

Parkplatzsituation „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof“

ABPU 11. 04. 2017

I. Analyse

II. Ziel

III. Bedarfsgerechte Planung

IV. Optimierung „Alter ZOB“

V. Parken am Bahnhof 2030

VI. Fazit



- vorhandene Stellplätze schon in den Morgenstunden sehr gut ausgelastet



- am Wochenende besteht eine verstärkte Nachfrage durch Lkws am alten Busbahnhof



- Park & Ride: 391 Stellplätze (Bahnhof = 268; „Alter ZOB“ = 123)
- ca. 8 Taxi - Stellplätze
- Stellplätze unterliegen keiner Bewirtschaftung



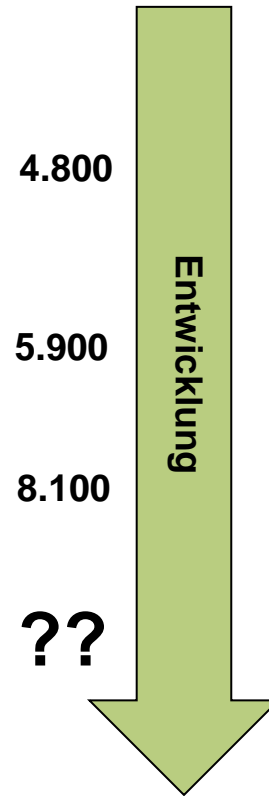


- Bike & Ride: 354 Stellplätze am Bahnhof (144 im Besitz DB) gut ausgelastet

