



Stadt Bernburg (Saale)

Parkraumkonzept

Abschlussbericht

SVUDresden

Titel: Parkraumkonzept Bernburg (Saale)

Auftraggeber: Stadt Bernburg (Saale)
Stadtplanungsamt

Auftragnehmer: SVU Dresden
Planungsbüro Dr. Ditmar Hunger
Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Gottfried-Keller-Str. 24, 01157 Dresden
Fon: 0351-422 11 96,
Fax: 0351-422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Verfasser: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Dipl.-Ing. Marcus Schumann

Stand: 18. Januar 2016

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis	6
1 Einleitung	7
1.1 Veranlassung und Zielstellung	7
1.2 Untersuchungsgebiet	7
1.3 Statistische Grund- und Strukturdaten	8
1.4 Verkehrliche Rahmenbedingungen	11
2 Parkraumanalyse	13
2.1 Herangehensweise / Methodik	13
2.1.1 <i>Begriffsdefinition</i>	13
2.1.2 <i>Erhebungsmethodik und Erhebungszeitraum</i>	13
2.1.3 <i>Äußere Einflüsse, Baustellen etc.</i>	15
2.2 Ergebnisse der Parkraumanalyse	16
2.2.1 <i>Stellplatzbestand</i>	16
2.2.2 <i>Bestand an Stellplätzen für Mobilitätseingeschränkte</i>	19
2.2.3 <i>Gebietsbezogene Stellplatzauslastung</i>	20
2.2.4 <i>Straßenabschnittsbezogene Stellplatzauslastung</i>	24
2.2.5 <i>Teilgebietsbezogene Stellplatzauslastung Bergstadt</i>	26
2.2.6 <i>Parkdauererhebung Wilhelmstraße</i>	29
2.2.7 <i>Auswirkung der Sperrung des Rheineplatzes</i>	31
2.2.8 <i>Bereiche mit unzulässig abgestellten Fahrzeugen</i>	32
2.2.9 <i>Sonstige Auffälligkeiten</i>	34
2.2.10 <i>Stärken und Schwächen des Bestandsystems</i>	36
3 Parkraumkonzept	38
3.1.1 <i>Veränderung der Bewirtschaftungsform von Stellplätzen</i>	38
3.1.2 <i>Anpassung / Ergänzung der Markierung und Beschilderung</i>	41
3.1.3 <i>Bauliche Maßnahmen</i>	42
3.1.4 <i>Bedarf weiterer großflächiger Parkierungseinrichtungen</i>	44
4 Zusammenfassung / Fazit	46
Literaturverzeichnis	47
Anlagenverzeichnis	48

Abbildungsverzeichnis

ABB. 1:	UNTERSUCHUNGSGEBIET	8
ABB. 2:	WICHTIGE ZIELE INNERHALB DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES	10
ABB. 3:	STRASSENREINIGUNG – ABSCHNITTE UND ZEITEN (MO UND DI).....	15
ABB. 4:	ANTEILE DER BEWIRTSCHAFTUNGSFORMEN IN DEN BERG- UND TALSTADT.....	18
ABB. 5:	BESTAND DER FÜR MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE NUTZER RESERVIERTEN STELLPLÄTZE.....	19
ABB. 6:	AUSLASTUNG ALLER ERHOBENEN STELLPLÄTZE IN BERG- UND TALSTADT.....	20
ABB. 7:	AUSLASTUNG DER UNBEWIRTSCHAFTETEN STELLPLÄTZE IN BERG- UND TALSTADT..	21
ABB. 8:	AUSLASTUNG DER BEWOHNERPARKPLÄTZE IN DER BERGSTADT	22
ABB. 9:	AUSLASTUNG DER ZEITBESCHRÄNKTEN STELLPLÄTZE IN BERG- UND TALSTADT.....	22
ABB. 10:	AUSLASTUNG DER GEBÜHRENPFLLICHIGEN STELLPLÄTZE (PARKHÄUSER) IN BERG- UND TALSTADT	23
ABB. 11:	AUSLASTUNG DER PRIVATEN STELLPLÄTZE IN BERG- UND TALSTADT	23
ABB. 12:	ÜBERSICHT ZU DEN TEILGEBIETEN IN DER BERGSTADT	26
ABB. 13:	AUSLASTUNG DER TEILGEBIETE 1-3.....	27
ABB. 14:	AUSLASTUNG DER TEILGEBIETE 4-6	28
ABB. 15:	AUSLASTUNG DER TEILGEBIETE 7-8.....	29
ABB. 16:	VERTEILUNG DER PARKDAUER IN DER WILHELMSTRAÙE	30
ABB. 17:	ANTEIL NEUER FAHRZEUGE JE ERHEBUNGSSCHEIBE IN DER WILHELMSTRAÙE.....	31
ABB. 18:	BEREICHE MIT REGELMÄÙIG UNZULÄÙSSIG ABGESTELLTEN FAHRZEUGEN.....	33
ABB. 19:	BEISPIEL GEHWEGVORSTRECKUNG (DRESDEN) / GEHWEGÜBERFAHRT (BERNBURG)	42

Tabellenverzeichnis

TABELLE 1:	WICHTIGE ZIELE INNERHALB DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES.....	9
TABELLE 2:	EINWOHNERZAHL SOWIE FAHRZEUGBESTAND	10
TABELLE 3:	BEGRIFFSDEFINITION	13
TABELLE 4:	STELLPLATZBESTAND IM UNTERSUCHUNGSGEBIET SOWIE IN DEN TEILGEBIETEN	17
TABELLE 5:	ANTEIL ÖFFENTLICHER, TEILÖFFENTLICHER UND PRIVATER STELLPLÄTZE	17
TABELLE 6:	ANTEIL DER FÜR MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE NUTZER RESERVIERTEN STELLPLÄTZE	19
TABELLE 7:	VERGLEICH AUSGEWÄHLTER PARKMÖGLICHKEITEN MIT / OHNE RHEINEPLATZ .	32

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
EVE	Empfehlungen für Verkehrserhebungen
EW	Einwohner
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	motorisierter Individualverkehr
Ö	öffentlich
P	privat
Pkw	Personenkraftwagen
TG	Teilgebiet
TÖ	teilöffentlich
VHS	Volkshochschule

1 Einleitung

1.1 Veranlassung und Zielstellung

Die Parkmöglichkeiten in den zentralen Stadtgebieten sind von wichtiger Bedeutung zur Gewährleistung der Funktionen der Stadt Bernburg (Saale) als Mittelzentrum im Land Sachsen-Anhalt.

Sie dienen der Erreichbarkeit der Versorgungs-, Dienstleistungs-, Kultur- und Freizeitangebote durch Pendler, Kunden, Besucher und Touristen. Gleichzeitig sind jedoch auch die Nutzungsanforderungen der Bewohner zu berücksichtigen. In weiten Teilen der Bergstadt sowie punktuell in der Talstadt bestehen Nutzungsüberlagerungen zwischen Kunden- / Besucher- und Bewohnerverkehren. Darüber hinaus finden sich sowohl in der Berg- als auch der Talstadt zentrale Bildungseinrichtungen, wie z. B. der Campus Technicus oder das Carolinum (Gymnasium).

Im Rahmen des Parkraumkonzeptes soll eine aktuelle Erhebung der Bestandssituation des ruhenden Verkehrs vorgenommen werden. Ziel ist es, die Bereiche mit Nutzungskonflikten in der Bernburger Berg- und Talstadt zu identifizieren und Lösungsoptionen zu erarbeiten.

Dabei stellt sich die Aufgabe für möglichst alle Nutzergruppen günstige Rahmenbedingungen zu gewährleisten. Gleichzeitig sind die Anforderungen hinsichtlich der Aufenthaltsqualität sowie die Gewährleistung attraktiver Nutzungsbedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV zu berücksichtigen.

1.2 Untersuchungsgebiet

Das im Rahmen des Parkraumkonzeptes zu untersuchende Stadtgebiet (siehe Abb. 1) beinhaltet in etwa die Stadtteile Bergstadt-Zentrum sowie Talstadt.

Im Einzelnen wird das Untersuchungsgebiet im Osten durch die Eisenbahn sowie die Annenstraße abgegrenzt. Im Norden bildet der Straßenzug am Ziegelkolk und im Westen die Saale bzw. der Saalealtarm die Grenze. Südlich wird der Betrachtungsraum durch die Parkstraße, Roschwitzer Straße, Waisenhausstraße, Dr.-John-Rittmeister-Straße und Bornstraße eingegrenzt, welche selbst jeweils mit Untersuchungsbestandteil sind. Ebenfalls mit untersucht wurde der Parkplatz des Job-Centers-Salzlandkreis / Lidl-Verbrauchermarktes südlich der Parkstraße.

In Orientierung an den statistischen Bezirken werden die Untersuchungen für die Tal und Kernstadt differenziert vorgenommen. Damit wird u. a. den

unterschiedlichen Nutzungsstrukturen Rechnung getragen und eine differenziertere Herausarbeitung der jeweiligen Einzelprobleme möglich.

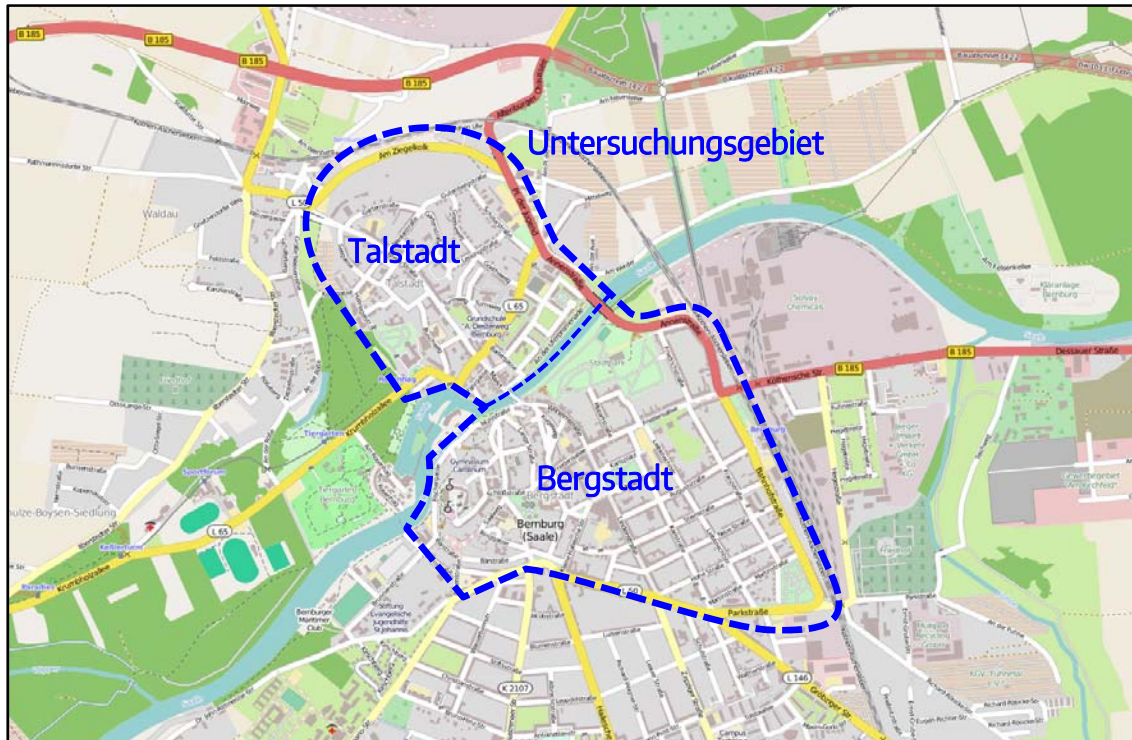


Abb. 1: Untersuchungsgebiet

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/> bzw.
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

1.3 Statistische Grund- und Strukturdaten

Wie bereits beschrieben, überlagern sich im Untersuchungsgebiet eine Vielzahl verschiedener Nutzungen. Diese werden in Abb. 2 und Tabelle 1 zusammengefasst bzw. dargestellt.

Das wichtigste Ziel in der Bergstadt bilden die innerstädtischen Einkaufsmöglichkeiten im Verlauf sowie im Umfeld der Fußgängerzone Lindenstraße. Darüber hinaus existieren im Untersuchungsgebiet mit verschiedenen Verbrauchermärkten weitere zentrale Versorgungseinrichtungen.

Zudem finden sich in der Berg- und Talstadt wichtige Kultur-, Sport- und Bildungseinrichtungen. Auch die Stadt- und Kreisverwaltung liegen mitten in der zentralen Innenstadt. Insgesamt wird durch die verschiedenen Nutzungen Parkraumbedarf durch Mitarbeiter, Kunden und Besucher generiert, welcher sich mit den Nutzungsanforderungen der Anwohner überschneidet. Die Überlagerungen sind dabei gebietsabhängig unterschiedlich.

Beim Vergleich von Berg- und Talstadt ist festzustellen, dass die Dichte und Bedeutung der Ziele in der Bergstadt höher ist. Dies spiegelt sich entsprechend auch im Stellplatzbedarf wieder.

Nr.	Ziel	Nr.	Ziel
1	Grundschule „Adolph Diesterweg“	20	Nachbarschaftszentrum
2	Grundschule „J.-W.-von-Goethe“	21	Rückenwind e. V.
3	Grundschule „Franz Mehring“,	22	SOS Kinderdorf e. V.
4	Evang. Grundschule „Martinszentrum“	23	Bruno-Hinz-Sporthalle
5	Sekundarschule „Campus Technicus“:	24	Schwimmhalle, Stadtpark
6	Gymnasium „Carolinum“	25	Kreisverwaltung
7	Musikschule Bernburg e. V.	26	Stadtverwaltung
8	Kreisvolkshochschule Salzlandkreis Standort Bernburg	27	Amtsgericht Bernburg (Saale)
9	Förderschule „Otto Dorn“,	28	Jobcenter
10	Hochschule Anhalt (FH)	29	Seniorenzentrum „Krumbholzblick“
11	Stadtbibliothek	30	Seniorenresidenz „Goldene Kugel“
12	Renaissanceschloss	31	Fußgängerzone Innenstadt
13	C.-M.-v.-Weber-Theater und Metropol	32	Rewe, Karlsplatz
14	Filmtheater Capitol	33	Aldi, Karlstraße
15	Karlsplatz, zentraler Festplatz	34	Penny, Bahnhofstraße
16	Stiftung Ev. Jugendhilfe „St. Johannis“	35	Lidl, Mauerstraße
17	Kids e.V.,	36	Lidl, Platz der Jugend
18	Kloster (Hochschule Anhalt)	37	Penny, Breite Straße
19	Kultur- und Tagungszentrum	38	Nah & Frisch, Breite Straße

Tabelle 1: wichtige Ziele innerhalb des Untersuchungsgebietes

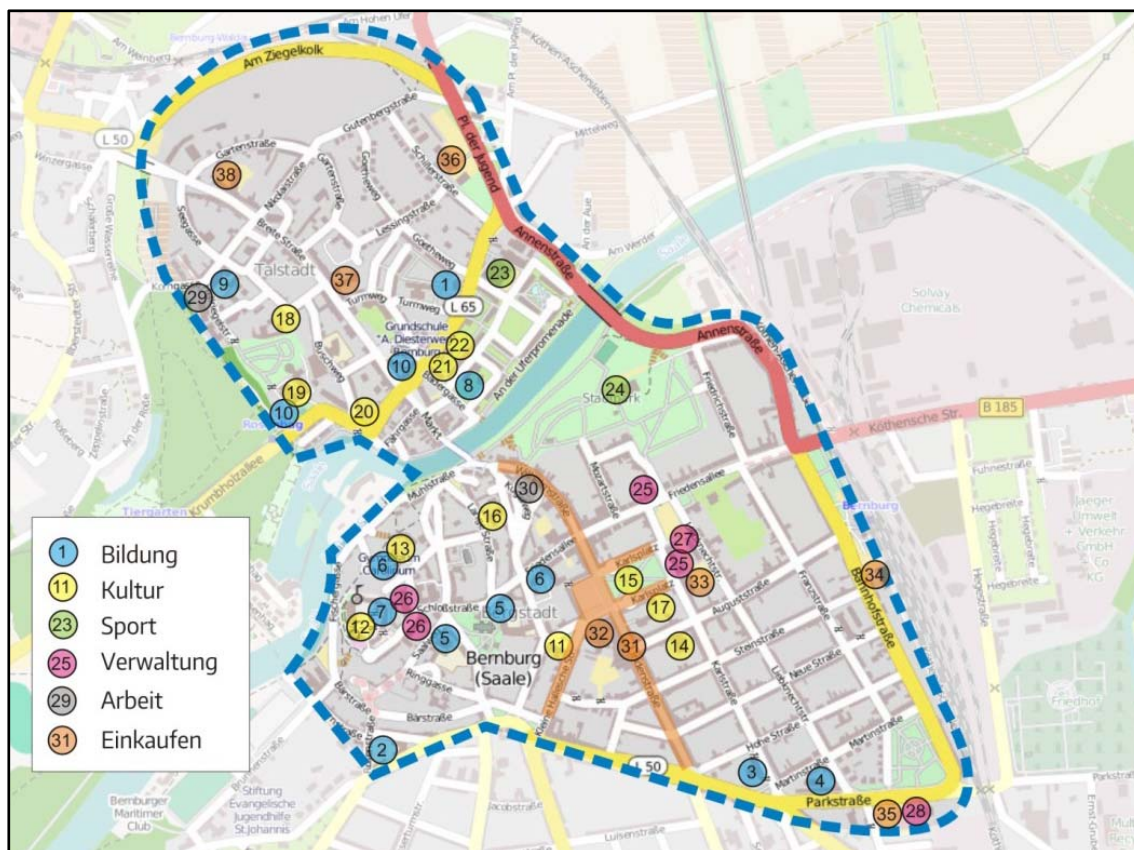


Abb. 2: Wichtige Ziele innerhalb des Untersuchungsgebietes

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/> bzw.
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

	Bergstadt-Zentrum	Talstadt	Gesamtstadt
Einwohner (EW)	6.024	3.425	35.788
gemeldete Kfz	3.003	1.924	20.125
gemeldete priv. Pkw	2.210	1.415	15.669
Kfz /1.000 EW	499	562	562
priv. Pkw / 1.000 EW	367	413	438
öff. Stellplätze / 1.000 EW	465	432	-
Stellplätze ¹ / 1.000 EW	576	554	-
Bevölkerung mit Haupt- und Nebenwohnsitz (Stand 31.12.2013)			
Fahrzeugbestand (Stand 01.01.2014)			

Tabelle 2: Einwohnerzahl sowie Fahrzeugbestand

¹ Hier wurden alle öffentlichen und teilöffentlichen Stellplätze sowie große zusammenhängende private Stellplatzanlagen im Untersuchungsgebiet berücksichtigt. Die verwendeten Grundwerte entsprechen den in Kapitel 2.2.1 zusammengefassten Stellplatzdaten.

Auch beim Pkw-Besitz bestehen signifikante Unterschiede zwischen Berg- und Talstadt (siehe Tabelle 2). In der Bergstadt sind sowohl bezogen auf alle gemeldeten Kfz als auch bezogen auf die privat gemeldeten Pkw deutlich geringere Werte pro 1.000 Einwohner als für die Gesamtstadt zu verzeichnen. Der gesamtstädtische Mittelwert wird um ca. 11 - 16 % unterschritten. In der Talstadt sind die Unterschiede wesentlich geringer. Hier entsprechen die insgesamt gemeldeten Kfz pro 1.000 Einwohner etwa dem gesamtstädtischen Durchschnittswert. Bei den privaten Pkw wird der gesamtstädtische Durchschnittswert um ca. 6 % unterschritten.

Für diese Effekte gibt es verschiedene Ursachen. Grundsätzlich sind geringere Pkw-Verfügbarkeiten in zentralen Innenstadtbereichen üblich. Hier ist in der Regel eine Versorgung bzw. die Erledigung der Wege auch ohne Auto gut möglich. Zudem ist durch die hohe Einwohner- und Siedlungsdichte zu meist ein geringerer Stellplatzbestand vorhanden.

Insgesamt leben in der Bergstadt etwa 6.000 Menschen, die über ca. 3.000 vor Ort gemeldete Fahrzeuge verfügen. In der Talstadt kommen auf die ca. 3.400 Einwohner etwa 1.900 vor-Ort gemeldete Fahrzeuge.

Werden im Vergleich zur Fahrzeugdichte die zur Verfügung stehenden Stellplätze im Untersuchungsgebiet betrachtet, so zeigt sich, dass in der Bergstadt die öffentlichen Stellplätze bereits nahezu den Bedarf aller gemeldeten Kfz abdecken. Werden alle betrachteten Stellplätze berücksichtigt, besteht bereits ein Überschuss. In der Talstadt ist die Differenz zwischen alle betrachteten Stellplätze und den gemeldeten Kfz minimal.

Neben den in Bernburg (Saale) gemeldeten Fahrzeugen ist von weiteren einzelnen Firmen- und Dienstfahrzeugen auszugehen, welche nicht vor Ort gemeldet sind.

1.4 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die Nutzung der Parkierungsmöglichkeiten wird neben ihrer Lage zum Ziel auch von den Zu- und Abfahrtmöglichkeiten beeinflusst.

Die Zufahrtsmöglichkeiten zur Bergstadt beschränken sich auf den Süden und Osten. Im Norden und Westen bildet die Saale eine Barriere. Die Marktbrücke ist für den Kfz-Verkehr gesperrt. Das Stadtzentrum kann entsprechend aus den nördlich der Saale liegenden Stadtgebieten lediglich unter Nutzung der Annenstraße erreicht werden.

Die Bergstadt selbst wird durch die Fußgängerzone im Zuge der Lindenstraße in zwei Teilbereiche gegliedert. Die einzige Verbindung innerhalb der Bergstadt bietet die Friedensallee. Im Süden fungiert die Roschwitzer Straße als Verbindung zwischen beiden Gebieten.

Darüber hinaus ergeben sich topographisch bedingt weitere Einschränkungen. Zwischen Schloßstraße (Rathaus) und Fischergasse / Töpferwiese existiert ein deutlicher Geländesprung, so dass der Bereich des Schlosses lediglich über Umwege und von innerhalb der Bergstadt erreichbar ist.

Als wichtigste Zufahrten zur Bergstadt fungieren entsprechend die Karlstraße und die Kleine Hallesche Straße im Süden sowie die Friedensallee und die Auguststraße im Osten.

Auch die Talstadt kann aus den Komplementärstadtgebieten entsprechend südlich der Saale lediglich über die Annenstraße erreicht werden. Als Hauptzufahrt dient aus Richtung Osten, Westen und Süden die parallel zur Saale verlaufende Nienburger Straße, welche die Talstadt südlich tangiert bzw. durchschneidet. Aus Richtung Norden ist dies die Breite Straße, die mitten durch die Siedlungsschwerpunkte der Talstadt hindurchführt sowie an der Nordostflanke die Altenburger Chaussee.

2 Parkraumanalyse

2.1 Herangehensweise / Methodik

2.1.1 Begriffsdefinition

Bei der Differenzierung der Parkflächen sind die jeweiligen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Ausgangspunkt bilden die in Tabelle 3 zusammengefassten verkehrlichen Fachbegriffe.

Begriff	Definition
öffentliche Stellplätze	bezeichnet Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum sowie in Parkhäusern und Parkgaragen unabhängig davon, ob diese bewirtschaftet oder unbewirtschaftet sind.
teilöffentliche Stellplätze	bezeichnet Parkmöglichkeiten bzw. Kundenparkplätze auf privaten Grundstücken, die öffentlich zugänglich sind und durch alle oder einen eingegrenzten jedoch breiten Nutzerkreis (z. B. Kunden) genutzt werden dürfen.
private Stellplätze	bezeichnet Stellplätze auf privatem Gelände, die den Eigentümern, Mietern bzw. einem engen Nutzerkreis (Mitarbeiter) vorbehalten sind und entsprechend häufig per Schranke oder Klapppoller abgesperrt sind.
unbewirtschaftete Stellplätze	bezeichnet Stellplätze, die ohne Einschränkungen bezüglich der Parkdauer, einer Nutzungsberechtigung und Kosten durch jedermann genutzt werden dürfen.
bewirtschaftete Stellplätze	bezeichnet Stellplätze, auf denen die Parkdauer zeitlich beschränkt ist und / oder Gebühren zu entrichten sind und / oder eingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten (z. B. nur für Bewohner oder Kunden) bestehen.

Tabelle 3: Begriffsdefinition

2.1.2 Erhebungsmethodik und Erhebungszeitraum

Im Rahmen der Parkraumanalyse wurden die räumliche Verteilung der Parkmöglichkeiten, die Form der Bewirtschaftung und die Auslastung der Stellplätze erhoben.

Die Auslastungserhebungen erfolgten entsprechend der Vorgaben der Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) im Sommerhalbjahr und außerhalb

der Ferien am 22. und 23. September 2014. Damit wurden sowohl für einen Normalwerktag als auch für einen Markttag Informationen zur Stellplatzauslastung gesammelt.

Zur Erfassung der tageszeitlichen Schwankungen der Stellplatzauslastung wurden die Zahl der abgestellten Fahrzeuge straßenabschnittsfein in regelmäßigen Zeitintervallen tagsüber etwa alle 2 Stunden gezählt. Darüber hinaus wurden auch abends und nachts Erhebungen durchgeführt, um die Stellplatznachfrage durch Bewohner kleinteilig und präzise bewerten zu können.

Die erhobenen Zählwerte wurden anschließend mit der zur Verfügung stehenden Kapazität ins Verhältnis gesetzt und zeitscheibenweise sowie straßenabschnittsfein dargestellt. Weiterhin erfolgte eine statistische Auswertung für die Teilbereiche des Untersuchungsgebietes.

In den entsprechenden Darstellungen sowie Diagrammen wurden die Stellplätze wie folgt differenziert:

- I. öffentliche Stellplätze
 1. unbeschränkt / frei nutzbar
 2. Bewohnerparken
 3. gebührenpflichtig
 4. gebührenpflichtig, Bewohner frei
 5. zeitbeschränkt
 6. zeitbeschränkt, Bewohner frei
- II. teilöffentliche Stellplätze (teilweise eingeschränkter Nutzerkreis)
 1. unbeschränkt / frei nutzbar
 2. zeitbeschränkt
- III. private Stellplätze

Grundsätzlich wurden die Fahrzeuge auf allen öffentlichen und teilöffentlichen Parkflächen im Untersuchungsgebiet erhoben. Bei den privaten Stellplätzen wurden lediglich große zusammenhängende Parkierungseinrichtungen im Rahmen der Erhebungen berücksichtigt. Neben den erhobenen Stellplätzen existieren entsprechend eine Vielzahl weiterer kleinteiliger privater Parkplätze, deren Erhebung jedoch nicht (ohne Weiteres) möglich war.

