

## Parkplatzkonzept Brunnersiedlung in Magdeburg Sudenburg

### - Erläuterungsbericht –

Der Auftraggeber:  Magdeburg,	<b>Landeshauptstadt Magdeburg</b> Stadtplanungsamt  An der Steinkuhle 6 39128 Magdeburg
-------------------------------------	---

Der Verfasser:  Magdeburg, 2011-07-28 066-10fa/Gm/Ki	<b>STEGROPLAN</b> Ingenieurgesellschaft mbH  Einsteinstraße 2 39104 Magdeburg
---	---

## **INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG.....</b>	<b>3</b>
1.1	Veranlassung und Zweck .....	3
1.2	Aufgabenstellung .....	3
<b>2</b>	<b>BESTANDSAUFNAHME.....</b>	<b>4</b>
2.1	Allgemeine Angaben zum Untersuchungsgebiet.....	4
2.1.1	Lage des Quartiers.....	4
2.1.2	Geschichte .....	4
2.1.3	Untersuchungsgrenze .....	4
2.1.4	Verkehr.....	5
2.2	Übergeordnete Planung.....	5
2.3	Statistische Daten .....	5
2.3.1	Allgemeines.....	5
2.3.2	Einwohner .....	5
2.3.3	Kraftfahrzeuge.....	6
2.4	Eigene Erhebungen .....	6
2.4.1	Methodik.....	6
2.4.2	Ruhender Verkehr .....	7
<b>3</b>	<b>ZIELE.....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>KONZEPT / LÖSUNGSANSÄTZE.....</b>	<b>10</b>
4.1	Planungsgrundlagen.....	10
4.1.1	Rechtliche Grundlagen .....	10
4.1.2	Ermittlung Stellplatzbedarf.....	11
4.1.3	Sonderparkberechtigung für Bewohner.....	11
4.2	Konflikte.....	12
4.2.1	Gewerbe-/Bürokomplex Halberstädter Str. 24 .....	12
4.2.2	Vorhandener Straßenraum.....	12
4.2.3	Parkraumpotential .....	13
4.2.4	Begrenzung des motorisierten Zielverkehrs .....	14
4.3	Alternativen.....	14
4.3.1	Allgemeine Vorbemerkungen .....	14
4.3.2	Alternative 1 .....	14
4.3.3	Alternative 2 .....	15
<b>5</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG.....</b>	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>QUELLENANGABE .....</b>	<b>17</b>
<b>7</b>	<b>ANHANG.....</b>	<b>18</b>

## 1 EINLEITUNG

### 1.1 Veranlassung und Zweck

Dem vorliegenden Konzept zur Untersuchung der Parkraumsituation im Stadtquartier Jordanstraße/Brunnersiedlung liegt von Seiten der Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt (Abt. Verkehrsplanung), folgende Begründung („Bestandsbeschreibung, Regelungsbedarf“) für die Dringlichkeit einer entsprechenden Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen zugrunde:

„Im Stadtplanungsamt sind vermehrt Hinweise auf Parkdruck für die Straßen der Brunnersiedlung, insbesondere im Umfeld der Jordanstraße, in den zurückliegenden Jahren bekannt geworden. Der Parkdruck ist vermutlich mit Situationen in dicht bebauten Bereichen anderer Stadtteile, insbesondere der Innenstadt, vergleichbar.

Der zu untersuchende Bereich ist wie folgt abgegrenzt: Halberstädter Straße (exklusiv), Jordanstraße (beidseitig), Sudenburger Wuhne (beidseitig) sowie Südring (exklusiv). Die Bebauung des Stadtviertels ist überwiegend durch Wohnnutzung im Geschosswohnungsbau geprägt. Der ausgedehnte Büro- und Dienstleistungskomplex Halberstädter Straße 42 / Jordanstraße sowie das Handels- und Dienstleistungsobjekt in der Jordanstraße bilden hierbei eine Ausnahme. Von diesen Nutzungen gehen offenbar in besonderem Maß Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr des Quartiers aus. Ein konkurrierender (Stellplatz-) Nutzungsdruck im öffentlichen Straßenraum ist nicht auszuschließen.

Die seit ca. zwei Jahren im Bürokomplex Jordanstraße angesiedelte private Weiterbildungsakademie hat mit ihrem umfangreichen Kfz-Verkehr durch Lehrgangsteilnehmer die Verkehrs- und hierbei besonders die Parkierungssituation im Quartier insbesondere in der Tageszeit verändert. Eine Überlastung des öffentlichen Straßenraums durch quartiersfremde parkende Kfz ist während der Tageszeit augenscheinlich feststellbar. ...“<sup>1</sup>

### 1.2 Aufgabenstellung

Mit Stadtratsantrag A0043/10 Parkplatzkonzept für die Brunnersiedlung (Sudenburg), Beschluss-Nr. 504-21(V)10, wird der Oberbürgermeister „beauftragt, im Dialog mit den Anwohnern ein tragfähiges Konzept für den ruhenden Verkehr im Bereich des Sudenburger Wohngebietes Brunnersiedlung bzw. Schneidersgarten-Siedlung (begrenzt durch Halberstädter Straße, Jordanstraße, Sudenburger Wuhne sowie Südring) zu erstellen und die Ergebnisse sowie die daraus resultierenden unterschiedlichen Handlungsoptionen dem Stadtrat und den Anwohnern in geeigneter Weise bis zum Ende des II. Quartals 2011 vorzustellen.“<sup>1</sup>

Für die Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen bestehen von Seiten des Stadtplanungsamtes (Abt. Verkehrsplanung) folgende Vorgaben:

„Zusammenstellung von Inhalten für eine Verkehrsuntersuchung zum Ruhenden Verkehr mit Fokus auf Einrichtung einer Bewohnerparkzone im Quartier Halberstädter Straße, Jordanstraße, Sudenburger Wuhne sowie Südring ...“<sup>1</sup>

Auf Grundlage dieses Beschlusses finden für die Bearbeitung und Klärung des Parkraumproblems in der Brunnersiedlung folgende Punkte Berücksichtigung:

1. Verarbeitung/Beachtung gesammelter Erfahrungen vergleichbarer Stadtteile
2. Erfassung aller parkenden Fahrzeuge im Tagesgangprofil.
3. Erfassung aller öffentlichen Stellplätze im Quartier anhand der vorhandenen Beschilderung

4. Erfassung aller privaten Stellplätze, einschließlich Garagen
5. Auswertung statistischer Daten zur Bevölkerungs- und Kfz-Entwicklung
6. Untersuchung von Anwohnervorschlägen und Anregungen der Bürokomplexnutzer auf ihre Machbarkeit hin
7. Erarbeitung mehrerer Alternativen mit Varianten einschließlich Vor- und Nachteile
8. Entwicklung einer mittel- bis langfristig umsetzbaren Vorzugsvariante

## **2 BESTANDSAUFNAHME**

### **2.1 Allgemeine Angaben zum Untersuchungsgebiet**

#### **2.1.1 Lage des Quartiers**

Das Quartier der Jordanstraße, der Statistische Bezirk 302, liegt im östlichen Bereich des Stadtteils Sudenburg. Es wird im Norden von der Sudenburger Wuhne, im Süden von der Halberstädter Straße (einseitig), im Osten von der Jordanstraße (beidseitig) und im Westen vom Südring (beidseitig) begrenzt. Mit dem angrenzenden Statistischen Bezirk „Am Glacis“ liegt die Jordanstraße in relativer Nähe zur südlichen Altstadt und damit auch zum Stadtzentrum.

