Satzung der Stadt Hennigsdorf über die Herstellung von Stellplätzen bei der Errichtung, Änderungen oder Nutzungsänderung baulicher sowie anderer Anlagen (Stellplatzbedarfssatzung).	Wird berücksichtigt
Im Zusammenhang mit wohnfeldverbessernden Maßnahmen an den Hochhäusern ist es erforderlich, das Erscheinungsbild der Garagen in der Friedrich-Engels-Straße aufzuwerten	Umgesetzt
Das „wilde“ Parken hinter der Kirchstraße 41 a-e kann nur durch Umgestaltungsmaßnahmen beseitigt werden. Diese sind jedoch seitens der HWB noch nicht geplant.	Trotz Halteverbot noch bestehend
Der Stellplatzbedarf für das Vereinsgebäude Stahl sollte durch „Doppelnutzung“ bzw. Verfügbarmachung der vorhandenen Stellplatzanlage der Fontaneschule gedeckt werden.	Doppelnutzung wird im Zuge von Umbau-maßnahmen umgesetzt
Im Bereich der Stadtbibliothek ist ein Behindertenparkplatz anzulegen.	Umgesetzt
Im Rahmen der jährlichen Straßenunterhaltung sind Straßenmarkierungen und Beschilderungen zu verbessern.	Laufend
Alle vorhandenen Parkscheinautomaten sollten zur Verbesserung der Parkplatzsituation im Zentrum sukzessiv mit einer sog. „Brötchentaste“ ausgestattet werden. Ein erster Schwerpunkt wird im Bereich der Heinstraße gesehen, um das Kurzzeitparkproblem der Kita „Traumland“ zu entschärfen.	Umgesetzt
Das Parkraumbewirtschaftungskonzept sollte fortgeschrieben werden.	Umgesetzt
Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit sind die unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen, insbesondere innerhalb eines Straßenzuges, zu reduzieren.	Umgesetzt
Zur Attraktivitätssteigerung und Auslastung vorhandener Tiefgaragenstellplätze sollte für Kunden wieder eine Gebührenfreiheit bei Einkauf angestrebt werden.	teilweise umgesetzt

Tabelle 1: Maßnahmen zur weiteren Verbesserung des Parkraumangebotes aus dem Parkraumkonzept Teil

3 ERHEBUNG DES RUHENDEN VERKEHRS

Am 04.12.2018 wurde im Zentrum Hennigsdorfs die Erhebung der aktuell bestehenden Parkraumsituation durchgeführt. Die Erhebung erfolgte an einem Dienstag in den fünf Zeitbereichen 6–8 Uhr, 9–11 Uhr, 12–14 Uhr, 15–17 Uhr und 18–20 Uhr. Vor allem in den Randzeiten von 6-8 Uhr und 18-20 Uhr ist der lokal maximale Parkraumbedarf zu erwarten.

Erfasst wurden die Anzahl der Stellplätze – unterteilt nach öffentlichen und privaten Stellplätzen sowie Garagen-, die Anordnung, die Besitzverhältnisse sowie Teile des Kennzeichens (Ortskennung und letzten drei Ziffern). Über das Kennzeichen kann einerseits im Rahmen der Parkdauerermittlung die eindeutige Zuordnung von Fahrzeugen erfolgen und andererseits dem Datenschutz Folge geleistet werden.

Im Vergleich zu 2011 ist der Untersuchungsraum Zentrum im Norden um die Krumme Straße erweitert worden, um Ausweichverkehre aufgrund der umfassenden Parkraumbewirtschaftung ermitteln zu können. Weiterhin wurden die Bötzwowstraße sowie weitere Teile der Parkstraße und Rathenaustraße im Süden ergänzt.

Bei der Erhebung wurden außerdem an den Grenzstraßen des Untersuchungsgebietes im Gegensatz zu 2011 Parkplätze auf beiden Straßenseiten berücksichtigt. Insgesamt wurden 3.118 Datensätze erhoben.

4 ANALYSE DES PARKRAUMBESTANDES

Im Untersuchungsgebiet wurde die Anzahl der öffentlichen und privaten Abstellflächen für Kfz ermittelt. Im Vergleich zu 2011 konnten vor allem im Bereich der Rathenaustraße und des Postplatzes sowie der Friedrich-Engels-Straße Veränderungen festgestellt werden. Dies liegt vor allem an Umgestaltungsmaßnahmen der anliegenden Flächen, beispielsweise im Bereich des neuen Busbahnhofs. Die Zusammenfassung der Stellplatzanzahl sowie ein Vergleich zum Bestand im Jahr 2011 kann der Tabelle 2 entnommen werden.

	öffentlich	privat	Garagen (privat)
Anzahl der Stellplätze 2019			
erweitertes Untersuchungsgebiet	1.021	2.055	59
Untersuchungsgebiet 2019 in den Grenzen von 2011	775	1.989	45
Anzahl der Stellplätze 2011	809	1.903	69
Veränderung 2011–2019 (bezogen auf altes U-Gebiet)	- 34	+ 86	- 24

Tabelle 2: Anzahl der Stellplätze

Hieraus wird ersichtlich, dass der Großteil der Stellplätze in privatem Besitz ist und dass sich die Anzahl der Abstellflächen für Kfz trotz zahlreicher Umbau- bzw. Umgestaltungsmaßnahmen nur marginal verändert hat. Garagen machen nur einen Bruchteil der Gesamtzahl an Abstellplätzen aus. Bei etwa einem Drittel der Parkplätze handelt es sich um Abstellflächen im öffentlichen Raum. Die genaue prozentuale Verteilung ist in Abbildung 2 dargestellt.

Besitzverhältnisse 2019

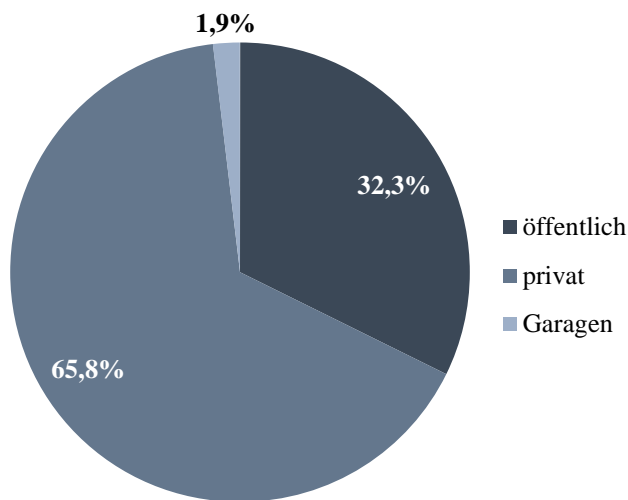


Abbildung 2: Besitzstruktur der Park- / Stellplätze (erweitertes Untersuchungsgebiet)

4.1 Parkplätze im öffentlichen Raum

Im Zentrum Hennigsdorfs gibt es öffentliche Abstellflächen entlang der Straßen und auf Parkplätzen. Entlang der Straße kann zwischen Längs- und Senkrechtparken in Parktaschen sowie Längsparken auf der Straße unterschieden werden. Die Art der Aufstellung kann der Abbildung 4 entnommen werden. Lediglich im Bereich Krumme Straße kann die Aufstellungsform nicht eindeutig zugeordnet werden, da die Fahrzeuge hier auf unbefestigten Flächen entlang der Straße geparkt werden. Während in diesem Bereich das Senkrechtparken dominiert, tritt vereinzelt auch Längsparken auf.

In Abbildung 4 sind weiterhin die vorhandenen öffentlichen Stellplätze pro Straßenzug aufgeführt, wobei die darin enthaltene Anzahl an Behindertenstellplätzen in Klammern angegeben ist. In Summe gibt es im Gebiet inklusive der außerhalb des Untersuchungsbereiches gelegenen Straßenseiten an Grenzstraßen 1021 öffentliche Parkplätze. Davon sind 28 Parkplätze als Behindertenstellplätze ausgewiesen. Nach DIN 18024 Barrierefreies Bauen sind mindestens 3% der Pkw-Parkplätze, als Behindertenparkplätze auszubauen. Demzufolge wären bei 1021 öffentlichen Parkplätzen 31 Behindertenstellplätze vorzusehen. Berücksichtigt man die Tatsache, dass schwerbehinderte Menschen mit besonderem Parkausweis auch im eingeschränkten Halteverbot bis zu 3 Stunden und an Parkuhren und Parkscheinautomaten ohne Gebühr

und zeitliche Begrenzung parken dürfen, sind im Zentrum in fast jeder Straße Parkmöglichkeiten für Behinderte vorhanden. Derzeit ist das Angebot ausreichend. Bei Bedarf ist es jedoch unkompliziert möglich, im Gebiet weitere Behindertenparkplätze auszuweisen.

Parktasche senkrecht	Parktasche längs	Straße	Parkplatz	ungeordnet
181	221	417	124	78

Tabelle 3: Anzahl der Parkplätze pro Aufstellungsart (erweitertes Untersuchungsgebiet)

Die Anzahl der Parkplätze konnte für Parktaschen und markierte Parkplätze eindeutig ermittelt werden. Um die Anzahl der verfügbaren nicht markierten Längsparkplätze auf der Straße zu bestimmen, wurde eine Länge von 6 m pro Parkplatz angenommen. Da viele Fahrzeuge in der Praxis kürzer sind, kann es hierdurch zu einer Überbelegung von Stellplatzbereichen kommen. Damit ist aber eine Konsistenz zwischen diesem Konzept und dem Parkraumkonzept Rathenaustraße gegeben und es soll an den entsprechenden Stellen darauf hingewiesen werden.

Aufstellungsart

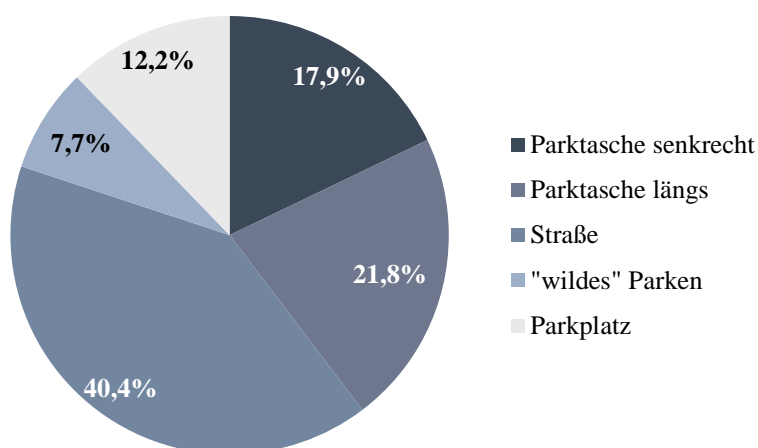


Abbildung 3: Anteile der Aufstellungsarten der Parkplätze im öffentlichen Raum (erw. Untersuchungsgebiet)

Den größten Teil der öffentlichen Parkplätze machen mit 40 % Längsparkplätze auf der Straße aus. 22 % der Parkplätze entfallen auf Längs-, 18 % auf Senkrechtparkplätze in Parktaschen. Lediglich auf 8 % der Parkplätze wird ungeordnet geparkt. Weiterhin gibt es im Untersuchungsgebiet 6 Parkplatzanlagen, wovon der Parkplatz am Rathaus mit 69 Parkplätzen der Größte ist. Die weiteren Standorte können der Abbildung 4 entnommen werden. Sie machen 12 % der gesamten öffentlichen Parkplätze im Zentrum aus.

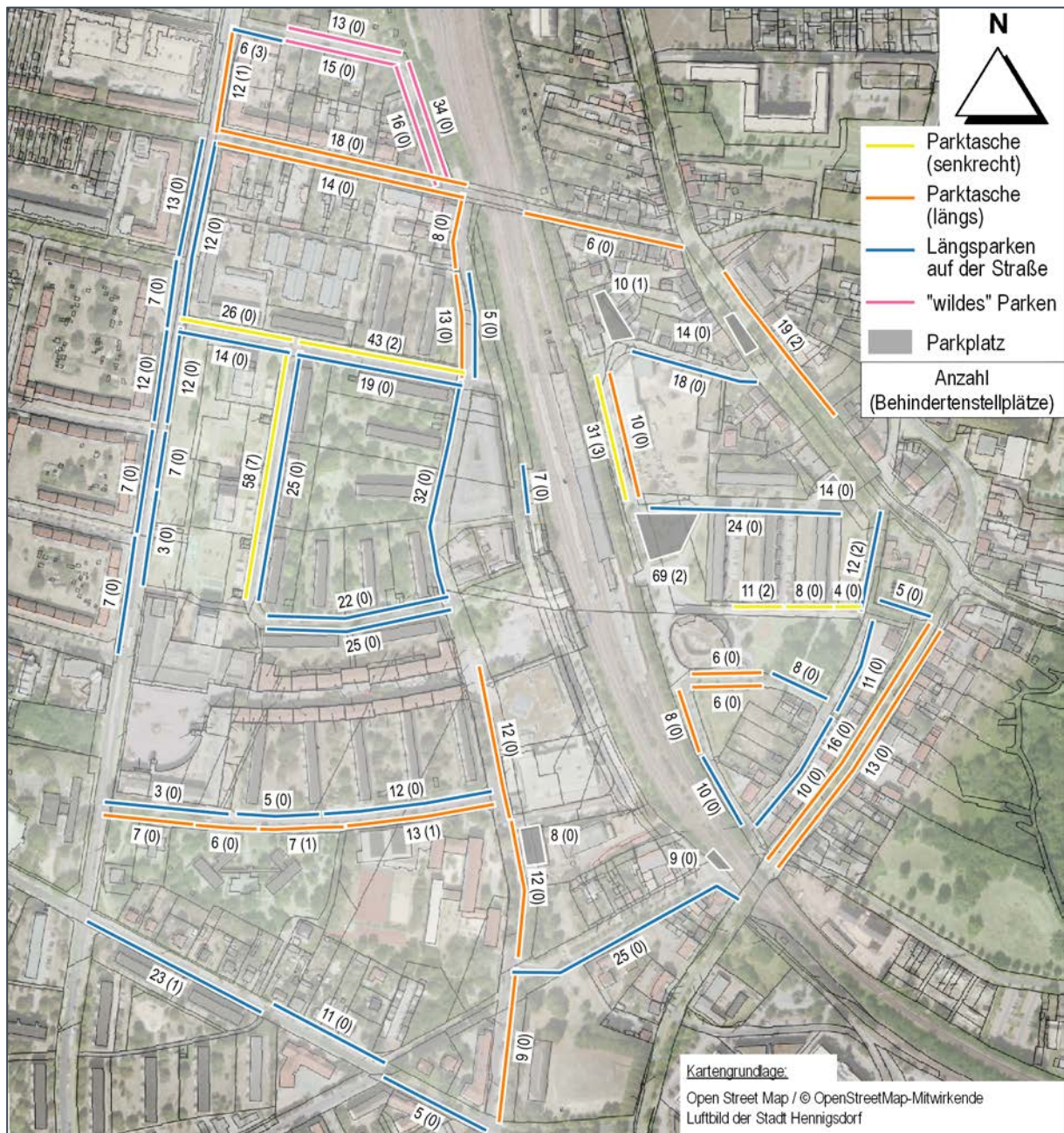


Abbildung 4: Art und Anzahl der öffentlichen Stellplätze (davon Behindertenstellplätze in Klammern)

4.2 Parkraumbewirtschaftung

Grundsätzlich wird im Untersuchungsgebiet in drei verschiedene Arten der Parkraumbewirtschaftung unterschieden. Dies sind die Bewirtschaftung mit Parkschein, mit Parkuhr und Bewohnerparken (vgl. Abbildung 6). Die Methoden Parkschein und Parkuhr gelten im Regelfall von Montag bis Freitag. Im westlichen Teil des Zentrums südlich der Stauffenbergstraße werden die Parkplätze an Samstagen von 8–16 Uhr ebenfalls bewirtschaftet. In bestimmten Abschnitten werden Bewohnerparken und andere Formen der Parkraumbewirtschaftung kombiniert. Im Tagesmittel sind in gemischten

Zonen 38 % der Parkplätze durch Kfz mit Bewohnerparkausweis belegt. Dabei schwankt der Anteil an Parkern mit Bewohnerparkausweis im Tagesverlauf. In den Morgen- und Abendstunden ist er sehr hoch, in den Mittagsstunden sinkt der Anteil ab. Im Tagesmittel sind in den gemischten Zonen etwa 2/3 aller Parker Nutzer des Bewohnerparkausweises.

Bewirtschaftungsform

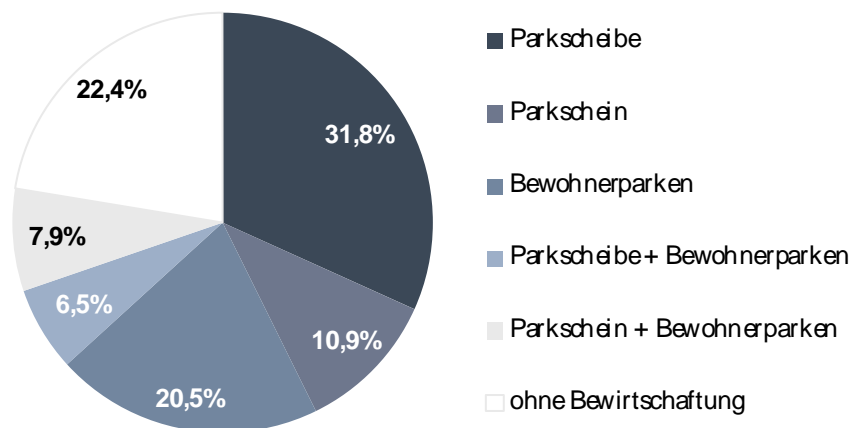


Abbildung 5: Anteile der Bewirtschaftungsformen

Parkscheibe	Parkschein	Bewohnerparken	Bewohnerparken + Parkscheibe	Bewohnerparken + Parkschein	ohne
322	118	208	66	80	227

Tabelle 4: Anzahl der Parkplätze pro Art der Parkraumbewirtschaftung (erweitertes Untersuchungsgebiet)

Des Weiteren besteht die Möglichkeit des sogenannten Handyparkens. Dabei hat der Nutzer die Möglichkeit, durch Anruf, App oder SMS einen gültigen Parkschein zu lösen. Das ist in allen Bereichen, in denen ein Parkschein erforderlich ist, möglich. Im Jahr 2018 wurde diese Möglichkeit durchschnittlich 509 Mal im Monat genutzt. Bei zunehmender Smartphone-Nutzung im Alltag ist mit einer steigenden Akzeptanz und Nutzung des Handyparkens zu rechnen.

Der neu hinzugekommene Abschnitt nördlich der Feldstraße (Krumme Straße und Fontanestraße) wie auch die Bötzwstraße im Süden werden nicht, die Abschnitte an der Parkstraße und Rathenaustraße hingegen mittels Parkscheibe (2 Stunden) bewirtschaftet. Aufgrund des Konzeptes von 2011 wurde die Parkraumbewirtschaftung in der Heinstraße vereinfacht und auf Bewohnerparken und Parken mit Parkschein reduziert.

Ein Vergleich der Anzahl der bewirtschafteten und nicht bewirtschafteten Parkplätze zum Bestand im Jahr 2011 kann der Tabelle 5 entnommen werden.

