

## **Parkleitsystem Eberswalde**

### **Konzept zum Aufbau eines Parkleitsystems im Stadtgebiet von Eberswalde**

**Auftraggeber:** Stadt Eberswalde  
Baudezernat  
Stadtentwicklungsamt  
Breite Straße 39  
16225 Eberswalde

Kontakt: Sören Bauer  
Telefon: 03334 64 622  
E-Mail: [S.Bauer@Eberswalde.de](mailto:S.Bauer@Eberswalde.de)

**Auftragnehmer:** Planungsbüro Kirste  
Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung  
Rabenauer Straße 7  
01159 Dresden

Kontakt: Alexander Kirste  
Telefon: 0351 87 44 372  
Mobil: 0172 34 33 623  
Internet: [www.planungsbüro-kirste.de](http://www.planungsbüro-kirste.de)  
E-Mail: [planungsbuero-kirste@gmx.de](mailto:planungsbuero-kirste@gmx.de)

**Stand:** 28.10.2011 (Entwurf des Endberichtes)

## **Inhaltsverzeichnis**

1 Einführung.....	3
2 Aufgabenstellung.....	4
3 Parkleitsysteme – theoretische Grundlagen.....	5
3.1 Typen von Parkleitsystemen.....	6
4 vorhandene Pläne und Konzepte.....	9
4.1 Verkehrsentwicklungsplan 2008.....	9
5 Entwurf des Parkleitsystems für die Stadt Eberswalde.....	11
5.1 Abgrenzung der Zielbereiche.....	11
5.2 Auswahl der Stellplatzsammelanlagen in den Zielbereichen.....	14
5.3 Art des Parkleitsystems für die Stadt Eberswalde.....	16
5.4 Design des Parkleitsystems.....	18
5.5 Grundregeln der Wegweisung .....	20
6 Standorte des Parkleitsystems.....	21
7 optionale, begleitende Maßnahmen.....	22
7.1 Park & Ride Platz „Familiengarten“.....	22
7.2 Informationstafeln und Internetauftritt.....	24
8 Herstellungs- und Unterhaltungskosten.....	25
9 Kosten – Nutzen – Bewertung.....	27
10 Beteiligung Träger öffentlicher Belange.....	28
11 Fördermittel.....	37
11.1 Richtlinie Kommunaler Straßenbau Brandenburg.....	37
11.2 Förderrichtlinie – Umweltschutz .....	38
12 Zusammenfassung.....	39
13 Anhang.....	40

## **1 Einführung**

Die Stadt Eberswalde befindet sich rund 40 km nordöstlich der Metropole Berlin, ist die Kreisstadt des Landkreises Barnim und das wirtschaftliche, kulturelle, touristische und Bildungszentrum im Nordosten Brandenburgs. Die Stadt ist als Mittelzentrum und regionaler Wachstumskern im Land Brandenburg klassifiziert und hat derzeit rund 41.000 Einwohner<sup>1</sup>.

Bedingt durch die regional bedeutsamen zentralörtlichen Infrastruktureinrichtungen, die allerdings dezentral im Stadtgebiet verteilt sind und die bandartige Stadtstruktur ist die Stadt Eberswalde durch ein hohes Verkehrsaufkommen gekennzeichnet. Neben dem innerstädtischen Binnenverkehr sind vor allem der städtische, regionale und überregionale Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr für die hohe Verkehrsarbeit und die verkehrsbedingten Umwelt- und Umfeldbeeinträchtigungen im Stadtgebiet verantwortlich.

Erfahrungsgemäß können im städtischen Bereich bis zu 40 Prozent<sup>2</sup> des Gesamtverkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr dem Parksuchverkehr zugeordnet werden.

Parksuchverkehr entsteht insbesondere, wenn Ortsunkundige einen Stellplatz suchen und/oder wenn das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum den realen Stellplatzbedarf nicht abdecken kann. Dadurch entstehen zwangsläufig Mehrwege, die auf der Suche nach einem Stellplatz zurückgelegt werden müssen und in deren Folge auch eine erhöhte Schallimmission und Luftschadstoffbelastung in den betreffenden Bereichen festzustellen ist.

Um die negativen Auswirkungen des Kraftfahrzeugverkehrs nachhaltig zu mindern wurde im Verkehrsentwicklungsplan 2008<sup>3</sup> ein vielfältiges Maßnahmenpaket festgeschrieben. Neben Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung auf Alternativtrassen sollen vor allem verkehrsorganisatorische Maßnahmen umgesetzt werden. Zu diesen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zählt u.a. die Errichtung eines Parkleitsystems (PLS) im Stadtgebiet von Eberswalde.

Darüber hinaus wurde im Rahmen der Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes<sup>4</sup> festgestellt, dass ein deutliches Ungleichgewicht zwischen der Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum und in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen besteht, welches mit Hilfe eines Parkleitsystems<sup>4</sup> beeinflusst werden könnte.

---

<sup>1</sup> Stadt Eberswalde, Statistischer Jahresbericht 2009, Seite 1 – 1

<sup>2</sup> <http://www.mobility.siemens.com/mobility/de/pub/nahverkehr/strassenverkehr/parkraummanagement/parkleitsysteme.htm>, Zugriff am 04.05.2011 um 11.30 Uhr

<sup>3</sup> Stadt Eberswalde, Verkehrsentwicklungsplan 2008, Teil C Textteil

<sup>4</sup> Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes 2008, Endbericht, Juni 2011

## **2 Aufgabenstellung**

Ein erster Entwurf für ein Parkleitsystem wurde im Jahr 2010 im Stadtentwicklungsamt erarbeitet und innerhalb der Stadtverwaltung präsentiert (Auftaktveranstaltung zum Wegweisungs- und Informationskonzept für die Stadt Eberswalde).

Aufbauend auf diesem ersten Entwurf sollen die Planungen zum Parkleitsystem weiter geführt und abgeschlossen werden.

Aufgabe dieses Konzeptes ist es, daher die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit zum Aufbau eines Parkleitsystems im Stadtgebiet von Eberswalde darzustellen, das Parkleitsystem den örtlichen Rahmenbedingungen anzupassen und die Realisierung planerisch vorzubereiten.

Hierzu sind neben der Festlegung der auszuweisenden Stellplatzsammelanlagen und der Erarbeitung eines Designentwurfes vor allem weitere Abstimmungen innerhalb der Stadtverwaltung, aber auch mit allen Betreibern der Stellplatzsammelanlagen, die im Parkleitsystem erfasst werden sollen zu führen. Da in Folge der Umsetzung des Parkleitsystems mit einer deutlichen Erhöhung der Auslastung der Stellplatzsammelanlagen zu rechnen ist, sind die Betreiber der Anlagen frühzeitig bei der Planung des Parkleitsystems zu beteiligen.

Des Weiteren sind die Standorte der einzelnen Wegweiser des Parkleitsystems in der Örtlichkeit abschließend festzulegen und eine detaillierte Kostenschätzung des Gesamtvorhabens zu erarbeiten.

### **3 Parkleitsysteme – theoretische Grundlagen**

Ein Parkleitsystem ist eine spezielle, zusätzliche Wegweisung, die den motorisierten Individualverkehr (MIV) in einem begrenzten Gebiet mit Hilfe von Wegweisertafeln auf möglichst kurzem Weg auf freie Stellplätze in verfügbaren Stellplatzsammelanlagen<sup>5</sup> führen soll.

Dabei wird der ruhende Verkehr zunächst mit der Vorwegweisung entsprechend der Straßenverkehrsordnung bis in das Zielgebiet geführt und anschließend mit Hilfe des Parkleitsystems zu den endgültigen, einzelnen Stellplatzsammelanlagen geleitet<sup>6</sup>.

Ziel eines Parkleitsystems ist es, zur optimalen Bewältigung des Verkehrs innerhalb eines abgegrenzten Gebietes beizutragen, indem unnötige Verkehrsleistungen durch Parksuchverkehre vermieden, hoch belastete Verkehrsströme entflochten und stark beanspruchte Verkehrsstrassen nach Möglichkeit umgangen werden.

Hierzu sollte das Parkleitsystem räumlich so umfassend aufgebaut sein, dass verschiedene Zielbereiche integriert werden können und eine Polarisierung auf eine bzw. wenige zentrale Stellplatzsammelanlagen vermieden wird. Dadurch wird sichergestellt, dass der ruhende Verkehr entsprechend des angestrebten Zielortes einen Stellplatz in einer benachbarten Stellplatzsammelanlage findet und somit zusätzlicher Parksuchverkehr entfällt. Somit werden Überlastungen und in der Folge Staus in bzw. um einzelne Stellplatzsammelanlagen oder Parkquartiere (Summe aller Stellplatzsammelanlagen eines Gebietes) vermieden, die Stellplatzauslastung der Stellplatzsammelanlagen erhöht und der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum abgebaut.

Positiver Nebeneffekt der Vermeidung von unnötigen Parksuchverkehren ist der Abbau von verkehrsbedingten Schallimmissions- und Luftschadstoffbelastungen innerhalb des entsprechenden Gebietes.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass ein Parkleitsystem in mehrfacher Hinsicht positiv und nachhaltig auf die Belange der Verkehrs-, Stadt- und Umweltplanung wirkt:

- ▲ Reduzierung der Verkehrsleistung und Verkehrsarbeit durch den Abbau unnötiger Parksuchverkehre
- ▲ Minderung von Schallimmissionsbelastungen durch die Vermeidung von Parksuchverkehren

---

<sup>5</sup> Stellplatzsammelanlagen: Summe aller öffentlich zugänglichen Parkplätze, Parkhäuser und Parkgaragen

<sup>6</sup> FGSV, 2001, Handbuch zu den RWB 2000, Seite D - 3

- ⤴ Abbau von Luftschadstoffbelastungen durch die Vermeidung von Parksuchverkehren
- ⤴ Verringerung des Zeit- (Stellplatzsuche) und Energieeinsatzes (Kraftstoffverbrauch) für den Nutzer eines Parkleitsystems, Erhöhung der Attraktivität für Bürger und Gäste der Stadt
- ⤴ Entlastung hochfrequentierter Verkehrsstrassen durch Beeinflussung der Routenwahl, Verbesserung der Verkehrsverteilung im gesamten Verkehrsnetz des abgegrenzten Gebietes
- ⤴ Erhöhung der Stellplatzauslastung durch gezielte Lenkung des ruhenden Verkehrs zu Stellplatzsammelanlagen
- ⤴ Reduzierung des Parkdrucks im öffentlichen Straßenraum durch Verlagerung des ruhenden Verkehrs in Stellplatzsammelanlagen
- ⤴ Gewährleistung der Stellplatzverfügbarkeit im öffentlichen Straßenraum durch Reduzierung des Parkdrucks

Die Wegweisung des ruhenden Verkehrs erfolgt gewöhnlich mit Hilfe dynamischer oder statischer Wegweisertafeln, die in der Regel vor Knotenpunkten oder an anderen wichtigen Standorten installiert werden, um so eine bestimmte Routenwahl zu gewährleisten.