#### **2.1.2 Geschichte**

Das Wohnviertel entstand zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Grundbesitzer der Flächen zwischen der Halberstädter Straße und Sudenburger Wuhne war Wilhelm Schneider. Auch der Park, angelegt von der Familie Schneider, gehörte dazu. Die Stadt erwarb den Park, um ihn der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Dem Verkauf vorgelagert war ein Vorschlag der Familie Schneider in Form eines Bebauungsplanes, die Flächen rund um den Park sinnvoll zu nutzen und zu gestalten, denn Straßen gab es bis dahin noch nicht. So entstand die Grundstruktur des Wohngebietes mit dem Villenquartier an der Brunnerstraße, den großzügig geschnittenen Mehrfamilienhäusern im Stil des Neoklassizismus in der Jordanstraße und den geschlossenen Häuserzeilen mit grünen Höfen und kleinen Vorgärten, die ab 1924 im Stil des „Neuen Bauens“ entstanden. Großer Wert wurde auf eine gesunde Wohnungsbaweise mit begrünten Höfen und ohne Hinterhausbebauung gelegt.

Heute ist der nördliche Bereich zwischen Brunner- und Jordanstraße (einschließlich Park Schneidersgarten) eine in relativ kurzer Zeit entstandene städtebauliche Struktur, gem. Denkmalschutzverzeichnis der Stadt Magdeburg geschützt.

#### **2.1.3 Untersuchungsgrenze**

In der Grundlagenermittlung wurde das gesamte Quartier Jordanstraße erfasst. Nach ersten Ortsbesichtigungen und Erhebungen konnten einzelne Bereiche aus dem eigentlichen Quartier der Jordanstraße (302) von der Untersuchung ausgeklammert werden. Es handelt sich dabei um die westliche und östliche Bebauung des Südringes.

Die Zählung auf der Ostseite des Südringes ergab, dass die Anzahl der Stellplätze dem statistischen Mittelwert von 0,4 Stellplätzen pro Einwohner entspricht und die Versorgung theoretisch gegeben ist. Auch besteht in Höhe der Wohnbebauung keine kurzläufige Verbindung zwischen dem Westring und der Brunnerstraße für Fußgänger. Die Beweggründe, das Fahrzeug in der Brunnerstraße abzustellen, sind somit sehr gering bzw. nicht gegeben. Die westliche Grenze des Untersuchungsgebietes verläuft dementsprechend zwischen der Wohnbebauung am Südring und der Bebauung in den Sackgassen der Brunnerstraße. Die anderen Begrenzungen verlaufen analog der Grenze des Statistischen Bezirkes.

#### **2.1.4 Verkehr**

Für den Innenbereich des Untersuchungsgebietes ist 2004 eine Tempo-30-Zone zur Verkehrsberuhigung eingerichtet worden.

Im gesamten Quartier, insbesondere im Kernbereich bzw. im Umfeld der Parkanlage Schneidersgarten, herrscht im Tagesverlauf enorm hoher Parkdruck. Im Zuge der Erhebungen im Quartier konnte festgestellt werden, dass die Ursache hierfür der Bürokomplex (Allianz-Gebäude) in der Halberstädter Straße 42 darstellt. Hier sind Unternehmen angesiedelt, die einen hohen Stellplatzbedarf mit sich bringen.

### **2.2 Übergeordnete Planung**

Gemäß Flächennutzungsplan ist das Quartier als Wohnbaufläche deklariert. Östlich schließt sich mit dem Büro- und Gewerbekomplex gewerbliche Baufläche an. Eine kleinere Fläche nordöstlich des Wohnviertels ist derzeit als gemischte Baufläche dargestellt.

Im Wohngebiet gibt es kleinere Dienstleistungsunternehmen, Gaststätten, Arztpraxen sowie Handel- und Gewerbetreibende.

### **2.3 Statistische Daten**

#### **2.3.1 Allgemeines**

Als Grundlage für die Ermittlung der unterschiedlichen Trendentwicklungen und des Stellplatzbedarfs im Wohnquartier dienten dem Verfasser statistische Daten vom Amt für Statistik aus den derzeit aktuellsten Bekanntmachungen, die sich auf das Jahr 2009 beziehen und Stadtteilen/Statistischen Bezirken zugeordnet sind. Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Statistischen Bezirk 302, Jordanstraße.

#### **2.3.2 Einwohner**

##### Statistischer Bezirk 302:

Anzahl Wohnungen:	<b>994</b>
Einwohner je Wohnung:	<b>1,77</b>
Anz. Wohnberechtigte:	<b>1.761</b>

In den Jahren 1997 bis 2001 sank die Einwohnerzahl stetig von 1.728 auf 1.272 Einwohner. Seit 2002 wächst die Bevölkerung kontinuierlich, was durchaus mit der nach und nach vorgenommenen Sanierung der Wohngebäude und der Neuschaffung von Wohnraum in der Brunnerstraße (Lückenbebauung in Stichstraße) zusammenhängt. Dazu erhöhen die Nähe zum Stadtzentrum sowie die direkte Anbindung an den ÖPNV erheblich die Wohnqualität.

Das Durchschnittsalter ist seit 2004 von 46,5 auf 45,1 Jahre gesunken.

Im Vergleich der statistischen Daten mit den eigenen Zählungen wurde eine nicht unerhebliche Differenz hinsichtlich der Wohnungsanzahl festgestellt. Es handelt sich hierbei um 49 Wohnungen, die in der Örtlichkeit nicht nachgewiesen werden konnten. Auf die Einwohneranzahl umgerechnet, ergibt sich ein Minus von 87 (umgerechnet auf PKW ein Minus von 35).