	Parkplätze mit Beschränkung	Parkplätze ohne Beschränkung
2019	717	58
2011	747	62

Tabelle 5: Vergleich der Anzahl der Parkplätze mit und ohne Beschränkung für die Gebietsgrenzen 2011

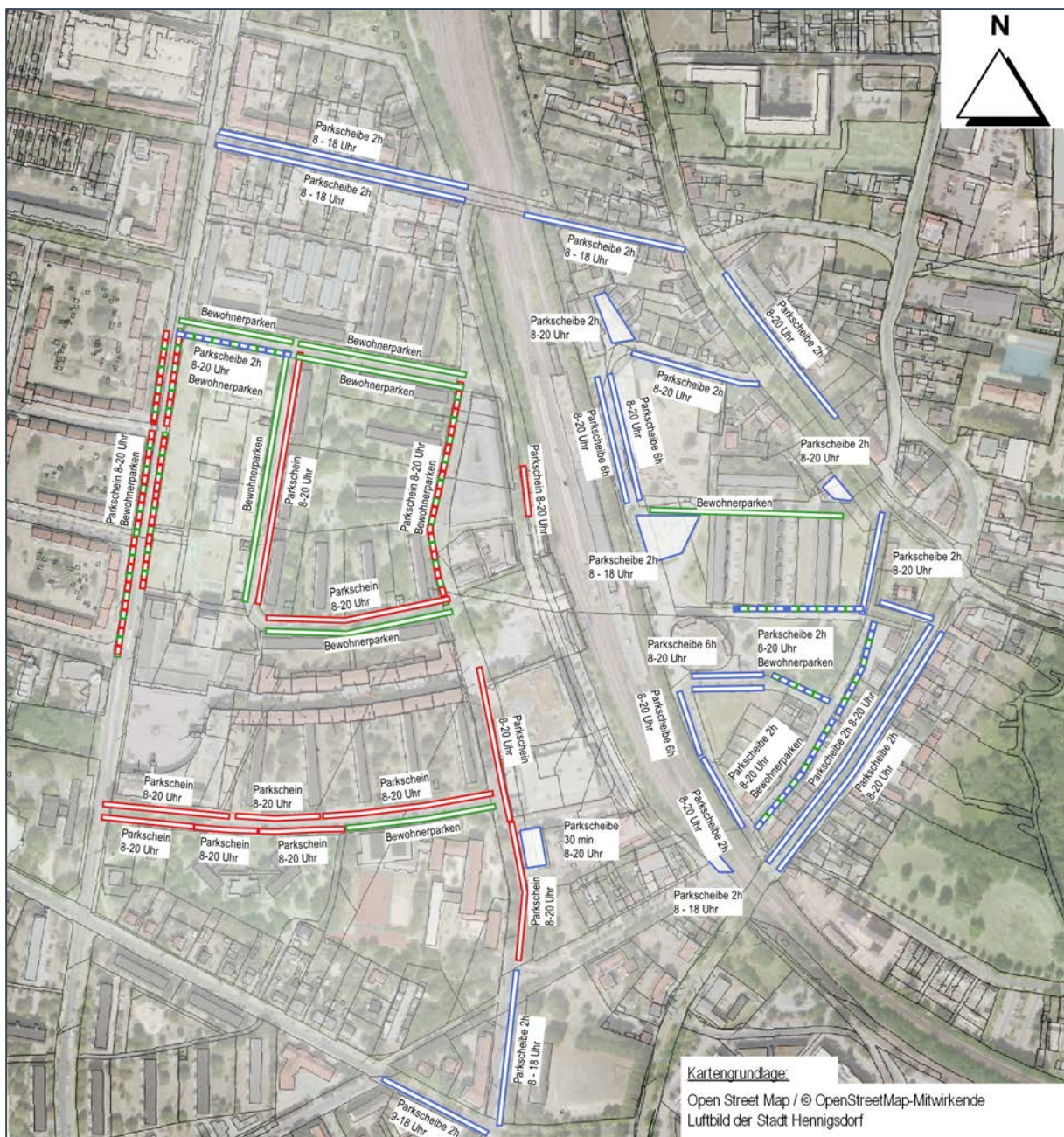


Abbildung 6: Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet (Mo – Fr)

5 AUSWERTUNG DER ERHEBUNG

Mithilfe der Daten aus den unterschiedlichen Zeitbereichen der Erhebung können Rückschlüsse auf den Bedarf und das Verhalten im ruhenden Verkehr gezogen werden. Weiterhin können Problemstellen identifiziert und Potenziale erkannt werden.

5.1 Auslastung der öffentlichen Parkplätze

Die Auslastung der Parkplätze im Hennigsdorfer Zentrum für jeden Zeitbereich ist in der Anlage 4 beigefügt. Die mittlere Auslastung über den Tag hinweg (zwischen 6 und 20 Uhr) ist in der Abbildung 8 dargestellt. Sie liegt bei 61 % im gesamten Untersuchungsgebiet. An dieser Stelle wird darauf verwiesen, dass in der Ludwig-Lesser-Straße sowie in der Poststraße zum Zeitpunkt der Erhebung Halteverbote aufgrund von Baustellen ausgeschildert waren. In der Poststraße konnte nach Ende der Bauarbeiten am Dienstag den 05.03.2019 nacherhoben werden. Die im Rahmen dieser Erhebung festgestellte Auslastung an in der Ludwig-Lesser-Straße ist an dieser Stelle allerdings nicht repräsentativ.

Eine erhöhte Auslastung ist vor allem im erweiterten Untersuchungsgebiet festzustellen. Dies lässt auf einen Verdrängungseffekt im Zuge der Parkraumbewirtschaftung im Zentrum deuten. Die Auslastung von über 100 % in der Parkstraße und Friedhofstraße ist in Teilen durch die unmarkierten Längsstellplätze zu begründen (vgl. Kapitel 4.1).

In der Heinestraße, insbesondere im Bereich der Kindertagesstätte, ist vor allem in den aufkommensstarken Hol- und Bringzeiten eine erhöhte Auslastung bis hin zur temporären Überlastung festzustellen (siehe Plan 4.4).

Eine detaillierte Darstellung der Auslastung in den unterschiedlichen Erfassungszeiten ist den Plänen 4.1–4.5 zu entnehmen.

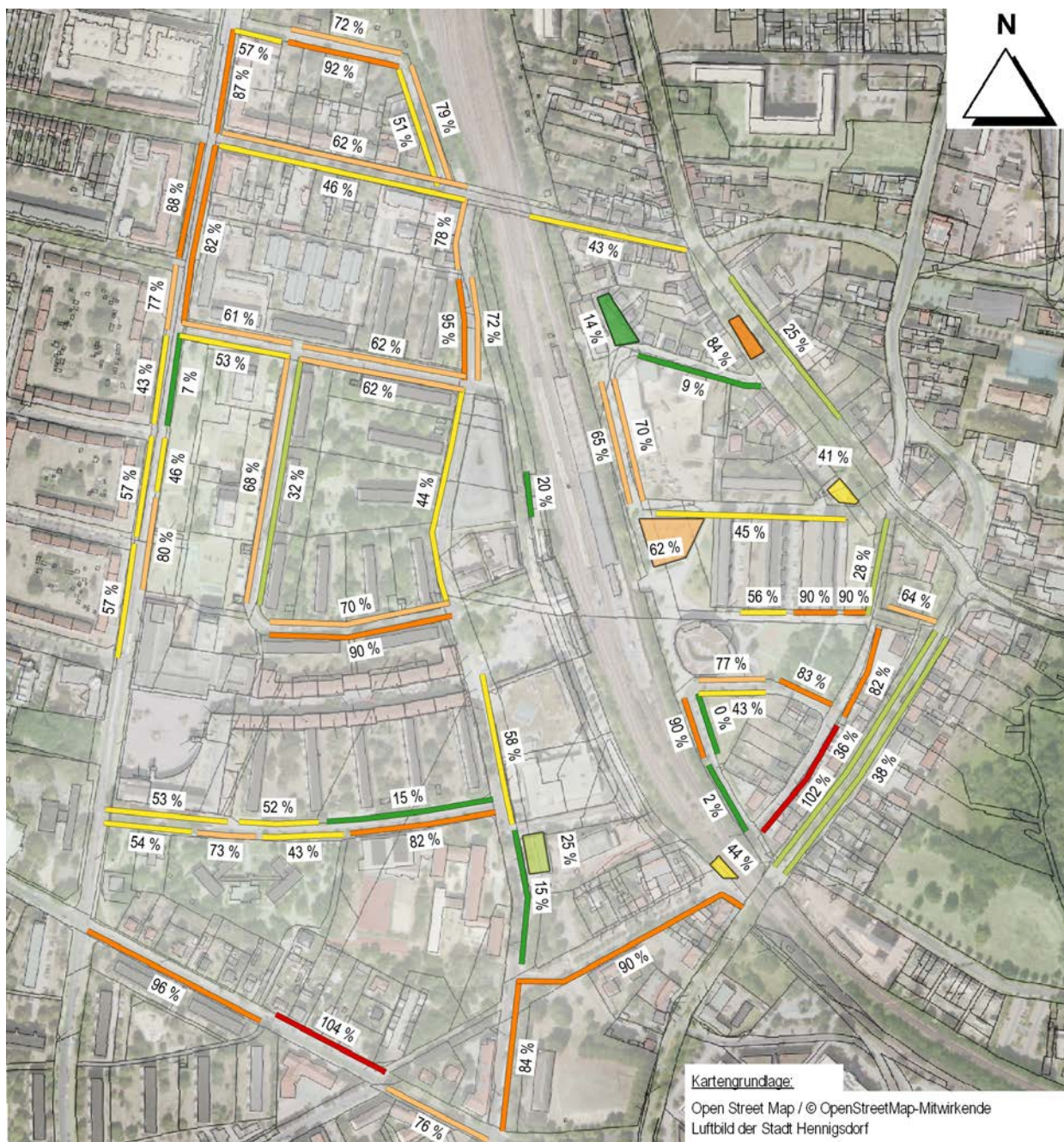


Abbildung 8: Auslastung der öffentlichen Parkplätze im Mittel über den Tag

5.2 Auslastung der privaten Stellplätze

Die Ermittlung der Auslastung privater Stellplätze ist von Bedeutung, da hierdurch Verlagerungspotenziale zur Entlastung von öffentlichen Parkplätzen identifiziert werden können.

Die Auslastung der frei zugänglichen privaten Stellplätze auf Privatgrundstücken zeigt; dass hier im Regelfall im Tagesmittel ausreichende Kapazitäten bestehen, jedoch in den frühen und späten Erfassungszeiten eine hohe Auslastung feststellbar ist. Dies ist

nachvollziehbar, da die Stellplätze in der Regel zweckgebunden (durch Angestellte und Anwohner) genutzt werden. Unterstützt wird diese Einschätzung der Aussagen der großen Hennigsdorfer Wohnungsbaugesellschaft und der Wohnungsbaugenossenschaft, wonach die in ihrem Besitz stehenden Stellplatzanlagen überwiegend an die Bewohner vermietet sind. Eine Ausnahme bildet das Objekt Kirchstraße 26-36 im östlichen Teil des Gebiets, wo alle sieben Stellplätze nicht vermietet sind.

Im Parkhaus am Rathaus sowie in Tiefgarage am Havelplatz bestehen nach Auskunft der Betreiber 786 bzw. 438 Park-/ Stellplätze. Beide privaten Einrichtungen weisen genügend Kapazitäten auf. Teilweise werden Stellplätze an Dauerparker vermietet. Nichtsdestotrotz liegt laut Betreiber die Auslastung meistens unter 50 %. Aussagen zur mittleren Parkdauer konnte nur zum Kurzzeitbetrieb getroffen werden. Hier liegt die mittlere Parkdauer bei 1 bis 2 Stunden.

Die durchschnittliche Auslastung im Zeitraum von 6–20 Uhr ist in Abbildung 9 dargestellt. Die Auslastung während der fünf Zeitbereiche kann den Plänen 4.1 bis 4.5 entnommen werden.

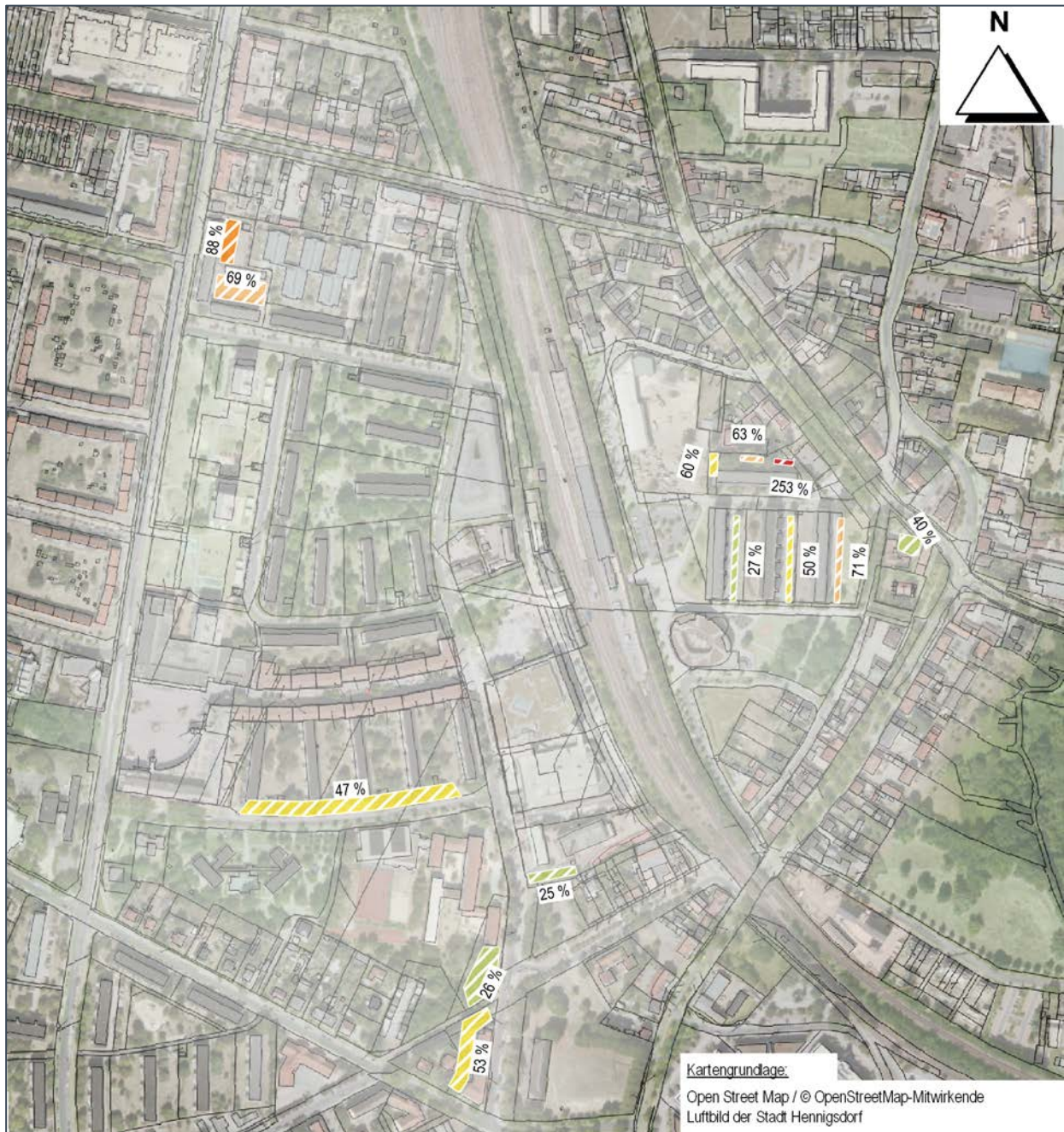


Abbildung 9: Auslastung ausgewählter privater Stellplätze im Tagesmittel

5.3 Regelwidriges Parken

Während der Erhebung konnte beobachtet werden, dass Parkverbote fast überall beachtet wurden und regelwidriges Parken vor allem aus der Nichtbeachtung der Parkraumbewirtschaftung resultiert. Im Zeitraum von 6–8 Uhr wurde kein Fehlverhalten festgestellt, da der Zeitraum der Parkraumbewirtschaftung erst um acht Uhr beginnt und auf den ausschließlich für Bewohnerparken zugelassenen Flächen ausschließlich Fahrzeuge mit entsprechendem Parkausweis erhoben wurden.

Für die Ermittlung des regelwidrigen Parkens wurde in Zonen mit Parkraumbewirtschaftung ermittelt, ob im Fahrzeug ein Bewohnerparkausweis, ein Parkschein oder eine gültige Parkscheibe vorzufinden war. Einschränkend ist darauf hinzuweisen, dass mit der Möglichkeit des Handyparkens nicht eindeutig feststellbar ist, ob ein Parkschein gezogen wurde oder nicht. Der Anteil der Falschparker an allen abgestellten Fahrzeugen pro Straßenabschnitt im Tagesmittel ist in Abbildung 10 dargestellt. Es ist zu erkennen, dass über den Tag hinweg eher wenig regelwidrig geparkt wird. Der Anteil der Falschparker an den abgestellten Fahrzeugen im jeweiligen Zeitbereich ist in der Anlage 2 beigefügt.

Auffällige Bereiche in Bezug auf regelwidriges Parken konnten in der Heinestraße und der Parkstraße ausgemacht werden. Dort wurden Fahrzeuge ohne Parkscheibe oder -schein abgestellt. Die Gründe hierfür werden in den Kapiteln 7.4 und 0 aufgegriffen. Ein weiterer Bereich mit vergleichsweise vielen Falschparkern liegt an der Westseite der Fontanestraße. Dazu muss angemerkt werden, dass der Anteil vor allem durch die geringe Anzahl der Parker dort höher liegt als an anderen Stellen im Untersuchungsgebiet.



Abbildung 10: Anteil der Falschparker im Tagesmittel

5.4 Parkdauer auf den öffentlichen Stellplätzen

Zur Ermittlung der Parkdauer wurde untersucht, in wie vielen aufeinander folgenden Zeitbereichen ein Fahrzeug im jeweiligen Straßenabschnitt erhoben wurde. Es wurde nur der Erhebungszeitraum zwischen 6 und 20 Uhr betrachtet, d.h. keine über Nacht parkenden Fahrzeuge. Wenn ein Fahrzeug in nur einem Zeitbereich erfasst wurde, betrug seine Parkdauer entsprechend weniger als drei Stunden. Dies entspricht dem Zeitabstand zwischen zwei Zeitabschnitten. Um diesen Abstand in allen Straßen vergleichbar zu halten, wurden diese in jedem Zeitbereich in der gleichen Reihenfolge erhoben. Die Anlage 6 zeigt den Anteil der Parker mit der jeweiligen Parkdauer in den einzelnen Straßenabschnitten. Anhand der zugehörigen Diagramme pro Abschnitt lässt sich die Verteilung der Parkdauern erkennen. Die längsten Parkdauern konnten vor allem dort festgestellt werden, wo entweder Anwohner oder Pendler parken. Das betrifft einerseits Zonen mit Bewohnerparken, vor allem in der Straße Am Rathaus. Andererseits konnte beobachtet werden, dass Pendler vornehmlich in unbewirtschafteten Bereichen in der Nähe des Bahnhofs mit einer Dauer zwischen 6 und 12 Stunden parken. Auf besonders auffällige Gebiete wird in den Kapiteln 0 und 0 eingegangen.

