Stadt Halle (Saale)
verkehrplus GmbH

Parkraumkonzept für Paulus- und Medizinerviertel

Abschlussbericht

FACHBEREICH PLANEN

hallesaale HÄNDELSTADT

Stadt Halle (Saale)

Fachbereich Planen / Abt. Verkehrsplanung

Hansering 15

06108 Halle (Saale)

Parkraumkonzept für Paulus- und Medizinerviertel

Abschlussbericht

verkehrplus

Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH
Graz | Weimar | Bonn

verkehrplus GmbH

Prognose, Planung und Strategieberatung

Eduard-Rosenthal-Str. 30

99423 Weimar

Tel. +49 (0) 3643 / 80 19 82

Tel. +49 (0) 3643 / 80 50 53

Mail: weimar@verkehrplus.de

Web: www.verkehrplus.de

Dipl.-Ing. Emanuel Selz

Weimar, den 09.09.2015

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis **4**

Abbildungsverzeichnis **4**

Verzeichnis der Anlagen **6**

1 Anlass und Zielstellung **7**

2 Abgrenzung **7**

2.1 Räumliche Abgrenzung 7
2.2 Zeitliche Abgrenzung 9
2.3 Inhaltliche Abgrenzung 9

3 Datengrundlagen **9**

4 Erfassung des Parkraumangebots **10**

5 Empirische Erfassung der realisierten Parkraumnachfrage **15**

6 Untersuchung der Voraussetzungen für Bewohnerparkvorrechte **23**

6.1 Voraussetzungen nach StVO und Verwaltungsvorschrift VwV-StVO 23
6.2 Voraussetzungen nach den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) 27
6.3 Schlussfolgerung 28

7 Beispiele aus anderen Städten **29**

7.1 Maßnahmen im Wohngebiet Leipzig-Schleußig 29
7.2 Bewohnerparken mit Besucherregelung in der Stadt Essen 32

8 Maßnahmenvorschläge für Paulus- und Medizinerviertel **33**

8.1 Parkraumbewirtschaftung 33
8.2 Einrichtung von Ausweich- und Ladestellen im Straßenraum 35
8.3 Umgestaltung von Kreuzungsbereichen 37
8.4 Kontrollen und Ahndung widerrechtlichen Parkens 40
8.5 Änderung der Verkehrsorganisation 41
8.6 Ausweitung des Stellplatzangebots mittels Parkierungsanlagen 44
8.7 Informative Maßnahmen 46
8.8 Carsharing 46
8.9 E-Ladestationen 48

9 Zusammenfassung **49**

Quellen **50**

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Datengrundlagen nach räumlicher Auflösung und Inhalt 9

Tabelle 2: Einwohner und gemeldete Kfz nach Teilgebieten.....10

Tabelle 3: Erhobene Parameter zur Klassifizierung des Parkraumangebotes.....11

Tabelle 4: Parkraumangebot Gliederungsebene 1.....14

Tabelle 5: Definition der Nutzergruppen 16

Tabelle 6: Paulusviertel - Überprüfung der Anwendbarkeit der Verwaltungsvorschrift zur StVO 25

Tabelle 7: Medizinerviertel - Überprüfung der Anwendbarkeit der Verwaltungsvorschrift zur StVO 26

Tabelle 8: Pkw je Stellplatz.....27

Tabelle 9: Maßnahmenbewertung Kurzpark- und Ladezonen.....34

Tabelle 10: Straßenabschnitte mit Stellplatzplatzauslastung größer oder gleich 90 %.....36

Tabelle 11: Maßnahmenbewertung Ausweich- und Ladestellen.....37

Tabelle 12: Maßnahmenbewertung Umgestaltung in Kreuzungsbereichen 38

Tabelle 13: Maßnahmenbewertung Kontrollen und Ahndung widerrechtlichen Parkens.....40

Tabelle 14: Maßnahmenbewertung Verkehrsorganisation.....41

Tabelle 15: Maßnahmenbewertung neue Parkierungsanlagen.....44

Tabelle 16: Potenziell geeignete Grundstücke für Stellplätze 46

Tabelle 17: Vergleich Kennwerte Carsharing-Angebot 47

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gliederung des Untersuchungsgebiets 8

Abbildung 2: Gesamtes Stellplatzangebot und Bewirtschaftungsform im Medizinerviertel.....12

Abbildung 3: Privates Stellplatzangebot und Bewirtschaftungsform im Medizinerviertel 12

Abbildung 4: Gesamtes Stellplatzangebot und Bewirtschaftungsform im Paulusviertel.....13

Abbildung 5: Privates Stellplatzangebot und Bewirtschaftungsform im Paulusviertel.....13

Abbildung 6: Stellplatznachfrage [Pkw] in den Teilgebieten nach Nutzergruppen.....17

Abbildung 7: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 1 (Medizinerviertel Süd) 18

Abbildung 8: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 2 (Medizinerviertel Mitte) 18

Abbildung 9: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 3 (Medizinerviertel Nord) 19

Abbildung 10: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 4 (Paulusviertel Südost) 19

Abbildung 11: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 5 (Paulusviertel Süd) 20

Abbildung 12: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 6 (Paulusviertel Mitte) 20

Abbildung 13: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 7 (Paulusviertel Ost) 21

Abbildung 14: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 8 (Paulusviertel Nordost) 21

Abbildung 15: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 9 (Paulusviertel Südwest) 22

Abbildung 16: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 10 (Paulusviertel West) 22

Abbildung 17: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 11 (Paulusviertel Nord) 23

Abbildung 18: Parkende Kfz auf dem Gehweg in Leipzig-Schleußig 30

Abbildung 19: Verkehrsorganisation nach der Fertigstellung 30

Abbildung 20: Bewirtschafteter Parkplatz Rochlitzstraße nach Fertigstellung 31

Abbildung 21: Widerrechtliches Parken auf Sperrflächen 32

Abbildung 22: Umgestaltung Kreuzungsbereich – schematische Darstellung 40

Verzeichnis der Anlagen

Anlage T- 1: Stellplatzangebot nach Teilgebieten (Liste)

Anlage A- 1: Parkraumangebot Zählgebiet I

Anlage A- 2: Parkraumangebot Zählgebiet II

Anlage A- 3: Parkraumangebot Zählgebiet III

Anlage A- 4: Parkraumangebot Zählgebiet IV

Anlage A- 5: Parkraumangebot Zählgebiet V

Anlage A- 6: Parkraumangebot Zählgebiet VI

Anlage A- 7: Parkraumangebot Zählgebiet VII

Anlage A- 8: Parkraumangebot Zählgebiet VIII

Anlage A- 9: Parkraumangebot Zählgebiet IX

Anlage A- 10: Parkraumangebot Zählgebiet X

Anlage A- 11: Parkraumangebot Zählgebiet XI

Anlage A- 12: Stellplatzpotenzial

Anlage N- 1: Falschparker

Anlage N- 2: Nachfrage Nutzergruppen

Anlage N- 3: Nachfragekonzentration Bewohner

Anlage N- 4: Nachfragekonzentration Kurzzeitparker

Anlage N- 5: Nachfragekonzentration Langzeitparker

Anlage S- 1: Einwohner

Anlage S- 2: Nutzungen

Anlage S- 3: Kraftfahrzeuge

Anlage S- 4: Beschäftigte

Anlage S- 5: Verkaufsflächen

Anlage S- 6: Arbeitsplätze

Anlage S- 7: Ausbildungsplätze

Anlage K- 1: Parkraumkonzept - Maßnahmen

1 Anlass und Zielstellung

„Für die Innenstadt von Halle (Saale) wird eine weiterhin positive Entwicklung der Einwohnerzahl erwartet; so auch im Paulus- und Medizinerviertel, welche zum so genannten Innenstadtgürtel zählen, in dem eine zunehmende Parkraumnachfrage anhalten wird. Gleichzeitig werden Parkplätze auf Brachen infolge Neubebauung wegfallen. Der Bau einer Quartiersgarage ist bislang nicht abzusehen, sodass das Parkraumangebot tendenziell abnimmt.

Hinzu kommt, dass der Steintorcampus der Universität im Februar 2015 ohne nennenswertes Stellplatzangebot auf dem eigenen Gelände eröffnet wurde, wodurch sich der Parkdruck im unmittelbaren Umfeld zusätzlich erhöht hat und mit dem weiteren Betrieb des Zentrums noch ansteigen wird.

Vor diesem Hintergrund hat der Stadtrat am 26.11.14 beschlossen, dass Parkraumkonzepte für Paulus- und Medizinerviertel zu erstellen sind.“ Zu diskutieren ist hierbei u. a. die Frage der Bewirtschaftung des Parkraums.

2 Abgrenzung

2.1 Räumliche Abgrenzung

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Paulus- und das Medizinerviertel in der Stadt Halle (Saale). Das Gebiet wurde entsprechend der darin enthaltenen Straßenzüge in 127 Polygone eingeteilt (Gliederungsebene 2).

Für die Untersuchung wurden weiterhin durch Zusammenfassen dieser Polygone 11 Teilgebiete definiert (Gliederungsebene 1), wobei das Medizinerviertel die Teilgebiete 1 - 3, das Paulusviertel die Teilgebiete 4 - 11 umfasst (→ Abbildung 1).

Zum Teil wurden ergänzend Daten aus dem integrierten Verkehrsmodell Halle (Saale) verwendet, die aggregiert auf Verkehrsbezirksebene vorlagen (Gliederungsebene A1).

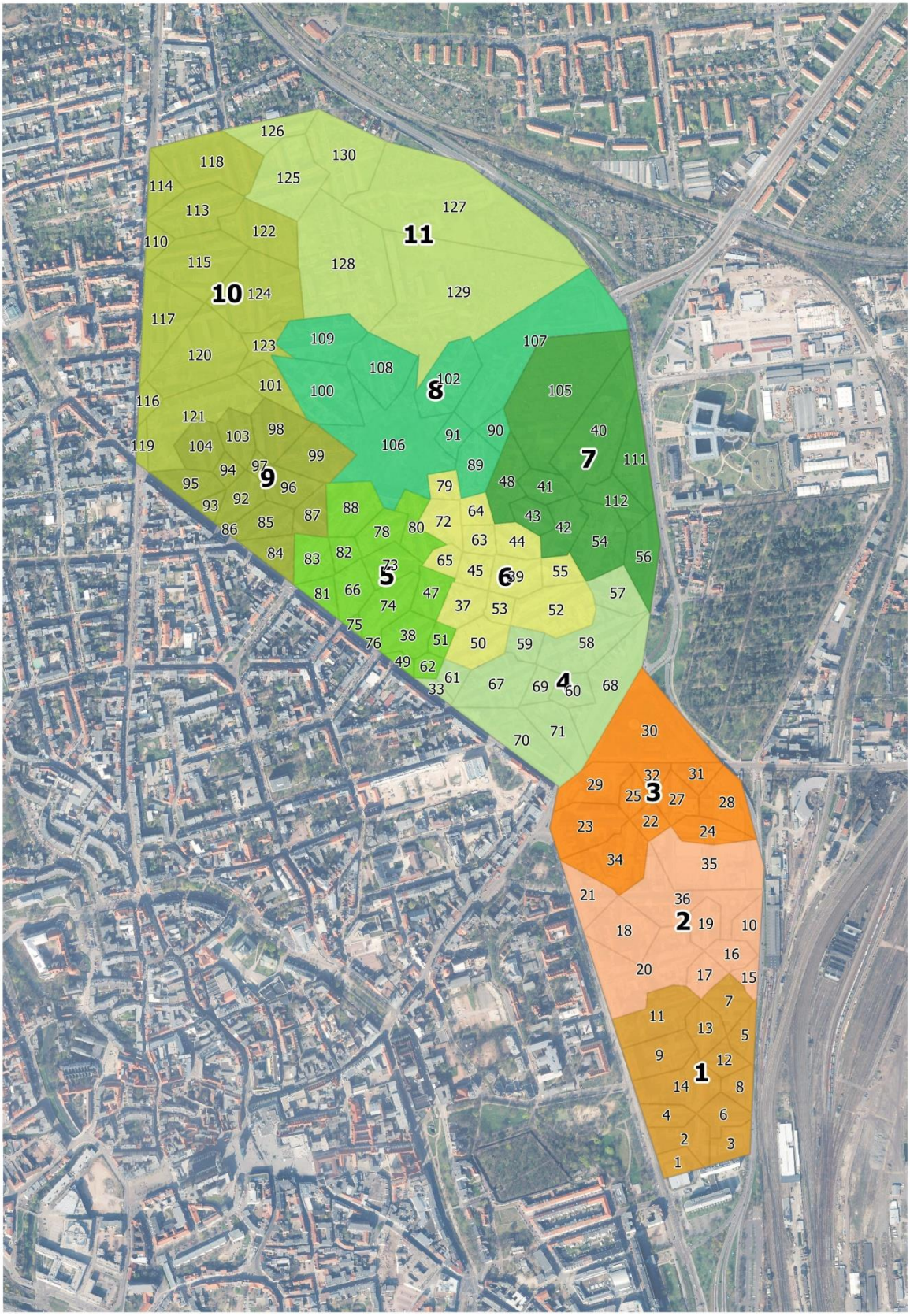

Abbildung 1: Gliederung des Untersuchungsgebiets

2.2 Zeitliche Abgrenzung

Im Rahmen der Untersuchung wird der Analysezustand 2015 betrachtet. Die Erhebung wurde an einem „mittleren Werktag“ (Dienstag, den 21.04.2015) durchgeführt. Die empirische Erfassung der realisierten Parkraumnachfrage erfolgte gemäß der Aufgabenstellung und nach Absprache mit dem Auftraggeber in fünf Zeitschnitten (04:00, 10:00, 12:00, 17:00 und 23:00 Uhr).

2.3 Inhaltliche Abgrenzung

Die Untersuchung umfasst die empirische Ermittlung des gesamten Stellplatzangebotes sowie der realisierten Stellplatznachfrage für das Untersuchungsgebiet, inklusive Auswertung und Beurteilung der erfassten Informationen sowie die Erarbeitung von Empfehlungen für das Stellplatzkonzept und für Maßnahmen gegen regelwidriges Parken. Die realisierte Nachfrage enthält **nicht** die auf Grund von Kapazitätsbeschränkungen im vorhandenen Parkraumangebot unterdrückte Nachfrage.

Unsicherheiten ergeben sich bei der gewählten Untersuchungsmethodik hinsichtlich der exakten Ermittlung des Parkzwecks (Nutzergruppe) für jedes Fahrzeug (Stellplatz) und der tatsächlich **erforderlichen Stellplatzanzahl**:

„So kann z.B. die Erhebung in einem Gebiet mit knappem Parkraum keinen Hinweis dafür liefern, in welchen Größenordnungen dort Parkraum nachgefragt werden würde, wenn mehr Parkraum zur Verfügung stünde.“ (EAR 05, Abschnitt 3.2.3, Seite 15)

3 Datengrundlagen

Seitens des Auftraggebers wurden die in Tabelle 1 aufgelisteten Datengrundlagen zur Verfügung gestellt:

Tabelle 1: Datengrundlagen nach räumlicher Auflösung und Inhalt

Räumliche Auflösung	Inhalt
Adresse	■ Gewerbeeinrichtungen, ohne Flächenangaben (Stand 2012/ 2013) ■ Kindertagesstätten und Horte inkl. Kinderanzahl und Beschäftigten (Stand Oktober 2014) ■ Daten zu bestehenden Tiefgaragen (unvollständig, Stand Mai 2015)
Baublockseite	■ Einwohnerzahlen nach Altersgruppen (Stand 31.12.2014) ■ Kfz-Bestand, getrennt nach Kfz-Arten (Pkw, Krad, Lkw; Stand 31.12.2014)
Baublock	■ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Arbeitslose (Stand Juni bzw. Dezember 2014)

Die Daten wurden in einem Geographischen Informationssystem (GIS) georeferenziert und mittels automatisierter, räumlicher Verknüpfung den in Abschnitt 2.1 erläuterten Gliederungsebenen 1 und 2 zugeordnet (→ Anlage S- 1 bis Anlage S- 7, Abbildung 1). Tabelle 2 enthält die Einwohner nach Altersgruppen und die Kfz nach Fahrzeugtyp für die Teilgebiete der Gliederungsebene 1.

Tabelle 2: Einwohner und gemeldete Kfz nach Teilgebieten

Teilgebiete Gliederungs-ebene 1	Einwohner nach Altersgruppen				Kfz nach Typ				
	0-17 Jahre	18-64 Jahre	65 Jahre und älter	Gesamt	Krad	Lkw	Pkw	Sonstige	Kfz gesamt
Medizinerviertel									
1	227	1.161	84	1.472	25	16	342	23	406
2	164	836	48	1.048	12	28	273	30	343
3	99	647	68	814	23	7	197	19	246
Teilsumme	490	2.644	200	3.334	60	51	812	72	995
Paulusviertel									
4	185	1.179	105	1.469	25	11	407	19	462
5	492	1.508	122	2.122	45	11	639	27	722
6	333	1.362	90	1.785	30	7	603	22	662
7	370	1.147	93	1.610	24	12	488	19	543
8	156	523	133	812	12	4	320	52	388
9	235	1.169	75	1.479	19	11	436	20	486
10	392	1.418	355	2.165	40	16	681	96	833
11	192	600	364	1.156	22	6	423	19	470
Teilsumme	2.355	8.906	1.337	12.598	217	78	3.997	274	4.566
Summe Paulus- und Mediziner-viertel	**2.845**	**11.550**	**1.537**	**15.932**	**277**	**129**	**4.809**	**346**	**5.561**

4 Erfassung des Parkraumangebots

Das bestehende Parkraumangebot wurde anhand von Luftbildern erfasst und durch Ortsbegehungen am 13.04. und 14.04. sowie am 11.05.2015 verifiziert. Dabei wurden die einzelnen Parkplätze lagegenau als Punkte in einem GIS-Modell digitalisiert. Bei Stellplätzen innerhalb von Gebäuden (Tiefgaragen, Parkhäuser) haben diese jeweils identische Koordinaten (Gebäudemitte).

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt **3.736** Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ermittelt, die fast ausschließlich nicht bewirtschaftet sind. Auf privatem Grund wurden **2.830** Stellplätze erfasst. Für alle Stellplätze wurden die Merkmale nach folgender Einteilung aufgenommen:

- Eigentumsverhältnis bzw. Lage (privat/ öffentlich),
- Stellplatzart bzw. Form,
- Nutzungsregelungen bzw. Bewirtschaftung.

Aus den erhobenen Merkmalen lassen sich wiederum weitere Eigenschaften ableiten, wie z. B. die Einschätzung der planerischen Beeinflussbarkeit[1]. Die im Einzelnen erhobenen Parameter zu diesen Merkmalen sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 3: Erhobene Parameter zur Klassifizierung des Parkraumangebotes

ID	Lage
1	privat
2	öffentlich

ID	Form
1	Längsparken
2	Schräg-/ Senkrechtparken
3	Garage
4	Tiefgarage
5	Parkpalette
0	unbekannt

ID	Bewirtschaftung
1	Mietparkplatz mit Nr.
2	Mietparkplatz ohne Nr.
3	Kundenparkplatz
4	Mitarbeiterparkplatz
5	Bewohnerparkplatz
6	mit Parkschein
7	Kunden/ Mitarbeiter
8	Behindertenparkplatz
9	unbewirtschaftet
0	unbekannt

Aus den in Tabelle 3 enthaltenen Merkmalen wurde mittels Kombination in der angegebenen Reihenfolge ein dreistelliger Code generiert, der die Merkmalsausprägungen für jeden Stellplatz beschreibt, z.B.:

Code 219: Stellplatz für Längsparken im öffentlichen Raum, unbewirtschaftet

Im Rahmen der Datenauswertung erfolgte bereits ein systematischer Ausschluss bestimmter Merkmalskombinationen. Diese sind im Einzelfall auf Erfassungsfehler der Vororterhebung zurückzuführen und kommen in der Realität nicht vor (wie z.B. Code 249).

