



## Landeshauptstadt Magdeburg

# Parkleitsystem für den ostelbischen Bereich Magdeburgs

### Verkehrsplanerische Untersuchung



**IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme**  
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden  
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11  
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

## Impressum

Titel: Parkleitsystem für den ostelbischen Bereich Magdeburgs

Verkehrsplanerische Untersuchung

Auftraggeber: Landeshauptstadt Magdeburg  
Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr  
Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung  
An der Steinkuhle 6, 39128 Magdeburg

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme  
Alaunstraße 9, 01099 Dresden  
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Status: Abschlussbericht

Bearbeitungsstand: 25. März 2021

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme

A blue ink signature of Dirk Ohm, consisting of a stylized 'D' and 'O' followed by a horizontal line.

Dipl.-Ing. Dirk Ohm  
Inhaber

A blue ink signature of Martin Anton, consisting of a stylized 'M' and 'A' followed by a horizontal line.

i. A. M.Sc. Martin Anton

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Aufgabenstellung und Herangehensweise .....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Analyse der bestehenden Verkehrssituation .....</b>	<b>2</b>
2.1	Allgemeine Grundlagen .....	2
2.2	Aktuelle Routenführung im Stadtgebiet .....	5
2.3	Analyse der verkehrlichen Situation .....	8
<b>3.</b>	<b>Defizite und Herausforderungen .....</b>	<b>17</b>
3.1	Vorbemerkungen .....	17
3.2	Maßgebliche Defizite .....	17
3.3	Ziele, Strategien, Maßnahmen .....	19
<b>4.</b>	<b>Konzeption Parkleitsystem .....</b>	<b>21</b>
4.1	Grundlagen des Parkleitsystems .....	21
4.2	Technische Anforderungen .....	24
4.3	Einbindung von Parkieranlagen ins Parkleitsystem .....	28
4.4	Integration von Variotafeln .....	33
4.5	Routenführung der Verkehrsströme .....	38
<b>5.</b>	<b>Realisierungskonzept .....</b>	<b>49</b>
5.1	Handlungsempfehlungen .....	49
5.2	Strategien für Ereignisse mit besonderen verkehrlichen Wirkungen .....	53
<b>6.</b>	<b>Fazit .....</b>	<b>64</b>

## **Abbildungsverzeichnis**

- Abbildung 1 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes
- Abbildung 2 Routenführung zu städtischen Strukturschwerpunkten
- Abbildung 3 Nahräumige Wegweisung zu den Parkplätzen im Untersuchungsgebiet
- Abbildung 4 Ostelbisches ÖPNV-Liniennetz
- Abbildung 5 Übersicht der untersuchten Parkierungsschwerpunkte
- Abbildung 6 Verkehrslage im Untersuchungsgebiet bei Veranstaltungsverkehr
- Abbildung 7 Routenführung zu neu gegliederten Parkbereichen
- Abbildung 8 Standortspezifische Wegweisung zu neu gegliederten Parkbereichen
- Abbildung 9 Nahräumige Wegweisung zu den Parkplätzen als Ergänzung der Bereichswegweisung

## **Anlagenverzeichnis**

- Anlage 1 Steckbriefe zu bestehenden Parkierungsanlagen im Untersuchungsgebiet
- Anlage 2.1 Berechnung des potentiellen Verkehrsaufkommens der MDCC-Arena
- Anlage 2.2 Berechnung des potentiellen Verkehrsaufkommens der GETEC-Arena
- Anlage 2.3 Berechnung des potentiellen Verkehrsaufkommens der Messe
- Anlage 3 Maßnahmentabelle zur Realisierung des Parkleitsystems

## 1. Aufgabenstellung und Herangehensweise

Da sich die Landeshauptstadt Magdeburg aus wirtschaftlicher sowie demografischer Sicht im Wachstum befindet, müssen auch die verkehrlichen Gegebenheiten regelmäßig analysiert und sukzessive angepasst werden. Neben gesamtstädtischen Betrachtungen sind auch kleinräumige Analysen unabdingbar. Der Bedarf einer verkehrlichen Betrachtung der ostelbischen Stadtbereiche ergibt sich vor allem durch die ansässigen Strukturschwerpunkte sowie zentrale Kultur- und Sporteinrichtungen, die dort neben Wohn- und Gewerbebebauung zu finden sind. So geht eine bedeutende verkehrliche Wirkung u.a. von der Hochschule Magdeburg-Stendal, der Messe, den umliegenden Naherholungsflächen, dem Fußballstadion (MDCC-Arena) sowie von weiteren Veranstaltungseinrichtungen aus. Aber auch die Pfeifferschen Stiftungen als diakonische Komplexeinrichtung, die im Stadtteil Cracau zu finden ist, muss in diesem Zusammenhang genannt werden. Vor allem bei parallel stattfindenden Großveranstaltungen ist hier mit Kapazitätsengpässen im umliegenden Straßennetz sowie hinsichtlich der örtlichen Parkmöglichkeiten zu rechnen. Mit einem Parkleitsystem sollen erste Voraussetzungen geschaffen werden, um diese verkehrlichen Defizite zu beseitigen und Maßnahmen für einen geordneten Verkehrsablauf zu entwickeln.