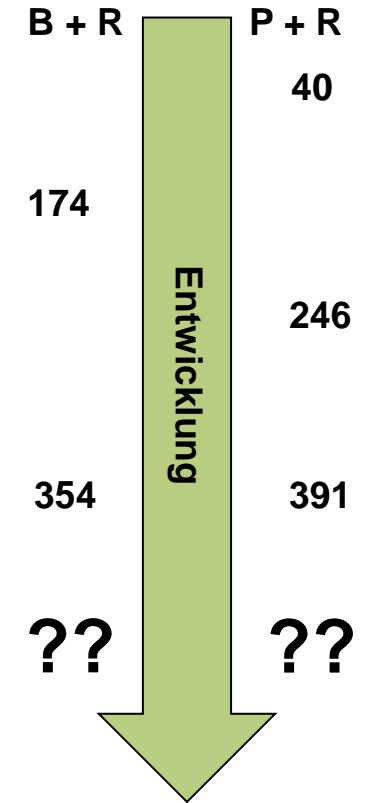




Fahrgastzahlen



Stellplatzangebot



Handlungsbedarf

I. Analyse

II. Ziel

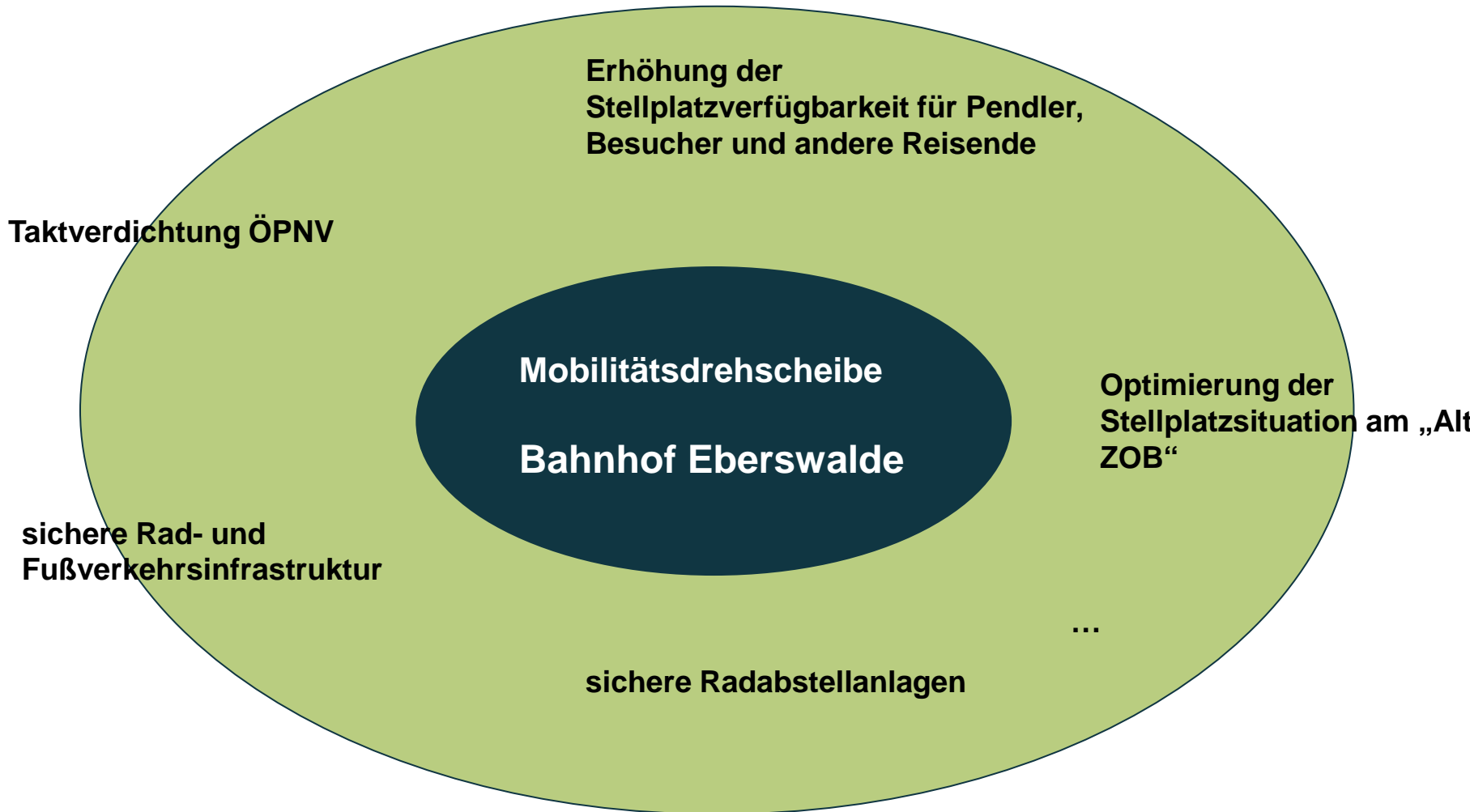
III. Bedarfsgerechte Planung

IV. Optimierung „Alter ZOB“

V. Parken am Bahnhof 2030

VI. Fazit

Auf Wachstum einstellen: Anforderungen an die Infrastruktur!



I. Analyse

II. Ziel

III. Bedarfsgerechte Planung

IV. Optimierung „Alter ZOB“

V. Parken am Bahnhof 2030

VI. Fazit

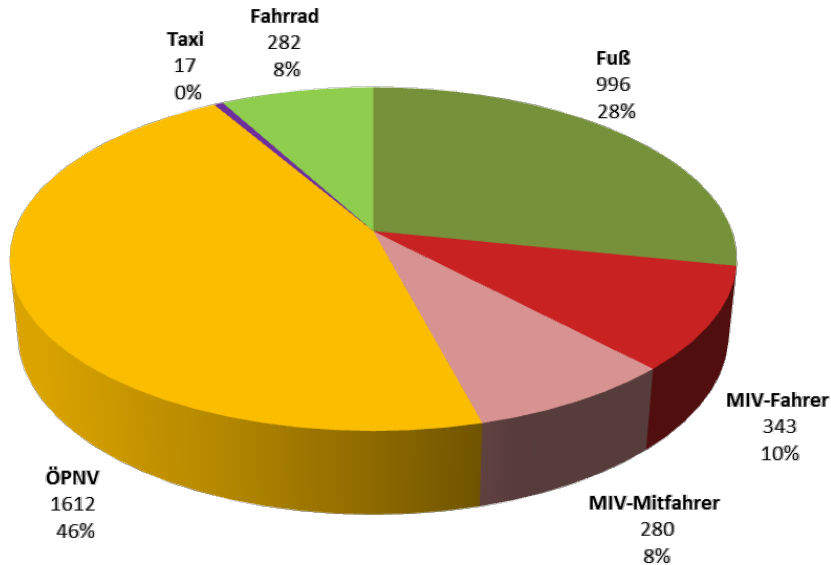
Stellplatzangebot bis 2030

- weiterer Anstieg der Fahrgastzahlen auf 12.000 für 2030 prognostiziert (VBB/MIL)