Abbildung 2 bis

Abbildung 5 zeigen das Stellplatzangebot getrennt für Paulus- und Medizinerviertel. Dabei wurde bei den privaten Stellplätzen das Parkraumangebot nach Art der Bewirtschaftung zusammengefasst (z.B. Code 115 und Code 125 werden zu Bewohnerparkplatz).

In den Kartendarstellungen (**Anlage A- 1** bis **Anlage A- 11**) sind die georeferenzierten Stellplätze nach der zuvor beschriebenen Klassifizierung für jedes Teilgebiet der Gliederungsebene 2 dargestellt. Die in der Legende angegebenen Zahlen in eckigen Klammern geben die Anzahl der Stellplätze nach Teilgebiet und Typ an.

Um überschläglich vorhandene Kapazitäten bzw. Defizite im Parkraumangebot festzustellen, wurden in **Anlage A- 12** für die Teilgebiete der Ebene 1 die zugelassenen Pkw dem vorhandenen Stellplatzpotenzial gegenübergestellt. Letzteres ergibt sich aus der Summe

[1] Das Stellplatzangebot auf privatem Grund ist für verkehrsplanerische Strategien der Stadtverwaltung im Gegensatz zum öffentlichen Stellplatzangebot kaum beeinflussbar. Ausnahme bilden evtl. größere Vorhaben mit bedeutendem Verkehrsaufkommen, wie z. B. Einkaufszentren.

öffentlicher Stellplätze und privater Stellplätze (abzüglich Kunden- und Mitarbeiterparkplätze).

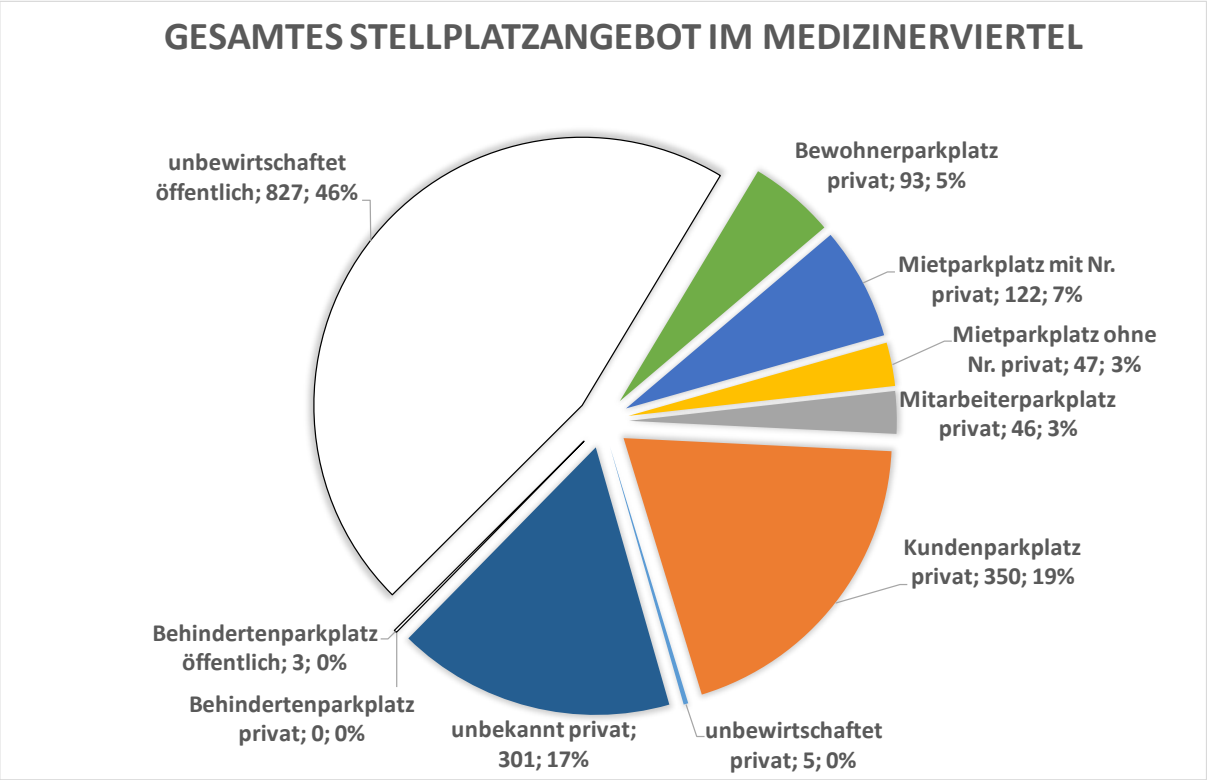

Abbildung 2: Gesamtes Stellplatzangebot und Bewirtschaftungsform im Medizinerviertel

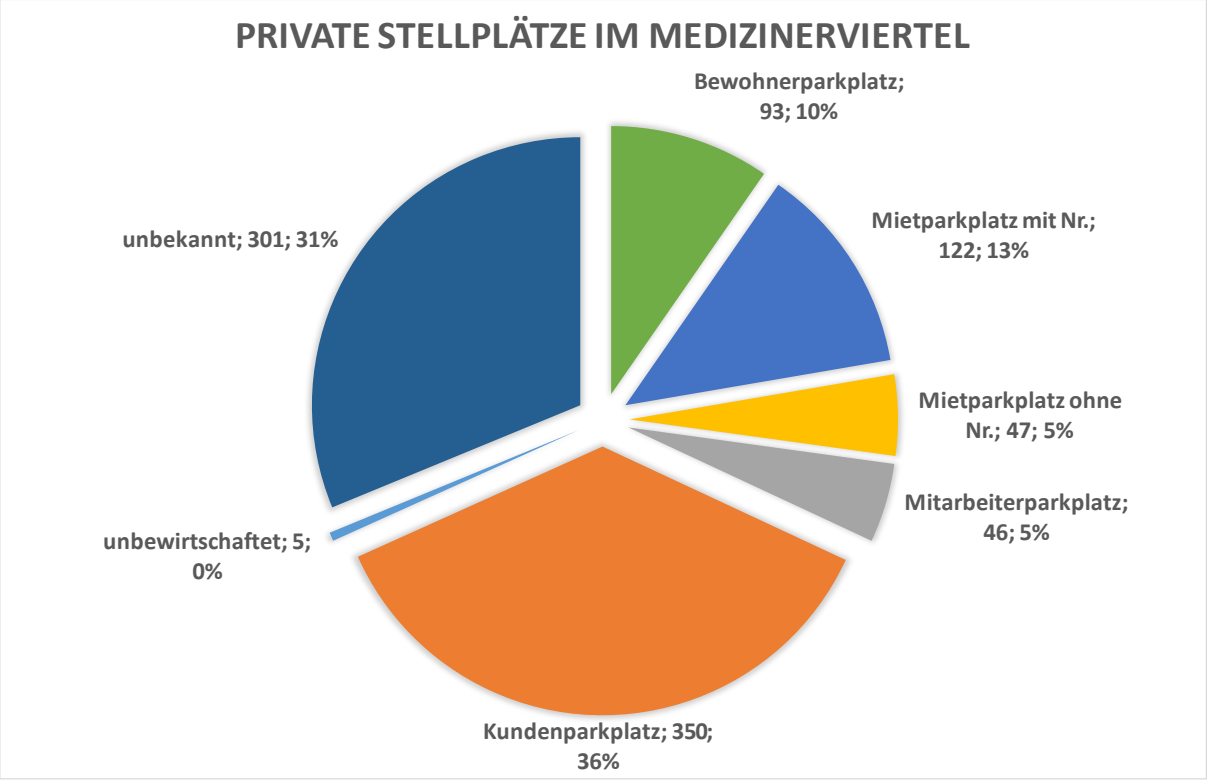

Abbildung 3: Privates Stellplatzangebot und Bewirtschaftungsform im Medizinerviertel

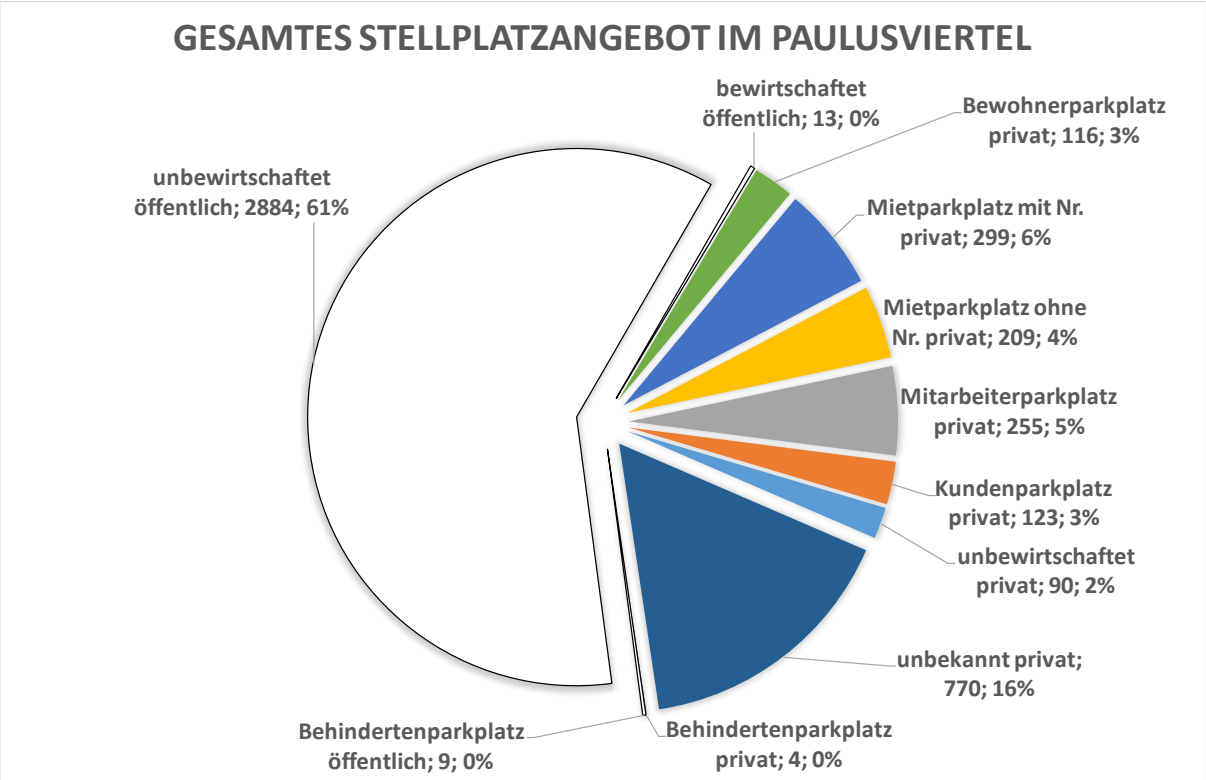

Abbildung 4: Gesamtes Stellplatzangebot und Bewirtschaftungsform im Paulusviertel

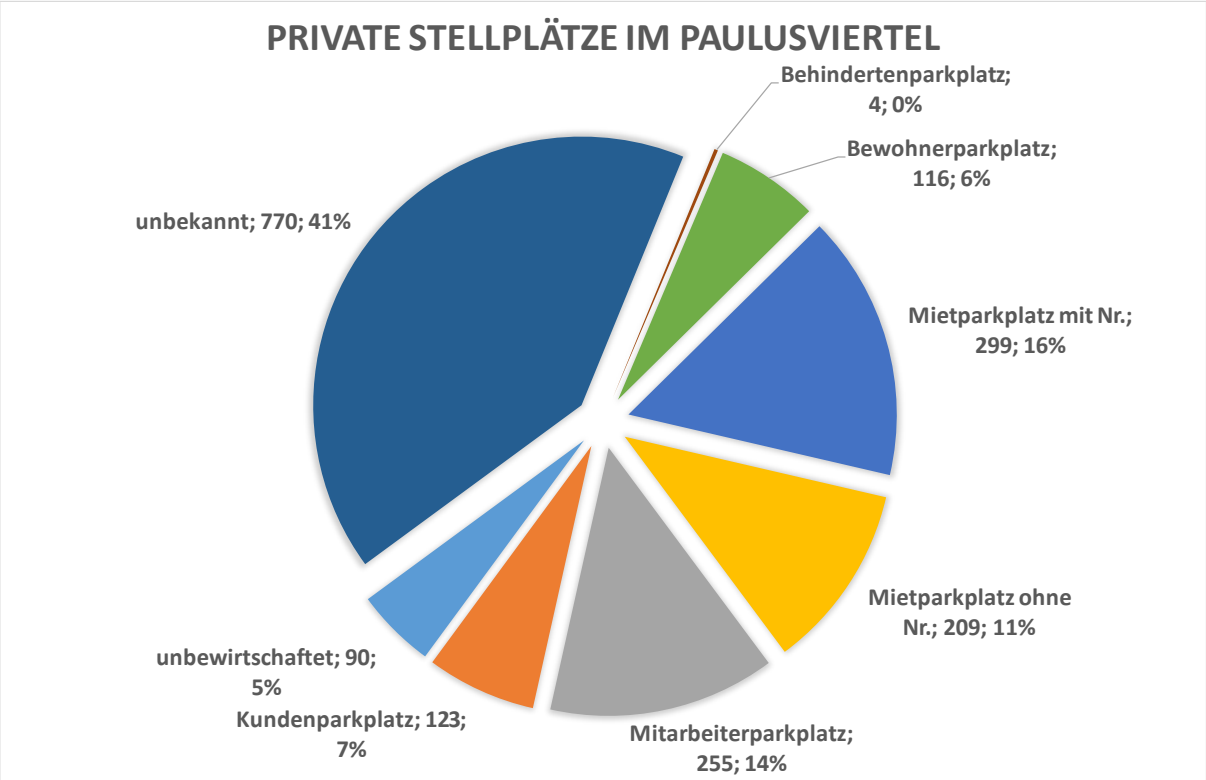

Abbildung 5: Privates Stellplatzangebot und Bewirtschaftungsform im Paulusviertel

Bei der Interpretation der Daten sind folgende Aspekte zu beachten:

- Für Längsparkstände im Straßenraum wurde ein Platzbedarf (längs) von 5 m pro Stellplatz angesetzt. Die tatsächliche Anzahl der zur Verfügung stehenden Stellplätze kann leicht abweichen, z.B. wenn parkende Fahrzeuge „ungünstig“ parken (z.B. Lücken von 3 m Länge).
- Sofern keine Angaben zu Tiefgaragen vorhanden waren, wurden plausible Annahmen anhand der Gebäudenutzung und -größe getroffen.
- Die vorhandenen Carsharing Stellplätze, 14 im Paulusviertel und 1 im Medizinerviertel der Firma teilAuto, wurden der Kategorie „Mietparkplatz mit Nr.“ zugeordnet.

Tabelle 4 zeigt einen Überblick des öffentlichen und privaten Parkraumangebotes für die Gliederungsebene 1 des Untersuchungsgebietes.

Tabelle 4: Parkraumangebot Gliederungsebene 1

Viertel	Zählgebiet	Gesamt	Öffentlich	Privat	Pkw (zugelassen)
Medizinerviertel	1	615	319	296	342
	2	722	276	446	273
	3	457	235	222	197
	Teilsumme	1.794	830	964	812
Paulusviertel	4	535	368	167	407
	5	479	408	71	639
	6	574	425	149	603
	7	585	330	255	488
	8	495	429	66	320
	9	482	305	177	436
	10	952	362	590	681
	11	670	279	391	423
	Teilsumme	4.772	2.906	1.866	3.997
Paulus- und Medizinerviertel	Gesamt	6.566	3.736	2.830	4.809

Im Paulusviertel sind öffentlicher und privater Parkraum zusammen nahezu ausreichend, um den Bedarf der Bewohner theoretisch abdecken zu können. Im Medizinerviertel könnten allein die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum fast alle Bewohner-Pkw aufnehmen.
In Anlage T- 1 ist analog das Parkraumangebot für die Gliederungsebene 2 (Straßenabschnitte) dargestellt.

5 Empirische Erfassung der realisierten Parkraumnachfrage

Die empirische Erfassung der realisierten Parkraumnachfrage erfolgte in fünf Zeitschnitten (04:00, 10:00, 12:00, 17:00 und 23:00 Uhr). Dem in Abschnitt 4 erfassten Parkraumangebot wurden die Kennzeichen der im jeweiligen Intervall parkenden Kfz als Attribute zugeordnet. Darüber hinaus wurden alle widerrechtlich parkenden Fahrzeuge erfasst.

Bei der Interpretation der Daten sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

Die Stellplätze, die mit dem Attribut „nicht aufgenommen“ zusammengefasst wurden, konnten aus folgenden Gründen nicht erhoben werden:

- Stellplatz nicht einsehbar für das Erhebungspersonal,
- Stellplatz durch Baustelle oder temporäre Haltestelle nicht vorhanden,
- Stellplatz durch Tor verschlossen.

Mittels Kennzeichenerfassung konnte die Belegungsdauer der einzelnen Stellplätze ermittelt werden. Anhand der Belegungsdauer wurden vier Nutzergruppen definiert (Tabelle 5):

- Bewohner,
- Dauerparker (als Teilmenge der Bewohner),
- Langzeitparker (und nicht Bewohner),
- Kurzzeitparker (und nicht Bewohner).

Die Auswertung nach den Teilgebieten der Ebene 1 ist in Abbildung 6 dargestellt.[2]

[2] Dargestellt ist die Anzahl unterschiedlicher Pkw. In mehreren Zeitintervallen parkende Pkw werden nicht mehrfach gezählt.