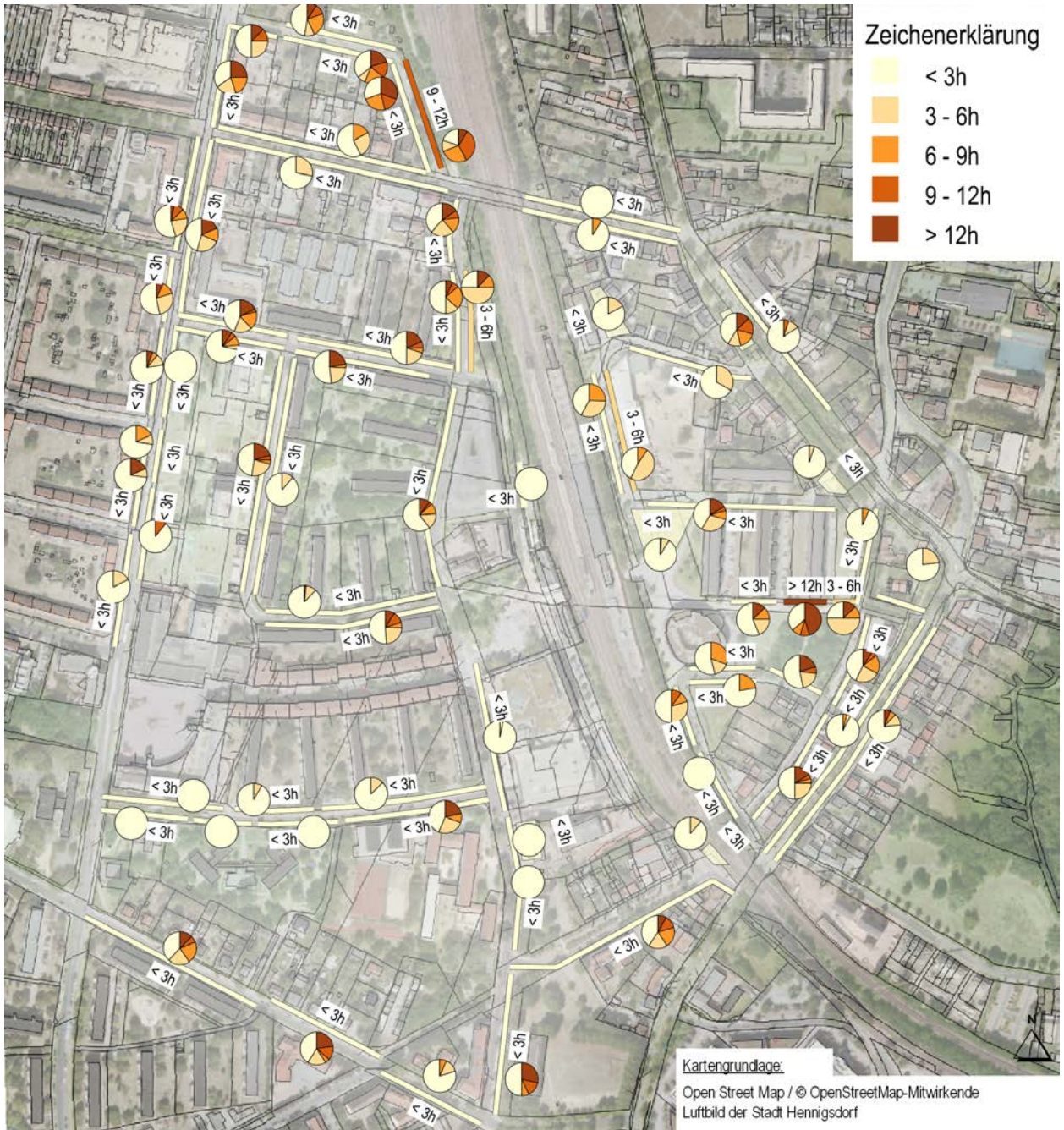


Abbildung 11: Überwiegende Parkdauer pro Straßenabschnitt tagsüber

6 ERKENNTNISSE FÜR DEN RUHENDEN VERKEHR

Anhand der Ergebnisse der Erhebung konnte im Allgemeinen festgestellt werden, dass der Bedarf an Parkplätzen im Geltungsbereich gedeckt ist bzw. sogar noch Potenziale vorhanden sind. Das zeigt sich an den Werten für die Auslastung. Weiterhin konnten durch diese Vorgehensweise lokale Unterschiede und Problemstellen identifiziert werden.

Diese Erkenntnisse werden nachfolgend den Ergebnissen der Bedarfsermittlung nach Motorisierungsgrad und Stellplatzsatzung analog zum Vorgehen im Parkraumkonzept Zentrum 2011 gegenübergestellt.

6.1 Bedarf nach Motorisierungsgrad

Im Dezember 2017 gab es in Hennigsdorf insgesamt 14.537 zugelassene Fahrzeuge bei 26.611 gemeldeten Einwohnern. Somit entfallen auf 1.000 Einwohner 546 Kfz. Bezogen auf 2011 steigt der Motorisierungsgrad damit um 11 Kfz je 1.000 Einwohner bei gleichzeitigem Anstieg der Einwohnerzahl um 714 Einwohner.

Wird die Anzahl der im erweiterten Untersuchungsgebiet lebenden Menschen (3.101 Einwohner 2018) in Bezug zum Motorisierungsgrad gesetzt, ergibt sich aktuell ein Bedarf von 1.694 Park-/Stellplätzen. Für Besucher wird ein zusätzlicher Park-/Stellplatzbedarf von 10 % angenommen. Somit sind in Summe 1.864 Park-/Stellplätze im Zentrum notwendig.

Wie in Tabelle 2 dargestellt, hat sich der Park-/Stellplatzbestand im Zentrum nur marginal geändert. Durch die Erweiterung des Untersuchungsgebiets sind weitere Park-/Stellplätze hinzugekommen. In Summe bietet der Untersuchungsraum 3.135 Park-/Stellplätze. Bei einem Bedarf nach Motorisierungsgrad von 1.864 Stellplätzen ergibt sich ein Überschuss von insgesamt 1.271 Park- und Stellplätzen. Das ist jedoch nur eine rechnerische Größe, da bei dieser Berechnung nur die Bewohner und nicht die Beschäftigten berücksichtigt wurden.

6.2 Bedarf nach Stellplatzbedarfssatzung

Die am 15.12.2004 durch die Stadtverordneten der Stadt Hennigsdorf beschlossene Stellplatzbedarfssatzung regelt, wie viele Stellplätze bei Neubauvorhaben zu schaffen sind. So ist beispielsweise je Wohnung ein Stellplatz anzusetzen, während sich der Bedarf bei gewerblichen Nutzungen zum Beispiel anhand der Verkaufsfläche orientiert.

Im Untersuchungsgebiet von 2011 ergab sich somit nach Stellplatzbedarfssatzung ein Bedarf von 1.708 Park-/Stellplätzen zzgl. 10 % für den Besucherverkehr (1.879). Mit den zusätzlichen Bereichen Krumme Straße und Bötzowstraße gibt es im Untersuchungsgebiet 2.013 Wohneinheiten. Inklusive 10 % Park-/Stellplatzreserven für Besucher ergibt sich ein rechnerischer Bedarf von 2.215 Park-/Stellplätzen. Für die gewerblichen und öffentlichen Einrichtungen stehen außerdem 864 Stellplätze zur Verfügung. Bei einem Bestand von 3.135 Park- und Stellplätzen bleibt noch ein Überschuss 56 Park- und Stellplätzen.

Das Ergebnis wird durch Beobachtungen, Aussagen Beteiligter und der Erhebung bestätigt. Im Zentrum gibt es kein Parkraumdefizit. Aus diesem Grund ist die Schaffung weiterer Park-/Stellplätze nicht erforderlich und nur im Zusammenhang mit neuen Baumaßnahmen auf den noch freien Baugrundstücken zu untersuchen.

6.3 Parkraumbewirtschaftung und ortsfremde Parker

Im Zuge der Fortschreibung des Parkraumkonzepts Zentrum konnte grundsätzlich ein positiver Effekt der Parkraumbewirtschaftung festgestellt werden. Die aktuellen Untersuchungen ergaben überwiegend nur punktuelle Probleme in gewissen Zeitbereichen. Es konnten höhere Auslastungen an Standorten ohne Parkraumbewirtschaftung festgestellt werden. Dies betrifft vor allem das erweiterte Untersuchungsgebiet, in dem Ausweichverkehre aufgezeigt werden konnten. Es ist ebenfalls zu vermerken, dass vor allem Pendler unbewirtschaftete Park-/Stellplätze nutzen. Im gesamten Untersuchungsgebiet konnten insgesamt 2.501 Fahrzeuge mit der Ortskennung OHV und 616 Fahrzeuge mit sonstigen Ortskennungen erfasst werden. Das entspricht einem Anteil von ca. 20 % ortsfremder Kfz. Aus der Tabelle 6 können die prozentualen Anteile der parkenden Fahrzeuge aus dem Landkreis Oberhavel und ortsfremder Fahrzeuge entnommen werden. Diese Anteile gelten für das gesamte Untersuchungsgebiet und sind nach den einzelnen Zeitbereichen aufgeschlüsselt dargestellt.

Im Untersuchungsbereich südlich der Havelpassage im westlichen Zentrum konnte der höchste Anteil ortsfremder Parker ermittelt werden. Es muss jedoch angemerkt werden, dass diese Statistik nur eine Orientierung geben kann, da die Ortskennung des Nummernschildes nicht mit dem Wohnort übereinstimmen muss.

Zeitbereich	OHV [%]	Ortsfremd [%]
6-8	81	19
9-11	80	20
12-14	81	19
15-17	80	20
18-20	78	22
Gesamt (Durchschnitt)	80	20

Tabelle 6: Prozentuale Anteile ortsansässiger (OHV) und ortsfremder Parker im gesamten Untersuchungsgebiet

Im folgenden Kapitel werden die lokalisierten Problemstellen aufgezeigt und Handlungsbedarfe formuliert.

7 PROBLEME SOWIE MAßNAHMEN UND EMPFEHLUNGEN

Im Zuge der Untersuchung konnten einige Problemstellen identifiziert werden. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um eine erhöhte Auslastung aber auch regelwidriges Parken und nicht vorhandene Parkraumbewirtschaftung konnten festgestellt werden. Probleme und Auffälligkeiten wurden in den bewirtschafteten Straßenzügen in der Heinestraße, Fontanestraße und Am Rathaus sowie in den unbewirtschafteten Teilbereiche der Bötzwowstraße, Krumme Straße, Parkstraße, Rathenausstraße und Berliner Straße festgestellt (siehe Abbildung 12).

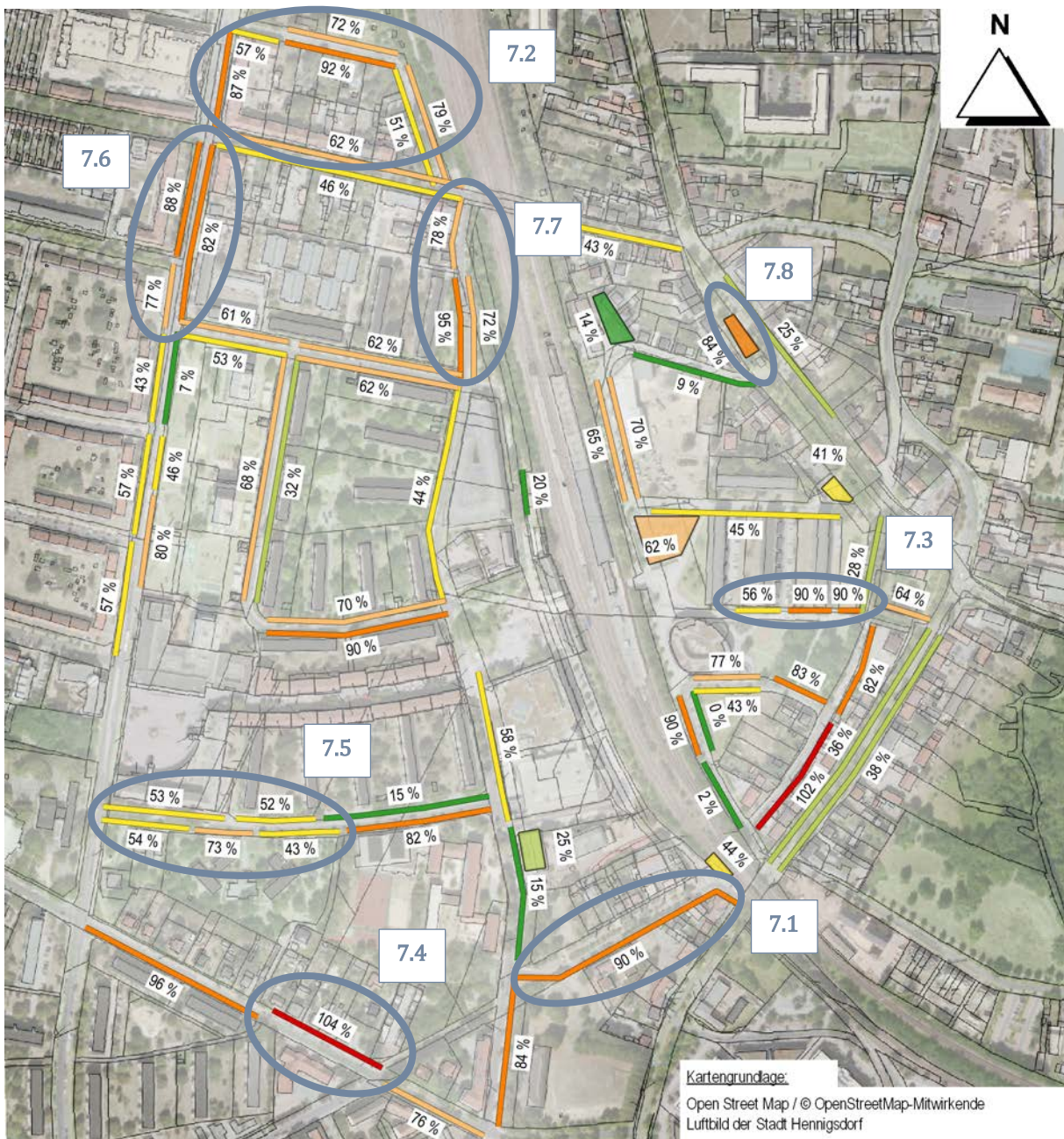


Abbildung 12: Identifizierte Problemstellen

7.1 Bötzowstraße

Im Rahmen dieser Untersuchung wurde das Gebiet Zentrum um den Straßenzug Bötzowstraße erweitert. Hier sollte überprüft werden, ob Ausweichverkehre auf unbewirtschafteten Park-/ Stellplätzen stattfinden. Die Erhebung ergab eine sehr hohe Auslastung des Streckenzuges (ca. 90 %). Die Parkdauer lag in den meisten Fällen unter 3 Stunden. Dies lässt eine Verdrängung der Kurzzeitparker aus den bewirtschafteten Gebieten vermuten. Insgesamt konnten allerdings auch längere Parkdauern beobachtet werden, was ein Hinweis auf Pendler und Anwohner ist, die diese Parkplätze nutzen. Zusätzlich konnten Parkvorgänge im Knotenpunktbereich Rathenaustraße festgestellt werden, die dort die Sicht behindern und damit die Sicherheit beeinträchtigen.

Im Bereich der Bötzowstraße wird eine Einführung einer Parkraumbewirtschaftung (gemischtes Parken bestehend aus Bewohnerparken und Parkscheibe für 2 Stunden von 8-20 Uhr) vorgeschlagen. Dadurch sollen die Nutzergruppen Pendler und Kunden des Einzelhandels in Parkhaus (Pendler) und Tiefgarage (Einkäufer) verlagert werden.

7.2 Krumme Straße

Die Krumme Straße wurde ebenfalls als Gebietserweiterung herangezogen. Es ist ebenfalls eine hohe Auslastung zu verzeichnen und die häufigste Parkdauer liegt bei 9-12 Stunden. Die Nähe zum Bahnhof und die lange Parkdauer lässt eine Nutzung durch Pendler vermuten. Aufgrund von fehlenden baulichen oder abmarkierten Park-/ Stellplätzen findet auf der Krumme Straße ein teilweise stark ungeordnetes Parken statt. Das liegt an dem fehlenden Ausbau der Straße.

Für die Krumme Straße wird daher perspektivisch die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung vorgeschlagen. Dies ist jedoch erst dann sinnvoll, wenn im Zuge der Wohnungsbauverdichtung auch die Straße einschließlich der Nebenanlagen ausgebaut wird. Im aktuellen Zustand mit der nicht eindeutigen Parksituation ist die Kontrolle und Ahndung durch das Ordnungsamt nicht möglich. Mit der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung kann auch erreicht werden, dass die zurzeit dort parkenden Pendler verstärkt die Angebote im Parkhaus nutzen.

7.3 Am Rathaus

Am Rathaus besteht eine gemischte Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken und Parkscheibenregelung 2 Stunden. Hier konnte eine überwiegende Nutzung durch

Anwohner festgestellt werden. Die Anzahl der Dauerparker ist vergleichsweise hoch und steht damit im Konflikt zum Kurzzeitparken.

Ein Handlungsbedarf besteht jedoch nicht, da ausreichend Kapazitäten für Kurzzeitparken, wie z.B. auf dem Parkplatz Rathaus vorhanden sind. Sollten jedoch zukünftig Engpässe entstehen, könnten reine Bewohnerparkplätze entlang der Kirchstraße ausgewiesen und in der Straße Am Rathaus eine Bewirtschaftung ausschließlich für Kurzzeitparker mit Parkscheibenregelung umgesetzt werden. Zusätzlich könnten weitere Kapazitäten für Kurzzeitparker an der Friedhofsstraße (Nord) ausgeschöpft werden.

7.4 Parkstraße

In der Parkstraße befindet sich ausschließlich im östlichen Teil des Streckenzuges eine Parkscheibenregelung. Ansonsten ist diese Straße unbewirtschaftet. An dieser Stelle wird der Verdrängungseffekt deutlich. Eine hohe Auslastung sowie regelwidriges Parken konnten auf beiden Straßenseiten erfasst werden. Die Nutzung durch Kurzzeitparker in der Parkstraße überwiegt.

Aufgrund der hohen Auslastung wird eine Bewirtschaftung der Parkstraße entlang des nördlichen Abschnitts von der Bötzowstraße bis zur Fontanestraße (Parkscheibe für 2 Stunden von 8-20 Uhr) vorgeschlagen.

Zwischen der Schönwalder Straße und Kleiststraße gibt es zudem einen nicht zu vernachlässigenden Teil an Langzeitparkern, welcher auf Bewohner schließen lässt. Vor allem die Südseite der Straße wird von Anwohnern aus den Wohnblöcken genutzt. Im Rahmen dieses Konzeptes kann jedoch nur die weitergehende Untersuchung für die Südseite der Straße empfohlen werden, da diese außerhalb des Geltungsbereiches liegt. Für die ganzheitliche Betrachtung des Straßenzuges kann die Einführung der gemischten Bewirtschaftung mit Bewohnerparken und Parkscheibe in einem gesonderten Konzept untersucht werden, um den Ansprüchen der Bewohner der Wohnblöcke gerecht zu werden.

7.5 Heinestraße

Die Park-/ Stellplätze in der Heinestraße werden überwiegend durch Kurzzeitparker genutzt. Am frühen Vormittag findet die Nutzung mehrheitlich durch den Kita-Betrieb (Kita Traumland) und nachmittags zusätzlich durch Kunden der Havelpassage statt. Dadurch kommt es zu einer hohen Auslastung der Parkmöglichkeiten in der Zeit von 15 bis 17 Uhr

in diesem Bereich, während in den übrigen Zeiträumen noch Stellplätze – auch im näheren Umfeld der Kita Traumland- vorhanden sind.

