

7 Ruhender Verkehr



Bild 9: Parkplatzwegweisung
Cottbus
(Quelle: ETC GmbH)

7.1 Integriertes Parkraumkonzept Innenstadt, Bereich Altstadtring

Situation

Die problematische Situation des Parkens in der Innenstadt ist begründet in der Überlagerung der Ansprüche von Bewohnern, Beschäftigten, Besuchern und dem Wirtschaftsverkehr auf relativ konzentriertem Raum. Die Nachfrage dieser Nutzergruppen unterscheidet sich in Parkdauer, in tageszeitlicher Verteilung der Nachfrage, in Bevorzugung des Parkens in öffentlichem Straßenraum oder Parkhaus, in Zielnähe (Fußwegebereitschaft), in Zahlungsbereitschaft für einen Parkstand sowie in der Möglichkeit und Bereitschaft, andere Verkehrsmittel zu benutzen.

Parallel zur Erarbeitung von 4 Rahmenplänen für das Sanierungsgebiet wurde 1992 eine Analyse der Parkraumsituation erstellt. Dabei wurde festgestellt, daß sich die Stellplatznachfrage mit steigendem Motorisierungsgrad und häufigerer Pkw-Benutzung gegenüber der Vergangenheit deutlich erhöht hat.

Die Erfassung der Stellplatzkapazität und die Zählungen des ruhenden Verkehrs im Innenstadtbereich waren die statistisch gesicherte Grundlage zur Erarbeitung des integrierten Parkraumkonzeptes Innenstadt.

In der Cottbuser Innenstadt wurden insgesamt 8.228 Stellplätze gezählt, darunter 5.923, d.h., zu über 70 % öffentliche Stellplätze. Von den öffentlichen Stellplätzen befinden sich 62,5 % an den Straßenkanten, 32,2 % der öffentlichen Stellplätze sind auf Parkplätzen, das Angebot auf Hofstellplätzen ist mit 5,3 % sehr gering. Von den fast 40 Parkplätzen haben nur 4 eine Kapazität von mehr als 100 Stellplätzen. 11 % der Stellplätze waren auf Gehwegen ausgewiesen und immerhin 17 % belegten städtebaulich sensible Bereiche (ehemalige Grünanlagen, Stadtplätze usw.) und Baulücken sowie Abrißflächen. Insgesamt befanden sich etwa 25 % aller Stellplätze auf Standorten, die künftig für den ruhenden Verkehr nicht mehr in vollem Umfang bzw. in der damaligen Qualität zur Verfügung stehen würden.

Bei der Verkehrszählung wurde festgestellt, daß die Parknachfrage nicht in vollem Umfang zeitgleich abgedeckt werden konnte, wodurch in erheblichem Maße Parksuchverkehr entstand.

Die Fahrzeuge kamen zu 75 % aus der Stadt Cottbus, der Anteil verkehrswidrig geparkter Autos lag zwischen 10 % und 16 %.

Insgesamt lagen 75 % aller Parkvorgänge (=Zeit in der das Fahrzeug abgestellt ist) im Kurzzeitbereich bis mittleren Bereich von bis zu 5 Stunden.

Aufgrund der vorgesehenen strukturellen Entwicklung würde sich in diesem Gebiet uneingeschränkt ein maximaler Stellplatzbedarf von ca. 8.200 Stellplätzen ergeben.

Unter Beachtung des vorhandenen Straßennetzes innerhalb des „mittleren Ringes“ (**Plan 7-1**) und der Leistungsfähigkeit des „Inneren Ringes“ sind selbst bei partiellem Straßen-/Knotenum- und -ausbau rund 40.000 Parkvorgänge, verbunden mit 80.000 Fahrten pro Tag, nicht stadtverträglich. Dies bedeutet, daß Restriktionen einerseits und flankierende Maßnahmen andererseits wirksam werden müssen.

Unter Beachtung der bisher vorgeschlagenen Restriktionen (Beschränkungssatzungen) ergibt sich ein **Bedarf** von ca. **5.500** Stellplätzen, über die immer noch ca. 30.000 Parkvorgänge täglich realisiert werden.

Diesem Bedarf steht ein Bestand von 2.600 Stellplätzen gegenüber, wobei durch bauliche und andere Maßnahmen künftig noch etwa 600 entfallen.

Ohne Aktivitäten zur angemessenen Lösung des Parkplatzproblems würde ein neuer Bestand von ca. 2.000 Stellplätzen im Bereich „Innerer Ring“ entstehen.

Die städtebauliche Aufwertung der Gebiete Breite Straße/Rosengasse, Münzstraße, Gertraudenstraße und der außerhalb des Untersuchungsgebietes liegenden, zum Parken genutzten, Flächen, wie z.B. südlich der Franz-Mehring-Straße, Briesmannstraße und Ostrower Platz wird den Parkdruck wesentlich erhöhen.