Tabelle 5: Definition der Nutzergruppen

Nutzergruppe	Belegung	Intervalle	04:00	10:00	12:00	17:00	23:00
Dauerparker	xxxxx	5	x	x	x	x	x
Bewohner	xxxox	4	x	x	x	o	x
Bewohner	xxoxx	4	x	x	o	x	x
Bewohner	xoxxx	4	x	o	x	x	x
Bewohner	xxoox	3	x	x	o	o	x
Bewohner	xoxox	3	x	o	x	o	x
Bewohner	xooxx	3	x	o	o	x	x
Bewohner	xooox	2	x	o	o	o	x
Bewohner	xxxxo	4	x	x	x	x	o
Bewohner	xxxoo	3	x	x	x	o	o
Bewohner	xxoxo	3	x	x	o	x	o
Bewohner	xxooo	2	x	x	o	o	o
Bewohner	xoxxo	3	x	o	x	x	o
Bewohner	xoxoo	2	x	o	x	o	o
Bewohner	xooxo	2	x	o	o	x	o
Bewohner	xoooo	1	x	o	o	o	o
Bewohner	oxxxx	4	o	x	x	x	x
Bewohner	ooxxx	3	o	o	x	x	x
Bewohner	oxoxx	3	o	x	o	x	x
Bewohner	oooxx	2	o	o	o	x	x
Bewohner	oxxox	3	o	x	x	o	x
Bewohner	ooxox	2	o	o	x	o	x
Bewohner	oxoox	2	o	x	o	o	x
Bewohner	oooox	1	o	o	o	o	x
Langzeit	oxxxo	3	o	x	x	x	o
Langzeit	oxxoo	2	o	x	x	o	o
Langzeit	ooxxo	2	o	o	x	x	o
Kurzzeit	oxoxo	2	o	x	o	x	o
Kurzzeit	oxooo	1	o	x	o	o	o
Kurzzeit	ooxoo	1	o	o	x	o	o
Kurzzeit	oooxo	1	o	o	o	x	o

x = Kfz belegt den Stellplatz im angegebenen Intervall

o = Stellplatz nicht belegt (frei)

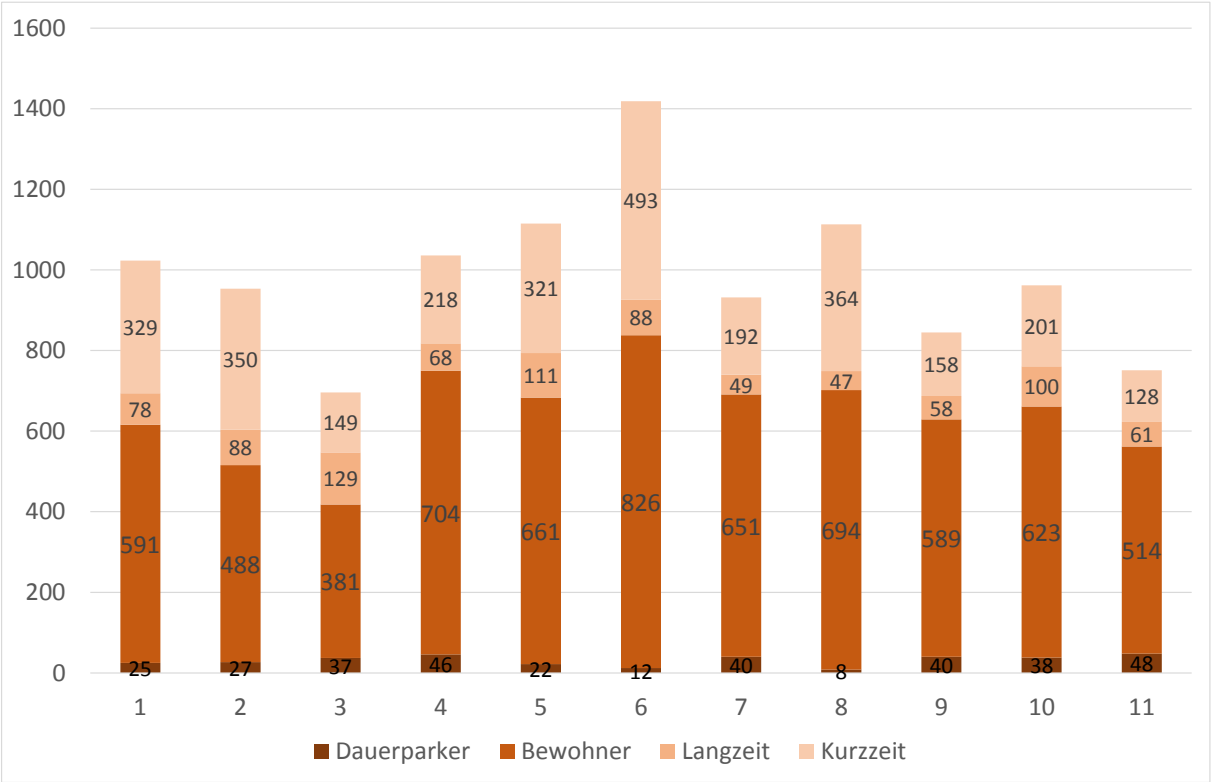

Abbildung 6: Stellplatznachfrage [Pkw] in den Teilgebieten nach Nutzergruppen

In Abbildung 7 bis Abbildung 17 ist die Stellplatznachfrage für die öffentlichen Stellplätze der einzelnen Teilgebiete im Tagesverlauf, getrennt nach Nutzergruppen, dargestellt.

Anmerkung: Auf Grund der Größe der betrachteten Teilgebiete der Gliederungsebene 1 lassen sich aus der Anzahl der in den Abbildungen angegebenen freien Stellplätze nur bedingt Aussagen über den lokal konzentrierten Parkdruck in einzelnen Straßen ableiten (z.B. Rathenauplatz in Zählgebiet 8). Eine Fußwegstrecke von bis zu einigen Hundert Metern zwischen Stellplatz und Wohnung ist indes durchaus zumutbar.

Weitere kartenbasierte Darstellungen zur ermittelten Parkraumnachfrage enthalten Anlage N- 1 bis Anlage N- 5:

Anlage N- 1 enthält die ermittelten Standorte, an denen im Erhebungszeitraum widerrechtlich geparkt wurde (Falschparker). Hierbei ist zu entnehmen, dass sich die Falschparker insbesondere in den Kreuzungsbereichen im Parkverbot nach § 12 Abs. 3 (1) der StVO konzentrieren. Mögliche Maßnahmen gegen regelwidriges Parken werden in → Abschnitt 8.4 behandelt.

In **Anlage N- 2** ist die Nachfrage nach Teilgebieten, getrennt für die definierten Nutzergruppen Bewohner, Kurzzeitparker und Langzeitparker, dargestellt.

Anlage N- 3, **Anlage N- 4** sowie **Anlage N- 5** stellen die Nachfragekonzentrationen für die einzelnen Nutzergruppen in Form von „Heatmaps“ dar. Hierbei ist der Zusammenhang zwischen der Anzahl der nachgefragten Intervalle, bezogen auf Flächeneinheiten, quantitativ dargestellt. Während die Nutzergruppe der Bewohner relativ gleichmäßig über die Straßenzüge des Untersuchungsgebietes verteilt ist, fällt eine Verdichtung der Kurzzeitparker im öffentlichen Raum insbesondere südlich der Pauluskirche im Bereich

zwischen C.-v.-Ossietzky-Str., Goethestr., Humboldtstr. und H.-Zille-Str. auf. Die Gruppe der Langzeitparker ist wiederum relativ gleichmäßig über die Fläche verteilt.

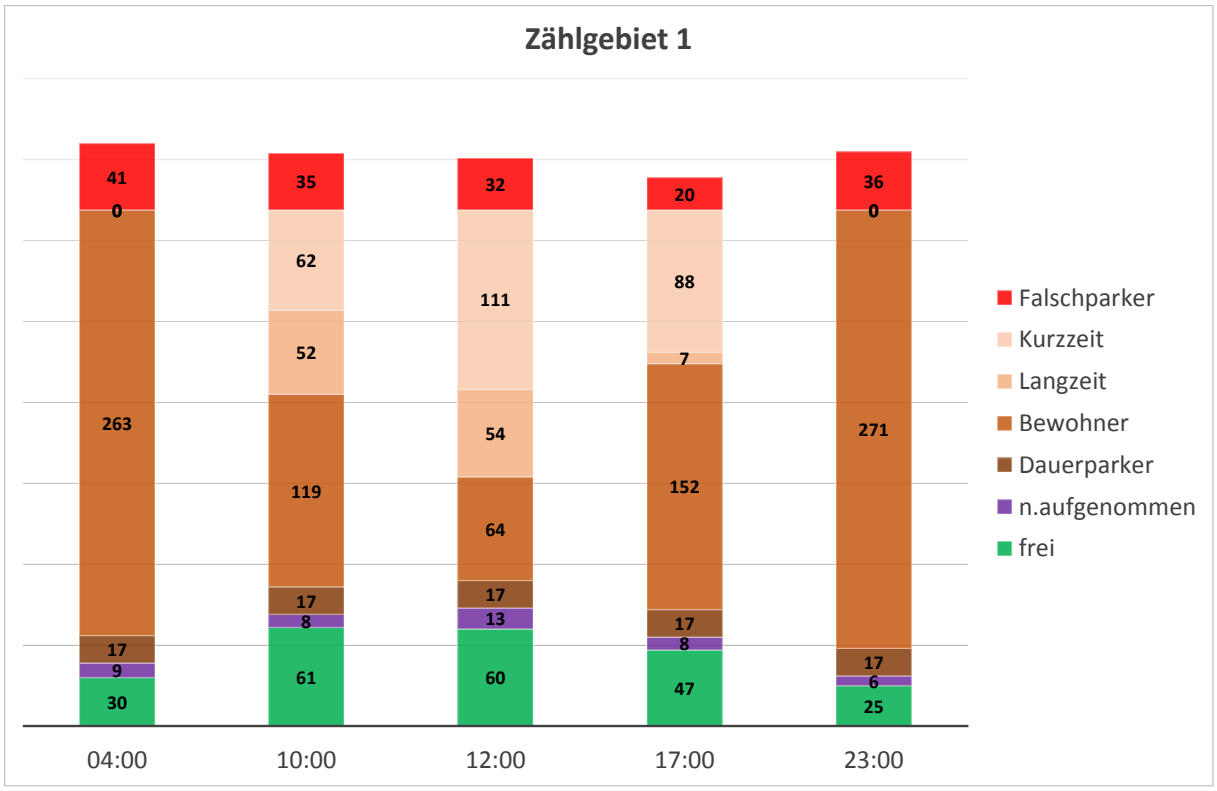

Abbildung 7: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 1 (Medizinerviertel Süd)

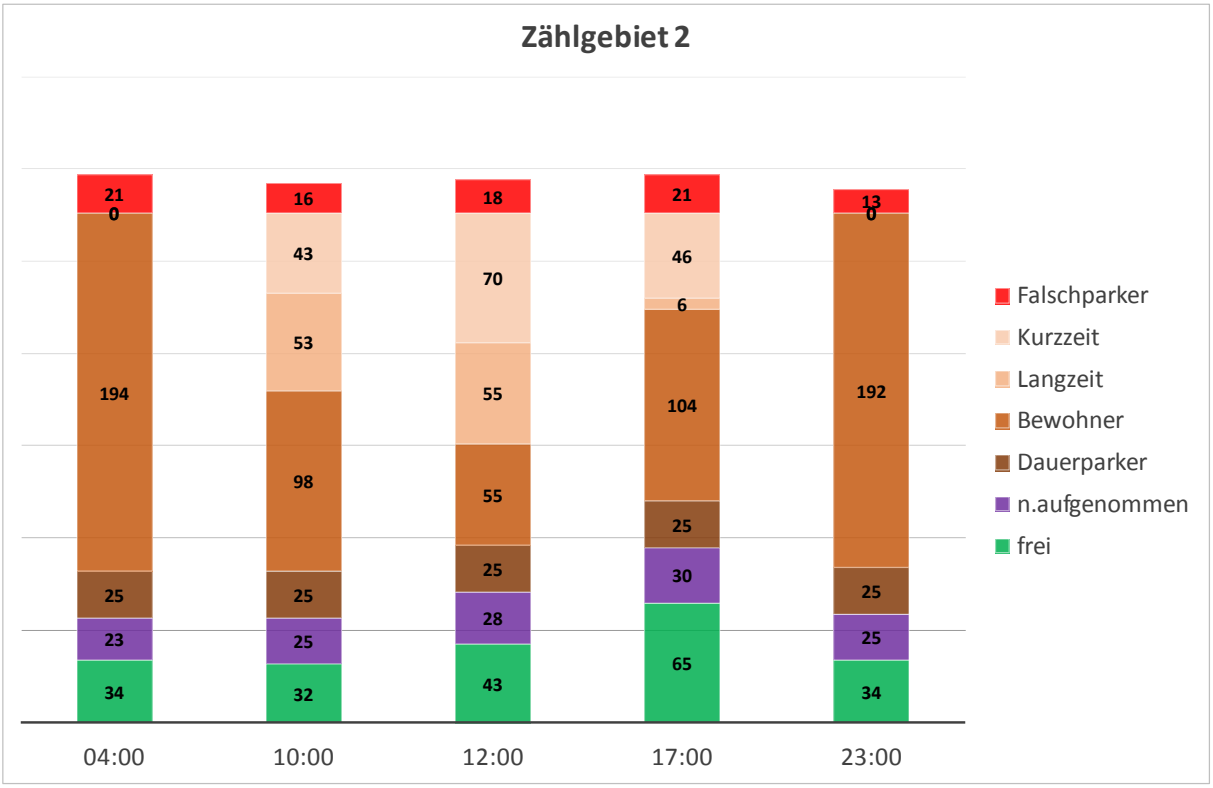

Abbildung 8: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 2 (Medizinerviertel Mitte)

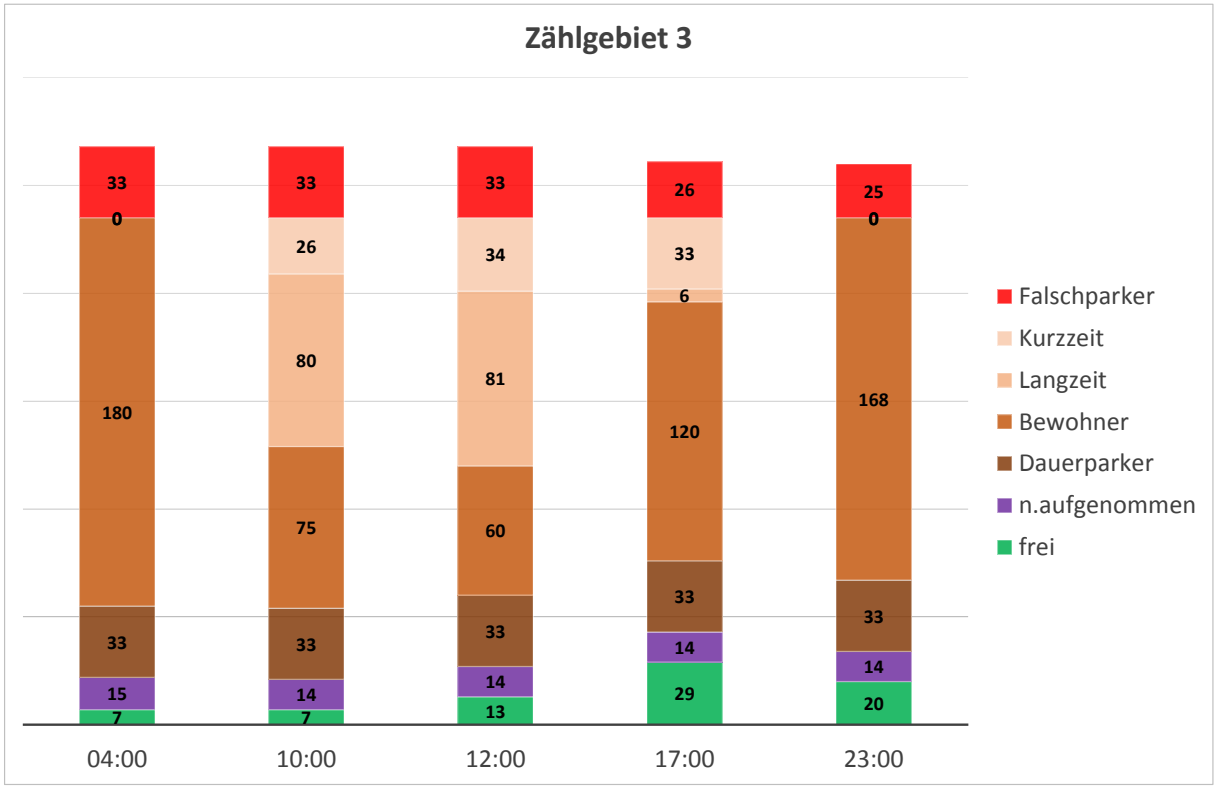

Abbildung 9: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 3 (Medizinerviertel Nord)

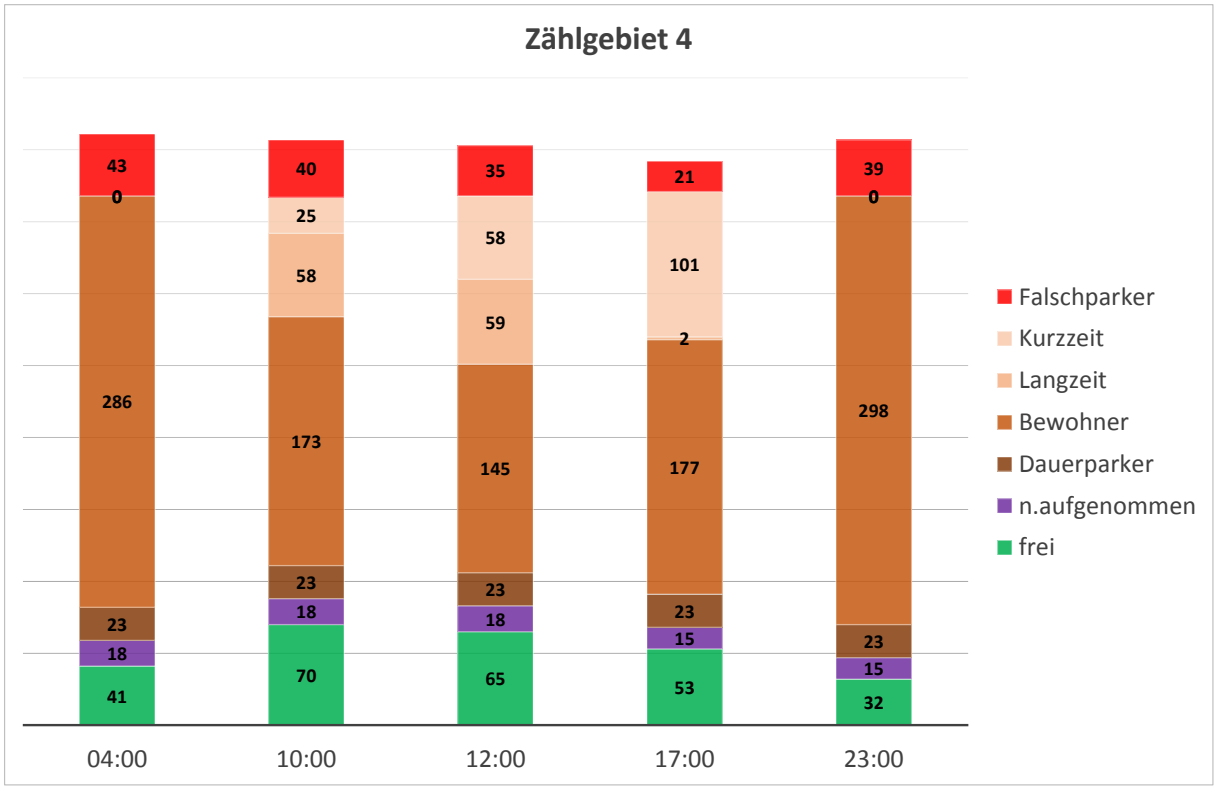

Abbildung 10: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 4 (Paulusviertel Südost)

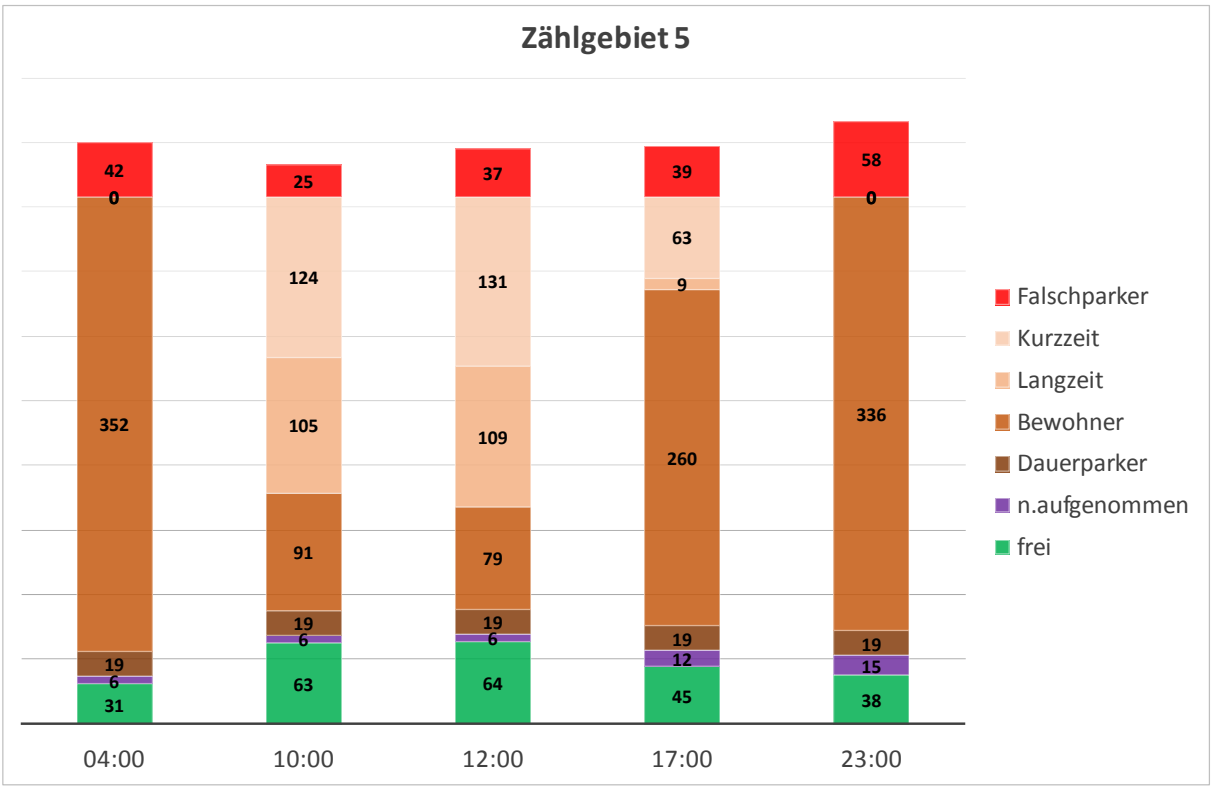

Abbildung 11: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 5 (Paulusviertel Süd)