- Landesentwicklungsplanung LEP-HR
 - Stärkung der Städte in „zweiter“ Reihe, Stadt Eberswalde als Anker in der Region

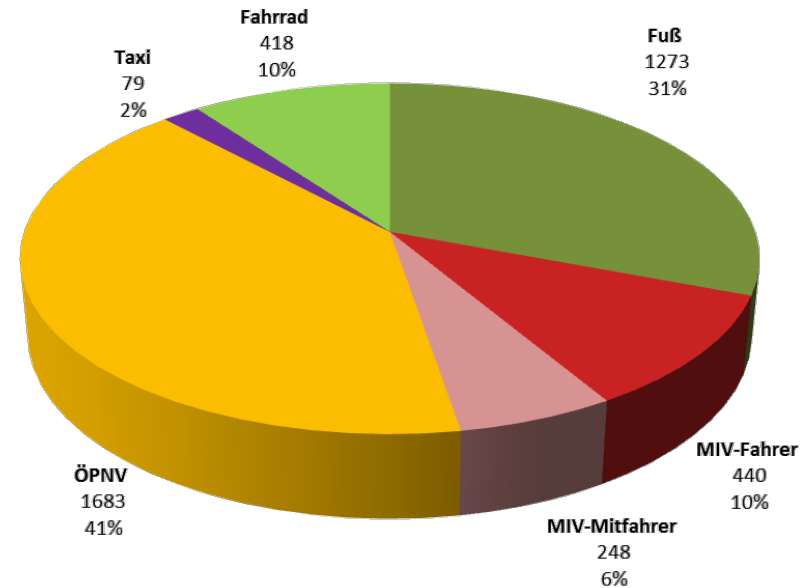
- Stadtentwicklungs- und Verkehrsentwicklungsabsichten
 - Nutzung der Wohnbaupotentiale/„Stadt der kurzen Wege“
 - Bauen in Bahnhofsumfeld/Innenstadt
 - integrierte Verkehrsentwicklungsplanung
 - Stärkung des Umweltverbundes
 - Verknüpfungspunkte und Umsteigerelationen
 - Verbessertes Stellplatzangebot

Verkehrsmittelwahl zum Bahnhof 2012
[3529 Einsteiger]



Quelle: eigene Darstellung auf Basis der VBB

Verkehrsmittelwahl zum Bahnhof 2015
[4140 Einsteiger]