In dem Zeitintervall 15-17 Uhr ist auch der Anteil an regelwidrigen Parkern am Höchsten. Der Großteil an Falschparkern parkte ohne Parkschein (92 %). Dies lässt die Schlussfolgerung zu, dass die 15 Minuten der sogenannten Brötchentaste zu kurz sind, um das Kind aus der Kita abzuholen. Allerdings besteht auch die Möglichkeit, einen gültigen Parkausweis mittels Handyparken zu lösen. Hierdurch kann die ermittelte Falschparker-Quote von der „realen“ abweichen.

Festzustellen ist aber auch, dass auch bei den zuvor benannten zeitlichen Engpässen freie Kapazitäten in der angrenzenden Tiefgarage bestehen, rechnerisch also kein Stellplatzproblem besteht. Zu vermuten ist daher, dass das Parken in der Tiefgarage trotz der gewährten Ermäßigungen nicht attraktiv genug zu sein scheint. Grund hierfür könnte der erhöhte Aufwand des Parkvorganges sein.

Dringender Handlungsbedarf besteht somit eigentlich nur für einen begrenzten Zeitraum vom 15 bis 17 Uhr.

Da die Ursache wie dargelegt u.a. auch in den im Zusammenhang mit der Kita stehenden Holverkehr zu sehen ist, wäre die Schaffung eines zusätzlichen Angebotes nur für diese Zielgruppe voraussichtlich am effektivsten. Diesbezüglich ist zu konstatieren, dass im Zuge der Erweiterung der Kita verschiedene Möglichkeiten zur Schaffung von Stellplätzen auf dem Betriebsgrundstück der Kita geplant bzw. diskutiert worden sind (BV0086/2014 bzw. AN/BV0086/2014/02). Während der ursprüngliche Vorschlag der Verwaltung durch die Politik abgelehnt worden ist, wurden weitere Alternativen durch den zuständigen Fachbereich geprüft und jedoch verworfen, so dass letztendlich im Zusammenhang mit dem Erweiterungsbau mit dem Änderungsantrag AN/BV0086/2014/02 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen worden ist, keine zusätzlichen Stellplätze auf dem Kita-Grundstück zu errichten.

Der seitens der Politik durch Beschluss bislang abgelehnte Standort im nordöstlichen Grundstücksbereich der Kita ist aus Sicht der Verwaltung der einzig sinnvolle Vorschlag, Stellplätze auf dem Betriebsgrundstück herzustellen. Für die Umsetzung dieses Vorschlages wäre somit jedoch ein entsprechender neuer Beschluss der Stadtverordnetenversammlung erforderlich.

Neben der Herstellung von Stellplätzen auf dem Kita-Grundstück ist im Zusammenhang mit den Hol- und Bringverkehren der Kita, ein aktives Mobilitätsmanagement zu fördern.

Dieses könnte u.a. folgende Maßnahmen beinhalten:

- modale Verlagerung von Hol- und Bringverkehren erwirken
 1. Organisation und Information zur nachhaltigen Mobilität
 2. Schaffung witterungsgeschützter Radabstellanlagen

- Umsetzung über Projektarbeit an der Kita
 1. Erstellung von Mobilitätsplänen die den sichersten Weg zur Kita aufzeigen
 2. Altersgerechte Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung der Kinder
 3. Projekttag/ -woche (wie z B. Kindermeilen-Kampagne)

Im öffentlichen Straßenraum ist die Schaffung weiterer Parkplätze nicht möglich. Die einzig verfügbare freie Fläche (Grünfläche Fontanestraße / Ecke Heinestraße) ist für das Anlegen von Parkmöglichkeiten nicht geeignet, da sich die Zufahrt im unmittelbaren Kreuzungsbereich befinden würde. Darüber hinaus wären die Flächen zu weit von der Kita entfernt.

Eine Veränderung der Parkdauer für die „Brötchentaste“ wird nicht empfohlen, da dann auch die Kunden der Havelpassage die Parkplätze länger in Anspruch nehmen würden.

Bezüglich der freien Stellplätze in der Tiefgarage sind Maßnahmen zu ergreifen, durch die die Tiefgarage für den Kundenverkehr der Havelpassage attraktiver wird. Durch eine enge Kooperation zwischen den Betreibern der Tiefgarage und dem in der Havelpassage ansässigen Gewerbe und Einzelhandel gilt es Synergien zu fördern und zu nutzen und darüber hinaus die Ausschilderung der Tiefgarage Havelplatz zu verbessern. Dies beinhaltet die Verbesserung sowohl aus Sicht des Autofahrers als auch aus Sicht des Fußgängers zum Auffinden der Tiefgarage.

7.6 Fontanestraße

Im unbewirtschafteten Teil der Fontanestraße nördlich der Stauffenbergstraße ist ebenfalls eine erhöhte Auslastung (im Mittel um 82 %) zu verzeichnen. Die Nutzung durch Kurzzeitparker unter 3 Stunden überwiegt. Zwar wurden in diesem Abschnitt keine Regelwidrigkeiten festgestellt, dennoch liegen Hinweise von Anwohnern für diesen Bereich vor.

Daher wird empfohlen, die Parkraumbewirtschaftung bis zum Knotenpunkt Fontanestraße / Feldstraße zu erweitern. Auf beiden Seiten der Fontanestraße bis zur Kreuzung Feldstraße sollte die Mischform, bestehend aus Parkscheibe für 2 Stunden von 8-20 Uhr und Bewohnerparken, eingeführt werden.

7.7 Rathenaustraße

In der Rathenaustraße gibt es sowohl einen bewirtschafteten als auch einen unbewirtschafteten Teil. Im Abschnitt zwischen Stauffenbergstraße und Felstraße ist eine erhöhte Auslastung von etwa 82 % im Mittel festzustellen. Dieser Teil der Rathenaustraße ist unbewirtschaftet. Dem gegenüber sind die Parkplätze im bewirtschafteten Teil der Straße im Mittel lediglich zu etwa 40 % ausgelastet. Der Anteil der Parker mit einer Dauer zwischen 6 und 9 Stunden (bis zu 23 %) lässt zudem auf Pendler schließen, die den Bahnhof fußläufig innerhalb kurzer Zeit erreichen. Um die Pendler in das nahegelegene Parkhaus zu verlagern und die Parkraumbewirtschaftung innerhalb des Zentrums zu vereinheitlichen, wird zwischen der Stauffenbergstraße und Feldstraße die Einführung der Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheibe in Kombination mit Bewohnerparken empfohlen.

7.8 Parkplatz Berliner Straße

Der unbewirtschaftete Parkplatz in der Berliner Straße (gegenüber Polizeiwache Hennigsdorf) ist in bestimmten Zeitbereichen zu 100 % ausgelastet, im Mittel zu 84 %. Die ermittelte Parkdauer lässt auf heterogene Nutzer schließen: von Kunden der dortigen Geschäfte, über Angestellte bis zu dort parkende Bewohner.

Es wird angenommen, dass zukünftig überwiegend Pendler diesen Parkplatz nutzen würden, um dem kostenpflichtigen Parken im Parkhaus zu entgehen. Daher wird für den Parkplatz die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheibe für 2 Stunden von 8-20 Uhr vorgeschlagen.

7.9 Parkhäuser und Tiefgaragen

Die Auslastung in den größeren Stellplatzanlagen in Hennigsdorf liegt laut den Aussagen der Betreiber bei ca. 50 %. Sie bieten damit erhebliches Potenzial, Teile des ruhenden Verkehrs aus dem öffentlichen Raum aufzunehmen. Dadurch kann der Parkdruck insgesamt gesenkt und Parksuchverkehr verringert werden. Für ortsunkundige Personen und Besucher ist daher eine geeignete Ausweisung der Unterbringungsmöglichkeiten

empfehlenswert. Insbesondere da sich die Stellplatzanlagen unmittelbar im Stadtzentrum und Bahnhofsnähe befinden.

In den allgemeinen Zielen (Punkt 8) werden Verbesserungen der Auslastung der Parkhäuser und Tiefgaragen u.a. durch Steigerung der Attraktivität vorgeschlagen. Die Umsetzung dieses Ziels obliegt jedoch den Betreibern der Parkhäuser und Tiefgaragen.

8 ZIELE FÜR DEN RUHENDEN VERKEHR

Wie schon im Zuge des entwickelten Parkraumkonzepts 2011 konnte auch in der Fortschreibung kein Parkraumdefizit festgestellt werden. Es besteht die Möglichkeit einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung insbesondere in Teilen des erweiterten Untersuchungsgebietes. Zusätzlich bieten freie Kapazitäten der Parkhäuser sowie der Tiefgarage Verlagerungspotenziale. Diese Verlagerungen können zu einer Entlastung des öffentlichen Raumes führen.

Zusätzlich können eine attraktivere Gestaltung von Fahrradabstellanlagen und die Förderung des Umweltverbundes den öffentlichen Raum entlasten und so die Aufenthaltsqualität steigern. Zu diesem Zweck sind jedoch sichere Abstellanlagen erforderlich, welche Fahrraddiebstähle erschweren. Diesbezüglich ist der Verwaltung bereits mit der Erarbeitung einer Studie zur Errichtung eines Fahrradparkhauses beauftragt.

Nachfolgend werden allgemeine Ziele für den ruhenden Verkehr aufgeführt:

1. Keine Schaffung neuer Parkplätze im öffentlichen Raum.
 - Auslastung zeigt, dass im Regelfall keine Überlastung der Parkplätze auftritt
 - Kapazitäten in Parkhäusern und Tiefgaragen nicht ausgeschöpft
2. Ausbau der Parkraumbewirtschaftung.
 - Verlagerung aus dem öffentlichen Raum in Tiefgaragen und Parkhäuser, die dann auch besser ausgelastet sind
 - Pendler und Kunden des Einzelhandels sollen Angebote in Parkhäusern besser nutzen
 - Einführung von Bewohnerparken an besonders kritischen Stellen
3. Verbesserung der Auslastung des Parkhauses und der Tiefgaragen – Umsetzung durch die Betreiber.
 - Marketingmaßnahmen (Flyer für Anwohner, Plakate)

- Option Miete eines Stellplatzes für Pendler hervorheben
 - Steigerung der Attraktivität (Beleuchtung, Sicherheit, Ausweisung etc.)
4. Prüfung der Optimierung des Parkleitsystems.
- verbesserte Nutzung der Parkhäuser und Tiefgaragen zugunsten der öffentlichen Parkplätze
 - auch Beschilderung und Zugänglichkeit aus Sicht der Fußgänger verbessern (Wiederfinden des Fahrzeugs erleichtern)
5. Berücksichtigung der Verdrängungseffekte der Parkraumbewirtschaftung nach außen.
- Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung als Lösung
 - Ziel: Wege von nicht bewirtschafteten Flächen zum Zentrum mit Einzelhandel und Bahnhof sind ab gewissem Punkt so weit, dass gezielt Parkhäuser aufgesucht oder andere Verkehrsmittel genutzt werden bzw. bewirtschaftete Plätze genutzt werden
6. Förderung des Umweltverbundes
- Diebstahlsicherer Ausbau der B+R-Anlagen rund um den Bahnhof

9 ANLAGEN

Anlage 0 Straßennetz

Plan 0 Straßennetz

Anlage 1 Anzahl öffentlicher Parkplätze

Plan 1 Anzahl öffentlicher Parkplätze

Anlage 2 Anzahl der Stellplätze auf Privatgrundstücken und in Garagen

Plan 2 Anzahl der Stellplätze auf Privatgrundstücken und in Garagen

Anlage 3 Art der Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen Parkplätzen

Plan 3 Art der Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen Parkplätzen

Anlage 4 Ergebnispläne zu den Auslastungen

Plan 4.0 Auslastung im Mittelwert im Zeitraum von 6-20 Uhr

Plan 4.1 Auslastung im Zeitraum von 6-8 Uhr

Plan 4.2 Auslastung im Zeitraum von 9-11 Uhr

Plan 4.3 Auslastung im Zeitraum von 12-14 Uhr

Plan 4.4 Auslastung im Zeitraum von 15-17 Uhr

Plan 4.5 Auslastung im Zeitraum von 18-20 Uhr

Anlage 5 Ergebnispläne zum regelwidrigen Parken

Plan 5.0 Anteil der regelwidrig Parkenden auf öffentlichen Parkplätzen im Mittelwert im Zeitraum von 6-8 Uhr

Plan 5.1 Anteil der regelwidrig Parkenden auf öffentlichen Park-/ Stellplätzen im Zeitraum von 6-8 Uhr

Plan 5.2 Anteil der regelwidrig Parkenden auf öffentlichen Park-/ Stellplätzen im Zeitraum von 9-11 Uhr

Plan 5.3 Anteil der regelwidrig Parkenden auf öffentlichen Park-/ Stellplätzen im Zeitraum von 12-14 Uhr

Plan 5.4 Anteil der regelwidrig Parkenden auf öffentlichen Park-/ Stellplätzen im Zeitraum von 15-17 Uhr

Plan 5.5 Anteil der regelwidrig Parkenden auf öffentlichen Park-/ Stellplätzen im Zeitraum von 18-20 Uhr

Anlage 6 Ergebnispläne zu den Parkdauern auf öffentlichen Parkplätzen

Plan 6.0 Überwiegende Parkdauer pro Straßenabschnitt (im Zeitraum 6-20 Uhr)

Plan 6.1 Anteil der Parker mit einer Dauer unter 3 Stunden (im Zeitraum 6-20 Uhr)

Plan 6.2 Anteil der Parker mit einer Dauer unter 3-6 Stunden (im Zeitraum 6-20 Uhr)

Plan 6.3 Anteil der Parker mit einer Dauer unter 9-12 Stunden (im Zeitraum 6-20 Uhr)

Plan 6.4 Anteil der Parker mit einer Dauer über 12 Stunden (im Zeitraum 6-20 Uhr)

Anlage 7 Übersichtsplan Bestand an Parkplätzen, Stellplätzen und Garagen

Plan 7 Übersichtsplan Bestand an Parkplätzen, Stellplätzen und Garagen

Anlage 8 Maßnahmenplan

Plan 8 Übersichtsplan der Maßnahmen



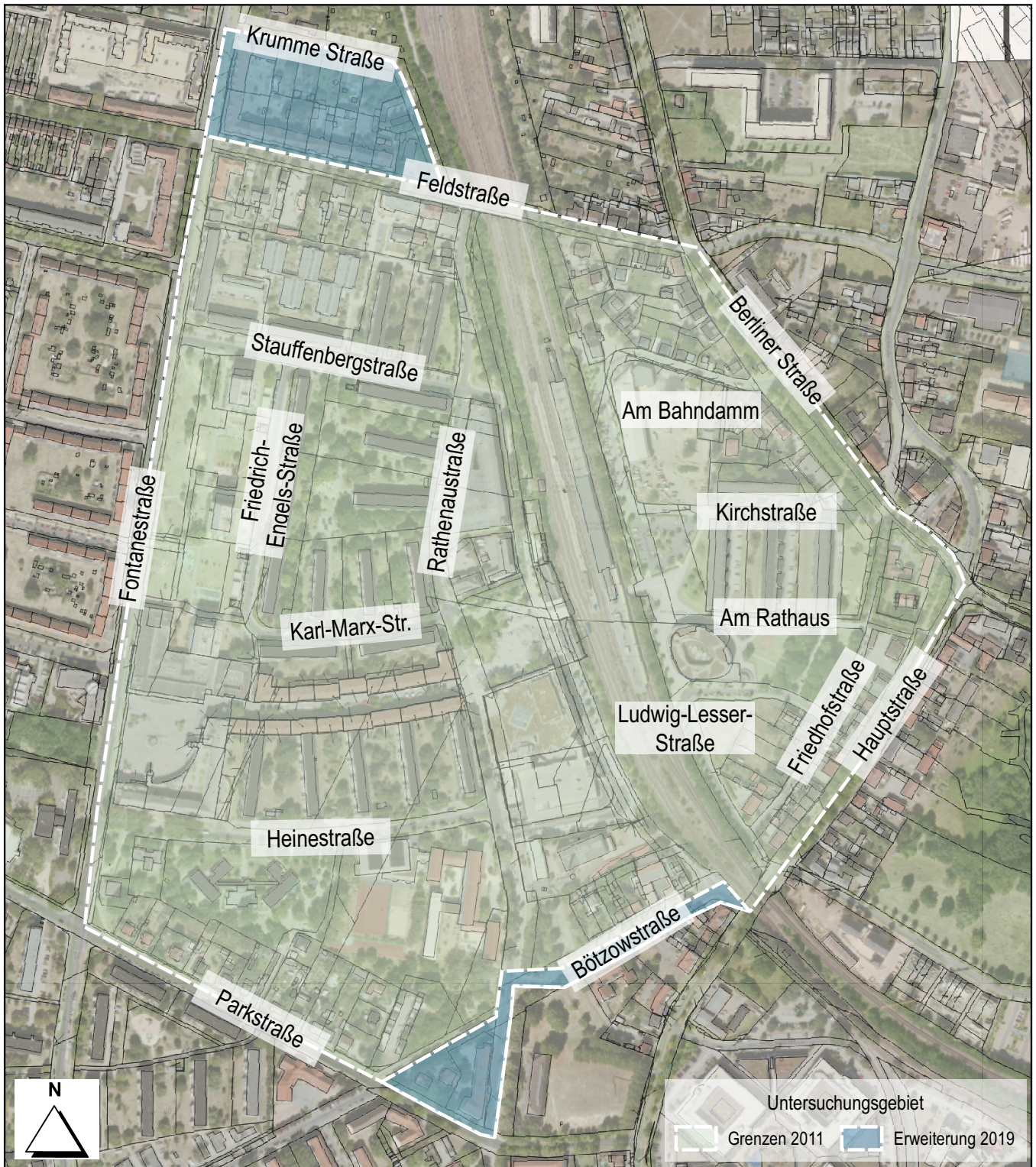
**Stadt
Hennigsdorf**

Fortschreibung des Parkraumkonzeptes /
Parkraumbewirtschaftungskonzeptes „Zentrum“

ANLAGE 0 Straßennetz

Straßennetz

Zentrum Hennigsdorf



Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Luftbild der Stadt Hennigsdorf