Neben der Erfassung der Stellplatzauslastung wurde für die Wilhelmstraße eine Auswertung bezüglich der Parkdauer der abgestellten Fahrzeuge vorgenommen. Hierbei wurde für jede Zeitscheibe geprüft, ob ein Fahrzeug weiterhin den Stellplatz nutzt oder ob dieser leer bzw. durch ein anderes Fahrzeug belegt ist.

2.1.3 Äußere Einflüsse, Baustellen etc.

Das Erhebungsdatum wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber auf Grundlage der laufenden bzw. anstehenden Straßenbaumaßnahmen im Untersuchungsgebiet sowie im näheren Umfeld festgelegt.

Während der Parkraumerhebungen waren folgende Beeinträchtigungen bzw. Rahmenbedingungen zu verzeichnen:

1. In verschiedenen Straßenabschnitten fanden im Erhebungszeitraum Straßenreinigungsmaßnahmen statt. Entsprechend waren die Parkmöglichkeiten hier zeitweise eingeschränkt. In Abb. 3 werden die betroffenen Abschnitte und Zeiten zusammengefasst.

Montags sind verschiedene Abschnitte in der Talstadt und die Steinstraße betroffen. Dienstags werden in der Bergstadt u. a. die Karlstraße, die Liebknechtstraße, die Wilhelmstraße, die Friedrichstraße, die Hohe Straße sowie der Straßenzug Kugelweg / Käthe-Kollwitz-Straße gereinigt.

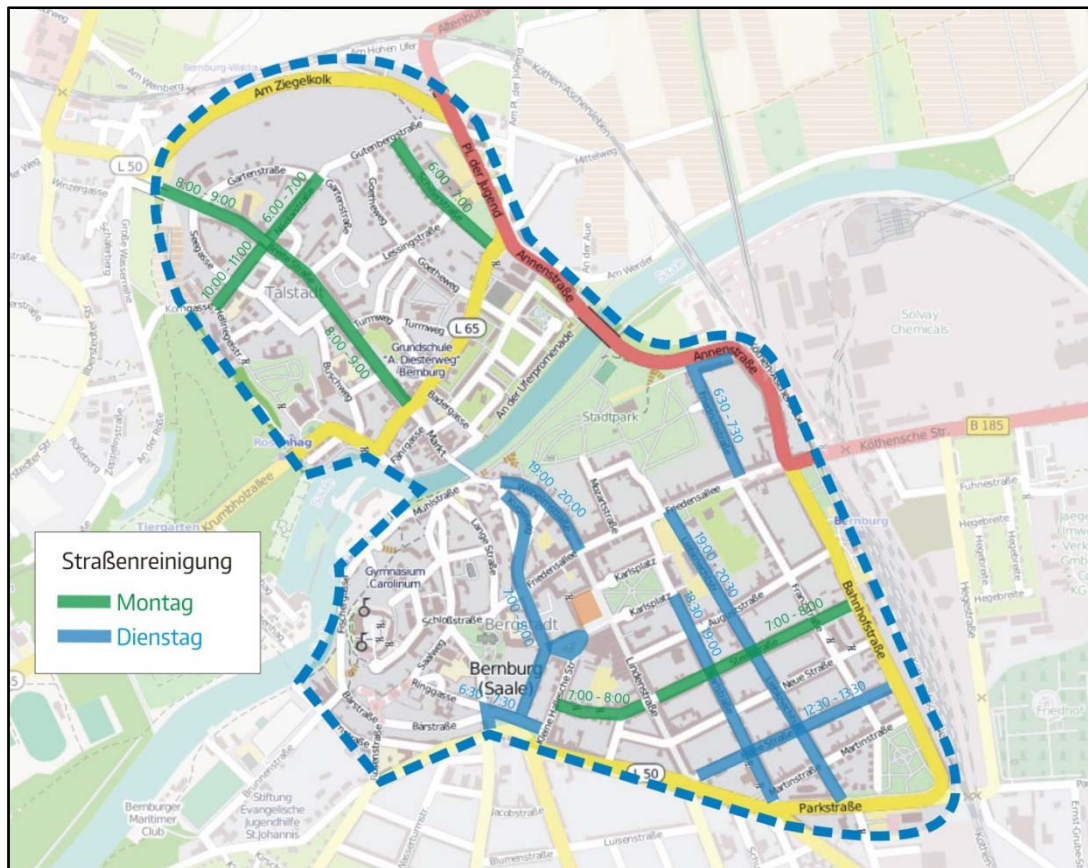


Abb. 3: Straßenreinigung – Abschnitte und Zeiten (Mo und Di)
Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/> bzw.
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

2. Im Zuge der Karlstraße waren im Abschnitt zwischen Karlsplatz und Auguststraße durch eine Baustelle (Gebäudesanierung) die Parkmöglichkei-

ten eingeschränkt. Die zur Verfügung stehende Kapazität war um etwa 7 Stellplätze reduziert.

3. Die Leipzigerstraße war aufgrund einer Straßenbaumaßnahme im Erhebungszeitraum voll gesperrt. Die Stellplatzanzahl ist hier jedoch ohnehin gering. Nach dem Umbau stehen 16 Stellplätze zur Verfügung.
4. In der Auguststraße existierte unmittelbar westlich der Einmündung Franzstraße eine Tagesbaustelle. Die zur Verfügung stehende Kapazität war um etwa 8 Stellplätze reduziert.
5. Auch auf der Franzstraße war unmittelbar nördlich der Einmündung Martinstraße ein kurzer Straßenabschnitt wegen Bauarbeiten während der Tagesstunden gesperrt. Die Kapazität war um ca. 6 Stellplätze reduziert.
6. In der Martinsstraße war der Parkstreifen zwischen Franzstraße und Bahnhofstraße auf einem kurzen Abschnitt gesperrt. Die Stellplatzkapazität war um ca. 3 Fahrzeuge reduziert.
7. In der Beethovenstraße östlich der Mozartstraße waren 3 Stellplätze durch Gebäudebaumaßnahmen gesperrt.
8. Auf dem Rheineplatz (86 Stellplätze) erfolgten die Vorbereitungen für ein Volksfest. Entsprechend stand dieser während der Erhebung durchgehend nicht zum Parken zur Verfügung. Zur Einschätzung der daraus resultierenden Auswirkungen wurde am 12. November stichprobenhaft für eine Zeitscheibe die Nutzung am Rheineplatz sowie in dessen Umfeld erfasst.

Darüber hinaus waren im Erhebungszeitraum im Untersuchungsgebiet keine Einschränkungen des Verkehrsflusses durch Unfälle bzw. außergewöhnliche Ereignisse festzustellen. Der Verkehr lief ansonsten behinderungsfrei.

2.2 Ergebnisse der Parkraumanalyse

2.2.1 Stellplatzbestand

In den nachfolgenden Tabelle 4 und Tabelle 5 sowie in Abb. 4 werden die in der Berg- und Talstadt zur Verfügung stehenden Stellplätze hinsichtlich ihrer Widmung und Bewirtschaftungsform ausgewertet. Die räumliche Verteilung der Stellplätze ist in Anlage 1 dargestellt.

Im gesamten Untersuchungsgebiet stehen ca. 5.400 Stellplätze zur Verfügung. Davon befinden sich ca. 81 % bzw. etwa 4.300 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum bzw. in öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen. Neben diesen existieren eine Vielzahl weiterer kleinteiliger privater Parkmöglichkeiten, welche nicht gesondert erhoben wurden.

Bei der Verteilung der Stellplätze liegt mit einem Anteil von zwei Drittel zu einem Drittel ein deutliches Übergewicht in der Bergstadt. Hier stehen ca. 3.500 Stellplätze zur Verfügung. In der Talstadt sind es lediglich ca. 1.900 Stellplätze.

Stellplatzart [Ö – öffentlich, TÖ - teilöffentlich, P – privat]		Talstadt		Bergstadt		Gesamt	
		absolut	pro- zentual	absolut	pro- zentual	absolut	pro- zentual
Ö	unbeschränkt / frei	1.132	59,5 %	1.666	47,9 %	2.798	52,0 %
Ö	Bewohnerparken	0	0,0 %	132	3,8 %	132	2,5 %
Ö	gebührenpflichtig	212	11,1 %	346	10,0 %	558	10,4 %
Ö	gebührenpflichtig, Bewohner	0	0,0 %	214	6,2 %	214	4,0 %
Ö	zeitbeschränkt	116	6,1 %	272	7,8 %	388	7,2 %
Ö	zeitbeschränkt, Bewohner	0	0,0 %	178	5,1 %	178	3,3 %
TÖ	unbeschränkt / frei	32	1,7 %	60	1,7 %	92	1,7 %
TÖ	zeitbeschränkt	230	12,1 %	290	8,3 %	520	9,7 %
P	zusammenhängende private Stellplätze	181	9,5 %	319	9,2 %	500	9,3 %
Gesamt		1.903	100 %	3.477	100 %	5.380	100 %

Tabelle 4: Stellplatzbestand im Untersuchungsgebiet sowie in den Teilgebieten

Stellplatzart	Talstadt		Bergstadt		Gesamt	
	absolut	pro- zentual	absolut	pro- zentual	Abso- lut	pro- zentual
öffentlich	1.460	76,7 %	2.808	80,8 %	4.268	79,3 %
teilöffentlich	262	13,8 %	350	10,1 %	612	11,4 %
zusammenhängende private Stellpl.	181	9,5 %	319	9,2 %	500	9,3 %
Gesamt	1.903	100 %	3.477	100 %	5.380	100 %

Tabelle 5: Anteil öffentlicher, teilöffentlicher und privater Stellplätze

Die Anteile teilöffentlicher sowie im Rahmen der Erhebungen mit erfasster größerer privater Parkplätze haben in der Berg- und Talstadt eine ähnliche Größenordnung. Der Anteil der unbewirtschafteten Stellplätze ist in der Talstadt mit einem Anteil von über 60 % deutlich höher als in der Bergstadt. Hier liegt deren Anteil bei ca. 50 %.

Wesentliche Unterschiede bestehen auch hinsichtlich der Form der Bewirtschaftung der restlichen öffentlichen bzw. teilöffentlichen Stellplätze.

In der Talstadt sind Stellplätze mit Zeitbeschränkung dominierend. Gebührenpflichtig sind lediglich die beiden Parkhäuser „Buschweg“ und „Turm-

weg“. Diese stellen ca. 11 % des Parkraumbestandes in der Talstadt dar. Die Zeitbeschränkungen konzentrieren sich auf die Breite Straße und den Buschweg (siehe Anlage 1). Eine Bewohnerparkregelung existiert in der Talstadt nicht.

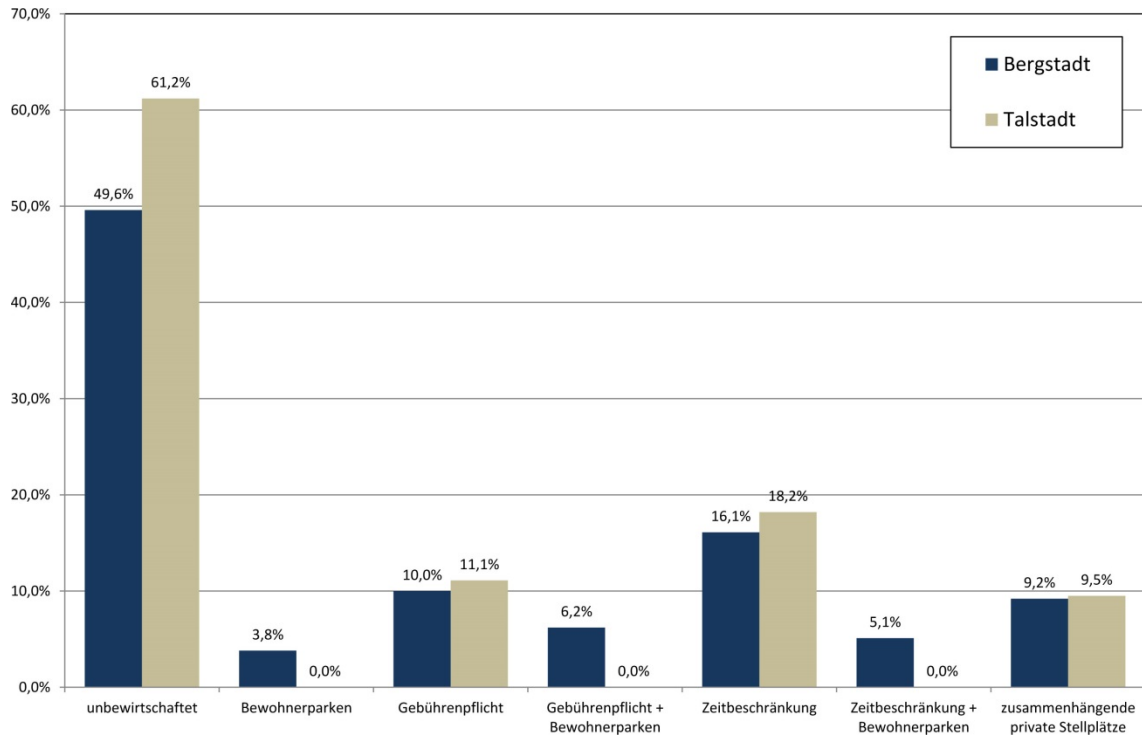


Abb. 4: Anteile der Bewirtschaftungsformen in den Berg- und Talstadt

In der Bergstadt hingegen existiert im Kernbereich eine Bewohnerparkregelung. Allerdings sind lediglich etwas mehr als ein Viertel (132 SP) der 473 mit Bewohnerparkberechtigung nutzbaren Stellplätze ausschließlich für Bewohner reserviert. Der überwiegende Teil der Stellplätze ist parallel zeitbeschränkt oder gebührenpflichtig auch für andere Nutzer zugänglich.

Die gebührenpflichtigen Straßenabschnitte finden sich überwiegend in den Seitenstraßen der Fußgängerzone Lindenstraße. Alle sind parallel für Bewohner freigegeben. Lediglich für die Tiefgarage am Karlsplatz existiert eine derartige Regelung nicht. Allerdings wird diese durch eine Vielzahl von Dauermietern mit Dauerparkkarten genutzt. Die Zeitbeschränkungen konzentrieren sich auf die Karlstraße, Teilabschnitte der Friedensallee, das Bahnhofsumfeld sowie die Wilhelmstraße. In den östlich und westlich Teilbereichen, abseits der Fußgängerzone sind großteils unbewirtschaftete Stellplätze vorzufinden (siehe Anlage 1)

2.2.2 Bestand an Stellplätzen für Mobilitätseingeschränkte

Im gesamten Untersuchungsgebiet sind ca. 1 % der Stellplätze für Nutzer mit Mobilitätseinschränkungen reserviert (siehe Tabelle 6). Die entsprechenden Stellplätze sind zumeist dezentral verteilt.

	Stellplätze gesamt	davon für Mobilitätseingeschränkte	
		absolut	Anteil [%]
Talstadt	1.899	14	0,7 %
Bergstadt	3.473	35	1,0 %
Gesamt	5.372	49	0,9 %

Tabelle 6: Anteil der für mobilitätseingeschränkte Nutzer reservierten Stellplätze

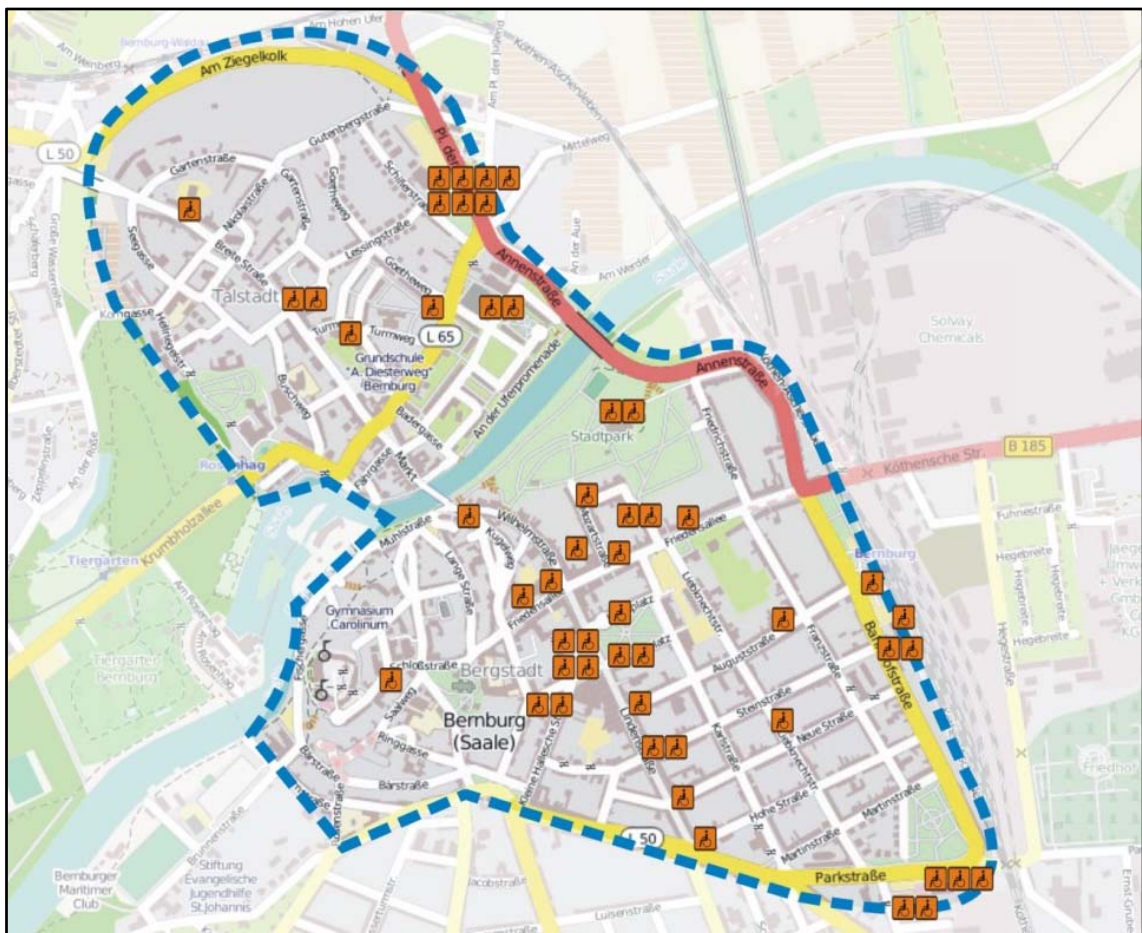


Abb. 5: Bestand der für mobilitätseingeschränkte Nutzer reservierten Stellplätze
 Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/> bzw.
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Lediglich in der Talstadt ist auf dem Gelände des Lidl-Parkplatzes eine Konzentration von 7 Stellplätzen für Mobilitätseingeschränkte gegeben (siehe

Abb. 5). Ansonsten liegen die Stellplätze weitestgehend flächig verteilt in der Berg- und Talstadt. Vor allem im Bereich wichtiger Ziele sind entsprechende Parkflächen vorhanden.

2.2.3 Gebietsbezogene Stellplatzauslastung

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Stellplatzerhebungen gebietsbezogen für das Untersuchungsgebiet sowie für die Teilgebiete Bergstadt und Talstadt ausgewertet.

Bei der Betrachtung aller untersuchten Stellplätze (siehe Abb. 6) wird deutlich, dass in der Bergstadt deutlich stärkere Schwankungen der Stellplatzauslastung als in der Talstadt zu verzeichnen sind. In der Talstadt war für alle Erhebungsintervalle in Summe eine ähnliche Auslastung mit Werten knapp über bzw. unter 40 % festzustellen.

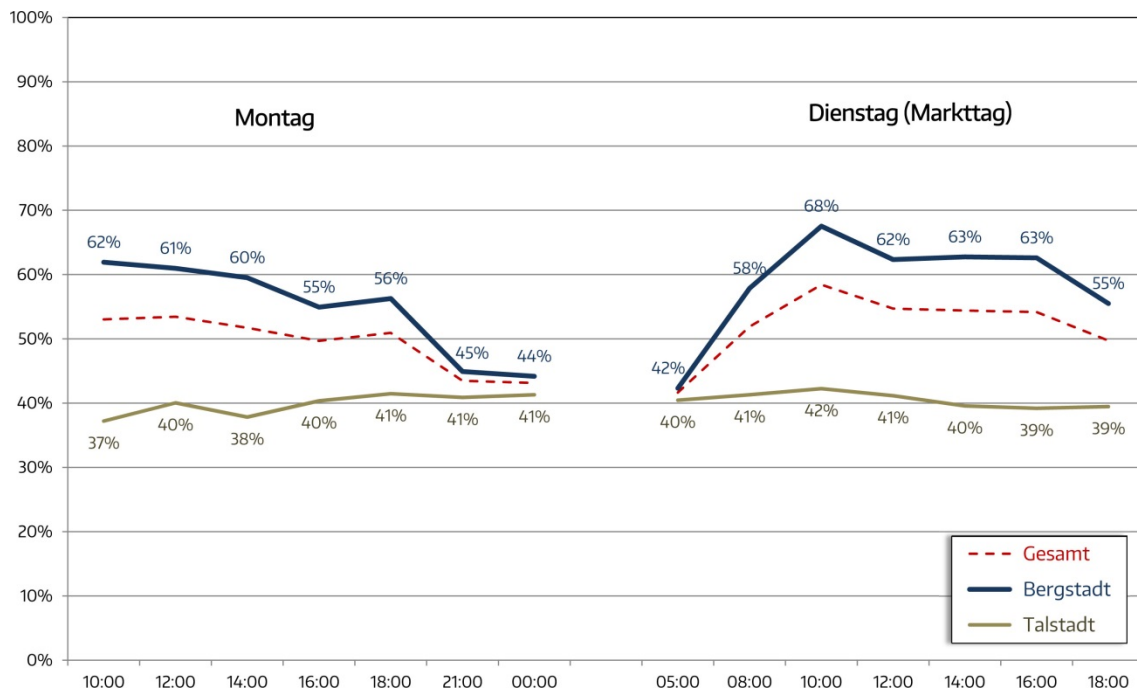


Abb. 6: Auslastung aller erhobenen Stellplätze in Berg- und Talstadt

In der Bergstadt hingegen ergibt sich eine Spannweite von ca. 20 % an Normalwerktagen und ca. 25 % an Markttagen. Während nachts die Auslastung aller Stellplätze ein ähnliches Niveau wie in der Talstadt aufweist, steigen tags die Nutzungsraten deutlich an. Im Maximum wird an Markttagen eine Auslastung von ca. 68 % erreicht.

Werden allein die unbewirtschafteten Stellplätze betrachtet, ergibt sich ein ähnliches Bild (siehe Abb. 7). Allerdings ist das Auslastungsniveau in der Bergstadt durchgehend etwa 5 – 10 % höher. Die Maximalauslastung wird hier an Markttagen mit ca. 71 % erreicht.

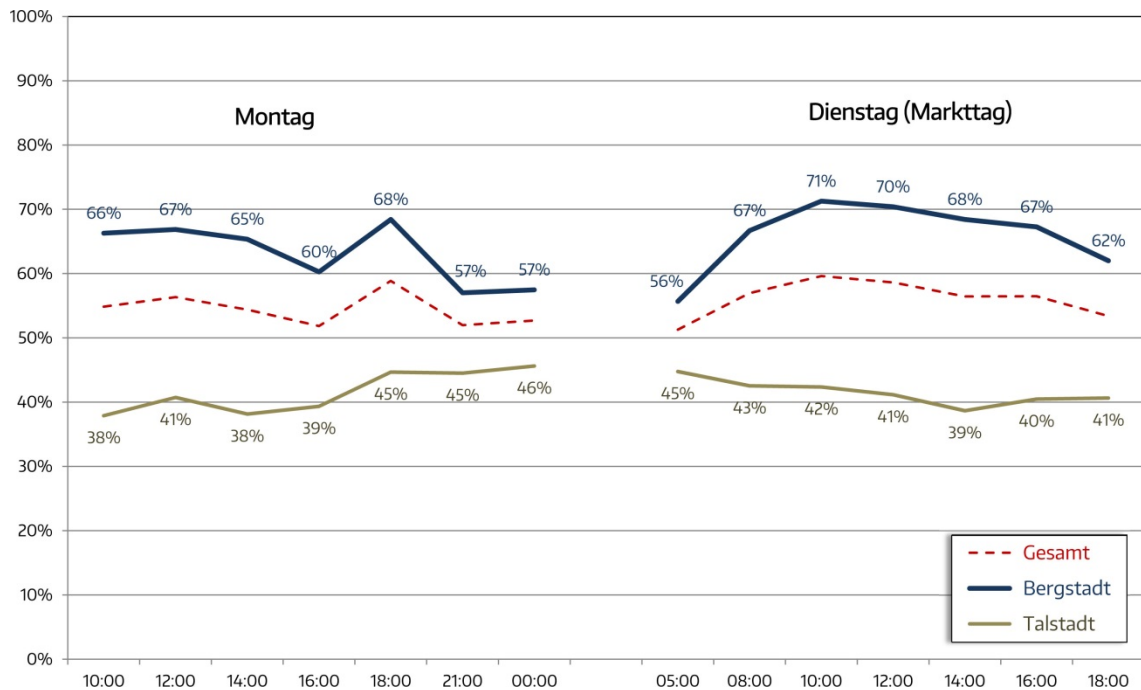


Abb. 7: Auslastung der unbewirtschafteten Stellplätze in Berg- und Talstadt

In Abb. 8 sind die unterschiedlichen Formen des Bewohnerparkens in der Bergstadt bezüglich ihrer Auslastungsgrade dargestellt. Die ausschließlich für Bewohner reservierten Stellplätze weisen während der Tagesstunden lediglich einen Auslastungsgrad von zwischen knapp 40 und 50 % auf. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass nur eine geringe Zahl entsprechender Stellplätze (104 SP) existiert und in allen Bereichen die Vermeidung unnötiger Parksuchverkehre ein weiteres wichtiges Kriterium für bei der Wahl der Bewirtschaftungsform bildet. In den Nachmittagsstunden steigt die Nutzungsintensivität der reinen Bewohnerstellplätze kontinuierlich an und erreicht nachts ihren Höhepunkt mit einem Auslastungsgrad von ca. 85 %.