Zu den verschiedenen Typen von Parkleitsystemen sei auf Punkt 3.1 verwiesen.

### **3.1 Typen von Parkleitsystemen**

Ein Parkleitsystem beeinflusst unmittelbar die Routenwahl des Nutzer, indem mit Hilfe von Wegweisertafeln die in der Regel kürzesten Wege zum Erreichen des gewünschten Zieles und der in der Nähe befindlichen Stellplatzsammelanlage aufgezeigt werden.

Um eine zielgerichtete Orientierung des Nutzers zu gewährleisten, werden gewöhnlich am Stadteingang oder vor Beginn des abgegrenzten Gebietes Informationstafeln installiert, die dem Nutzer den Aufbau des Parkleitsystems verdeutlichen.

Darüber hinaus kann mittels Informationstafeln ein generalisierter, räumlicher Überblick zur Verteilung der Stellplatzsammelanlagen im Stadtgebiet vermittelt werden.

In Abhängigkeit von der dargestellten Informationstiefe werden Parkleitsysteme in dynamische, halbdynamische und statische Systeme unterschieden.

## dynamische Parkleitsysteme

Dynamische Parkleitsysteme zeigen neben der Wegweisung zu einzelnen Stellplatzsammelanlagen auch den jeweils aktuell zur Verfügung stehenden Parkraum einer Stellplatzanlage oder eines Parkquartieres (Summe aller Stellplatzsammelanlagen) auf veränderbaren Anzeigeelementen an.

Die Angabe der verfügbaren Stellplätze erfolgt meist in Abhängigkeit von der Entfernung zum Zielort generalisiert.

Das heißt, in größerer Entfernung zum Zielort werden die verfügbaren Stellplätze auf Zehner-, Hunderter- oder Tausenderangaben gerundet.

Bei hinreichend geringem Anstand zum Zielort wird dann die exakte Anzahl der momentan verfügbaren Stellplätze angegeben.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit mit dynamischen Parkleitsystemen weitere Informationen wie „Parkhaus frei“, „Parkhaus besetzt“ und „Parkhaus geschlossen“ anzuzeigen.

Voraussetzung für die Nutzung eines dynamischen Parkleitsystems ist eine automatisierte Nutzererfassung an der Ein- und Ausfahrt aller angeschlossenen Stellplatzanlagen, welche die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge erfasst und dem maximal verfügbaren Stellplatzangebot der Stellplatzanlage gegenüber stellt.

Des Weiteren werden dynamische Anzeigenelemente benötigt, die die aktuell verfügbare Stellplatzanzahl einer Stellplatzanlage darstellt.

Für die Vernetzung mehrerer Stellplatzanlagen in einem Stadtgebiet und/oder verschiedener Parkquartiere in einem dynamischen Parkleitsystem ist ein Verkehrsleitreechner notwendig, der die verfügbaren Stellflächen jeder Stellplatzanlage erfasst, auswertet und auf die Anzeigeelemente überträgt.

Darüber hinaus kann mit einem dynamischen Parkleitsystem, welches über einen Verkehrsleitreechner organisiert wird, die Steuerung des ruhenden Verkehrs in Abhängigkeit von der Verkehrssituation und dem verfügbarem Stellplatzangebot über verschiedene Trassen erfolgen, sodass Stauereignisse reduziert bzw. vermieden werden können.

Allerdings ist die Installation, Pflege und Unterhaltung von dynamischen Parkleitsystemen, die in Abhängigkeit von der Größe des Parkquartieres mit Hilfe eines Verkehrsleitrechners zentral gesteuert werden müssten, sehr kosten- und zeitintensiv.

### statische Parkleitsysteme

Statische Parkleitsysteme zeigen ausschließlich die maximale Kapazität einer vorhandenen Stellplatzanlage, nicht aber den aktuell tatsächlich zur Verfügung stehenden Parkraum an.

Zusätzlich kann auch die summierte, maximal verfügbare Stellplatzanzahl aller Stellplatzanlagen eines Parkquartieres angegeben werden.

Das statische Leitsystem besteht aus separaten Wegweisertafeln und sollte mit Rücksicht auf den notwendigen Beschilderungsaufwand mit zunehmender Entfernung vom Zielort generalisiert dargestellt werden.

Eine situationsabhängige Lenkung des ruhenden Verkehrs über verschiedene Alternativrouten ist mit einem statischen Parkleitsystem nicht möglich, da der Inhalt der Wegweisertafeln nicht kurzfristig abgeändert werden kann.

Allerdings ist die Installation, Pflege und Unterhaltung eines statischen Parkleitsystems im Vergleich zu einem dynamischen Leitsystem deutlich weniger kosten- und zeitintensiv.

### halbdynamische Parkleitsysteme

Je nach Einsatzzweck und Größe des Parkquartieres können sowohl Elemente eines dynamischen als auch statischen Parkleitsystems verknüpft zum Einsatz gebracht werden.

Durch die gemeinsame Verwendung von dynamischen und statischen Parkleitsystemen können die Vorteile beider Systeme kombiniert und die Kosten für die Installation, Pflege und Unterhaltung gegenüber einem ausschließlich dynamischen Leitsystem reduziert werden.



## 4 vorhandene Pläne und Konzepte

### 4.1 Verkehrsentwicklungsplan 2008

Der Verkehrsentwicklungsplan 2008 (VEP) schlägt zur Weiterentwicklung der städtischen Verkehrsinfrastruktur u.a. die Einrichtung eines Parkinformations- und Wegweisungssystems<sup>7</sup> vor. Das Parkinformations- und Wegweisungssystem wurde aus Kostengründen und aufgrund der Stadtgröße als statisches System mit aufgelösten Tabellenwegweisern geplant.

Neben der Lenkung des Parksuchverkehrs sollte das Parkinformations- und Wegweisungssystem auch zur allgemeinen Information des Kraftfahrzeugverkehrs genutzt werden.

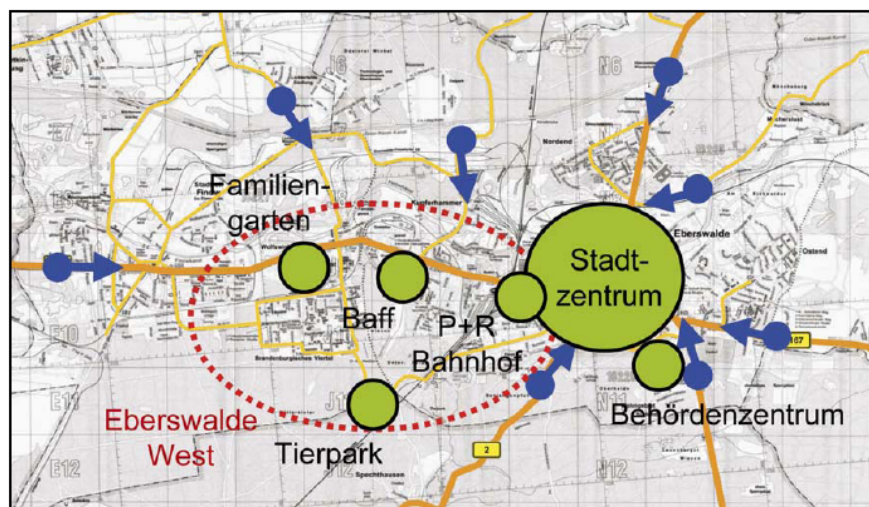
Zur Minimierung des Beschilderungsaufwands sollte das Stadtgebiet in zwei übergeordnete Zielbereiche (Eberswalde West und Stadtzentrum) unterteilt (vgl. Abbildung 1) und erst in der Nähe des Zielbereiches mit der Ausweisung einzelner Ziele begonnen werden.

Im Zielbereich Eberswalde West sollten die Stellplatzsammelanlagen am Familiengarten, am Freizeitbad baff, am Hauptbahnhof und am Zoologischen Garten, im Zielbereich Eberswalde Zentrum die Stellplatzsammelanlagen Marienstraße, Rathauspassage, Kreisverwaltung und Sparkasse zusammengefasst werden.

Das Behördenzentrum sollte als Einzelziel separat ausgewiesen werden.

Darüber hinaus war vorgesehen auf den Wegweisungstafeln bereits der Hinweis zu geben, ob im Zielbereich gebührenpflichtige oder kostenfreie Stellplatzsammelanlagen zur Verfügung stehen.

Abbildung 1 -  
Parkinformations- und  
Wegweisungssystem  
VEP 2008<sup>8</sup>



<sup>7</sup> Stadt Eberswalde, Verkehrsentwicklungsplan 2008, Teil C Textteil, Seite 106

<sup>8</sup> Stadt Eberswalde, Verkehrsentwicklungsplan 2008, Teil C – Textteil, Seite 106

## 4.2 Parkraumbewirtschaftungskonzept Eberswalde

In der engeren Innenstadt von Eberswalde wurde 2004 eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt, mit dem Ziel den zunehmenden Parkdruck im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren und die Auslastung der Stellplatzsammelanlagen zu erhöhen.

Infolge von Verdrängungseffekten und geänderten Rahmenbedingungen wurde das Parkraumbewirtschaftungsgebiet 2008 auf die gesamte Innenstadt und die Bahnhofsvorstadt erweitert.

Durch die Parkraumbewirtschaftung ist es gelungen im Parkraumbewirtschaftungsgebiet ein städtebaulich, wirtschaftlich und verkehrspolitisch weitgehend ausgewogenes Stellplatzangebot zu schaffen und die Stellplatzverfügbarkeit insgesamt zu erhöhen.

Allerdings ist es bislang nicht im gewünschten Maße gelungen den ruhenden Verkehr aus dem öffentlichen Straßenraum in die vorhandenen Stellplatzsammelanlagen zu verlagern<sup>9</sup>. In Folge dessen ist es sehr wahrscheinlich, dass bislang sehr große Potenziale zur Reduzierung des Parksuchverkehrs und der verkehrsbedingten Umwelt- und Umfeldbelastungen nicht ausgeschöpft werden.