Bisher konnte die Ursache für die Differenz bei der Wohnungsanzahl, die aus der Gegenüberstellung der statistischen und eigenen Erhebung resultiert, nicht festgestellt werden. Es be-

steht die Möglichkeit, dass Wohnungseinheiten in Büro-/Gewerbeeinheiten umgewandelt wurden, jedoch nicht in diesem Ausmaß (49 Wohnungen).

In den nachfolgenden Lösungsansätzen werden die Werte des Amtes für Statistik zugrunde gelegt.

#### Untersuchungsraum:

Aufgrund der festgelegten Grenze des Untersuchungsraumes entfallen Teilbereiche aus dem Statistischen Bezirk 302 (Jordanstraße). Folgende Werte ergeben sich daraus:

Anzahl der Wohnungen:	<b>846</b> (994 – 148)
Einwohner je Wohnung:	<b>1,77</b>
Anz. Wohnberechtigte:	<b>1.497</b>

Aufgrund noch unsanierter, leer stehender Gebäude ist ein weiterer Bevölkerungszuwachs in absehbarem Umfang zu erwarten.

### **2.3.3 Kraftfahrzeuge**

#### Statistischer Bezirk 302:

Kraftfahrzeuge insgesamt:	<b>700</b>
- davon PKW privat:	<b>645</b>
- davon PKW gewerblich:	<b>21</b>
- davon Nutzfahrzeuge (Kleinbusse, LKW) und Krad:	<b>34</b>
priv. PKW je 100 Einwohner:	<b>37,2</b>

#### Untersuchungsraum:

Ausgehend von 1.497 Wohnberechtigten im Untersuchungsraum ergeben sich folgende Werte:

Kraftfahrzeuge insgesamt:	<b>595</b> (im Verhältnis zum Stat. Bezirk 302)
- davon PKW privat:	<b>559</b> (1.497 x 37,2 %)
- davon PKW gewerblich, Nutzfahrzeuge (Kleinbusse, LKW) und Krad:	<b>29</b>

## **2.4 Eigene Erhebungen**

### **2.4.1 Methodik**

Neben der Auswertung statistischer Daten wurde gemäß Aufgabenstellung eine aktuelle Bestandserhebung des Parkraumangebots sowie der Beschilderung vorgenommen.

Das Parkraumangebot wurde unter Verwendung von Vorgaben nach EAR (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs) ermittelt, in denen bei Längsaufstellung von einer Straßenfrontlänge von 5,20 m bei Rückwärts-Einparken und ohne Markierung in den Parkständen ausgegangen wird.

Anhand eines erstellten Tagesprofils in den Zeiträumen 10-11 Uhr, 16-17 Uhr und 22-23 Uhr an einem durchschnittlichen Werktag wurde die Stellplatzbelegung im öffentlichen Raum und

in der Tiefgarage des Bürokomplexes in der Halberstädter Straße 42/Jordanstraße erfasst und ausgewertet.

Des Weiteren erfolgten Zählungen der Wohnungen, die mit den statistischen Daten abgeglichen wurden (siehe Punkt 2.3.2 *Einwohner*).

Für die Ermittlung des Stellplatzbedarfes wurden unter Berücksichtigung der Garagen- und Stellplatzsatzung (GASStS) der LH Magdeburg die statistischen Aussagen zum KFZ-Bestand im Quartier hinzugezogen.

Auch wurde das nähere Umfeld außerhalb des Untersuchungsgebietes auf augenscheinlich freie Flächen untersucht, die für eine Parkraumnutzung zur Verfügung stehen könnten.

Kontakte zu Nutzern des Gewerbe- und Bürokomplexes waren für die Hinterfragung der Problematik von ausschlaggebender Bedeutung.

Die Begehungen/Untersuchungen fanden im Zeitraum von November 2010 bis Februar 2011 statt.

### 2.4.2 Ruhender Verkehr

Im Zuge der Feldarbeiten wurde die Anzahl der parkenden Fahrzeuge in der Tiefgarage des Bürokomplexes als auch die Belegung im Straßenraum ermittelt und in einem Tagesprofil festgehalten. Die Zählungen in der Tiefgarage wurden in Abstimmung mit dem Tiefgaragenbetreiber durchgeführt. In die Zählung mit eingeflossen sind auch widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge.

#### Tagesgangprofil PKW im Quartier vom 2010-11-23

Straße	Zeitraum			Max. Werte
	10-11	16-17	22-23	
Jordanstr.	122	109	88	122
TG (346 P)	157	141	69	157
P* (107)	46	48	12	48
Schneidersgarten	24	26	22	26
Dürerstr.	38	30	19	38
Holbeinstr.	38	32	28	38
L.-Cranach-Str.	56	58	56	58
Brunnerstr.	180	132	153	180
Sudenburger Wuhne	29	26	27	29
Am Südring	6	8	9	9
Halberstädter Straße	nicht gezählt			0
<b>P-Belegung gesamt</b>	<b>696</b>	<b>610</b>	<b>483</b>	<b>705</b>
<b>Nur Straßenraum</b>				<b>500</b>

\*Parkplätze Jordanstraße: Parkplatz am Bürokomplex mit 26 Stellplätzen sowie  
 Parkplatz Gewerbekomplex mit 81 Stellplätzen.

TG = Tiefgarage; P = Stellplatz

Unter Berücksichtigung aller Bereiche, in denen nicht geparkt werden darf, stellt sich die Parkraumsituation der einzelnen Straßenzüge wie folgt dar:

<b>Straße</b>	<b>P öfftl.</b>	<b>P priv.</b>	<b>Garage priv.</b>	<b>TG (Anwohner)</b>	<b>Summe</b>
Jordanstr.	121+5	10	3	68	<b>202</b>
Schneidersgarten	21		2		<b>23</b>
Dürerstr.	23				<b>23</b>
Holbeinstr.	41				<b>41</b>
L.-Cranach-Str.	60	7			<b>67</b>
Brunnerstr.	207	21	25		<b>253</b>
Sudenburger Wuhne	38				<b>38</b>
Am Südring	0	16	55		<b>71</b>
Halberstädter Straße	20				<b>20</b>
<b>Kapazität gesamt</b>	<b>531+5</b>	<b>54</b>	<b>85</b>	<b>68</b>	<b>738+5</b>

Mit der Aufhebung des Halteverbots im August/September 2011 auf der Westseite der nördlichen Jordanstraße können fünf zusätzliche Stellplätze verbucht werden.

Die prozentuale Auslastung der einzelnen Straßenzüge kann wie folgt angegeben werden:  
 (Diese Werte beziehen sich auf die jeweils max. Belegung aus dem Tagesprofil.)