Auch die in Mischnutzung betriebenen Stellplatzangebote für Bewohner unterliegen deutlichen tageszeitlichen Schwankungen. Die höchsten Auslastungen sind hier jedoch nicht nachts, sondern während der Tageszeiten zu verzeichnen. Dies zeigt, dass die Bedeutung für den Kundenverkehr höher, als für die Bewohner ist. Speziell die Stellplätze mit Zeitbeschränkungen werden sehr gut angenommen. Sie weisen tags Auslastungsgrade zwischen 60 und 80 % auf. Die gebührenpflichtigen Stellplätze sind deutlich geringer ausgelastet. Eine Auslastungsspitze ergibt sich für die Zeitscheibe um 18:00 Uhr. Diese ist wahrscheinlich auf das Ende der Gebührenpflicht um 18:00 Uhr sowie auf die parallel erfolgende Rückkehr einer Vielzahl von Anwohnern zwischen 16:00 und 18:00 Uhr zurückzuführen.

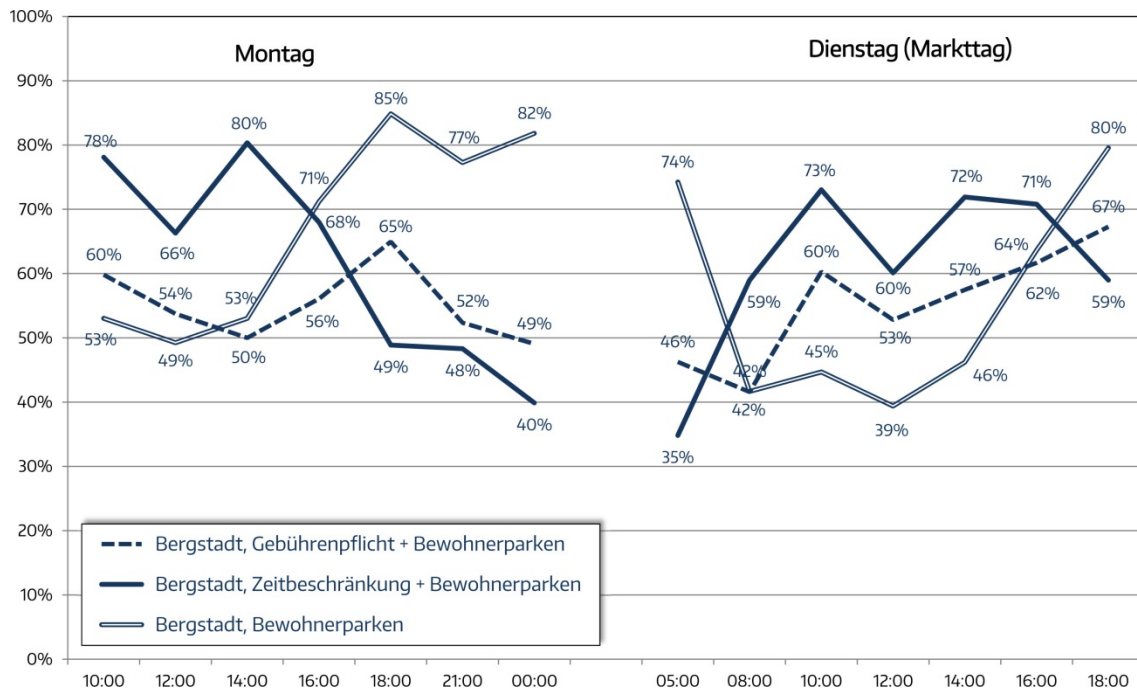


Abb. 8: Auslastung der Bewohnerparkplätze in der Bergstadt

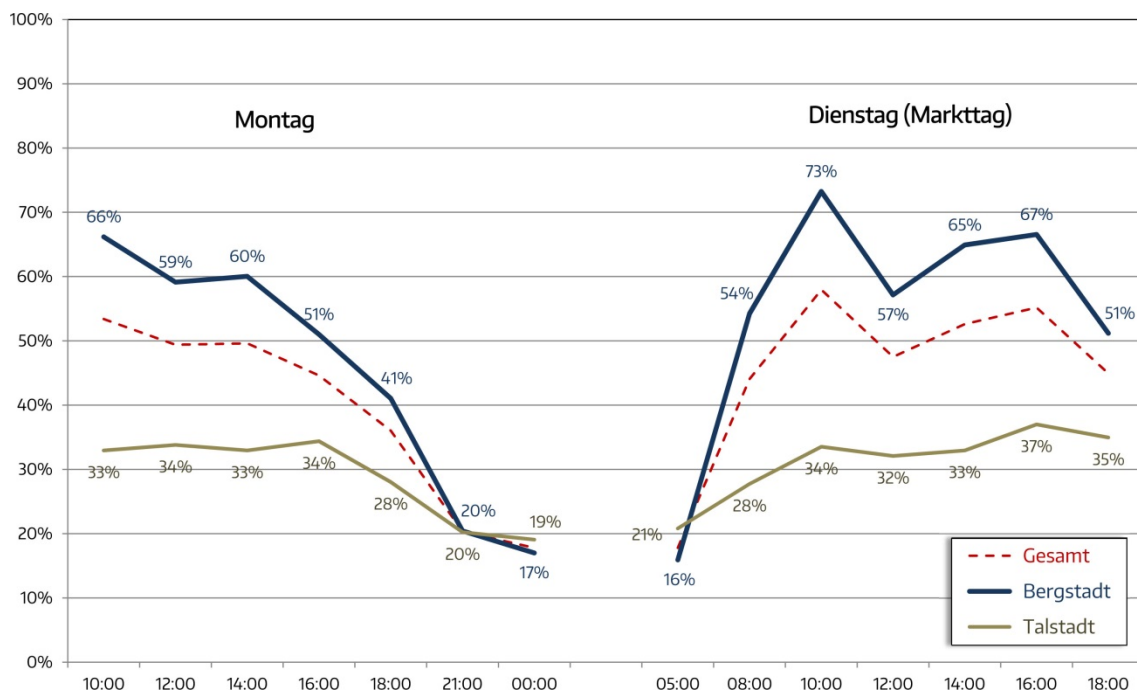


Abb. 9: Auslastung der zeitbeschränkten Stellplätze in Berg- und Talstadt

Auch die Auslastung der zeitbeschränkten Stellplätze ohne parallele Bewohnernutzung (siehe Abb. 9) ist in der Bergstadt in den Tagesstunden überproportional hoch. Im Nachtzeitraum werden diese jedoch kaum genutzt. Dies begründet sich jedoch teilweise auch durch die Lage der Stellplätze z. B. am Bahnhof.

In der Talstadt liegt die Auslastung der zeitbeschränkten Stellplätze durchgängig bei unter 40 %. Jedoch sind die Nutzungsunterschiede zum Nachtzeitraum deutlich geringer.

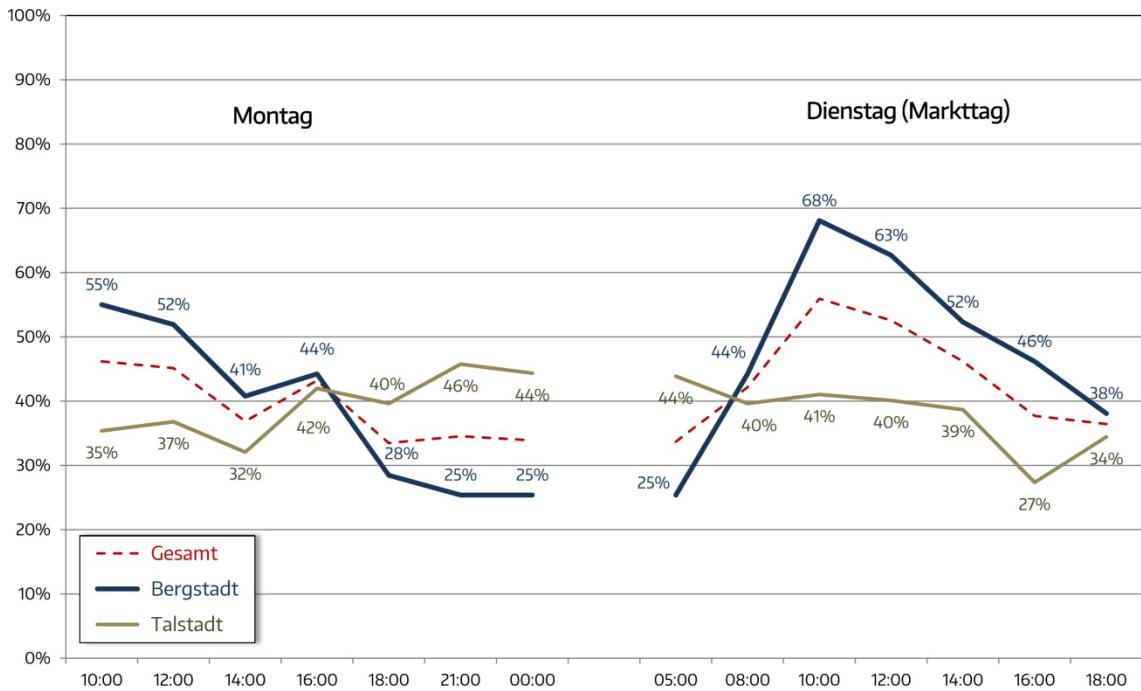


Abb. 10: Auslastung gebührenpflichtige Stellplätze (Parkhäuser) in Berg- und Talstadt

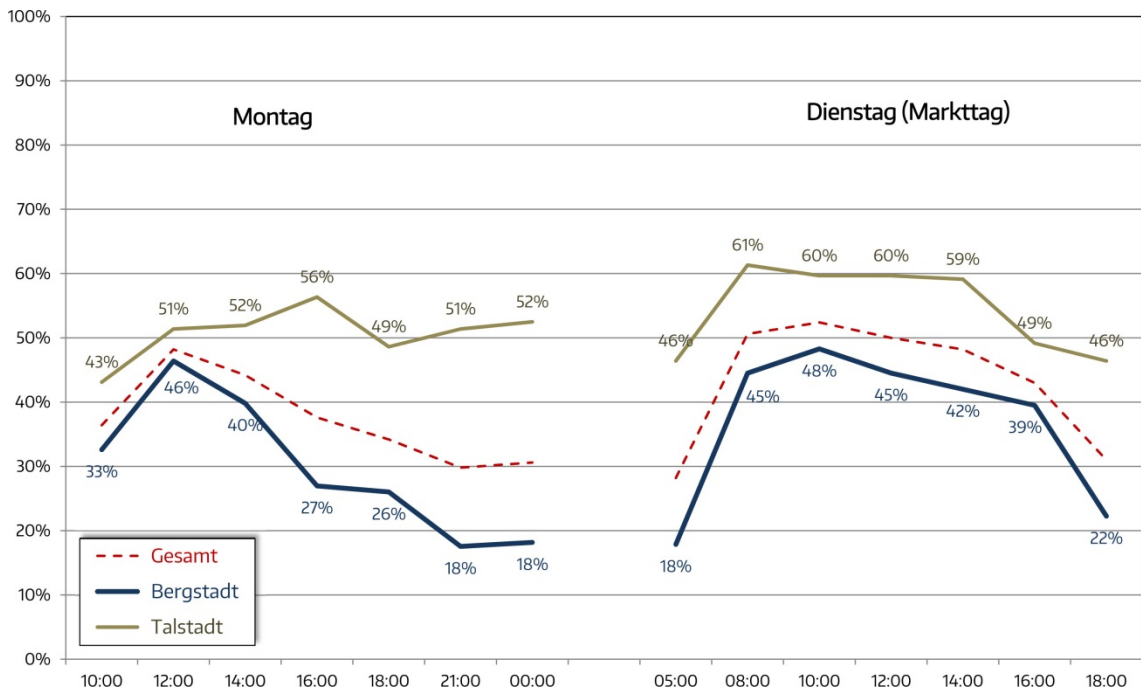


Abb. 11: Auslastung der privaten Stellplätze in Berg- und Talstadt

Die Darstellung der gebührenpflichtigen Stellplätze (siehe Abb. 10) repräsentiert die Auslastung der 3 städtischen Parkhäuser im Erhebungszeitraum. Es zeigt sich, dass in der Bergstadt deutliche Unterschiede zwischen Normal-

werktag und Markttag bestehen. Während die Auslastung am Normalwerktag durchgängig unter deutlich 60 % lag, war in den Vormittagsstunden des Marktages eine Maximalauslastung von ca. 68 % zu verzeichnen. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass während der Erhebung der Rheineplatz gesperrt war und entsprechend von einer etwas stärkeren Nutzung der Tiefgarage Karlsplatz auszugehen ist. Dennoch bleiben Kapazitätsreserven vorhanden.

In der Talstadt wird das Auslastungsmaximum in den Abend- und Nachtstunden erreicht, was auf eine intensive Nutzung der beiden Parkhäuser durch Mietparker schließen lässt.

Abschließend wird in Abb. 11 die Auslastung der privaten Stellplätze zusammengefasst. In der Bergstadt sind tagsüber erstaunlicherweise auch hier Unterschiede zwischen Normalwerktag und Markttag festzustellen. Abends und nachts geht die Auslastung deutlich zurück. In der Talstadt sind die Schwankungen deutlich geringer. Weiterhin ist erkennbar, dass die Auslastungskurven durchgängig höher liegen.

2.2.4 Straßenabschnittsbezogene Stellplatzauslastung

In den Anlagen 2 bis 15 wird die Stellplatzauslastung für die untersuchten Straßenabschnitte für die einzelnen Zeitscheiben dargestellt. Bereiche mit einer hohen bzw. sehr hohen Auslastung sind anhand der Orange- bzw. Roteinfärbung zu erkennen. Auf Grundlage der straßenabschnittsbezogenen Auswertung sind folgende Auffälligkeiten ableitbar:

- Am Bahnhof werden die zur Verfügung stehenden Stellplätze während der Tagesstunden nicht dauerhaft vollständig ausgelastet. An beiden Erhebungstagen waren regelmäßig einige unbeschränkt nutzbare Stellplätze frei. Durch die überschaubare Anzahl der Stellplätze wird kein überdurchschnittlicher Anreiz zur Pkw-Nutzung durch Bahnpendler generiert. Zudem ist der Bahnhof zu Fuß, mit dem Fahrrad sowie dem ÖPNV nicht nur aus der Bergstadt gut erreichbar.
- In der Friedrichstraße sowie in der Franzstraße zwischen Friedensallee und Auguststraße ist durchgängig eine hohe Auslastung (> 80 %) zu verzeichnen. Der geringere Auslastungsgrad am Montagabend / Dienstag früh ist auf die Straßenreinigung zurückzuführen.

Maßgebend für die hohe Nutzungsintensivität ist die dichte Wohnbebauung ohne signifikante Stellflächen auf den privaten Grundstücken.

- Im südöstlichen Teil der Bergstadt (unbewirtschaftetes Parken) sind immer wieder einzelne Abschnitte mit hohen Auslastungsgraden festzustellen. Allerdings sind jeweils im näheren Umfeld (nächster Straßenab-

schnitt, nächste Querstraße) freie Kapazitäten vorhanden. Diese zeigt auch teilgebietsbezogene Stellplatzauswertung in Kapitel 2.2.5.

- Auch im Bereich Steinstraße / Kurze Straße sind hohe Auslastungen zu verzeichnen. Die hier vorhandenen Stellplätze liegen relativ dicht an der Fußgängerzone, sind aber nicht bewirtschaftet.
- Die Nähe zur Fußgängerzone ist ebenfalls für die hohen Auslastungsgrade am Lindenplatz verantwortlich. Auch hier kann ohne Gebühr geparkt werden. Jedoch besteht eine Zeitbeschränkung.
- Einen weiteren Schwerpunkt der Nutzung durch Kunden bildet der obere (südliche) Teil der Wilhelmstraße zwischen Friedensallee und Kleiner Wilhelmstraße. Zusätzlich wird dieser Abschnitt auch durch die Bewohner genutzt. Eine zusätzliche detaillierte Auswertung zur Parkdauerverteilung in der Wilhelmstraße wird in Kapitel 2.2.6 vorgenommen.
- In den Stichstraßen am Karlsplatz ist die Auslastung der Bewohnerstellplätze durchgängig hoch. Auch für die zeitbeschränkten Stellplätze im nördlichen Arm sind zeitweise hohe Auslastungen zu verzeichnen. Ausschlaggebend ist hier wahrscheinlich, dass diese auf dem Zufahrtsweg zur Tiefgarage liegen. Die Stellplätze im Bereich der Ausfahrt werden nicht ganz so stark nachgefragt, da diese gezielt angefahren werden müssen.
- An der Westflanke des Louis-Braille-Platzes sind bedingt durch die geringe Stellplatzanzahl sowie den Einzelhandel (Imbiss) vor Ort hohe Auslastungsgrade zu verzeichnen. In den Tagesstunden betrifft dies auch die angrenzende Waisenhausstraße sowie die Nordflanke des Louis-Braille-Platzes.
- Für die 18 Uhr-Zeitscheibe am Montagabend ist zu berücksichtigen, dass diese durch Elternabende an verschiedenen Schulen geprägt ist. So sind im Umfeld der Grundschulen „J.-W.-von-Goethe“ und „Franz Mehring“ sowie des Gymnasium „Carolinum“ deutlich erhöhte Auslastungswerte zu verzeichnen.
- Die Tiefgarage am Karlsplatz verfügt durchgehend selbst an Markttagen über deutliche Stellplatzreserven. Gleiches gilt für die beiden Parkhäuser in der Talstadt.
- Auch die Parkflächen unmittelbar vor dem Rathaus weisen tags einen hohen bis sehr hohen Auslastungsgrad auf. Lediglich vereinzelt sind freie Stellplätze vorhanden. Teilweise wird auf Flächen geparkt, die nicht dafür vorgesehen sind.
- Für den Parkplatz des Lidl-Einkaufsmarktes in der Bergstadt sind überdurchschnittliche Auslastungen für derartige Einrichtungen tags zu er-

kennen. Es ist davon auszugehen, dass hier auch Angestellte und Kunden des unmittelbar angrenzenden Jobcenters parken.

- Innerhalb der Talstadt sind im Wohngebiet südlich der Nienburger Straße etliche Straßenabschnitte mit hohen Auslastungen in den Nachtstunden vorzufinden. Ursächlich ist die hohe Einwohnerdichte in den hier vorhandenen Plattenbauten.
- Eine ähnliche Situation ist auch im Bereich Vor dem Nienburger Tor festzustellen. Auch hier ist nachts eine überdurchschnittliche Auslastung vorhanden, welche mutmaßlich auf die angrenzenden Plattenbauten zurückzuführen ist.
- Im Umkreis der Kreisvolkshochschule Salzlandkreis Standort Bernburg (Saale) ist insbesondere an der Badergasse ein hoher Parkdruck zu beobachten.

2.2.5 Teilgebietsbezogene Stellplatzauslastung Bergstadt

Aufgrund der höheren Gesamtauslastung der Stellplätze in der Bergstadt wurde hier zusätzlich eine Auswertung für kleinere Teilzellen vorgenommen. Deren Untergliederung erfolgte unter Berücksichtigung der strukturellen Gegebenheiten. Ziel war es dabei, weitestgehend zusammenhängende und homogene Gebiete zu definieren, in welchen in der Praxis auch ein Austausch zwischen den jeweiligen Stellplätzen erfolgt. Die definierten Teilgebiete sind in Abb. 12 dargestellt.

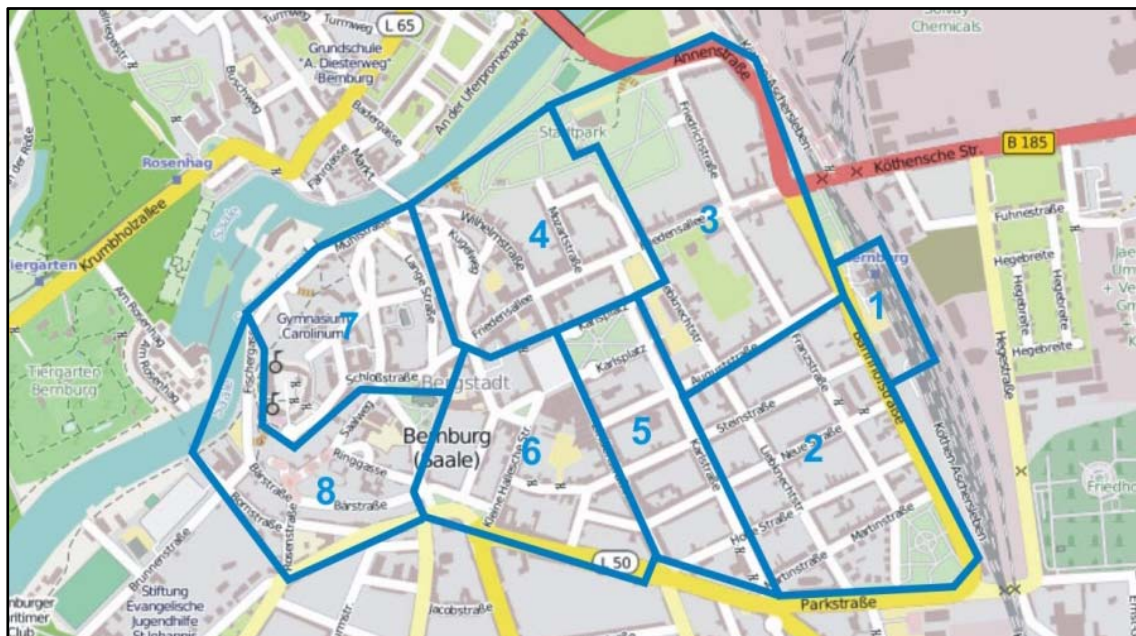


Abb. 12: Übersicht zu den Teilgebieten in der Bergstadt

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/> bzw.
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Für die Stellplätze im Teilgebiet 1 am Bahnhof sind die höchsten Auslastungen während der Tagesstunden zu verzeichnen (siehe Abb. 13). Nachts reduziert sich die Stellplatznachfrage auf ein Minimum. Der tagsüber vorhandene Stellplatzüberschuss ist im Wesentlichen auf den Penny-Kundenparkplatz zurückzuführen. Jedoch sind durchgängig immer auch einzelne öffentliche Kurzzeitstellplätze sowie teilweise auch unbewirtschaftete Stellplätze verfügbar.

Im Teilgebiet Franzstraße / Neue Straße (TG 2) ist über den gesamten Tagesverlauf eine ähnliche Stellplatzauslastung zu verzeichnen (siehe Abb. 13). Hier ist jeweils knapp ein Drittel der Stellplätze ungenutzt. Auch wenn punktuell in einzelnen Straßenabschnitten keine Stellplätze zur Verfügung stehen, wird diese durch benachbarte Abschnitte oder Straßenzüge ausgeglichen.

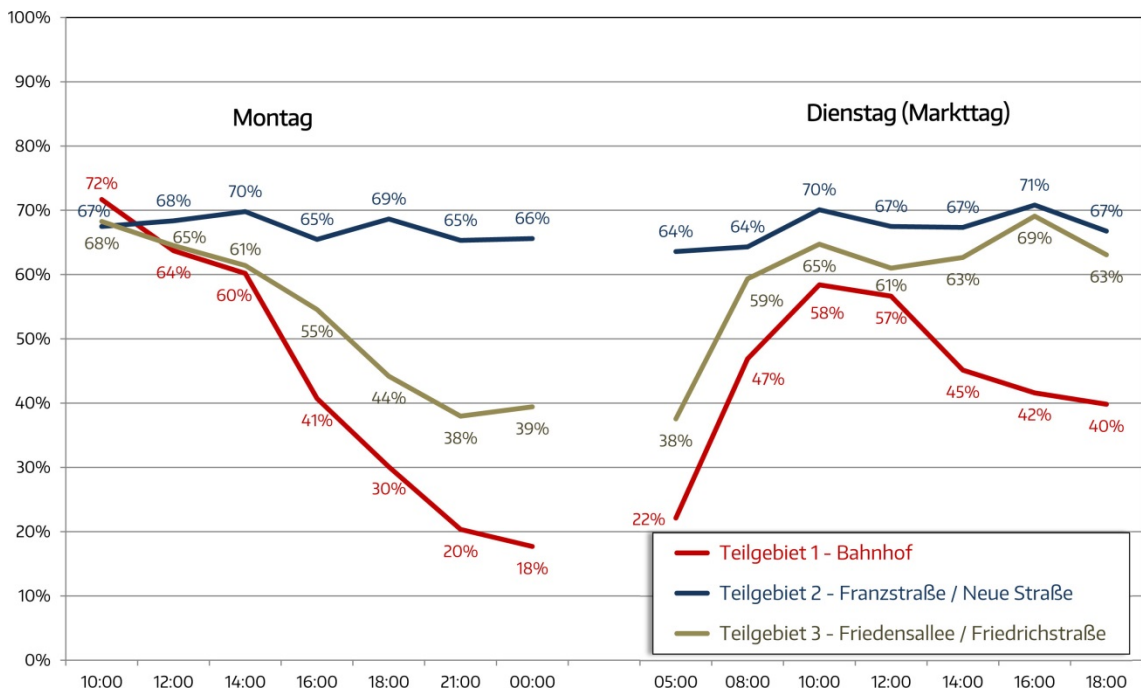


Abb. 13: Auslastung der Teilgebiete 1-3

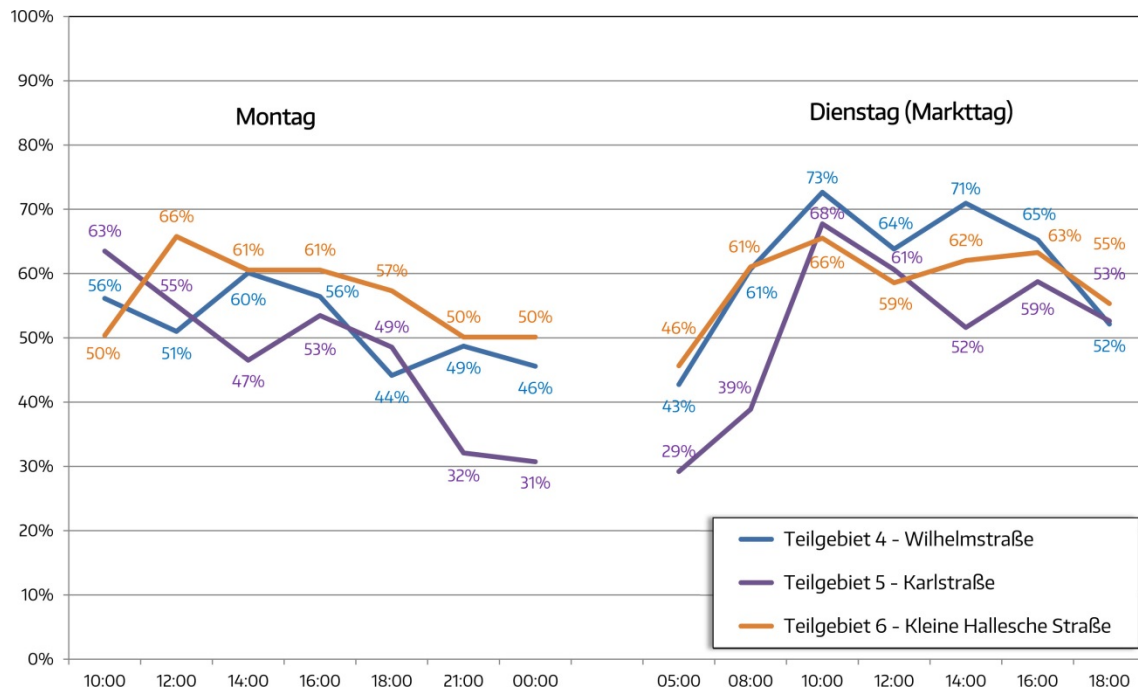


Abb. 14: Auslastung der Teilgebiete 4-6

Eine ähnliche Situation besteht in Teilgebiet 3, welches u. a. die Friedrichstraße sowie den östlichen Teil der Friedensallee beinhaltet. Die geringeren Werte am Montagabend bzw. Dienstagmorgen sind auf die Straßenreinigung zurückzuführen (siehe Abb. 13). Ohne diese ist auch hier von einer weitgehend konstanten Auslastung auf ähnlichem Niveau wie in Gebiet 2 auszugehen.