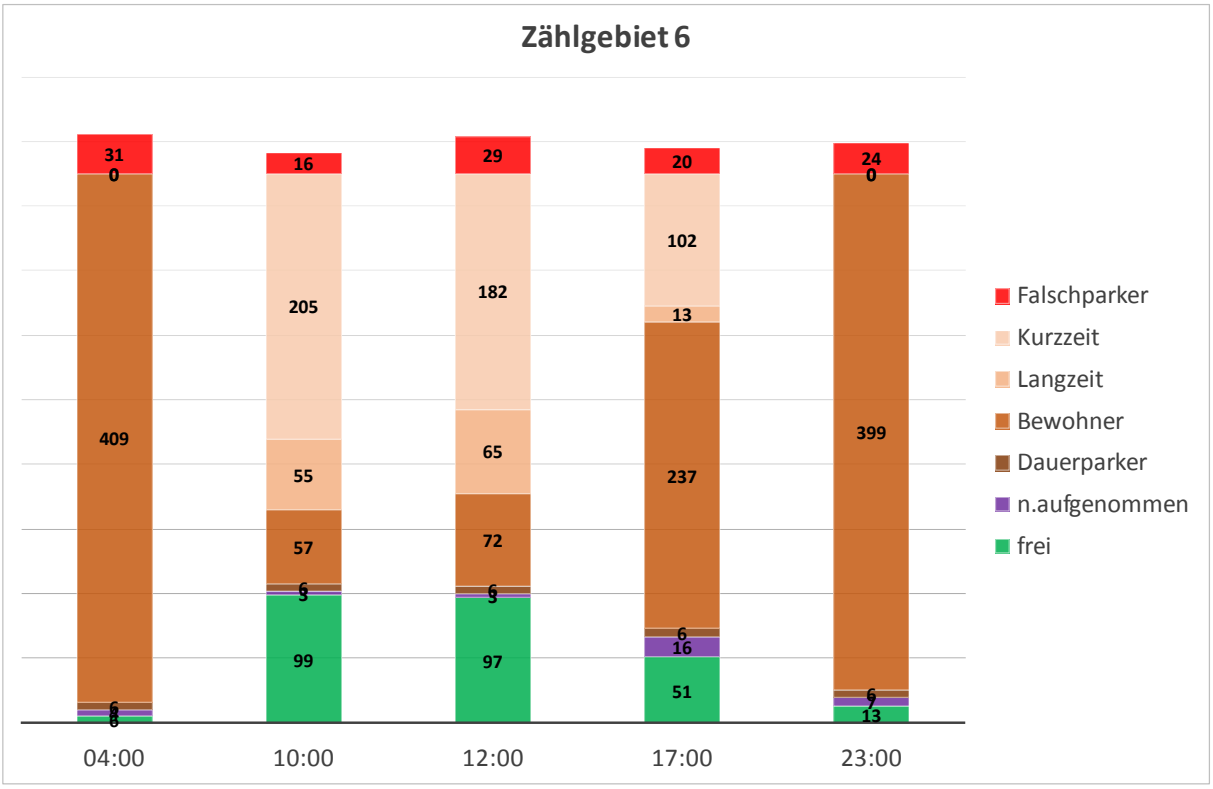

Abbildung 12: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 6 (Paulusviertel Mitte)

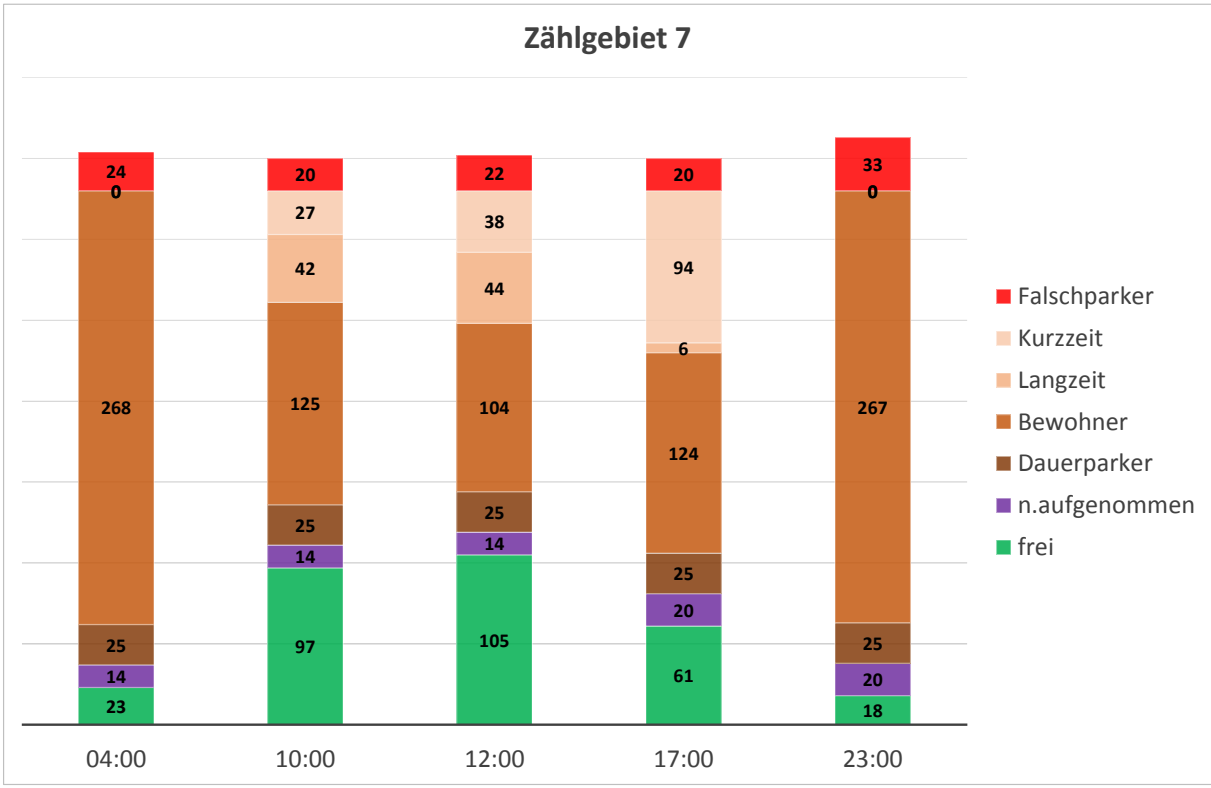

Abbildung 13: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 7 (Paulusviertel Ost)

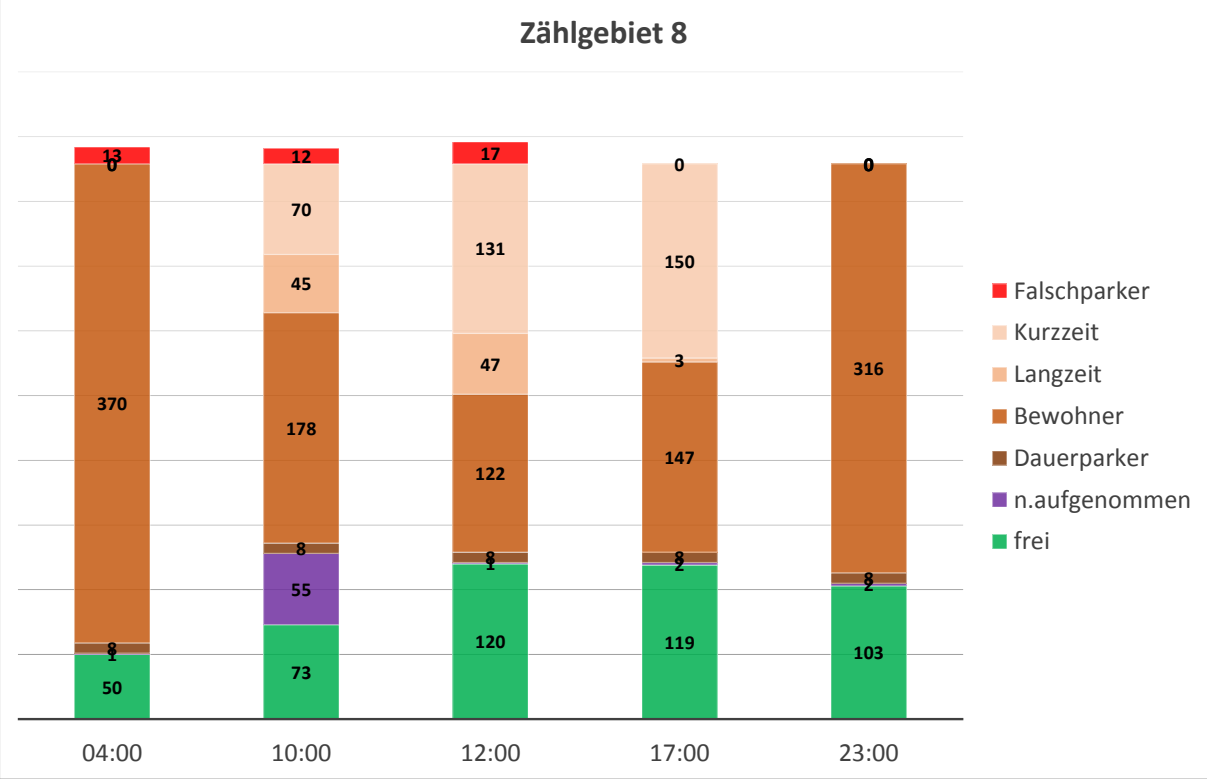

Abbildung 14: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 8 (Paulusviertel Nordost)

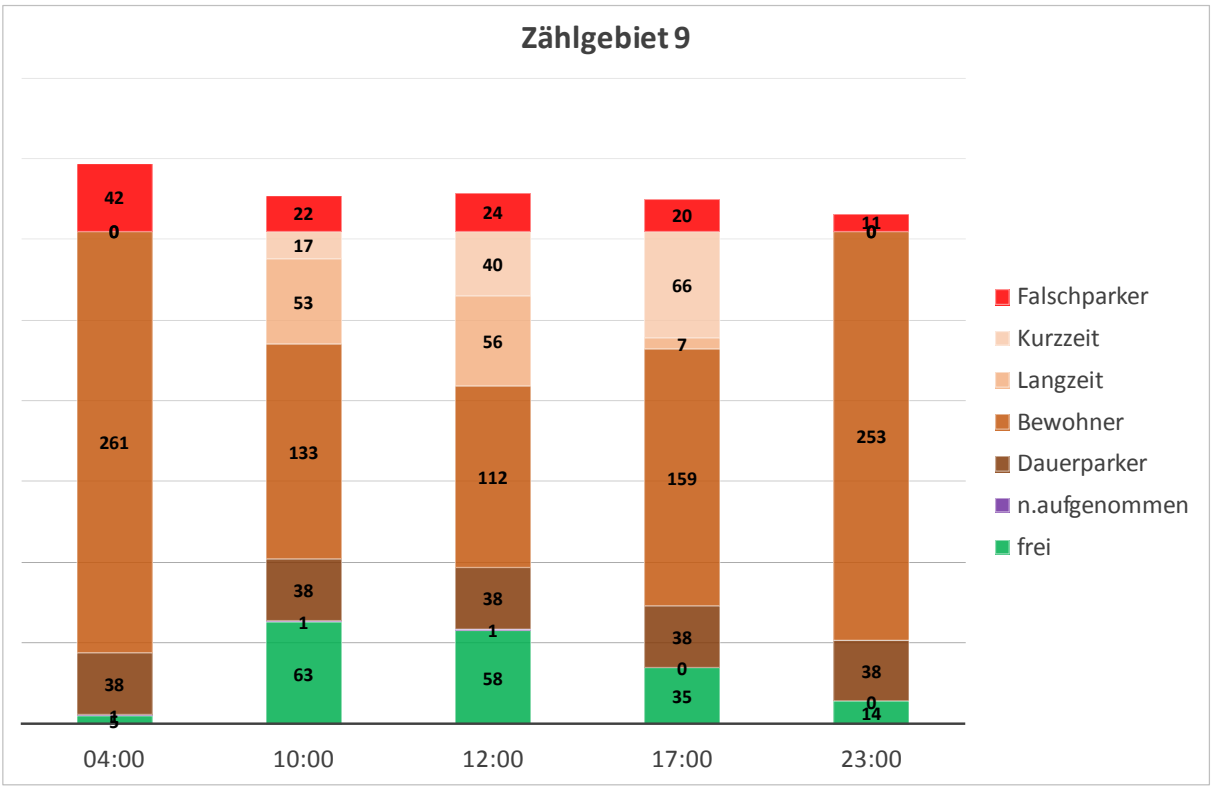

Abbildung 15: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 9 (Paulusviertel Südwest)

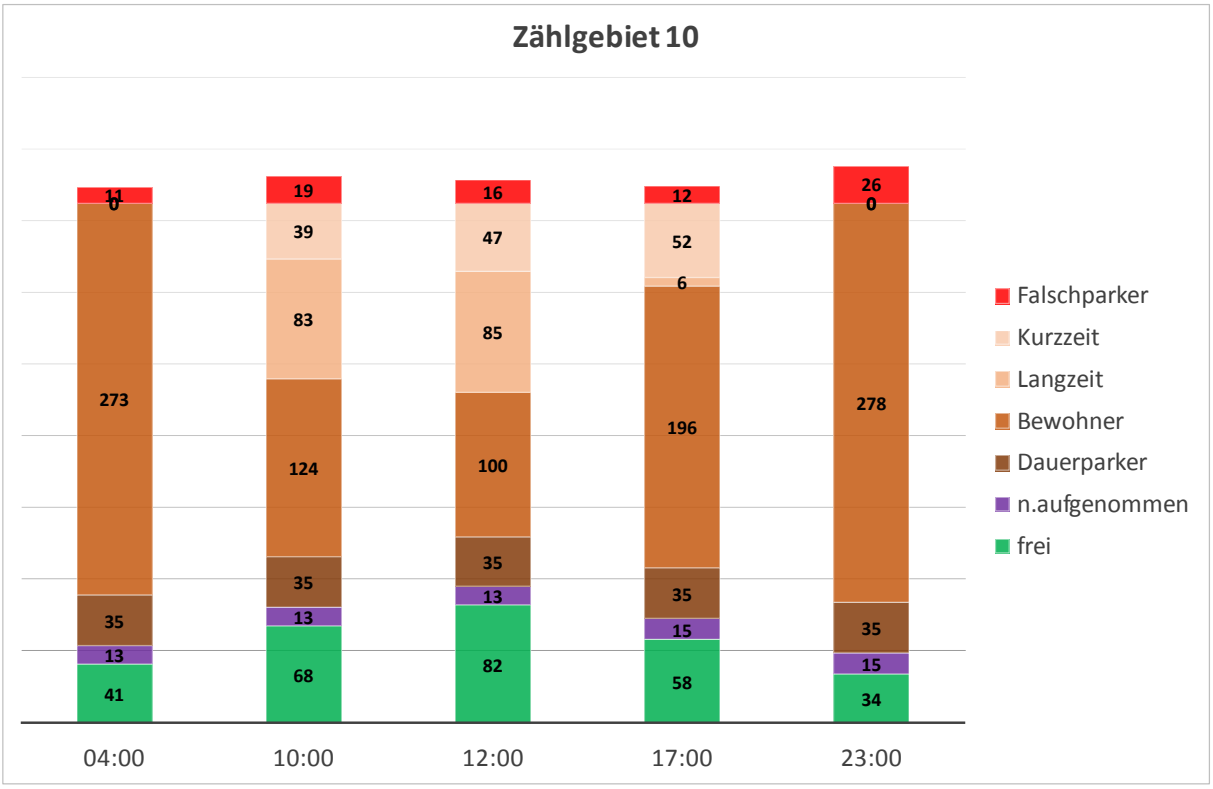

Abbildung 16: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 10 (Paulusviertel West)

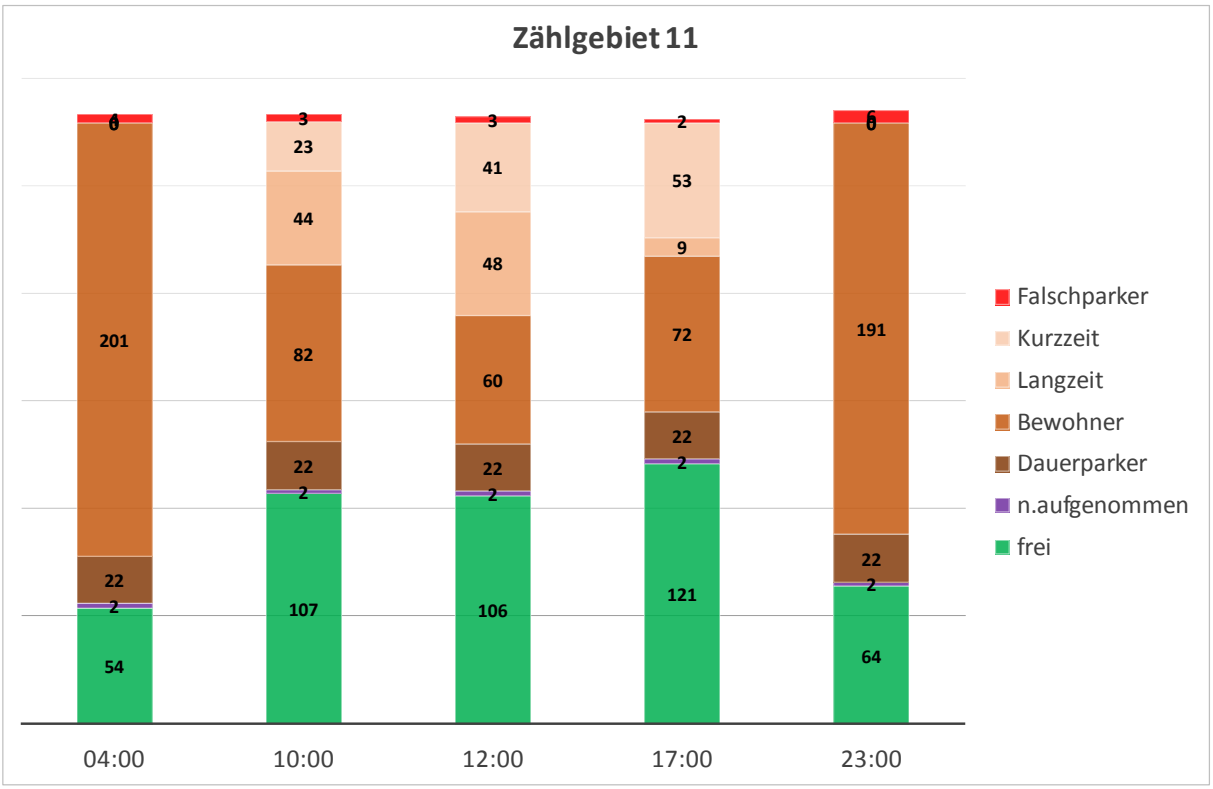

Abbildung 17: Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum, Zählgebiet 11 (Paulusviertel Nord)

6 Untersuchung der Voraussetzungen für Bewohnerparkvorrechte

6.1 Voraussetzungen nach StVO und Verwaltungsvorschrift VwV-StVO

Die Regelungen für die mögliche Ausweisung von Sonderparkberechtigungen für Bewohner finden sich in der StVO § 45 Abs. 1b sowie der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO), Abschnitt X. „Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel (Bewohnerparkvorrechte)“.