<b>Straße</b>	<b>Prozentuale Auslastung</b>
Jordanstraße	ca. 99 %
Brunnerstraße	ca. 95 %
Holbeinstraße	ca. 90 %
Dürerstraße	ca. 75 %
Lucas-Cranach-Straße	ca. 85 %
Schneidersgarten	ca. 100 %

In der folgenden Tabelle wurde die Anzahl aller für die Bewohner nutzbaren Stellplätze (incl. Garagenplätze und Stellplätze auf Privatgrundstücken) erfasst:

<b>Art der Stellplätze</b>	<b>Anzahl</b>
Tiefgarage (Nutzung von Bewohnern)	68
Garagenplätze privat	85
Öffentliche Stellplätze in den Straßen des Quartiers	531
Stellplätze auf privaten Flächen	54
<b>Summe Stellplätze für Bewohner</b>	<b>738</b>
<b>Registrierte Fahrzeuge 2009</b>	<b>595</b>
Differenz	143

Danach ist festzustellen, dass der Parkraum für die Bewohner im Quartier als ausreichend bewertet werden kann. Denn für die 2009 im Untersuchungsraum zugelassenen 595 PKW stehen 738 Stellplätze sowohl im Straßenraum als auch auf privaten Flächen (incl. Garagen) zur Verfügung. Mit 143 Stellplätzen ist das ein Überangebot von ca. 24 %. Dieses Überangebot ist mit einer kleinteiligen, dem Maßstab des Quartiers angepassten Mischnutzung von Wohnen, Büro- und Gewerbenutzung vereinbar, jedoch nicht mit einem arbeitsplatzintensiven Bürokomplex mit Bildungseinrichtung und Callcenter, deren 346 Tiefgaragenplätze den Mitarbeiter- und Besucherverkehr nicht abdecken können.

Parkraumbewirtschaftung:

Bezüglich Machbarkeit einer Parkraumbewirtschaftung bei unveränderter Fahrzeugaufstellung im gesamten Untersuchungsraum wurden die aus dem jeweiligen Parkstand resultierenden verbleibenden Fahrgassenbreiten aber auch die Bordhöhen gemessen.

Aufgrund der engen Straßen ist das Parken in einigen Straßen im Quartier nur möglich, weil die Fahrzeuge halbseitig oder sogar ganz auf dem Gehweg abgestellt werden. Für Fußgänger, Kinderwagen und Rollstuhlfahrer bleibt nur wenig Platz. Auch sind die Bordansichten in allen Straßen sehr hoch. Von Seiten der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung sind unterschiedliche Kriterien für die Mitbenutzung der Gehwege einzuhalten. Dazu gehören ausreichende Breiten der verbleibenden Verkehrswege und niedrige Bordansichten ( $\leq 8$  cm).

Für die einzelnen Straßenzüge können folgende Angaben gemacht werden:

<b>Straße</b>	<b>S (m)</b>	<b>FG (m)</b>	<b>P (Anz.)</b>	<b>BA (cm)</b>	<b>Parkierung</b>
Sudenburger Wuhne	8	8	38	3 – 6	nordseitig extra Parkstreifen
Jordanstraße	8	4	121	9 – 17	beidseitig im Straßenraum
Brunnerstraße Nord	6	3	180	9 – 17	westseitig im Straßenraum, ostseitig halb auf Gehweg
Brunnerstraße Süd		4			beidseitig halb auf Gehweg
Brunnerstr. Sackgassen	5	3	27	7 – 15	einseitig im Straßenraum
Holbeinstraße	6	5	41	9 – 12	nordseitig ganz auf Gehw., südseitig halb auf Gehweg
Dürerstraße	6	4	23	10 – 14	einseitig im Straßenraum
Lucas-Cranach-Straße	6	4	60	8 – 16	beidseitig halb auf Gehweg
Schneidersgarten	6	4	21	7 - 16	einseitig im Straßenraum
Halberstädter Straße	13/2	13/2	20	3 – 6	nordseitig extra Parkstreifen

(P = Parkplatz; S = Straßenbreite; FG = Fahrgasse; BA = Bordansichten)

Nicht der gesamte Untersuchungsraum ist für eine Parkraumbewirtschaftung geeignet. Nur einzelne Straßenzüge wie die Sudenburger Wuhne, die Jordanstraße, die Sackgassen der Brunnerstraße und die Dürerstraße mit ihren einseitigen Parkständen können ohne bauliche Veränderung in unveränderter Fahrzeugaufstellung bewirtschaftet werden. Alle anderen Straßen bedürfen bauliche Eingriffe oder aber die Reduzierung des Parkangebotes auf nur eine Straßenseite. Anders sind ausreichende Fahrgassen-Breiten nicht einzuhalten.

### **3 ZIELE**

Größere Störungen und Beeinträchtigungen in einem Wohnumfeld wie fehlende Stellplätze in Wohnungsnähe bergen grundsätzlich die Gefahr der Abwanderung von Fahrzeughaltern in attraktivere Wohngegenden mit einer besseren Parkraumsituation. Abwanderungen führen wiederum zum Image- und Attraktivitätsverlust eines Quartiers.

Aus diesem Grund hat die Bedienung der Anwohnerinteressen hinsichtlich Stellplatzangebot und –verfügbarkeit im Straßenraum oberste Priorität, wobei Flächen mit Parkraumpotential zu beleuchten sind und auch für das Gewerbe Lösungen zu finden sind, die sich in das Bewirtschaftungskonzept integrieren lassen.

Daraus ergeben sich folgende Ziele, die mit vorliegendem Parkplatzkonzept verbunden sind:

- Den Anwohnern das Parken zu erleichtern bzw. die Parkraumsituation insgesamt zu verbessern, indem der
- Parksuchverkehr reduziert wird und
- Bewohnern möglichst in Wohnungsnähe Einstellstände angeboten werden u. a. durch
- Die Begrenzung des motorisierten Zielverkehrs und die damit verbundene Verlagerung auf den Öffentlichen Nahverkehr bzw. Fahrradnutzung.

## **4 KONZEPT / LÖSUNGSANSÄTZE**

### **4.1 Planungsgrundlagen**

#### **4.1.1 Rechtliche Grundlagen**

Innerhalb einer Bewohnerparkzone müssen aus verkehrsrechtlichen Gründen Parkstände für die allgemeine Nutzung zur Verfügung gestellt werden. So dürfen werktags zwischen 9 und 18 Uhr nur max. 50 % der Stellplätze im Straßenraum für Bewohnerparkvorrechte reserviert werden, ansonsten dürfen es nicht mehr als 75 % sein. Von diesen Prozentsätzen könnte zugunsten der Bewohner abgewichen werden, wenn im Umfeld des Wohnquartiers ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen würden. Im Untersuchungsgebiet kann grundsätzlich nicht davon ausgegangen werden, weil beispielsweise die Klärung mit Eigentümern unbebauter Grundstücke zur Unterbringung von gebietsfremden Kurz- und Langzeitparkern noch nicht abgeschlossen ist.