Die dargestellten Auslastungswerte für das Teilgebiet 4 Wilhelmstraße beinhalten nicht den im Gebiet liegenden Rheineplatz, da dieser während der Erhebungen nicht in Betrieb war. Dennoch sind auch hier Stellplatzreserven vorhanden (siehe Abb. 14). Zu Teilen handelt es sich dabei jedoch um den Kundenparkplatz der Sparkasse, der nicht für alle Nutzungen zur Verfügung steht. Speziell am Markttag war für die öffentlichen Stellplätze eine sehr hohe Nutzungsintensivität zu verzeichnen. Einschließlich der normalerweise auf dem Rheineplatz zusätzlich zur Verfügung stehenden 86 Stellplätze ergibt sich jedoch auch für dieses Teilgebiet insgesamt eine positive Auslastungsbilanz.

Besonders stark sind die Auswirkungen des Marktes im Teilgebiet Karlstraße zu spüren. Dieses beinhaltet alle Stellplätze unmittelbar östlich der Fußgängerzone. In den Abend- und Nachtstunden geht hier die Nutzung deutlich zurück (siehe Abb. 14).

Westlich der Fußgängerzone ist die Stellplatzauslastung zumeist etwas höher. Hier sind neben bewirtschafteten auch unbewirtschaftete Stellplätze vorhanden. Allerdings sind auch hier maximal ca. 2/3 der Stellplätze insge-

samt besetzt (siehe Abb. 14). Diese liegen jedoch teilweise auf dem privaten Großparkplatz in der Steinstraße.

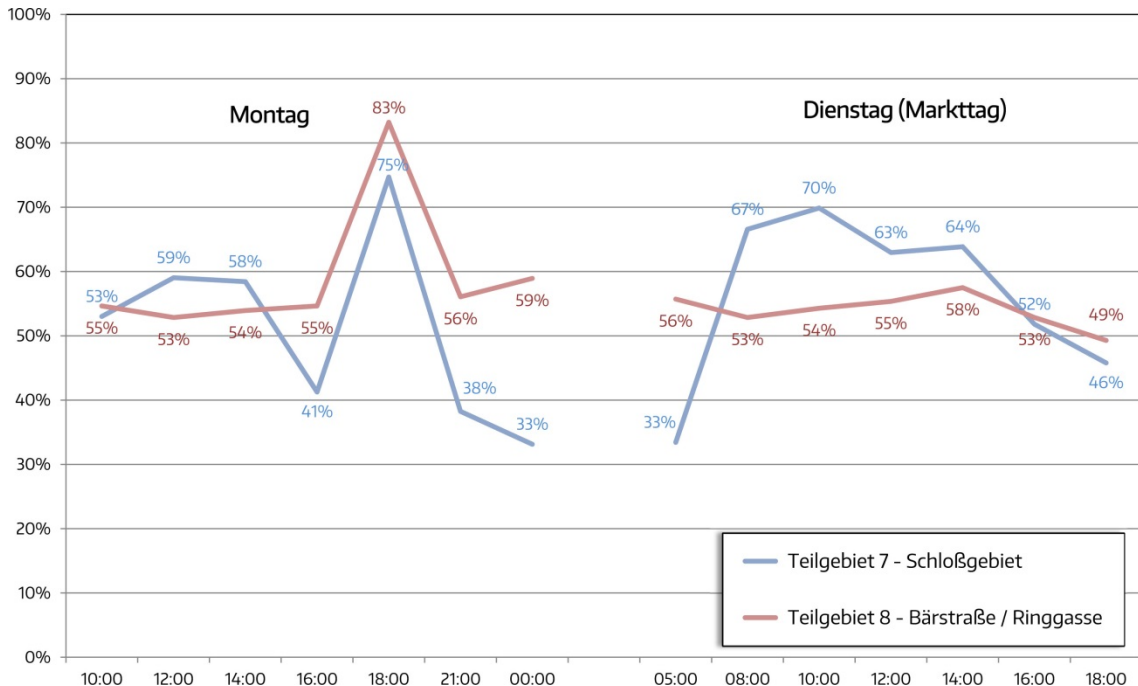


Abb. 15: Auslastung der Teilgebiete 7-8

Im Teilgebiet 7 wird die Stellplatznachfrage im Wesentlichen durch die Stadtverwaltung sowie die Schulen dominiert. Entsprechend bestehen hier vor allem vormittags Auslastungsspitzen sowie -schwerpunkte (siehe Abb. 15). Bezogen auf das Gesamtgebiet sind jedoch auch hier Stellplatzreserven vorhanden.

Die Spitzenauslastung während der 18 Uhr-Zählscheibe am Montag ist wie auch im Teilgebiet 8 auf einen Elternabend in der zugehörigen Schule zurückzuführen. Ansonsten ist die Gesamtauslastung in Teilgebiet 7 Bärstraße / Ringgasse eher unauffällig auf einem konstanten Niveau bei Auslastungen um 50 %.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass auch bezogen auf die Teilgebiete keine akuten Probleme hinsichtlich der Stellplatzverfügbarkeit existieren. Für punktuelle Problembereiche stehen in akzeptabler Entfernung jeweils alternative Parkmöglichkeiten mit Kapazitätsreserven zur Verfügung.

2.2.6 Parkdauererhebung Wilhelmstraße

Die Parkraumsituation in der Wilhelmstraße bildet einen wesentlichen Schwerpunkt in der öffentlichen Diskussion zum ruhenden Verkehr in der Stadt Bernburg (Saale). Im Rahmen der Parkraumanalysen hat sich bestätigt, dass eine hohe Auslastung insbesondere im oberen / südlichen Teil der Wilhelmstraße zu verzeichnen ist.

Zur Vertiefung der Analysen wurde ergänzend eine Parkdauererhebung durchgeführt. Hierbei wurde für die jeweiligen Erhebungszeitscheiben geprüft, welche Fahrzeuge aus der vorherigen Erhebungsrunde weiterhin geparkt waren. Je häufiger ein Fahrzeug ununterbrochen auf demselben Stellplatz erfasst wurde, desto länger ist die Parkdauer.

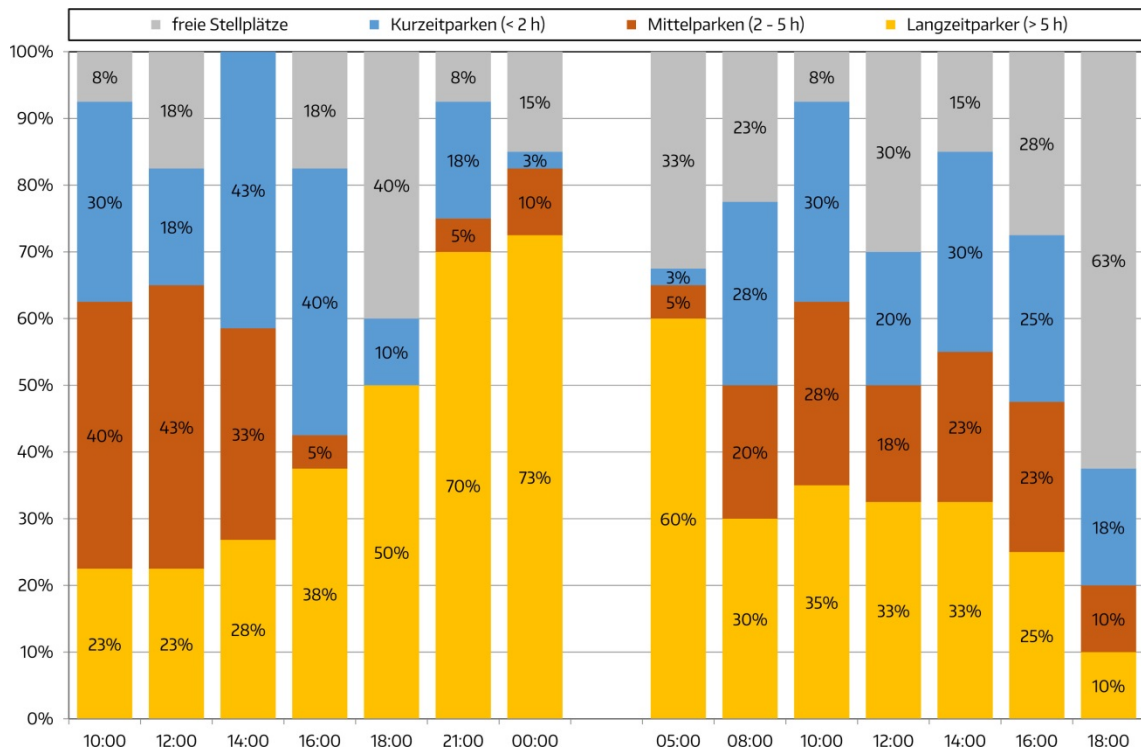


Abb. 16: Verteilung der Parkdauer in der Wilhelmstraße

Bei der Auswertung in Abb. 16 wurde zwischen Kurzzeit-, Mittel- und Langzeitparkern unterschieden. Während Kurzzeitparker nur in einer Zeitscheibe erfasst wurden, beträgt die maximale Parkdauer der Mittelparker 5 Stunden. Alle Fahrzeuge die länger geparkt waren, wurden als Langzeitparker ausgewiesen.

Im Ergebnis zeigt sich, dass der Anteil der Langzeitparker mit bis zu 73 % nachts am höchsten ist. Ab ca. 16 Uhr fließen die Langzeitparker kontinuierlich zu. Jedoch sind auch während der Tagesstunden zwischen ca. 20 – 30 % der Stellplätze durch Dauerparker belegt. Hinzu kommen eine Vielzahl von Fahrzeugen, welche über einen längeren Zeitraum (2-5 Stunden) abgestellt sind. In Summe werden bereits durch die Mittel- und Langzeitparker während der Tagesstunden ca. 50 – 60 % der Stellplätze beansprucht. Diese stehen für Kurzzeitparker nicht zur Verfügung.

Zeitweise wird die Stellplatzkapazität in der Wilhelmstraße erreicht bzw. überschritten. Dies betrifft insbesondere den oberen / südlichen Abschnitt. Dann wird teilweise auch auf der in Fahrtrichtung linken Seite unzulässigerweise geparkt.

Für die Interpretation der 18 Uhr-Zeitscheibe am Dienstag (siehe Abb. 16) ist zu berücksichtigen, dass dienstags zwischen 19 und 20 Uhr in der Wilhelmstraße absolutes Halteverbot zum Zwecke der Straßenreinigung beschildert ist. Dies erklärt den hohen Stellplatzleerstand zu dieser Zeit.

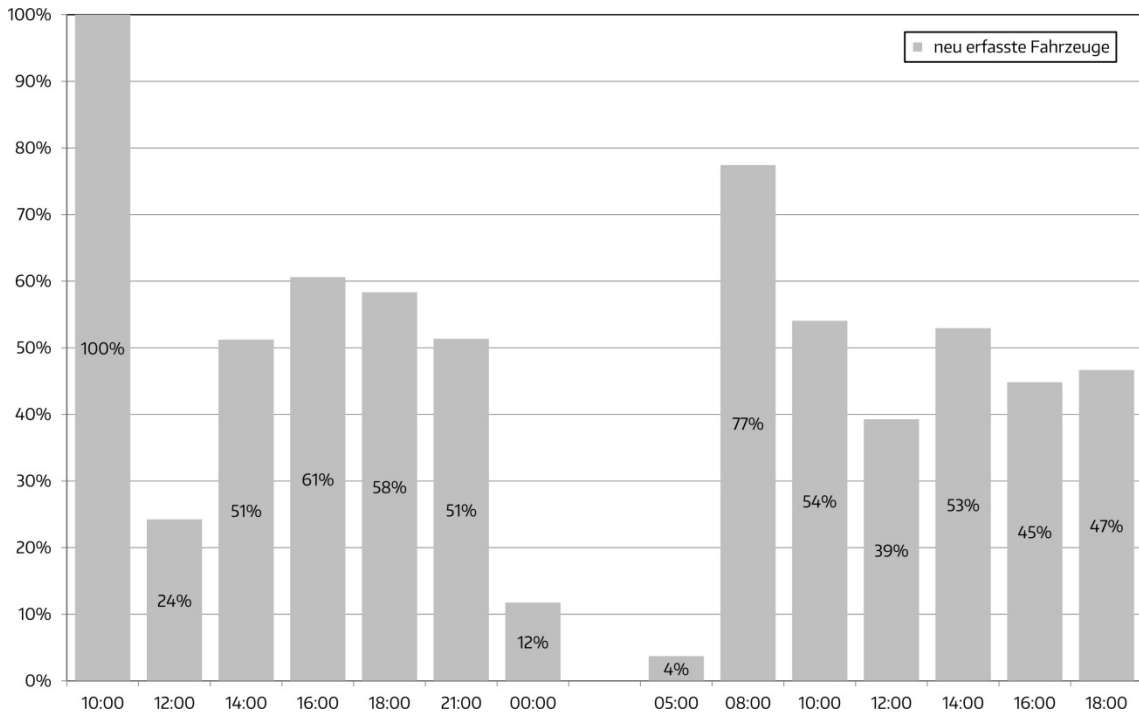


Abb. 17: Anteil neuer Fahrzeuge je Erhebungsscheibe in der Wilhelmstraße

In Abb. 17 wird jeweils der Anteil der pro Zeitscheibe neu erfassten Fahrzeuge dargestellt. Für den ersten Erhebungsumlauf ergibt sich damit logischerweise ein Wert von 100 %, da alle Fahrzeuge neu bzw. erstmals erfasst worden sind.

Im weiteren Erhebungsverlauf sind deutliche Unterschiede zu erkennen. Nachts ist der Fahrzeugzulauf gering. Ein besonders starker Zulauf erfolgt morgens, mutmaßlich durch den Berufspendlerverkehr. Tags wurden pro Umlauf jeweils etwa ca. 50 – 60 % neu abgestellte Fahrzeuge erhoben. Lediglich um die Mittagszeit war die Quote deutlich geringer.

2.2.7 Auswirkung der Sperrung des Rheineplatzes

Zur Abschätzung der Auswirkungen der Sperrung des Rheineplatzes wurden in Tabelle 7 die Auslastung der nahegelegenen Tiefgarage Karlsplatz sowie des Parkplatzes am Aldi Karlstraße während der Haupt- und Nacherhebung verglichen.

Im Ergebnis zeigt sich, dass für die Vergleichszeitscheibe jeweils um 16 Uhr für beide Ausweichparkplätze zur Nachzählung deutlich geringere Auslastungen zu verzeichnen waren. Es ist daher davon auszugehen, dass die Nutzer, welche üblicherweise die gebührenpflichtigen Stellplätze auf dem

Rheineplatz genutzt hätten, während der Sperrung zu großen Teilen in die Tiefgarage am Karlsplatz und auf den Parkplatz am Aldi ausgewichen sind.

	22. September Mo 16:00 Uhr	23. September Di 16:00 Uhr	12. November Mi 16:00 Uhr
Tiefgarage Karlsplatz	115	120	97
Rheineplatz	-	-	33
Parkplatz Aldi	63	74	41
Summe	178	194	171

Tabelle 7: Vergleich ausgewählter Parkmöglichkeiten mit / ohne Rheineplatz

Der Rheineplatz selbst wies im Rahmen der Nacherhebung eine moderate Auslastung von unter 50 % auf. Dies deckt sich auch mit Beobachtungen während weiterer Vor-Ort-Begehungen.

Im Vergleich zu den in den Kapiteln 2.2.2 bis 2.2.6 zusammengefassten Ergebnissen der Haupterhebung sorgt der Rheineplatz für eine weitere Entschärfung der Stellplatzsituation. Entsprechend stellt die Haupterhebung eine Worst-Case-Situation dar, welche jedoch regelmäßig durch Veranstaltungen kurzzeitig eintritt. Auch zu diesen Zeiten stehen jedoch insgesamt ausreichende Stellplatzkapazitäten zur Verfügung.

2.2.8 Bereiche mit unzulässig abgestellten Fahrzeugen

In folgenden Bereichen waren regelmäßig unzulässig geparkte Fahrzeuge zu beobachten (siehe auch Abb. 18):

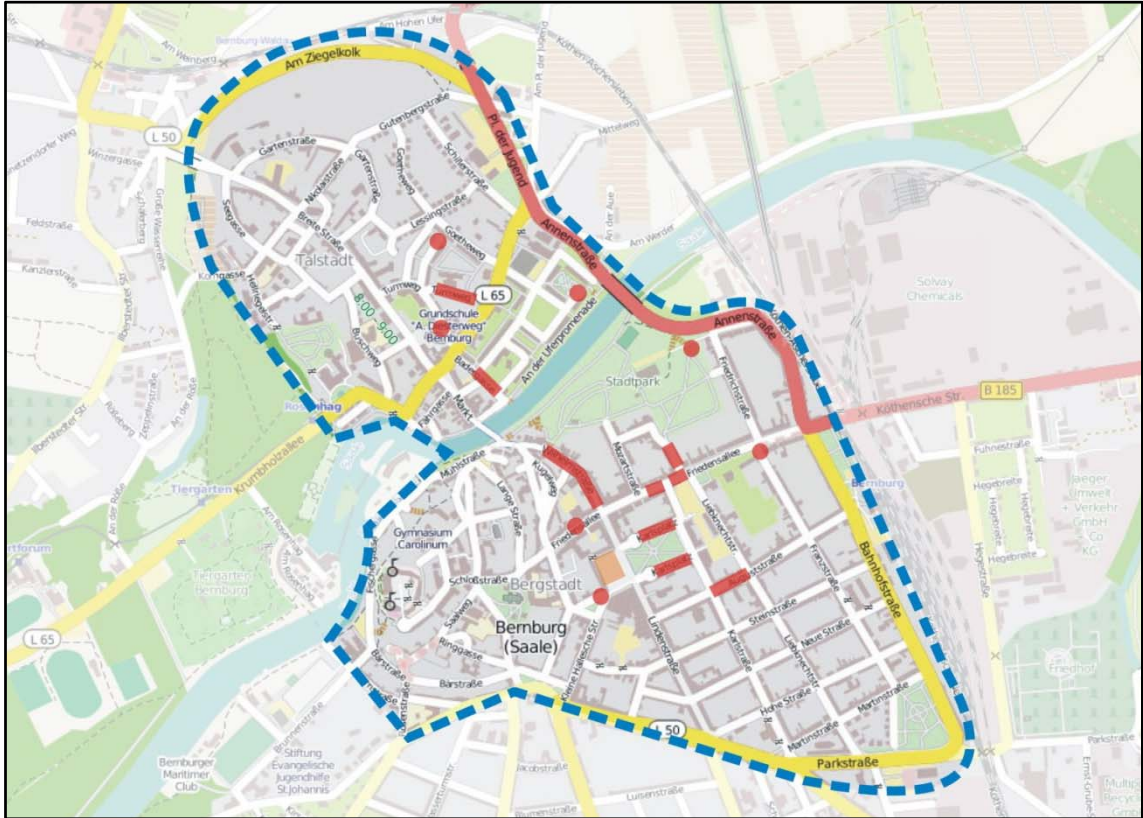


Abb. 18: Bereiche mit regelmäßig unzulässig abgestellten Fahrzeugen

Kartengrundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/> bzw.
<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Bergstadt:

1. Auguststraße zwischen Karlstraße und Liebknechtstraße
2. Beethovenstraße in Höhe Kreisverwaltung
3. Wilhelmstraße Westseite
4. Einmündungsbereich Friedensallee / Franzstraße
5. Ausweichstelle Zufahrt zur Schwimmhalle
6. Pflasterfläche in der Kehre Lindenplatz
7. Vorfläche sowie Ein- und Ausfahrtbereich Volksbank Börde-Bernburg eG Friedensallee
8. Friedensallee zwischen Mozartstraße und Rheineplatz sowie im Bereich Rheineplatz
9. Karlsplatz Stichstraßen von bzw. zur Karlstraße

Talstadt:

10. Badergasse / Vor dem Nienburger Tor südwestlich der Kreisvolkshochschule Salzlandkreis Standort Bernburg

11. Turmweg zwischen Altstädter Kirchof und Nienburger Straße insbesondere zu Schulschluss
12. Vor dem Nienburger Tor (südlich der Nienburger Straße) in der Zufahrt zum Wendehammer innerhalb des nordöstlichen Wohnhofes
13. Innerhalb des Wendehammers des Straßenzuges Vor dem Nienburger Tor (Abschnitt im Bereich der Hausnummern 75 - 80)
14. im Umfeld der St.-Marien-Kirche (Verkehrsberuhigter Bereich – Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt)

2.2.9 Sonstige Auffälligkeiten

Im Rahmen der Vor-Ort-Analysen zum Stellplatzbestand sowie zur Stellplatzauslastung wurden auch folgende weitere Auffälligkeiten im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr dokumentiert:

Bergstadt:

1. Durch das Gehwegparken im Zuge der Wilhelmstraße ergeben sich Einschränkungen bezüglich der Aufenthalts- und Einkaufsqualität der angrenzenden Geschäfte sowie insgesamt für die Nutzungsqualität der wichtigsten Gehwegachse zwischen Berg- und Talstadt. Besonders extrem ist dies im Bereich einer Engstelle in Höhe Hausnummer 5.
2. Weiterhin ist für die Wilhelmstraße festzustellen, dass keine vorgegebene Parkordnung existiert. Die ungeordneten Verhältnisse verstärken die o. g. Effekte. Aufgrund des hohen Parkdruckes wird häufig auch neben den Lichtmasten geparkt.
3. Die Parkregelung sowie Ein- und Ausfahrtbedingungen am Parkplatz Lange Straße sind sehr eng und nur schwierig zu befahren.
4. Im Einmündungsbereich zwischen der Annenstraße und dem zur Schwimmhalle führenden Nebenstraßenarm der Annenstraße wird häufig bis dicht an die Hauptstraße heran geparkt. Damit verschlechtern sich die ohnehin schwierigen Querungsbedingungen (breiter Einmündungsbereich) für Fußgänger im Zuge der Hauptstraße.
5. Im Bereich des Martinsplatzes fehlt eine Beschränkung im Wendehammer. Dieser wird entsprechend in Verlängerung der Fahrbahnkante geparkt.
6. Teilweise bestehen schwierige Sichtbedingungen bei der Zufahrt zur Karlstraße aus dem Nebennetz.
7. Deutliche Einschränkung der Seitenbereiche in der Friedensallee zwischen Franzstraße und Liebknechtstraße aufgrund von Schrägparken.

8. Hohe teilweise ungedeckte Stellplatznachfrage im Radverkehr im Zuge der Schloßstraße zwischen Schloßgartenstraße und Theaterstraße.
9. An der Nebenzufahrt zum Parkplatz hinter dem Rathaus, ausgehend von der Schloßgartenstraße, fehlt das Hinweisschild zu den geltenden Parkregelungen.
10. Im Bereich der Engstelle Theaterstraße zwischen Schloßgartenstraße und Schloßstraße wird relativ dicht bis an die Fahrbahnverjüngung herangeparkt. Eine Hinweisbeschilderung hinsichtlich des nicht zu beparkenden Engstellenabschnittes existiert nicht.
11. Der Platzbereich Saalweg / Ringgasse ist weitläufig und verfügt über keine vernünftige Struktur. Das Parken erfolgt entsprechend in den Randbereichen. Die Flächen im Innenbereich stehen sonstigen Nutzungen nicht zur Verfügung.
12. Unter anderem am Lindenplatz und Louise-Braille-Platz (Abschnitt zwischen Waisenhausstraße und Ringgasse) wird teilweise bis in die Knotenpunktbereiche hereingeparkt. Neben dem hohen Parkdruck ist dies u. a. auch auf die bauliche Gestaltung der Parkstreifen zurückzuführen. Es ergeben sich Behinderung für den Fußverkehr.