In der StVO ist in § 45 Abs. 1b geregelt, dass die **Straßenverkehrsbehörden notwendige Anordnungen** im Zusammenhang mit der **Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner** städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel treffen. Diese Anordnungen bestehen in der Regel aus einer vollständigen oder zeitlich beschränkten Reservierung des Parkraums für die Berechtigten. Weiterhin ist die **Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen** im betreffenden Gebiet für Bewohner möglich.

Maßnahmen wie Parkmöglichkeiten für Bewohner, Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung werden von der Straßenverkehrsbehörde im **Einvernehmen mit der Gemeinde** angeordnet.

Die Verwaltungsvorschrift zur StVO setzt für die Einrichtung einer Sonderparkgenehmigung für Bewohner bestehende verkehrsorganisatorische Mängel voraus. So ist die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten nur zulässig, wo die Bewohner des Gebietes mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks regelmäßig keine

ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kfz zu finden.

Zudem muss es sich um einen örtlich begrenzten Nahbereich handeln, dessen Ausdehnung 1000 m nicht überschreiten darf. Werktags dürfen von 9 - 18 Uhr max. 50 % der Stellplätze für Anwohner reserviert sein, in der übrigen Zeit 75 %. Ausnahme bilden kleinräumige Bereiche mit Wohnbebauung. Hier dürfen die Prozentangaben überschritten werden, wenn eine Gesamtbetrachtung die Einhaltung der Prozentvorgaben ergibt.

Nachfolgend werden die Kriterien gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO in Bezug auf die vorliegende Situation, getrennt für das Paulusviertel (Tabelle 6) und das Medizinerviertel (Tabelle 7), überprüft.

Tabelle 6: Paulusviertel - Überprüfung der Anwendbarkeit der Verwaltungsvorschrift zur StVO

Paulusviertel			
Lfd. Nr.	**Absatz der VwV-StVO**	**Kriterium**	**Überprüfung**
1	Zu § 45, X Sonderpark-berechtigung, Abs. 1	Bewohner haben mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz zu finden	**Nicht zutreffend** Die Nachfrage wird in den maßgebenden Zeitbereichen durch den Bewohnerverkehr dominiert, womit das Kriterium „allgemeiner Parkdruck“ nicht erfüllt ist. Anmerkung: Die Angabe „ortsüblich durchschnittliche Entfernung“ lässt erheblichen Interpretationsspielraum zu.
2	Zu § 45, X Sonderpark-berechtigung, Abs. 2	Bei dem betreffenden Areal muss es sich um Nahbereiche handeln, die von den Bewohnern üblicherweise zum Parken aufgesucht werden.	**Nicht zutreffend** Die maximale Ausdehnung des Paulusviertels beträgt etwa 1500 m in Nord-Süd-Richtung. Bei der Betrachtung des gesamten Paulusviertels handelt es sich nicht um einen Nahbereich. Die Voraussetzungen sind somit nicht erfüllt. →Eine Lösung wäre, das Paulusviertel in mehrere separate Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten einzuteilen, die die erforderlichen Voraussetzungen erfüllen.
3	Zu § 45, X Sonderpark-berechtigung, Abs. 2	Die maximale Ausdehnung darf 1000 m nicht übersteigen.	
4	Zu § 45, X Sonderpark-berechtigung, Abs. 4	Es dürfen werktags von 9.00 bis 18.00 Uhr nicht mehr als 50 %, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der zur Verfügung stehenden Parkfläche für die Bewohner reserviert werden. In kleinräumigen Bereichen mit Wohnbebauung, in denen die ortsübliche Ausdehnung (Anm.: 1000 m, siehe oben) wesentlich unterschritten wird, können die Prozentangaben überschritten werden, wenn in der Gesamtbetrachtung die Prozentangaben eingehalten werden.	**→ Dies wäre bei der Planung von Bewohnerparkvorrechten zu berücksichtigen.**

Tabelle 7: Medizinerviertel - Überprüfung der Anwendbarkeit der Verwaltungsvorschrift zur StVO

Medizinerviertel			
Lfd. Nr.	**Absatz der VwV-StVO**	**Kriterium**	**Überprüfung**
1	Zu § 45, X Sonderpark-berechtigung, Abs. 1	Bewohner haben mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz zu finden	**Nicht zutreffend** Die Nachfrage wird in den maßgebenden Zeitbereichen durch den Bewohnerverkehr dominiert, womit das Kriterium „allgemeiner Parkdruck“ nicht erfüllt ist. Anmerkung: Die Angabe „ortsüblich durchschnittliche Entfernung“ lässt erheblichen Interpretationsspielraum zu.
2	Zu § 45, X Sonderpark-berechtigung, Abs. 2	Bei dem betreffenden Areal muss es sich um Nahbereiche handeln, die von den Bewohnern üblicherweise zum Parken aufgesucht werden.	**Zutreffend** Die maximale Ausdehnung des Medizinerviertels beträgt etwa 1000 m in Nord-Süd-Richtung.
3	Zu § 45, X Sonderpark-berechtigung, Abs. 2	Die maximale Ausdehnung darf 1000 m nicht übersteigen.	
4	Zu § 45, X Sonderpark-berechtigung, Abs. 4	Es dürfen werktags von 9.00 bis 18.00 Uhr nicht mehr als 50 %, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der zur Verfügung stehenden Parkfläche für die Bewohner reserviert werden. In kleinräumigen Bereichen mit Wohnbebauung, in denen die ortsübliche Ausdehnung (Anm.: 1000 m, siehe oben) wesentlich unterschritten wird, können die Prozentangaben überschritten werden, wenn in der Gesamtbetrachtung die Prozentangaben eingehalten werden.	**→ Dies wäre bei der Planung von Bewohnerparkvorrechten zu berücksichtigen.**

6.2 Voraussetzungen nach den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05)

Die EAR empfiehlt, „einen Schlüssel von **1,6** parkberechtigten Fahrzeugen je vorhandenem Parkstand nicht zu überschreiten“. Tabelle 8 zeigt die ermittelten Schlüssel für das gesamte Untersuchungsgebiet sowie separat für 11 Teilgebiete der Gliederungsebene 1. Auf Grund der fehlenden Unterscheidung in den Ausgangsdaten, ob ein Pkw auf einen Bewohner oder eine Betriebsstätte zugelassen ist, wurden näherungsweise alle zugelassenen Pkw im Gebiet angesetzt. Für den Nachweis stellt dies den ungünstigeren Fall dar, da die Anzahl auf Bewohner zugelassener Pkw in der Realität etwas geringer sein wird[3]. Für das Stellplatzangebot wurden 50 % der öffentlichen Stellplätze gemäß VwV-StVO (zu § 45 Abs. 4 der StVO) angesetzt (→ Tabelle 8). Private Stellplätze, die den Bewohnern zugeordnet sind, wurden nicht berücksichtigt[4].

Tabelle 8: Pkw je Stellplatz

	Paulusviertel	Medizinerviertel	Gesamt
Zugelassene Pkw	3.997	812	4.809
Öffentliche Stellplätze	2.909	815	3.714
Maximal für Bewohner zu reservierende Stellplätze	1.454	407	1.857
Pkw je Bewohnerstellplatz	**2,75**	**2,00**	**2,59**

Alle ermittelten Schlüssel liegen oberhalb des Grenzwertes von 1,6. Im Teilgebiet 10, das sich im Nordwesten des Paulusviertels befindet, liegt der Schlüssel mit 1,50 unterhalb des Grenzwertes. Mit Ausnahme dieses Teilgebietes ist das empfohlene Kriterium für die Einrichtung einer Sonderparkberechtigung für Bewohner nach EAR **nicht** erfüllt.

Anzumerken ist, dass eine Reihe von Aspekten bei der Erteilung von Bewohnerparkberechtigungen von Stadt zu Stadt unterschiedlich gehandhabt wird:

- Bewohnerparkberechtigung trotz verfügbaren Stellplatzes auf Privatgrundstück,
- Bezugsgröße Haupt-/Nebenwohnsitz, ggf. räumliche Differenzierung,
- mehrere Berechtigungen pro Haushalt,
- mehrere Berechtigungen pro Bewohner.

[3] Nachfragemindernd wirkt die Tatsache, dass eine Reihe der im Gebiet gemeldeten Fahrzeuge gewerblich zugelassen ist. Demgegenüber ergibt sich eine nachfrageverstärkende Wirkung durch gewerbliche Kfz, die außerhalb des Gebietes gemeldet sind, aber von Bewohnern des Gebietes privat genutzt werden. Eine Quantifizierung ist nicht möglich.

[4] Der überwiegende Anteil von Stellplätzen im privaten Raum ist keiner Nutzergruppe eindeutig zuzuordnen (z. B. Mietparkplätze, nicht zugängliche Stellplätze). So sind für das Paulusviertel gerade einmal 6 % der Privatstellplätze eindeutig der Nutzergruppe Bewohner zuzuordnen. Im Medizinerviertel beträgt der Anteil 10 %.

6.3 Schlussfolgerung

Die Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass sowohl im Paulus- als auch im Medizinerviertel die Parkraumnachfrage im öffentlichen Raum überwiegend durch Bewohner generiert wird. Die Voraussetzungen für die Einrichtung von Bewohnerparkvorrechten nach VwV-StVO sowie nach EAR 05 sind aus folgenden Gründen nicht gegeben:

1. Im maßgebenden Fall, bei dem nach VwV-StVO max. 50 % der öffentlichen Stellplätze für Bewohnerparken reserviert werden dürfen, würden 1.860 verfügbare Stellplätze 4.809 zugelassenen Kfz im Untersuchungsgebiet gegenüberstehen. Mit einer Verbesserung der bestehenden Situation in Bezug auf den vorhandenen Stellplatzdruck ist auf Grund der deutlich höheren Anzahl berechtigter Kfz gegenüber dem verfügbaren Stellplatzangebot nicht zu rechnen.
2. Der vorhandene Schlüssel parkberechtigter Fahrzeuge zu vorhandenen Parkständen liegt mit einem Wert von durchschnittlich 2,59 deutlich über dem nach EAR 05 empfohlenen Wert von 1,6. Bis auf eine Ausnahme trifft dies auch für die Einzelbetrachtung der Teilgebiete zu.
3. In den Gebieten 1, 2, 3, 5 und 6 liegt der Anteil der Kurz- und Langzeitparker mit über 50 % in den Zeitbereichen 10 Uhr und 12 Uhr zwar relativ hoch, der Zielverkehr der Bewohner ist in diesen Zeitbereichen aber sehr gering und würde i. d. R. zudem auf freie Stellplätze treffen.[5]

In den meisten Teilgebieten ist die bundeseinheitliche Bedingung für Bewohnerparken nach VwV-StVO, dass ein erheblicher allgemeiner Parkdruck (nicht maßgeblich durch die Bewohner selbst verursacht) bestehen muss, nicht erfüllt. Für die wenigen übrigen Teilgebiete wird der Nutzen von tagsüber max. 50 % für Bewohner reservierten Stellplätzen als zu gering eingeschätzt, um den regulatorischen Eingriff sowie Aufwand/Kosten für Kommune und Bürger zu rechtfertigen.

In einer 2012 erstellten Machbarkeitsstudie für ein Parkhaus am Steintorcampus (Irmscher et al, 2012) wird eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im Umkreis von etwa 500 m im Umfeld des Parkhaus-Standortes (südliche Ludwig-Wucherer-Straße) empfohlen. Dieser Bereich würde einen Großteil des südlichen Paulusviertels bis ca. Uhlandstraße im Nordwesten und Hardenbergstraße im Nordosten abdecken. Bewohnerparkvorrechte als Bewirtschaftungsmaßnahme, die zu einer Verlagerung insbesondere von Kurzzeitparkern in das Parkhaus (Erhöhung der Wirtschaftlichkeit) führen könnten, werden im aktuellen Zustand auf Grund der nicht erfüllten Kriterien ausgeschlossen. Es wird empfohlen, nach Eintreten der vollen Verkehrswirksamkeit des Steintorcampus die Kriterien für Bewohnerparken nochmals zu überprüfen.

[5] Rechnet man den freien Stellplätzen die Falschparker gegen, ist nur in Teilgebiet 3 theoretisch kein freier Parkraum zu finden.

7 Beispiele aus anderen Städten

7.1 Maßnahmen im Wohngebiet Leipzig-Schleußig

Das Beispiel Leipzig-Schleußig wurde einer näheren Betrachtung unterzogen, da dort eine ähnliche Siedlungsstruktur und eine vergleichbare Problemstellung mit hohem Parkraumdruck vorhanden sind. Es wurden Interviews mit den in die Planung und Realisierung involvierten Vertretern des Verkehrs- und Tiefbauamtes und des Bürgervereins Initiative Schleußig e.V. geführt. Zudem erfolgten Vorortbegehungen des Stadtteils am Freitag, den 17.04.2015 (ca. 10:45 bis 11:15 Uhr) sowie am Mittwoch, den 22.04.2015 (ca. 6:45 bis 7:15 Uhr).

Eckdaten Schleußig:

- Lage etwa 2 km westlich des Stadtzentrums von Leipzig,
- überwiegend geschlossene Gründerzeitbebauung,
- 12.600 Einwohner, Bevölkerungsdichte ca. 6.000 Einwohner/ km²,[6]
- anhaltend starke Wohnraumnachfrage, überdurchschnittlich hoher Anteil an Familien mit Kindern,
- gute Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln: 2 Straßenbahnlinien (jeweils 10-Minuten-Takt werktags), mehrere Buslinien.

Die Problemlage gestaltete sich wie folgt:

- hoher Anteil an Gehwegparkern (→ Abbildung 18),
- hoher Anteil an Kreuzungsparkern,
- häufige Konfliktfälle durch fehlende Sichtweiten in Kreuzungsbereichen mit allem Verkehrsarten,
- häufige Konfliktfälle zwischen Kfz und Fußgängern durch fließenden Kfz-Verkehr auf den Gehwegen.

Realisierte Maßnahmen:

- Markierung von Sperrflächen (Zeichen 298 StVO) zur Hervorhebung des Parkverbotes in den Kreuzungsbereichen gemäß § 12 Abs. 3 der StVO,
- Platzierung von Fahrradbügeln auf den Sperrflächen zur Ausweitung des Fahrradstellplatzangebotes und zum Unterbinden der Zufahrt auf Gehwege durch Kfz,
- Veränderung der Verkehrsorganisation: flächendeckendes Einbahnstraßensystem, Radfahrer in Gegenrichtung frei,
- Neuordnung des öffentlichen Stellplatzangebotes (infolge der Einbahnstraßen): je eine Seite Längsparker und eine Seite Schrägparker, dadurch Schaffung von etwa 20 zusätzlichen Stellplätzen,

[6] Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Schleu%C3%9Fig (abgerufen am 22.04.2015)

- Schaffung eines zentral gelegenen, bewirtschafteten Parkplatzes mit etwa 160 Stellplätzen und integrierter Car-Sharing-Station in der Rochlitzstraße durch einen privaten Investor; Mietkosten pro Stellplatz 39 €/ Monat,
- Regelmäßige Kontrollen und Erhebung von Bußgeldern durch die Stadtverwaltung.

Abbildung 18: Parkende Kfz auf dem Gehweg in Leipzig-Schleußig

Abbildung 19: Verkehrsorganisation nach der Fertigstellung

Abbildung 20: Bewirtschafteter Parkplatz Rochlitzstraße nach Fertigstellung

Nach Auskunft des Verkehrs- und Tiefbauamtes der Stadt Leipzig erfolgt derzeit eine Evaluation der Wirksamkeit der realisierten Maßnahmen durch ein beauftragtes Ingenieurbüro. Mit einer Veröffentlichung der wesentlichen Ergebnisse dieser Untersuchung ist im Laufe des 3. Quartals 2015 zu rechnen.[7]

Die Vorortbegehung an den beiden genannten Tagen kommt zu dem Schluss, dass das Gehwegparken durch die realisierten Maßnahmen nicht vollständig unterbunden wird, jedoch gegenüber der Situation in der Vergangenheit deutlich abgenommen hat. Das Verkehrs- und Tiefbauamt bestätigt diese Feststellung und fügte hinzu, dass im Laufe der Zeit das Gehwegparken wieder zugenommen hat. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass die Kontrollen durch das Ordnungsamt mittlerweile wieder reduziert wurden. Vor der Realisierung erfolgten in der Regel keine Kontrollen, nach Realisierung je nach Personalverfügbarkeit des Ordnungsamtes tägliche Kontrollen zu unterschiedlichen Tageszeiten[8] in allen Straßenzügen des Untersuchungsgebietes (im Umfeld der Brockhausstraße).

Abgenommen hat zudem auch das regelwidrige Parken im Kreuzungsbereich (<5 m von Schnittpunkten der Fahrbahnkanten). Auf den markierten Sperrflächen in den Kreuzungsbereichen wird trotz der darauf befindlichen Fahrradabstellplätze vereinzelt widerrechtlich geparkt (→ Abbildung 21).

[7] Telefonische Anfrage Verkehrs- und Tiefbauamt Leipzig vom 23.06.2015 (Frau Luft, Tel. 0341 1233431)

[8] Die Kontrollen finden im Zwei-Schicht-System statt. Nachts und am Wochenende wird i. d. R. nicht kontrolliert. Die Kontrollfrequenz schwankt und ist abhängig vom Personalbestand des Ordnungsamts, vom Umfang anderer zu erledigender Aufgaben und von der Häufigkeit von Beschwerden. Grundsätzlich wird dann häufiger kontrolliert, wenn in Gebieten neue Maßnahmen implementiert worden sind.

Abbildung 21: Widerrechtliches Parken auf Sperrflächen

Für den neuen, bewirtschafteten Parkplatz in der Rochlitzstraße mit etwa 160 Stellplätzen wurde an einem normalen Werktag gegen 7 Uhr eine etwa 90-prozentige Auslastung festgestellt. Daraus lässt sich ableiten, dass in dem betrachteten Quartier für eine garantierte Stellplatzverfügbarkeit eine angemessene Zahlungsbereitschaft vorhanden ist.

7.2 Bewohnerparken mit Besucherregelung in der Stadt Essen

Die Stadt Essen stellt für das Stadtzentrum sowie weitere zentrumsnahe Quartiere bereits seit Anfang der 1990er Jahre Bewohnerparkausweise aus, die jeweils zum Parken in dem ausgewiesenen Stadtviertel berechtigen. In den betreffenden Stadtvierteln werden folgende Stellplätze nach Bewirtschaftungsart unterschieden:

- freie Stellplätze ohne Bewirtschaftung,
- Parken nur mit Bewohnerparkausweis,
- bewirtschaftete Stellplätze für jedermann (Parken gegen Parkgebühr),
- kombinierte Stellplätze (Parken gegen Parkgebühr für jedermann sowie mit Bewohnerparkausweis),

Jeder Inhaber eines Bewohnerparkausweises kann zudem auf Antrag jährlich bis zu fünf Pakete Besucherparkausweise erwerben. Die Pakete bestehen jeweils aus einer Wochenparkkarte und neun Tagesparkkarten, die Besucher berechtigen, im Gebiet zu parken.