In einem nach dem Mischprinzip bewirtschafteten Bewohnerparkbereich kann jedoch auf die oben angegebene prozentuale Forderung zum Angebot für die allgemeine Nutzung verzichtet werden.

Beim Mischprinzip stehen die Stellplätze neben den bevorrechtigten Bewohnern mit Bewohner-Parkausweis auch Kurzparkern mit Parkzeitbegrenzung bzw. gegen Entgelt (Parkschein) zur Verfügung.

Die Nutzung des zur Verfügung stehenden Straßenraumes für beidseitiges Parken mit einem Bewirtschaftungssystem und ohne bauliche Veränderungen setzt voraus, dass Straßenquerschnitte und Bordansichten in Bereichen, die halbseitiges Gehwegparken vorsehen, dies auch zulassen.

Im untersuchten Straßenraum ist dies ohne bauliche Veränderungen oder zusätzliche Beschilderung mit Hinweis auf die Bordhöhe und die damit verbundene Eigenverantwortlichkeit für das Parken in gekennzeichneten Bereichen, wie es bspw. in der Beimssiedlung praktiziert wird, nicht möglich.

#### **4.1.2 Ermittlung Stellplatzbedarf**

Für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs wurde als Regelwerk die Garagen- und Stellplatzsatzung (GASStS) der LH Magdeburg zu Grunde gelegt, nach der für Mehrfamilienhäuser 1 bis 1,5 Stellplätze je WE nachzuweisen sind und für Einfamilienhäuser 1 bis 2 Stellplätze je Wohneinheit. Ausgehend von der jeweils kleineren Angabe sind danach bei insgesamt 846 Wohneinheiten theoretisch genau so viele Stellplätze auf Privatgrund nachzuweisen. Dies ist für den gesamten Bereich nicht umsetzbar und auch nicht realistisch. Wie in vielen anderen Stadtquartieren und Stadtzentren auch, herrscht im Untersuchungsraum bisher eine unterdurchschnittliche Motorisierung vor. Nur auf wenigen Privatflächen wurden bisher für die Bewohner Stellplätze eingerichtet.

Auch für den Bürokomplex kann der Stellplatzbedarf nicht direkt anhand der Stellplatzsatzung ermittelt werden, da diese für die aktuellen Nutzungen (Call-Center, Bildungseinrichtung) nicht konkret ausgelegt ist. Hier muss mit erheblich geringeren Nutzflächen pro Mitarbeiter/Schüler gerechnet werden oder mit der tatsächlichen Mitarbeiter- und Besucherzahl.

Persönliche Erfahrungen zeigen, dass statistische Werte eine starre und manchmal nicht in die Realität übertragbare Größe darstellen. So kann die Anzahl der tatsächlich parkenden PKW zur Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge (hier 595) variieren. Außerdem ist davon auszugehen, dass von Wohnberechtigten abgestellte Fahrzeuge auf Personen außerhalb des Untersuchungsraumes zugelassen sind bzw. im Untersuchungsgebiet zugelassene PKW außerhalb genutzt werden. Für diese Fälle können keine genauen Zahlen erfasst werden. Anhand der Tagesganglinie wird deutlich, dass in den Nachtstunden (22.00-23.00 Uhr) ausschließlich Bewohner im Quartier parken und für sie ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen. Mit der Gegenüberstellung der Anzahl zugelassener Fahrzeuge und vorhandener Stellplätze wird dies bestätigt. Aus diesem Grund wird vom Anteil der zugelassenen Fahrzeuge für die Berechnung des Stellplatzbedarfes ausgegangen.

Im Untersuchungsgebiet kann der Bedarf nach der GASStS nicht gedeckt werden: Für 846 WE stehen 738 Stellplätze insgesamt zur Verfügung → Defizit: 108 Stpl.

Werden jedoch die zugelassenen Fahrzeuge den vorhandenen Stellplätzen gegenübergestellt, besteht ein Überangebot von 143.

In der statistischen Entwicklung ist zu beobachten, dass sich das Wachstum der zugelassenen PKW in der Brunnersiedlung/Jordanstraße kongruent zum Bevölkerungswachstum entwickelt. Es ist davon auszugehen, dass der Bedarf nicht durch das Stellplatzangebot im Quartier geregelt wird.

#### **4.1.3 Sonderparkberechtigung für Bewohner**

Rein rechtlich ist diese Form der Bewirtschaftung nur zulässig, wenn auf Privatflächen nicht genügend Stellplätze nachgewiesen werden können und die Bewohner keine Stellplätze in fußläufig zumutbaren Entfernungen finden. Dies trifft auf das Untersuchungsgebiet zu.

Die Sonderparkberechtigung für Bewohner kann nach folgenden Anwendungsprinzipien vorgenommen werden:

Prinzip	Funktion
Trennprinzip (grob)	Hier dürfen in einem kleinen zusammenhängenden Gebiet nur die berechtigten Bewohner Parkstände im Straßenraum 24 h nutzen.
Trennprinzip (fein)	Neben Bewohnerparkständen (24 h) werden tagsüber auch Parkstände für Kurzparkler angeboten.
Mischprinzip	Hier stehen die Parkstände im Straßenraum 24 h sowohl berechtigten Bewohnern als auch Kurzparkern mit Parkdauerbeschränkung bzw. gegen Entgelt parallel zur Verfügung.  Die Bewohner-Parkzone ist hier im Mischprinzip verankert und wird mit den Verkehrszeichen 290 und 292 für Beginn und Ende der Zone in den Eingangsbereichen eines geschlossenen Wohnquartiers markiert.
Wechselprinzip	Das Wechselprinzip stellt eine Alternative zum Mischprinzip dar, bei der die Bevorrechtigung der Bewohner nur auf eine bestimmte Zeitdauer wie bspw. Abend-, Nacht- oder Morgenstunden beschränkt ist.