Talstadt:

13. Im Wohngebiet südlich der Nienburger Straße werden zwischen Badergasse und VHS verschiedene Flächen zum Parken genutzt. Ob diese Nutzung offiziell zulässig und gewünscht ist, kann nicht eindeutig nachvollzogen werden. Teilweise weisen die Flächen erhebliche Unebenheiten, Entwässerungsprobleme und Oberflächenschäden auf.
14. Weiterhin werden im Gebiet südlich der Nienburger Straße vor allem in Zeiten mit hoher Stellplatznachfrage die Einmündungsbereiche beparkt. Dadurch werden die Querungsbedingungen für Fußgänger sowie die Sichtbeziehungen erschwert.
15. Auf der Breiten Straße ist zwischen Turmweg und Kahnsgasse in Richtung Nienburger Straße eine Zeitbeschränkung als Zusatzbeschilderung zu Verkehrszeichen 314 angeordnet. Das Ende der entsprechenden Regelung ist jedoch nicht beschildert. Innerhalb des Parkstreifens befindet sich eine Kaphaltestelle. Die im Anschluss an den Haltestellenbereich geltende Parkregelung ist nicht eindeutig definiert. Aus dem Gesamtsystem heraus sollte die Zeitbeschränkung weiterlaufen.
16. Im Zuge der Gutenbergstraße existieren sehr breite Fahrbahnflächen. Diese sorgen für ein erhöhtes Geschwindigkeitsniveau sowie Probleme hinsichtlich der Akzeptanz der bestehenden Rechts-vor-Linksregelungen. Die aktuelle Straßenraumgestaltung steht nicht im Ein-

klang mit der existierenden Tempo-30-Zone. Zudem werden teilweise Lkw und Lastzüge im Zuge der Gutenbergstraße geparkt.

17. Der Abschnitt des Straßenzuges Vor dem Nienburger Tor zwischen den Hausnummern 81 und 87 ist als Mischverkehrsfläche gestaltet. Die Hauszugänge (Treppen) führen unmittelbar auf die Fahrbahnflächen. In den Nachtstunden wird trotz der sehr geringen Fahrbahnbreite nahezu durchgehend im Straßenverlauf geparkt. Die verbleibenden Restfahrbahnflächen sind sehr gering, sodass sich Einschränkungen für andere Nutzer ergeben.
18. Die Straßenbezeichnung Vor dem Nienburger Tor ist nicht eindeutig und für Ortsfremde kaum nachvollziehbar. Obschon räumlich auseinanderliegend, finden sich sowohl nördlich, als auch südlich der Nienburger Straße Straßenabschnitte mit dieser Bezeichnung.

2.2.10 Stärken und Schwächen des Bestandsystems

Sowohl in der Tal- als auch in der Bergstadt sind in Bereichen mit einer hohen Parkraumnachfrage in den letzten Jahren bereits Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen (Zeitbeschränkung, Gebührenpflicht, Bewohnerparken) umgesetzt worden. Deren positive Effekte sind auf Grundlage der Bestands- und Auslastungserhebungen erkennbar.

Die Erreichbarkeit wichtiger Ziele für Besucher und Kunden ist überwiegend gegeben. Den Nutzungsansprüchen der Bewohner wurde parallel Rechnung getragen. So existiert im Bereich starker Nutzungsüberlagerungen im direkten Umfeld der Fußgängerzone eine Bewohnerparkregelung. Diese ist zu meist mit einer zeitbeschränkten oder gebührenpflichtigen Nutzungsmöglichkeit durch andere Verkehrsteilnehmer verbunden. Damit wird eine effektivere Auslastung der Stellplätze gewährleistet. Zudem wird sichergestellt, dass im Umfeld der Fußgängerzone jederzeit ausreichend Parkmöglichkeiten für Kunden zur Verfügung stehen. Für alle Nutzergruppen wird entsprechend eine ausreichende Stellplatzverfügbarkeit gewährleistet.

Etwas schwieriger ist die Situation in der Wilhelmstraße sowie in Teilen der Friedensallee. Auch hier existieren kombiniert nutzbare Stellplätze. Jedoch ist bezogen auf deren geringe Anzahl teilweise eine sehr hohe Nachfrage zu verzeichnen. Eine Ursache ist, dass auch während der Tagesstunden (Geschäftszeiten) eine Vielzahl Langzeitnutzer existiert. Daraus generiert sich eine hohe Auslastung insbesondere im südlichen Teilabschnitt der Wilhelmstraße. Weiterhin ergeben sich durch den ruhenden Verkehr in der Wilhelmstraße Einschränkungen im Seitenraum sowie für den Fußverkehr. Besonders betroffen ist dabei der nördliche Teilabschnitt der Wilhelmstraße, da hier die Seitenräume besonders eng sind.

Neben diesen existieren im Untersuchungsgebiet insgesamt nur punktuelle Probleme (siehe Bereiche mit unzulässig abgestellten Fahrzeugen in Kapitel 2.2.8 und Sonstige Auffälligkeiten in Kapitel 2.2.9), aus denen sich ein kleinteiliger Optimierungsbedarf ableitet. Das bestehende Grundsystem ist plausibel und beeinflusst die Nutzung der Stellplätze sowie das Verkehrsgeschehen positiv. Unnötige Parksuchverkehre werden weitestgehend vermieden.

Insgesamt stehen sowohl in der Tal- als auch in der Bergstadt in Summe ausreichende Stellplatzkapazitäten für die aktuellen Nutzungen zur Verfügung. Natürlich ist Nachfrage und Auslastung einzelner Straßenabschnitte bzw. Parkplätze höher als an anderer Stelle. Jedoch wird dies durch freie Kapazitäten im direkten Umfeld innerhalb der Teilgebiete i. d. R. ausgeglichen.

3 Parkraumkonzept

3.1.1 Veränderung der Bewirtschaftungsform von Stellplätzen

Auf Grundlage der Stellplatz- und Auslastungserhebungen ist deutlich geworden, dass punktuell Bedarf zur Veränderung der Bewirtschaftungsform einzelner Stellplätze besteht. Die aus gutachterlicher Sicht zu empfehlenden Veränderungen werden nachfolgend im Einzelnen erläutert:

1. Im Umfeld des Martinszentrums sollten Stellplätze mit einer Kurzzeitparkregelung umgesetzt werden. Diese dienen insbesondere der besseren Erreichbarkeit der Schule und Kita und sollten daher im Bereich der Zugänge zum Gebäudekomplex angeordnet werden.

Zudem existieren im Umfeld des Martinszentrums bisher keine Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte. Der Bedarf an dieser Stelle sollte mit den Behindertenverbänden diskutiert werden.

2. Zur Vermeidung unnötiger Parksuchverkehre sollte das Kurzzeitparken in den beiden Seitenarmen des Karlsplatzes aufgehoben werden.

Die Erreichbarkeit der Stellplätze in beiden Armen des Platzes ist nicht optimal. Auf der Nordseite muss erst gewendet werden, um die Stellplätze zu erreichen. Dies geschieht unmittelbar im Zufahrtbereich zur Tiefgarage Karlsplatz. Auf der Südseite muss beim Verlassen der Stellplätze ebenfalls gewendet werden. Auch hier geschieht dies unmittelbar im Anbindungsbereich der Tiefgarage.

Zudem ist für den Südarml zu berücksichtigen, dass hier gezielt in eine Sackgasse eingefahren werden muss, um einen der lediglich 7 Stellplätze zu erreichen. Damit entstehen hier unnötige Verkehrsaufkommen und parallel teilweise Fehlnutzungen auf der gebäudenahen Fahrbahnseite.

Eine Reservierung dieser Stellplätze ausschließlich für die Bewohner ist nicht zielführend. Speziell während der Tagesstunden, besteht die Gefahr, dass hier zentraler Parkraum ungenutzt brach liegt. Eine hohe Fehlnutzungsquote wäre wahrscheinlich.

Daher wird empfohlen, wie in den anderen Seitenarmen der Fußgängerzone auch eine Kombination von Bewohnerparken und Gebührenpflicht vorzusehen. Diese sollte jeweils für den kompletten Abschnitt vorgesehen werden.

3. Zur Erweiterung der Parkmöglichkeiten für Bewohner der Bergstadt insbesondere auch hinsichtlich einer Veränderung im Bereich der oberen Wilhelmstraße ist eine Freigabe des Rheineplatzes sowie des Saalplatzes für die Nutzung durch Bewohner zu empfehlen.

4. Aufgrund der vielfältigen Nutzungen sowie der Lage der Wilhelmstraße in Verlängerung der Fußgängerzone ist der Parkraum hier besonders wertvoll. Dies spiegelt auch die hohe Nachfrage insbesondere im südlichen Teilabschnitt wider.

Während der Tagesstunden widersprechen die nicht unerheblichen Anteile von Fahrzeugen, welche hier über einen längeren Zeitraum abgestellt sind jedoch der hohen Bedeutung der Stellplätze. Die Langzeitparker blockieren das Stellplatzangebot für die Tagesnutzer.

Daher sollte im südlichen Teil der Wilhelmstraße eine stärkere Entflechtung der Nutzer erfolgen. Möglich wäre dies beispielsweise durch eine Beschränkung der Parkberechtigung von Bewohnern auf die Abend- und Nachtzeiten (z. B. werktags von 18 bis 8 Uhr, Sonn- und Feiertags). Außerhalb dieser Zeiten ist eine Nutzung der Stellplätze für Bewohner dennoch weiterhin möglich, jedoch nur wie für alle anderen Nutzer auch für den Zeitraum einer Stunde. Damit ist das Be- und Entladen, das Abholen von Personen etc. weiterhin gewährleistet. Auch an den Parkmöglichkeiten nachts ändert sich für Bewohner nichts.

Lediglich, wenn das Fahrzeug tags für einen Zeitraum von mehr als einer Stunde abgestellt wird, müssen alternative Parkmöglichkeiten z. B. auf dem Rheineplatz angefahren werden. Dessen Parkregelung sollte im Zuge der Veränderungen in der Wilhelmstraße ebenfalls angepasst werden. Der Rheineplatz liegt in akzeptabler Fußwegentfernung ca. 200 m vom Ausgang der Wilhelmstraße und ca. 500 m vom Saalplatz entfernt.

Durch die Veränderungen werden die Stellplätze während der Tagesstunden ausschließlich für Kurzzeitparker reserviert. Denkbar wäre auch eine Umwandlung in gebührenpflichtige Stellplätze. Hierbei sind auch die im nachfolgenden Punkt diskutierten Veränderungen hinsichtlich des Stellplatzbestandes zu berücksichtigen.

5. Im mittleren Teil der Wilhelmstraße ergeben sich erhebliche Beeinträchtigungen für den Fußverkehr durch die parkenden Fahrzeuge. Die Regellebereite für Gehwege wird auf der Ostseite im Abschnitt zwischen den Hausnummern 3 und 17 unterschritten. Gemäß der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen wären Seitenraumbreiten von mindestens 2,30 m erforderlich. Angesichts der Geschäftsnutzungen ist diese Breite gutachterlich als absolutes Mindestmaß anzusehen. Eigentlich sind zur Gewährleistung der Aufenthaltsfunktionen zusätzliche Flächen / größere Breiten erforderlich.

Zwar ist die Wilhelmstraße als verkehrsberuhigter Bereich beschildert bzw. mit weichen Bordkanten gestaltet, dennoch ist eine optische Trennung der Verkehrsflächen vorhanden. Diese sorgt dafür, dass der überwiegende Teil des Fußverkehrs die Seitenbereich nutzt und dort auf an-

gemessene Rahmenbedingungen für die Abwicklung seiner Mobilitätsbedürfnisse angewiesen ist. Dies gilt insbesondere für Nutzer von Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen, welche einen erhöhten Breitenbedarf haben.

Zur Sicherung der Mindestbreiten für die Abwicklung des Fußverkehrs auf der Ostseite sollte überall dort, wo eine Gehwegbreite von 2,30 m unterschritten wird, dass Parken zukünftig nicht mehr gestattet werden. Weiterhin sollte in den angrenzenden Abschnitten die Nutzungsintensivität des Gehwegbereiches durch Kfz soweit wie möglich reduziert werden.

In Summe verbessern sich damit die Bedingungen für den Fußverkehr. Darüber hinaus ergeben sich ggf. zusätzliche Möglichkeiten für Geschäftsauslagen.

6. Im direkten Umfeld der Fußgängerzone existiert lediglich im Zuge der Kurzen Straße sowie der Steinstraße keine Parkraumbewirtschaftung. Damit sind diese Stellplätze sehr attraktiv und werden stark nachgefragt.

Zur Reduzierung des Parkdrucks- bzw. Parksuchverkehrs sollte auch hier zukünftig eine Bewirtschaftung vorgesehen werden. Aus dem Gesamtsystem heraus erscheint die Kombination von Bewohnerparken und Gebührenpflicht am logischsten. Diese Regelung sollte dann auch für den östlichen Knotenarm der Steinstraße mit vorgesehen werden.

7. Während in allen anderen angrenzenden Straßen der Fußgängerzone Gebührenpflicht besteht oder nunmehr konzipiert ist, existiert im Bereich des Lindenplatzes lediglich eine Zeitbeschränkung. Im Sinne einer Homogenisierung der entsprechenden Regelungen sollte auch am Lindenplatz eine Gebührenpflicht vorgesehen werden. Die Kombination mit dem Bewohnerparken sollte beibehalten werden. Damit ergibt sich auch bezüglich der Bewirtschaftungsform im Zuge der angrenzenden Käthe-Kollwitz-Straße und Kleinen Halleschen Straße (Gebührenpflicht, Bewohner frei) eine einheitliche Regelung.

8. Im Zuge der Auguststraße zwischen Karlstraße und Liebknechtstraße sollte geprüft werden, ob einseitig die Einrichtung zusätzlicher Stellplätze möglich ist. Aus den bestehenden Fehlnutzungen heraus konnten keine Konflikte festgestellt werden. Eine derartige Lösung würde die ohnehin bereits bestehenden Nutzungen legalisieren.

Die Zufahrtsbereiche an den Knotenpunkten müssten freigehalten werden. Es sollte eine Zeitbeschränkung der Parkdauer vorgesehen werden. Angesichts der aktuellen Fehlnutzungen sowie der Geschäftsstrukturen erscheint ein Zusatzangebot auf der Südseite am sinnvollsten.

9. Zur Verbesserung der Parkmöglichkeiten für Bewohner sollte geprüft werden, ob eine Parallelnutzung privater Stellplätze mit vorwiegender

Hauptnutzung Tags (Volksbank Börde-Bernburg eG, Sparkasse, Commerzbank, Lebensmittelmärkte) durch Bewohner in der Nacht ggf. auch gegen Gebühr für die Eigentümer der Flächen denkbar ist.

10. Hinsichtlich des Bewohnerparkens ist grundsätzlich festzustellen, dass aus gutachterlicher Sicht keine neuen Bereiche erforderlich sind. Jedoch sollten die o. g. punktuellen Anpassungen im aktuellen bereits existierenden Bewohnerparkbereich erfolgen.

Auf Grundlage der bestehenden Stellplatzbewirtschaftung sowie der Veränderungsvorschläge ergibt sich für den Bereich der Altstadt die in den Anlagen 16 und 17 zusammengefasste flächendeckende Bewirtschaftungsstrategie. In den Anlagen wird die Bewirtschaftungsform der öffentlichen Stellplätze gebiets- bzw. straßenbezogen dargestellt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass jeweils die grundsätzlich angestrebte Regelung abgebildet wird. Im begründeten Einzelfall lassen sich innerhalb der jeweiligen Zonen punktuell auch abweichende Regelungen treffen.

3.1.2 Anpassung / Ergänzung der Markierung und Beschilderung

An verschiedenen Punkten wurde während der Erhebungen Anpassungs- bzw. Ergänzungsbedarf hinsichtlich Markierung und Beschilderung festgestellt. Folgende Änderungen werden hierzu empfohlen:

1. Zur Sicherung der nötigen Flächen für den Wendevorgang sollte für den Wendehammer am Martinsplatz ein Halteverbot beschildert werden.
2. Für die rückwärtige Zufahrt von der Schloßgartenstraße zum Parkplatz hinter dem Rathaus sollte die Beschilderung zur geltenden Parkregelung wiederholt werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass alle Verkehrsteilnehmer ausreichend informiert sind.
3. Im Bereich der Engstelle Theaterstraße zwischen Schloßgartenstraße und Schloßstraße sollten die erforderlichen Flächen zur Gewährleistung der Durchfahrt größerer Fahrzeuge durch eine Halteverbotsregelung klar definiert werden.
4. Für den Abschnitt des Straßenzuges Vor dem Nienburger Tor zwischen den Hausnummern 81 und 87 ist eine Markierung der zulässigen Parkmöglichkeiten sowie eine zugehörige Beschilderung zu empfehlen. Denkbar wäre dabei auch eine Beschilderung als verkehrsberuhigter Bereich. Eine Mischflächengestaltung existiert bereits.
5. Auf der Breiten Straße ist im Zuge des Parkstreifens auf der westlichen Fahrbahnseite südlich der Haltestelle Marienkirche die Beschilderung als Kurzzeitstellplätze wiederholt werden.

6. Für die Talstadt ist für die Straßenzüge mit der Bezeichnung Vor dem Nienburger Tor teilweise eine Umbenennung zu empfehlen. Ziel sollte dabei eine bessere Verständlichkeit hinsichtlich der Adresszuordnung sein.
7. Zur Gewährleistung der Wendemöglichkeiten sollte für den Wendehammer Vor dem Nienburger Tor (Hausnummern 36 - 38) eine Halteverbotsregelung geprüft werden. Parallel sollten Maßnahmen zur Sicherung des Zugangs zum Spielplatz vorgesehen werden.
8. Für den Wendehammer im Bereich des Straßenzuges Vor dem Nienburger Tor (Hausnummern 75) ist eine Wiederholung des Halteverbotes mittels Z. 283-30 unmittelbar am Beginn des Wendehammers zu empfehlen.

3.1.3 Bauliche Maßnahmen

Neben den rein verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sind mittel- bis langfristig auch verschiedene bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Parkraumsituation sowie zur Minimierung der negativen Auswirkungen durch das Parken für andere Nutzergruppen umzusetzen. Die entsprechenden Maßnahmen werden nachfolgend im Einzelnen erläutert:

1. Im Rahmen von Um-, Neu- und Ausbaumaßnahmen sollten die Querungsstellen für Fußgänger konsequent baulich verdeutlicht und damit von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden. Dies ist z. B. durch Gehwegvorstreckungen und Gehwegüberfahrten möglich (siehe Abb. 19).



Abb. 19: Beispiel Gehwegvorstreckung (Dresden) / Gehwegüberfahrt (Bernburg)

Die dem ruhenden Verkehr zur Verfügung stehenden Bereiche werden damit klar hervorgehoben. Parallel werden Sichtbedingungen für ein- und abbiegende Fahrzeuge verbessert und Konfliktsituationen vermieden. Vorteile ergeben sich auch hinsichtlich der Barrierefreiheit, da Bordabsenkungen bzw. Querungsbereiche nicht zugeparkt werden.

Im Bereich von Konfliktschwerpunkten ist auch eine kurzfristige, provisorische Umsetzung von Gehwegvorstreckungen mittels Markierung bzw. mobilen Bordelementen sinnvoll.

2. Aufgrund des hohen Parkdruckes im Bereich Vor dem Nienburger Tor sowie durch die VHS sollten die bereits heute zum Parken genutzten Flächen zwischen Badergasse und VHS durchgehend als reguläre Parkmöglichkeiten vorgesehen und aufgewertet werden. Hierzu ist eine flächendeckende Befestigung sowie eine Neuordnung der Stellplätze notwendig. Es ist vorgesehen die Flächen zur Errichtung von Mietstellplätzen durch die Bernburger Wohnstätten GmbH zu nutzen. Bei der Umgestaltung sollte auch auf eine ausreichende Begrünung der Stellplätze geachtet werden.
3. Im Zuge der Friedensallee ist im Abschnitt zwischen Friedrichstraße und Wilhelmstraße eine grundhafte Umgestaltung des Straßenraumes einschließlich einer Neuordnung der Parkmöglichkeiten erforderlich. Die Parkanordnung ist aktuell sehr unübersichtlich und nicht selbsterklärend.

Darüber hinaus ergeben sich vor allem durch die Schrägparkmöglichkeiten auf der Nordseite deutliche Einschränkungen für die Seitenraumnutzungen und den Fußverkehr. Diese sollten im Rahmen der Umgestaltung abgestellt werden. Die angrenzenden derzeit wahrscheinlich überbreiten Fahrbahnflächen bieten hierbei zusätzliche Handlungsspielräume. Im Bereich der Bushaltestelle können durch eine Kapplösung aktuell bestehende Fehlnutzungen durch den MIV vermieden werden.
4. Ebenfalls eine bauliche Anpassung ist für den Parkplatz Lange Straße notwendig. Die aktuellen Parkmöglichkeiten entsprechen weder hinsichtlich Gestaltung, noch hinsichtlich der Stellplatzanordnung modernen Anforderungen.

Im Rahmen der Umgestaltung sollten neben den Anforderungen des Parkens auch weitere wichtige Aspekte (Städtebau, Aufenthaltsfunktionen, etc.) eine Rolle spielen.
5. Gleiches gilt für den Platzbereich Saalweg / Ringgasse. Dieser ist weitläufig und verfügt weder über eine erkennbare Struktur, noch über klare Regelungen zum Parken. Dies sollte im Rahmen einer grundhaften Umgestaltung mittel- bis langfristig abgestellt werden.
6. Weiterer Gestaltungsbedarf besteht in der Talstadt im Zuge der Gutenbergstraße. Hauptanlass ist hier jedoch weniger das Parken, sondern vielmehr die bessere Verdeutlichung des bereits beschilderten Niedriggeschwindigkeitsniveaus. Parallel sollten jedoch auch die Stellplätze neu geordnet und das Abstellen von Lkw und Lastzügen unterbunden werden. Dies könnte bereits am Platz der Jugend mit einem Hinweis auf Abstellmöglichkeiten im Bereich des Lidl-Parkplatzes untersetzt werden.

3.1.4 Bedarf weiterer großflächiger Parkierungseinrichtungen

Im Rahmen der Untersuchungen wurde auch geprüft, ob weiterer Bedarf für die Schaffung zusätzlicher großflächiger Parkierungseinrichtungen besteht.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass auf Grundlage der aktuellen Nutzungen lediglich in der Talstadt im Bereich zwischen Badergasse und VHS die Schaffung zusätzlicher zusammenhängender Parkflächen aus gutachterlicher Sicht zielführend ist.

In den anderen Bereichen besteht überall dort, wo Flächen zur Verfügung stehen, kein Bedarf. Dort wo zumindest ein lokaler Bedarf besteht, z. B. Wilhelmstraße, existieren keine Flächen. Zudem rechtfertigt die Nachfrage keine Parkhäuser und Tiefgaragen. Parallel stehen zumeist im näheren Umfeld alternative Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

Von Seiten der Stadt sind in Bezug auf zusammenhängende Parkmöglichkeiten die wesentlichen Hausaufgaben mit den Parkhäusern Karlsplatz, Turmweg und Buschweg sowie dem Parkplatz Steinstraße bereits erledigt worden. Ohne diese würden wesentlich größere Parkraumprobleme bestehen.

Für die Zukunft ist von einer weiteren Stärkung der Innenstadt als Wohnstandort auszugehen. In der Talstadt existierten mit Stand 31.12.2013 939 unbelegte Wohneinheiten. In der Bergstadt sind es 669. Zusätzliche Neubauf Flächen existieren jedoch lediglich punktuell. Für den Fall einer vollen Inanspruchnahme dieser Wohnraumreserven ergibt sich auch eine höhere Parkraumnachfrage durch Bewohner insbesondere in den Abend- und Nachtstunden. Dem gegenüber stehen die festgestellten Stellplatzreserven, welche bezogen auf alle erfassten Stellplätze nachts aktuell deutlich über 50 % liegen (siehe Abb. 6).

Die bestehenden punktuellen Probleme werden sich ausweiten, jedoch ist insgesamt davon auszugehen, dass genügend Stellplätze zur Deckung des aus den verschiedenen Nutzungen entstehenden Bedarfes bestehen.

Hinzu kommt, dass auch weiterhin der Motorisierungsgrad in der zentralen Innenstadt deutlich geringer als im peripheren Stadt- und Ortsteilen sein wird. Ein Großteil der mobilitätserzeugenden Bedürfnisse kann vor Ort oder im direkten Umfeld erfüllt werden, es existieren kurze Wege sowie gute Alternativangebote im Umweltverbund. Diese sollten parallel weiter gestärkt werden. Hierzu ist beispielsweise ein weiterer Ausbau der Radabstellmöglichkeiten erforderlich.

In diesem Zusammenhang ist im Sinne einer integrierten Planungsstrategie bei der Parkraumkonzeption auch die Zielstellung der Vermeidung unnötiger Verkehre zu berücksichtigen. Neue großflächige Parkmöglichkeiten innerhalb der betrachteten Teilgebiete würden ggf. für zusätzliche Mehrverkehre in den sensiblen Bereichen sorgen.

Wenn sich auf Grundlage eines steigenden Bedarfes zukünftig doch die Notwendigkeit eines Parkplatz- oder Parkhausneubaus ergeben sollte, wäre dieser optimalerweise als Quartiersgarage am Rande des Gebietes mit direkter Anbindung an das Hauptstraßennetz vorzusehen. Als Grundlage müsste eine erneute Erhebung der Stellplatzauslastung erfolgen. Diese ist jedoch nur sinnvoll, wenn sich wesentliche Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet ändern, z. B. die Zahl der Einwohner sowie die Zahl der im Gebiet gemeldeten Fahrzeuge deutlich ansteigt.

4 Zusammenfassung / Fazit

Im Rahmen des Parkraumkonzeptes für die Stadt Bernburg (Saale) wurde für die zentrale Innenstadt im Bereich der Berg- und der Talstadt der Stellplatzbestand sowie die Stellplatzauslastung erhoben und planerisch bewertet.

Im gesamten Untersuchungsgebiet stehen ca. 5.400 Stellplätze zur Verfügung. Davon befinden sich ca. 3.500 Stellplätze in der Berg- und ca. 1.900 Stellplätze in der Talstadt. Diese Zahlen beinhalten neben öffentlichen und teilöffentlichen auch größere zusammenhängende private Parkmöglichkeiten.