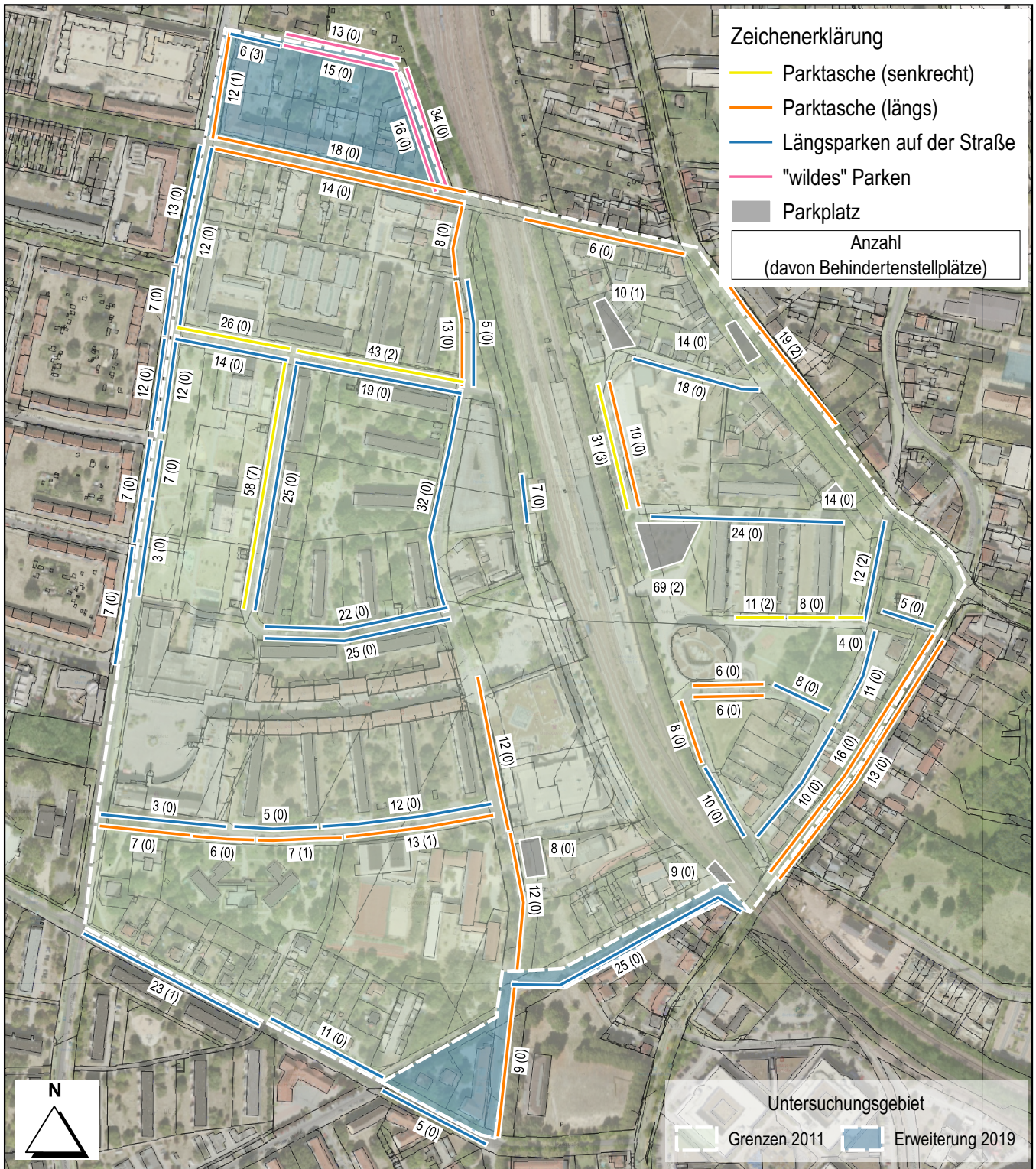


**Stadt
Hennigsdorf**

Fortschreibung des Parkraumkonzeptes /
Parkraumbewirtschaftungskonzeptes „Zentrum“

ANLAGE 1 Anzahl öffentlicher Parkplätze

Anzahl der öffentlichen Parkplätze Zentrum Hennigsdorf



Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende
Luftbild der Stadt Hennigsdorf



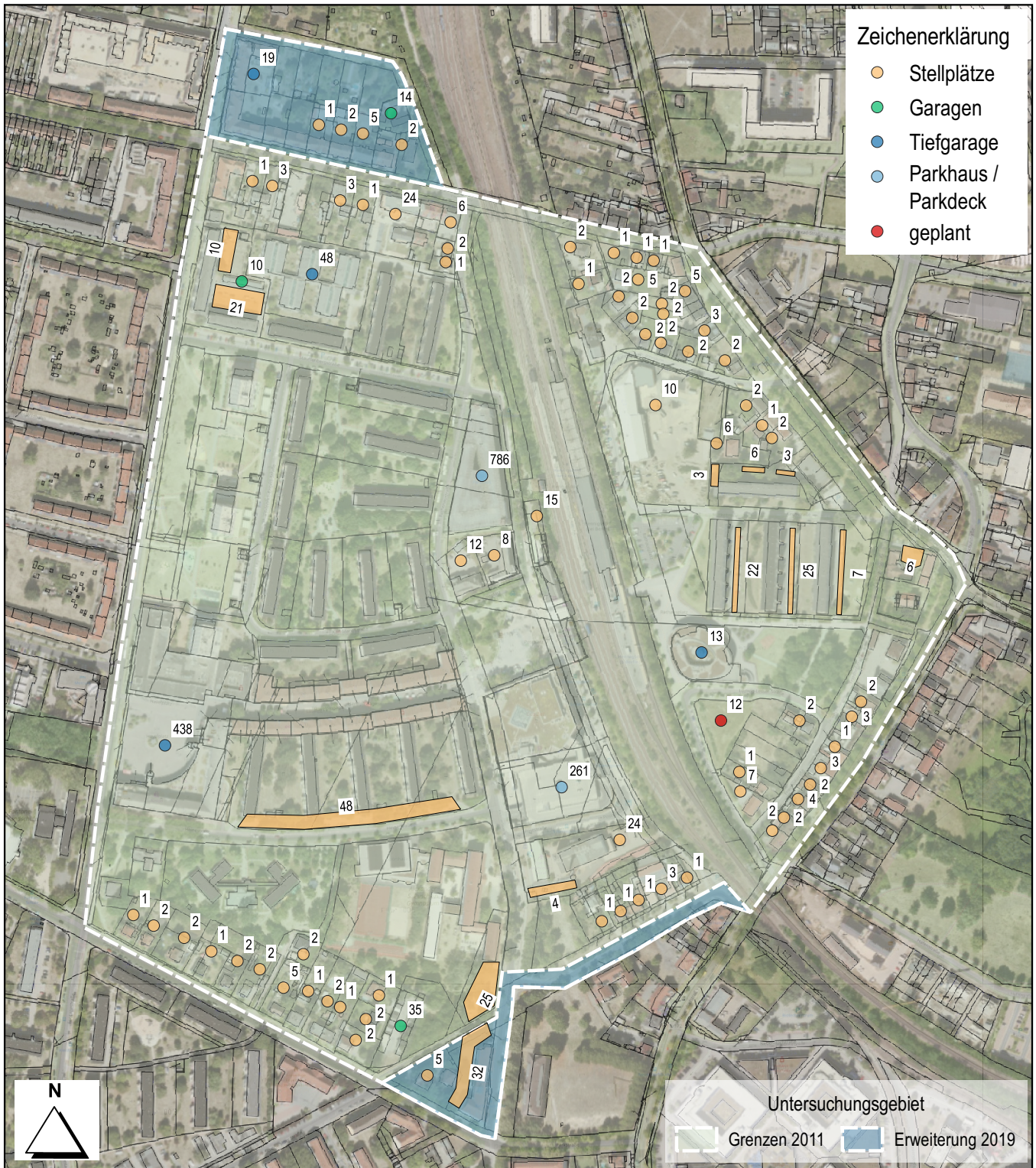
**Stadt
Hennigsdorf**

Fortschreibung des Parkraumkonzeptes /
Parkraumbewirtschaftungskonzeptes „Zentrum“

ANLAGE 2

**Anzahl der Stellplätze auf Privatgrundstücken und in
Garagen**

Anzahl der Stellplätze auf Privatgrundstücken und in Garagen Zentrum Hennigsdorf



Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende
Luftbild der Stadt Hennigsdorf



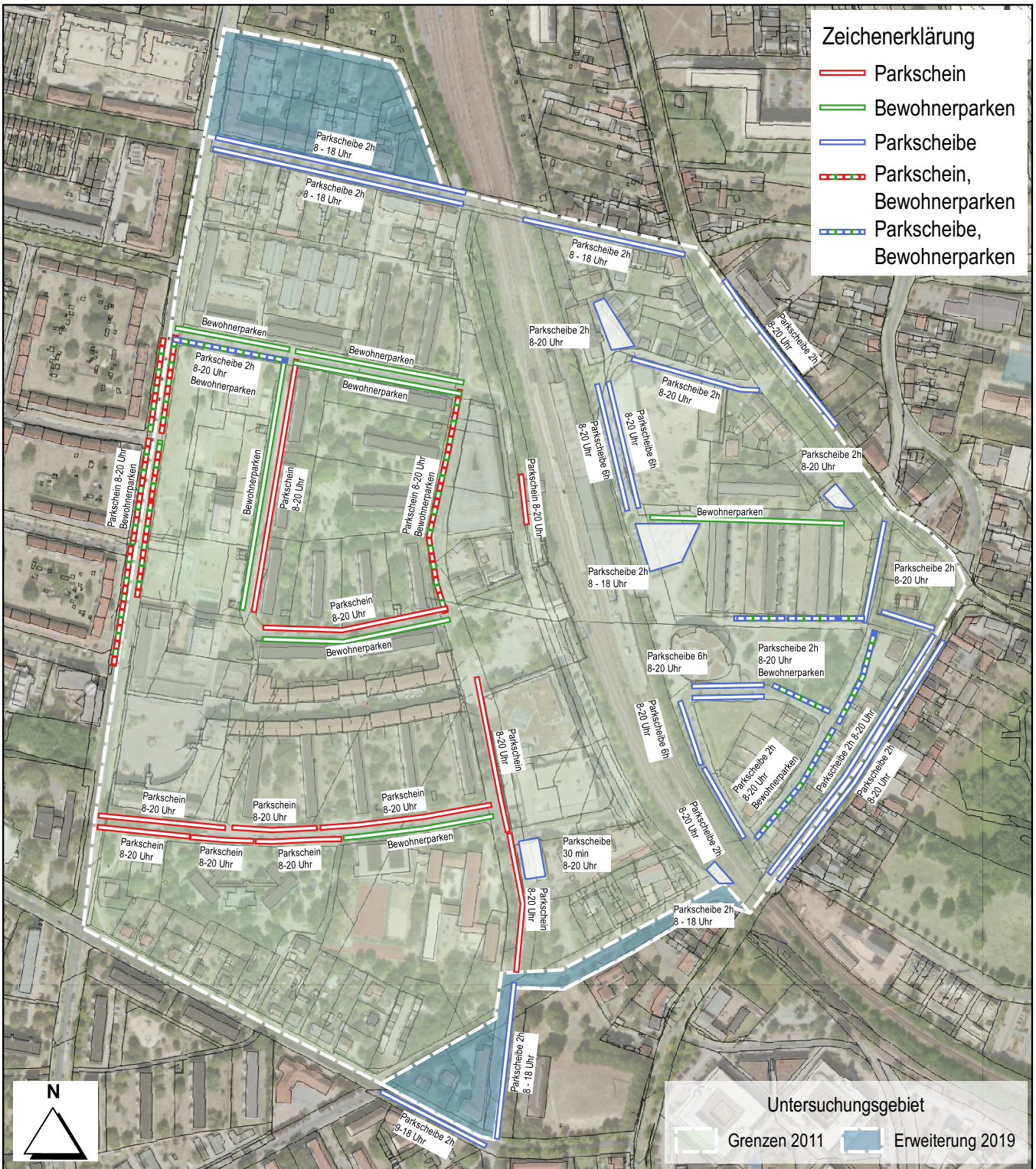
**Stadt
Hennigsdorf**

Fortschreibung des Parkraumkonzeptes /
Parkraumbewirtschaftungskonzeptes „Zentrum“

ANLAGE 3

**Art der Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen
Parkplätzen**

Art der Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen Parkplätzen Montag bis Freitag



Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Luftbild der Stadt Hennigsdorf



**Stadt
Hennigsdorf**

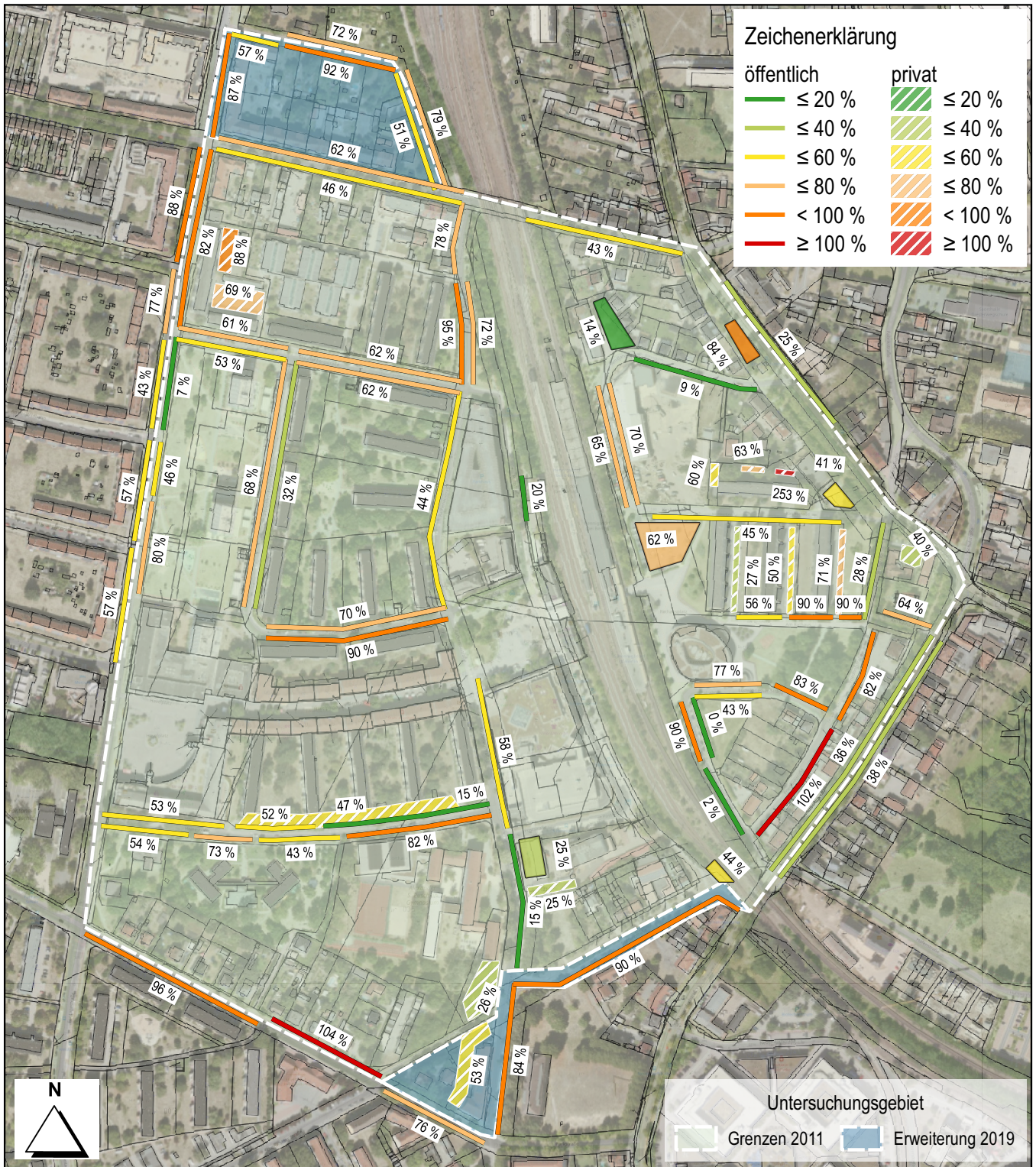
Fortschreibung des Parkraumkonzeptes /
Parkraumbewirtschaftungskonzeptes „Zentrum“

ANLAGE 4

Ergebnispläne zu den Auslastungen

Auslastung

Mittelwert im Zeitraum zwischen 6 und 20 Uhr



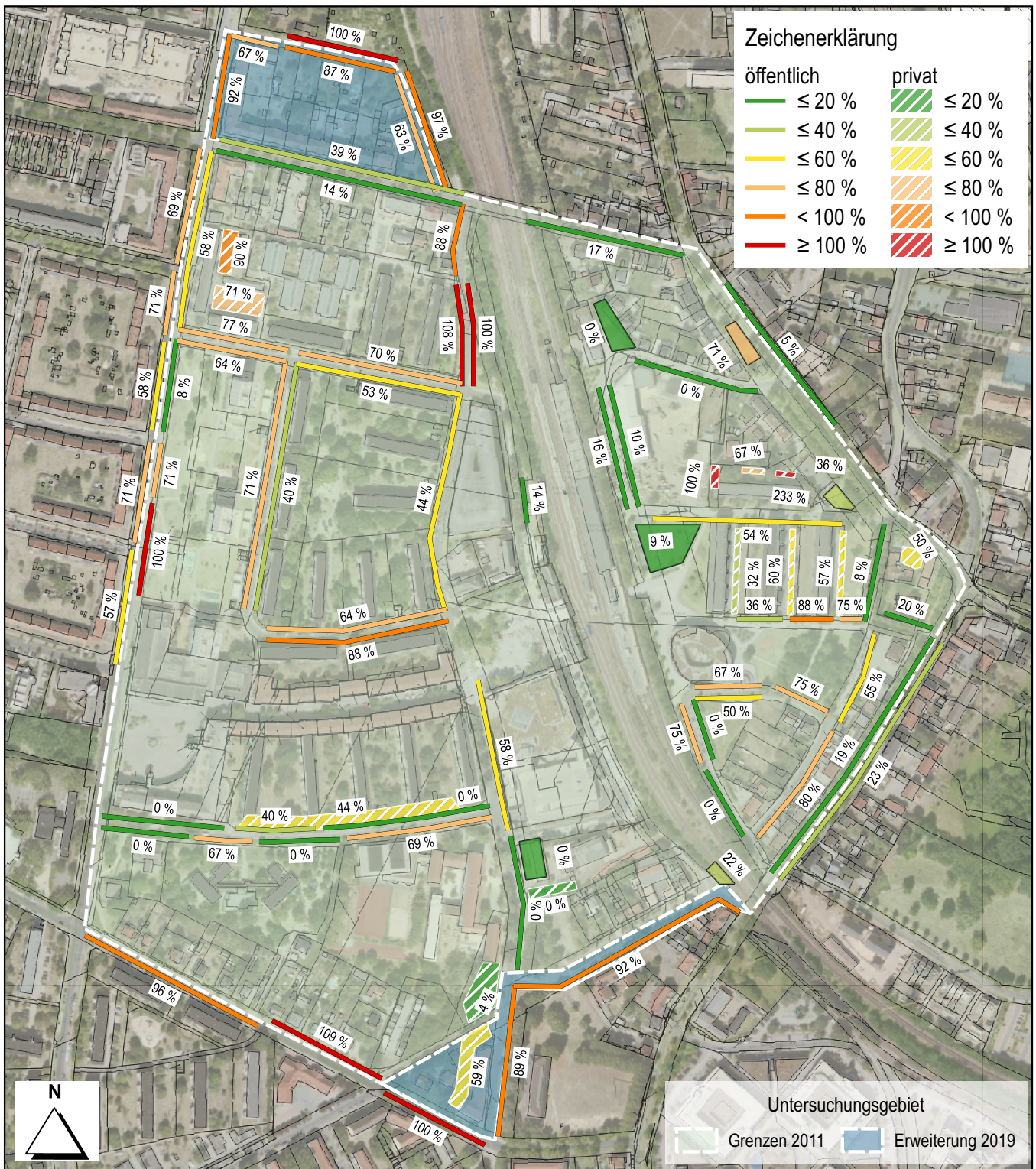
Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Luftbild der Stadt Hennigsdorf