## 4.2 Konflikte

### 4.2.1 Gewerbe-/Bürokomplex Halberstädter Str. 24

Das eigentliche Parkraumproblem wird durch den Gewerbe- und Bürokomplex der Halberstädter Str. 24 verursacht. Selbst mit Ausschöpfung aller im Umfeld vorhandenen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Stellplätze kann der Bedarf, der allein von diesem Komplex ausgeht, nicht gedeckt werden. Hinzu kommt, dass in diesem Gebäude momentan noch Leerstände zu verzeichnen sind.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist eine bisher leer stehende Etage von einem Call-Center ähnlichen Nutzer mit rund 350 Mitarbeitern bezogen worden. Nicht bekannt ist, wie viele Mitarbeiter pro Arbeitsplatz eingesetzt werden und in welchem Schichtsystem die Mitarbeiter arbeiten. Danach richtet sich der zusätzliche Stellplatzbedarf. Ausgehend von einem Arbeitsplatz mit 15 m<sup>2</sup> in einem Großraumbüro (gem. DIN 4543 Teil 1) und abzüglich Bewegungsflächen und Flächen für sanitäre Einrichtungen etc. von der Gesamtfläche (ca. 4.300 m<sup>2</sup> je Etage) ergeben sich ca. 220 Arbeitsplätze, die von den o. g. 350 Mitarbeitern bedient werden. Es ist davon auszugehen, dass ca. 50 % der Mitarbeiter mit dem PKW zwischen ihrer Wohnung und dem Arbeitsplatz pendeln, so dass noch weitere Stellplätze im Umfeld benötigt werden.

### 4.2.2 Vorhandener Straßenraum

Den Bewohnern des Quartiers aber auch den Kleinunternehmern und Dienstleistungsanbietern, die nicht im Gewerbegebiet angesiedelt sind, stehen - wie oben bereits beschrieben - ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Die Tatsache, dass Unternehmen des Gewerbe- und Bürokomplexes nicht ausreichend Stellplätze auf dem eigenen Grundstück nachweisen können, führt zu einem unverhältnismäßig hohen Parkdruck im Quartier. Wenn dieses Problem im Straßenraum durch Bewirtschaftung geregelt werden soll, ist das mit einem erheblichen Kostenaufwand für Stadt und Anlieger (Straßenausbaubeiträge) verbunden.

Die Straßenquerschnitte weisen durchgehende Breiten von überwiegend ca. 6 m auf, bis auf die Jordanstraße mit ca. 8 m und die Sackgassen der Brunnerstraße mit ca. 5 m. Die Borde haben Ansichtshöhen von 9 bis teilweise 17 cm. Damit sind sie zu hoch, um die

Einstellmöglichkeit halbseitig auf dem Gehweg zu legitimieren. Das heißt, dass bei einer Bewirtschaftung der Parkräume, wie sie bisher geduldet genutzt werden, umfangreiche bauliche Veränderungen, wie das Absenken der Borde ganzer Straßenzüge, notwendig werden. Aber auch der Aufbau der Gehwege müsste der Nutzung (Befahrbarkeit) angepasst werden. Denn diese sind durch das Überfahren bereits stark beschädigt. Die Oberflächen der Gehwege bestehen zum großen Teil aus Mosaikpflaster, das im Bereich der nördlichen Brunner- und Jordanstraße, der L.-Cranach-, Holbein und Dürerstraße laut Denkmalverzeichnis der LH Magdeburg zum denkmalgeschützten Bereich gehört. Aus diesem Grund wäre das Material nach der Verstärkung des Aufbaus zwingend und fachgerecht wieder einzubauen.

Eine Parkraumbewirtschaftung ohne bauliche Eingriffe hätte zur Folge, dass Fahrzeuge nur noch einseitig im Fahrbahnbereich abgestellt werden dürfen, wodurch Stellplätze in erheblichem Maß verloren gingen. Der Stellplatzbedarf allein für Quartiersbewohner würde nicht mehr gedeckt werden können.

#### **4.2.3 Parkraumpotential**

Das zusätzliche Parkraumpotential im Quartier ist aufgrund denkmalrechtlicher Gründe und der hohen städtebaulichen Wohnqualität eingeschränkt.

In der Jordan- und Holbeinstraße können durch bauliche Änderungen zusätzliche Stellplätze geschaffen werden. Mit einer Schrägaufstellung in der nördlichen Jordanstraße können bei einem Aufstellwinkel von 60 gon 50 Einstellplätze (statt bisher 30 Plätze in Längsaufstellung) untergebracht werden. Für eine Senkrechtaufstellung ist der Straßenraumquerschnitt zu schmal.

Weitere Stellplätze sind durch bauliche Eingriffe im denkmalgeschützten Bereich in der Holbeinstraße möglich. Mit einer Senkrechtanordnung könnten zusätzlich zu den vorhandenen 20 Stellplätzen weitere 20 Stellplätze geschaffen werden. Für den Gehweg bleibt hierbei eine Breite von 1,9 m. Mit einer schrägen Anordnung von bspw. 60 gon können 10 Stellplätze zusätzlich entstehen bei einer verbleibenden Gehwegbreite von ca. 2,5 m.

In Randlage des Wohnquartiers ist eine Unterbringung von Stellplätzen auf dem Opelgelände denkbar, das im nördlichen Bereich als Mischfläche und im übrigen Bereich als Gewerbegebiet gemäß FNP dargestellt ist. Auch in diesen Bereichen sind bei Ortsbegehungen viele Kraftfahrzeuge mit unterschiedlichen Kennzeichen aus ganz Sachsen-Anhalt erkundet worden, die darauf schließen lassen, dass auch diese Flächen von Teilnehmern der Bildungsstätte im Bürokomplex zum Abstellen ihrer Fahrzeuge bisher inoffiziell, d. h. geduldet, genutzt werden. Weitere Ausweichflächen zum Abstellen von PKW befinden sich in der Buckauer Straße, südlich der Halberstädter Straße.

Die Bereitstellung von Stellplätzen auf Privatflächen ist im nordwestlichen Wohngebiet zwischen Brunnerstraße und Südring möglich. Hier gibt es allerdings Abstimmungs- und Klärungsbedarf mit dem Eigentümer, der Wohnungsgesellschaft Post und Energie. Der Fokus liegt dabei auf Flächen, die sich zwischen den Blöcken an der Brunnerstraße befinden. Die grünen Innenhöfe mit altem Baumbestand sind weitestgehend von Anlagen für den Ruhenden Verkehr frei zu halten.

#### **4.2.4 Begrenzung des motorisierten Zielverkehrs**

Die Brunnersiedlung befindet sich am äußeren Rand des Stadtzentrums und ist durch öffentliche Verkehrsmittel am Kreuzungspunkt Halberstädter Straße/Westring sehr gut angebunden. Um den motorisierten Verkehr vor allem durch die Mitarbeiter/Schüler des Bürokomplexes zu reduzieren, ist die Förderung der Nutzung von Job-Tickets/ÖPNV-Rabatt-Angeboten seitens der Arbeitgeber eine Handlungsoption.