Im Ergebnis der in verschiedenen Zeitscheiben an einem Normalwerktag und einen Markttag durchgeführten Auslastungserhebungen wurde deutlich, dass sowohl in der Tal- als auch in der Bergstadt in Summe ausreichende Stellplatzkapazitäten für die aktuellen Nutzungen zur Verfügung stehen. Erhöhte Auslastungen für einzelne Stellplätze oder Straßenabschnitte können in der Regel durch angrenzende Bereiche ausgeglichen werden.

Das aktuell bestehende Grundsystem ist plausibel und beeinflusst die Nutzung der Stellplätze sowie das Verkehrsgeschehen positiv. Unnötige Parksuchverkehre werden weitestgehend vermieden.

Punktuell existieren im Untersuchungsgebiet allerdings lokale Problembe-
reiche, aus welchen sich ein kleinteiliger Optimierungsbedarf ableitet. Hierfür wurden verschiedene verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Bestandssituation vorgeschlagen.

Diese betreffen beispielsweise die Wilhelmstraße, die Zufahrten am Karlsplatz oder auch den Bereich Vor dem Nienburger Tor. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen einerseits die Parkraumsituation verbessern, dienen jedoch andererseits teilweise auch der Reduzierung von Konflikten mit angrenzenden Nutzungen sowie anderen Verkehrsteilnehmern (insbesondere Fußverkehr).

Für die Schaffung zusätzlicher großflächiger Parkierungseinrichtungen besteht aktuell kein Bedarf. Eine erneute Überprüfung der Parkraumnachfrage ist zu empfehlen, wenn eine deutliche Veränderung der Rahmenbedingungen (z. B. eine starke Zunahme der Einwohner) stattgefunden hat und dadurch Konflikte entstehen.

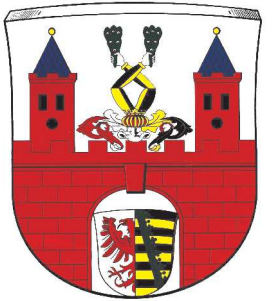
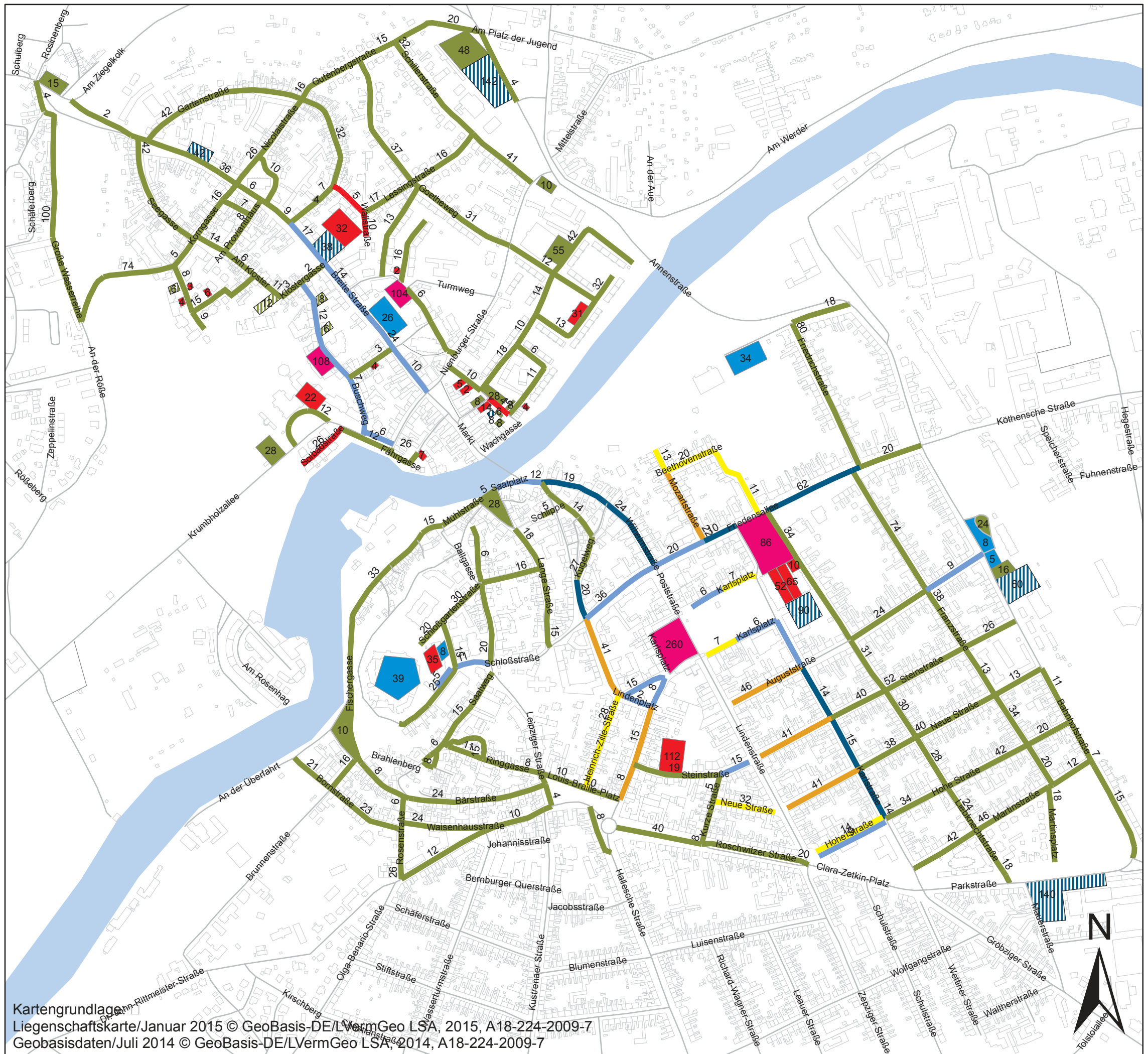
Punktuell könnte nach Umsetzung der Maßnahmen eine Evaluierung der Nachher-Situation sinnvoll sein.

Literaturverzeichnis

- 1 FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV):
Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Köln: FGSV-Verlag GmbH, Ausgabe 2012
- 2 FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV):
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), 2001
- 3 FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV):
Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Köln: FGSV-Verlag GmbH, Ausgabe 2002
- 4 FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV):
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln: FGSV-Verlag GmbH, Ausgabe 2006

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Stellplatzbestand und Art / Zugang der Stellplätze
- Anlage 2 Stellplatzauslastung, Montag 10:00 Uhr
- Anlage 3 Stellplatzauslastung, Montag 12:00 Uhr
- Anlage 4 Stellplatzauslastung, Montag 14:00 Uhr
- Anlage 5 Stellplatzauslastung, Montag 16:00 Uhr
- Anlage 6 Stellplatzauslastung, Montag 18:00 Uhr
- Anlage 7 Stellplatzauslastung, Montag 21:00 Uhr
- Anlage 8 Stellplatzauslastung, Dienstag 00:00 Uhr
- Anlage 9 Stellplatzauslastung, Dienstag 05:00 Uhr
- Anlage 10 Stellplatzauslastung, Dienstag 08:00 Uhr
- Anlage 11 Stellplatzauslastung, Dienstag 10:00 Uhr
- Anlage 12 Stellplatzauslastung, Dienstag 12:00 Uhr
- Anlage 13 Stellplatzauslastung, Dienstag 14:00 Uhr
- Anlage 14 Stellplatzauslastung, Dienstag 16:00 Uhr
- Anlage 15 Stellplatzauslastung, Dienstag 18:00 Uhr
- Anlage 16 Bewirtschaftung der Stellplätze (Planung) - straßenbezogen
- Anlage 17 Bewirtschaftung der Stellplätze (Planung) - gebietsbezogen



Parkraumkonzept Innenstadt Bernburg

Zugang + Art der Stellplätze
Anzahl der Bestandsstellplätze

Legende

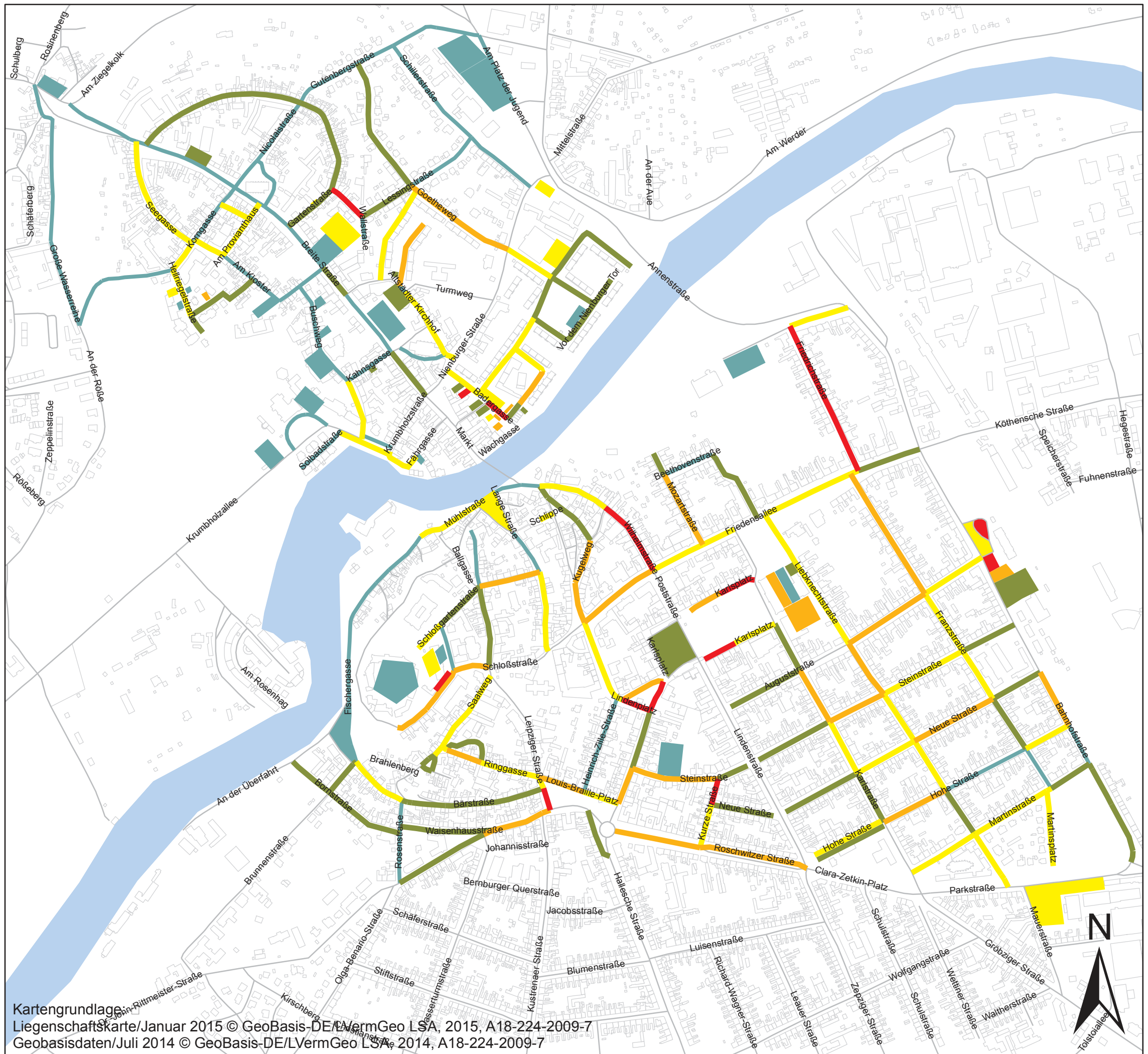
- Frei + Öff.
- /// Frei + Teilöff.
- Bewohner + Öff.
- Bewohner/Gebühr + Öff.
- Bewohner/Zeit + Öff.
- Zeit + Öff.
- /// Zeit + Teilöff.
- Gebühr + Öff
- Privat
- nicht relevant
- 22 Anzahl der Bestandsstellplätze

SVU Dresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Stand: April 2015

Anlage 1

Kartengrundlagen:
Liegenschaftskarte/Januar 2015 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2015, A18-224-2009-7
Geobasisdaten/Juli 2014 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2014, A18-224-2009-7



Parkraumkonzept Innenstadt Bernburg

Auslastung Montag
22. Sept. 2014, 10.00 Uhr

Legende

- ≤ 40%
- > 40% ≤ 60%
- > 60% ≤ 80%
- > 80% ≤ 95%
- > 95%
- weiteres Straßennetz

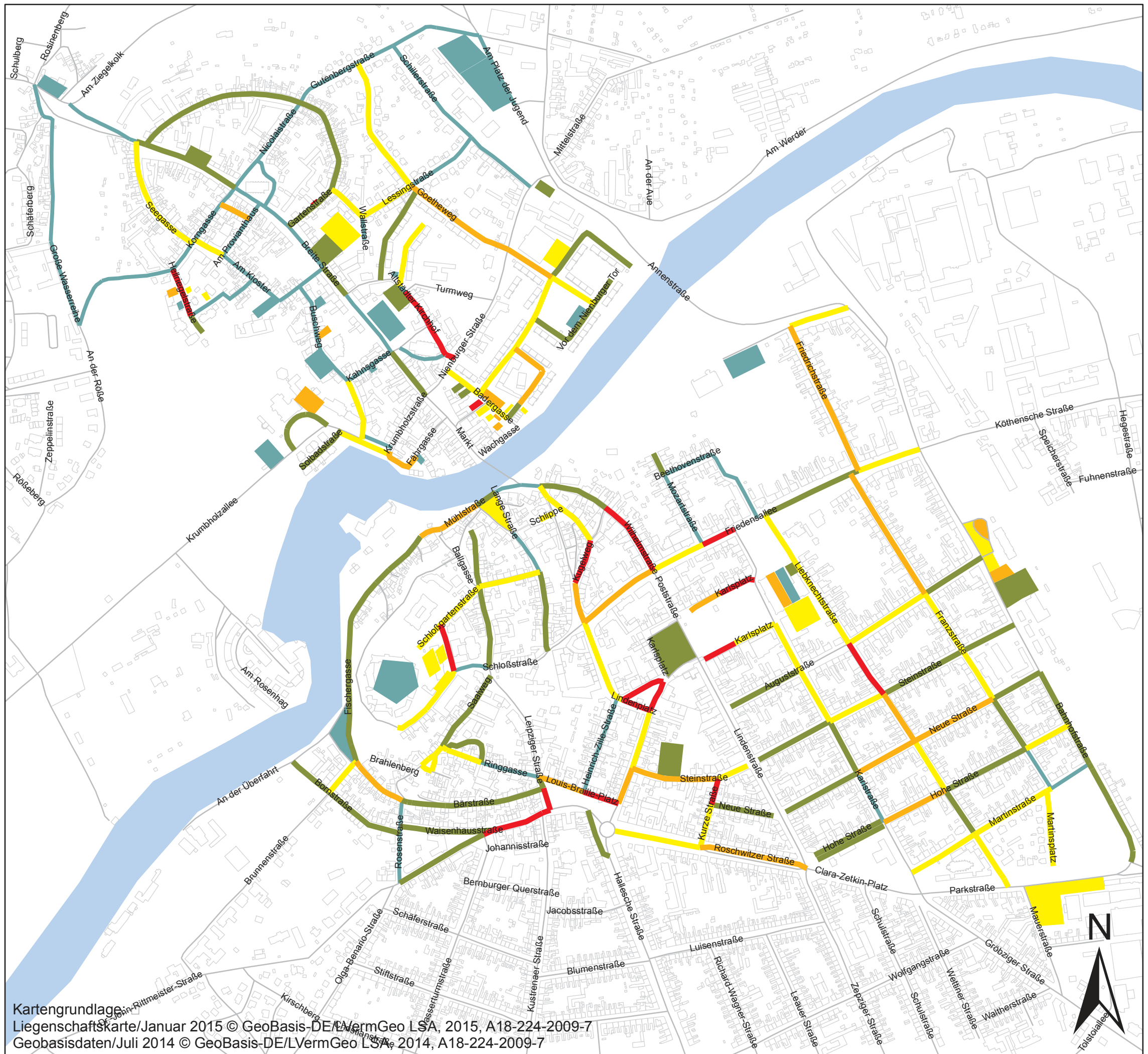
SVUDresden

Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Stand: April 2015

Anlage 2

Kartengrundlage: ...
Liegenschaftskarte/Januar 2015 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2015, A18-224-2009-7
Geobasisdaten/Juli 2014 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2014, A18-224-2009-7



Parkraumkonzept Innenstadt Bernburg

Auslastung Montag
22. Sept. 2014, 12.00 Uhr

Legende

- ≤ 40%
- > 40% ≤ 60%
- > 60% ≤ 80%
- > 80% ≤ 95%
- > 95%
- weiteres Straßennetz

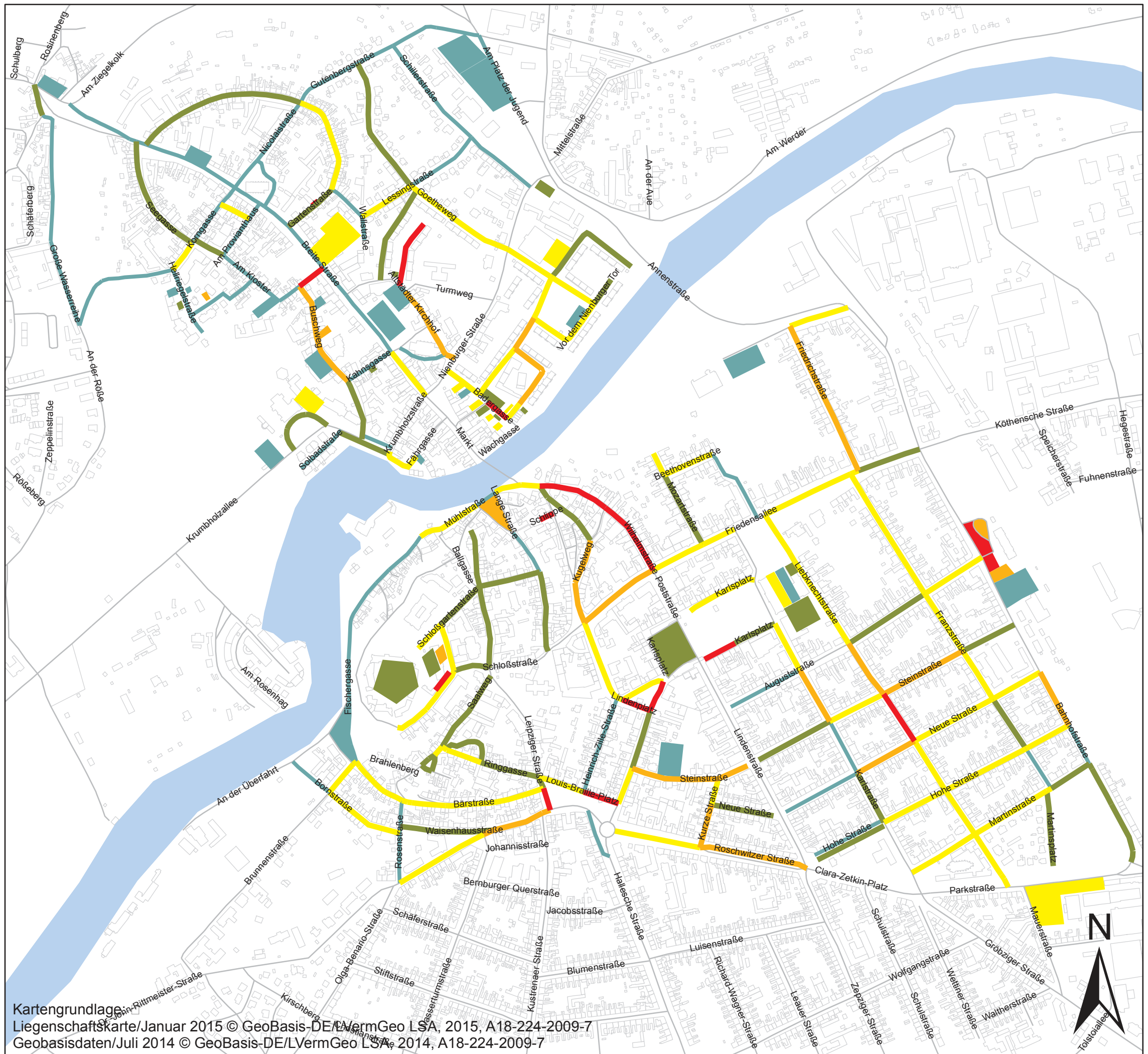
SVUDresden

Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Stand: April 2015

Anlage 3

Kartengrundlage:
Liegenschaftskarte/Januar 2015 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2015, A18-224-2009-7
Geobasisdaten/Juli 2014 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2014, A18-224-2009-7



Parkraumkonzept Innenstadt Bernburg

Auslastung Montag
22. Sept. 2014, 14.00 Uhr

Legende

- ≤ 40%
- > 40% ≤ 60%
- > 60% ≤ 80%
- > 80% ≤ 95%
- > 95%
- weiteres Straßennetz

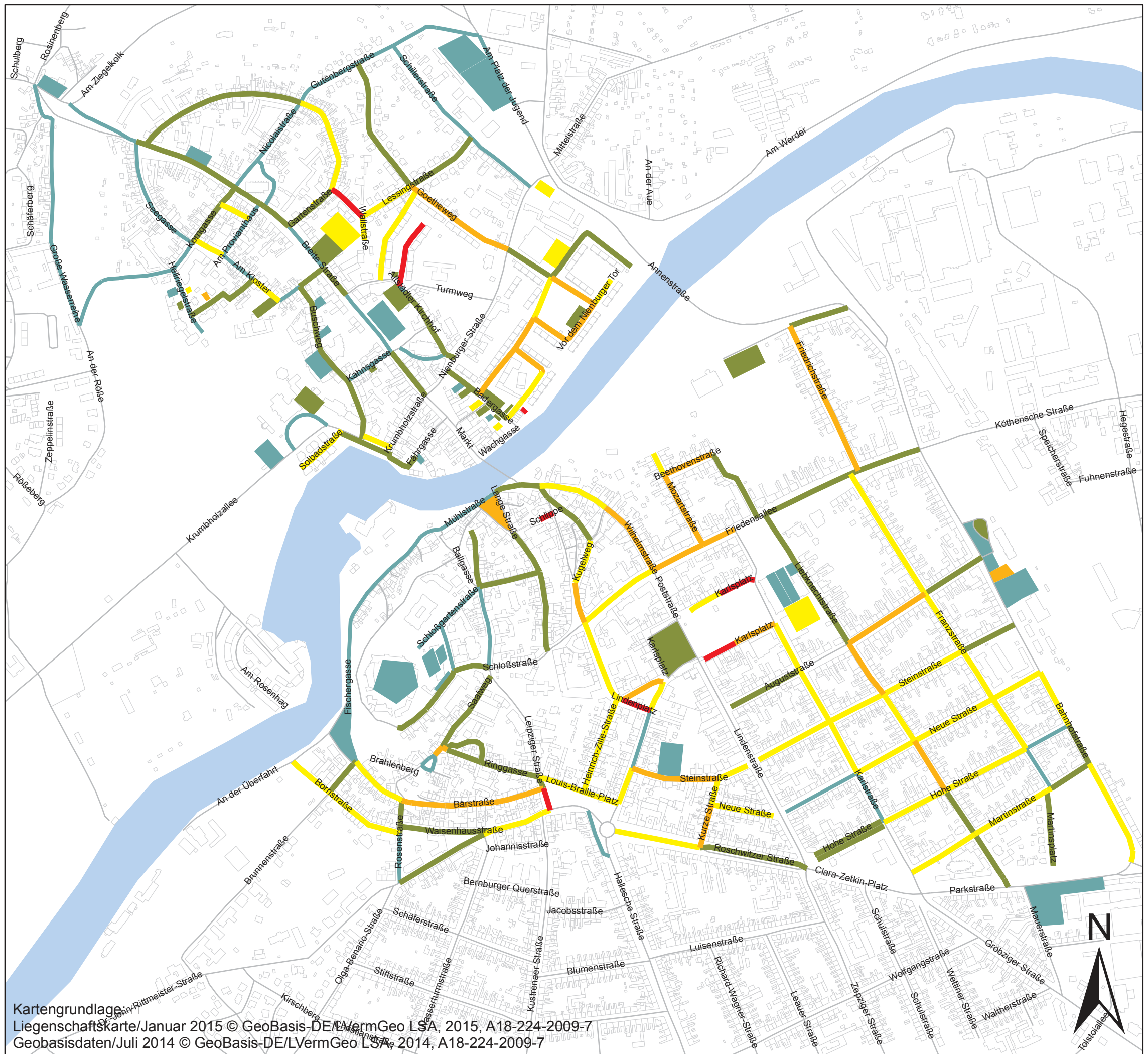
SVUDresden

Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Stand: April 2015

Anlage 4

Kartengrundlage:
Liegenschaftskarte/Januar 2015 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2015, A18-224-2009-7
Geobasisdaten/Juli 2014 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2014, A18-224-2009-7



