

Synopse zur 1. Lesung vom 20.05.2025

Lfd. Nr.:	Datum/ Wer	Abs- Nr.:	Feedback	Stellungnahme Stadtverwaltung	Verarbeitung/ Abwägung
1	16.05.2025 Bürger	1	<u>Mögliche Verlagerungseffekte aufgrund der Einrichtung einer monetären Bewirtschaftung in der Danckelmannstraße:</u> In der Danckelmannstr. sollen auch im geänderten Konzept Parken 3.0 Parkscheinautomaten aufgestellt werden [...] Dagegen soll in der benachbarten Erich-Mühsam-Str. [...] das Parken für 2 Std. kostenFREIbleiben [...]. Für uns Anwohner in der E-Mühsam-Str. folgt daraus, dass z.B. die Kurzzeit-Besucher des Altenheims oder des Notars in der Danckelmannstr. ihr Fahrzeug bevorzugt in der (kostenfreien) Erich-Mühsam-Str. abstellen werden! Dadurch wird in der E.-Mühsam-Str. der Parkdruck erhöht und Stellplätze belegt. [...].	Hierbei ist zu berücksichtigen, dass mit den erarbeiteten Maßnahmen eine stärkere Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf die Privatgelände auf längere Sicht gesehen (wo es möglich ist) beabsichtigt wird. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass sich nicht nur einseitige Verlagerungen von der Danckelmannstraße in die E.-Mühsam-Straße einstellen, sondern auch in entgegengesetzter Richtung. Mit den neu geschaffenen Langzeitstellplätzen in der Danckelmannstraße ist es wahrscheinlich, dass vor allem Berufstätige in dem Gebiet diese Stellplätze anfahren bzw. Besucher des Altersheims bzw. des Hospizes. Das kann unterschiedlichste Gründe haben wie längere Parkdauer, freie Stellplätze (weil kostenpflichtig) oder kurze Weg zu den Einrichtungen. Gleichmaßen besteht für Anwohner der E.-Mühsam-Straße nach wie vor die Möglichkeit ihr Fahrzeug auch in der Danckelmannstraße abzustellen. Mit Umsetzung der im Rahmen des Parkraummanagementkonzeptes – Parken 3.0 vorgeschlagenen Maßnahmen, wird ein stetiges Monitoring anhand festgelegter Kriterien einhergehen, um auf erhebliche Veränderungen oder kritische Situation reagieren zu können. In diesem Zusammenhang werden auch mögliche Auswirkungen der monetären Bewirtschaftung in der Danckelmannstraße untersucht werden.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich. Auswirkungen werden im Rahmen des Monitorings bzw. der Evaluierung untersucht und gegebenenfalls weiterführende Maßnahmen umgesetzt.
		2	<u>Ermittlung der Gebührenhöhe für die Bewohnerparkausweise:</u> [...] Wir Anwohner behaupten, dass in unserer Straße VIEL WENIGER für die „Unterhaltung“ von der Stadt ausgegeben wird, da viele Pflichten (u.a. die Reinigung der Straße) den Anwohnern ohnehin schon auferlegt wurden. Wir würden daher von der Stadt Eberswalde gern wissen, welche Kosten (Unterhaltung, Überwachung und auch Herstellung..) denn für die Stadt Eberswalde und das Quartier überhaupt konkret berechnet wurden –oder wurden einfach die Werte von Notz (2015) aus Berlin (und von „Agora“) übernommen? Unserer Meinung nach müssen die tatsächlichen Aufwendungen zugrunde gelegt werden.	Mit dem neuen Ansatz für die Ermittlung der zukünftigen Bewohnerparkgebühren werden keine Herstellungs- und Reinigungskosten direkt herangezogen. Für die Ermittlung der Gebühren eines Bewohnerparkausweises dient zukünftig eine Berechnungsformel, bei dem neben der Berücksichtigung der tatsächlichen Flächeninanspruchnahme nur noch die Unterhaltungs- und Verwaltungskosten angesetzt werden. Bei der Berücksichtigung des tatsächlichen Aufwandes (Kosten für Material, Service und Dienstleistungen, Lohnnebenkosten, Lohnkosten) würden sich gemäß Kalkulation bereits erheblich höher Unterhaltungskosten für einen Stellplatz im Öffentlichen Raum ergeben, als die durch die Stadtverwaltung vorgeschlagene „Pauschale“ von 0,25 €. Unterschiedliche Stellplatztypen bzw. Stellplatzarten haben auch verschiedene Herstellungskosten, welche wiederum entsprechende Unterhaltungskosten nach sich ziehen. Auf Basis verschiedener wissenschaftlicher Untersuchungen sind derartige Zuordnungen in der Literatur, wie unter anderem der Agora Verkehrswende (2018) oder Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2020) zur finden. In Abhängigkeit der zugrundeliegenden Parameter ergeben sich hierbei unterschiedliche Spannweiten an Unterhaltungskosten. Hierbei wird auf die Methode der wissenschaftlichen Untersuchung der Agora Verkehrswende (2018) zurückgegriffen. Die damals zugeordneten Unterhaltungskosten für einen Stellplatz im öffentlichen Raum, werden dem sich auf Basis der durchschnittlichen Flächeninanspruchnahme von rund 9,00 m², wobei die regelkonforme Herstellung eines Stellplatzes im Straßenraum eigentlich rund 14,00 m² (zur Gewährleistung der Ein und Ausparkvorgänge) ergebenden „theoretischen“ Herstellungskosten zugeordnet. Unter Berücksichtigung der aktuellen Baupreise von 250,00 € pro m², würden sich damit ein theoretischer Kostenanteil in Höhe von 2.250,00 €, ergeben, wodurch sich im Umkehrschluss entsprechende Unterhaltungskosten in Höhe von 90,00 € pro Jahr bzw. 0,25 € pro Tag ableiten lassen.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich. Die Berücksichtigung des tatsächlichen Aufwandes für die Ermittlung der Gebührensätze würde zu einer Mehrbelastung der Bewohner führen und wird von Seiten der Stadtverwaltung abgelehnt.

Synopse zur 1. Lesung vom 20.05.2025

				Bei einer Berücksichtigung des eigentlichen Aufwandes, d.h. allein nur die Einbeziehung der Lohnkosten für die 4 bzw. 6 täglich sich im Einsatz befindenden Überwachungskräfte zur Kontrolle und Einhaltung der Parkraumbewirtschaftung von 1.909 Stellplätzen, plus die Material- und Servicekosten für die bereits im öffentlichen Raum monetär bewirtschafteten Stellplätze (175 Stück), würden sich gemäß Kalkulation Unterhaltungskosten im Mittel von 0,45 € (0,39 € bzw. 0,50 €) ergeben. Hierbei sind nicht einberechnet etwaige Lohnnebenkosten, Reinigung oder Lohnkosten für Amtsleitung bzw. Teamleiter der Überwachungskräfte. Inklusive der weiterhin bestehenden Verwaltungskosten von rund 0,08 € (Bearbeitung und Ausgabe der Bewohnerparkausweise) ergibt sich ein Gesamtbetrag von 0,53 € pro Tag und Stellplatz. Demzufolge müsste beim dem Ansatz der tatsächlichen Unterhaltungskosten (auf Basis der Kalkulation) die Gebührenhöhe für einen Bewohnerparkausweis weitaus höher ausfallen, als die in Summe durch die Stadtverwaltung vorgeschlagenen 0,33 € (Unterhaltungskosten + Verwaltungskosten).	
2	19.05.2025 Bürgerin	1	<u>Erfordernis eines neuen Parkraummanagementkonzeptes</u> Vorneweg möchte ich anmerken, dass durch das neue Parkkonzept ein vornehmlich künstliches Problem geschaffen wurde. „Der Stadtraum ist angeblich nicht gerecht verteilt“ - die Untersuchungen zeigen aber, dass momentan eigentlich alles gut funktioniert. [...] Die Mobilität jedes einzelnen wird durch das Konzept leider nur verschlechtert statt verbessert. Die entstehenden Mehrkosten für Bürger und Stadt lassen sich nicht im Ansatz rechtfertigen. Das ist alles andere als modern und zukunftsfähig. [...]	Parkraummanagement ist ein zentrales Instrument für eine nachhaltige urbane Mobilität in der Stadt von morgen. Es umfasst nicht nur das reine Parken, sondern auch die zeitliche und räumliche Steuerung des Parkraumangebots und der Parkraumnachfrage. Neben dem Umdenken zur Verkehrswende spielen dabei auch städtebauliche Maßnahmen eine wichtige Rolle, um so eine lebenswertere und zukunftsfähigere Stadt zu schaffen. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, falsche Anreize, wie die Förderung von Pkw-Kurzstreckenfahrten zu unterbinden und umweltfreundliche Verkehrsmittel zu stärken. Durch die bestehenden sehr großen Parkzonen haben Besitzer von Bewohnerparkausweisen gegenwärtig die Möglichkeit ihr Fahrzeug nicht nur im unmittelbaren Wohnumfeld abzustellen, sondern ggf. auch bei der Arbeit, beim Einkaufen oder bei Freizeitaktivitäten. Das widerspricht dem Kerngedanken von Bewohnerparkausweisen. Neben den großen Bewirtschaftungszonen schafft auch die „Brötchentaste“, die im monetären Bereich ein kostenfreies Abstellen für die ersten 20 Minuten sicherstellt, falsche Anreize bzw. führt zu einer Ungleichberechtigung zu anderen Verkehrsmitteln, wie bspw. ÖV-Nutzern. Autofahrenden wird mit der „Brötchentaste“ die Möglichkeit gegeben kurze und schnelle Wege mit den Kraftfahrzeugen zurückzulegen und den öffentlichen Raum unentgeltlich zu nutzen. Dadurch wird zunehmend mehr Verkehr induziert und der öffentliche Raum, der ein knappes und wertvolles Gut darstellt, immer mehr durch den ruhenden Verkehr beschlagnahmt. Diesbezüglich muss der Parkraum zukünftig bedarfsgerecht gesteuert und den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln gleichermaßen Beachtung geschenkt werden. Ferner ist zu berücksichtigen, dass Stadtraum einen Lebens- und Aufenthaltsraum darstellt, der auch vor Verschmutzung (Luft, Lärm) geschützt werden sollte.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.