### **4.3 Alternativen**

#### **4.3.1 Allgemeine Vorbemerkungen**

Aufgrund der hohen Bordansichten kann keine Bewirtschaftung der Stellflächen, wie sie derzeit genutzt werden, erfolgen. Die vorgeschlagenen Varianten sind somit nur unter der Prämisse möglich, dass bauliche Veränderungen vorgenommen werden.

Zu beachten bei neu eingeführten Regelungen ist jedoch, dass sie ihre Wirkung verfehlen, wenn Nichteinhaltung ungeahndet bleibt. Auch sind begleitend zur Einführungsphase der Sonderparkberechtigungen Untersuchungen bezüglich erforderlicher Anpassungen aufgrund von Anregungen von Nutzern durchzuführen. Dabei ist die Entwicklung in den Nachbargebieten zu beobachten (Verdrängungseffekte, Auswirkungen).

#### **4.3.2 Alternative 1**

Alternative 1 sieht die Ausweisung einer Bewohner-Parkzone für den gesamten Siedlungsbereich vor und wird kombiniert mit unterschiedlichen Bewirtschaftungssystemen. Diese Bewirtschaftung erfolgt nach dem Mischprinzip.

Statistische Erhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zeigen, dass ca. 80 % der Fahrzeughalter eines Wohngebietes von der Möglichkeit des Bewohnerparkens mit einem Bewohnerparkausweis Gebrauch machen.

Gegnern von Bewirtschaftungssystemen kann mit dem Argument der herzustellenden Parkgerechtigkeit begegnet werden.

##### Variante 1.1:

Hier erfolgt eine zusätzliche Bewirtschaftung des gesamten Zonierungsbereiches gegen Entgelt mit aufgestellten Parkscheinautomaten.

##### Variante 1.2:

In der zweiten Variante werden als zusätzliche Bewirtschaftung Bereiche eingerichtet, in denen im Süden das Parken Gebietsfremder für 24 Stunden gegen Entgelt und im Norden das kostenlose Parken zeitlich beschränkt möglich sein wird.

Die Grenze verläuft mittig durch die Holbeinstraße, so dass die Nordseite kostenlos aber zeitlich begrenzt und die Südseite für 24 Stunden aber kostenpflichtig bewirtschaftet wird.

### **4.3.3 Alternative 2**

In dieser Variante wird den Bewohnern kein gesondertes Parkvorrecht eingeräumt. Zur Regelung und Steuerung der Parkraumsituation werden die Bereiche mit der größten Parkdichte bewirtschaftet. Das sind die Bereiche, die von den Teilnehmern der Bildungsstätte und Mitarbeitern des Bürokomplexes derzeit am intensivsten beparkt werden. Hier erfolgt eine für alle Nutzergruppen kostenpflichtige Bewirtschaftung auf der östlichen Seite der Jordanstraße bis Höhe Holbeinstraße. Die anderen für die Bewirtschaftung vorgesehenen Bereiche sind kostenfrei und Kurzzeitparkern vorbehalten. Die gesamte Bewirtschaftung ist zeitlich begrenzt auf einen Zeitraum zwischen 8 und 17 Uhr, da einerseits den arbeitstätigen Bewohnern von 17.00 bis 8.00 Uhr die Option des kostenfreien Parkens ermöglicht wird und zwischen 16.00 und 17.00 Uhr die Hauptunterrichtszeit/Arbeitszeit beim Bildungsträger und anderen Arbeitgebern im Bürokomplex beendet ist. Dieser Zeitraum ist in einer Nachschau bzw. während der Einführungsphase begleitenden Untersuchung gegebenenfalls nachzuzustimmen unter Berücksichtigung von Hinweisen und Einwendungen von Nutzern und Gebietsangehörigen. Nördliche Bewirtschaftungsgrenze ist die Südseite der Dürerstraße

Mit dieser eingeschränkten Bewirtschaftung wird auf das Parkverhalten im Quartier reagiert, indem die bisherige Ballung der Fahrzeuge im südlichen Bereich auch in den nördlichen verteilt wird. Auch bleibt den Bewohnern mit dieser Regelung die Möglichkeit, ihr Fahrzeug in relativer Nähe zur Wohnung abzustellen, ohne zeitliche Begrenzung oder Kostenaufwand. Jedoch ist mit dieser Lösung erhebliche Kritik von Seiten der Quartiersangehörigen zu erwarten, da ihre Interessen nicht konsequent geschützt werden und die Stellplatzsituation insgesamt nicht nachhaltig verbessert wird.

### **4.3.4 Alternative 3**

Die Alternative 3 sieht die Ausweisung einer Bewohner-Parkzone für den südlichen Bereich der Brunnersiedlung vor und wird wie in der Variante 1.1 bewirtschaftet. D. h., dass neben der Parkbevorzugung für Bewohner im ausgewiesenen Bereich Parkscheinautomaten aufgestellt werden. Das Parken für Quartiersfremde ist somit zeitlich begrenzt und kostenpflichtig.

Diese Alternative stellt eine Möglichkeit dar, den am stärksten belasteten Bereich der Brunnersiedlung mit vergleichsweise geringem Aufwand mittelfristig zu bewirtschaften.

## **5 BÜRGERINFORMATIONSVORANSTALTUNG**

Am 22.06.2011 wurden die Ergebnisse der Verkehrsraumuntersuchung auf einer Informationsveranstaltung den Bewohnern der Brunnersiedlung vorgestellt. Die Veranstaltung wurde im Kinder- und Jugendfreizeitzentrum „Magnet“ in Sudenburg durchgeführt.

Den Bewohnern wurden alle Alternativen eines steuernden Eingriffs in das Stellplatzangebot vorgestellt und näher erläutert. Stärken und Schwächen wurden beleuchtet.

Vom Vertreter des Stadtplanungsamtes wurde ein Querbezug zu den bereits bestehenden Bewohnerparkzonen in der Innenstadt hergestellt und deren Ausgestaltungen vorgestellt. Die

allgemeinen Voraussetzungen zur Einführung der Bewohnerparkbevorrechtigung sowie deren Einzelregelungen wurden näher erläutert.

Die Bürger stellten Fragen zum näheren Verständnis der Situation und zu den vorgestellten Handlungsoptionen. Sie trugen eigene Vorschläge und Betrachtungsweisen vor. Die Vorschläge zielten hauptsächlich auf Parkierungsmöglichkeiten im näheren Umfeld des Quartiers ab wie bspw. die nördliche Opelfläche, auf der von Regio.com 110 Stellplätze eingerichtet werden sollen. Zu prüfen wäre aus Sicht der Bürger, ob dort nicht mehr Stellplätze, ca. 150 bis 200 St., hergestellt werden können.