Auslastung

Zeitraum von 6–8 Uhr



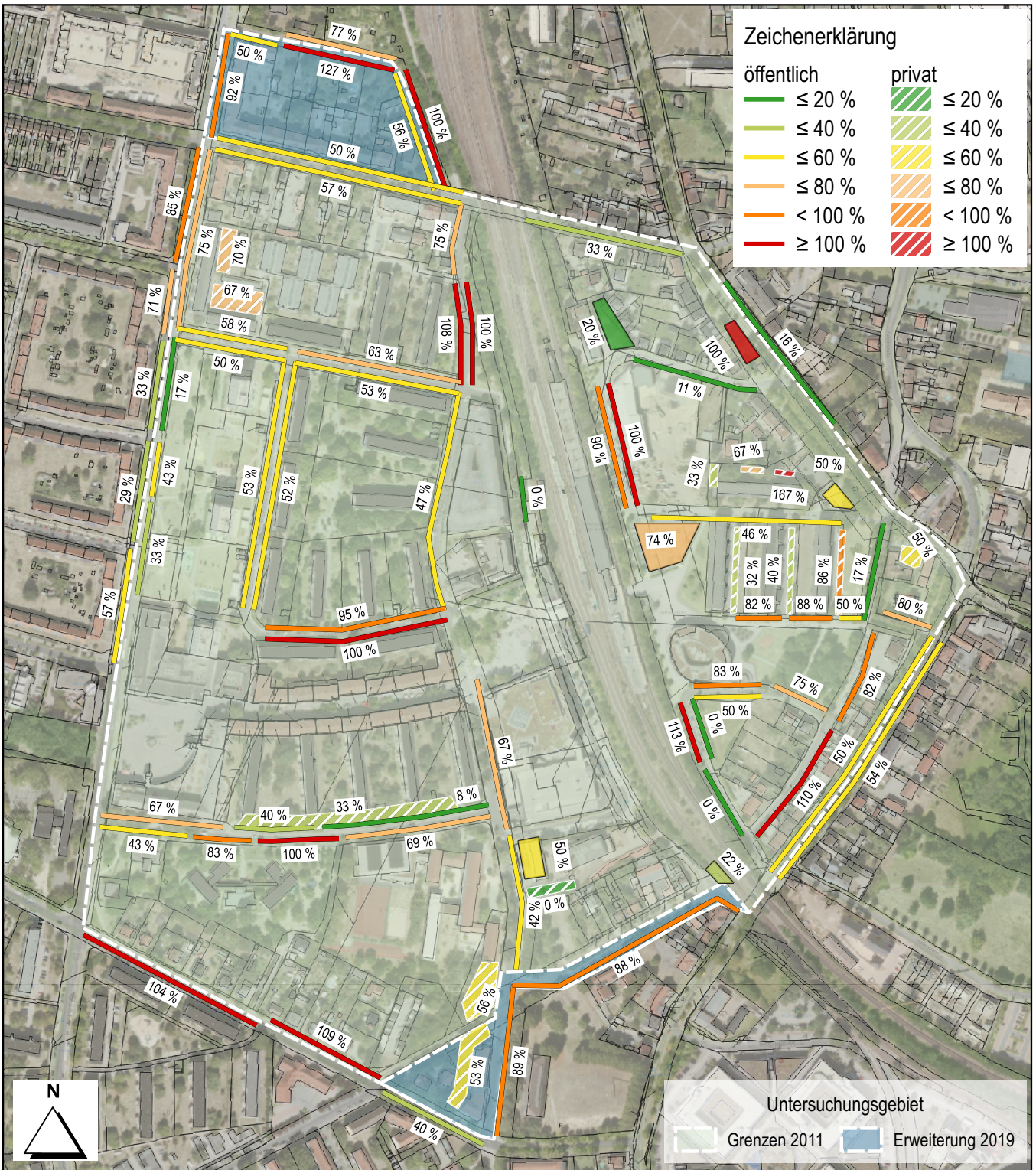
Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Luftbild der Stadt Hennigsdorf

Auslastung

Zeitraum von 9–11 Uhr



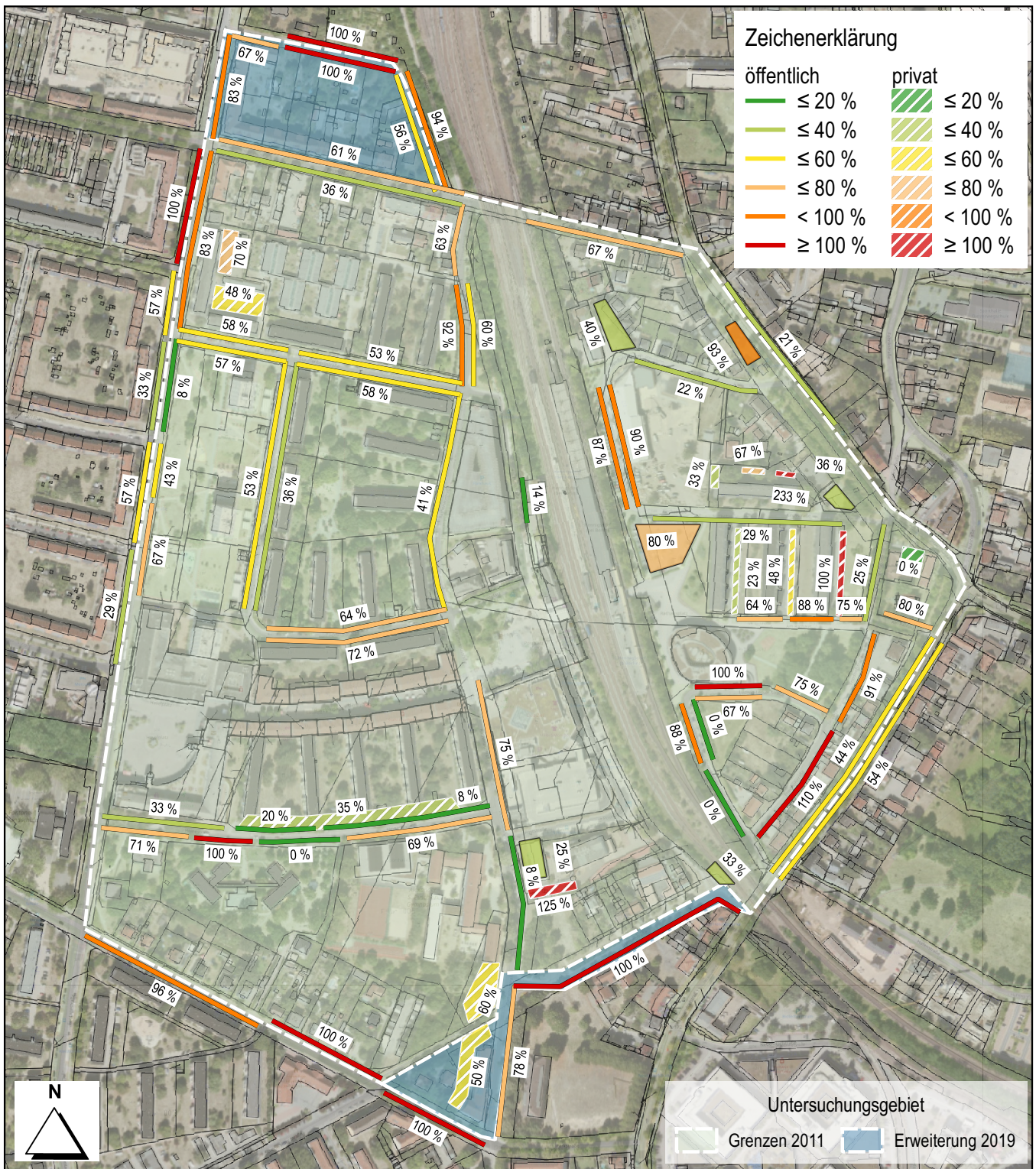
Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Luftbild der Stadt Hennigsdorf

Auslastung

Zeitraum von 12-14 Uhr

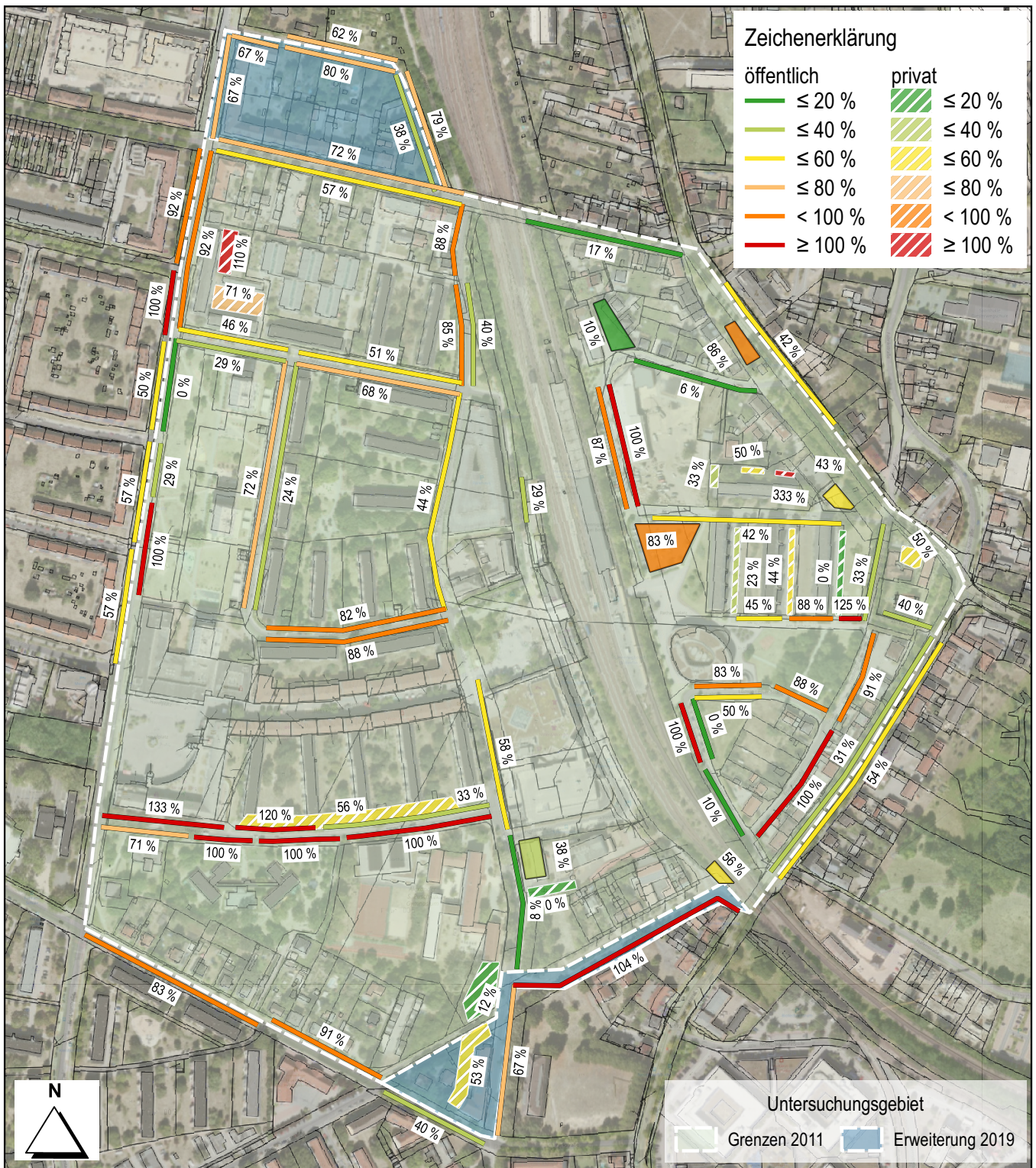


Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende
Luftbild der Stadt Hennigsdorf

Auslastung

Zeitraum von 15–17 Uhr

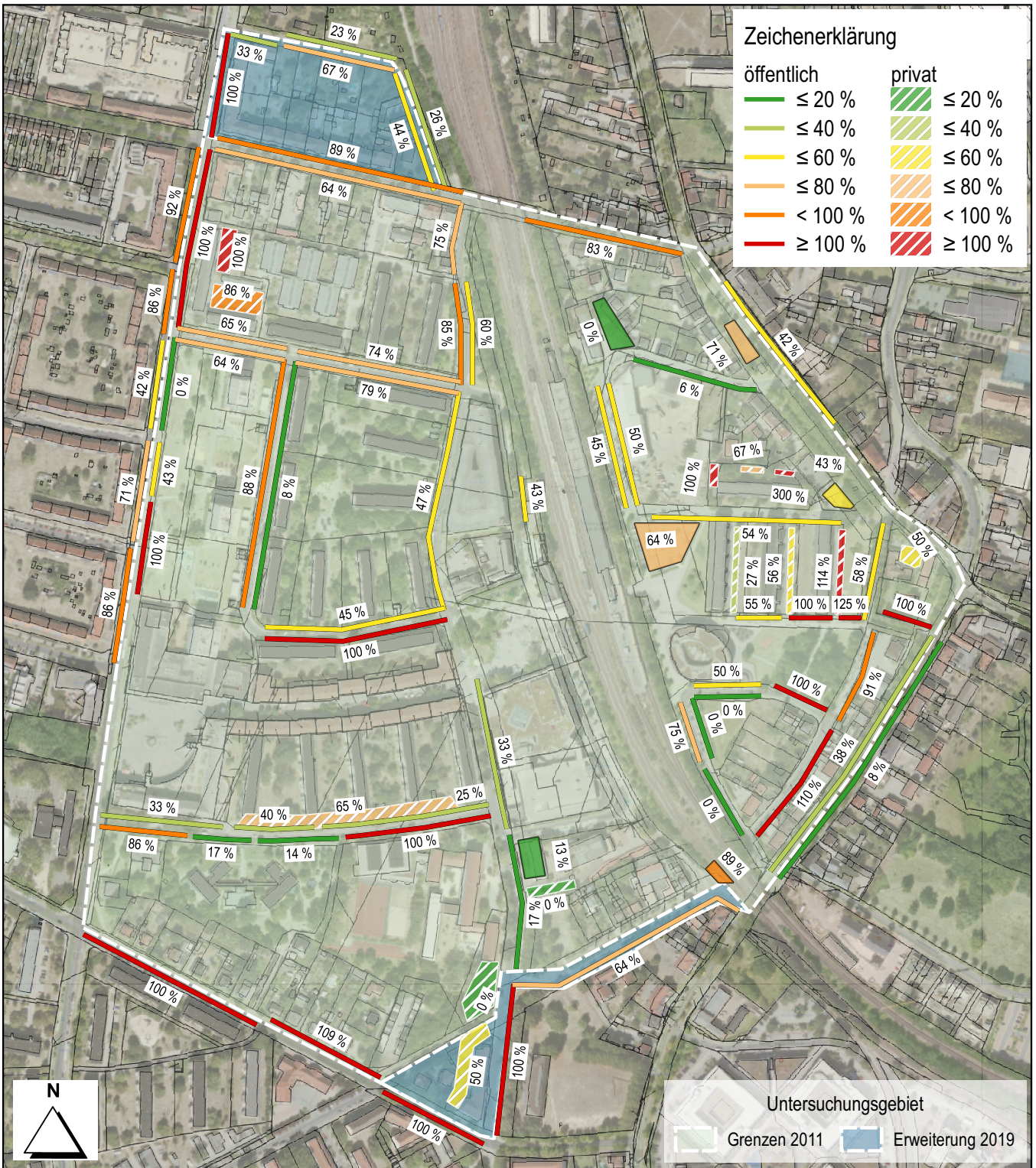


Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende
Luftbild der Stadt Hennigsdorf

Auslastung

Zeitraum von 18–20 Uhr



Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Luftbild der Stadt Hennigsdorf



**Stadt
Hennigsdorf**

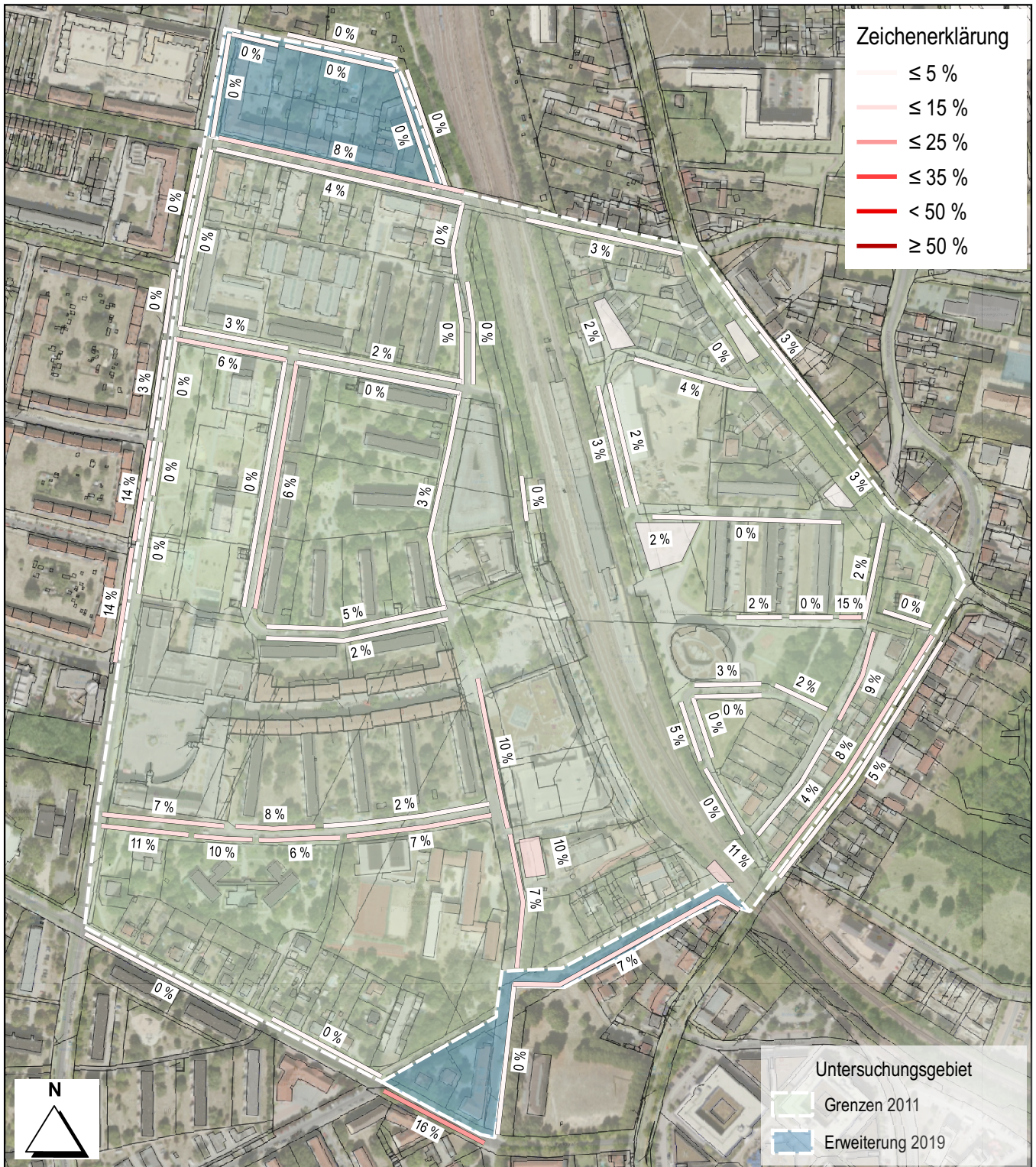
Fortschreibung des Parkraumkonzeptes /
Parkraumbewirtschaftungskonzeptes „Zentrum“