Entsprechend den bisherigen Vorstellungen sind nachfolgende Parkbauten vorgesehen

Standort Bahnhofstraße 1	500 Stpl.	
Standort Bahnhofstraße 2	200 Stpl.	
Standort Fr.-Mehring-Str.	400 Stpl.	
Standort Freiheitsstraße C & A	250 Stpl.	(Alternative 400
Standort Fr.-Ludwig-Jahn-Straße	270 Stpl.	Gertraudenstraße)
Standort Wohnpark Puschkinpromenade	325 Stpl.	
Summe	1.995 Stpl.	

Mit diesen ca. 1.995 Stpl. wird erst ein neuer Bestand von von 3.995 Stpl. erreicht werden.

Dies bedeutet, daß nur durch weitere Parkbauten in Form von Einzelobjekten in Verbindung mit Wohn- und Geschäftsbauten bzw. als Nachrüstung, z.B. von Wohnungsstandorten der ermittelte Bedarf von ca. 5.000 - 5.500 Stellplätzen (also weitere 1.055 bis 1.555) erreicht werden kann.

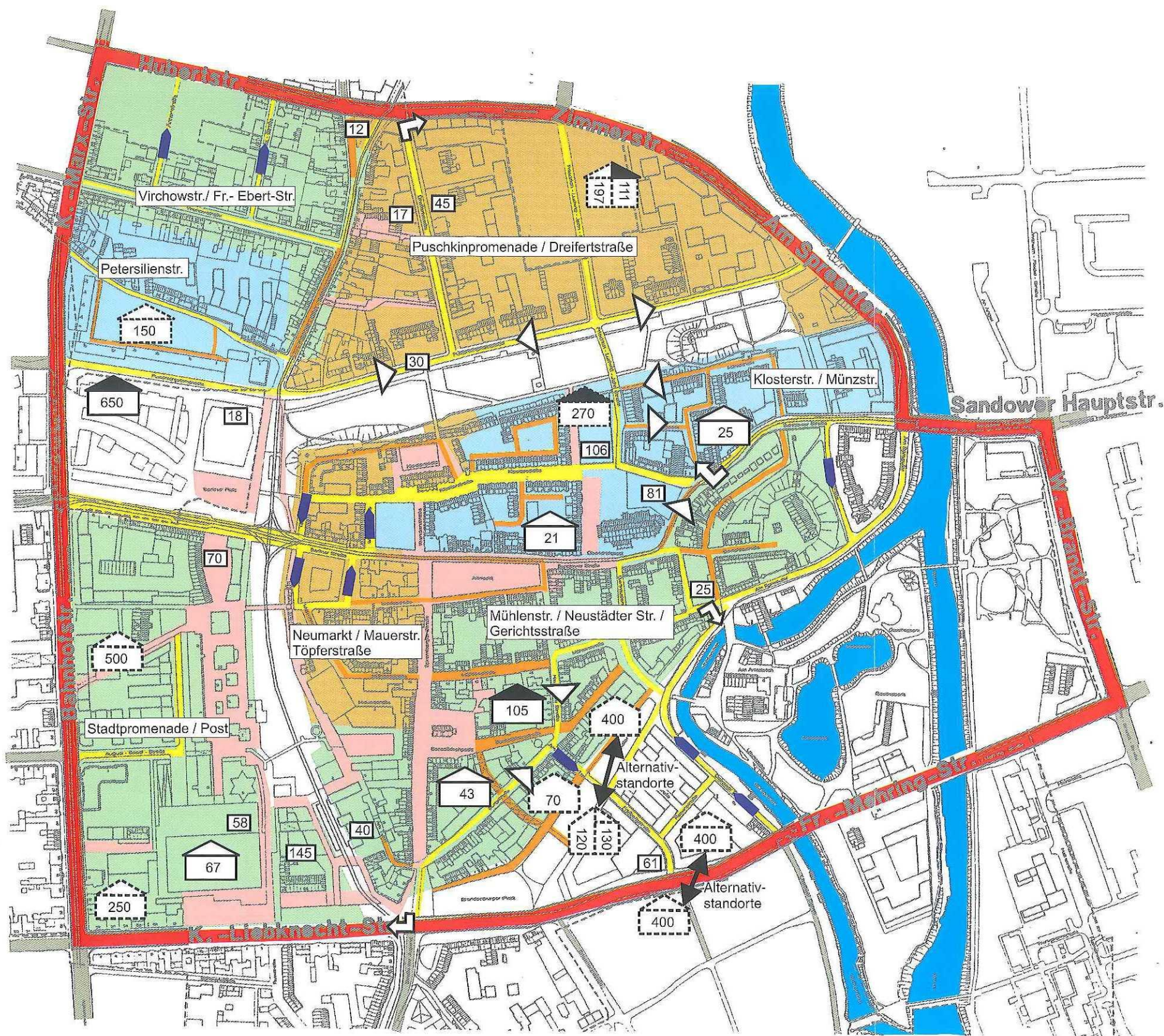
Die Entwicklung der Parkraumnachfrage ist in Zusammenhang zu sehen mit

- dem Eintreffen der in den Rahmenplänen formulierten Entwicklung der Wohnungsanzahl sowie der Bruttogeschoßflächen,
- der Entwicklung der Motorisierung einerseits und dem Greifen alternativer Möglichkeiten, insbesondere des ÖPNV,
- der sich aus großflächigem Einzelhandel außerhalb der Innenstadt ergebenden Konkurrenzsituation im Einkaufsverkehr und
- einer Entwicklung zu einer attraktiven Innenstadt.