Eine Vertreterin der Fit-Bildungs-GmbH bot bilaterale Gespräche zwischen ihrem Unternehmen und der Landeshauptstadt Magdeburg an. Sie appellierte damit auch an alle gewerblichen Akteure des Stadtquartiers, ihren Beitrag zur Verbesserung der Situation zu leisten. Der Vertreter der Stadt nahm das Angebot an und sagte zu, alsbald einen Termin für Gespräche mit diesem Unternehmen zu vereinbaren.

Ein Anwohner berichtete von aktuellen Entwicklungen im näheren Umfeld. So hat das Landesverwaltungsamt seinen Standort Halberstädter Straße 39 geräumt. Das dort befindliche mehrgeschossige Bürogebäude stehe leer. Die im Untergeschoss befindliche Tiefgarage wird nicht mehr genutzt. Der Anwohner empfiehlt, Kontakt mit dem Eigentümer des Gebäudes aufzunehmen und zumindest eine bis zur Wiedervermietung befristete Anmietung der Tiefgarage für bspw. Mieter des Bürokomplexes Halberstädter Straße 42 anzuregen. Nach Aussage des Mieters handelt es sich um ca. 200 Stellplätze.

Weiterhin empfiehlt er für die Errichtung von schrägen oder senkrechten Einstellplätzen auf der Nordseite der Holbeinstraße Verhandlungen mit dem Wohnungsvermieter Prelios zu führen, um die ungünstige Grundstückssituation zu bereinigen. Hierzu wäre von Seiten der Stadt Grunderwerb erforderlich, um einen Gehwegstreifen, bisher in Eigentum von Prelios, für die Herstellung von schräg oder senkrecht angeordneten öffentlichen Stellplätzen umzugestalten.

Der Vertreter des Stadtplanungsamtes erinnerte daran, dass Grundstückseigentümer entsprechend der Nutzung ihrer Gebäude Stellflächen auf dem eigenen Grundstück nachzuweisen haben. Der Stadt ist jedoch bewusst, dass nicht auf allen privaten Flächen das Einrichten von Einstellplätzen möglich ist. Den Problemen begegnet die Stadt z. B. mit der Verkehrsuntersuchung, der Vermittlung von Kontakten, dem Anstoßen von Kooperationen sowie der Moderation von Abstimmungsprozessen.

Für die Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftung sind bauliche Maßnahmen im Straßenraum erforderlich, für die derzeit nach Auskunft des Tiefbauamtes kein finanzieller Spielraum besteht.

Eine abschließende Entscheidung, wie es in der Brunnersiedlung weitergehen soll, kann im Hinblick auf die bis 2015 laufende Haushaltskonsolidierung der LH Magdeburg noch nicht getroffen werden.

## **6 ZUSAMMENFASSUNG**

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass mit einer Bewirtschaftung des Parkraumes, wie in Alternative 1, Variante 1.1 beschrieben, alle Ziele des Konzeptes umgesetzt werden könnten. Jedoch kann diese nur in Verbindung mit einem beachtlichen baulichen Aufwand ein-

geführt werden. Eine Abschätzung der Kosten zur Umsetzung war nicht Bestandteil der Aufgabenstellung.

Im Rahmen der Untersuchung konnte nachgewiesen werden, dass der Parkdruck in der Brunnersiedlung durch die personal- und teilnehmerintensive Ausrichtung des Bürokomplexes (Aus- und Weiterbildung, Call-Center, weitere Mieter mit Kundenverkehr) in der Halberstädter Straße 24/Jordanstraße hervorgerufen wird.

Mit Zuzug neuer Nutzer in den Bürokomplex, der zur Zeit der Untersuchung noch nicht ganz ausgelastet war, ist mit weiteren Kraftfahrzeugen und noch mehr Suchverkehr im Quartier zu rechnen.

Die Alternative 3 zeigt jedoch, dass auch mit kleinerem Aufwand auf kleinerem Raum Parkraumbewirtschaftung erfolgen und somit mittelfristig Beruhigung im Quartier geschaffen werden kann. Die Ausschöpfung des Parkraumpotentials in der Siedlung aber auch im näheren Umfeld spielt für eine längerfristige Entlastung des Straßenraumes eine bedeutende Rolle.

Das Beispiel Brunnersiedlung zeigt, dass die Parkraumproblematik nicht in jedem Fall und allein durch Maßnahmen im Straßenraum, weder baulicher noch bewirtschaftungstechnischer Art, behoben werden kann. Damit können nur die Symptome behandelt werden. Der Ursache ist hier direkt zu begegnen. Nur so kann ein angemessenes Stellplatzangebot für die Bewohner des Viertels nachhaltig gesichert werden. Auch dem Denkmalschutz könnte so besser entsprochen werden.

Aus diesem Grund wird empfohlen, zusammen mit Bürokomplex-Betreiber und -Nutzern akzeptable Lösungen für alle Betroffenen zu finden.

Vertiefender Untersuchungsbedarf wird hinsichtlich folgender Punkte gesehen:

- der tatsächlichen Nutzung und Auslastung des Bürokomplexes als Ausbildungs- und Arbeitsstätte
- bauordnungsrechtlicher Genehmigungen und Möglichkeiten der Nutzung/Umnutzung und den damit verbundenen Auflagen zur Stellplatzausweisung/-vorhaltung für Mitarbeiter, Besucher, Azubis und Schüler
- offener Ressourcen auf benachbarten Flächen bzw. im Umfeld der „Konfliktherde“ (tatsächlich realisierbare Stellplätze auf dem Opelgelände unter Berücksichtigung und Einhaltung aller gesetzlichen Rahmenbedingungen (Bauantrag, Antrag auf artenschutzrechtliche Prüfung, ggf. Baumfällantrag)

## 7 QUELLENANGABE

<sup>1</sup> wörtliche Wiedergabe aus dem Auftragsschreiben

- Seminarbericht „Parken in der Stadt – zur Praxis der Parkraumbewirtschaftung“ vom Deutschen Institut für Urbanistik (difu)
- „Die Wohnsiedlung Schneidersgarten in Sudenburg“, Hrsg. LH Magdeburg, Stadtplanungsamt
- Denkmalschutzverzeichnis der LH Magdeburg
- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf

- StVO
- Hinweise zur Neuregelung zum Bewohnerparken, die mit der StVO-Novelle von 2002 in Kraft getreten ist (vom ADAC)
- Garagen und Stellplatzsatzung der LH Magdeburg (GASStS)

## **8 ANHANG**

Bestandsaufnahme:

- Stellplätze
- Gebäudenutzung

Konzept:

- Alternative 1, Variante 1.1
- Alternative 1, Variante 1.2
- Alternative 2
- Alternative 3