Aus diesem Grund wurde vorgeschlagen ein Parkleitsystem für den Bereich der Innenstadt und die Bahnhofsvorstadt zu errichten<sup>10</sup>, welches Besucher und Einwohner der Stadt an den Zugängen der Innenstadt darüber informieren soll „wo und in welcher Nähe zu ihren Zielen sie [...] parken können und wie sie am günstigsten dort hinkommen.“<sup>11</sup>

Das Parkleitsystem sollte als statisches Leitsystem ausgeführt werden und zur Minimierung des Beschilderungsaufwands zunächst generalisierte Zielbereiche aufzeigen. Mit Erreichen des jeweiligen Zielbereiches sollte die Wegweisung zu den einzelnen Stellplatzsammelanlagen beginnen und bis zum Zielort fortgeführt werden.

Der ruhende Verkehr sollte mit Hilfe von fünf Parkrouten geführt werden, die den Nutzer jeweils an mehreren Stellplatzsammelanlagen vorbei führen sollten.

Die Kosten für das Parkleitsystems wurden 2008 auf ca. 54.000 Euro(brutto)<sup>12</sup> geschätzt.

---

<sup>9</sup> Parkraumbewirtschaftungskonzept 2008 und Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes (2011)

<sup>10</sup> Parkraumbewirtschaftungskonzept 2008 und Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes (2011)

<sup>11</sup> vgl. Parkraumbewirtschaftungskonzept 2008, Seite 79 ff.

<sup>12</sup> Parkraumbewirtschaftungskonzept 2008, Seite 87

## **5 Entwurf des Parkleitsystems für die Stadt Eberswalde**

Das Parkleitsystem für die Stadt Eberswalde hat den Zweck, den Parksuchverkehr innerhalb eines abgegrenzten Bereiches auf kürzestem Weg zu den vorhandenen Stellplatzsammelanlagen zu führen.

Aufgrund der bandartigen, bipolaren Siedlungsstruktur der Stadt Eberswalde und den teilweise dezentral lokalisierten Infrastrukturen ist zunächst festzulegen, wie das Stadtgebiet in Zielbereiche unterteilt werden kann und welche Zielbereiche bzw. darin vorhandenen Stellplatzsammelanlagen für das Parkleitsystem berücksichtigt werden sollen.

Ausschlaggebend für die Beachtung im Parkleitsystem ist die Bedeutung des Zielbereiches und dessen vorhandener Infrastrukturen für den lokalen, regionalen und überregionalen Verflechtungsraum und davon abgeleitet die Nutzungsintensität sowie die potenzielle Stellplatznachfrage.

Des Weiteren können nur Stellplatzsammelanlagen berücksichtigt werden, die der Allgemeinheit öffentlich zugänglich sind und somit potenziell dem gesamten ruhenden Verkehr zur Verfügung stehen.

### **5.1 Abgrenzung der Zielbereiche**

Zur Begrenzung des Beschilderungsaufwands und um die Lesbarkeit des Parkleitsystems zu gewährleisten ist es sinnvoll, alle Stellplatzsammelanlagen, die in einem räumlichen Zusammenhang stehen, zunächst zusammengefasst in Zielbereichen auszuweisen.

In hinreichend geringer Entfernung, an richtungsrelevanten Knotenpunkten und/oder unmittelbar an der jeweiligen Stellplatzsammelanlage werden die Sammelziele „aufgelöst“ und die Wegweisung mit Einzelzielen bis zur jeweiligen Stellplatzsammelanlage weitergeführt.

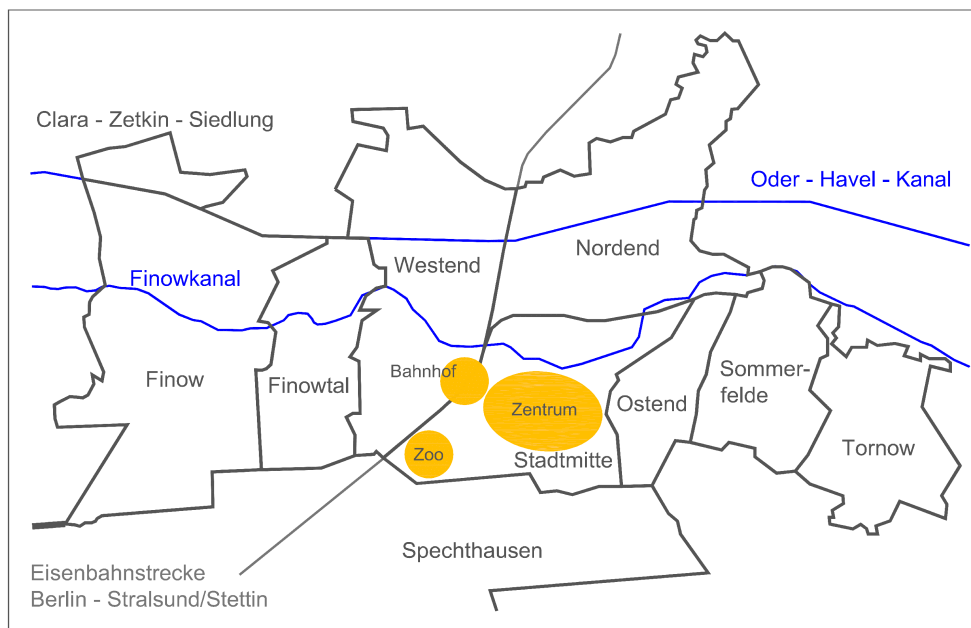
In Anlehnung an die Gliederung des Stadtgebietes erfolgt auch die Abgrenzung der Zielbereiche für das Parkleitsystem, wobei wichtige Infrastruktureinrichtungen wie bspw. der Zoologische Garten Eberswalde und der Bahnhof Eberswalde ebenfalls als Zielgebiete betrachtet werden.

Die Zielbereiche Zentrum, Bahnhof und Zoologischer Garten sind aufgrund ihrer infrastrukturellen Ausstattung von hoher bzw. höherer zentralörtlicher Bedeutung und haben lokale, re-

gionale und überregionale Anziehungskraft. Aus diesem Grund wird ein erheblicher Teil des relevanten Parksuchverkehrs in diesen Zielbereichen gebunden.

Da im Bereich Zentrum und Bahnhof die verfügbaren Stellplatzkapazitäten begrenzt sind, ist ein im Vergleich zum übrigen Stadtgebiet höherer Parkdruck festzustellen und die Steuerung des ruhenden Verkehrs zwingend geboten.

Abbildung 2 – Zielbereiche im Stadtgebiet<sup>13</sup>



Im Bereich Zoologischer Garten Eberswalde ist ebenfalls eine hohe Stellplatznachfrage festzustellen. Allerdings stehen im nahen Umfeld des Zoologischen Gartens rund 300 Stellplätze zur Verfügung, sodass die Stellplatznachfrage jederzeit abgedeckt werden kann und eine zusätzliche Steuerung des ruhenden Verkehrs entbehrlich macht. Darüber hinaus ist der Zoologische Garten im Rahmen der Wegweisung im MIV bereits hinreichend ausgeschildert, sodass der Zielbereich Zoo nicht für das Parkleitsystem betrachtet werden sollte.

Die Zielbereiche Finow/Finowtal, Nordend, Ostend und Westend zeichnen sich vorwiegend als Wohnstandorte mit geringer zentralörtlicher Bedeutung aus. Vorhandene (zum Teil regional bedeutsame) Infrastrukturen (Freizeitbad baff, Familiengarten, etc.) verfügen über hinreichend große Stellplatzkapazitäten, sodass kein erhöhter Parkdruck festzustellen ist und eine zielgerichtete Steuerung des ruhenden Verkehrs entfallen kann. Außerdem werden diese Ziele sofern sie von Bedeutung sind bereits im Rahmen der amtlichen Wegweisung

<sup>13</sup> Quelle: Stadt Eberswalde, INSEK 2008, Seite 27, Abbildung 10; eigene Darstellung

aufgeführt und bedürfen keiner zusätzlichen Ausschilderung. Aus diesen Gründen sollten die vorgenannten Bereiche nicht im Parkleitsystem berücksichtigt werden.

Einzigste Ausnahme ist der Parkplatz Alte Chemische Fabrik, welcher aufgrund seiner sehr günstigen Anbindung an den städtischen Nahverkehr künftig als Park & Ride Platz „Familien-garten“ ausgewiesen werden sollte. Ziel ist es einen Teil des ruhenden Verkehrs auf diesem Parkplatz (Kapazität rund 350 Stellplätze) zu binden und somit die Zielbereiche Zentrum und Bahnhof vom (ruhenden) Verkehr zu entlasten.

## 5.2 Auswahl der Stellplatzsammelanlagen in den Zielbereichen

Im Zielbereich Zentrum werden alle vorhandenen, öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen (Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen) in das Parkleitsystem integriert, um hinreichend große Stellplatzkapazitäten anbieten zu können. Außerdem bildet die räumliche Verteilung der Stellplatzsammelanlagen, den Bereich der Innenstadt nach, sodass im Stadtzentrum jedem möglichen Zielort eine in der Nähe befindliche Stellplatzsammelanlage zugeordnet werden kann. In Folge dessen werden sich die notwendigen Parksuchverkehre deutlich reduzieren lassen.

Insgesamt werden im Zielbereich Zentrum sieben Stellplatzsammelanlagen (vgl. Abb. 3) mit einer Gesamtkapazität von 574 Stellplätzen in das Parkleitsystem einbezogen (vgl. Tab. 1).

Im Zielbereich Bahnhof werden die Park & Ride Plätze Bahnhof I und Bahnhof II (vormals: Alter ZOB) zusammengefasst. Beide Parkplätze umfassen in Summe 368 unbewirtschaftete Stellplätze (vgl. Tabelle 1), die sich in unmittelbarer bzw. fußläufiger Nähe zum Bahnhof befinden.