Es ist hervorzuheben, dass das Bundesverkehrsministerium im Jahr 2012 die Essener Besucherkartenregelung als rechtswidrig eingestuft hat. Über eine endgültige Entscheidung hierzu liegen derzeit keine weiteren Informationen vor.[9]

Eine Anfrage beim Amt für Straßen und Verkehr Essen ergab folgende Erkenntnisse:[10]

Bislang liegt kein Gerichtsurteil zur Besucherkartenregelung vor. Es gibt seit Längerem Bestrebungen und ausgearbeitete Vorschläge, die Besucherkartenregelung in der VwV-StVO im Abschnitt zu § 45 der StVO aufzunehmen. Auf Grund der nicht abschließend geklärten Rechtslage werden bei der Ausweisung neuer Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten in Essen keine Besucherkarten mehr ausgestellt. In der Vergangenheit hatten bereits weitere Städte Besucherkartenregelungen eingeführt (z. B. Berlin, Bielefeld, Bremen, Hamburg, Neuss, Offenburg).

8 Maßnahmenvorschläge für Paulus- und Medizinerviertel

Für die Parkraumkonzeption wird im Folgenden eine Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen, die zur Verbesserung der bestehenden Situation beitragen sollen. Die Wirksamkeit ergibt sich dabei im Wesentlichen durch die Umsetzung als Maßnahmenbündel, weniger durch die Realisierung von Einzelmaßnahmen.

8.1 Parkraumbewirtschaftung

Die Möglichkeit der Einrichtung von Bewohnerparkvorrechten entfällt auf Grund der unter Abschnitt 6 untersuchten und nicht erfüllten Voraussetzungen.

Die Erhebung deckt in den Intervallen 10, 12 und 17 Uhr einen überdurchschnittlichen Anteil an Kurzparkern auf, die sich im Paulusviertel überwiegend im Bereich zwischen Heinrich-Zille-, Carl-von-Ossietzky-, Goethe- und Humboldtstraße konzentrieren. Im Medizinerviertel finden sich die höchsten Konzentrationen in der Halberstädter Straße.

[9] http://www.derwesten.de/staedte/essen/besucherparken-in-essen-ist-verfassungswidrig-id7149092.html

[10] Telefonische Anfrage Amt für Straßen und Verkehr vom 24.06.2015 (Herr Nübel, Tel. 0201 8866580)

Tabelle 9: Maßnahmenbewertung Kurzpark- und Ladezonen

Parkraumbewirtschaftung		
Kurzpark- und Ladezone mit Parkscheiben- oder Parkscheinregelung		↑ gezielte Positionierung entsprechend der vorhandenen Nutzungen möglich ↑ Schaffung eines attraktiven Angebots für Besucher, Kunden, Patienten und Lieferanten ↑ mit Parkscheinregelung Einnahmemöglichkeit für die Stadt Halle (Saale) ↓ Verlust von (kostenfreien) Langzeitstellplätzen, was v.a. die Bewohner belastet ↓ Parkscheinautomaten evtl. nicht kostendeckend ↓ Regelmäßige Kontrollen erforderlich, um Langzeitparken (ohne Parkschein) zu verhindern ↓ häufigerer Kfz-Wechsel → erhöhte Verkehrs- und Lärmbelastung

Empfehlung:

Entsprechend der bestehenden Nachfrage und Nutzungsstruktur wird empfohlen, in den betreffenden Bereichen und in den Geschäftsstraßen am Rand des Paulusviertels einseitige Kurzpark- und Ladezonen mit Parkscheiben- oder Parkscheinregelung (je nach Wirtschaftlichkeit) einzurichten bzw. zu belassen (→ Anlage K- 1). Denn die Belange von Arztpraxen, Büros und sonstigen Dienstleistungs- und Gewerbebetrieben mit ihrem Kunden- und Lieferverkehr müssen auch in entsprechendem Maß beachtet werden.

Anmerkung: Die Verortung der Zonen abseits der randlichen Geschäftsstraßen folgt bislang allein der erhobenen Konzentration von Kurzzeitparkern. In der weiteren Planung wären die ausgewählten Straßenabschnitte nach Überlagerung mit den besucherrelevanten Einrichtungen zu optimieren.

Auf Grund des kürzlich eröffneten Steintorcampus‘ wird von einer steigenden Parkraumnachfrage ausgegangen, da auf dem Gelände selbst kein nennenswertes Stellplatzangebot existiert. Es wird empfohlen, den Parkstreifen in der Paracelsusstraße für Kurzparker auszuweisen, um hier ein entsprechendes Angebot für die Nutzer der Universitätsgebäude am Rand des Wohngebiets zu schaffen.

Als Bewirtschaftungsdauer für Kurzparkzonen bietet sich in Anbetracht der zeitlichen Verteilung der Nachfrage werktags 9-18 Uhr an. Hiermit soll auch dem Umstand Rechnung getragen werden, dass durch die Einrichtung von Kurzparkzonen der Parkraumdruck der Bewohner nicht weiter erhöht wird, da bei diesen die Parkraumnachfrage überwiegend außerhalb dieses Zeitraums liegt.

Optional ist eine Anlehnung der ausgewiesenen Zeitbereiche an die Öffnungszeiten der benachbarten Geschäfte möglich. Hierdurch kann der Nachfrage einzelner Nutzergruppen besser entsprochen werden; demgegenüber steht aber der Aufwand von Anpassungen bei Änderung von Öffnungszeiten, Geschäftswechsel etc.

Wo Parkscheinautomaten infolge der zu geringen Anzahl zuordenbarer Stellplätze nicht kostendeckend betrieben werden können, soll die Parkzeit mittels Parkscheibenregelung begrenzt sein, wodurch mehr Nutzer im Tagesverlauf in den Genuss des Stellplatzes kommen. Außerhalb der Bewirtschaftungszeit stehen die Stellplätze gebührenfrei und unbeschränkt zur Verfügung. Für die vorgeschlagenen Bereiche ergeben sich 116 Stellplätze für Kurzparker im Paulusviertel sowie 50 im Medizinerviertel, deren räumliche Lage Anlage K- 1 zu entnehmen ist.

Eine stufenweise Umsetzung mit jeweils anschließender Wirkungsanalyse wird empfohlen.

8.2 Einrichtung von Ausweich- und Ladestellen im Straßenraum

Ausweich- und Ladestellen am Fahrbahnrand, die mittels Anordnung von Parkverboten von parkenden Kfz freigehalten werden, bieten neben der Möglichkeit eines konfliktfreien Begegnungsfalls von Kfz in Bereichen mit überdurchschnittlichem Parkdruck und beengten Fahrbahnquerschnitten zudem Raum zum Be- und Entladen. So kann die Akzeptanz zur Nutzung eines weiter entfernten Stellplatzes - wie etwa in einer Parkierungsanlage - gesteigert werden, da z. B. schwere Einkäufe nahe an der Zieladresse ausgeladen werden können und im Anschluss der Stellplatz aufgesucht wird. Für ein ungehindertes Befahren und Verlassen der Ausweichstellen sollten sie mindestens etwa 10 m lang sein.

Der Bedarf an Ausweich- und Ladestellen besteht insbesondere in langen Straßenabschnitten mit hoher Stellplatzauslastung. In Tabelle 10 sind die Straßenabschnitte aufgelistet, bei denen die Auslastung mindestens 90 % beträgt und die deshalb besonders für die Einrichtung von Ausweich- und Ladestellen in Frage kommen.[11] Um den Wegfall von Stellplätzen so gering wie möglich zu halten, sollen die Stellen möglichst so positioniert sein, dass auch bestehende Zufahrten eingebunden werden. Bei den Gebieten 23 und 66 (→ Tabelle 10) sind augenscheinlich bereits Flächen vorhanden, die ein Ausweichen bzw. Be- und Entladen ermöglichen. Hier sind keine zusätzlichen Ausweichstellen vorgesehen.

Die räumliche Lage der vorgeschlagenen Ausweich- und Ladestellen ist in Anlage K- 1 dargestellt. Berücksichtigt wurden auch die vorliegenden Anträge für Be- und Entladezonen von Gewerbetreibenden.

[11] Abschnitte mit weniger als 6 Stellplätzen wurden nicht ausgewählt.

Hieraus ergibt sich ein Bedarf von 42 öffentlichen Stellplätzen, die entsprechend umgenutzt werden sollen.

Ausweich- und Ladestellen sind entbehrlich, wenn im selben Straßenabschnitt eine Kurzpark- und Ladezone eingeführt wird.

Tabelle 10: Straßenabschnitte mit Stellplatzplatzauslastung größer oder gleich 90 %

Gebietsnummer	**Bezeichnung** (Straßenname, Abschnitt von Einmündung bis Einmündung)	**Auslastung öffentlicher Stellplätze**	**Anzahl benötigter Stellplätze**
61	Carl-von-Ossietzky-Str., Schillerstr. - Goethestr.	92%	2
115	Feuerbachstr., Reilstr. - Fischer-von-Erlach-Str.	94%	2
122	Fischer-von-Erlach-Str., Feuerbachstr. - Hegelstr.	93%	2
124	Fischer-von-Erlach-Str., Thomas-Müntzer-Platz - Feuerbachstr.	96%	2
1	Forsterstr., Magdeburger Str. - Einfahrt EnviaM	90%	2
17	Forsterstr., Meckelstr. - Krukenbergstr.	92%	2
25	Friesenstr., Ernst-Kromayer-Str. - Berliner Str.	97%	2
34	Friesenstr., Krausenstr. - Ernst-Kromayer-Str.	93%	2
89	Heinrich-Zille-Str., Humboldtstr. - Ludwig-Büchner-Str. **→ Erweiterung bestehender Zufahrt**	92%	1
69	Hollystr., Dittenbergerstr. - Lessingstr.	96%	2
27	Jahnstr., Ernst-Kromayer-Str. - Berliner Str.	92%	2
16	Krukenbergstr., Forsterstr. - Volkmannstr.	94%	2
97	Robert-Blum-Str., Windthorststr. - Schleiermacherstr.	94%	2
94	Robert-Blum-Str., Windthorststr. - Windthorststr. **→ Erweiterung bestehender Zufahrt**	94%	1
50	Schillerstr., Carl-von-Ossietzky-Str. - Herderstr.	92%	2
65	Schleiermacherstr., Carl-von-Ossietzky-Str. - Herderstr.	92%	2
123	Thomas-Müntzer-Platz	95%	2
74	Viktor-Scheffel-Str., Ludwig-Wucherer-Str. - Schleiermacherstr.	95%	2
83	Willy-Lohmann-Str., Ludwig-Wucherer-Str. - Schleiermacherstr.	98%	2
88	Willy-Lohmann-Str., Schleiermacherstr. – Rathenauplatz **→ Erweiterung bestehender Zufahrt**	93%	1
103	Windthorststr., Robert-Blum-Str. - Adolf-von-Harnack-Str. **→ Erweiterung bestehender Zufahrt**	91%	1

Tabelle 11: Maßnahmenbewertung Ausweich- und Ladestellen

Parkraumbewirtschaftung		
Ausweich- und Ladestellen im Straßenraum		↑ Verbesserung des Verkehrsablaufes, keine Behinderung durch haltende oder parkende Kfz im Straßenraum ↑ Verbesserung der Akzeptanz eines evtl. weiter vom Ort entfernten Stellplatzes, da Ein- und Ausladen direkt am Ziel-oder Startort möglich ist ↓ Geringfügiger Verlust von Stellplätzen, was v.a. die Bewohner belastet

Empfehlung:

Es wird empfohlen, exemplarisch in ausgewählten Straßenzügen Ausweich- und Ladestellen im Rahmen eines Feldtests einzurichten. Hierbei sind die Akzeptanz seitens der Kfz-Nutzer sowie die Wirksamkeit in Bezug auf den Verkehrsablauf zu ermitteln. Sollten sich die gewünschten Effekte einstellen, sollte dieser Ansatz auf weitere Straßenzüge des Untersuchungsgebietes ausgeweitet werden.

8.3 Umgestaltung von Kreuzungsbereichen

Tabelle 12 enthält mögliche Maßnahmen zur Umgestaltung von Kreuzungsbereichen im Untersuchungsgebiet. Die dargestellten Maßnahmen dienen im Wesentlichen der Vermeidung widerrechtlichen Parkens im 5-m-Sperrbereich der Kreuzungen gemäß § 12 Abs. 3 (1) StVO, um die nötigen Sichtbeziehungen zwischen Autofahrern untereinander sowie Autofahrern und Fußgängern zu gewährleisten und Bewegungsraum für querende Fußgänger, insbesondere z.B. solche mit Kinderwagen oder Rollatoren, zu schaffen. Die Erhebung zeigt, dass sich die Standorte von regelwidrig parkenden Fahrzeugen in den Kreuzungsbereichen konzentrieren (→ Anlage N-01 Falschparker).

Tabelle 12: Maßnahmenbewertung Umgestaltung in Kreuzungsbereichen

Maßnahmen Kreuzungsbereiche		
Markierung von Sperrflächen (Zeichen 298 StVO) zur Hervorhebung des Parkverbotes in den Kreuzungsbereichen gemäß § 12 Abs. 3 der StVO		↑ Erhöhung der Verkehrssicherheit ↑ verhältnismäßig geringe Kosten o Wirksamkeit mäßig ↓ Markierung muss regelmäßig erneuert werden ↓ Ausweich- und Warteflächen für Kfz reduziert
Alternativ: Bauliche Ausweitung des Fußweges in den 5-m-Bereich der Kreuzung		↑ Erhöhung der Verkehrssicherheit ↑ gute Wirksamkeit (abhängig von der Länge der Bordabsenkungen) ↑ Langlebigkeit ↓ Ausweich- und Warteflächen für Kfz reduziert ↓ hohe Kosten für Realisierung ↓ denkmalschutzrechtlicher Konflikt
Zusatzmaßnahme: Platzierung von Fahrradbügeln auf den Sperrflächen		↑ sehr gute Wirksamkeit ↑ Qualitätssteigerung im Radverkehr o keine absolut freie Sicht zwischen den Verkehrsteilnehmern ↓ hohe Kosten für Realisierung

Empfehlung:

Empfohlen wird eine Ordnung ausgewählter Kreuzungsbereiche in Form von Markierungen der Sperrflächen (Zeichen 298 StVO) zur Hervorhebung des 5-m-Parkverbotsbereichs gemäß § 12 Abs. 3 StVO (→ Abbildung 22)[12]. Ergänzend sollten Fahrradbügel oder sonstige bauliche Barrieren (z.B. Poller, Bepflanzungen) auf diesen Flächen errichtet werden, die ein Befahren bzw. Parken durch Kfz verhindern. Dabei ist darauf zu achten, dass die erforderlichen Durchgangsbreiten für den nichtmotorisierten Verkehr, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, zum Queren der Straßen gegeben sind. Folgende Kreuzungen bieten sich auf Grund eines hohen Anteils an Falschparkern sowie auf Grund der baulichen und strukturellen Gegebenheiten besonders an (→ Stufe 1):

Paulusviertel:

1.) Kreuzung Schillerstraße – C.-v.-Ossietzky-Straße

2.) Kreuzung Goethestraße – C.-v.-Ossietzky-Straße

3.) Kreuzung Schleiermacherstraße – C.-v.-Ossietzky-Straße

4.) Kreuzung Lessingstraße – Herderstraße

5.) Kreuzung Schillerstraße – Herderstraße

6.) Kreuzung Goethestraße – Herderstraße

Medizinerviertel:

7.) Kreuzung Friesenstraße – Ernst-Kromayer-Straße

8.) Kreuzung Krukenbergstraße – Forsterstraße

9.) Kreuzung Meckelstraße – Forsterstraße

Weitere mögliche Standorte sind der Kartendarstellung in Anlage K- 1 zu entnehmen (→ Stufe 2). Für eine weiterführende Planung sind insbesondere die Platzverhältnisse auf Basis von Schleppkurven unter Berücksichtigung des maßgebenden Kfz-Begegnungsfalls zu überprüfen. Für die Auswahl und Priorisierung der zu ordnenden Kreuzungsbereiche könnten weiterhin Erhebungen zu Fußgängerströmen in diesen Bereichen hilfreich sein, um die Dringlichkeit des Bedarfs zu quantifizieren. Für die Maßnahmen ist einzelfallbezogen eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung einzuholen.

[12] Bauliche Umgestaltungen sind denkmalschutzrechtlich ausgeschlossen.

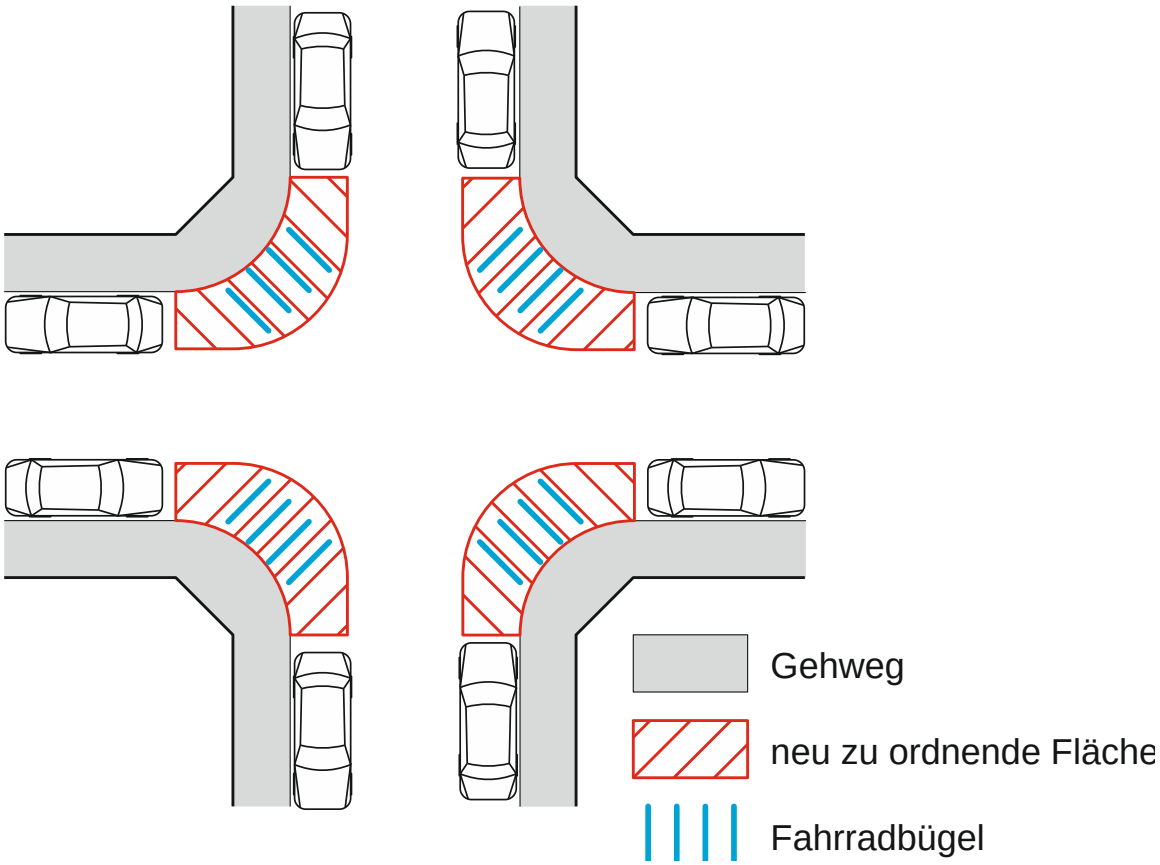

Abbildung 22: Ordnung der Kreuzungsbereiche – schematische Darstellung

8.4 Kontrollen und Ahndung widerrechtlichen Parkens

Begleitend zu den zuvor beschriebenen Maßnahmen sollten regelmäßige Kontrollen und Ahndung von Regelverstößen vorgenommen werden. Diese haben sich generell als wirksame Maßnahme gegen widerrechtliches Abstellen von Kfz erwiesen, sofern sie kontinuierlich und zu variierenden Tageszeiten durchgeführt werden.