Quelle: eigene Darstellung auf Basis der VBB

Entwicklung 2012 bis 2015

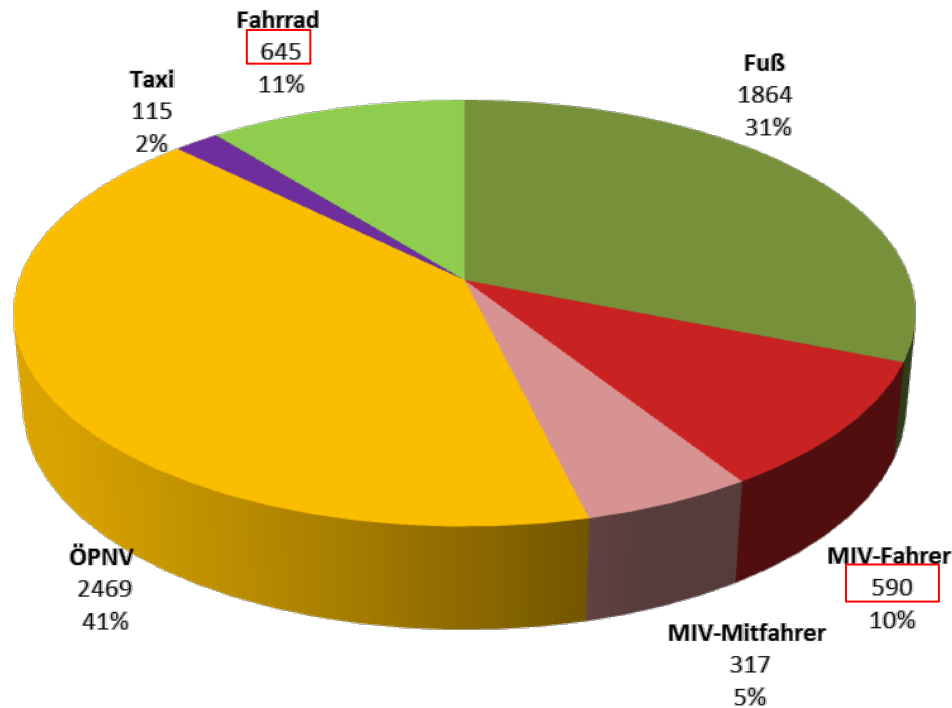
- Anteil der Fahrgäste gestiegen
- Anteil der MIV-Fahrer gestiegen
- Anteil der Radfahrer gestiegen

→ **Stellplatzbedarf 2030?**

Stellplatzbedarf 2030

Ziel - Verkehrsmittelwahl zum Bahnhof 2030

[6000 Einsteiger]



Ziel-Verkehrsmittelwahl

- Verlagerung von 9% der MIV-Nutzer zum Umweltverbund
(≈ 90 Personen)

- Rad 4%
- ÖPNV 3%
- Fuß 2%

≈ 200 Stellplätze für Pkw & 250 Stellplätze für Fahrräder werden benötigt

Wie können ca. 200 zusätzliche Stellplätze (P+R) zur Verfügung gestellt werden?

- Durch Optimierung - „Alter ZOB“ = 58 Stellplätze
 - Bedarf von \approx 150 Stellplätze!
 - Keine freien Flächen!
 - Eine Erweiterung ist nur in die Höhe möglich
 - **Parkhaus für P+R und B+R**

Wie kann gewährleistet werden, dass die Stellplätze zukünftig für Pendler zur Verfügung stehen?

- Stellplatzverfügbarkeit kann nachweislich durch Bewirtschaftung erhöht bzw. gesteuert werden
 - Bewirtschaftung kann monetär oder
 - durch Bevorrechtigung/Zugangsbeschränkung erfolgen

monetäre Bewirtschaftung:

- ein Abstellen der Fahrzeuge ist nur noch mit gültigen Parkticket möglich → erhöhter Kontrollbedarf
- Parkdruck wird für freie Stellflächen zunehmen
- Verminderung der Inanspruchnahme durch „Fremdparker“
- Benachteiligung der Umsteiger von Pkw auf SPNV!

Bevorrechtigung/Zugangsbeschränkung:

- (Ziel-) Nutzergruppe wird direkt angesprochen
- Kontrollmöglichkeiten durch Schrankensystem
 - Zugang mit gültigem ÖPNV-Ticket (Mobilitätskarte)
- Zunahmen des Parkdrucks nicht zu erwarten, da zukünftige Situation äquivalent zur jetzigen Situation

Prüfung: Art der Bewirtschaftung!