Tabelle 1 – Stellplatzsammelanlagen im Parkleitsystem

Zielbereich	Art der Anlage	Bezeichnung	Standort	Kapazität <sup>14</sup> (Pkw Stellplätze)
Bahnhof	P & R Platz	Bahnhof 1	Bahnhof	245
Bahnhof	P & R Platz	Bahnhof 2	Heegermühler Straße	123
<b>Summe Zielbereich Bahnhof</b>				<b>368</b>
Zentrum	Tiefgarage	F. - Ebert - Zentrum	Eisenbahnstraße	31
Zentrum	Parkplatz	Finowkanal	Bergerstraße	85
Zentrum	Parkplatz	Karl - Marx - Platz	K. - Marx - Platz	39
Zentrum	Parkhaus	Kreisverwaltung	Goethestraße	65
Zentrum	Parkplatz	Marienstraße	Marienstraße	140
Zentrum	Parkplatz	Neue Apotheke	Weinbergstraße	24
Zentrum	Parkhaus	Rathauspassage	Bollwerkstraße	190
<b>Summe Zielbereich Zentrum</b>				<b>574</b>
<b>Summe Zielbereiche Bahnhof und Zentrum</b>				<b>942</b>

<sup>14</sup> Stadt Eberswalde, 2011, Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes 2008, Anlage (6)

Abbildung 3: Im Parkleitsystem zu integrierende öffentlich zugängliche Stellplatzsammelanlagen



**Legende:**

- 1 Park & Ride Bahnhof I
  - 2 Park & Ride Bahnhof II
  - 3 Parkhaus F. - Ebert - Zentrum
  - 4 Parkplatz Finowkanal
  - 5 Parkplatz Karl - Marx - Platz
  - 6 Parkhaus Kreisverwaltung
  - 7 Parkplatz Marienstraße
  - 8 Parkhaus Neue Apotheke
  - 9 Parkplatz Rathauspassagen
- 
- Stellplatzsammelanlage im Zielbereich Bahnhof
  - Stellplatzsammelanlage im Zielbereich Zentrum

**Kartengrundlage:**

Flyer zur Parkraumbewirtschaftung 2008,  
erstellt durch: Dr. R. Schneewolf

**Parkleitsystem Eberswalde -  
Lageplan Stellplatzsammelanlagen**

		Datum	Name
Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung	bearb.:	09/11	Kirste
Rabenauer Straße 7, 01159 Dresden	gez.:	09/11	Kirste
Telefon: 0351 87 44 372	geprüft:	09/11	Kirste
E-Mail: planungsbuero-kirste@gmx.de	Unterschrift Federführer		

Nr.	Datum	Name	Änderung

**Stadt Eberswalde**  
 Stadt Eberswalde  
 Baudezernat  
 Stadtentwicklungsamt

Parkleitsystem Eberswalde	Lageplan
Entwurf	ohne Maßstab

Aufgestellt:  
Eberswalde, den  
Stadtentwicklungsamt

Leuschner  
Amtsleiterin

--	--

### 5.2.1 Stellplatzsammelanlagen die nicht im Parkleitsystem berücksichtigt werden

Aufgrund des eingeschränkten Nutzerkreises (Kunden, Patienten, Gäste, Mieter, Mitarbeiter) werden folgende Stellplatzsammelanlagen im Zielbereich Zentrum nicht für das Parkleitsystem Eberswalde berücksichtigt:

- ⤴ Parkdeck Bauernmarkt
- ⤴ Parkplatz Werner – Forßmann Krankenhaus
- ⤴ Parkplätze Sparkasse (Michaelisstraße)
- ⤴ Parkplatz WHG (Friedrich – Engels – Straße)
- ⤴ Parkplatz Haus Schwärzetal
- ⤴ Parkplatz Landkreis Barnim (Nagelstraße)
- ⤴ Parkplatz Stadtverwaltung (Bergerstraße)

Im Zielbereich Bahnhof befinden sich keine Stellplatzsammelanlagen mit eingeschränktem Nutzerkreis.

Des Weiteren werden folgende Stellplatzsammelanlagen und Parkbrachen aus verkehrsplannerischen und/oder städtebaulichen Gründen nicht im Parkleitsystem berücksichtigt:

- ⤴ Parkplatz Goethestraße (nördlich vom Altstadtcarree; ortsunkundige Nutzer sollen auf die umliegenden Stellplatzsammelanlagen verteilt und das historische Stadtzentrum vom (Parksuch-) Verkehr entlastet werden)
- ⤴ Parkbrache Blumenwerderstraße (Grundstück soll bebaut werden)
- ⤴ Parkbrache Kantstraße (Grundstück soll bebaut werden)

### **5.3 Art des Parkleitsystems für die Stadt Eberswalde**

Das Parkleitsystem für die Stadt Eberswalde wird insgesamt neun Stellplatzsammelanlagen umfassen und sollte ausschließlich als statisches System ausgeführt werden.

Die Entscheidung ein statisches Parkleitsystem aufzubauen beruht auf folgenden Gründen:

- ⤴ Die geplante Wegweisung zu den jeweiligen Stellplatzsammelanlagen erfolgt in Anlehnung an den VEP. Das heißt, zum Schutz des Anliegerstraßennetzes vor „fremden“ Verkehr wird die Wegweisung fast vollständig über das städtische Hauptver-



kehr- und Sammelstraßennetz erfolgen. Eine situationsabhängige Verkehrsführung über Alternativrouten ist aufgrund der bandartigen Stadtstruktur mit der zentralen Verkehrsachse der B 167 kaum möglich und aufgrund seltener Stauereignisse nicht notwendig, weshalb ein statisches Parkleitsystem für Eberswalde als hinreichend erscheint, um die gesetzten Ziele zu erreichen.

- ▲ Der Installations-, Pflege- und Unterhaltungsaufwand eines statischen Leitsystems ist im Vergleich zu einem dynamischen Leitsystem deutlich geringer. In Hinblick auf die Investitions- und langfristigen Unterhaltungskosten ist davon auszugehen, dass die geringfügigen Vorteile, die ein dynamisches Parkleitsystem für Eberswalde erbringen würde (Anzeige der aktuell verfügbaren Stellplatzkapazitäten je Stellplatzsammelanlage) nicht ausreichen, um die höheren Kosten zu rechtfertigen.

Um den Komfort für den Nutzer zu erhöhen, ist jedoch die Installation einer dynamischen Anzeige des aktuell zur Verfügung stehenden Parkraums vor jeder Stellplatzsammelanlage auf Kosten der Stellplatzsammelanlagenbetreiber denkbar und wünschenswert.

## 5.4 Design des Parkleitsystems

Das Design der Wegweisertafeln eines Parkleitsystems ist weder in der StVO noch in den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB) reglementiert<sup>15</sup> bzw. standardisiert.

Um dennoch eine einheitliche Systematik, mindestens innerhalb des Stadtgebietes zu gewährleisten, werden alle Wegweisertafeln entsprechend den Vorgaben der RWB gleichartig gestaltet.

Die Wegweisertafeln werden als aufgelöste Tabellenwegweiser mit den Abmessungen 1.500, 1.750, 2.000 oder 2.250 x 450 mm<sup>16</sup> ausgeführt. So ist in Abhängigkeit der Inhalte der Wegweisertafeln eine größtmögliche Flexibilität und ein minimaler Materialeinsatz gewährleistet und der Austausch einzelner Elemente möglich.

Die Schriftgröße entspricht den Vorgaben der RWB und wird 126 mm betragen<sup>17</sup>. Als Schriftart wird die serifenlose Linear – Antiqua gemäß DIN 1451 Teil 2 verwendet. Damit ist die Erkennbarkeit bei einer Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h gewährleistet.

Des Weiteren werden die Wegweisungspfeile entsprechend den Vorgaben der RWB so angeordnet, dass rechtsweisende Pfeile auf der rechten Schilderseite und linksweisende bzw. geradeausweisende Pfeile auf der linken Schilderseite angebracht werden<sup>18</sup>. Dies stört zwar im Einzelfall die Symmetrie des Tabellenwegweisers erhöht aber die Erkennbarkeit der Fahrtrichtung deutlich.

Auf die Nummerierung der einzelnen Stellplatzsammelanlagen wird verzichtet und statt dessen eine eindeutige Bezeichnung für jede Anlage gewählt (vgl. Tabelle 1)<sup>19</sup>, die künftig gleichermaßen an der Anlage vorzufinden sein sollte.

Ebenso ist die Anzahl der Wegweisertafeln je Standort auf fünf Einzelelemente begrenzt<sup>20</sup>, wodurch die Erfassbarkeit des Parkleitsystems gewährleistet bleibt.

---

<sup>15</sup> FGSV, 2001, Handbuch zu den RWB 2000, Seite D - 3

<sup>16</sup> FGSV, 2001, Handbuch zu den RWB 2000, Seite 205

<sup>17</sup> FGSV, 2001, Handbuch zu den RWB 2000, Seite 117

<sup>18</sup> BMVBS, Richtlinie für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB), 2000

<sup>19</sup> FGSV, 2001, Handbuch zu den RWB 2000, Seite D - 3

<sup>20</sup> FGSV, 2001, Handbuch zu den RWB 2000, Seite D - 4

Die Wegweisertafeln werden nach StVO wie Zeichen 432<sup>21</sup> („Wegweiser zu innerörtlichen Zielen“) mit weißen Grund gestaltet.

Darüber hinaus werden alle Wegweisertafeln mit dem Piktogrammen zur Art der Stellplatzsammelanlage (Parkplatz, Parkhaus oder Park & Ride) versehen.

Um eine Verwechslung der Wegweisertafeln des Parkleitsystems mit einer „normalen“ Wegweisung zu vermeiden, sollten die Tafeln der Sammelziele zusätzliche gestalterische Elemente erhalten. Hierzu wird vorgeschlagen, alle Randstreifen in Blau auszuführen und die Sammelziele Bahnhof bzw. Zentrum mit einem mehrfach überlagertem Piktogramm Parken von den Einzelzielen abzusetzen (vgl. Anlage 1 – Vorzugsvariante PB Kirste). Weitere Designvorschläge sind in der Anlage 1 dargestellt.

Auf die zusätzliche Kennzeichnung von gebührenfreien und gebührenpflichtigen Stellplatzsammelanlagen wird verzichtet, da es einerseits heute selbstverständlich ist, Parkgebühren zu entrichten. Andererseits kann die Kennzeichnung gebührenfreier Stellplatzsammelanlagen zu einem höherem Parksuchverkehr führen. Dies widerspricht der Zielstellung des Parkleitsystems und ist zu vermeiden.

Die Wegweiser werden ausschließlich im innerstädtischen Bereich aufgestellt und sind daher generell mit einer Bodenfreiheit von 2,25 m zu montieren. Somit ist gewährleistet, dass Fußgänger und Radfahrer die Wegweisertafeln gefahrlos passieren können.

Die erforderlichen Masten sollten in Abhängigkeit der Fläche des jeweiligen Wegweisers dimensioniert (vgl. Anlage 4 – Standortkataster) und aus feuerverzinktem Stahl gemäß DIN EN 10025 hergestellt werden.