Synopse zur 1. Lesung vom 20.05.2025

				Seit 2020 können Landesregierungen und Kommunen die Gebühren für das Bewohnerparken neu regeln. Eine Anpassung ist überfällig, denn seit 1993 durfte ein Bewohnerparkausweis bundesweit höchstens 30,70 Euro pro Jahr kosten. Pro Tag sind das gerade einmal 8 Cent.	
		2	[...] Durch die geplanten Maßnahmen werden ganze Generationen immer mehr ausgeschlossen und diskriminiert. [...]	Die seit Jahrzehnten ausgebliebene Anpassung der Gebührenhöhe, im Gegensatz zum SPNV oder dem ÖPNV, führt aus sozialpolitischer Sicht nicht automatisch zu einer Verschlechterung für einkommensarme Haushalte. Dies liegt einerseits daran, dass 53 Prozent der Haushalte (Bundesweit) mit sehr niedrigem ökonomischem Status gar kein Auto besitzen. Gemäß der letzten SrV-Erhebung (2023) liegt der Pkw-Motorisierung der Haushalte bei einem Netto-Haushaltseinkommen kleiner 1.500,00 € bei 0,4 und bei unter 2.600,00 € bei 0,87. Diese Gruppe nutzt vorrangig öffentliche Verkehrsmittel, fährt mit dem Fahrrad oder ist zu Fuß unterwegs. Sie wäre nicht von einer Gebührenerhöhung betroffen – würde aber stark davon profitieren, wenn die dadurch erzielten Mehreinnahmen in den sogenannten Umweltverbund reinvestiert werden und die Aufenthaltsqualität steigt.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.
		3	[...] Immer wieder ist von Barrierefreiheit die Rede (z. B. durch weniger parkende Autos), doch die meisten der Betroffenen müssen ja selber mit dem Auto kommen! Und hier ist tatsächlich dringend eine konkrete Ausweisung von Familien- und Behindertenparkplätzen von Nöten.	Als besonderes Polizei- und Ordnungsrecht (öffentliches Recht) gilt die StVO „privilegienfeindlich“, was bedeutet, dass besondere straßenverkehrsrechtliche Bevorrechtigungen nur zum Zwecke des Nachteilsausgleichs vorgenommen werden können. Hierzu zählen zum Beispiel die Einrichtung von sogenannten Behindertenparkplätzen für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung. Die Betrachtung und zukünftig regelkonforme Herstellung ist bereits Gegenstand des Parkraummanagementkonzeptes und soll zukünftig gesamtstädtisch untersucht werden und entsprechend Anwendung finden. Solche gravierenden Beeinträchtigungen hätten Eltern oder Familien im Straßenverkehr nicht in gleichem Maße, wodurch eine Ausweisung von Familienparkplätzen im öffentlichen Straßenraum auszuschließen ist.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.
3	14.05.2025 & 01.06.2025 Beirat für Menschen mit Behinderungen	1	Bei Parkierungseinrichtungen sollten Fahrstühle die höhere Priorität gegenüber Rolltreppen haben, da diese bei entsprechender Ausstattung universeller und von allen mobilitätseingeschränkten Menschen nutzbar sind. Bei der Vervollständigung des Angebots sollte die Schaffung von Behindertenparkplätzen im Bereich Goethestraße und Fr.-Ebert-Straße nahezu die gleiche Dringlichkeit haben wie die im Bereich K.-Liebknecht-Straße.	Unabhängig von der Ausstattung der Gebäude (wie Fahrstühle) geht es im Rahmen dieser Maßnahme insgesamt eine Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen herzustellen, auf dem Weg von der Parkierungseinrichtung zum Gebäude herzustellen sowie die entsprechenden Behindertenstellplätze zukünftig DIN konform herzustellen. In Abhängigkeit der jeweiligen Ziele soll das bisher bestehende Angebot von 32 Behindertenstellplätzen im aktuellen Bewirtschaftungsgebiet bedarfsgerecht vervollständigt werden. Die bislang genannten Beispiele spiegeln dabei keine Prioritäten oder Dringlichkeiten wieder. Die Beispiele im Text werden auch in die Kurztabelle übernommen.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich. Aufnahme der Beispiele in die Kurzbeschreibung.
		2	Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollte unbedingt mit Sicherung der Lebensqualität ergänzt werden. Dadurch wird deutlicher, dass es hier um die bessere Realisierung von grundlegenden Bedürfnissen geht.	Der dritte Anstrich wird in: „Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Sicherung der Lebensqualität“ geändert.	Aufnahme in das Parkraummanagementkonzept Parken 3.0
		3	Aus unserer Sicht sollten die Maßnahmen mindestens mit mittlerer Priorität in einem mittelfristigen Zeitraum (Umsetzungshorizont) verwirklicht werden. Nur so ist zu gewährleisten, dass sich die Lebenssituation und damit die Verwirklichung von Gleichstellung und Inklusion, wie bei „Ziele und Wirkungen“ festgeschrieben, auch in einem vertretbaren Zeitraum merklich ändert. Dabei ist natürlich innerhalb der einzelnen Handlungserfordernisse auch eine Priorisierung, z. B. in Abhängigkeit örtlicher Schwerpunkte, möglich.	Wie bereits im F3-Ausschuss durch die Stadtverwaltung zugesagt, wird die Priorität auf kurz bis mittelfristig geändert.	Aufnahme in das Parkraummanagementkonzept Parken 3.0

Synopse zur 1. Lesung vom 20.05.2025

		4	Wenn mit Zielerreichungspotential die Wahrscheinlichkeit gemeint ist, mit der die Maßnahmen umgesetzt werden, ist ein geringes Zielerreichungspotential unbefriedigend und entspricht in keiner Weise den Erfordernissen, um in diesem Bereich eine Inklusion von Menschen mit Behinderungen zu erreichen.	Im Hinblick auf die Zielerreichung – Herstellung und Gewährleistung der Barrierefreiheit, durch die zukünftige DIN-konforme Ausgestaltung der Behindertenstellplätze, besitzt das Handlungsfeld einen sehr hohen Stellenwert und ruft wie jedes im Parkraummanagementkonzept eigenständige Handlungsfeld einen hohen Wirkungsgrad auf. Im Hinblick auf die unmittelbare Erreichung der gesetzten Ziele des gesamten Parkraummanagementkonzeptes - Parken 3.0, besitzt das Handlungsfeld <u>alleinstehend</u> eine geringere Wirkung als andere Handlungsfelder.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich. Formulierungen hinsichtlich der Klarstellung werden geprüft.
		5	Im Kapitel 6.4 Maßnahmen für Handwerker und Gewerbetreibende sollte für die Ausstellung von Sonderparkausweisen im Geltungsbereich unbedingt ergänzt werden: Die Sonderparkausweise gelten nicht für die Nutzung, auch nicht für die kurzzeitige Nutzung, von ausgewiesenen Behindertenparkplätzen.	Der zukünftige Sonderparkausweis für Soziale Dienste, Freiberufliche Hebammen und Handwerker berechtigt selbstverständlich nicht zum Parken auf ausgewiesenen Behindertenstellplätzen. Gemäß § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden Behindertenparkplätze ausweisen. Diese Parkplätze sind für Personen mit einem Schwerbehindertenausweis und dem dazugehörigen blauen Parkausweis bestimmt. Demzufolge ist allen anderen Personen die Nutzung dieser Stellplätze untersagt.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.
		6	Auch wenn das Parkraummanagementkonzept – Parken 3.0 hauptsächlich den Eberswalder Innenstadtbereich bis zum Bahnhof berücksichtigt, sollten die Schwerpunkte in Finow und im Brandenburgischen Viertel im Hinblick auf die Parkplatzsituation für Menschen mit Mobilitätseinschränkung ebenfalls im Blickfeld bleiben.	Wie bereits im F3-Ausschuss durch die Stadtverwaltung zugesagt, wird das im Parkraummanagementkonzept aufgeführte Handlungsfeld „Barrierefreiheit“ auf die gesamte Stadt ausgeweitet und wird in diesem Zusammenhang einen Umsetzungshorizont von kurz- bis mittelfristig einnehmen.	Aufnahme in das Parkraummanagementkonzept Parken 3.0
4	26.05.2025 Die Linke	1	<u>Erhalt des kostenfreien Kurzzeitparkens</u> Beschlussvorschlag – Das kostenfreie Kurzzeitparken ist im gesamten Parkraumbewirtschaftungsgebiet der Stadt Eberswalde analog dem Parkraumbewirtschaftungskonzept 2015 (roter Bereich) anzubieten. <u>Begründung</u> <i>Das Kurzzeitparken (20 min kostenfrei) wird von vielen FahrzeugführerInnen genutzt um kleine Besorgungen durchzuführen. Der kurze Aufenthalt ermöglicht eine effektive Inanspruchnahme eines Parkplatzes durch viele NutzerInnen.</i>	Die „Brötchentaste“ führt dazu, dass Kurzstrecken vermehrt mit dem Pkw zurückgelegt werden und vorrangig der öffentliche Straßenraum beparkt wird. Folglich nehmen die PKW-Kurzfahrten, die Nachfrage nach den Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und dem damit verbundenen Parksuchverkehr zu. Diese Aspekte stehen den im politischen Raum abgestimmten Zielen des Parkraummanagementkonzeptes – Parken 3.0 kontrovers gegenüber. Um dem Wunsch der Fraktion gerecht zu werden, müssten zukünftig alle neuen „braunen“ Abschnitte (Mischprinzip gebührenpflichtig & Bewohnerparken mit Parkdauerbegrenzung von 3h) in der zukünftigen Parkzone A1, für die Aufrechterhaltung des kostenfreien Kurzzeitparkens, einbezogen werden. Ein stetiges Monitoring hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen erforderlich.	Das kostenfreie Kurzzeitparken von 20 Minuten, wird entgegengesetzt der zuvor im politischen Raum gesetzten Zielstellung, für die gesamten „braunen“ Abschnitte (Mischprinzip gebührenpflichtig & Bewohnerparken mit Parkdauerbegrenzung von 3h) der zukünftigen Parkzone A1 aufrechterhalten. Auswirkungen werden im Rahmen des Monitorings bzw. der Evaluierung untersucht und gegebenenfalls weiterführende Maßnahmen umgesetzt.
		2	<u>Gebühren der Anwohnerparkausweise</u> Beschlussvorschlag – Die Verwaltung wird veranlassen, die Gebühren für die Erstellung der Bewohnerparkausweise kalkulatorisch nach voraussichtlichem tatsächlichem Aufwand zu ermitteln. Die Kalkulation ist transparent offenzulegen. Die tatsächliche zu erhebende Gebühr ist durch einen Beschluss der SVV festzusetzen.	Bei der Berücksichtigung des tatsächlichen Aufwandes (Kosten für Material, Service und Dienstleistungen, Lohnnebenkosten, Lohnkosten) würden sich erheblich höher Unterhaltungskosten für einen Stellplatz im Öffentlichen Raum ergeben, als die durch die Stadtverwaltung vorgeschlagene „Pauschale“ von 0,25 €. Allein nur die Einbeziehung der Lohnkosten für die 4 bzw. 6 täglich sich im Einsatz befindenden Überwachungskräfte zur Kontrolle und Einhaltung der Parkraumbewirtschaftung von 1.909 Stellplätzen, plus die Material- und Servicekosten für die bereits im öffentlichen	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich. Die Berücksichtigung des tatsächlichen Aufwandes für die Ermittlung der Gebührensätze würde zu einer Mehrbelastung