I. Analyse

II. Ziel

III. Bedarfsgerechte Planung

IV. Optimierung „Alter ZOB“

V. Parken am Bahnhof 2030

VI. Fazit

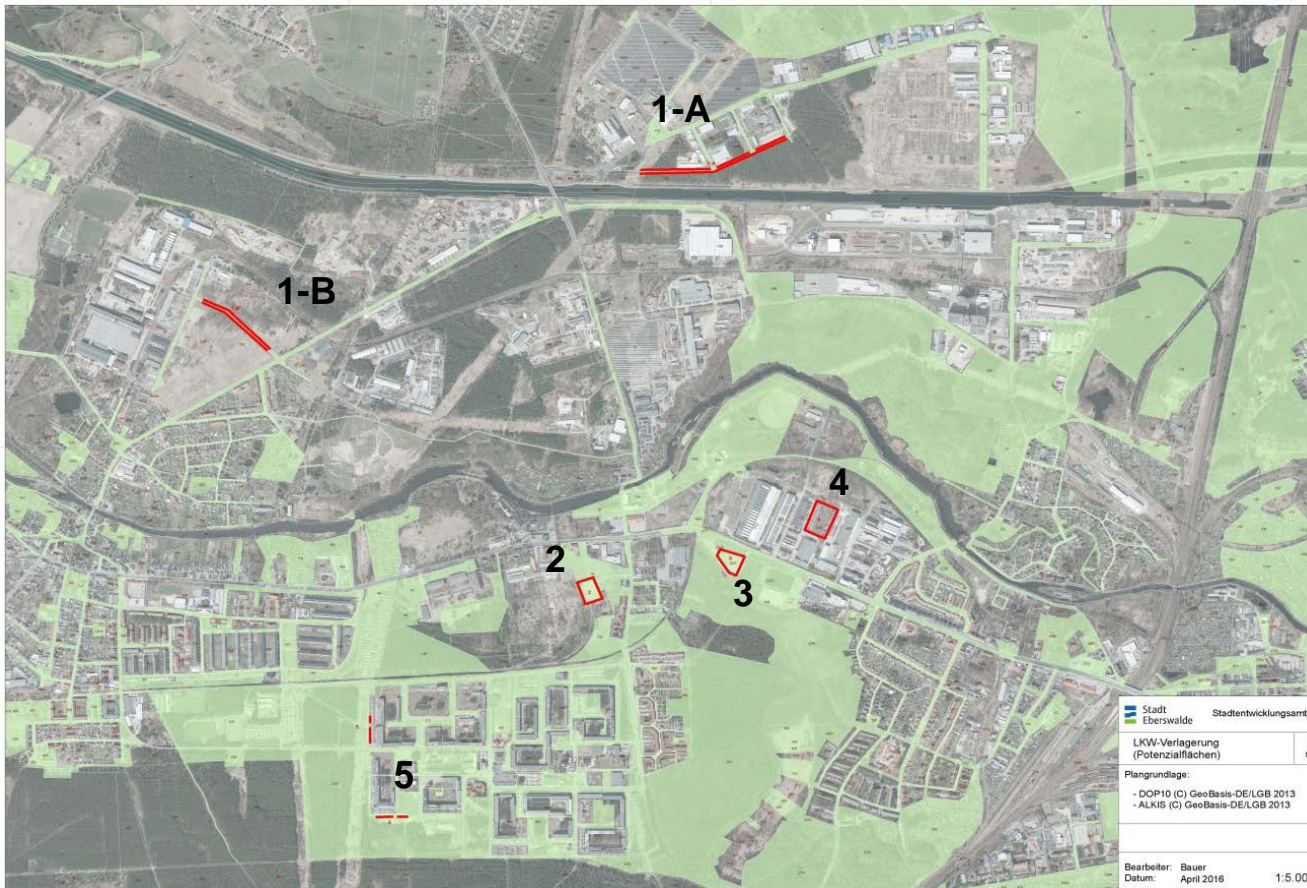
Voraussetzung ist die Verlagerung der Lkws

Anforderungen:

- Nicht in reinen Wohngebieten, Sondergebieten die der Erholung dienen, Kurgebieten und Klinikgebieten
- Flächenverfügbarkeit
- notwendige Bauklasse
- Anbindung durch ÖPNV
- Soziale Kontrolle vs. Auswirkungen auf „Nachbarschaft“



Standortwahl



Variante 1:
Verlagerung in Gewerbegebiet
- 1-A: Otto-Hahn-Straße
- 1-B: Walzwerkstraße

Variante 2:
Verlagerung zum Park & Ride
Parkplatz

Variante 3:
Verlagerung auf ehemaligen
Verwaltungsstandort
(Heegermühler Straße 75)

Variante 4:
Verlagerung ins Kranbaugelände
(privater Eigentümer)

Variante 5:
Verlagerung ins Brandenburgische
Viertel (befestigte Parkflächen)