Die Wegweisertafeln sollten als randverstärkte Schilder ausgeführt werden, um die Stabilität der Tafel auch bei Wind- und/oder Schneelast zu gewährleisten.

---

<sup>21</sup> Straßenverkehrsordnung, in der jeweils gültigen Fassung

## 5.5 Grundregeln der Wegweisung

Das Parkleitsystem für die Stadt Eberswalde muss neben den gestalterischen Vorgaben (vgl. Pkt. 5.4) auch folgenden, allgemein gültigen Grundregeln der Wegweisung<sup>22</sup> genügen, um die Funktionstüchtigkeit und die Akzeptanz durch den Nutzer zu gewährleisten:

- ⤴ Einheitlichkeit (Das Parkleitsystem muss im gesamten Einsatzgebiet ein einheitliches Aussehen haben, ein Designwechsel ist nicht zulässig.)
- ⤴ Wahrnehmbarkeit (Die Erkennbarkeit des Parkleitsystems muss bei jeder Tages- und Nachtzeit gewährleistet werden.)
- ⤴ Lesbarkeit (Die Inhalte und die Informationsdichte des Parkleitsystems sollen auf das notwendige Maß beschränkt werden, um die Nutzer nicht zu überfordern.)
- ⤴ Zielauswahl (Die auszuweisenden Ziele sind sorgsam und der Bedeutung für das öffentliche Parken entsprechend auszuwählen.)
- ⤴ Kontinuität (Ein Ziel, das im Parkleitsystem benannt wird ist bis zum Zielort ohne Unterbrechung auszuweisen.)
- ⤴ Umklappregel (Die Wegweisung ist so anzuordnen, dass beim „Umklappen“ des Wegweisers auf die Fahrbahn die tatsächliche Fahrtrichtung angegeben wird.)

---

<sup>22</sup> BMVBS, Richtlinie für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB), 2000

## **6 Standorte des Parkleitsystems**

Die Standorte der Wegweisertafeln sind generell so zu wählen, dass vor Knotenpunkten die weitere Fahrtrichtung bekannt ist und ggf. erforderliche Spurwechsel ohne eine Gefährdung des fließenden Verkehrs vollzogen werden können. Aus diesem Grund sind die Wegweisertafeln in hinreichend großer Entfernung zum Knotenpunkt aufzubauen. Außerdem ist darauf zu achten, dass die Erkennbarkeit der amtlichen Wegweisung nicht beeinträchtigt wird. Die gemeinsame Montage von Wegweisern nach StVO und des Parkleitsystems auf einem Aufsteller ist nicht zulässig und daher grundsätzlich zu vermeiden.<sup>23</sup>

Die Standorte der einzelnen Wegweisertafeln sind in Anlage 2 (Lageplan) übersichtsartig grafisch dargestellt und in Anlage 4 (Standortkataster) exakt verortet.

Um den materiellen und finanziellen Herstellungsaufwand zu minimieren, sollen vorhandene Oberleitungsmasten, Masten der öffentlichen Beleuchtung oder sonstige, unbenutzte Masten als Aufsteller für das Parkleitsystem genutzt werden. Zur Gewährleistung der Standsicherheit der vorhandenen Masten, wurden allerdings nur Standorte mit höchstens zwei Wegweisertafeln zur Anbringung an die bestehenden Masten vorgesehen. Sämtliche Standorte mit mehr als zwei Wegweisertafeln werden an separate, neu zu herzustellenden Masten und Fundamenten befestigt. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass alle Standorte den zu erwartenden Belastungen entsprechen und die Anzahl der zusätzlich im öffentlichen Raum einzubringenden Masten auf das notwendige Maß reduziert wird.

Bei der Wahl der Standorte wurde darauf geachtet, dass möglichst keine Grundstücke privater Eigentümer berührt werden. Dennoch sind konnten aufgrund der räumlichen Gegebenheiten vereinzelte Standorte nicht im öffentlichen Raum untergebracht werden.

Im Rahmen der Planung wurden die vorgesehenen Standorte mit den jeweils betroffenen privaten und öffentlichen Grundstückseigentümern abgestimmt und Einvernehmen bezüglich der Realisierung des Parkleitsystems hergestellt.

Sollten sich beim Aufbau des Parkleitsystems einige der vorgeschlagenen Standorte als ungeeignet erweisen, sind Ersatzstandorte nach den o.g. Kriterien zu suchen.

---

<sup>23</sup> FGSV, 2001, Handbuch zu den RWB 2000, Seite D - 7

## **7 optionale, begleitende Maßnahmen**

### **7.1 Park & Ride Platz „Familiengarten“**

Wie bereits unter Punkt 5.1 angesprochen existiert ein sehr großes Potential, den Parkplatz am Familiengarten (vormals: Alte Chemische Fabrik) stärker in die städtischen Verkehrsinfrastrukturen einzubinden.

Aufgrund der optimalen Lage des Parkplatzes, unmittelbar an der Bundesstraße 167, außerhalb der hochverdichteten, zentralen Wohnbereiche und in der Nähe von zwei Haltestellen des städtischen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), eignet sich der Standort hervorragend für die Einrichtung eines Park & Ride Platzes.

Die bestehenden Anbindungen der O – Buslinien 861 und 862, sowie der Buslinien 910 bzw. 917 garantieren im Tageszeitraum eine zeitnahe und kurzfristige Anbindung des Standortes an die bzw. aus der Innenstadt. Entsprechend den aktuellen Fahrplänen kann sowohl unter der Woche als auch an Wochenenden und Feiertagen zwischen ca. 7.00 und 18.00 Uhr ein 10 bis maximal 15 Minuten – Takt garantiert werden.

In der Summe bedeutet dies für potenzielle Nutzer ein Höchstmaß an Komfort, da die Stellplätze am Standort „Familiengarten“ gebührenfrei und zeitlich unbegrenzt nutzbar sind, die Haltestellen sich in kurzer fußläufiger Entfernung befinden, die Weiter- und Rückreise jederzeit gewährleistet ist und die Beförderungsgebühren die Parkgebühren im Zentrum nicht übersteigen.

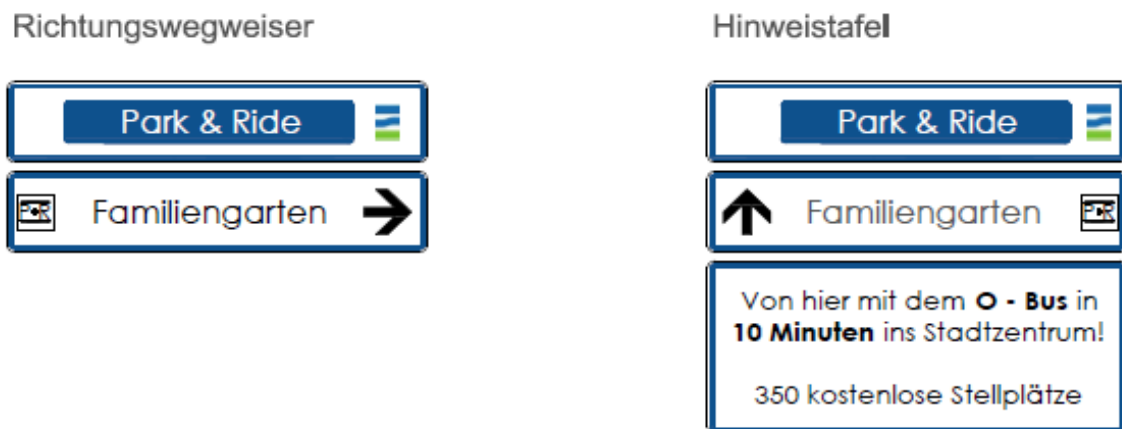
Die Ausweisung des Park & Ride Platzes „Familiengarten“ sollte lediglich aus Richtung Westen bzw. Norden (künftige Anbindung an die B 167n) erfolgen (vgl. Anlage 3 – Lageplan P & R Familiengarten), da somit der Großteil des regionalen und überregionalen Verkehrs, welcher vorrangig über die Bundesautobahn 11 nach Eberswalde einströmt<sup>24</sup> und die Zielgruppe dieser Stellplatzsammelanlage darstellt, erfasst und beeinflusst werden kann.

Ziel dieser Maßnahme ist es, einen Teil des ruhenden Verkehrs aus der Innenstadt zu verlagern, den städtischen ÖPNV zu stärken und die verkehrsbedingten Luftschadstoff- und Schallimmissionsbelastungen weiter abzubauen.

---

<sup>24</sup> Stadt Eberswalde, Verkehrsentwicklungsplan 2008, Teil A - Anhang

Abbildung 5 – Design der Wegweisertafeln für den Park & Ride Platz „Familiengarten“



Zusätzlich zu den Hinweistafeln für den MIV sollten Wegweisungstafeln für den Fußgängerverkehr am P & R Familiengarten installiert werden, um den Übergang vom MIV zum ÖPNV möglichst einfach und zeitlich optimiert zu gestalten.

Abbildung 6 – Design der Wegweisungstafeln für den Fußgängerverkehr



## 7.2 Informationstafeln und Internetauftritt

Neben der Errichtung des städtischen Parkleitsystems könnten folgende begleitende Maßnahmen umgesetzt werden, um die lokale, regionale und überregionale Bekanntheit und die Akzeptanz des Systems zu erhöhen.

- ⤴ In unmittelbarer Nähe zu den „Eröffnungsstandorten“ des Parkleitsystems (Standorte 1, 29, 33, 49 und 51) sollten zusätzliche Informationstafeln aufgestellt werden, die alle im Parkleitsystem integrierten Stellplatzsammelanlagen auf einem generalisierten Stadtplan lagertreu im Stadtgebiet darstellt und ggf. (touristische) Informationen zur näheren Umgebung enthält. Auf diese Weise können sich (ortsunkundige) Nutzer einen gesamtheitlichen Überblick verschaffen und die gewünschten Ziele direkt anfahren. Alternativ könnten auch die ggf. vorhandenen Informationsstandorte an den Stadteingängen genutzt werden.
- ⤴ Der Internet – Auftritt der Stadt Eberswalde sollte um eine Informationsseite zum Parkleitsystem Eberswalde ergänzt werden. Somit könnten sich potenzielle Nutzer vorab mit den vorhandenen Angeboten für den ruhenden (und touristisch motivierten) Verkehr vertraut machen und die gewünschten Ziele vor Ort direkt ansteuern.
- ⤴ Generell sollten die im Parkleitsystem integrierten Stellplatzsammelanlagen deutlich stärker beworben werden. Hier sind vor allem die Betreiber der Anlagen gefragt, da es nicht Aufgabe der Stadt Eberswalde sein kann, die Bekanntheit einzelner Stellplatzsammelanlagen zu erhöhen. Gleichwohl kann die Stadt Eberswalde, u.a. durch die Einrichtung des Parkleitsystems die Rahmenbedingungen für den Betrieb der Stellplatzsammelanlagen erheblich verbessern.
- ⤴ Des Weiteren sollte die Stadt Eberswalde mittel- bis langfristig prüfen, ob ggf. im Umfeld von Stellplatzsammelanlagen, die im Parkleitsystems integriert sind, Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zurückgebaut bzw. abgeordnet werden können. Durch einen Rückbau von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum könnte der bestehende Überhang von Stellplätzen<sup>25</sup> reduziert, die Verlagerung des ruhenden Verkehrs in Stellplatzsammelanlagen unterstützt und der öffentliche Raum von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen entlastet werden.