Synopse zur 1. Lesung vom 20.05.2025

		<u>Begründung</u> Die im PMK vorgeschlagene Berechnungsgrundlage berücksichtigt nicht die örtlichen Gegebenheiten. Dies trifft insbesondere auf die angenommenen Unterhaltungskosten für den Parkraum zu. Grundlage des PMK ist eine Ermittlung aus dem Jahr 2018, welche auf Berlin bezogen erstellt wurde. Für Eberswalde liegt seit der Evaluierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes im Jahr 2015 eine umfangreiche Datenmenge vor, auf deren Grundlage eine Kalkulation der Gebühr für das Anwohnerparken erstellt werden soll. Die Entscheidung zur tatsächlichen Gebührenhöhe, möglichen Staffellungen bzw. Ermäßigungen sowie zum Umgang mit Mehr- oder Mindereinnahmen bedarf einer gesonderten Beschlussfassung durch die Stadtverordnetenversammlung.	Raum monetär bewirtschafteten Stellplätze (175 Stück), würden sich gemäß Kalkulation Unterhaltungskosten im Mittel von 0,45 € (0,39 € bzw. 0,50 €) ergeben. Dies wurde durch die Stadtverwaltung am 20.05.2025 im F3 sowie der Fraktion im Nachgang am 27.05.2025 explizit erläutert. Um eine einfache und transparente Ableitung dieser „Unterhaltungspauschale“ ableiten zu können, wurde nur die „Methodik“ der wissenschaftlichen Untersuchung angewendet, d.h. es wurden die Unterhaltungskosten anhand der „theoretischen Herstellungskosten“ (aktueller Baupreis jüngster Ausschreibungen x den zur Grunde liegenden Flächenbedarf = 9,00 m²) ermittelt. Mit Berücksichtigung des tatsächlichen Aufwandes oder der Berücksichtigung möglicher Opportunitätskosten, würden sich viel höhere Gebührensätze für die Bewohnerparkausweise ergeben. Es bleibt weiterhin eine Subventionierung des Parkens nur nicht mehr in der hohen Dimension wie aktuell bzw. seit 1993 mit 0,08 € für einen Bewohnerparkausweis pro Tag.	der Bewohner führen und wird von Seiten der Stadtverwaltung abgelehnt.
3	<u>Parkplatz Marienstraße</u> Beschlussvorschlag – Der Parkplatz Marienstraße bleibt analog den Parkplätzen am Bahnhof gebührenfrei. <u>Begründung</u> Entgegen der Empfehlung im PMK bleibt die Gebührenfreiheit für diesen Parkplatz bestehen. Die gleichbleibend hohe Auslastung an allen Werktagen belegt, dass dieser Standort insbesondere von im Stadtzentrum Beschäftigte als Langzeitparkplatz genutzt wird (Pendlerparkplatz). Die Gefahr der Verdrängung dieser Nutzer, u.a. in das Leibnizviertel würde eine weitere Ausdehnung der Bewirtschaftungszone und damit der Ausweitung der Kosten für das Bewohnerparken auf eine Vielzahl von BewohnerInnen zur Folge haben. Derzeit sind viele Nutzer auf diesen Parkplatz angewiesen, da durch den ÖPNV ein nicht genügendes Angebot – insbesondere in den Morgenstunden – gewährleistet werden kann.	Ohne die Einführung der neuen Bewirtschaftungsform stehen auch weiterhin den Besuchern und Kunden ab 8.00 Uhr keine freien Stellplätze zu Verfügung. Mit Einführung der monetären Bewirtschaftung (ohne eine Parkdauerbeschränkung) für diese Stellplatzanlage wird die Stellplatzverfügbarkeit erhöht, und erstmals Kunden, Besuchern oder anderen Nutzergruppen die Möglichkeit gegeben einen freien Stellplatz in der Nähe des Zentrums zu erhalten. Dies führt dann nicht nur zur Stärkung der Wirtschaft, sondern vermindert insbesondere die Parksuchverkehre. Ob eine Verlagerung in angrenzende Bereiche stattfindet und welche Auswirkungen sich dabei gegebenenfalls ergeben, wird im Rahmen des stetigen Monitorings anhand festgelegter Kriterien bzw. der turnusmäßigen Evaluierung untersucht. Des Weiteren wurden im Parkraummanagementkonzept bereits verschiedene Szenarien zur Abschätzung möglicher Auswirkungen bzw. die mögliche Erweiterung der Parkraumzonen mitgedacht.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich. Auswirkungen werden im Rahmen des Monitorings bzw. der Evaluierung untersucht und gegebenenfalls weiterführende Maßnahmen umgesetzt.	
4	<u>Aufhebung der Parkplätze entlang der Heegermühler Straße 3/5</u> Beschlussvorschlag – Der Stadtraum vor den Gebäuden Heegermühler Straße 3/5 wird nicht für die Parkraumbewirtschaftung beansprucht. Die bisherigen Stellplätze werden für einen Radweg genutzt. <u>Begründung</u> Entlang der B 167 ist zwischen der Schöpfungurter Straße und dem Einkaufsmarkt Fressnapf der Radweg unterbrochen. Durch die Aufhebung der Anordnung von Parkplätzen kann ein durchgehender Radstreifen bzw. Radweg in Richtung Bahnhof errichtet werden. Für diese Maßnahme ist lediglich eine Änderung der Beschilderung notwendig. Hierbei handelt	Es wird von Seiten der unteren Verkehrsbehörde geprüft, ob aus Sicherheitsgründen die Benutzungspflicht für Radfahrende in dem besagten Abschnitt abgeordnet werden kann. Des Weiteren wird geprüft, ob eine Abordnung der Stellplätze in diesem Bereich bei Aufhebung der Benutzungspflicht erforderlich ist. Eine Fortführung der Markierung liegt aufgrund der Baulast einer Bundesstraße im Zuständigkeitsbereich des Landesbetriebes Straßenwesen.	Anliegen wird geprüft und gegebenenfalls ein entsprechendes Anhörungsverfahren durchgeführt. Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.	