Ergebnis - Standortbewertung

- Variante 5 aufgrund mangelnder **verkehrsrechtlicher und planungsrechtlicher Voraussetzungen** nicht realisierbar!
- **Variante 1 (Vorzugsvariante)** wird für weitere Untersuchung angenommen



→ Verlagerung der Lkws möglich



„Optimierungsskizze“



- Anforderungen gemäß der Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05):
 - Parkstandbreite $\leq 2,50$ Meter
 - Fahrgassenbreite von $\geq 3,00$ Meter
- Ziel: komfortables „Ein- und Ausfahren“
 - Aufstellwinkel von 50 [gon]
 - Parkstandbreite von 2,64 Meter
 - Fahrgassenbreite von 3,50 Meter

Ergebnis:
58 zusätzliche P+R-Stellplätze sowie erstmalig 4 Krad-Stellplätze

I. Analyse

II. Ziel

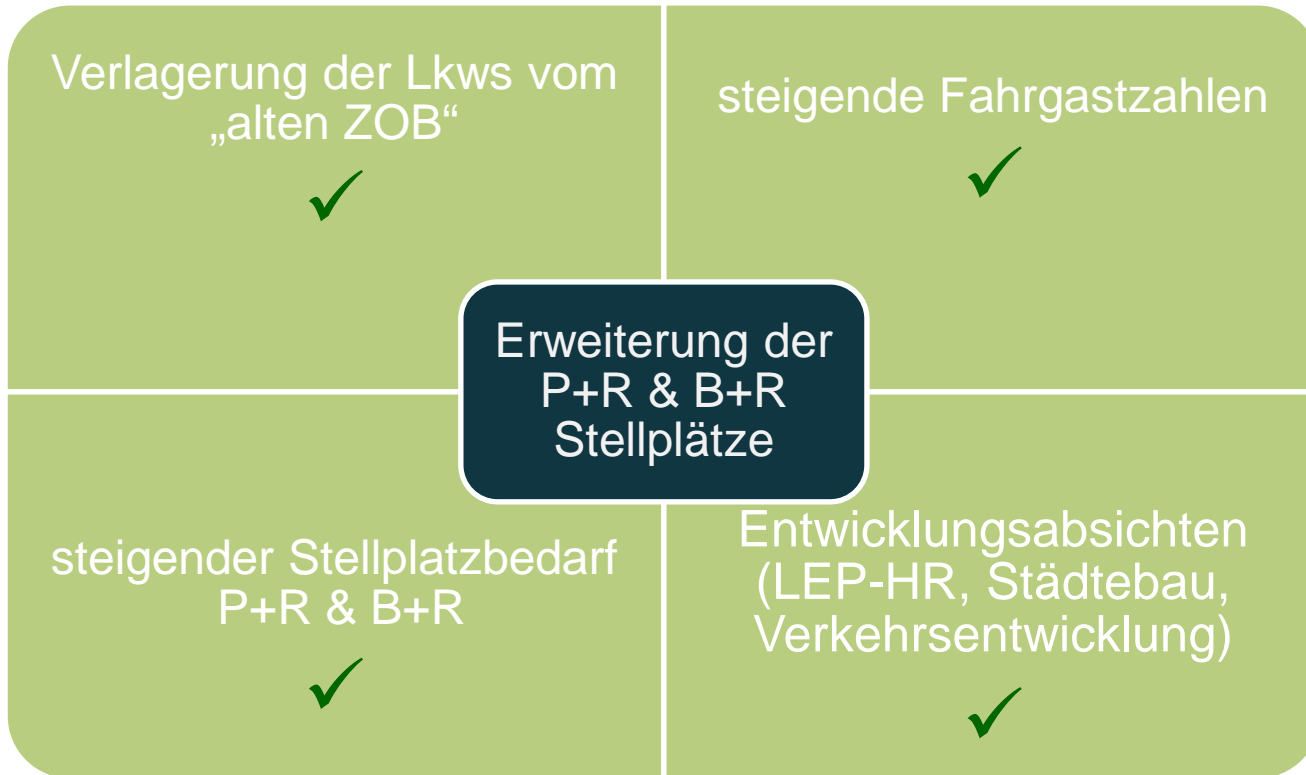
III. Bedarfsgerechte Planung

IV. Optimierung „Alter ZOB“

V. Parken am Bahnhof 2030

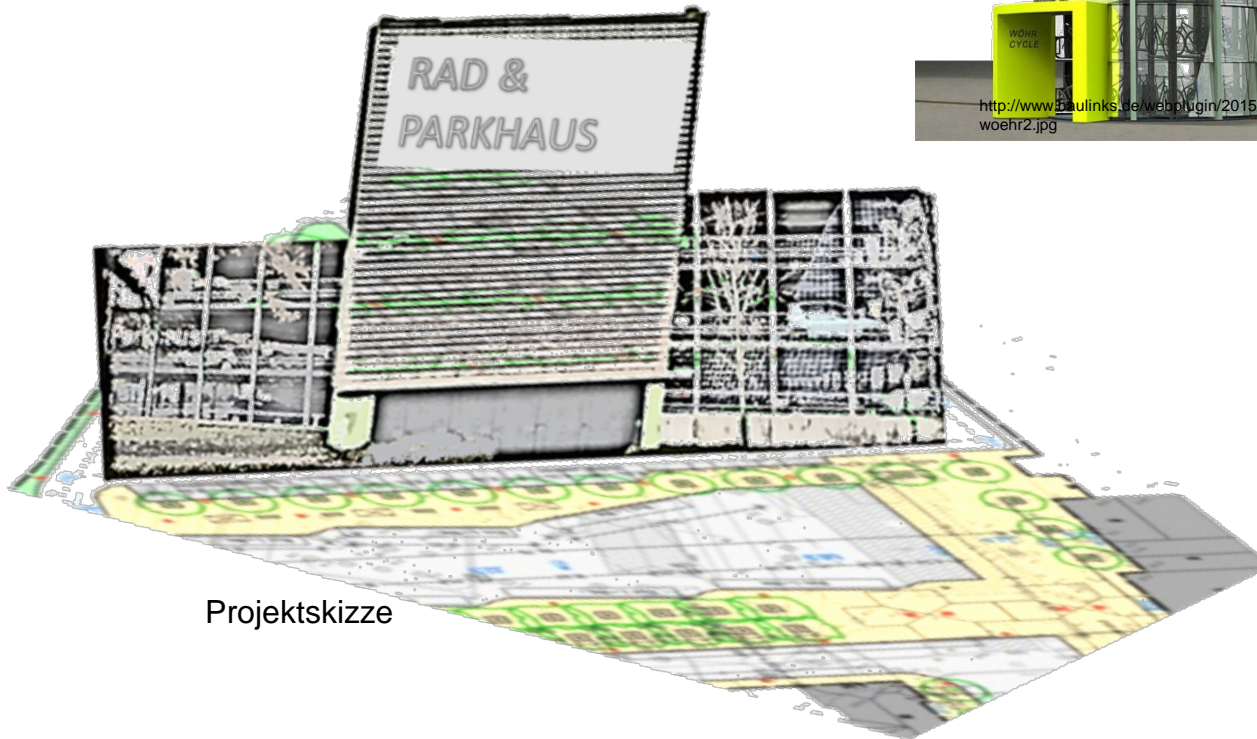
VI. Fazit

Untersuchungsergebnisse (kompakt)