Tabelle 13: Maßnahmenbewertung Kontrollen und Ahndung widerrechtlichen Parkens

Kontrollen		
Kontrollen und Erhebung von Bußgeldern durch die Stadtverwaltung.	Bild: Thommy Weiß, pixelio.de	↑ sehr wirksame Maßnahme gegen regelwidriges Parken, wenn mit hoher Frequenz durchgeführt ↑ Einnahmen übersteigen i.d.R. Personalausgaben

8.5 Änderung der Verkehrsorganisation

Im Bereich der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen wurden folgende Maßnahmenvorschläge geprüft:

- Einführung eines flächendeckenden Einbahnstraßensystem, Radfahrer in Gegenrichtung frei, neue Anordnung von straßenbegleitenden Stellplätzen als Schrägparkstände ein- oder beidseitig.
- Zeitliche Überarbeitung des Straßenreinigungsregimes, Verlagerung der Straßenreinigungszeiten und damit zusammenhängender Parkverbote in weniger nachfragestarke Zeitbereiche,
- Überprüfung und evtl. Wegfall bestehender Park- bzw. Halteverbote, die z.T. aus historisch gewachsenen Gründen bestehen,

Tabelle 14: Maßnahmenbewertung Verkehrsorganisation

Änderung Verkehrsorganisation		
Flächendeckendes Einbahnstraßensystem und Neuordnung Stellflächen im öffentlichen Raum		↑ Reduzierung von Konfliktpotential durch Wegfall von Begegnungsfällen und Relationen an Kreuzungen **o** Zuwachs an Stellflächen in der Regel gering, im Untersuchungsgebiet auf Grund der schon jetzt größtenteils nicht für Begegnungsfälle ausreichenden Fahrgassenbreiten nahe Null ↓ aufwendig in der Planung und Umsetzung ↓ MIV-Wege im Quartier werden länger, ↓ Kfz-Geschwindigkeiten nehmen zu ↓ Lärm- und Abgasbelastung der Bewohner sowie Unfallgefährdung steigen

Änderung Verkehrsorganisation		
Überarbeitung des Straßenreinigungsregimes: Verlagerung in weniger nachfragestarke Zeitbereiche (je später, desto besser bzw. teilgebietsspezifisch)		↑ Effektive Maßnahme zur bedarfsgerechten Ausweitung des Stellplatzangebotes ↓ Organisatorische Hürden
Aufhebung bestehender Halt- und Parkverbote		↑ Effektive Maßnahme zur Stellplatzgewinnung ↓ Selten Halt- oder Parkverbote vorhanden, deren Anordnungsgrund weggefallen ist

Empfehlung:

Für die Änderung der Verkehrsorganisation in ein Einbahnstraßensystem mit in Gegenrichtung zugelassenem Radverkehr beträgt die Mindestfahrbahnbreite nach RASt 06 3,50 m.

Um einen Straßenzug mit derzeit beidseitigen Längsparkern und Stellplatzbreiten von 2,00 m, wie überwiegend im Untersuchungsgebiet vorhanden, zukünftig mit einer Seite Längsparkern und einer Seite Schrägparkern ausstatten zu können, ergibt sich nach RASt 06 in Abhängigkeit des Aufstellwinkels folgende Fahrbahnbreite:

Aufstellwinkel Schrägparken	50 gon	60 gon	70 gon
Tiefe des Parkstandes (Schrägparken)	4,15 m	4,45 m	4,60 m
Breite der Längsaufstellung auf gegenüberliegender Straßenseite	2,00 m	2,00 m	2,00 m
Fahrgassenbreite	3,50 m	3,50 m	4,00 m
Summe	9,65 m	9, 95 m	10,60 m

Die exemplarisch ermittelten Fahrbahnbreiten im Untersuchungsgebiet liegen fast durchweg unterhalb des Mindestwerts von 9,65 m[13].

Auch eine Umwandlung von bestehenden Straßen im Gegenrichtungsverkehr mit einseitigem Längsparken in Einbahnstraßen mit zweiseitigem Längsparken ist nicht möglich,

[13] Eine Ausnahme bildet die W.-Lohmann-Straße mit ca. 10 m Fahrbahnbreite. Durch die Einführung von Schrägparken würden sich aber nur sehr wenige Stellplätze schaffen lassen. Grund hierfür ist die kurze Folge von Knotenpunkten; in der Zufahrt L.-Wucherer-Straße wird die Fahrbahnbreite zudem bereits durch einen separaten Linksabbiegestreifen genutzt.

da die verbleibenden Fahrgassen zu schmal wären. Es würde sich eine erforderliche Fahrbahnbreite von 7,5 m (2,00 x 2,00 m für die Parkstände + 3,50 m für die Fahrgasse) ergeben. Die betreffenden Straßen (Hegel-, Herwegh-, Schleiermacherstraße) weisen durchgängig Straßenbreiten deutlich unterhalb dieses theoretisch erforderlichen Maßes auf.

Die Voraussetzungen für die Realisierung eines flächendeckenden Einbahnstraßensystems zur Gewinnung von Stellplätzen sind somit nicht erfüllt.

Zum Straßenreinigungsregime liegt eine Stellungnahme vom 17.03.2015 zu einem schließlich abgelehnten Stadtratsantrag vor (→ Stadtverwaltung Halle (Saale) 2015):

„Eine generelle Neuplanung aufgrund einer Verschiebung der Reinigungszeiten wäre mit einer vollständigen Überarbeitung der Tourenpläne für die maschinelle Reinigung sowie die Abfallentsorgung verbunden. Zudem müsste das Arbeitszeitmodell der Beschäftigten der Halleschen Wasser und Stadtwirtschaft GmbH verändert werden. Weiterhin hätte eine Konzentration auf bestimmte Zeiten einen zusätzlichen Bedarf an Technik und Beschäftigen zur Folge. Die Reinigungszeiten in mehr als 160 Straßenabschnitten mit Halteverboten zur Straßenreinigung müssten geändert werden, dies wäre mit einem zusätzlichen Kostenaufwand verbunden.“

Aus den genannten Gründen ist ein verändertes Zeitregime der Straßenreinigung kurzfristig nicht umsetzbar. Mittel- und langfristig sollte der unterschiedlich hohe Parkdruck im Stadtgebiet konsequent berücksichtigt werden und dadurch der erhobene Tagesgang der Parkraumnachfrage im Paulusviertel, wo der Parkdruck stadtweit mit am höchsten ist, bei der Tourenplanung ein besonderes Gewicht genießen.

Sonstige Halt- und Parkverbote: Auffällig waren insbesondere das Haltverbot in der Schopenhauerstraße im Bereich der Agentur für Arbeit, das von 7 bis 18 Uhr gilt, sowie das Parkverbot in der Albrecht-Dürer-Straße auf nördlicher Seite, ausgehend von der Kreuzung Albert-Schweitzer-Straße etwa 30 m nach Osten sowie auf der südlichen Seite über die Länge des gesamten Straßenabschnittes.

Nach Auskunft der Unteren Verkehrsbehörde wurde das Haltverbot in der Schopenhauerstraße auf Grund gehäufter Konfliktsituationen angeordnet, die im Bereich der Zu- und Ausfahrten des ebenerdigen Parkplatzes und der Tiefgarage der Agentur für Arbeit registriert wurden. Das Parkverbot in der Albrecht-Dürer-Straße wurde aus Gründen der Schulwegsicherheit, die Grundschule „Albrecht-Dürer“ betreffend, eingeführt.

Auf der Albert-Schweitzer-Straße besteht – ausgehend von der Wolfensteinstraße in südliche Fahrtrichtung – ein zeitlich eingeschränktes Haltverbot. Dieses wurde aus kapazitativen Gründen für einen besseren Zu- und Abfluss von/zu der übergeordneten Wolfensteinstraße eingerichtet. Parken ist dort nachts gestattet. Ein weiteres einseitiges Parkverbot besteht in der Fischer-von-Erlach-Straße, das ebenfalls aus kapazitativen Gründen zur Gewährleistung eines reibungslosen Verkehrsablaufs eingerichtet wurde.

Denkbar ist eine Reduzierung der beiden genannten Halt- bzw. Parkverbote auf die Aufstellbereiche an der Wolfensteinstraße. Um künftig weiterhin einen funktionierenden Verkehrsablauf im Begegnungsfall zu gewährleisten, ist die Schaffung von Ausweichflächen nötig, wie für die Fischer-von-Erlach-Straße vorgeschlagen (→ Anlage K- 1). Allein dort

würde ein Potenzial von etwa 65 Stellplätzen erschlossen und nebenher der fließende Kfz-Verkehr beruhigt werden.

Die entlang der Magdeburger Straße zwischen Krukenbergstraße und Meckelstraße gelegene Bus-Haltestelle wird zukünftig entfallen. Hier besteht Potential für die Schaffung von etwa 6 neuen Pkw-Stellplätzen (→ Anlage K- 1).

8.6 Ausweitung des Stellplatzangebots mittels Parkierungsanlagen

Von den in den Abschnitten 8.1 und 8.2 aufgeführten Maßnahmen sind insgesamt 265 öffentliche Stellplätze im Untersuchungsgebiet dahingehend betroffen, dass Langzeit- und Dauerparker verdrängt werden. Durch die Einführung von gebührenpflichtigen Stellplätzen können voraussichtlich mehr Parkvorgänge dort abgewickelt werden. Der derzeit bereits hohe Parkraumdruck wird durch die Unterbindung widerrechtlichen Parkens infolge der unter Abschnitt 8.3 erläuterten Maßnahmen nochmals verstärkt.

Eine Kompensation kann durch die Errichtung neuer Parkierungsanlagen wie ebenerdiger Parkplätze oder Parkhäuser erfolgen. In Tabelle 15 sind die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Varianten mit Bezug zur bestehenden Situation im Paulus- und Medizinerviertel erläutert.

Exemplarisch überprüft wurde in diesem Zusammenhang auch eine mögliche Neuordnung von bestehenden Parkplätzen am Beispiel der Hardenbergstraße 4. Auf dem 1.800 m² großen Grundstück wurden 76 Stellplätze erhoben, überwiegend nummeriert zur Anmietung. Dies entspricht ca. 4,2 Stellplätzen je 100 m². Nach EAR 05 (Tabelle F-2) beträgt die mögliche Kapazität bei einer Nutzbreite des Grundstücks von rund 25 m etwa 4,4 Stellplätze je 100 m². Wesentliche Stellplatzreserven sind somit nicht vorhanden.

Tabelle 15: Maßnahmenbewertung neue Parkierungsanlagen

Errichtung von Stellplatzanlagen		
Ebenerdiger Stellplatz		↑ je nach Kapazität spürbare Reduzierung des Parkdrucks im öffentlichen Raum möglich ↑ Einnahmen für Betreiber (Geschäftsmodell) o gegenüber Parkbauten geringere Kosten für Realisierung und laufenden Betrieb ↓ generell auf Grund des Flächenbedarfs und erforderlicher, meist nur zeitlich begrenzter Genehmigungen sowie im Untersuchungsgebiet auf Grund der vorhandenen Nutzungsdichte schwierig ↓ dauerhafte Perforation der gründerzeitlichen Blockränder mit Lärmbeeinflussung der Innenhöfe

Errichtung von Stellplatzanlagen		
		↓ Akzeptanz wegen längerer Wege (zu Fuß) und Kosten für Nutzer begrenzt ↓ Reduzierung des Parkraumdrucks erzeugt evtl. Mehrverkehr ↓ geringere Kapazität gegenüber Parkhaus/ Tiefgarage
Parkbauten: Parkhaus/ Tiefgarage		↑ je nach Kapazität spürbare Reduzierung des Parkdrucks im öffentlichen Raum möglich ↑ Einnahmen für Betreiber (Geschäftsmodell) ↓ Standortsuche auf Grund des Platzbedarfs und erforderlicher Genehmigungen in der Regel sowie im Betrachtungsraum auf Grund der Nutzungsdichte schwierig ↓ hohe Kosten für Realisierung und laufenden Betrieb, insbesondere auch auf Grund der komplizierten Baugrundverhältnisse ↓ Akzeptanz wegen längerer Wege (zu Fuß) und hoher Kosten für Nutzer sehr begrenzt ↓ Reduzierung des Parkraumdrucks erzeugt evtl. Mehrverkehr

Empfehlung:

Abgesehen vom geplanten Parkhaus an der Ludwig-Wucherer-Straße im Zusammenhang mit dem Steintorcampus wird die Errichtung von Parkbauten im Untersuchungsgebiet auf Grund nicht zu erreichender Wirtschaftlichkeit als unrealistisch eingeschätzt und deshalb nicht empfohlen. In diesem Zusammenhang sei die ehemalige Quartiersgarage in der Franz-Andres-Straße unmittelbar südlich des Paulusviertels genannt. Sie wurde trotz guter Lage insolvenzbedingt geschlossen.

Denkbar ist indes die Schaffung von ebenerdigen Stellplätzen, die im Gegensatz zu Parkbauten deutlich geringere Investitions- und Betriebskosten aufweisen. Voraussetzung ist allerdings das Vorhandensein entsprechend großer Flächenreserven. Im Rahmen der Untersuchung wurden mehrere potenziell geeignete Grundstücke identifiziert:

Tabelle 16: Potenziell geeignete Grundstücke für Stellplätze

Nr.	Bezeichnung	Eigentumsverhältnis
A	Albrecht-Dürer-Straße, östliches Ende gegenüber Dürer-Grundschule: Anlage mit derzeit 77 Garagen	städtisch, verpachtet an Garagenverein
B	Steffensstraße 18a, am Tierheim: Garagenanlage mit derzeit ca. 20 Schuppen mit unklarer Nutzung	städtisch
C	Schleiermacherstraße, östliches Ende an der Lessing-Grundschule: Garagenanlage und ebenerdiger Parkplatz	privat
D	Rembrandt-/Herweghstraße: Garagenanlage	privat (HWG)
E	Krausenstraße, zwischen Häusern Nr. 4 und 5: Garagen und Stellplätze	privat
F	Schopenhauerstraße 4: Garagen	Städtisch
G	Fischer-von-Erlach-Straße, zwischen Häusern Nr. 12 und 14: Garagen	privat

Die räumliche Lage dieser Standorte ist in Anlage K- 1 dargestellt.

Die Erhebung hat offenbart, dass einige dieser Objekte zweckentfremdet bzw. gar nicht mehr genutzt werden. Dies ist neben dem teilweise schlechten Bauzustand vermutlich auch darauf zurückzuführen, dass sie zum Teil nicht mehr den Anforderungen in Bezug auf die heutigen Fahrzeugabmessungen entsprechen.

Es wird empfohlen, für die genannten Areale die Schaffung von ebenerdigen Parkplätzen zur Vermietung verkehrs- und stadtplanerisch, eigentums-, denkmal-, immissionsschutz- und baurechtlich sowie haushalterisch zu prüfen.

Der Garagenkomplex in der Hans-Thoma-Straße wurde durch die Hallesche Wohnungsgesellschaft mbH (HWG) bereits in einen Parkplatz umgewandelt.

8.7 Informative Maßnahmen

Die Bürgerinitiativen Paulusviertel und Medizinerviertel haben angeregt, durch informative Maßnahmen die Parkraumnachfrage in weniger ausgelastete Bereiche zu lenken. Zudem müssten neue Mietstellplätze, die etwas abseits liegen, ins Bewusstsein der Bewohner gerufen werden. Es wird empfohlen, eine Informationsstrategie zu erarbeiten und umzusetzen.

8.8 Carsharing

Generell bestehen auf Grund der städtischen Lage, der begrenzten Parkraumverfügbarkeit und bestehender ÖPNV-Anbindung gute Voraussetzungen für eine Carsharing-Nutzung im Paulus- und Medizinerviertel, wenngleich sich die ÖPNV-Erschließung auf die Ränder des

Untersuchungsgebietes beschränkt. Derzeit existieren folgende Carsharing-Stationen im Paulus- und Medizinerviertel:

- Fa. teilAuto – Adolf-von-Harnack-Straße 29 (Paulusviertel),
- Fa. teilAuto – Heinrich-Zille-Straße (Paulusviertel),
- Fa. teilAuto – Krukenbergstraße 24 (Medizinerviertel)

Weitere Stationen im Umfeld befinden sich in den benachbarten Vierteln, z.B. Carl-Robert-Straße 4, Dessauer Platz 5 sowie in der Gütchenstraße 21.

Es soll ermittelt werden, ob das vorhandene Carsharing-Angebot ausreichend ist oder eine Angebotsausweitung zu empfehlen ist. Für die Potentialermittlung wird ein Analogieschluss gewählt, im Rahmen dessen die Auswertung der Ergebnisse einer umfangreichen Anwohnerbefragung im Stadtteil Leipzig-Schleußig vorgenommen wurde (Harms et al 2008, Seite 22 ff.). Die Befragung kommt zu dem Schluss, dass das bestehende Carsharing-Angebot in dem untersuchten Stadtteil Leipzig-Schleußig von den Anwohnern als ausreichend beurteilt wird. Auf Grund der vergleichbaren Gebietsstruktur werden die Werte aus diesem Beispiel als Zielwerte für das Untersuchungsgebiet angesetzt.

In Tabelle 17 sind die relevanten Kennwerte für Leipzig-Schleußig sowie das Paulus- und Medizinerviertel dargestellt.

Tabelle 17: Vergleich Kennwerte Carsharing-Angebot

	Einwohner	**Anzahl der angebotenen Carsharing-Fahrzeuge (Kfz)**	**Kfz/1.000 Einwohner (Carsharing-Angebot)**	**max. Entfernung zur nächsten CS-Station (Luftlinie)**
Leipzig-Schleußig	12.600	17	1,35	ca. 450 m
Paulusviertel	12.598	14	1,11	ca. 600 m
Medizinerviertel	3.334	1	0,30	ca. 350 m

Paulusviertel: Im Vergleich zum Beispiel Leipzig-Schleußig ist festzustellen, dass das Carsharing-Angebot mit 1,11 Kfz/1.000 Einwohner niedriger ausfällt als bei ersterem. Die maximale Luftlinienentfernung zur nächstgelegenen Carsharing-Station beträgt 600 m und somit 150 m mehr als im Vergleichsbeispiel. Den maßgebenden Ausgangspunkt bildet hier in etwa die Adresse Albert-Schweitzer-Straße 30-32.

Ein Wert von 1,35 Kfz/1.000 Einwohnern analog zu Leipzig-Schleußig würde mit einer Ausweitung des Angebotes um drei Kfz erreicht werden. Um gleichzeitig die maximale Distanz zu einem Carsharing-Standort zu verringern, wäre ein weiterer Standort im nordöstlichen Teil des Paulusviertels, beispielsweise im Umfeld der Albert-Schweitzer-Straße, denkbar.

Medizinerviertel: Die vorhandene Carsharing-Station liegt relativ zentral in der Krukenbergstraße. Die maximale Luftlinienentfernung beläuft sich auf etwa 350 m und ist

somit günstiger als im Vergleichsbeispiel. Demgegenüber steht ein geringeres Angebot von einem Fahrzeug an dieser Station, das zu einem Wert von nur 0,30 Kfz/1.000 Einwohner führt.

Mit einer Ausweitung des Angebotes am Standort Krukenbergstraße um 3-4 Fahrzeuge würde ein Wert von 1,20-1,50 Kfz/1.000 Einwohner erreicht werden, also eine vergleichbare Größenordnung wie in Leipzig-Schleußig.

Empfehlung: In weiterer Folge sollten die ermittelten Werte mit dem lokalen Carsharing-Anbieter diskutiert werden. Zudem ist im Vorfeld die technische Machbarkeit von Angebotsausweitungen, insbesondere im Hinblick auf den erweiterten Stellplatzbedarf, zu prüfen.