Parkraumkonzept Innenstadt Bernburg

Auslastung Montag
22. Sept. 2014, 16.00 Uhr

Legende

- ≤ 40%
- > 40% ≤ 60%
- > 60% ≤ 80%
- > 80% ≤ 95%
- > 95%
- weiteres Straßennetz

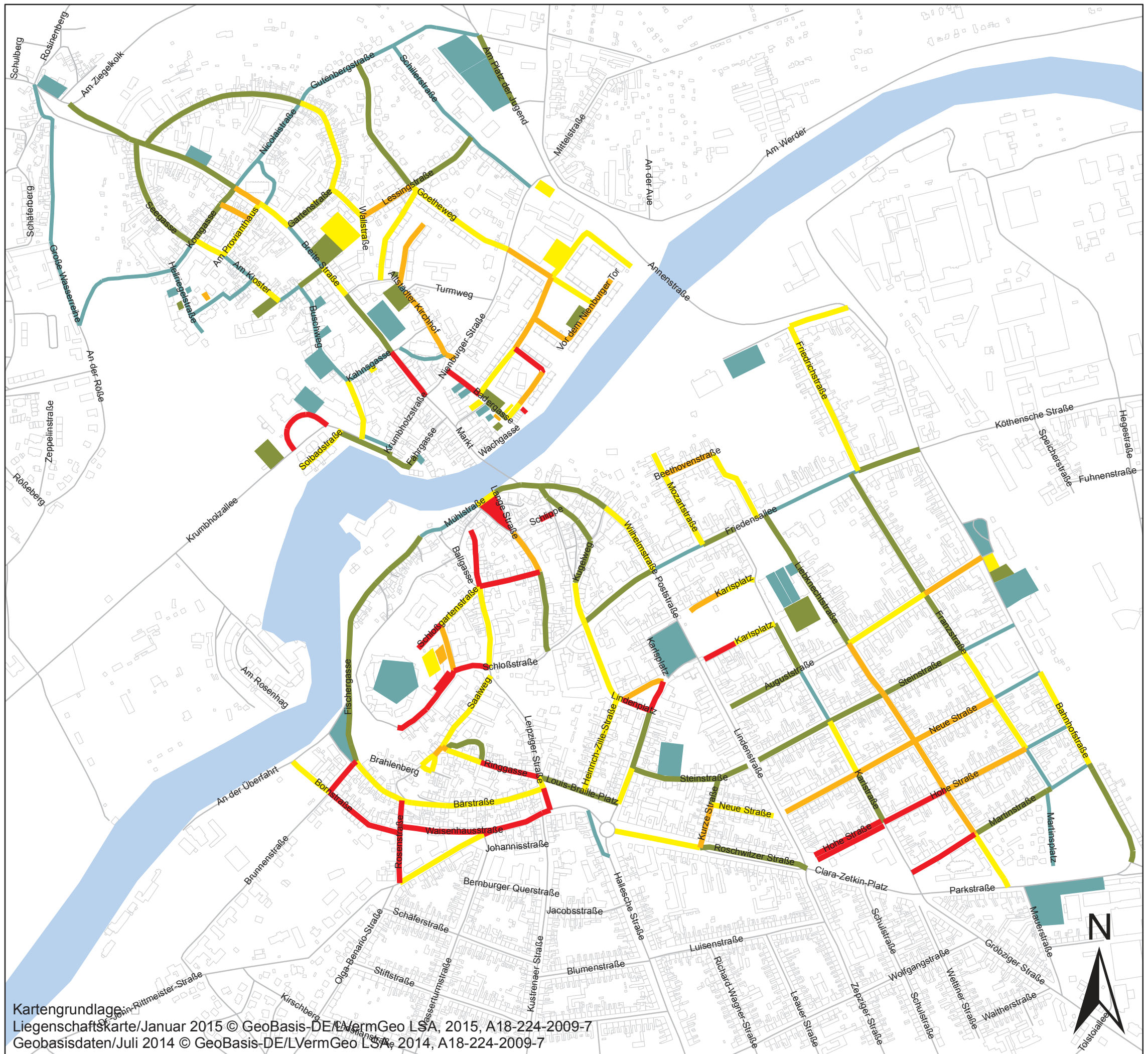
SVUDresden

Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Stand: April 2015

Anlage 5

Kartengrundlage:
Liegenschaftskarte/Januar 2015 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2015, A18-224-2009-7
Geobasisdaten/Juli 2014 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2014, A18-224-2009-7



Parkraumkonzept Innenstadt Bernburg

Auslastung Montag
22. Sept. 2014, 18.00 Uhr

Legende

- ≤ 40%
- > 40% ≤ 60%
- > 60% ≤ 80%
- > 80% ≤ 95%
- > 95%
- weiteres Straßennetz

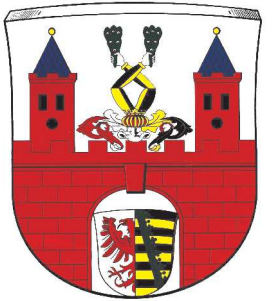
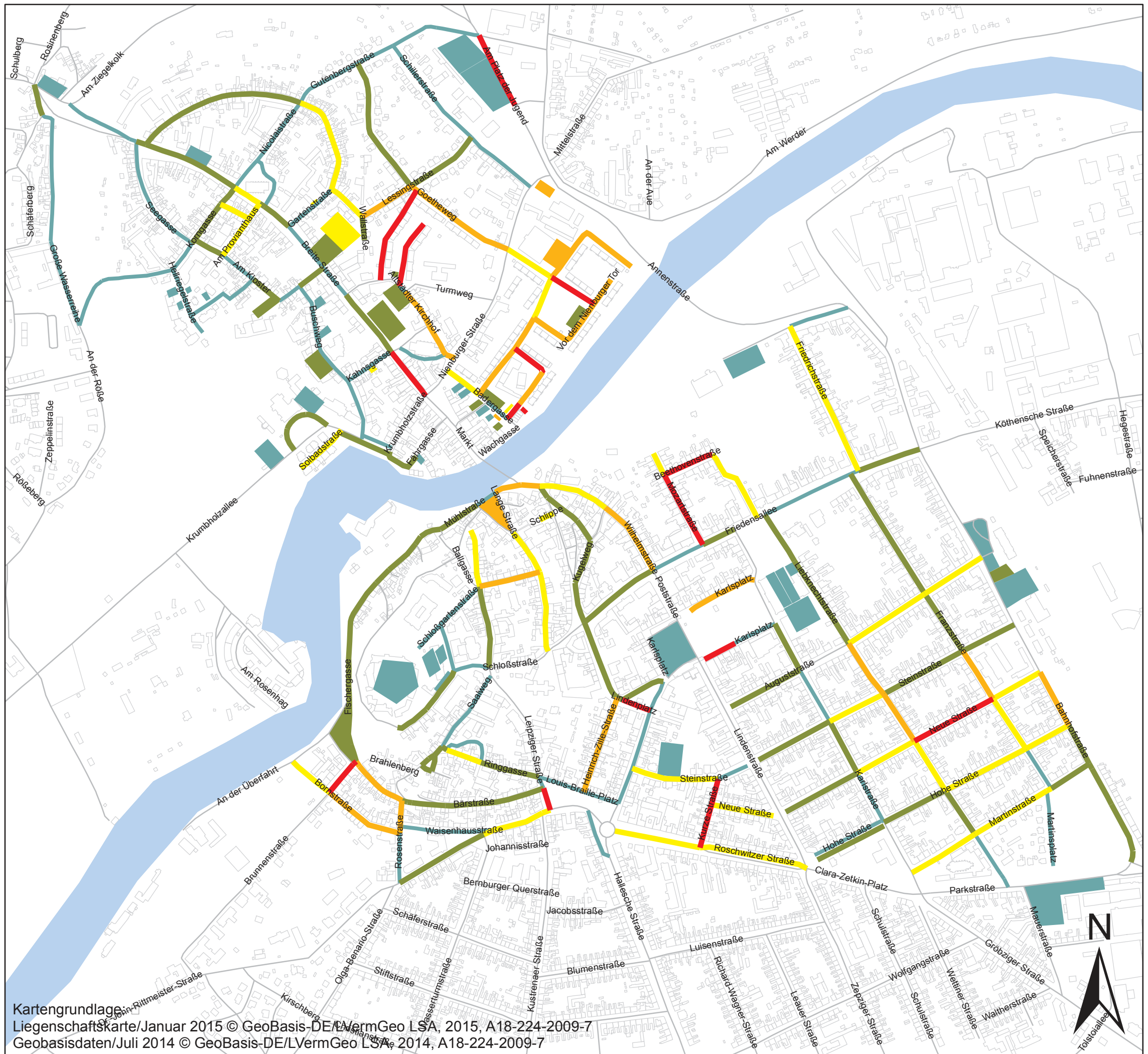
SVUDresden

Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Stand: April 2015

Anlage 6

Kartengrundlage:
Liegenschaftskarte/Januar 2015 © GeoBasis-DE/WermGeo LSA, 2015, A18-224-2009-7
Geobasisdaten/Juli 2014 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2014, A18-224-2009-7



Parkraumkonzept Innenstadt Bernburg

Auslastung Montag
22. Sept. 2014, 21.00 Uhr

Legende

- ≤ 40%
- > 40% ≤ 60%
- > 60% ≤ 80%
- > 80% ≤ 95%
- > 95%
- weiteres Straßennetz

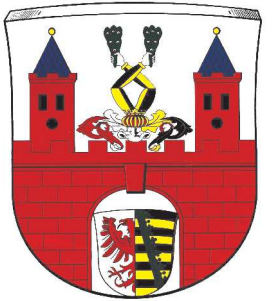
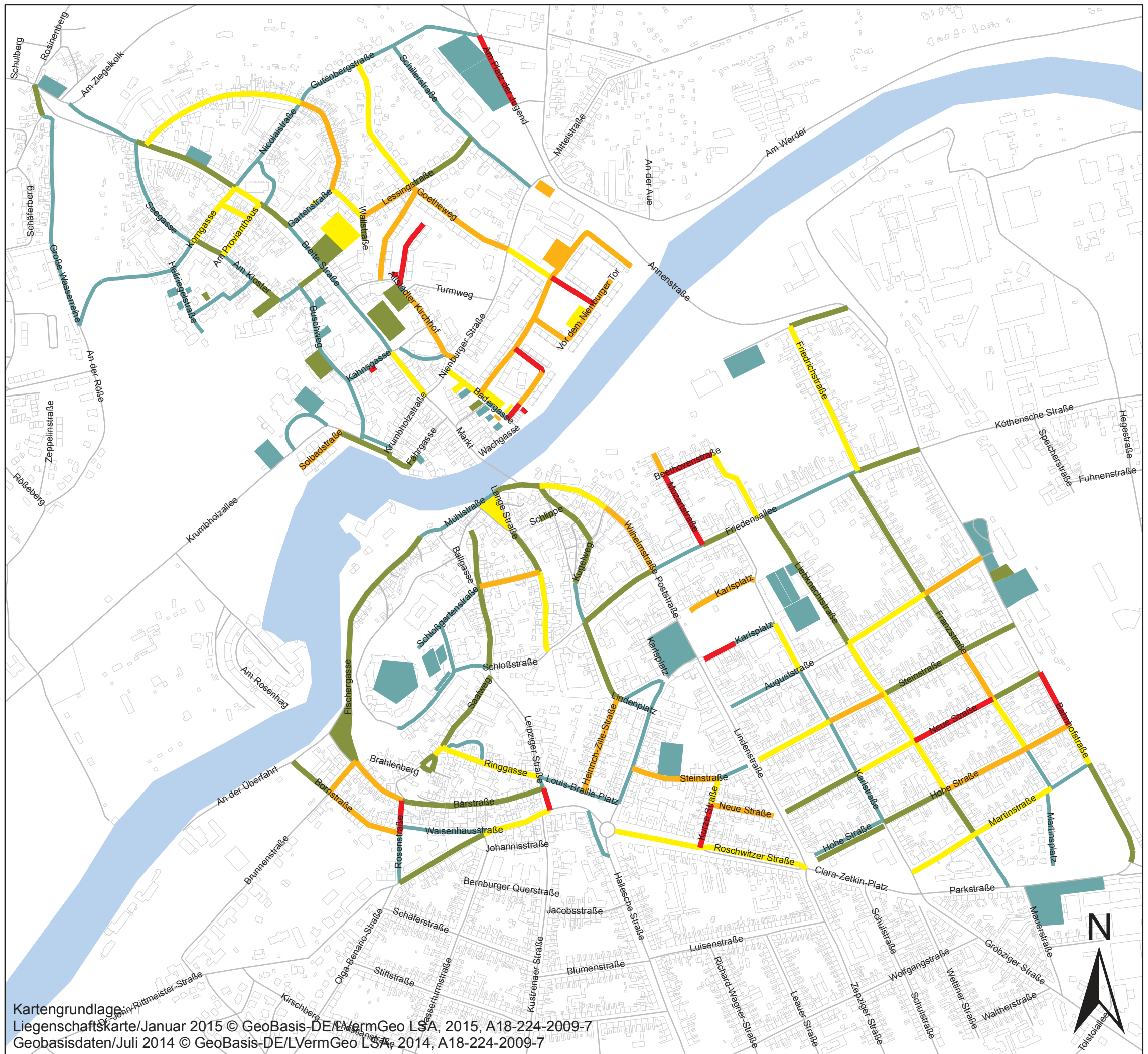
SVU Dresden

Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Stand: April 2015

Anlage 7

Kartengrundlage:
Liegenschaftskarte/Januar 2015 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2015, A18-224-2009-7
Geobasisdaten/Juli 2014 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2014, A18-224-2009-7



Parkraumkonzept Innenstadt Bernburg

Auslastung Dienstag
23. Sept. 2014, 00.00 Uhr

Legende

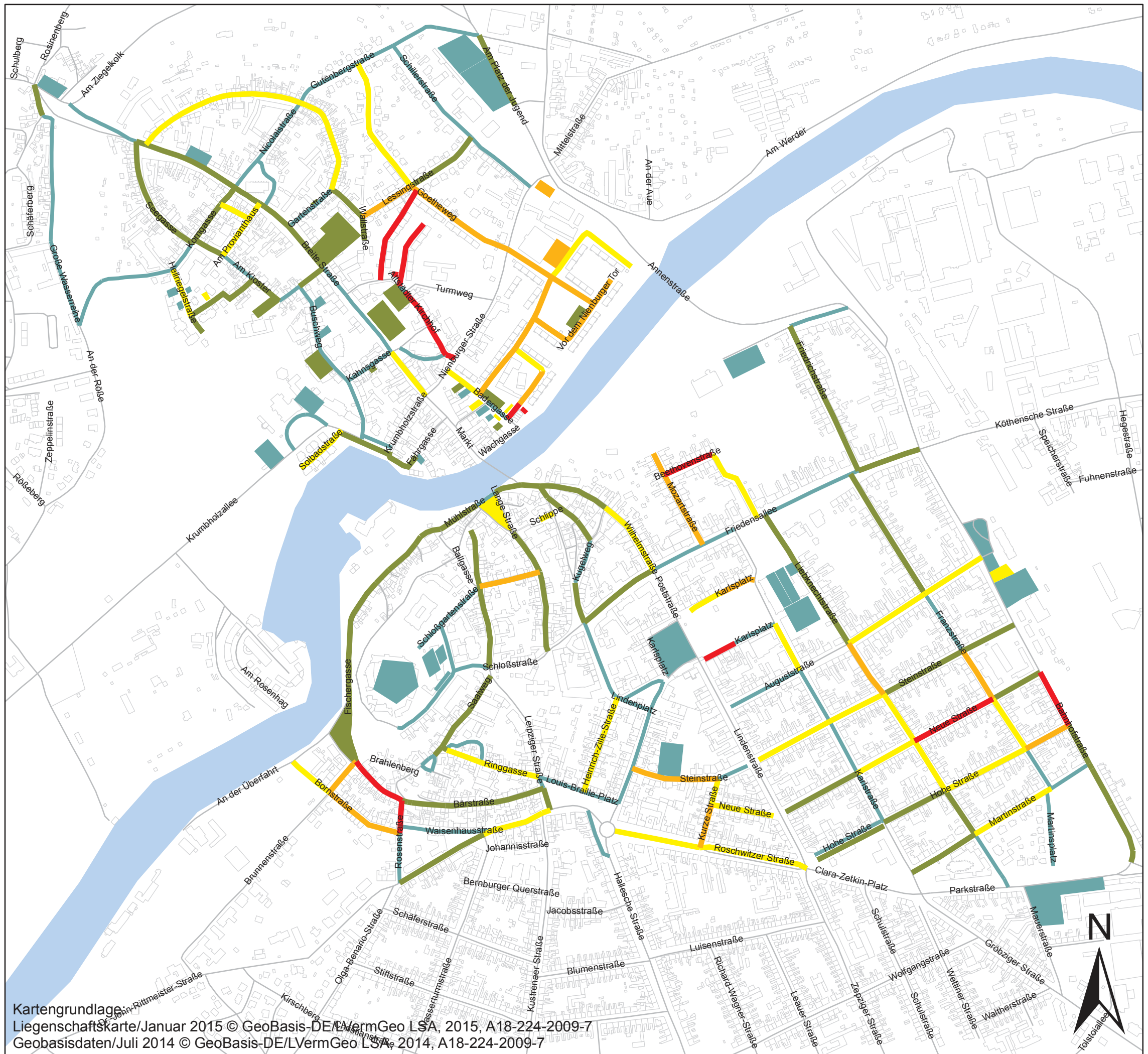
- ≤ 40%
- > 40% ≤ 60%
- > 60% ≤ 80%
- > 80% ≤ 95%
- > 95%
- weiteres Straßennetz

SVU Dresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Stand: April 2015

Anlage 8

Kartengrundlage:
Liegenschaftskarte/Januar 2015 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2015, A18-224-2009-7
Geobasisdaten/Juli 2014 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2014, A18-224-2009-7



Parkraumkonzept Innenstadt Bernburg

Auslastung Dienstag
23. Sept. 2014, 05.00 Uhr

Legende

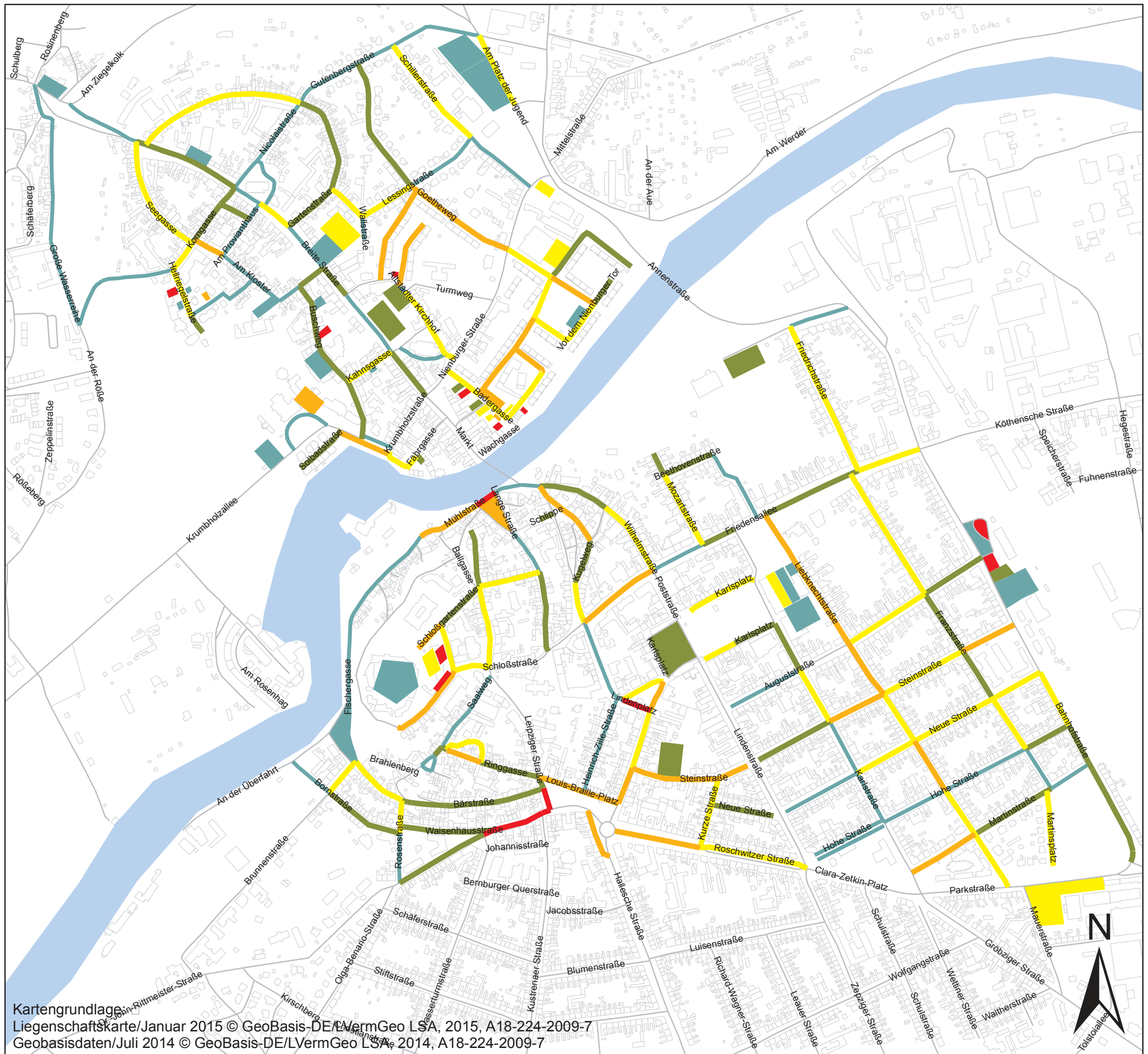
- ≤ 40%
- > 40% ≤ 60%
- > 60% ≤ 80%
- > 80% ≤ 95%
- > 95%
- weiteres Straßennetz

SVU Dresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Stand: April 2015

Anlage 9

Kartengrundlage:
Liegenschaftskarte/Januar 2015 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2015, A18-224-2009-7
Geobasisdaten/Juli 2014 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2014, A18-224-2009-7



Parkraumkonzept Innenstadt Bernburg

Auslastung Dienstag
23. Sept. 2014, 08.00 Uhr

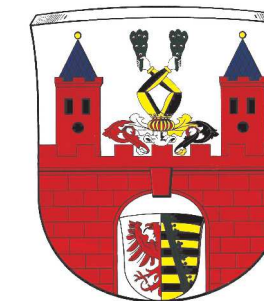
Legende

- ≤ 40%
- > 40% ≤ 60%
- > 60% ≤ 80%
- > 80% ≤ 95%
- > 95%
- weiteres Straßennetz

SVU Dresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Stand: April 2015 **Anlage 10**

Kartengrundlage:
Liegenschaftskarte/Januar 2015 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2015, A18-224-2009-7
Geobasisdaten/Juli 2014 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2014, A18-224-2009-7

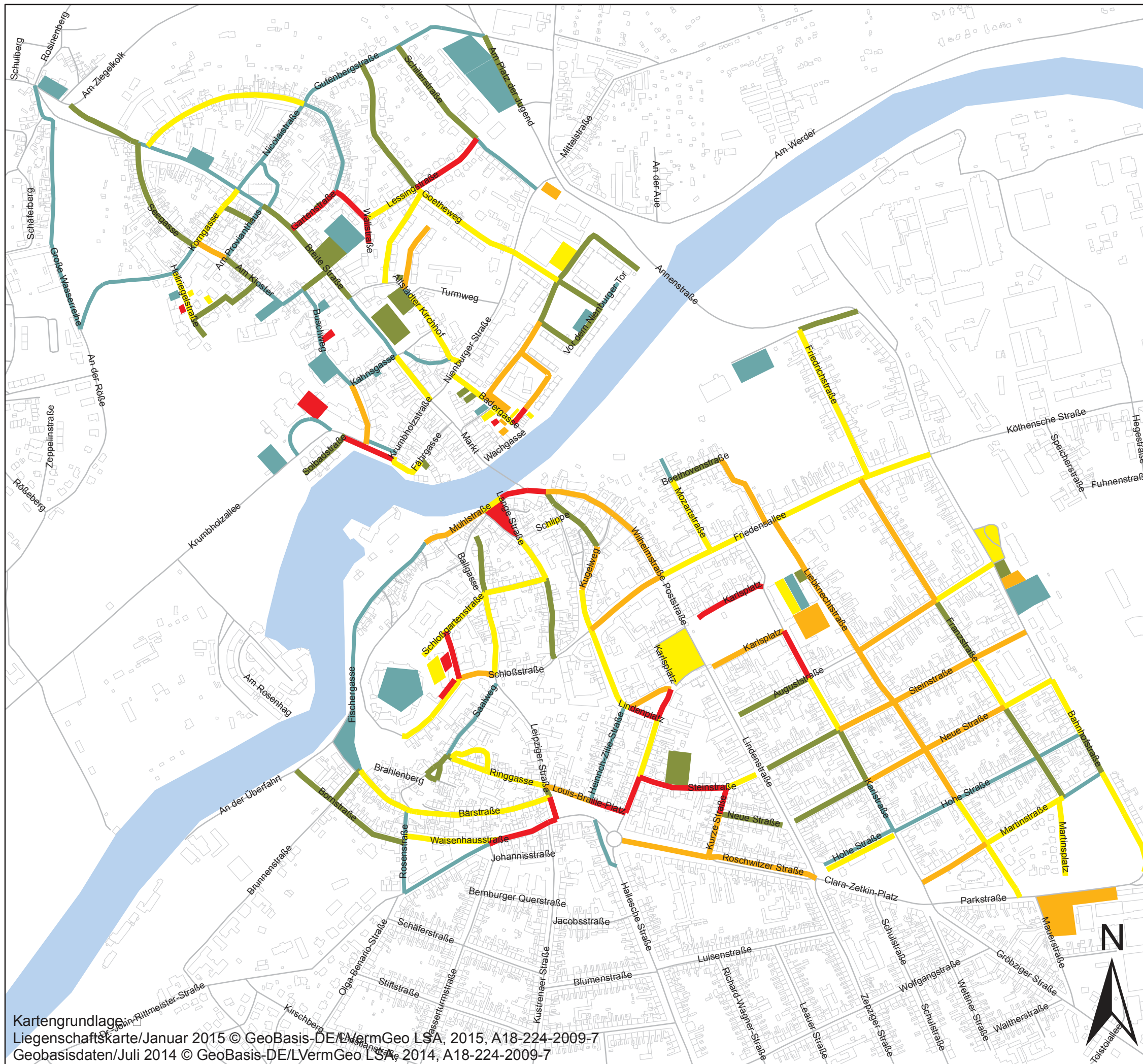


Parkraumkonzept Innenstadt Bernburg

Auslastung Dienstag
23. Sept. 2014, 10.00 Uhr

Legende

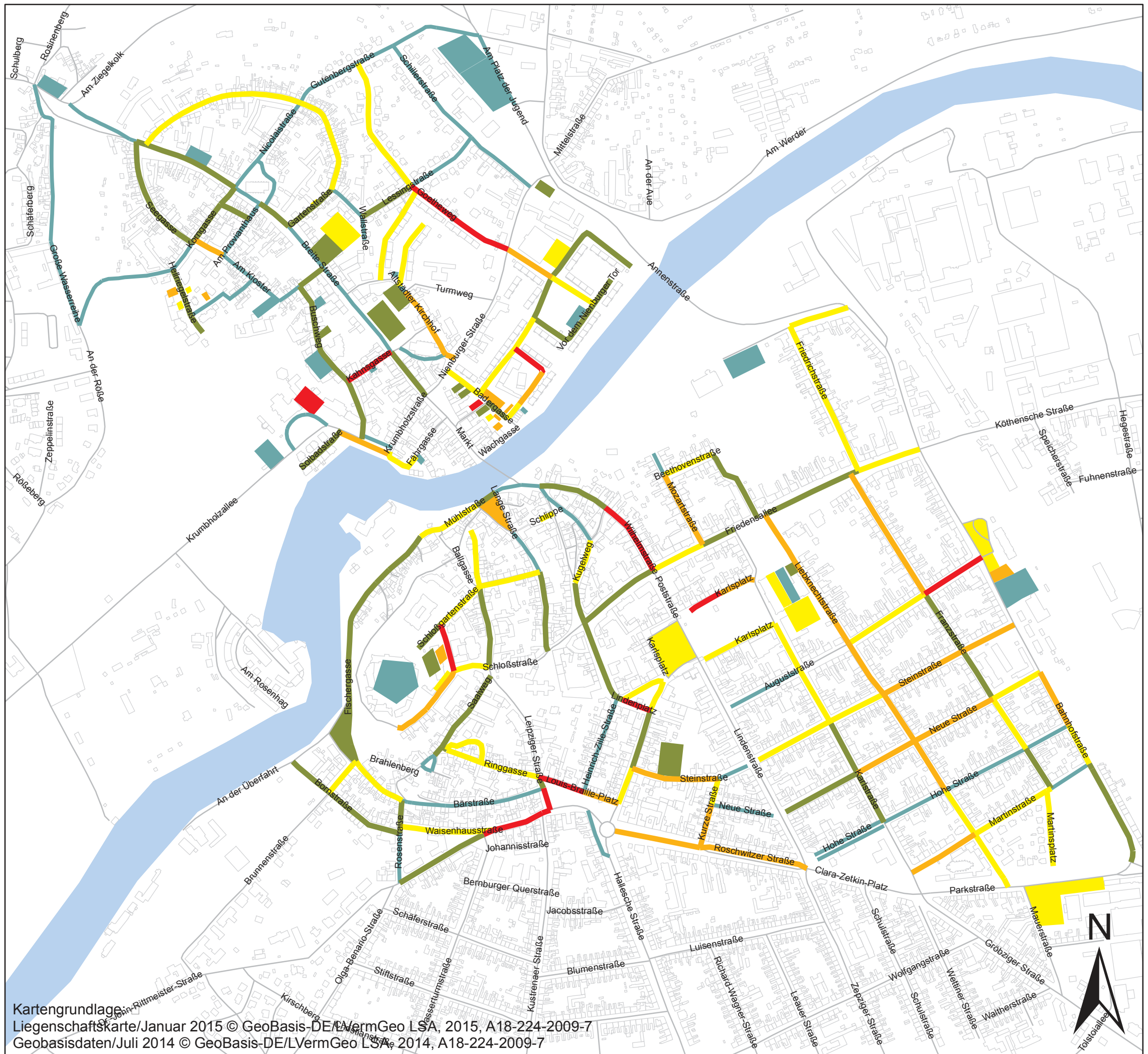
- ≤ 40%
- > 40% ≤ 60%
- > 60% ≤ 80%
- > 80% ≤ 95%
- > 95%
- weiteres Straßennetz