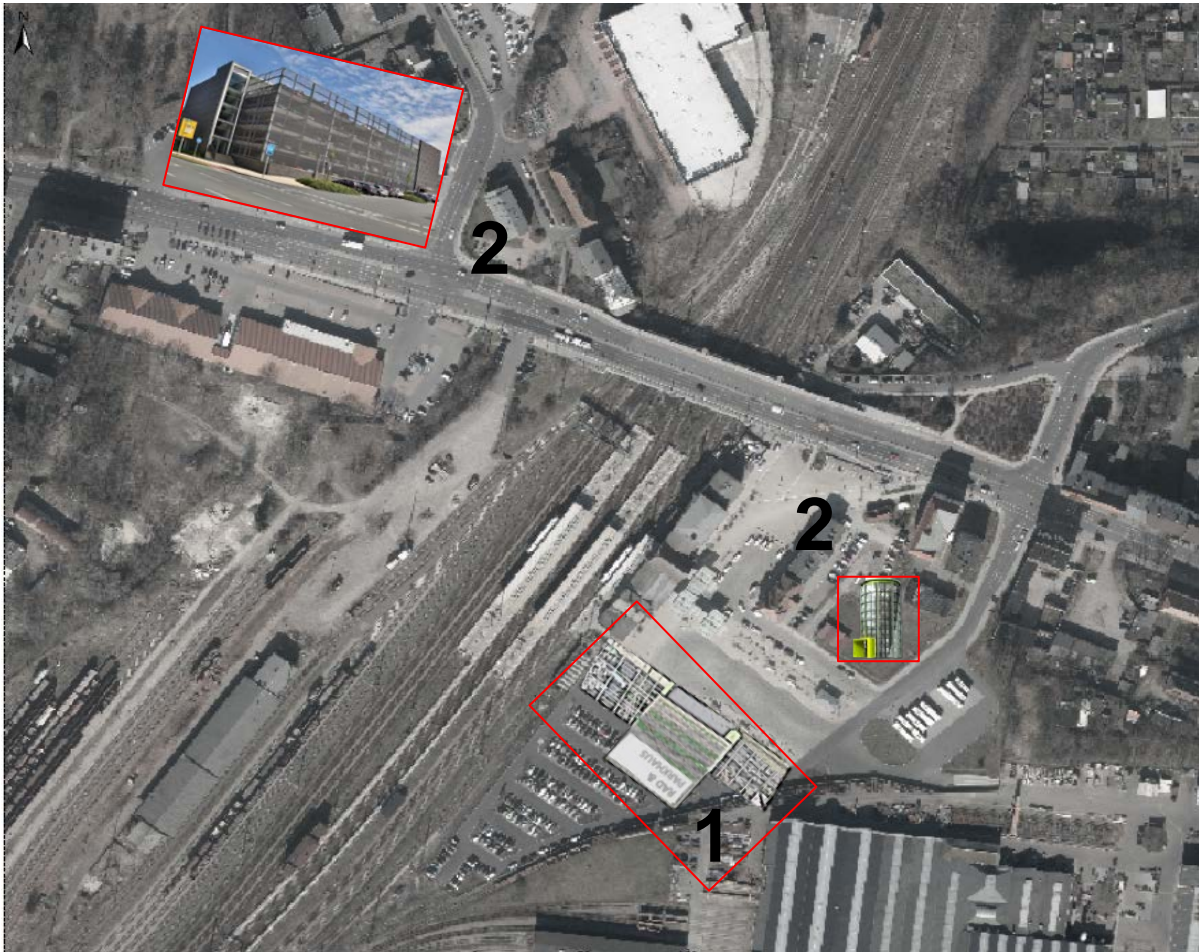


Durch die Optimierung des „alten ZOB“ kann der zukünftige Bedarf allein nicht abgedeckt werden!

Prüfung: Bau eines Parkhauses - P+R & B+R



Standortwahl



1: P+R & B+R
(kombiniert)

2: P+R & B+R
(getrennt)
- P+R am
„alten ZOB“
- B+R am
Bahnhof

I. Analyse

II. Ziel

III. Bedarfsgerechte Planung

IV. Optimierung „Alter ZOB“

V. Parken am Bahnhof 2030

VI. Fazit

Für die Verbesserung der Situation am Bahnhof wird nachfolgende, schrittweise Umsetzung vorgeschlagen:

- Standortwahl – Parkhaus (P+R & B+R)
 - *Machbarkeitsstudie beauftragen*
- Die Verlagerung der LKWs vom „Alten ZOB“
- Die Optimierung der Stellplätze am alten Busbahnhof
- Erweiterung der P+R sowie B+R Stellplätze am Bahnhof (Parkhaus)
- Bewirtschaftung der Stellplätze (P+R & B+R – Stellplätze am Bahnhof)