ANLAGE 5

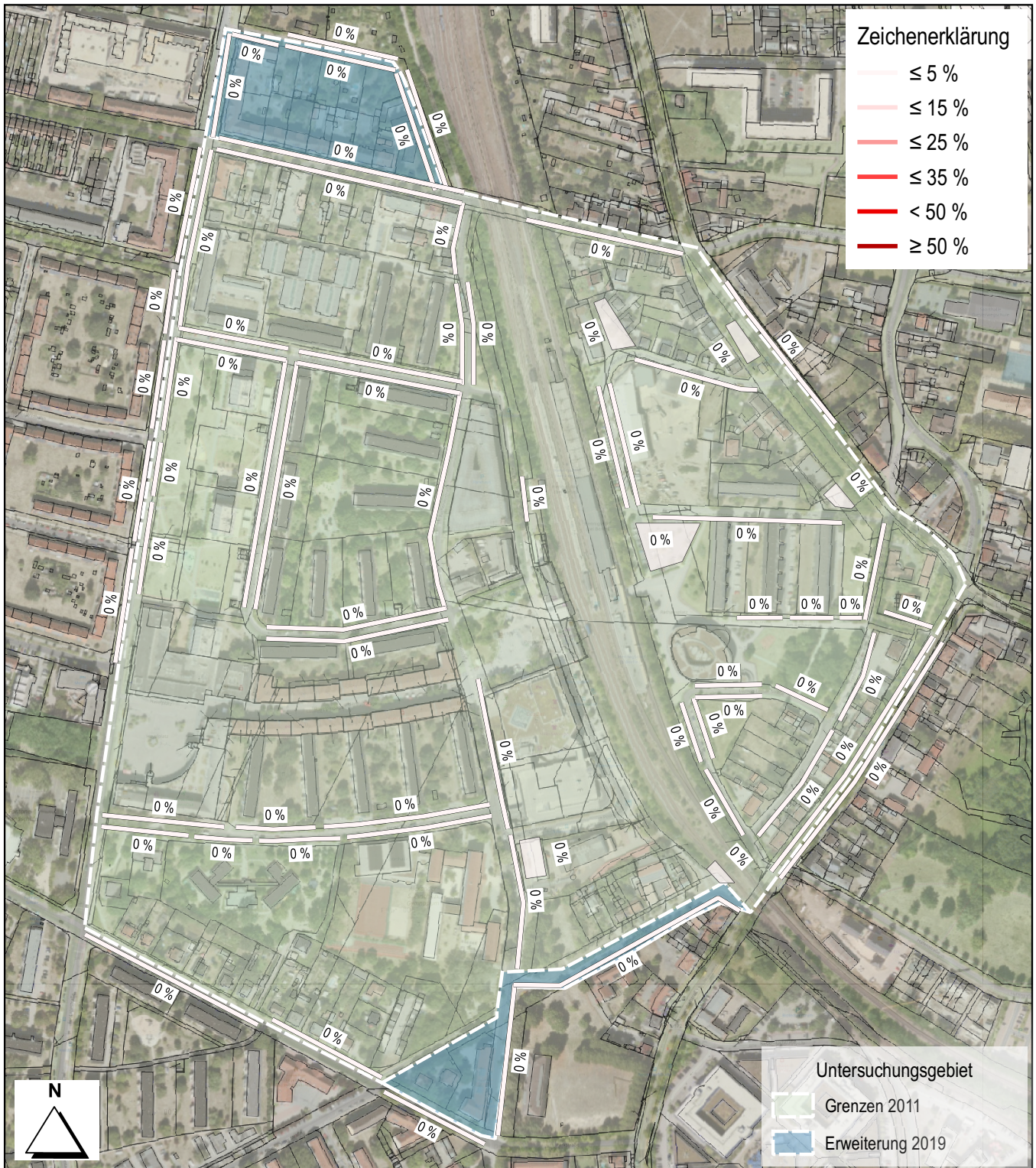
Ergebnispläne zum regelwidrigen Parken

Anteil der regelwidrig Parkenden auf öffentlichen Parkplätzen

Mittelwert im Zeitraum zwischen 6 und 20 Uhr



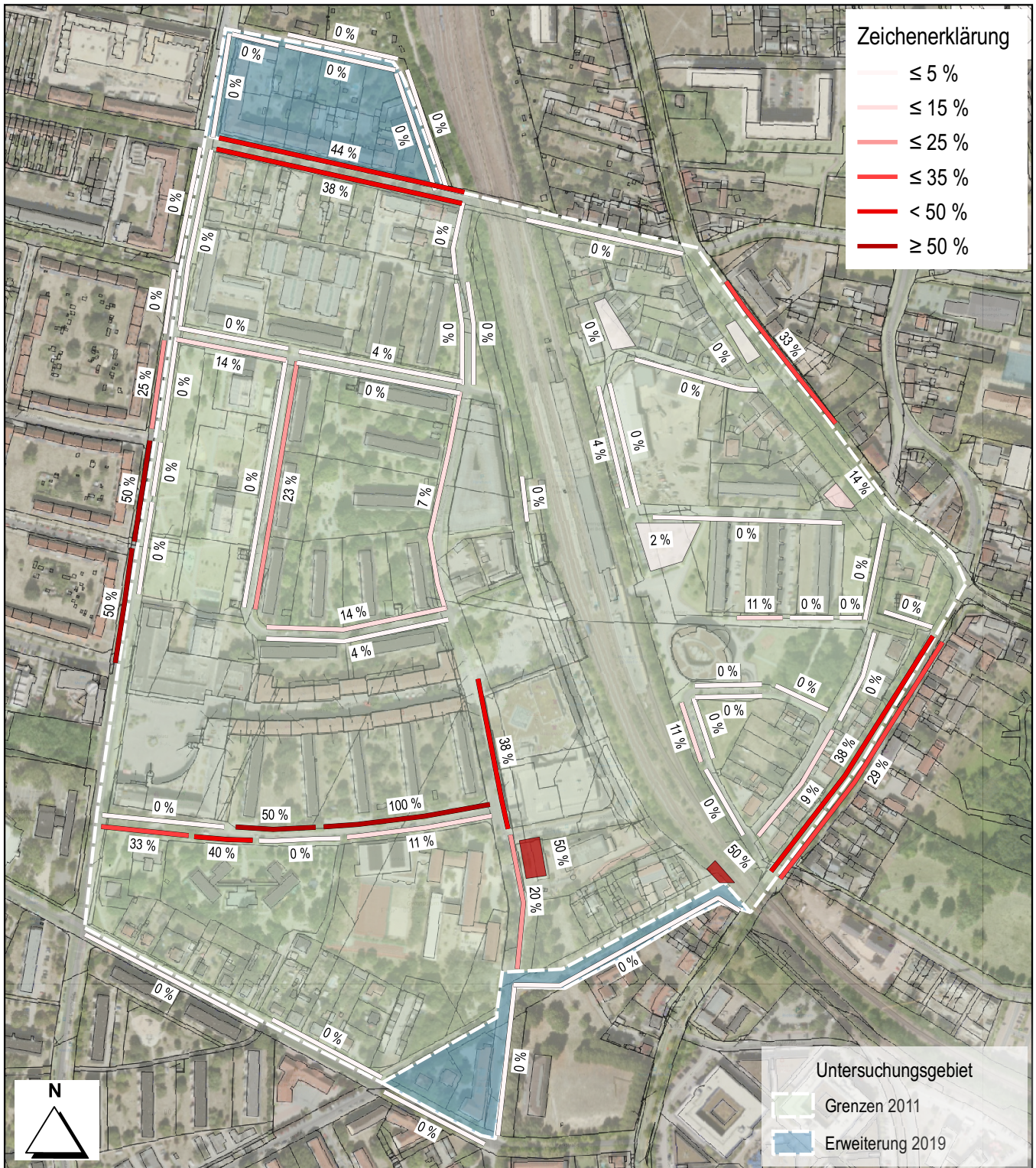
Anteil der regelwidrig Parkenden auf öffentlichen Parkplätzen Zeitraum von 6–8 Uhr



Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende
Luftbild der Stadt Hennigsdorf

Anteil der regelwidrig Parkenden auf öffentlichen Parkplätzen Zeitraum von 9–11 Uhr



Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende
Luftbild der Stadt Hennigsdorf



**Stadt
Hennigsdorf**

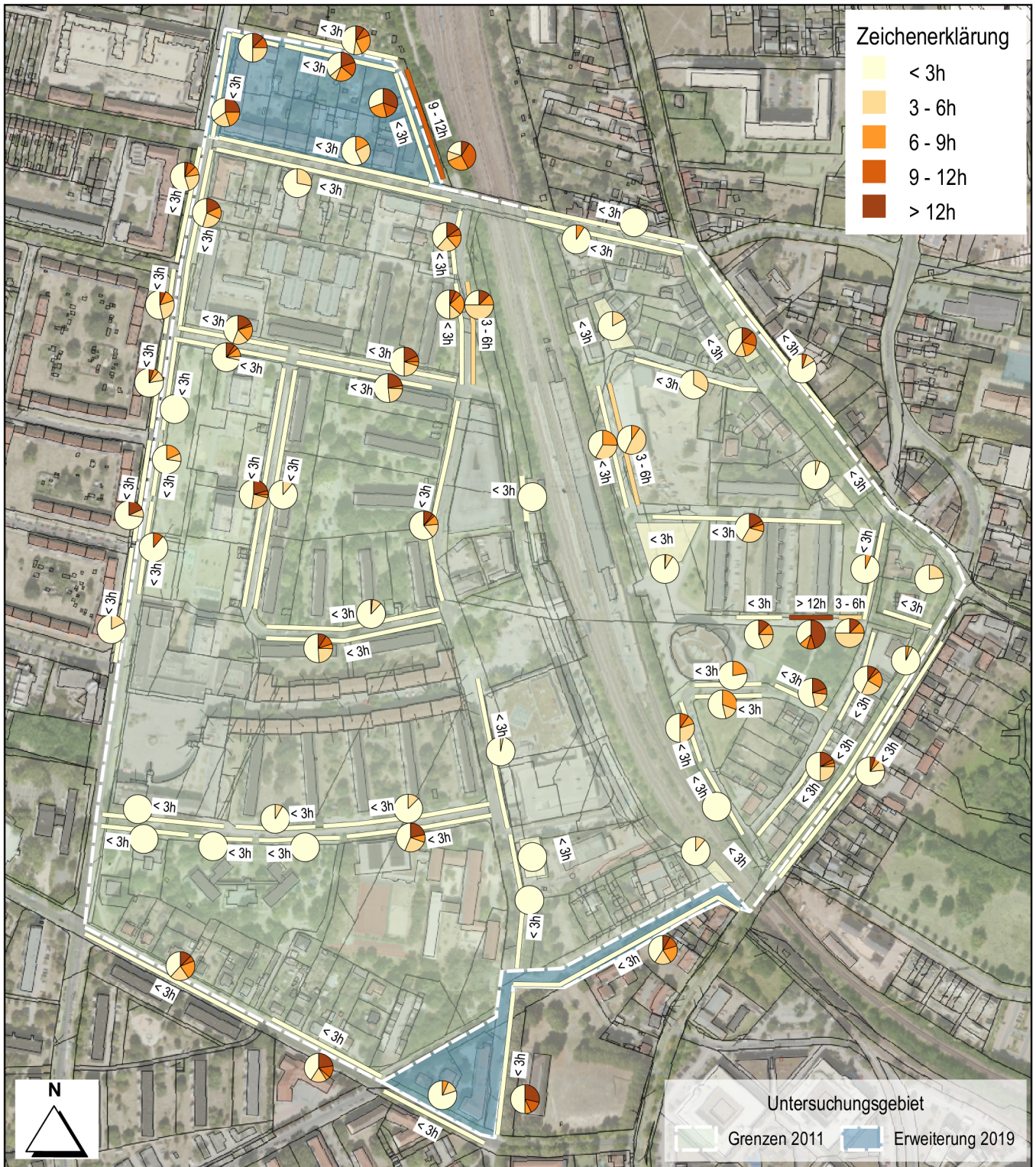
Fortschreibung des Parkraumkonzeptes /
Parkraumbewirtschaftungskonzeptes „Zentrum“

ANLAGE 6

**Ergebnispläne zu den Parkdauern auf öffentlichen
Parkplätzen**

Parkdauer auf öffentlichen Parkplätzen

Überwiegende Parkdauer pro Straßenabschnitt (im Zeitraum 6–20 Uhr)



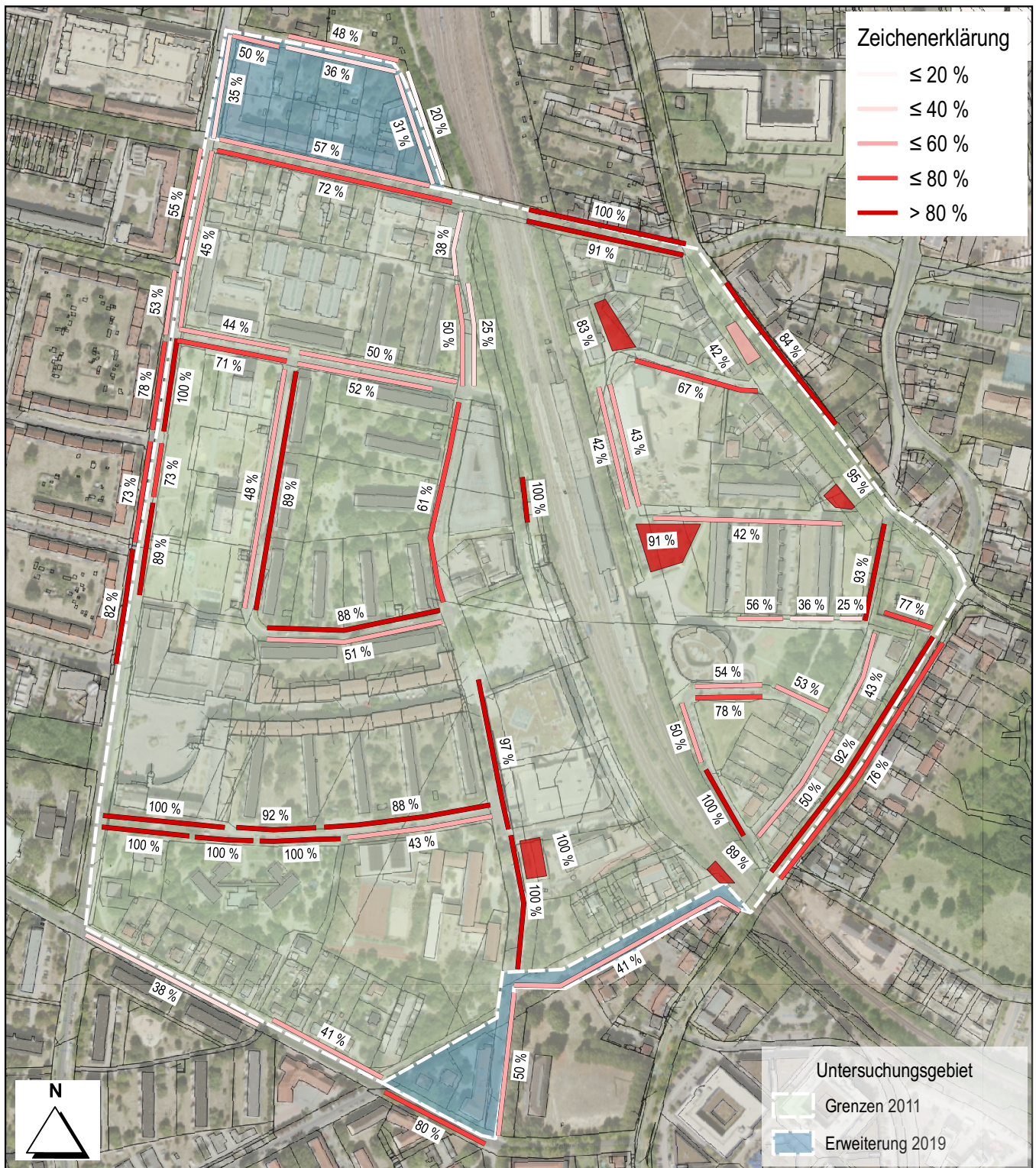
Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Luftbild der Stadt Hennigsdorf

Parkdauer auf öffentlichen Parkplätzen

Anteil der Parker mit einer Dauer unter 3 h (im Zeitraum 6–20 Uhr)



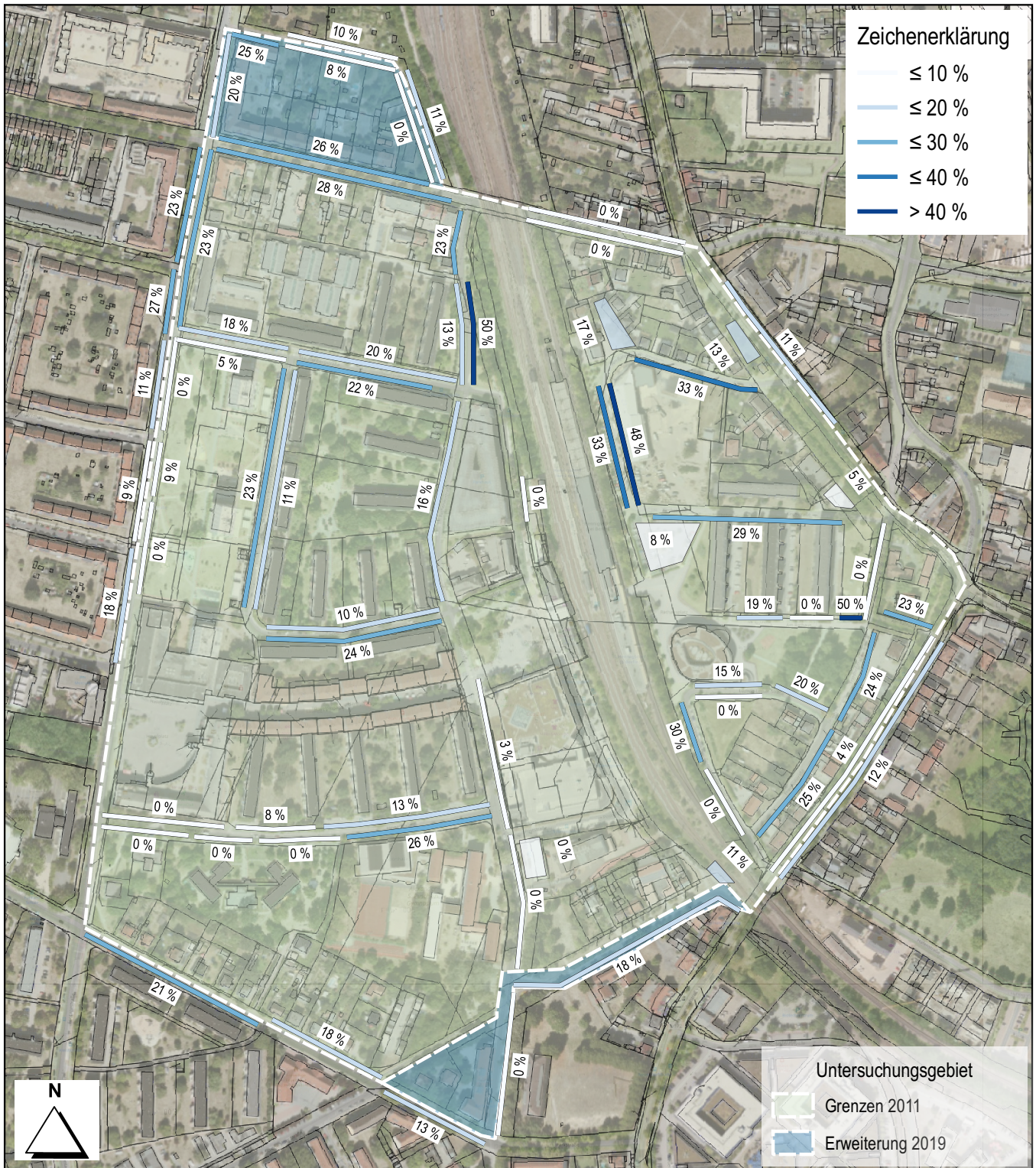
Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Luftbild der Stadt Hennigsdorf