Kartengrundlage:
 Liegenschaftskarte/Januar 2015 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2015, A18-224-2009-7
 Geobasisdaten/Juli 2014 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2014, A18-224-2009-7

SVU Dresden
 Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
 Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Stand: April 2015 **Anlage 11**



Parkraumkonzept Innenstadt Bernburg

Auslastung Dienstag
23. Sept. 2014, 12.00 Uhr

Legende

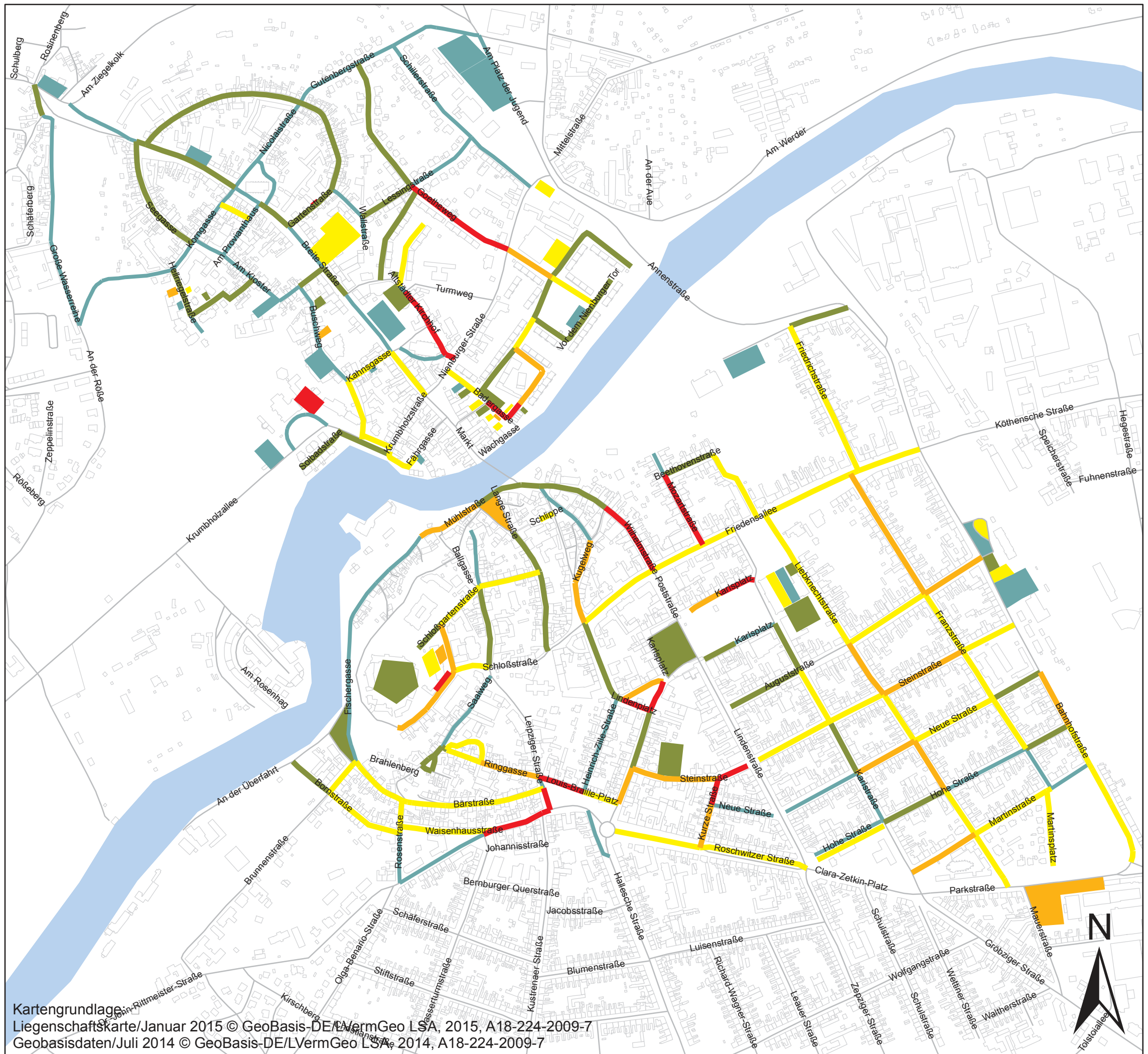
- ≤ 40%
- > 40% ≤ 60%
- > 60% ≤ 80%
- > 80% ≤ 95%
- > 95%
- weiteres Straßennetz

SVU Dresden

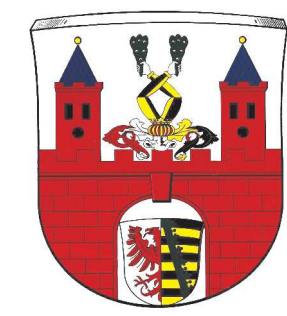
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Stand: April 2015 **Anlage 12**

Kartengrundlage:
Liegenschaftskarte/Januar 2015 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2015, A18-224-2009-7
GeoBasisdaten/Juli 2014 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2014, A18-224-2009-7



Kartengrundlage:
 Liegenschaftskarte/Januar 2015 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2015, A18-224-2009-7
 Geobasisdaten/Juli 2014 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2014, A18-224-2009-7



Parkraumkonzept Innenstadt Bernburg

Auslastung Dienstag
 23. Sept. 2014, 14.00 Uhr

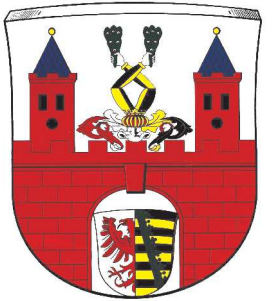
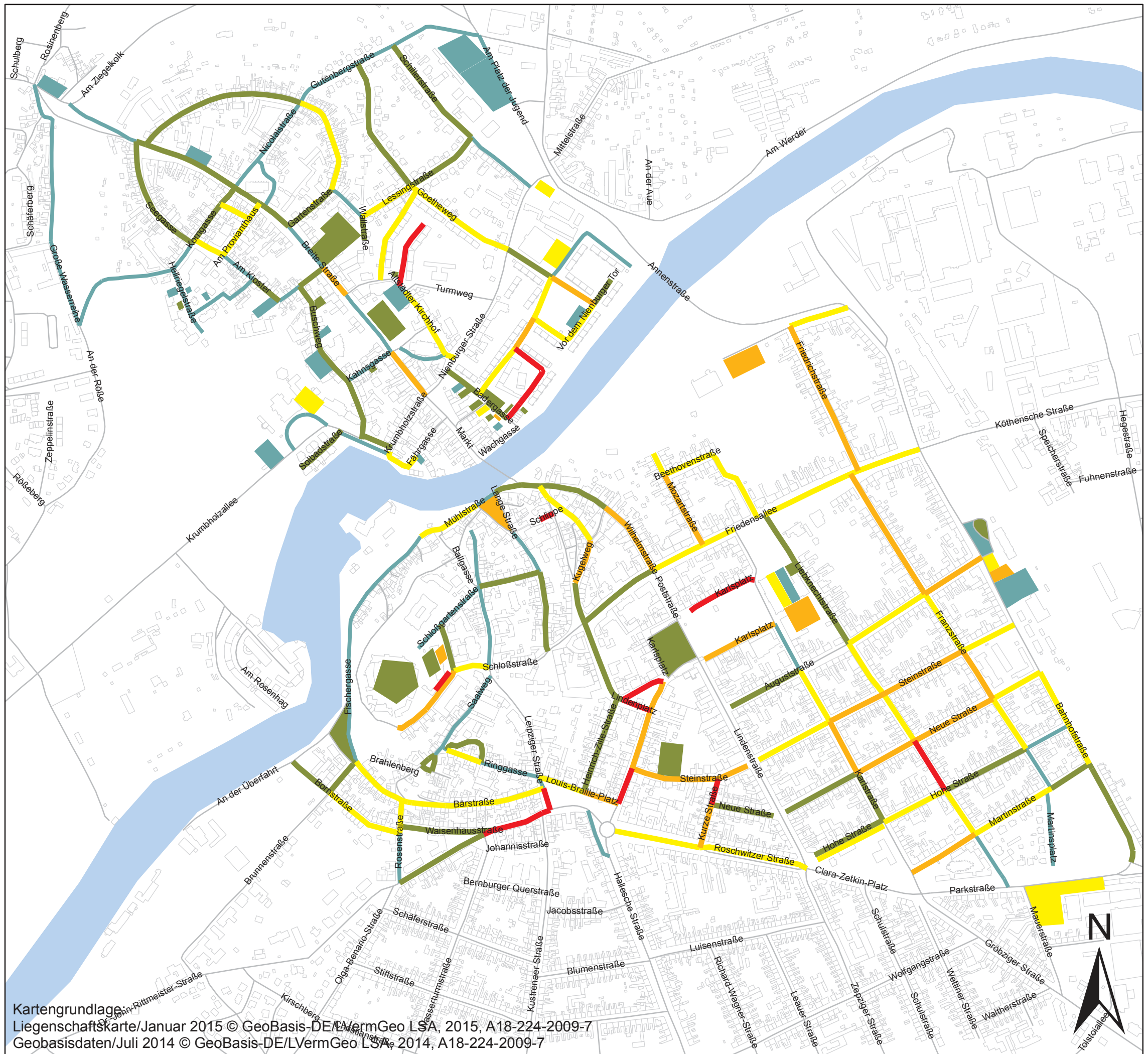
Legende

- ≤ 40%
- > 40% ≤ 60%
- > 60% ≤ 80%
- > 80% ≤ 95%
- > 95%
- weiteres Straßennetz

SVU Dresden
 Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
 Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Stand: April 2015 **Anlage 13**





Parkraumkonzept Innenstadt Bernburg

Auslastung Dienstag
23. Sept. 2014, 16.00 Uhr

Legende

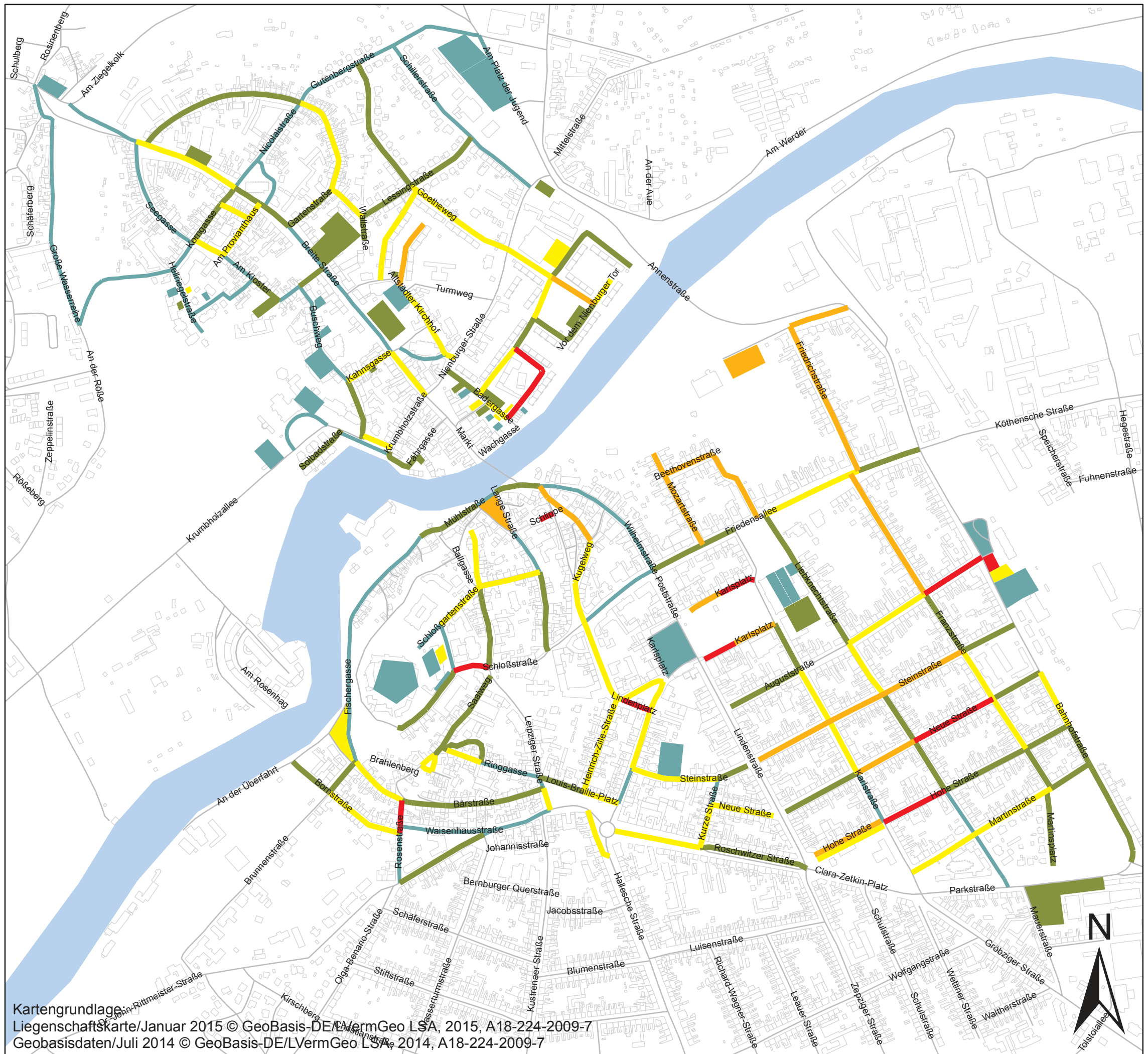
- ≤ 40%
- > 40% ≤ 60%
- > 60% ≤ 80%
- > 80% ≤ 95%
- > 95%
- weiteres Straßennetz

SVUDresden

Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Stand: April 2015 **Anlage 14**

Kartengrundlage:
Liegenschaftskarte/Januar 2015 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2015, A18-224-2009-7
Geobasisdaten/Juli 2014 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2014, A18-224-2009-7



Parkraumkonzept Innenstadt Bernburg

Auslastung Dienstag
23. Sept. 2014, 18.00 Uhr

Legende

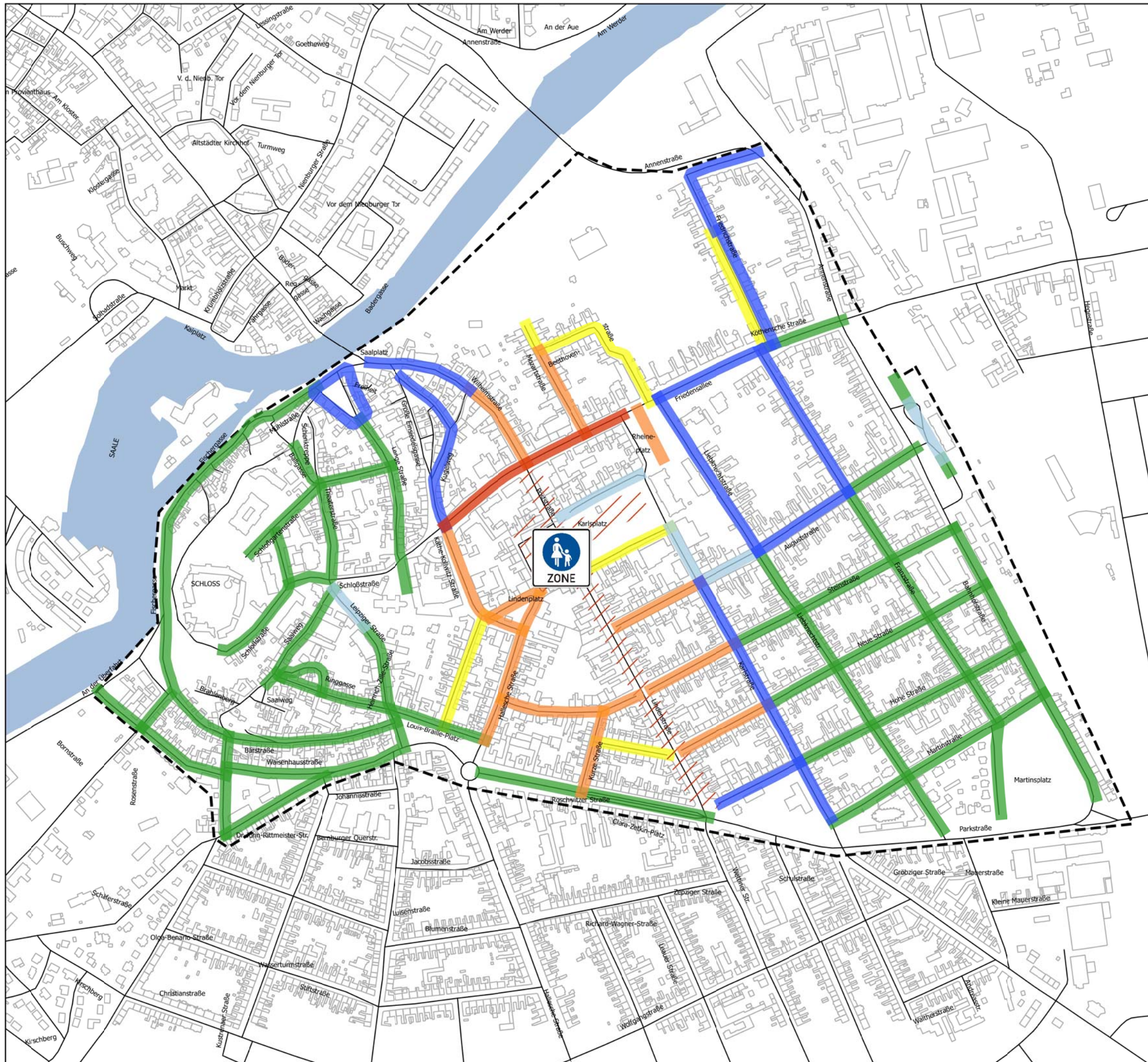
- ≤ 40%
- > 40% ≤ 60%
- > 60% ≤ 80%
- > 80% ≤ 95%
- > 95%
- weiteres Straßennetz

SVU Dresden

Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Stand: April 2015 **Anlage 15**

Kartengrundlage:
Liegenschaftskarte/Januar 2015 © GeoBasis-DE/WermGeo LSA, 2015, A18-224-2009-7
Geobasisdaten/Juli 2014 © GeoBasis-DE/LVermGeo LSA, 2014, A18-224-2009-7



Parkraumkonzept Innenstadt Bernburg

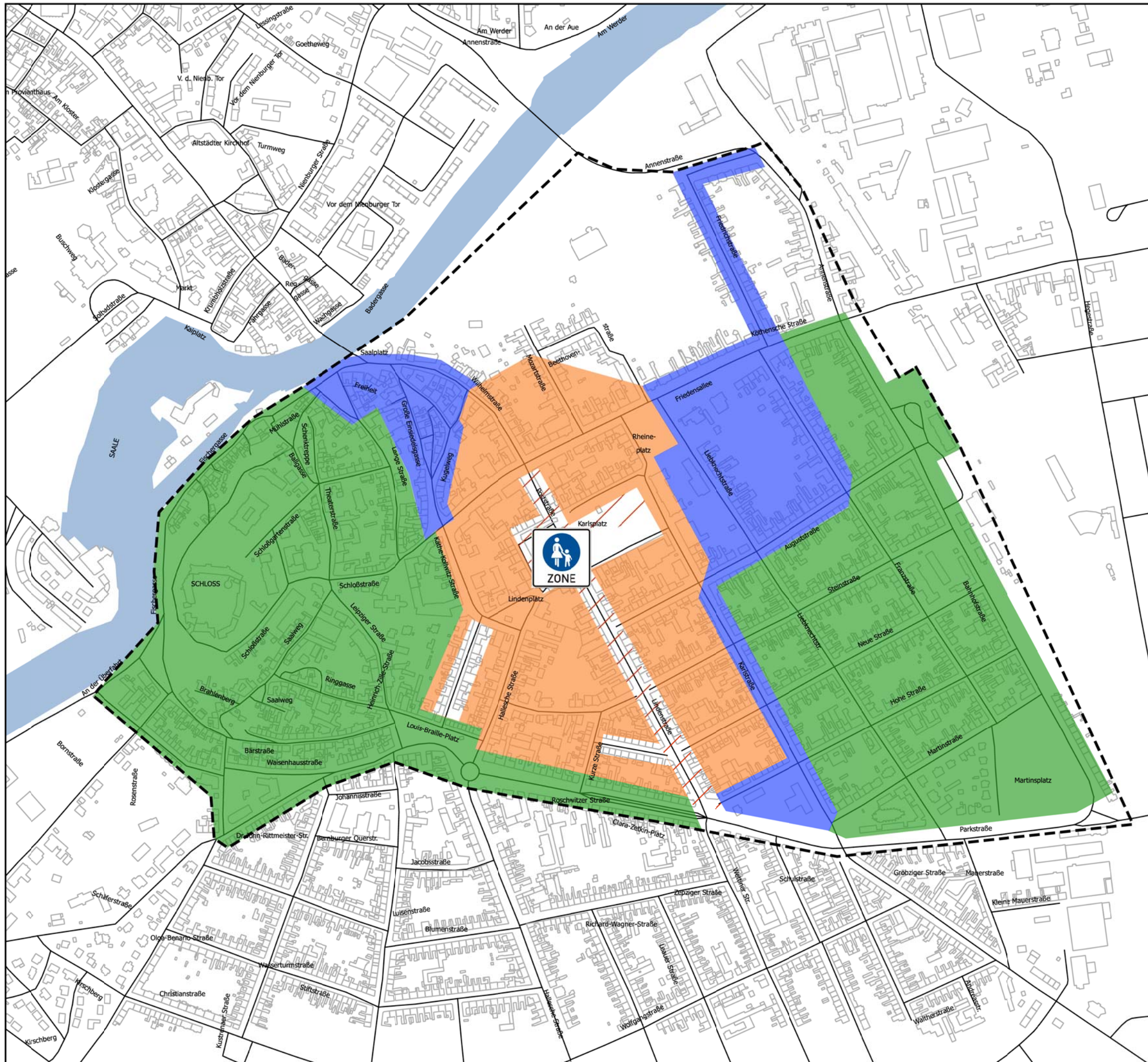
Bewirtschaftung Stellplätze (Planung)
straßenbezogen

Legende

- Gebührenpflichtig
- Gebührenpflichtig und Bewohner
- Zeitbeschränkt und Bewohner
- Zeitbeschränkt
- Frei (Einzelparkplätze zeitbeschränkt)
- Bewohner
- Betrachtungsraum

SVU Dresden
Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Stand Januar 2016 **Anlage 16**



Parkraumkonzept Innenstadt Bernburg

Bewirtschaftung Stellplätze (Planung)
gebietsbezogen

Legende

- Zone 1
gebührenpflichtig
(Einzelparkplätze gebührenfrei und
zeitbeschränkt: 30 min)
- Zone 2
gebührenfrei und zeitbeschränkt:
2 Stunden
- Zone 3
gebührenfrei
(Einzelparkplätze zeitbeschränkt)
- Betrachtungsraum

Straßen außerhalb der Zonen sind entweder:
 - nicht befahrbar
 - ohne Parkplatzangebot oder
 - das Parkplatzangebot ist Bewohnern
 vorbehalten

SVU Dresden
 Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger
 Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden

Stand Januar 2016 **Anlage 17**