---

<sup>25</sup> Stadt Eberswalde, 2011, Evaluierung Parkraumbewirtschaftungskonzept 2008



## **8      Herstellungs- und Unterhaltungskosten**

Mit Datum vom 17.05.2011 wurden sechs mutmaßliche Hersteller von Parkleitsystemen, insbesondere von Wegweisertafeln, nach vorangegangener Recherche im Internet per E-Mail aufgefordert für das entsprechend dieses Entwurfes benötigte Material<sup>26</sup> eine unverbindliche Kostenschätzung zu erstellen. Im Ergebnis gaben zwei Unternehmen am 23.05.2011<sup>27</sup> bzw. am 01.06.2011<sup>28</sup> ein unverbindliches Angebot ab. Da im Rahmen der weiteren Planung eine Aktualisierung des Angebotes notwendig war, welche nur durch ein Unternehmen erbracht wurde, erfolgte die Kostenschätzung auf Basis des Angebotes vom 23.05.2011 (aktualisiert am 05.09.2011<sup>27</sup>).

Zusätzlich wurden mit Datum vom 29.09.2011 weitere vier Unternehmen aufgefordert, eine unverbindliche Kostenschätzung zur Herstellung von Betonfundamenten und zur Montage der Wegweisertafeln abzugeben. Der Aufforderung kamen zwei Unternehmen nach. Beide Angebote unterschieden sich nur unwesentlich voneinander, weshalb lediglich das Angebot vom 30.09.2011<sup>29</sup> in die Kostenschätzung einbezogen wurde.

Folgende Kostengruppen sind notwendig, um das Parkleitsystem in der vorliegenden Form zu realisieren:

- ⤴ Wegweisertafeln (inkl. Beschriftung zur Lenkung des ruhenden Verkehrs)
- ⤴ Traversen (zur Befestigung der Wegweisertafeln am Mast bzw. Rohrpfosten)
- ⤴ Masten / Rohrpfosten
- ⤴ Ankerkorb (zur Verbindung von Mast und Fundament)
- ⤴ Betonfundament (bewehrt bei Masten, unbewehrt bei Rohrpfosten)
- ⤴ Montage

Aus diesem Aufgabenspektrum heraus ergeben sich entsprechend den angebotenen Material- und Herstellungskosten folgende zu erwartende Gesamtkosten (vgl. Anlage 6):

---

<sup>26</sup> Materialliste siehe Anhang (4)

<sup>27</sup> Das Angebot liegt im Stadtentwicklungsamt der Stadt Eberswalde zur Einsicht bereit.

<sup>28</sup> Das Angebot liegt im Stadtentwicklungsamt der Stadt Eberswalde zur Einsicht bereit.

<sup>29</sup> Das Angebot liegt im Stadtentwicklungsamt der Stadt Eberswalde zur Einsicht bereit.

Tabelle 2 – Kostenschätzung

Standorte	Tafeln	Traversen	Masten	Ankerkorb	Unterbau	Montage	Summe
Angaben in Euro; gerundet							
58	18.800	12.900	16.000	4.000	11.100	6.100	68.900
zzgl. Mehrwertsteuer in Höhe von 19,0 %							13.100
<b>Gesamtsumme</b>							<b>82.000</b>

Zusätzlich könnte eine geringfügige Kostenreduzierung von rund 5.000 Euro (brutto) erzielt werden, wenn an Standorten an denen nur eine Wegweisertafel angebracht werden soll anstatt eines Mastes (Ø 108 mm) lediglich ein Rohrfosten (Ø 76 mm) und entsprechend geringer dimensionierte Traversen zur Befestigung und unbewehrte Betonfundamente verwendet werden. Dies ist möglich, wenn die maßgebende Windlast von 1,5 auf 0,72 kN/m<sup>2</sup> reduziert wird.

Hinsichtlich der Folge- und Unterhaltungskosten sind nur geringe Aufwendungen zu erwarten, da die Wegweisertafeln in größeren Abständen lediglich gereinigt und im Bedarfsfall aktualisiert werden müssen. Des Weiteren sind für den Ersatz beschädigter Wegweisertafeln lediglich Kosten von rund 120 bis 240 Euro zu erwarten.

Allerdings sollte das Parkleitsystem in regelmäßigen Abständen von circa zwei Jahren hinsichtlich der Wirksamkeit, Aktualität und Vollständigkeit überprüft werden. So ist gewährleistet, dass Verbesserungen und/oder Anpassungen relativ zeitnah und im Kontext des Gesamtsystems durchgeführt werden und das Parkleitsystem stets optimal auf die Rahmenbedingungen im ruhenden Verkehr ausgerichtet ist.

## **9 Kosten – Nutzen – Bewertung**

Zur Errichtung des Parkleitsystems Eberswalde werden einmalige Investitionen von voraussichtlich 82.000 Euro erforderlich sein.

Es ist aber davon auszugehen, dass sich die Investition für die Stadt Eberswalde unmittelbar positiv darstellt und aus folgenden Gründen kurzfristig amortisiert:

- ⤴ Durch die direkte Wegweisung des ruhenden Verkehrs zu den vorhandenen Stellplatzsammelanlagen würde der Parksuchverkehr deutlich reduziert. In Folge dessen könnte die Verkehrsarbeit in der Innenstadt reduziert und somit ein erheblicher Beitrag zur Verbesserung der Umwelt- und Umfeldqualität geleistet werden.
- ⤴ In Folge der durch die direkte Wegweisung des ruhenden Verkehrs reduzierten Verkehrsarbeit könnten die Schallimmissions- und Luftschadstoffbelastungen, insbesondere im Bereich der hochbelasteten Innenstadt reduziert und somit ein wichtiger Baustein zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans, Luftreinhalteplans und Lärm-minderungsplans realisiert werden.
- ⤴ In Folge der Bündelung des ruhenden Verkehrs in Stellplatzsammelanlagen wird der öffentliche Straßenraum weiter vom ruhenden Verkehrs entlastet und die Aufenthaltsqualität bzw. Attraktivität des Stadtraumes Innenstadt gesteigert.
- ⤴ In Folge der direkten Wegweisung eines Parkleitsystems ergeben sich insbesondere für ortsunkundige Gäste der Stadt Eberswalde erhebliche Steigerungen der Aufenthaltsqualität, da die vorhandenen Stellplatzsammelanlage schneller zu finden sein würden und die Suche nach einem Stellplatz entfallen könnte.
- ⤴ Darüber hinaus lässt sich mit Hilfe eines Parkleitsystems die Auslastung der im Systems integrierten Stellplatzsammelanlagen dauerhaft erhöhen und somit deren Wirtschaftlichkeit verbessern.
- ⤴ In Folge der Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Stellplatzsammelanlagen erhöht sich die Stellplatzverfügbarkeit im öffentlichen Straßenraum für ortskundige, spontane Nutzer, die bspw. kurzfristig Einzelhandels- und/oder Dienstleistungsangebote in Anspruch nehmen und nur einen temporär sehr begrenzten Parkbedarf haben.

In Summe stellt sich das Kosten – Nutzen – Verhältnis positiv dar, da den erforderlichen Investitionen erhebliche Verbesserungen der Lebens-, Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt von Eberswalde gegenüberstehen.

## **10 Beteiligung Träger öffentlicher Belange**

Im August und September 2011 wurde mit dem Entwurf des Konzeptes zum Parkleitsystem Eberswalde (Stand 23.08.2011) eine Beteiligung der relevanten Träger öffentlicher Belange und der Betreiber der im Parkleitsystem zu integrierenden Parkieranlagen durchgeführt.

Folgende Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden zum Konzept abgegeben:

### **Contipark International Unternehmensgruppe (Parkhaus Rathauspassage Eberswalde)**

Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die Informationen zum neuen PLS der Stadt Eberswalde. Wir haben die Unterlagen eingehend geprüft, und sind der Überzeugung, dass das PLS weiterer Optimierung bedarf.

Wir sehen den Zweck eines PLS darin, den vorhandenen Parksuchverkehr auf kurzen Wegen zu den wichtigsten Zielen zu lenken. Damit werden, wie im Konzept bereits dargestellt, die Belastungen für Besucher, Anwohner und Gewerbetreibende entschieden gemindert.

Neben touristischen Sehenswürdigkeiten (Zoo Eberswalde), Freizeiteinrichtungen (Familienbad baff) und Einkaufszentren (Rathaus Passagen), sehen wir auch den Bhf Eberswalde als ein wesentliches Ziel für Touristen und einheimische Besucher.

Die vorgenannten Ziele werden nicht nur wegen ihrer überregionalen Bedeutung angefahren, sondern auch, weil nur sie die erforderlichen Kapazitäten zur Aufnahme der Fahrzeugströme bieten.

In seiner jetzigen Form werden in das PLS alle Parkmöglichkeiten der Stadt Eberswalde aufgenommen, unabhängig von ihrer Größe und Bedeutung. So sind die kleineren Parkflächen wegen ihrer Lage und der fehlenden Kapazitäten wohl vor allem für einheimische Besucher und Anwohner interessant. Die Aufnahme dieser Standorte bringt keine wesentlichen Vorteile für den touristischen Verkehr, und wird somit kaum einen positiven Effekt hervorrufen. Des Weiteren sind mit diesem umfassenden PLS selbstverständlich höhere Aufwendungen verbunden.

Wir würden Ihnen daher gerne in einem persönlichen Gespräch, oder im Rahmen von Gesprächen mit allen Beteiligten, unsere Vorstellungen eines PLS präsentieren und gemeinsam eine optimale Lösung finden.