Synopse zur 1. Lesung vom 20.05.2025

			<i>es sich um eine provisorische Maßnahme bis zum endgültigen Bau des Radweges durch den Landesbetrieb Straßenwesen.</i>		
5	27.05.2025 Fraktion CDU / FDP / Bürger- fraktion Barnim	1	Die Fraktion setzt sich für ein weiteres Angebot für Kurzzeitparker mittels „Brötchentaste“ (20 Minuten) ein. Dabei soll das bisherige Angebot mit allen Standorten der Parkautomaten erhalten bleiben. Eine Erweiterung des Kurzzeitparkens mittels „Brötchentaste“ wird von unserer Fraktion derzeit nicht angestrebt. Gemäß dem vorliegenden Konzept wurden mittels „Brötchentaste“ 19334 Tickets pro Monat angefordert. Dies spricht für den hohen Bedarf. Aber auch die Einzelhändler, die Bürgerinnen und Bürger der Stadt und große Teile der Kommunalpolitik haben sich bisher für den unveränderten Erhalt ausgesprochen. Zur Reduzierung des Aufwandes und der möglichen Kosten schlagen wir weiterhin alternativ vor, das Parken mittels Parkscheibe kostenlos für 30 Minuten zu ermöglichen. Dabei ist bekannt, dass die Einteilung der Skala nur eine Genauigkeit von halben Stunden (§ 13 StVO) zulässt.	Die „Brötchentaste“ führt dazu, dass Kurzstrecken vermehrt mit dem Pkw zurückgelegt werden und vorrangig der öffentliche Straßenraum beparkt wird. Folglich nehmen die PKW-Kurzfahrten, die Nachfrage nach den Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und dem damit verbundenen Parksuchverkehr zu. Diese Aspekte stehen den im politischen Raum abgestimmten Zielen des Parkraummanagementkonzeptes – Parken 3.0 kontrovers gegenüber. Um dem Wunsch der Fraktion gerecht zu werden, müssten zukünftig alle neuen „braunen“ Abschnitte (Mischprinzip gebührenpflichtig & Bewohnerparken mit Parkdauerbegrenzung von 3h) in der zukünftigen Parkzone A1, für die Aufrechterhaltung des kostenfreien Kurzzeitparkens, einbezogen werden. Ein stetiges Monitoring hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen erforderlich. Der Kontrollaufwand für die Überwachungskräfte ist für die Regelung mit Parkscheibe nahezu gleich der Regelung mit Parkticket oder dem Smart-Parking. Zudem ist eine Regelung mit Parkscheibe für 30 min rechtlich nicht umsetzbar. Das Minimum bei Parkscheibenregelung betrifft daher 1 Stunde.	Das kostenfreie Kurzzeitparken von 20 Minuten, wird entgegengesetzt der zuvor im politischen Raum gesetzten Zielstellung, für die gesamten „braunen“ Abschnitte (Mischprinzip gebührenpflichtig & Bewohnerparken mit Parkdauerbegrenzung von 3h) der zukünftigen Parkzone A1 aufrechterhalten. Auswirkungen werden im Rahmen des Monitorings bzw. der Evaluierung untersucht und gegebenenfalls weiterführende Maßnahmen umgesetzt. Aufgrund der Beibehaltung der Brötchentaste ist die Einführung einer Parkscheibenregelung für diese Bereiche hinfällig.
		2	Das Konzept geht von einem ausgewogenen Verhältnis zwischen dem Angebot und der Nachfrage an Pkw-Stellplätzen aus und hat dabei das Ziel der weiteren Reduzierung des Stellplatzangebotes. Unsere Fraktion geht jedoch weiterhin davon aus, dass das Stellplatzangebot z. B. auch im Altstadt- und Bahnhofsbereich nicht ausreicht und kurzfristige Änderungen erforderlich sind. Ein Parkraummanagement z. B. am Bahnhof wird kaum den Fehlbedarf im Ist-Zustand bei einer weiteren Zunahme der Anzahl der Pendler lösen. Gemäß Abwägung zu unserer ersten Stellungnahme teilt die Stadt mit, dass eine Verbesserung des ÖPNV in Verantwortung des Landkreises Barnim liegt und die Stadtverwaltung nur bedingt Einfluss hat. Aus unserer Sicht fehlen hier klare kurzfristige Lösungsansätze, wie z. B. der Bau von weiteren Stellplätzen bzw. Parkpaletten. Lt. Angaben des Landkreises Barnim sind in Eberswalde insgesamt 28657 Pkw zugelassen mit steigender Tendenz. Lt. Konzeption werden in den Parkzonen A, B und C lediglich 3426 Stellplätze angeboten, was zu dem von uns genannten Parkdruck auch im Altstadtbereich bzw. in Bahnhofsnähe führt. Der ÖPNV bzw. Radverkehr wird unserer Meinung nach das fehlende Stellplatzangebot nicht kompensieren und ein stärkeres Ausweichen auf private Stellplätze ist nur noch bedingt möglich.	Die Reduzierung des bestehenden Parkraumes ist nicht das vorrangige Ziel des Parkraummanagementkonzeptes, sofern nicht Aspekte der Verkehrssicherheit dem gegenüberstehen. Die dabei entstehenden Freiflächen sollen zukünftig bedarfsgerecht für Funktionen des Radverkehrs oder zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion überführt werden. Einzig und allein die Reduzierung der Pkw-Kurzstreckenfahrten sowie die Reduzierung der Parksuchverkehre ist maßgebend Gegenstand von Parken 3.0! Eine Erweiterung bestehender Parkierungseinrichtungen steht nicht dem Parkraummanagement kontrovers gegenüber. Vielmehr wurden bereits verschiedene Möglichkeiten (Bahnhof oder Parkplatz Marienstraße) und Szenarien mitgedacht. Eine entsprechende Erweiterung wird jedoch nicht durch die Stadtverwaltung initiiert, sondern bedarf der Initiativen eines Privaten bzw. Dritten. Der Vergleich der Anzahl an zugelassenen Fahrzeugen in der gesamten Stadt Eberswalde und der Stellplatzanzahl im aktuellen geltenden Parkraumbewirtschaftungsgebiet, um einen Parkdruck zu erklären bzw. abzuleiten erschließt sich uns nicht. Im Ergebnis der Parkraumerhebung konnte festgestellt werden, dass in bestimmten Bereichen, insbesondere in der Altstadt und im Bahnhofsbereich, eine höhere Parkraumnachfrage besteht. Dennoch zeigt die Analyse, dass es insgesamt ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage gibt.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.

Synopse zur 1. Lesung vom 20.05.2025

		3	Bewohnerparkausweise nach Fahrzeuggröße erfordern einen erheblichen zusätzlichen Verwaltungsaufwand und beinhalten auch keine gerechte Kostenverteilung. Unabhängig von der im Rahmen der 1. Lesung vorgeschlagenen Berechnungsmethode halten wir einen Jahresbetrag in Höhe von 90 EURO bis 100 EURO im Jahr für den Pkw allgemein (unabhängig von der Größe, PS, Kraftfahrzeugsteuer, Hubraum usw.) für angemessen.	Der Verwaltungsaufwand ist nahezu gleich zum jetzigen Antragsverfahren, da auch hierbei die Angaben des Antragstellers einzeln durch den Sachbearbeiter geprüft werden müssen. Die Angaben zur Länge bzw. Breite können den Nummern 18 bzw. 19 des Fahrzeugscheines entnommen werden. Die Anpassung des Antragsformulars dahingehend ist entsprechend vorgesehen. Ohne die vorgeschlagene Berechnungsmethode ist eine zukünftige Anpassung, um auf gewisse Gegebenheiten und zur berücksichtigende Anpassungen reagieren zu können nicht mehr gegeben.	Das Antragsverfahren bzw. das Antragsformular wird entsprechend der gewählten Berechnungsformel angepasst.
		4	Die innerhalb der Bewirtschaftungszone ausgewiesene Bewirtschaftungsform orange – gebührenpflichtig mit Parkdauerbegrenzung in ausgewählten Straßen mit Nutzungskonflikten ermöglicht es, nach Ablauf der Gebührenpflicht kostenfrei zu parken. Demnach werden bestimmte Einrichtungen ohne ausreichende Gründe durch das kostenlose Parken bevorzugt behandelt und subventioniert. Die als Grund angeführten Nutzungskonflikte sind unserer Meinung auch bei vielen weiteren Einrichtungen, Verwaltungen und Firmen vorhanden. Unsere Fraktion ist der Meinung, dass die in der Bewirtschaftungszone im Konzept orange gekennzeichneten gebührenfreien Parkplätze über mehrere Stunden belegt sein werden und somit das Parken der Anwohner oder anderer Parkplatzsuchender nur zeitlich eingeschränkt bzw. wenn überhaupt möglich wird. Unsere Fraktion ist bei dieser Bewirtschaftungsform auch der Meinung, dass die Stadt hier freiwillig auf wesentliche Einnahmen aus Parkgebühren dieser Bewirtschaftungsform verzichtet.	Die neue Bewirtschaftungsform „orange“ zeichnet sich durch ein Mischprinzip, d.h. gebührenpflichtig ohne Parkdauerbegrenzung und Bewohnerparken aus. In diesem Zusammenhang entfällt nicht die Gebührenpflicht, aber besteht die Möglichkeit ein entsprechendes Tagesticket nutzen. Die Einrichtung der Bewirtschaftungsform „orange“ wird in Abhängigkeit der vorherrschenden Nutzungsform bzw. Einrichtung vorgeschlagen. Damit wird dem aktuell vorherrschenden Aspekt, sein Fahrzeug kostenfrei für zwei Stunden abzustellen bzw. durch stetiges unerlaubtes Weiterstellen der Parkscheiben kostenfrei einen Bewohnerparkplatz in Anspruch zu nehmen, erstmalig Rechnung getragen. Es ist richtig, dass diese Form der Bewirtschaftung die Möglichkeit des längeren Abstellens von Fahrzeugen ermöglicht, d. h. Langzeitstellplätze damit aufgrund der vorherrschenden Nutzungsart erstmalig geschaffen werden. Die Untersuchung haben gezeigt, dass ab 16.00 Uhr die Parkraumnachfrage zurückgeht und ab diesem Zeitpunkt die Nachfrage in den Wohnbereichen ansteigt. Somit besteht eine Fluktuation zwischen den verschiedenen Nutzergruppen (wie u. a. Beschäftigte, Besucher) und den Bewohner.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.
		5	Es fehlen für alle Maßnahmen die Aussagen zur zeitlichen Umsetzung des Parkraummanagementkonzeptes – Parken 3.0 und die Höhe der Kosten, die in der Haushaltsplanung z. B. schon für die Jahre 2026 / 2027 zu berücksichtigen sind.	Die mit dem Parkraummanagementkonzept vorgesehen Umsetzungszeiträume sind im Abschnitt 6.9 – Priorisierung der Handlungserfordernisse aufgeführt. Die dafür notwendigen Mittel wurden bzw. werden von den jeweiligen Fachämtern in der entsprechenden Haushaltsplanung eingeplant. Für 2025 stehen 138.000,00 € nur für die Ersatzbeschaffung der 16 vorh. PSA zur Verfügung. Des Weiteren sind notwendige Mittel werden in der HH-Planung 2026/2027 berücksichtigt: • 2026: 500.000,00 € für die Anschaffung neuer PSA (16 x Ersatz- und 28 x Neubeschaffung) • 2026: 130.000,00 € für neue Beschilderung • 2027: 30.000,00 € für neue Beschilderung (Restleistung) • 2028 500.000,00 € für die Anpassung des Parkleitsystem (dynamisches PLS)	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.
		6	Die im Konzept auf den Seiten 83 und 84 ausgewiesene häufigste Kombination der Verkehrszeichen sollte korrigiert werden, da die Beschriftung „Bewohner mit Parkausweis Nr. ... frei“ ja keine Anwendung finden soll und lediglich ein Parken in Parkzonen ermöglicht wird.	Bewohner mit gültigen Bewohnerparkausweis dürfen in den entsprechenden Parkzonen, trotz vorherrschender monetäre Bewirtschaftung, zukünftig ihr Fahrzeug abstellen. In diesem Zusammenhang sind bis zur vorgeschlagenen „zonalen – Beschilderung“ die entsprechenden Zusatzzeichen erforderlich, da zum Beispiel in der zukünftigen Parkzone A1 ausschließlich das Parken mit Parkschein sowie für Bewohner mit einem Parkausweis der Zone A1 erlaubt ist.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.