Parkdauer auf öffentlichen Parkplätzen

Anteil der Parker mit einer Dauer zwischen 3 und 6 h (im Zeitraum 6–20 Uhr)



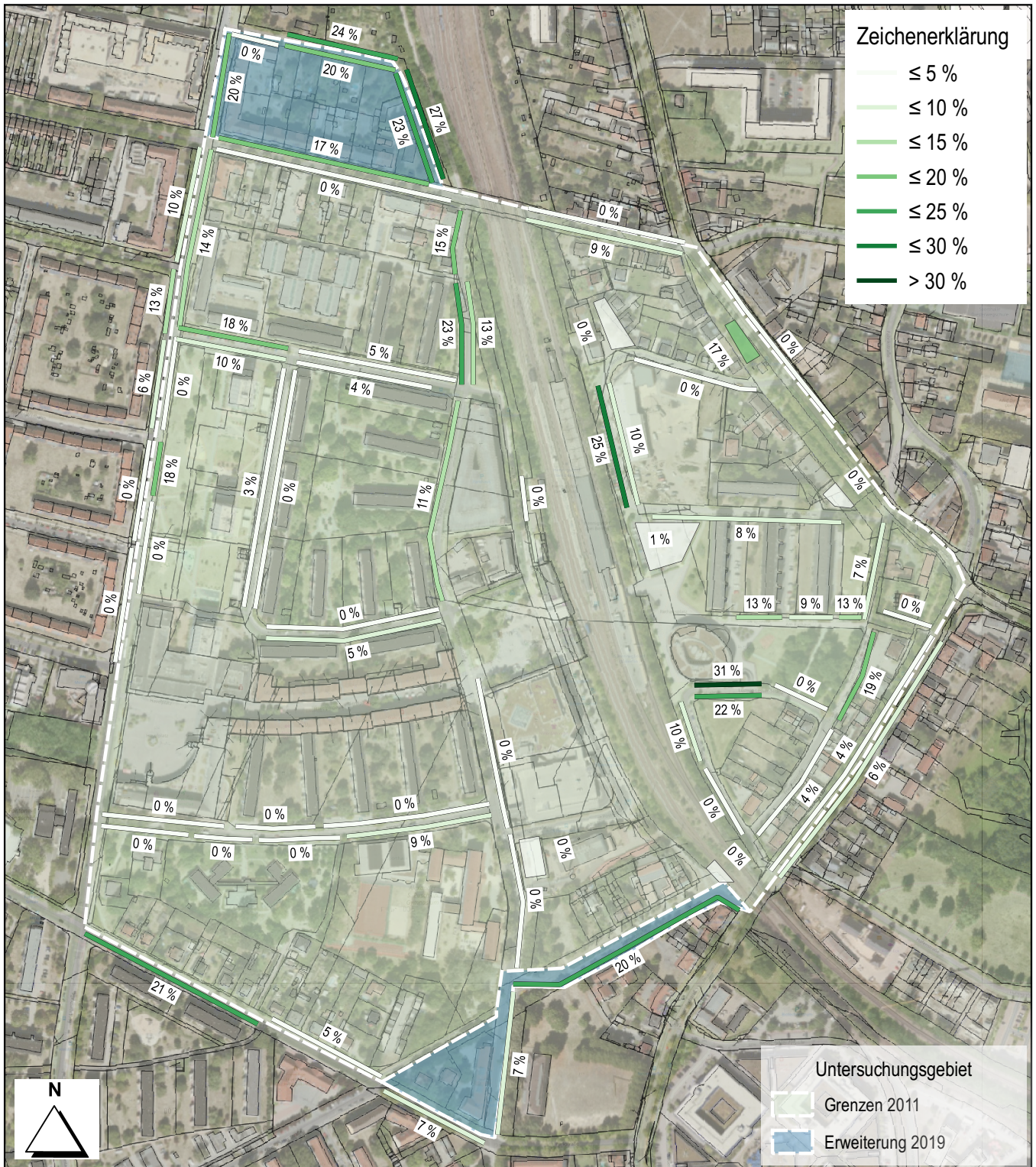
Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Luftbild der Stadt Hennigsdorf

Parkdauer auf öffentlichen Parkplätzen

Anteil der Parker mit einer Dauer zwischen 6 und 9 h (im Zeitraum 6–20 Uhr)



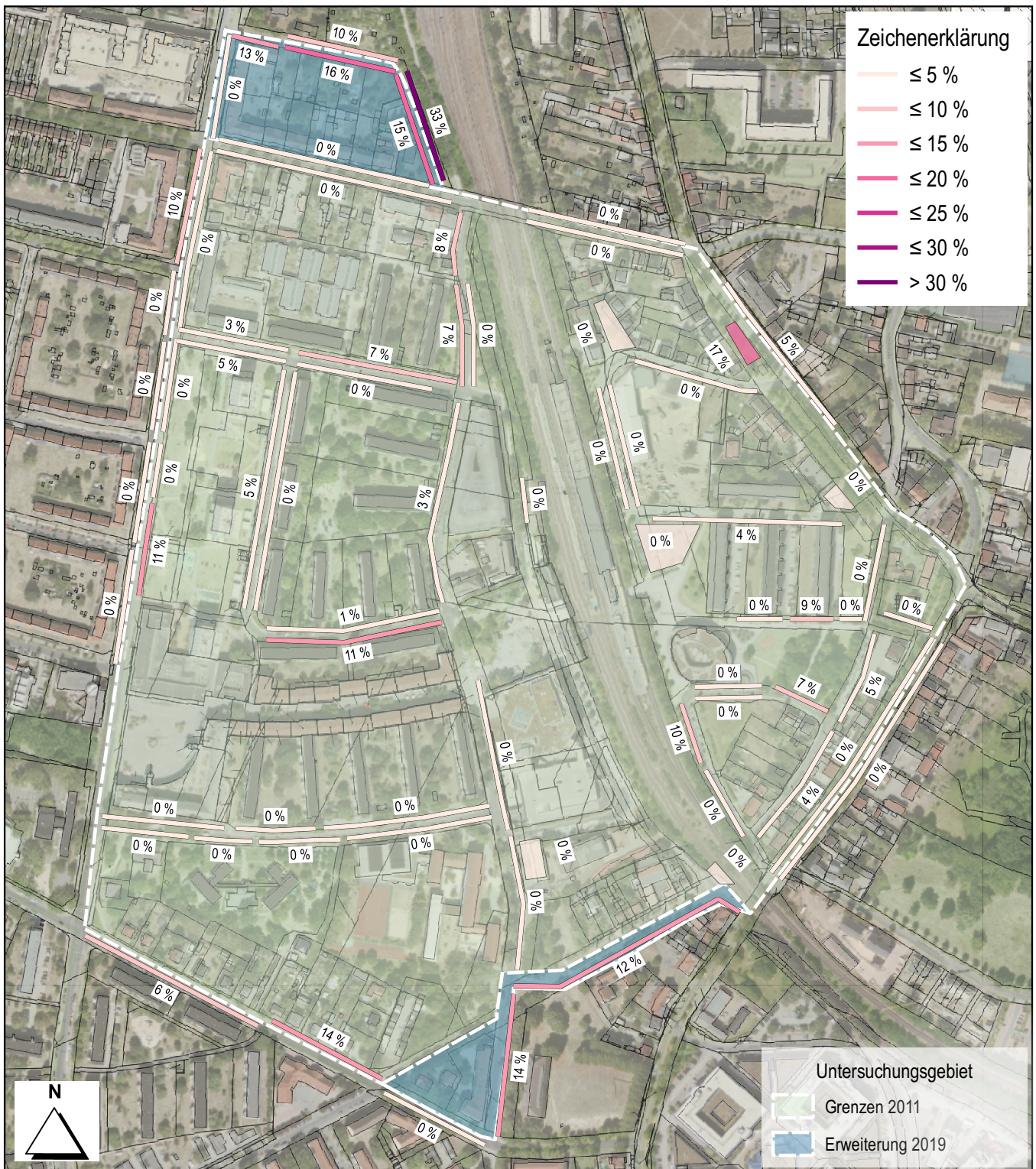
Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Luftbild der Stadt Hennigsdorf

Parkdauer auf öffentlichen Parkplätzen

Anteil der Parker mit einer Dauer zwischen 9 und 12 h (im Zeitraum 6–20 Uhr)

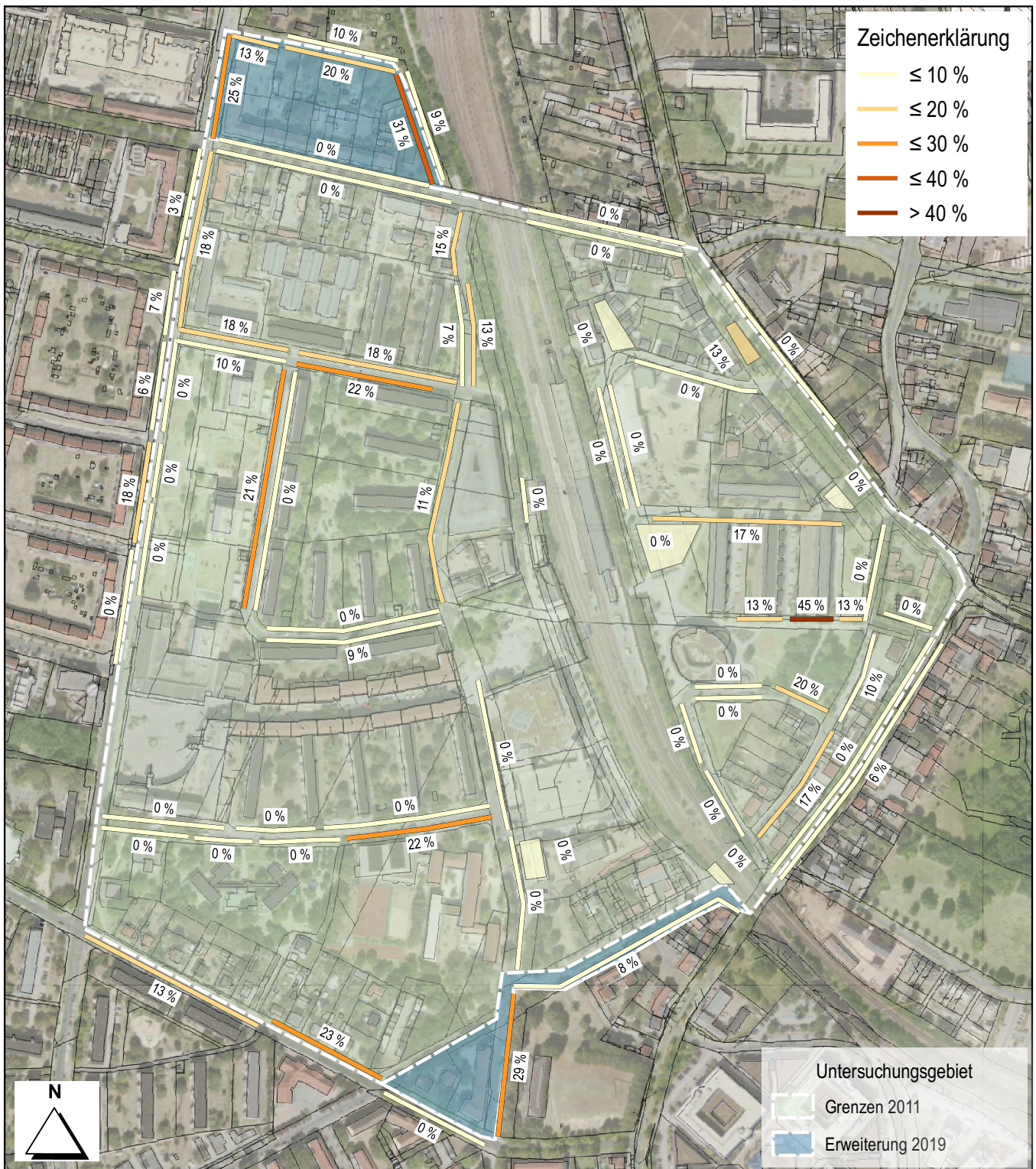


Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende
Luftbild der Stadt Hennigsdorf

Parkdauer auf öffentlichen Parkplätzen

Anteil der Parker mit einer Dauer über 12 h (im Zeitraum 6–20 Uhr)



Kartengrundlage:

Open Street Map / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Luftbild der Stadt Hennigsdorf

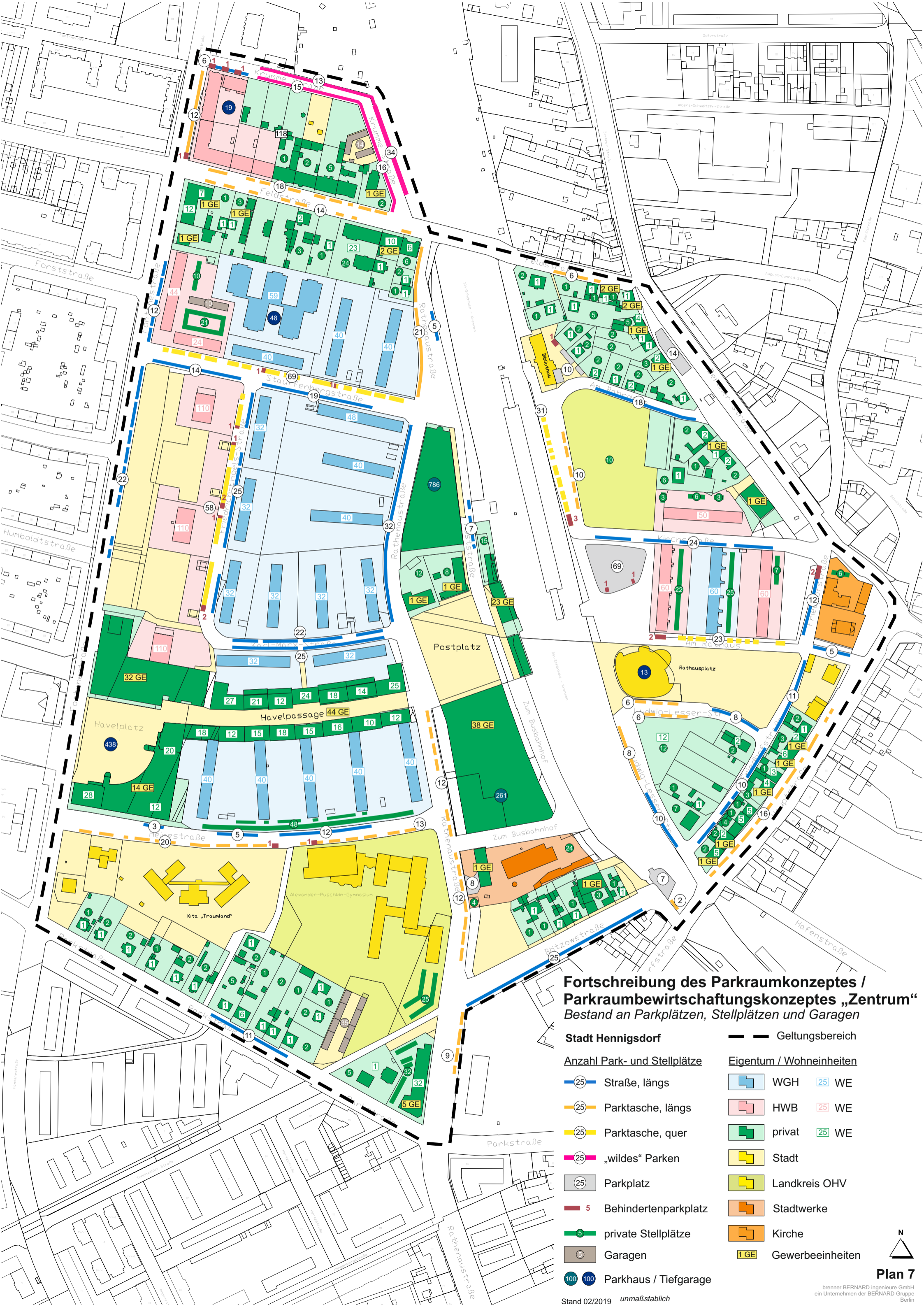


**Stadt
Hennigsdorf**

Fortschreibung des Parkraumkonzeptes /
Parkraumbewirtschaftungskonzeptes „Zentrum“

ANLAGE 7

**Übersichtsplan Bestand an Parkplätzen, Stellplätzen
und Garagen**



**Fortschreibung des Parkraumkonzeptes /
Parkraumbewirtschaftungskonzeptes „Zentrum“**
Bestand an Parkplätzen, Stellplätzen und Garagen

Stadt Hennigsdorf

Anzahl Park- und Stellplätze

—(25)— Straße, längs

—(25)— Parktasche, längs

—(25)— Parktasche, quer

—(25)— „wildes“ Parken

—(25)— Parkplatz

—(5)— Behindertenparkplatz

—(5)— private Stellplätze

—(5)— Garagen

—(100) (100)— Parkhaus / Tiefgarage

— — Geltungsbereich

Eigentum / Wohneinheiten

WGK (25) WE

HWB (25) WE

privat (25) WE

Stadt

Landkreis OHV

Stadtwerke

Kirche

1GE Gewerbeeinheiten



**Stadt
Hennigsdorf**

Fortschreibung des Parkraumkonzeptes /
Parkraumbewirtschaftungskonzeptes „Zentrum“

ANLAGE 8

Übersichtsplan der Maßnahmen

Krumme Straße

bei Wohnbauverdichtung:
Ausbau der Straße mit Ordnung der
Parkplätze und Einführung einer
Parkraumbewirtschaftung
(Parkscheibe und Bewohnerparken)

Rathenaustraße

Parkraumbewirtschaftung
(Parkscheibe und Bewohnerparken)

Fontanestraße

Parkraumbewirtschaftung
(Parkscheibe und Bewohnerparken)

Parkplatz Berliner Straße

Parkraumbewirtschaftung
(Parkscheibe)

Heinestraße

Mobilitätsmanagement Kita Traumland
erneute Prüfung des Beschlusses über
Stellplätze auf dem Betriebsgrundstück

Bötzowstraße






Parkraumbewirtschaftung
(Bewohnerparken)

Parkstraße

Parkraumbewirtschaftung
(Parkscheibe)

Fortschreibung des Parkraumkonzeptes / Parkraumbewirtschaftungskonzeptes „Zentrum“ Maßnahmen

Stadt Hennigsdorf

-  Geltungsbereich
-  Bewohnerparken
-  Parkscheibe 2h und Bewohnerparken
-  Parkscheibe 2h
-  Maßnahmenbereich