8.9 E-Ladestationen

Laut dem „Regierungsprogramm Elektromobilität“ der Bundesregierung sollen in Deutschland bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge im Einsatz sein.[14] Bei einem Gesamtbestand von 60,4 Mio. Kfz in Deutschland würde somit ein Elektrofahrzeug auf etwa 60 konventionell betriebene Kfz fallen.[15] Umgerechnet auf die 3736 öffentlichen Stellplätze im Untersuchungsgebiet würde dies bedeuten, dass bei Vollauslastung durchschnittlich etwa 60 Stellplätze durch Elektrofahrzeuge belegt sind. Die Erreichung dieses Ziels ist angesichts der aktuell sehr schwachen Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen als durchaus fraglich einzustufen. So waren mit 01.01.2015 in Deutschland lediglich 18.948 Pkw mit reinem Elektroantrieb und 107.754 mit Hybrid-Antrieb ausgestattet.[16] Auf Grund dieses Umstandes und der derzeit nicht abzuschätzenden Entwicklung bestehen erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich der Dimensionierung von Ladeinfrastruktur im Untersuchungsgebiet.

Um dem zunehmenden Trend einer multimodalen Fortbewegung in Verbindung mit E-Mobilität gerecht zu werden, könnten an ausgewählten ÖPNV-Haltestellen Mobilitätsangebote für Ladeinfrastruktur, z.B. in Kombination mit Leihangeboten für E-Fahrzeuge vorgesehen werden. Solche Mobilitätsstationen erleichtern einerseits den Umstieg zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln, andererseits kann damit auch die im ÖPNV bestehende Lücke der fehlenden Feinverteilung geschlossen werden (First und Last Mile). So kann beispielsweise eine Tür-zu-Tür-Erreichbarkeit per Fahrzeug unter Einbindung des ÖPNV verbessert werden (z.B. per Pedelec ins Paulusviertel). Durch die Ausweitung von Mobilitätsangeboten wie Stationen für Leihfahrzeuge etc. werden zudem Anreize geschaffen, auf einen eigenen Pkw zu verzichten – mit entsprechend positiver Wirkung auf die im Untersuchungsgebiet vorliegende, angespannte Stellplatzsituation.

[14] http://www.bmbf.de/pubRD/programm_elektromobilitaet.pdf (Abgerufen am 09. September 2015)

[15] http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html (Abgerufen am 09. September 2015)

[16] http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Umwelt/2014_b_umwelt_dusl_absolut.html (Abgerufen am 09. September 2015)

9 Zusammenfassung

Für Paulus- und Medizinerviertel wurde auf Basis einer empirischen Erfassung von Parkraumangebot und -nachfrage ein Parkraumkonzept erarbeitet.

Bei der Erfassung des Parkraumangebots wurden im Rahmen von Ortsbegehungen alle Stellplätze georeferenziert erfasst und klassifiziert:

- nach der Lage (privater/öffentlicher Raum),
- nach der Form (Längsparken, Schrägparken etc.) und
- nach der Bewirtschaftungsart (frei, Parkscheibe, zur Anmietung etc.).

Die empirische Erfassung der Parkraumnachfrage erfolgte am Dienstag, 21.04.2015, einem Werktag außerhalb der Schulferien und in der Vorlesungszeit der Universität, für fünf Zeitschnitte (4, 10, 12, 17 und 23 Uhr). Unter der Annahme, dass es sich bei den nachts abgestellten Pkw (nahezu) ausschließlich um Bewohner handelt, konnten für jeden Zeitschnitt die Fahrzeuge von Bewohnern (inkl. Dauerparker), Langzeit- und Kurzzeitparkern ermittelt werden.

Darüber hinaus wurden sämtliche Falschparker erfasst. Besonders häufig wurde hierbei regelwidriges Parken in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen festgestellt.

Es wurde quantitativ nachgewiesen, dass sich der Parkdruck im Untersuchungsgebiet in erster Linie aus dem hohen Pkw-Bestand der Bewohner ergibt, der auf ein begrenztes Parkraumangebot trifft. Dies wird untermauert durch die hohe Parkraumauslastung nachts.

Obwohl sich in wenigen Teilbereichen zudem ein hoher Parkdruck durch Kurzzeitparker ergibt, sind die Voraussetzungen für die Einrichtung von Bewohnerparkzonen nach VwV-StVO sowie nach EAR 05 – mit Ausnahme dieser Teilbereiche – nicht gegeben. Der etwaige Nutzen wird – in Relation zu regulatorischem Eingriff sowie Aufwand/Kosten für Kommune und Bürger – durchweg als unverhältnismäßig gering eingeschätzt.

Es wird eine Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen, deren primäres Ziel nicht die nahezu unmögliche Ausweitung des Parkraumangebots, sondern die Verbesserung von Parkraumausnutzung, Verkehrssicherheit und Wohnumfeld ist:

- Umgestaltung von Kreuzungs- und Einmündungsbereichen, auch in Verbindung mit Radabstellanlagen,
- Einrichtung von Kurzpark- und Ladezonen sowie Ausweich- und Ladestellen.

Derzeit wird eine Reihe von Garagenanlagen und Schuppen, häufig auch aufgrund der veränderten Fahrzeugabmessungen, nicht mehr zum Parken genutzt. Hierin wird, dem Beispiel der HWG in der Hans-Thoma-Straße folgend, ein Flächenpotenzial zur Kompensation von Stellplatzeinbußen infolge o.g. Maßnahmen gesehen.

Quellen

Bosserhoff, Fahnberg, Feier, Herz, Merckens, Mörgenthaler, Nestmann, Stuhm, Vogt, Wagner 2006: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Arbeitsausschuss „Vorausschätzung des Verkehrsaufkommens“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006

Bundesministerium für Justiz 2014 (Hrsg.): Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 22. Oktober 2014 (BGBl. I S. 1635)

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2014: Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 22. Oktober 1998, Fassung vom 11. November 2014

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2005 (Hrsg.): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05), Köln 2005

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2005 (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln 2006

Harms, S.; Kviese, R.; Dombrowski, F.; Höer, S.; Kussatz, A.; Rosenau, E. (2008): Parkraumprobleme in Schleußig: Anwohnerbefragung und Evaluation freiwilliger Verhaltensänderungen während eines Testzeitraumes, Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung, Department Stadtökologie, Umweltplanung und Verkehr, Leipzig 2008

Irmscher, I.; Kosarev, I.; Lauckner, V.; Petersen, B; Schiefenhövel, A.; Stens, K. (2012): Machbarkeitsstudie für ein Parkhaus am zukünftigen GSZ der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg (MLU), Berlin 2012

Planungsbüro G8 2003: Kurzfassung Gutachten Museums- und Sternviertel Essen - Parkregelung Museum & Stern/ Konzeptüberarbeitung und -ergänzung, Dortmund 2003

Stadtverwaltung Halle (Saale) 2001-2014: Fachbereich Planen, Abteilung Stadtvermessung - Digitale Orthophotos © Geobasis-DE/ LVermGeo LSA-03/2015

Stadtverwaltung Halle (Saale) 2015: Antrag der Fraktion MitBÜRGER für Halle – NEUES FORUM zur Ausführung der Straßenreinigung in Wohngebieten, Vorlagen-Nummer: VI/2015/00694, Stellungnahme der Verwaltung vom 25.03.2015, Halle (Saale) 2015

Stadtverwaltung Halle (Saale) 2015a: Aufgabenstellung Parkraumkonzept Paulus- und Medizinerviertel. Stadt Halle, Stadtplanungsamt.

Anlage T-1

Stellplatzangebot nach Teilgebieten

Ebene 2

Straßenabschnitt (Straßenname, Abschnitt von Einmündung bis Einmündung)	**Ebene 2, Nr.**	**Gesamt**	**Öffentlich**	**Privat**
Adolf-von-Harnack-Str., Reilstr. - Schleiermacherstr.	121	105	78	27
Albert-Schweitzer-Str., Hegelstr. - Wolfensteinstr.	130	95	49	46
Albert-Schweitzer-Str., Herweghstr. - Albrecht-Dürer-Str.	128	186	74	112
Albert-Schweitzer-Str., Herweghstr. - Rathenauplatz	108	62	54	8
Albrecht-Dürer-Str., Albert-Schweitzer-Str. - Paracelsusstr.	127	115	23	92
Berliner Str., Friesenstr. - Jahnstr.	32	7	7	0
Berliner Str., Jahnstr. - Volkmannstr.	31	5	5	0
Berliner Str., Magdeburger Str. - Friesenstr.	29	55	0	55
Berliner Str., Magdeburger Str. - Volkmannstr.	30	40	40	0
Brandenburger Str., Robert-Blum-Str. - Adolf-von-Harnack-Str.	104	42	36	6
Carl-von-Ossietzky-Str., Goethestr. - Schleiermacherstr.	47	41	35	6
Carl-von-Ossietzky-Str., Schillerstr. - Goethestr.	51	21	21	0
Carl-von-Ossietzky-Str., Schillerstr. - Goethestr.	61	23	23	0
Carl-von-Ossietzky-Str., Schleiermacherstr. - Rathenauplatz	80	50	42	8
Dittenbergerstr., Hollystr. - Paracelsusstr.	60	15	15	0
Dzondistr., Forsterstr. - Volkmannstr.	12	33	26	7
Ernst-Kromayer-Str., Friesenstr. - Jahnstr.	22	27	27	0
Ernst-Kromayer-Str., Jahnstr. – Volkmannstr.	24	29	0	29
Ernst-Kromayer-Str., Magdeburger Str. - Friesenstr.	23	107	51	56
Ernst-Moritz-Arndt-Str., Wielandstr. - Schleiermacherstr.	43	46	32	14
Feuerbachstr., Reilstr. - Fischer-von-Erlach-Str.	115	128	67	61
Fischer-von-Erlach-Str., Feuerbachstr. - Hegelstr.	122	40	16	24
Fischer-von-Erlach-Str., Hegelstr. - Wolfensteinstr.	118	42	9	33
Fischer-von-Erlach-Str., Thomas-Müntzer-Platz - Feuerbachstr.	124	120	35	85

Straßenabschnitt (Straßenname, Abschnitt von Einmündung bis Einmündung)	**Ebene 2, Nr.**	**Gesamt**	**Öffentlich**	**Privat**
Forsterstr., Dzondistr. - Meckelstr.	13	36	32	4
Forsterstr., Einfahrt EnviaM - Halberstädter Str.	2	61	23	38
Forsterstr., Halberstädter Str. - Germarstr.	14	70	31	39
Forsterstr., Krukenbergstr. - Krausenstr.	19	66	31	35
Forsterstr., Magdeburger Str. - Einfahrt EnviaM	1	31	31	0
Forsterstr., Meckelstr. - Krukenbergstr.	17	36	28	8
Friesenstr., Ernst-Kromayer-Str. - Berliner Str.	25	27	27	0
Friesenstr., Krausenstr. - Ernst-Kromayer-Str.	34	87	45	42
Friesenstr., Krukenbergstr. - Krausenstr.	18	45	30	15
Fritz-Reuter-Str., Ludwig-Wucherer-Str. - Schleiermacherstr.	85	76	40	36
Germarstr., Magdeburger Str. - Forsterstr.	9	56	20	36
Goethestr., Carl-von-Ossietzky-Str. - Herderstr.	37	38	38	0
Goethestr., Herderstr. - Humboldtstr.	39	44	39	5
Goethestr., Ludwig-Wucherer-Str. - Carl-von-Ossietzky-Str.	38	54	36	18
Halberstädter Str., Forsterstr. - Volkmannstr.	6	46	31	15
Halberstädter Str., Magdeburger Str. - Forsterstr.	4	37	37	0
Hardenbergstr., Wielandstr. - Paracelsusstr.	112	120	41	79
Hardenbergstr., Wielandstr. - Schleiermacherstr.	41	38	38	0
Hegelstr., Fischer-von-Erlach-Str. - Albert-Schweitzer-Str.	125	94	29	65
Hegelstr., Reilstr. - Fischer-von-Erlach-Str.	113	75	66	9
Heinrich-Heine-Str., Rathenauplatz - Herweghstr.	102	51	41	10
Heinrich-Zille-Str., Carl-von-Ossietzky-Str. - Humboldtstr.	72	64	41	23
Heinrich-Zille-Str., Humboldtstr. - Ludwig-Büchner-Str.	89	27	23	4
Herderstr., Goethestr. - Schleiermacherstr.	45	29	29	0

Straßenabschnitt (Straßenname, Abschnitt von Einmündung bis Einmündung)	**Ebene 2, Nr.**	**Gesamt**	**Öffentlich**	**Privat**
Herderstr., Lessingstr. - Schillerstr.	59	29	29	0
Herderstr., Schillerstr. - Goethestr.	53	34	21	13
Herweghstr., Albert-Schweitzer-Str. - Paracelsusstr.	129	170	104	66
Herweghstr., Thomas-Müntzer-Platz - Albert-Schweitzer-Str.	109	64	51	13
Hollystr., Dittenbergerstr. - Lessingstr.	69	63	18	45
Hollystr., Paracelsusstr. - Dittenbergerstr.	71	65	34	31
Humboldtstr., Heinrich-Zille-Str. - Rathenauplatz	79	24	24	0
Humboldtstr., Paracelsusstr. - Schillerstr.	57	35	17	18
Humboldtstr., Schillerstr. - Wielandstr.	55	30	27	3
Humboldtstr., Schleiermacherstr. - Heinrich-Zille-Str.	64	31	26	5
Humboldtstr., Wielandstr. - Schleiermacherstr.	44	35	35	0
Jahnstr., Ernst-Kromayer-Str. - Berliner Str.	27	47	33	14
Kleiststr., Schleiermacherstr. - Carl-von-Ossietzky-Str.	78	41	41	0
Krausenstr., Friesenstr. - Volkmannstr.	36	132	38	94
Krausenstr., Magdeburger Str. - Friesenstr.	21	18	8	10
Krukenbergstr., Forsterstr. - Volkmannstr.	16	35	31	4
Krukenbergstr., Magdeburger Str. - Forsterstr.	20	162	91	71
Lessingstr., Herderstr. - Paracelsusstr.	58	89	63	26
Lessingstr., Ludwig-Wucherer-Str. - Hollystr.	67	95	58	37
Ludwig-Büchner-Str., Heinrich-Zille-Str. - Rathenauplatz	90	8	8	0
Ludwig-Büchner-Str., Heinrich-Zille-Str. - Rathenauplatz	91	31	23	8
Ludwig-Wucherer-Str., Fritz-Reuter-Str. - Windthorststr.	86	4	4	0
Ludwig-Wucherer-Str., Goethestr. - Viktor-Scheffel-Str.	76	4	4	0
Ludwig-Wucherer-Str., Lessingstr. - Schillerstr.	33	4	4	0

Straßenabschnitt (Straßenname, Abschnitt von Einmündung bis Einmündung)	**Ebene 2, Nr.**	**Gesamt**	**Öffentlich**	**Privat**
Ludwig-Wucherer-Str., Paracelsusstr. - Lessingstr.	70	36	26	10
Ludwig-Wucherer-Str., Schillerstr. - Goethestr.	49	7	7	0
Ludwig-Wucherer-Str., Uhlandstr. - Willy-Lohmann-Str.	81	8	8	0
Ludwig-Wucherer-Str., Viktor-Scheffel-Str. - Uhlandstr.	75	4	4	0
Ludwig-Wucherer-Str., Willy-Lohmann-Str. - Fritz-Reuter-Str.	84	81	4	77
Maxim-Gorki-Str., Thomas-Müntzer-Platz - Rathenauplatz	100	77	71	6
Meckelstr., Forsterstr. - Volkmannstr.	7	39	31	8
Meckelstr., Magdeburger Str. - Forsterstr.	11	106	35	71
Paracelsusstr., Hollystr. - Lessingstr.	68	81	81	0
Paracelsusstr., Humboldtstr. - Hardenbergstr.	56	31	6	25
Paracelsusstr., Steffensstr. – Hebbelstr.	105	0	0	0
Paracelsusstr., Wielandstr. - Hardenbergstr.	111	22	19	3
Rathenauplatz, Rathenauplatz - Rathenauplatz	106	120	120	0
Reilstr., Adolf-von-Harnack-Str. - Schopenhaurstr.	116	3	3	0
Reilstr., Feuerbachstr. - Hegelstr.	110	4	4	0
Reilstr., Hegelstr. - Wolfensteinstr.	114	10	4	6
Reilstr., Ludwig-Wucherer-Str. - Adolf-von-Harnack-Str.	119	5	5	0
Reilstr., Schopenhaurstr. - Feuerbachstr.	117	76	13	63
REWE Parkplatz, Jahnstr. - Krausenstr.	35	200	0	200
Robert-Blum-Str., Schleiermacherstr. - Rathenauplatz	99	53	53	0
Robert-Blum-Str., Windthorststr. - Schleiermacherstr.	97	13	13	0
Robert-Blum-Str., Windthorststr. - Windthorststr.	94	21	17	4
Robert-Blum-Str., Windthorststr. - Windthorststr.	95	52	22	30
Schillerstr., Carl-von-Ossietzky-Str. - Herderstr.	50	64	43	21

Straßenabschnitt (Straßenname, Abschnitt von Einmündung bis Einmündung)	**Ebene 2, Nr.**	**Gesamt**	**Öffentlich**	**Privat**
Schillerstr., Herderstr. - Humboldtstr.	52	122	53	69
Schillerstr., Humboldtstr. - Hardenbergstr.	54	124	45	79
Schillerstr., Ludwig-Wucherer-Str. - Carl-von-Ossietzky-Str.	62	19	19	0
Schleiermacherstr., Carl-von-Ossietzky-Str. - Herderstr.	65	35	25	10
Schleiermacherstr., Carl-von-Ossietzky-Str. - Kleiststr.	73	36	18	18
Schleiermacherstr., Fritz-Reuter-Str. - Robert-Blum-Str.	96	12	12	0
Schleiermacherstr., Herderstr. - Humboldtstr.	63	24	24	0
Schleiermacherstr., Humboldtstr. - Hebbelstr.	48	45	42	3
Schleiermacherstr., Robert-Blum-Str. - Adolf-von-Harnack-Str.	98	23	21	2
Schleiermacherstr., Thomas-Müntzer-Platz - Adolf-von-Harnack-Str.	101	15	10	5
Schleiermacherstr., Uhlandstr. - Willy-Lohmann-Str.	82	9	9	0
Schleiermacherstr., Willy-Lohmann-Str. - Fritz-Reuter-Str.	87	12	12	0
Schopenhaurstr., Reilstr. - Thomas-Müntzer-Platz	120	308	31	277
Steffensstr., Ludwig-Büchner-Str. - Paracelsusstr.	107	55	38	17
Teilgebiet EnviaM	3	38	0	38
Thomas-Müntzer-Platz	123	21	21	0
Uhlandstr., Ludwig-Wucherer-Str. - Schleiermacherstr.	66	40	40	0
Viktor-Scheffel-Str., Ludwig-Wucherer-Str. - Schleiermacherstr.	74	80	59	21
Volkmannstr., Dzondistr. - Meckelstr.	5	12	12	0
Volkmannstr., Ernst-Kromayer-Str. - Berliner Str.	28	26	0	26
Volkmannstr., Halberstädter Str. - Dzondistr.	8	50	10	40
Volkmannstr., Krukenbergstr. - Krausenstr.	10	12	12	0
Volkmannstr., Meckelstr. - Krukenbergstr.	15	16	7	9
Wielandstr., Hardenbergstr. - Paracelsusstr.	40	107	67	40

Straßenabschnitt (Straßenname, Abschnitt von Einmündung bis Einmündung)	**Ebene 2, Nr.**	**Gesamt**	**Öffentlich**	**Privat**
Wielandstr., Humboldtstr. - Hardenbergstr.	42	52	40	12
Willy-Lohmann-Str., Ludwig-Wucherer-Str. - Schleiermacherstr.	83	19	19	0
Willy-Lohmann-Str., Schleiermacherstr. - Rathenauplatz	88	46	46	0
Windthorststr., Ludwig-Wucherer-Str. - Robert-Blum-Str.	92	28	24	4
Windthorststr., Robert-Blum-Str. - Adolf-von-Harnack-Str.	103	55	41	14
Windthorststr., Windthorststr. - Robert-Blum-Str.	93	10	6	4
Wolfensteinstr., Fischer-von-Erlach-Str. - Albert-Schweitzer-Str.	126	10	0	10