Synopse zur 1. Lesung vom 20.05.2025

6	28.05.2025 Bürger	1	Warum ist bei einem Mangel an Kurzzeitparkplätzen die dem Zentrum sehr nahe gelegene Eichwerderstraße völlig außer acht gelassen? Die Einrichtung halbseitig von Kurzzeitparkplätzen würde hier zu einer Verkehrsberuhigung führen „denn die 30 km/h werden dort fast nie eingehalten, es ist eine Schulweg für viele jüngere Schüler zur B.-H . Bürgel Schule! Dann sind im Bereich Altenwohnheime mit altersgerechtem Wohnraum und auch Rollstuhlfahrern .	Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit (Sichtbeziehungen, Zufahrts- und Kreuzungsbereiche) ist für den besagten Abschnitt die Ausweisung von Kurzzeitparken nicht möglich. Es wird geprüft, ob stärkere Kontrollen zur Einhaltung der Geschwindigkeit erforderlich bzw. durchgeführt werden können.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.
		2	2. In ihren Parkraummanagement ist gar nicht an die vielen Motorradfahrer (Biker) gedacht. Allein auf dem Parkplatz Marienstraße ist keiner vorhanden. Die Schaffung und Kennzeichnung wäre aber notwendig, so nehme ich jedes mal einen PKW -Parkplatz in Beschlag. Auf so einem könnten aber mindestens 2 Biker Parkflächen geschaffen werden.	Zur Erhöhung und Gewährleistung der Verkehrssicherheit sieht das Parkraummanagement-konzept unter anderem vor die entsprechenden Sichtbeziehungen einzuhalten. Die dabei möglicherweise freiwerdenden Flächen können für Fahrrad- oder Motorradabstellanlagen (vgl. S. 107 – Parken 3.0) genutzt werden. Ob zusätzliche bzw. extra Markierungen für Motorräder an bestehenden Parkierungsanlagen eingerichtet werden wird in diesem Zusammenhang mit geprüft.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.
7	29.05.2025 Senioren- beirat	1	Wir begrüßen die vorgeschlagene moderate Gebühr für den Anwohnerparkausweis, die sozialen Dienste und Handwerker. Bei der Gebührengestaltung nach Fahrzeugtyp und Größe sind wir geteilter Meinung.	Nur durch die Integration der unterschiedlichen Fahrzeuggrößen und die damit einhergehenden Flächeninanspruchnahmen, für die Ermittlung der Gebührenhöhe, wird eine gerechte Verteilung des öffentlichen Raumes gewährleistet.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.
		2	Das kostenfreie Kurzzeitparken in der jetzigen Form wird von uns befürwortet.	Das kostenfreie Kurzzeitparken („Brötchentaste“) führt dazu, dass Kurzstrecken vermehrt mit dem Pkw zurückgelegt werden und vorrangig der öffentliche Straßenraum beparkt wird. Folglich nehmen die PKW-Kurzfahrten, die Nachfrage nach den Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und dem damit verbundenen Parksuchverkehr zu. Diese Aspekte stehen den im politischen Raum abgestimmten Zielen des Parkraummanagementkonzeptes – Parken 3.0 kontrovers gegenüber. Um dem Wunsch des Seniorenbeirates gerecht zu werden, müssten zukünftig alle neuen „braunen“ Abschnitte (Mischprinzip gebührenpflichtig & Bewohnerparken mit Parkdauerbegrenzung von 3h) in der zukünftigen Parkzone A1, für die Aufrechterhaltung des kostenfreien Kurzzeitparkens, einbezogen werden. Ein stetiges Monitoring hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen erforderlich.	Das kostenfreie Kurzzeitparken von 20 Minuten, wird entgegengesetzt der zuvor im politischen Raum gesetzten Zielstellung, für die gesamten „braunen“ Abschnitte (Mischprinzip gebührenpflichtig & Bewohnerparken mit Parkdauerbegrenzung von 3h) der zukünftigen Parkzone A1 aufrechterhalten. Auswirkungen werden im Rahmen des Monitorings bzw. der Evaluierung untersucht und gegebenenfalls weiterführende Maßnahmen umgesetzt.
		3	Der Anwohnerparkausweis garantiert keinen Parkplatz in der Wohnumgebung. Was passiert, wenn man den Gültigkeitsbereich dadurch nicht einhalten kann? Dieses Problem könnte z.B. im Bereich Schöpfungurter Straße, Steinfurter Straße, Eisenhammerstraße und Drehnitzstraße auftreten. Eine für alle vollständig zufriedenstellende Lösung wird es sicherlich nicht geben, aber wir begrüßen es, dass allen die Möglichkeit gegeben wird, sich zu äußern.	Die anvisierten kleineren Parkzonen werden es ermöglichen, dass die Nutzer:innen zukünftig einen Stellplatz im unmittelbarem Umfeld bekommen. Die mit der Umsetzung einzelner Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete wird ein stetiges Monitoring anhand festgelegter Kriterien erfolgen, um auf erhebliche, ungewollte Auswirkungen kurzfristig reagieren zu können. In diesem Zusammenhang wird geschaut, ob gegebenenfalls, vereinzelte Parkzonen Übergangsbereiche bilden können, sofern dies den Grundzügen und Rahmenbedingung des Parkraummanagementkonzeptes nicht entgegensteht.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich. Auswirkungen werden im Rahmen des Monitorings bzw. der Evaluierung untersucht und gegebenenfalls weiterführende Maßnahmen umgesetzt.