#### **Anmerkung zur Stellungnahme:**

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die ausgewählten Stellplatzsammelanlagen sind zwar hinsichtlich ihrer Kapazität und Bedeutung heterogen, aber es ist eine der wesentlichen Zielstellungen des Parkleitsystems, im gesamten Vorhabengebiet vorhandene Kapazitäten in öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlagen aufzuzeigen. Eine Reduzierung der Anzahl der im Parkleitsystem zu integrierenden Stellplatzsammelanlagen sollte nicht in Erwägung gezogen werden, da es für die Reduzierung des Parksuchverkehrs notwendig ist, dass möglichst jeder potenzielle Zielort im Stadtzentrum mit einer öffentlich zugänglichen Stellplatzsammelanlage verknüpft ist. Anderenfalls würden sehr lange Wege zwischen der Stellplatzsammelanlage und dem gewünschten Zielort entstehen, was der Akzeptanz und Wirkung des Parkleitsystems entgegen stehen könnte.

### **Bilfinger/Berger (Rathauspassage Eberswalde)**

Das Konzept wird unterstützt. Es bestehen keine Einwände diesbezüglich.

#### Anmerkung zur Stellungnahme:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

### **Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz**

Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.

### **Landesbetrieb Straßenwesen, Niederlassung Ost, Nebensitz Eberswalde**

Es ist geplant durch den Landesbetrieb Straßenwesen die wegweisende Beschilderung aus Altersgründen in der OD Eberswalde zu erneuern. Bei einer gemeinsamen Beratung mit der Stadt Eberswalde am 23.03.2011, vertreten durch Frau Effenberger, Frau Köhler, Frau Leuschner, Herrn Bauer und Herrn Dr. Schliebenow, wurden Festlegungen zu den innerörtlichen Zielen im Stadtgebiet Eberswalde getroffen.

Diese Festlegungen wurden anhand eines Beschilderungsplanes der Stadt Eberswalde Anfang Juni 2011 mit der Bitte um Bestätigung übergeben. Dies erfolgte bis zum heutigen Tag nicht.

In der amtlichen Wegweisung ist eine Zielführung zum Bahnhof und zum Zentrum gegeben bzw. vorgesehen (und mit der Stadt abgestimmt). D.h. der Verkehr wird zunächst mit der amtlichen Wegweisung bis in das Zielgebiet geführt und anschließend mittels PLS zu den einzelnen Parkplätzen geleitet.

Somit würde eine Vorankündigung „Parkleitsystem“ (ohne die Zielbereiche Bahnhof und Zentrum) für den ortsunkundigen Kraftfahrer völlig ausreichen.

### **Bahnhof**

Aus o.g. Gründen würde ich erstmals am KP Bergerstr./Eisenbahnstr./Bahnhofsring auf die Parkplätze Bahnhof mittels PLS hinweisen.

Dann wäre es auch sinnvoll den Verkehrs aus Richtung B 168-Trampe nicht über die L 200 (wie im PLS-Konzept vorgesehen), sondern über die B 167 zu führen.

### **Zentrum**

Am KP Friedensbrücke ist geplant das Parkhaus der Rathauspassage ebenfalls in die amtliche Wegweisung zu integrieren. Somit könnte auch die Beschilderung mittels Parkleitsystem eingespart werden.

Die Zielführung des Parkplatzes „Marienstraße“ (aus Ri. Bad Freienwalde) über die Eichwerder Straße und des Parkhauses Rathauspassage über die Kreuzstraße halte ich für nicht günstig (enge Straßen, teilweise Kopfsteinpflaster), m.E. sollten die Kraftfahrer über die Bollwerkstraße geführt werden.

### **Allgemeine Hinweise**

Standort 49 - die Richtungspfeile stimmen beim Bahnhof und Zentrum nicht. Eingezeichnet sind Pfeile nach rechts über die Getraudenstraße (Sackgasse), die Ziele müssten aber geradeaus geführt werden.

Standort 18 - die Pfeilführung zum Parkplatz Finowtal ist nicht richtig.

### **Fazit:**

Die geplante PLS - Beschilderung ist entschieden zu umfangreich und muss zugunsten der Wahrnehmbarkeit und Erfassbarkeit minimiert werden.

Deshalb sollten die Tafeln nur an relevanten Standorten aufgestellt werden, d.h. wenn der Kraftfahrer zum Erreichen des Parkplatzes rechts oder links abbiegen muss. Im Zweifelsfall fahren die Ortsunkundigen geradeaus um dort weitere Informationen zu erhalten.

Problematisch ist, speziell im Bereich des Zentrums, geeignete Standorte für das PLS zu finden.

Die Tafeln sollten vor eine Spuraufteilung gestellt werden, um sich gegebenenfalls noch einordnen zu können. In diesem Bereich stehen jedoch bereits die Vorwegweiser der amtlichen Beschilderung, die durch die Parktafeln nicht verdeckt werden dürfen. Die vorhandene Bebauung macht die geeignete Standortsuche nicht einfacher.

Aus diesen Gründen sollte auf das Kontinuitätsprinzip bei der Parkplatzbeschilderung verzichtet werden.

Die Fachbereiche Stadtentwicklung, Bauamt und Amt für Wirtschaftsförderung/Tourismus der Stadt Eberswalde sollten sich anhand des vom LS eingereichten Beschilderungsplanes und der lt. Protokoll vom 23.03.2011 abgestimmten innerstädtischen Zielführungen nochmals verständigen, um eine Doppelbeschilderung zu vermeiden. Ist die Ausweisung des Zentrum und des Bahnhofs mittels PLS gewünscht, können diese Ziele auf den amtlichen Wegweisern entfallen.

#### Anmerkungen zur Stellungnahme:

Das Parkleitsystem Eberswalde ist als ergänzende Wegweisung speziell für den ruhenden Verkehr konzipiert. Vereinzelt auftretende Doppelungen der Zielwegweisung mit der amtlichen Wegweisung sind daher nicht vermeidbar, stellen aber auch kein Problem dar.

In Folge der Vorgaben der RWB sind an allen Standorten alle benannten Ziele zu wiederholen. Um den Beschilderungsaufwand dennoch auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken, wurden die Sammelziele Bahnhof und Zentrum eingeführt. Dabei spiegeln die Begriffe Bahnhof und Zentrum räumlich begrenzte Bereiche innerhalb des Stadtgefüges wieder, die funktional mit einander verbunden sind. Insbesondere die Bezeichnung Zentrum umfasst einen deutlichen größeren Bereich als den Marktplatz von Eberswalde. Entsprechend der städtischen Definition erstreckt sich das Stadtzentrum weitgehend auf das Sanierungsgebiet und unmittelbar angrenzende Bereiche.

Die geplanten Standorte wurden so ausgewählt, dass mit minimalen Beschilderungsaufwand alle geplanten Stellplatzsammelanlagen ausgewiesen werden können. Entsprechend den Hinweisen wurden die Standorte nochmals hinsichtlich der Notwendigkeit geprüft. Im Ergebnis wurden die Standorte 8, 11, 13, 36 und 41 von der weiteren Planung ausgeschlossen.

Eine weitere Reduzierung der Wegweisertafeln ist gemäß RWB nicht möglich und würde u.a. dem geforderten Kontinuitätsprinzip entgegenstehen. Die vorgeschlagene Missachtung des Kontinuitätsprinzips sollte jedoch nur angewandt werden, wenn es nicht gelingt vorschriftsgemäße Standorte für das Parkleitsystem in der aktuell geplanten Ausführung zu finden.

Die geplanten Wegeführungen zu den Parkplätzen Bahnhof I und II bzw. Marienstraße aus Richtung Trampe (B 168) wurden so gewählt, um das verkehrlich sehr stark geprägte und hoch belastete Stadtzentrum von Eberswalde zu entlasten. Die gewählten Alternativrouten sind der zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsbelastung entsprechend ertüchtigt und die umliegenden Nutzungen werden hierdurch nicht beeinflusst. Darüber hinaus ist das Parkleitsystem so konzipiert, dass auch die Haupttrasse der B 167 (Breite Straße, Eisenbahnstraße) zum Erreichen der vorgenannten Ziele genutzt werden kann.

Dem Vorschlag, dass Parkleitsystem aus Richtung Westen kommend am Knotenpunkt Eisenbahnstraße / Bergerstraße / Bahnhofring beginnen zu lassen, sollte nicht entsprochen werden, da somit eine Ausweisung des Parkplatzes Bahnhof II aus Richtung Westen nicht mehr möglich und eine große Stellplatzsammelanlage im Bahnhofsumfeld nicht im Parkleitsystem integriert wäre.

Die Hinweise die Standorte 18 und 49 betreffend werden zur Kenntnis genommen und die entsprechenden Änderungen in das Konzept eingearbeitet.

## **Landkreis Barnim**

Die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Barnim stimmt dem Entwurf des Parkleitsystems mit folgenden Hinweisen zu:

- ⤴ die Bezeichnung für das Parkhaus „Kreishaus“ ist in Parkhaus „Kreisverwaltung“ umzubenennen
- ⤴ die Wegweisung zum Parkplatz „Stadtapotheke“ in der Weinbergstraße sollte ganz entfallen, da nach eigener Beobachtung die 24 Stellflächen ständig belegt sind
- ⤴ der Hinweis zur Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (O-Bus) am Park & Ride Platz Familiengarten ist zu begrüßen. Hier sollten aber zusätzliche Hinweistafeln für den Weg vom Parkplatz zur O-Bushaltestelle (in Richtung Zentrum) angebracht werden



- ♣ die Standorte für die Informationstafeln an den „Eröffnungsstandorten“ (s. Punkt 6.2 ) müssen so gewählt werden, dass dem (hinweissuchenden) Kraftfahrer die Möglichkeit eingeräumt wird vor der Informationstafel zu parken (eventuell auch nur kurzzeitig)

#### Anmerkungen zur Stellungnahme:

Die Änderungen der Bezeichnung „Kreishaus“ in „Kreisverwaltung“ wird in das Konzept übernommen.

Die Ausweisung des Parkplatzes „Neue Apotheke“ (vormals: Stadt Apotheke) sollte beibehalten werden, um im südwestlichen Bereich der Innenstadt einen potenziellen Stellplatz für Gäste und Touristen anbieten zu können. Des Weiteren ist zu bemerken, dass sich im direkten Umfeld der Stellplatzsammelanlagen nur wenige touristisch bedeutsame Ziele befinden. Aus diesem Grund ist lediglich ein geringer Parkverkehr zu erwarten, welcher mit den vorhandenen Kapazitäten abgedeckt werden kann.