Größere Parkbauten (Parkhäuser und Parkgeschosse in Wohn- und Gewerbebauten) sowie Parkplätze sollten vom „Inneren Ring“ direkt erreichbar sein bzw. über Anliegerstraßen, die wenig sensible Nutzungen aufweisen. Fußgängerbereiche sind dabei nicht zu kreuzen.

Gegenwärtig schlecht ausgenutzte Parkhäuser und freie Stellplätze im bewirtschafteten Bereich sind immer in Zusammenhang zu sehen mit noch zur Verfügung stehenden kostenfreien, bewirtschafteten und unbewirtschafteten Stellplätzen.

Im Rahmen einer Stichprobe wurden 1.078 Pkw auf Flächen erfaßt, von denen sie Schritt für Schritt weichen müssen. Diesen 1.078 Pkw standen in Parkhäusern und auf bewirtschafteten Stellplätzen 575 freie Parkplätze gegenüber, was die Notwendigkeit der Vorbereitung weiterer Parkhausstandorte unterstreicht.



ZEICHENERKLÄRUNG

FUNKTION DER STRASSEN

- "Altstadtring"
- weiterführende Straßen mit maßgebender Verbindungsfunktion
- Straßen mit Erschließungsfunktion
- Straßen mit maßgebender Aufenthaltsfunktion, für Erschließung nutzbar
- Fußgängerbereich

VERKEHRSORGANISATORISCHE MASSNAHMEN

- Einbahnstraße
- Vorgeschriebene Fahrtrichtung
- Klosterstr. / Münzstr. VERKEHRZELLE

RUHENDER VERKEHR

- | Bestand | Planung | Parkbauten mit Stellplatzanzahl |
|---|---|---|
| 105 | 270 | Vorwiegend öffentliche Nutzung |
| 43 | 500 | Vorwiegend kundenorientierte Nutzung |
| | 80 | Vorwiegend Anwohnerparken |
| 40 | | Ausgewählte öffentliche Parkplätze mit Stellplatzanzahl |

Erkenntnisstand: 3/1997

Maßnahmen

Zur Umsetzung des integrierten Parkraumkonzeptes sind nachfolgende Maßnahmen erforderlich.

1. Unterstützung privater Initiativen beim Bau von Parkbauten bzw. Parkgeschossen im Rahmen von Bauvorhaben im Bereich des „Inneren Ringes“,
2. Sicherung der Einflußnahme der Kommune auf die Parkraumpolitik als kommunale Pflichtaufgabe durch eine entsprechende Vertragsgestaltung,
3. Kommunales Flächenmanagement zur Umsetzung des Parkraumkonzeptes und flächenmäßigen Sicherung der als wichtig eingeschätzten Standorte,
4. Durchsetzung und Ausweitung einer flächendeckenden Bewirtschaftung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum,
5. Neufassung der Beschränkungssatzungen unter Beachtung der Bauordnung des Landes Brandenburg (BbgBO),
6. Einschränkende Maßnahmen für den Pkw-Verkehr müssen durch fördernde Maßnahmen der umweltfreundlichen Verkehrsarten ergänzt werden.

Zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Cottbuser Innenstadt ist die Parkraumplanung die wichtigste und effektivste Stellschraube. Durch ein entsprechendes Parkraummanagement (Organisation des Parkierungsbetriebes, Festlegung von Parkstandorten und Festlegung des Parkraumangebotes für die einzelnen Nutzergruppen) und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung soll der Parkraum in der Innenstadt stadtverträglich erweitert und neu geordnet werden.

Die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze in der historischen Altstadt ist bereits durchgesetzt. Sie erfolgt im Mischungsprinzip, das heißt, Anwohnerparken und Kurzzeitparken findet zu unterschiedlichen Zeiten auf den gleichen Flächen statt. Dadurch wird das knappe Flächenangebot maximal ausgenutzt. Anwohner sind von den ansonsten geltenden Regelungen der Parkdauerbeschränkung (2 Stunden) und Gebühren (2 DM/h) ausgenommen. Lizenzierte Anwohner zahlen eine Jahresgebühr von 60 DM.

Auf das Stellplatzangebot in den Parkhäusern weist eine dynamische Parkplatzwegweisung hin. Diese wird weiter ausgebaut. Sie soll als Bestandteil des Parkleitsystems künftig Auskunft über das gesamte Angebot öffentlich zugänglicher Stellplätze in der Innenstadt geben, wodurch der Parksuchverkehr minimiert werden kann.

Das Parkraumkonzept ist in **(Plan 7-1)** dargestellt.