Synopse zur 1. Lesung vom 20.05.2025

8	30.05.2025 Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen	1	[...] wir [bewerten] den Entwurf als einen guten Anfang, um die Interessen von Bewohner*innen und allen Nutzer*innen der Innenstadt in Zukunft besser auszugleichen. Allerdings, davon sind wir überzeugt, werden auch nach einer Beschlussfassung immer wieder punktuell, insgesamt oder sogar über die festgelegten Gebietsgrenzen Entwicklungen festzustellen sein, die konkretisiert bzw. korrigiert werden müssen. Mögliche Termine für eine Evaluierung sollten schon heute in die Beschlussfassung einbezogen werden.	Mit der Umsetzung einzelner Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete wird ein stetiges Monitoring anhand festgelegter Kriterien gewährleistet, um auf erhebliche, ungewollte Auswirkungen kurzfristig reagieren zu können. Für die Evaluierung des gesamten Konzeptes ist ein Turnus von 4 Jahren anvisiert, wobei die erste Evaluierung nach 2 Jahren (ab Umsetzung der Maßnahmenpakete Bewohnerparken und Öffentliches Parken) vorgesehen ist. Des Weiteren wird ein stetiges Monitoring anhand festgelegter Kriterien gewährleistet.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich. Auswirkungen werden im Rahmen des Monitorings bzw. der Evaluierung untersucht und gegebenenfalls weiterführende Maßnahmen umgesetzt.
		2	Sehr positiv bewerten wir die Einteilung des bewirtschafteten Gebietes in wesentlich mehr und kleinere Parkzonen. In Zukunft wird sich zeigen, ob die Abdeckung der Wünsche der Bewohner*innen nach Stellplätzen möglichst innerhalb ihrer Bewirtschaftungszone tatsächlich funktioniert. Sollten vermehrt Bestrebungen zur Umwandlung von Vorgärten z.B. im Villenviertel oder in der R.-Breitscheid-Straße auftreten, muss aus unserer Sicht das Stadtplanungsamt schnell reagieren, damit das Erscheinungsbild dort nicht schrittweise zerstört wird. Da generell keine Antragspflicht für derartige Vorhaben besteht, hoffen wir, dass die Verwaltung mögliche negative Entwicklungen fokussiert beobachtet.	Die anvisierten kleineren Parkzonen werden es ermöglichen, dass die Nutzer:innen zukünftig einen Stellplatz im unmittelbarem Umfeld bekommen. Die mit der Umsetzung einzelner Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete wird ein stetiges Monitoring anhand festgelegter Kriterien erfolgen, um auf erhebliche, ungewollte Auswirkungen kurzfristig reagieren zu können. Eine verstärkte Umwandlung von Vorgärten steht dabei den Zielabsichten des Parkraummanagementkonzeptes kontrovers gegenüber. In diesem Zusammenhang wird besonders im Rahmen des Monitorings bzw. der Evaluierung besonders darauf geachtet werden.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich. Auswirkungen werden im Rahmen des Monitorings bzw. der Evaluierung untersucht und gegebenenfalls weiterführende Maßnahmen umgesetzt.
		3	Wir schlagen vor, den Parkplatz Marienstraße und den Parkplatz der TWE in der Bergerstraße hinsichtlich der geplanten Bewirtschaftung noch einmal genauer zu betrachten. Für den Fall, dass der Parkplatz in der Marienstraße künftig ebenfalls kostenpflichtig wird, halten wir es für geboten, dass im Stadtgebiet in möglichst geringem Abstand zu Haltestellen des ÖPNV kostenlose Stellplätze angeboten werden. Dazu bedarf es allerdings einer gesamtstädtischen Betrachtung, die Flächen auf ihre Eignung untersucht. Das Park-Leit-System zeigt heute nur verfügbare Stellplatzanlagen an. Es fehlt die Möglichkeit, frühzeitig zu erkennen, ob dort freie Stellplätze vorhanden sind. In der Folge kann es zu Park-Such-Verkehren kommen, so dass gerade in der Innenstadt ein erhöhtes Verkehrsaufkommen die Folge ist. Um das zu verhindern, erscheint es uns sinnvoll, künftig die Hinweisschilder mit Angaben zur Verfügbarkeit von freien Stellplätzen auszustatten.	Die mit der Umsetzung einzelner Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete wird ein stetiges Monitoring anhand festgelegter Kriterien erfolgen, um auf erhebliche, ungewollte Auswirkungen kurzfristig reagieren zu können. In diesem Zusammenhang werden auch die entsprechenden Stellplatzsammelanlagen evaluiert. Das Parkraummanagementkonzept sieht bereits als Maßnahmen die Anpassung des bestehenden Parkleitsystems vor bzw. die Anpassung zu einem teildynamischen System. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel werden in der Haushaltsplanung für 2027/2028 eingeplant. Die Untersuchung nach zusätzlichen Park-& Ride-Stellplätzen erfolgte bereits im Rahmen des Mobilitätsplanes 2030+, wobei ein nur geringer Bedarf hierbei festgestellt wurde. Wie der Nutzungsgrad des bestehenden Park-& Ride-Parkplatzes an der „Alten Chemischen Fabrik“ erhöht werden kann, wird in einer gesonderten Betrachtung, außerhalb des Parkraummanagementkonzeptes näher untersucht, um erneut eine gesamtstädtische Betrachtung gewährleisten zu können.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich. Auswirkungen werden im Rahmen des Monitorings bzw. der Evaluierung untersucht und gegebenenfalls weiterführende Maßnahmen umgesetzt.
		4	Die im Konzept vorgeschlagene Höhe der Bewohnerparkausweise ist heute als Empfehlung zu bewerten. Das Konzept "Parken 3.0" sollte demzufolge als strategischer Beschluss eingeordnet werden. Konkrete Gebührenhöhen werden in einer entsprechenden Satzung verbindlich festgelegt. Grundsätzlich stimmen wir den Vorschlägen im Konzept zu. Sonstige Parkausweise für Soziale Dienste, freiberufliche	Die abschließende Festlegung der Gebührenhöhe erfolgt im Rahmen der sich unmittelbar anschließenden Erarbeitung der Gebührenordnung. Grundlage hierfür bilden die Zielabsichten und Rahmenparameter bzw. Empfehlungen des Parkraummanagementkonzeptes.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.

Synopse zur 1. Lesung vom 20.05.2025

			Hebammen und Handwerker stellen mit maximal 90 Euro für zwei Jahre einen guten Kompromiss zum ersten Entwurf dar. Besonders für diese Berufsgruppen ist es erforderlich, die Entwicklung im Praxisbetrieb genauer zu beobachten.		
		5	Die „Brötchentaste“ gibt es seit vielen Jahren. Sie ist daher zu einer liebgewonnenen Praxis geworden. Verständlich ist aus unserer Sicht, dass die Möglichkeit zum freien Kurzzeitparken von vielen Bürger*innen gern beibehalten werden soll. Der Grundgedanke der neuen Parkraumbewirtschaftung kann kurz mit einer gerechteren Verteilung von Parkmöglichkeiten umschrieben werden. Die Brötchentaste in der heutigen Form wird diesem Ansatz nur ungenügend gerecht. [...] Wir sind der Ansicht, dass Variante 1 (vergünstigte 1.Stunde) mehr Gerechtigkeit für alle Nutzer*innen darstellt. Sie soll eine Rabattierung der 1. Stunde (50 %) in allen monetär bewirtschafteten Bereichen garantieren und zielt daher wirklich auf alle. Variante 2 hingegen betrifft nur diejenigen, die in Marktplatznähe einen Stellplatz benötigen. Die vorgeschlagene zeitliche Staffelung beurteilen wir als aufwändig und weder für Besucher*innen der Stadt noch für die Verwaltung als praktikabel.	Durch die Integration der „Brötchentaste“ in die erste „Parkstunde“ werden zukünftig die vermehrten Kurzstrecken mit dem Pkw vermindert. Folglich nimmt neben den PKW-Kurzfahrten auch die Nachfrage nach den Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum ab und dem damit verbundenen Parksuchverkehr werden minimiert.	
9	01.06.2025 Fraktion Bündnis Eberswalde	1	Das vorgestellte Konzept enthält nach Bewertung der Fraktion grundsätzlich viele gute Ansätze hinsichtlich vorgestellten Ziele, u.a der besseren Steuerung des Parkens innerhalb des Stadtzentrums und dem mit der Ausdehnung betreffenden Stadtteil Westend, hier insbesondere rund um den Schwerpunktbereich des Hauptbahnhofes Eberswalde.	Zur Kenntnis genommen	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.
		2	<u>Kurzzeitparken</u> Die Fraktion hat sich frühzeitig für den Beibehalt der „Brötchentaste“ im Stadtzentrum eingesetzt und schlägt vor, diese mit Anpassungen wie folgt beizubehalten: - Möglichkeit des Bezuges ausschließlich an Parkscheinautomaten - Nutzung im Zeitraum 06:00 – 18:00 Uhr - Angebot im unmittelbaren Stadtzentrum (vglb. Variante 2), allerdings leicht ausgedehnt auf gesamt Friedrich-Ebert-Strasse, Michaelisstrasse, Puschkinstrasse, Goethestrasse, Ratzeburgstrasse, Kirchstrasse, Brautstrasse, Erich-Schuppan-Strasse	Die „Brötchentaste“ führt dazu, dass Kurzstrecken vermehrt mit dem Pkw zurückgelegt werden und vorrangig der öffentliche Straßenraum beparkt wird. Folglich nehmen die PKW-Kurzfahrten, die Nachfrage nach den Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und dem damit verbundenen Parksuchverkehr zu. Diese Aspekte stehen den im politischen Raum abgestimmten Zielen des Parkraummanagementkonzeptes – Parken 3.0 kontrovers gegenüber. Aufgrund der hohen Anzahl der Gratistickets zeigt sich auch, dass ein längeres Verweilen in der Stadt, länger als 20 Minuten = Brötchentaste, grundlegend von den Besuchern aktuell nachgefragt wird bzw. ein mehrfaches Nutzen der „Brötchentaste“, um doch länger zu verweilen, nicht ausgeschlossen werden kann. Eine Ausweitung des Zeitraumes der monetären Bewirtschaftung, von aktuell 8.00 bis 18.00 Uhr, ist auf dem damit in Verbindung stehenden erhöhten Aufwand nicht zu empfehlen. In diesem Zusammenhang wäre die Beibehaltung des kostenfreien Kurzzeitparkens nur für den aktuellen Zeitraum der monetären Bewirtschaftung möglich. Im Sinne des Gleichheitsgebotes müssten alle neuen „braunen“ Abschnitte (Mischprinzip gebührenpflichtig & Bewohnerparken mit Parkdauerbegrenzung von 3h) hierbei einbezogen werden.	