Die wegweisende Beschilderung am geplanten Park & Ride Parkplatz Familiengarten wird um Hinweistafeln für den Fußgängerverkehr ergänzt und das Konzept entsprechend überarbeitet.

Die Standorte der Informationstafeln sind, sofern diese eingerichtet werden, so zu wählen, dass ein Abstellen des Fahrzeuges gefahrlos möglich ist und die Option besteht am Standort zu verweilen.

#### **Maul und Kollegen, Rechtsanwälte Eberswalde (Parkhaus Friedrich – Ebert – Zentrum)**

Das Konzept wird unterstützt. Es bestehen keine Einwände diesbezüglich.

#### **Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz**

Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.

#### **Neue Apotheke Eberswalde**

Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.

## **Stadt Eberswalde (Amt für Wirtschaftsförderung und Tourismus)**

Vom Amt 80 wird die Errichtung eines Parkleitsystems für die Stadt Eberswalde grundsätzlich befürwortet, da die Stadt durch ihre vielfältigen touristischen Angebote auch das Ziel vieler Touristen und Gäste ist.

Die "großen" touristischen Zielbereiche, wie z.B. das Stadtzentrum, der Zoo und der Familiengarten sind im Konzept aus unserer Sicht hinreichend berücksichtigt. Auch die Art der Beschilderung als statisches System findet unsere Unterstützung, ebenso die farbliche Gestaltung, die sich von bestehenden Wegeleitsystemen deutlich abheben wird.

Als einziger Kritikpunkt - der allerdings nicht diesem Konzept zuzuordnen ist - soll darauf hingewiesen werden, das der teilweise schon bestehende "Schilderwald" in der Stadt Eberswalde nicht abgebaut bzw. optimiert wird, sondern nun durch weitere Hinweisschilder und Informationstafeln erweitert wird.

Aus Sicht des Amtes 80 wäre hier eine Koordination zu allen vorhandenen und geplanten Wegweisungssystemen in der Stadt ( Vorwegweisungstafeln des Landesbetriebes, touristisches (braun/weißes) System, Beschilderung vom Landkreis, neue geplante Innenstadtwegweisung etc.) sinnvoll.

### Anmerkungen zur Stellungnahme:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Überprüfung und Koordinierung der wegweisenden Beschilderung im Stadtgebiet von Eberswalde kann im Rahmen der Erarbeitung des Parkleitsystems nicht erfolgen.

## **Stadt Eberswalde (Bauamt)**

Seitens des Bauamtes bestehen keine Einwände. Eine Frage wäre die Finanzierung, hier sollten wir uns als Stadt nochmal zusammensetzen und besprechen, welchen Weg wir nehmen.

### Anmerkungen zur Stellungnahme:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Finanzierung des Vorhabens ist mit Fördermitteln (siehe Punkt 11) und dem entsprechenden Eigenanteil der Stadt Eberswalde geplant.

### **Stadt Eberswalde (Bauhof)**

Seitens des Bauhofes bestehen keine Einwände.

#### Anmerkungen zur Stellungnahme:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

### **Stadt Eberswalde (Liegenschaftsamt)**

Das übersandte Konzept zum Parkleitsystem habe ich durchgesehen. Seitens des Liegenschaftsamtes bestehen keine Bedenken. Die Planungen sind aus unserer Sicht in Ordnung. Ich würde mir wünschen, dass bereits an den Ortseingängen erste Orientierungstafeln aufgestellt werden. Z.B. aus Finowfurt kommend eine Hinweistafel mit den in Eberswalde befindlichen Parkplätzen.

#### Anmerkungen zur Stellungnahme:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Standorte für zusätzliche Informationstafeln sind, sofern diese eingerichtet werden sollen, gesondert festzulegen.

### **Stadt Eberswalde (Ordnungsamt)**

Seitens des Ordnungsamtes bestehen keine Einwände.

#### Anmerkungen zur Stellungnahme:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## **Stadt Eberswalde (Stadtentwicklungsamt)**

Das Stadtentwicklungsamt gibt folgende Hinweise:

- ⤴ Die Bezeichnung „Stadt Apotheke“ ist in „Neue Apotheke“ zu ändern.
- ⤴ Die Wegweisung am Standort 18 ist zu überdenken,
- ⤴ Es ist darauf zu achten, dass die amtliche Wegweisung nicht überdeckt wird. Die gilt insbesondere im Stadtzentrum.
- ⤴ Die Schreibweise des Freizeitbades baff ist anzupassen.

### Anmerkungen zur Stellungnahme:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und das Konzept entsprechend überarbeitet.

## **Stadt Eberswalde (untere Verkehrsbehörde)**

Seitens der unteren Verkehrsbehörde bestehen keine Einwände. Im weiteren Planungsprozess ist die frühzeitige Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen, Niederlassung Ost, Nebensitz Eberswalde zu beachten.

### Anmerkungen zur Stellungnahme:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## **Technische Werke Eberswalde (Parkplatz Finowkanal)**

Es wurde keine Stellungnahme abgegeben.

## **11 Fördermittel**

Nach den Regelungen im Land Brandenburg stehen der Stadt Eberswalde zwei Wege zur Verfügung, die Errichtung des Parkleitsystems ggf. mit Fördermitteln zu finanzieren:

### **11.1 Richtlinie Kommunaler Straßenbau Brandenburg**

Entsprechend der Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung (jetzt Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft) zur Verwendung von Fördermitteln zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden des Landes Brandenburg - Teil kommunaler Straßenbau - (Rili KStB Bbg) vom 16.02.2009<sup>30</sup> ist das Vorhaben gemäß Punkt 2.1h förderfähig, denn:

Ein Parkleitsystem ist ein Verkehrsleitsystem, welches auf die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs abzielt.

Demnach können 75 vom Hundert der zuwendungsfähigen Ausgaben gefördert werden.

Der Fördermittelantrag<sup>31</sup> ist an den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg zu adressieren, welcher bis zum 30.10. des Jahres ein Investitionsprogramm für das Folgejahr entsprechend den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln aufstellt und an das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft zu Genehmigung sendet. Nach der Bestätigung des Investitionsprogrammes kann eine Bewilligung der beantragten Fördermittel erfolgen.

Mit Datum vom 04.08.2011 wurde der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Ost, Nebensitz Eberswalde zur Abschätzung der Förderfähigkeit des Vorhabens schriftlich kontaktiert. Mit Datum vom 09.08.2011 wurde diesbezüglich mitgeteilt, dass ein Parkleitsystem förderfähig sei, sofern damit keine generelle Verkehrsberuhigung beabsichtigt sei. Des Weiteren wurde mitgeteilt, dass die Frist zur Anmeldung für das Förderprogramm jeweils im März des Vorjahres ist. Demnach könnten Fördermittel aus der Rili KstB Bbg bis März 2012 frühestens für 2013 beantragt werden.

---

<sup>30</sup> Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Referat 42, Telefonat vom 31.05.2011, Richtlinie ist über das Jahr 2010 hinaus gültig, Fördermittelanträge können weiterhin gestellt werden

<sup>31</sup> Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, 2009, Rili KStB Bbg vom 16.02.2009

## 11.2 Förderrichtlinie – Umweltschutz

Entsprechend Punkt 2.1.1 der Richtlinie des Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen der Abfallwirtschaft, des Immissions- und Klimaschutzes (Förderrichtlinie Umweltschutz) vom 18. Juni 2008 können Maßnahmen, „die nachweislich einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität oder zur Verminderung der Lärmbelastigung der Bürger leisten, insbesondere Maßnahmen, die kombiniert wirken“<sup>32</sup> gefördert werden.

Sofern die Potenziale eines Parkleitsystems zur Reduzierung der Luftschadstoff- und Schallimmissionsbelastungen als förderungswürdig anerkannt werden, können bis zu 75 vom Hundert der zuwendungsfähigen Ausgaben finanziert werden.

Der Fördermittelantrag ist an die Investitionsbank des Landes Brandenburg zu richten, welche auch über die Vergabe der beantragten Fördermittel entscheidet.

---

<sup>32</sup> Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, 2008, Förderrichtlinie – Umweltschutz vom 18.06.2008

## **12 Zusammenfassung**

Die Stadt Eberswalde beabsichtigt entsprechend den strategischen Planungen des VEP 2008 und des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes zur Steuerung des ruhenden Verkehrs ein Parkleitsystem zu errichten.

Aufgrund der hohen Zentralität und der limitierten Anzahl von Stellplätzen sollen künftig alle öffentlich zugänglichen Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen in den Zielbereichen Bahnhof und Zentrum mit Hilfe eines Parkleitsystems ausgewiesen werden.

Übergeordnetes Ziel ist, den ruhenden Verkehr in zunehmenden Maße aus dem öffentlichen Straßenraum in vorhandene Stellplatzsammelanlagen zu verlagern und somit den Parksuchverkehr zu reduzieren und die Verkehrsarbeit insgesamt zu mindern.

Einhergehend mit der Reduzierung des Parksuchverkehrs können auch die Luftschadstoff- und Schallimmissionsbelastungen im Bahnhofsumfeld bzw. im Stadtzentrum langfristig reduziert werden. Damit kann ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Umwelt- und Umfeldqualität realisiert und die nachhaltige Stadtentwicklung aktiv unterstützt werden.

Entsprechend der beigefügten Kostenschätzung wird die Errichtung des Parkleitsystems im jetzt geplanten Umfang ein Investitionsvolumen von 82.000 umfassen.

Darüber hinaus erfüllt das Vorhaben voraussichtlich die Zugangsvoraussetzungen für zwei Förderprogramme des Landes Brandenburg. Im Falle einer Bewilligung der Fördermittel könnten sich die Investitionskosten für die Stadt Eberswalde deutlich reduzieren, da die Förderung bis zu 75 vom Hundert der zuwendungsfähigen Ausgaben beträgt.

Zusammenfassend stellt die Errichtung eines Parkleitsystems eine überaus sinnvolle und vergleichsweise wenig kostenintensive Möglichkeit zu gezielter Steuerung ruhenden Verkehrs in der Innenstadt von Eberswalde dar. Ein Parkleitsystem würde die bisherigen Bemühungen zur Revitalisierung der Innenstadt optimal ergänzen.

Dresden, den XX.XX.2011

Alexander Kirste

Planungsbüro Kirste

## **13 Anhang**

- (1) Designvorschläge für das Parkleitsystem Eberswalde
- (2) Lageplan Parkleitsystems Eberswalde
- (3) Lageplan Park & Ride Platz „Familiengarten“
- (4) Standortkataster
- (5) Materialliste und Kostenschätzung