Synopse zur 1. Lesung vom 20.05.2025

		3	Schaffung/Erschließung/Nutzung von Parkraum mit Kapazität auf engem Raum (Stellplatzsammelanlagen) Die Belegungsauswertung im Rahmen der Konzepterstellung hat gezeigt, dass bestehende Parkhäuser oftmals nicht ausgelastet sind. Dies kann aufgrund der höheren Kosten gegenüber der Nutzung von Parkflächen insb. im Umfeld des Stadtzentrums sowie teils nicht eindeutig erkennbarer Standorte zurückzuführen sein. Hier sind Verhandlungen mit möglichen Betreibern zu führen und wie bereits kommunizierte Parkleitsystemverbesserungen umzusetzen. Weiterhin sollten moderate Aufstockungen geprüft werden. [...]	Im Rahmen des Parkraummanagementkonzeptes ist eine Erweiterung des bestehenden Parkleitsystems zu einem teildynamischen System (mit entsprechender Auslastungsanzeige) vorgesehen und entsprechend finanzielle Mittel in der Haushaltsplanung vorgesehen. Die Erweiterung bestehender Stellplatzsammelanlagen, durch Dritte oder Externe bzw. private Besitzer der Stellplatzsammelanlagen, wurde bereits im Parkraummanagementkonzept durch die Betrachtung verschiedener Szenarien und Abschätzung möglicher Auswirkungen betrachtet.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.
		4	Unabhängig des Geltungsbereiches „Parken 3.0“ ist ebenfalls für andere Stadtteile, hier z.B. BBV, LV und Finow die Errichtung von Stellplatzsammelanlagen eingehend zu untersuchen.	Im Rahmen der Bauleitplanung werden bei größeren Entwicklungsvorhaben Regelungen hinsichtlich notwendiger Stellplätze festgelegt.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.
		5	<u>Bewohnerparkausweise</u> Die vorgeschlagenen Kosten für Bewohnerparkausweise gem. ursprünglichem Konzept werden keinesfalls mitgetragen. Die Fraktion schlägt vor, einen Sockelbetrag von 120€/Jahr bzw. 200€/2 Jahre für alle Fahrzeuge querschnittlich zu prüfen und das zulässige Gesamtgewicht auf max. 3,5 to zu begrenzen. Um die Situation fehlender Parkflächen weiter zu minimieren, wird vorgeschlagen mit diesen privaten Eigentümern in Verhandlung zu treten, um ggf. zusätzliche Flächen insb. für Anwohner zu moderateren Preisen zu gewinnen. Bei Straßen, die in der Vergangenheit durch Anwohner mitfinanziert wurden, sollte eine dementsprechende Reduzierung oder zeitweise Aussetzung der Kosten für Bewohnerparkausweise erfolgen, bis die aufgebrachten Kosten schliesslich „abgenutzt“ sind. d.h.: z.B. Strasse wurde 15 Jahren unter Beteiligung Anwohner saniert; Ende der Beteiligungsdauer nach 20 Jahren (fiktiv) = 5 Jahre deutlich reduzierte Kosten mit Faktor X	Eine Tonnage-Beschränkung im Hinblick auf einen Bewohnerparkausweis ist aus Gründen der Gewährleistung des Gleichheitsprinzips nach bisheriger Rechtsauffassung nicht zulässig. Mit dem neuen Ansatz (Berechnungsformel) ergibt sich ein Sockelbetrag von 100,00 € pro Jahr bzw. 180,00 € für zwei Jahre als Gebühr für einen Bewohnerparkausweis. Die zusätzliche Betrachtung des jeweils durch das Fahrzeug benötigten Flächenverbrauch entspricht der wirtschaftlichen Wertschätzung des wertvollen Gutes – öffentlichen Raumes – und entspricht damit den zuvor gesetzten und politischen abgestimmten Zielabsichten des Parkraummanagementsystems – Parken 3.0. Bei der Ermittlung der Gebühren für einen Bewohnerausweis werden keine Herstellungs- oder Reinigungskosten zugrunde gelegt. Des Weiteren unterliegt die Beteiligung der Anwohner:innen beim Ausbau der jeweiligen Straße einer unterschiedlichen Gesetzes- und Rechtsgrundlage und kann nicht im Zusammenhang betrachtet werden.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.
		6	<u>Gewerbeparkausweise</u> Der geplante Ansatz für Gewerbeparkausweise ist grundsätzlich zu begrüßen. Um Missbrauch außerhalb der normalen Geschäftszeiten bestmöglich zu verhindern, sollte die Nutzung auf Zeiten zwischen 06:00 – 18:00 beschränkt werden.	Das Parkraummanagementkonzept sieht vor, dass Gewerbetreibende mit Standort innerhalb der Bewirtschaftungszonen und nicht für die Ausnahmegenehmigung (Soziale Dienste, Freiberufliche Hebammen oder Handwerker) legitimiert sind, einen Sonderparkausweis (einen pro Gewerbestandort), basierend auf den Regelungen (Gebührenberechnung) eines Bewohnerparkausweises, für maximal zwei Jahre zu beantragen. In diesem Zusammenhang wird kein Mehrwert für eine zeitliche Einschränkung der Sonderparkausweise für Gewerbetreibende gesehen.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.
		7	<u>Behindertenparkplätze</u> Im Stadtgebiet sind zu wenig und wie u.a. in der Stellungnahme des Behindertenbeirates dargestellt, falsch angelegte Behindertenparkplätze. Diese gilt es sinnvoll in Anzahl und Lage zu ergänzen und bestehende Flächen dementsprechend so herzustellen, dass dies auch entsprechende Anforderungen erfüllen. Die Priorisierung ist hier entsprechend anzupassen.	Das Handlungsfeld „Verbesserung der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit“ des Parkraummanagementkonzeptes umfasst bereits die DIN-konforme Herstellung sowie die Erweiterungen des entsprechenden Stellplatzangebotes. Wie bereits im F3-Ausschuss durch die Stadtverwaltung zugesagt, wird die Priorität auf kurz bis mittelfristig geändert sowie eine Betrachtung auf die gesamte Stadt erfolgen.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.

Synopse zur 1. Lesung vom 20.05.2025

10	04.06.2025 SPD/BfE-Fraktion	1	Die SPD/BfE-Fraktion begrüßt ausdrücklich das Grundkonzept des neuen Parkraummanagements, das eine Parkgebühr aus einer festen Verwaltungsgebühr und einem Zuschlag basierend auf der Fahrzeuggröße vorsieht. Ebenso unterstützen wir den Vorschlag, die Gebühren für Jahresparkkarten zu erhöhen.	Zur Kenntnis genommen.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.
		2	Kritisch sehen wir jedoch die derzeitige Einteilung der Parkzonen. Diese verlaufen teilweise mitten durch einzelne Straßen, was die Zuordnung erschwert und für Bürgerinnen und Bürger nicht nachvollziehbar ist. In diesem Zusammenhang stellt sich für uns die Frage, ob ein Parkticket nur auf einer Straßenseite Gültigkeit besitzt.	Die anvisierten kleineren Parkzonen werden es ermöglichen, dass die Nutzer:innen zukünftig einen Stellplatz im unmittelbarem Umfeld bekommen. Die mit der Umsetzung einzelner Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete wird ein stetiges Monitoring anhand festgelegter Kriterien erfolgen, um auf erhebliche, ungewollte Auswirkungen kurzfristig reagieren zu können. In diesem Zusammenhang wird geschaut, ob gegebenenfalls, vereinzelte Parkzonen Übergangsbereiche bilden können, sofern dies den Grundzügen und Rahmenbedingung des Parkraummanagementkonzeptes nicht entgegensteht. Eine straßengenaue Zuordnung erfolgt im Rahmen der Erarbeitung der Gebührenordnung, in welcher die einzelnen Parkzonen genau deklariert und beschrieben werden.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich. Auswirkungen werden im Rahmen des Monitorings bzw. der Evaluierung untersucht und gegebenenfalls weiterführende Maßnahmen umgesetzt.
		3	Besondere Bedeutung hat für uns der Parkplatz Marienstraße. Wir fordern, dass dieser auch künftig kostenfrei bleibt und nicht in die Bewirtschaftung einbezogen wird. Zugleich sprechen wir uns für die Planung mehrstöckiger Parkflächen, beispielsweise am Bahnhof, aus. Eine spätere Bewirtschaftung dieser Flächen könnte bei Bedarf vorgesehen werden.	Ohne die Einführung der neuen Bewirtschaftungsform stehen auch weiterhin den Besuchern und Kunden ab 8.00 Uhr keine freien Stellplätze zu Verfügung. Mit Einführung der monetären Bewirtschaftung (ohne eine Parkdauerbeschränkung) für diese Stellplatzanlage wird die Stellplatzverfügbarkeit erhöht, und erstmals Kunden, Besuchern oder anderen Nutzergruppen die Möglichkeit gegeben einen freien Stellplatz in der Nähe des Zentrums zu erhalten. Dies führt dann nicht nur zur Stärkung der Wirtschaft, sondern vermindert insbesondere die Parksuchverkehre. Ob eine Verlagerung in angrenzende Bereiche stattfindet und welche Auswirkungen sich dabei gegebenenfalls ergeben, wird im Rahmen des stetigen Monitorings anhand festgelegter Kriterien bzw. der turnusmäßigen Evaluierung untersucht. Des Weiteren wurden im Parkraummanagementkonzept bereits verschiedene Szenarien zur Abschätzung möglicher Auswirkungen bzw. die mögliche Erweiterung der Parkraumzonen mitgedacht. Eine (mehrgeschossige) Erweiterung bestehender Parkierungseinrichtungen steht nicht dem Parkraummanagement kontrovers gegenüber. Vielmehr wurden bereits verschiedene Möglichkeiten (Bahnhof oder Parkplatz Marienstraße) und Szenarien mitgedacht. Eine (mehrgeschossige) Erweiterung der bestehenden Parkierungsanlagen kann jedoch nicht durch die Stadtverwaltung initiiert werden, sondern bedarf der Initiative eines Privaten bzw. Dritten.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich. Auswirkungen werden im Rahmen des Monitorings bzw. der Evaluierung untersucht und gegebenenfalls weiterführende Maßnahmen umgesetzt.
		4	Wir regen an, das Parkraummanagement regelmäßig – idealerweise alle zwei bis drei Jahre – im zuständigen Ausschuss öffentlich zu evaluieren und die Ergebnisse vorzustellen, um Transparenz und Anpassungsfähigkeit sicherzustellen.	Mit der Umsetzung einzelner Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete wird ein stetiges Monitoring anhand festgelegter Kriterien gewährleistet, um auf erhebliche, ungewollte Auswirkungen kurzfristig reagieren zu können.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich. Auswirkungen werden im Rahmen des Monitorings bzw. der

Synopse zur 1. Lesung vom 20.05.2025

				Für die Evaluierung des gesamten Konzeptes ist ein Turnus von 4 Jahren anvisiert, wobei die erste Evaluierung nach 2 Jahren (ab Umsetzung der Maßnahmenpakete Bewohnerparken und Öffentliches Parken) vorgesehen ist. Des Weiteren wird ein stetiges Monitoring anhand festgelegter Kriterien gewährleistet.	Evaluierung untersucht und gegebenenfalls weiterführende Maßnahmen umgesetzt.
		5	Zur geplanten Abschaffung der sogenannten „Brötchentaste“ erkennen wir die Problematik des Missbrauchs und das ungünstige Kosten-Nutzen-Verhältnis an. Stattdessen schlagen wir vor, die erste halbe Stunde Parkzeit kostenfrei mit Parkscheibe zu ermöglichen. Anschließend sollen die regulären Parkgebühren je nach Zone erhoben werden.	Der Kontrollaufwand für die Überwachungskräfte ist für die Regelung mit Parkscheibe nahezu gleich der Regelung mit Parkticket oder dem Smart-Parking. Zudem ist eine Regelung mit Parkscheibe für 30 min rechtlich nicht umsetzbar. Das Minimum bei Parkscheibenregelung betrifft daher 1 Stunde.	Das kostenfreie Kurzzeitparken von 20 Minuten, wird entgegengesetzt der zuvor im politischen Raum gesetzten Zielstellung, für die gesamten „braunen“ Abschnitte (Mischprinzip gebührenpflichtig & Bewohnerparken mit Parkdauerbegrenzung von 3h) der zukünftigen Parkzone A1 aufrechterhalten. Auswirkungen werden im Rahmen des Monitorings bzw. der Evaluierung untersucht und gegebenenfalls weiterführende Maßnahmen umgesetzt. Aufgrund der Beibehaltung der Brötchentaste ist die Einführung einer Parkscheibenregelung für diese Bereiche hinfällig.
		6	Abschließend empfehlen wir, weder in der Danckelmannstraße noch in der Erich-Mühsamstraße Parkautomaten aufzustellen.	Die neue Bewirtschaftungsform „orange“ zeichnet sich durch ein Mischprinzip, d.h. gebührenpflichtig ohne Parkdauerbegrenzung und Bewohnerparken aus. In diesem Zusammenhang entfällt nicht die Gebührenpflicht, aber besteht die Möglichkeit ein entsprechendes Tagesticket nutzen. Die Einrichtung der Bewirtschaftungsform „orange“ wird in Abhängigkeit der vorherrschenden Nutzungsform bzw. Einrichtung vorgeschlagen. Damit wird dem aktuell vorherrschenden Aspekt, sein Fahrzeug kostenfrei für zwei Stunden abzustellen bzw. durch stetiges unerlaubtes Weiterstellen der Parkscheiben kostenfrei einen Bewohnerparkplatz in Anspruch zu nehmen, erstmalig Rechnung getragen. Mit den neu geschaffenen Langzeitstellplätzen („orange Bereiche“, wie unter anderem in der Danckelmannstraße) beseht erstmalig die Möglichkeit, dass vor allem Berufstätige in dem Gebiet diese Stellplätze anfahren bzw. in der Danckelmannstraße Besucher des Altersheims bzw. des Hospizes die Möglichkeit geboten wird auch über einen längeren Zeitraum zu parken. Gleichermäßen besteht für Anwohner nach wie vor die Möglichkeit ihr Fahrzeug mit einem entsprechenden Bewohnerparkausweis abzustellen. Mit Umsetzung der im Rahmen des Parkraummanagementkonzeptes – Parken 3.0 vorgeschlagenen Maßnahmen, wird ein stetiges Monitoring anhand festgelegter Kriterien einhergehen, um auf erhebliche Veränderungen oder kritische Situation reagieren zu können. In diesem Zusammenhang werden auch mögliche Auswirkungen der monetären Bewirtschaftung in der Danckelmannstraße untersucht werden.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich. Auswirkungen werden im Rahmen des Monitorings bzw. der Evaluierung untersucht und gegebenenfalls weiterführende Maßnahmen umgesetzt.

Synopse zur 1. Lesung vom 20.05.2025

11	04.06.2025 Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümerversammlung Eberswalde e.V.		~ Bewährte Regelung beibehalten Nein zum Bewohnerparkausweis [für] 100-158 € 30,75 € ist genug –keine Mieterhöhung durch die Hintertür Für 100 jährige Straßen die einst von den Anliegern erworben und gebaut wurden (, teilweise stehen sie heute noch im Grundbuch) sind Herstellungskosten von Stellplätzen kaum erklärbar. Die Kontrolle des ruhenden Verkehrs gehört zu den originären steuerfinanzierten Vorsorgeaufgaben einer Kommune und sollte nicht den Anwohnern aufgebürdet werden.	Eine Anpassung ist überfällig, denn seit 1993 durfte ein Bewohnerparkausweis bundesweit höchstens 30,70 Euro pro Jahr kosten. Pro Tag sind das gerade einmal 8 Cent und entspricht der aktuell vorgeschlagenen Verwaltungsgebühr. Bei der Berücksichtigung des tatsächlichen Aufwandes (Kosten für Material, Service und Dienstleistungen, Lohnnebenkosten, Lohnkosten) würden sich erheblich höher Unterhaltungskosten für einen Stellplatz im Öffentlichen Raum ergeben, als die durch die Stadtverwaltung vorgeschlagene „Pauschale“ von 0,25 €. Allein nur die Einbeziehung der Lohnkosten für die 4 bzw. 6 täglich sich im Einsatz befindenden Überwachungskräfte zur Kontrolle und Einhaltung der Parkraumbewirtschaftung von 1.909 Stellplätzen, plus die Material- und Servicekosten für die bereits im öffentlichen Raum monetär bewirtschafteten Stellplätze (175 Stück), würden sich gemäß Kalkulation Unterhaltungskosten im Mittel von 0,45 € (0,39 € bzw. 0,50 €) ergeben. Die Kosten für Kontrolle oder Instandhaltung eines Parkplatzes sollten nicht von der Allgemeinheit getragen, sondern auf die Nutzerinnen und Nutzer umgelegt werden.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.
12	04.06.2025 Diakonieverbund	1	Das Thema Parkraumbewirtschaftungskonzept (Parken 3.0) ist gerade sehr aktuell. Der Diakonieverbund betreibt in Eberswalde zwei Altenpflegeheime in der Danckelmannstraße (ESZ Hanna Heim) und Georg-Herwegh Straße (APH Auf dem Drachenkopf). Wenn die Parkscheinautomaten geplant wirklich zum Einsatz kommen sollten, sehen wir eine finanzielle Mehrbelastung auf unsere Mitarbeiter zukommen. Eine Begründung für diese Maßnahme werden wir als Leitung nicht finden. Die Arbeit am und mit den Menschen sollte eigentlich nicht „bestraft“ werden. Vielleicht findet sich dafür eine Lösung oder mögliche Ausnahmeregelung für beide Einrichtungen.	Das Parkraummanagementkonzept sieht in der Danckelmannstraße die Einrichtung einer neuen Bewirtschaftungsform ein. Die neue Bewirtschaftungsform „orange“ zeichnet sich durch ein Mischprinzip, d.h. gebührenpflichtig ohne Parkdauerbegrenzung und Bewohnerparken aus. In diesem Zusammenhang entfällt nicht die Gebührenpflicht, aber besteht die Möglichkeit ein entsprechendes Tagesticket nutzen. Die Einrichtung der Bewirtschaftungsform „orange“ wird in Abhängigkeit der vorherrschenden Nutzungsform bzw. Einrichtung vorgeschlagen. Insbesondere Besucher des Altersheims und des Hospizes haben den Wunsch geäußert zukünftig länger als die aktuell 2h Stunden parken zu können. Damit wird dem aktuell vorherrschenden Aspekt, sein Fahrzeug kostenfrei für zwei Stunden abzustellen bzw. durch stetiges unerlaubtes Weiterstellen der Parkscheiben kostenfrei einen Bewohnerparkplatz in Anspruch zu nehmen, erstmalig Rechnung getragen. Weiterhin sieht das Parkraummanagementkonzept vor, dass Gewerbetreibende mit Standort innerhalb der Bewirtschaftungszonen und nicht für die Ausnahmegenehmigung (Soziale Dienste, Freiberufliche Hebammen oder Handwerker) legitimiert sind, einen Sonderparkausweis (einen pro Gewerbestandort), basierend auf den Regelungen (Gebührenberechnung) eines Bewohnerparkausweises, für maximal zwei Jahre zu beantragen.	Kein Anpassungsbedarf im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Parken 3.0 erforderlich.