Die vorliegende Untersuchung soll unter Berücksichtigung der bestehenden Rahmenbedingungen und zukünftigen Ansprüche als Leitfaden für die Konzeptionierung eines Parkleitsystems dienen und Empfehlungen zur praktischen Umsetzung im ostelbischen Teil Magdeburgs geben. Das Kernziel besteht dabei in der Verbesserung der verkehrlichen Situation bei Großveranstaltungen. Die Gesamtuntersuchung setzt sich aus drei aufeinander aufbauenden Arbeitspaketen zusammen, welche nachfolgend kurz erläutert werden:

- Das Arbeitspaket I stellt eine Analyse der bestehenden Situation mit Fokus auf das Untersuchungsgebiet dar, mit dem Ziel, maßgebliche Defizite zu identifizieren und anschließend erste Lösungsansätze in Form von Zielen und Strategien zu liefern.
- Arbeitspaket II befasst sich dann unter Berücksichtigung der erarbeiteten Erkenntnisse mit der Konzeption eines elbübergreifenden Parkleitsystems sowie mit den damit verbundenen Anforderungen und Empfehlungen für die Landeshauptstadt Magdeburg.
- Im Arbeitspaket III werden Handlungsempfehlungen und Strategien zur Realisierung des Parkleitsystems erarbeitet und in einem Abschlussbericht dokumentiert.

## 2. Analyse der bestehenden Verkehrssituation

### 2.1 Allgemeine Grundlagen

#### 2.1.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Das zu betrachtende Gebiet im ostelbische Stadtbereich der Landeshauptstadt Magdeburg wird durch den nördlichen Herrenkrugpark, die östliche Stadtgrenze, die südlich gelegene Kreuzhorst sowie die im Westen verlaufende Elbe begrenzt. Dieses Gebiet umfasst somit die Stadtteile Herrenkrug, Brückfeld, Berliner Chaussee, Cracau und Prester. Die straßenseitige Anbindung dieser Stadtteile erfolgt aus Richtung Innenstadt über den Strombrückenzug sowie den Nordbrückenzug, wobei letztgenannter Brückenzug Teil der Bundesstraße (B) 1 ist und auch überregionalen Verbindungscharakter aufweist. Auch aus Richtung Osten erreicht man das Untersuchungsgebiet über die B 1. Weiter in östlicher Richtung dienen die B 184 und die B 246 als Anbindung an die B 1. Die B 246 mündet jedoch im Bereich Königsborn in die B 184, welche wiederum in Heyrothsberge an die B 1 anschließt. Von Süden kommend kann sowohl über die B 184/B 1 gefahren als auch die Route Calenberger Straße/Luisenthaler Straße/Alt Prester genommen werden. Der oben genannte Strombrückenzug verbindet die Ernst-Reuter-Allee mit der Brückstraße, die wiederum mit der Berliner Chaussee verbunden ist. Diese Verbindung bildet eine weitere Hauptverkehrsachse im Untersuchungsgebiet.

Im Hinblick auf die verkehrliche Untersuchung werden im Untersuchungsgebiet vor allem folgende Freizeit-, Erholungs- und Veranstaltungseinrichtungen betrachtet:

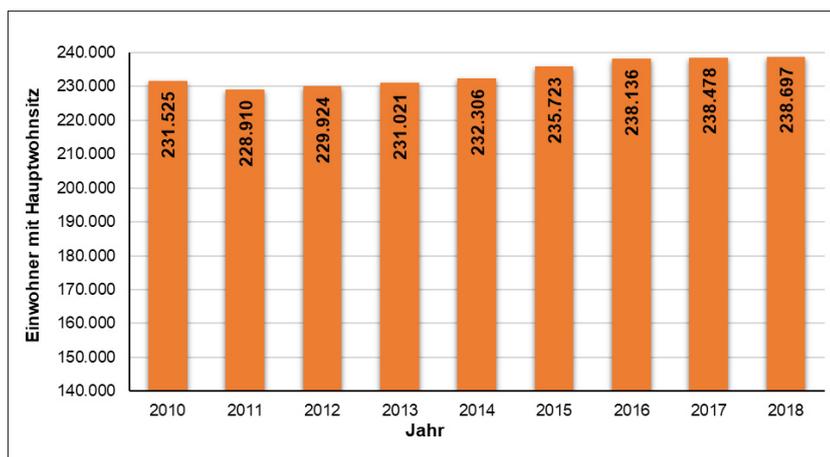
- Elbauenpark (Parklandschaft)
- GETEC-Arena (Handball- & Eventarena)
- Herrenkrugpark
- Hochschule Magdeburg-Stendal
- MDCC-Arena (Fußballstadion)
- Messegelände
- Pfeiffersche Stiftungen (Diakonische Komplexeinrichtung)
- Verkehrs, Kultus- und Sozialministerium

Das ostelbische Stadtgebiet ist dadurch charakterisiert, dass der Großteil der o.g. Struktur-schwerpunkte in unmittelbarer Nähe zueinander liegt. Dies führt besonders bei Groß- bzw. Parallelveranstaltungen zu Überlastungen der lokalen Verkehrssysteme und -anlagen. Speziell räumlich und zeitlich konzentrierte Veranstaltungen wie Messen, Fußballspiele und Handballspiele stellen diesbezüglich die Landeshauptstadt Magdeburg vor wiederkehrende Probleme.

In **Abbildung 1** ist das Untersuchungsgebiet grafisch dargestellt. Da sich die Analyse im weiteren Verlauf zum Teil auch auf ausgewählte Parkplätze westlich der Elbe bezieht, gehen die Grenzen des betrachteten Bereichs teilweise über den östlichen Bereich Magdeburgs hinaus.

## 2.1.2 Demografische Entwicklung und Verkehrsmittelwahl

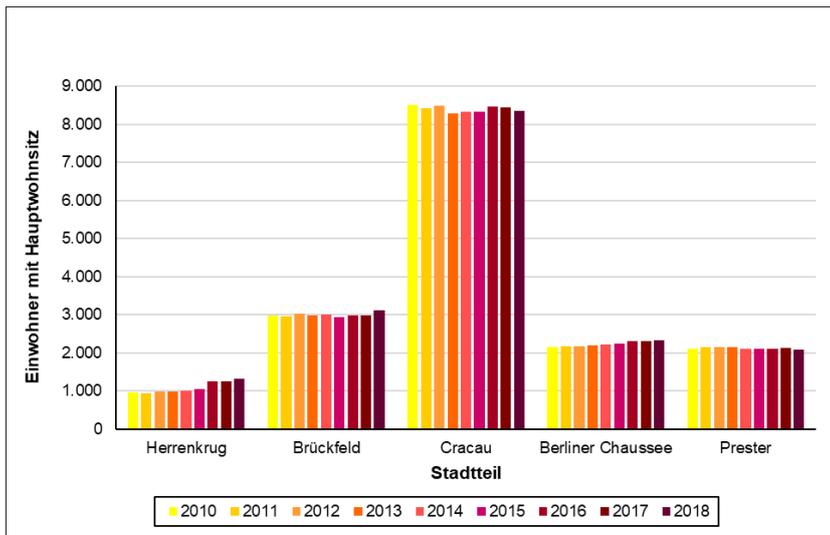
Die Entwicklung der Einwohnerzahlen in Magdeburg ist in der Grafik 1 dargestellt. Hier zeigt sich, dass seit 2011 ein kontinuierlicher Zuwachs an Personen mit Hauptwohnsitz im Stadtgebiet zu verzeichnen ist, wenngleich dieser Trend in den letzten zwei Jahren etwas abgeschwächt wurde. Die Bevölkerungszahl zum Stichtag 31.12.2018 betrug 238.697 Einwohner. Die Daten im gesamten nachfolgenden Abschnitt stammen zum einen aus dem Bericht "Bevölkerung & Demografie 2019" vom Amt für Statistik, Wahlen und demografischer Stadtentwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg und zum anderen aus dem Mobilitätssteckbrief für Magdeburg der SrV-Erhebung 2018.



Grafik 1: Entwicklung der Einwohnerzahlen im Magdeburger Stadtgebiet<sup>1</sup>

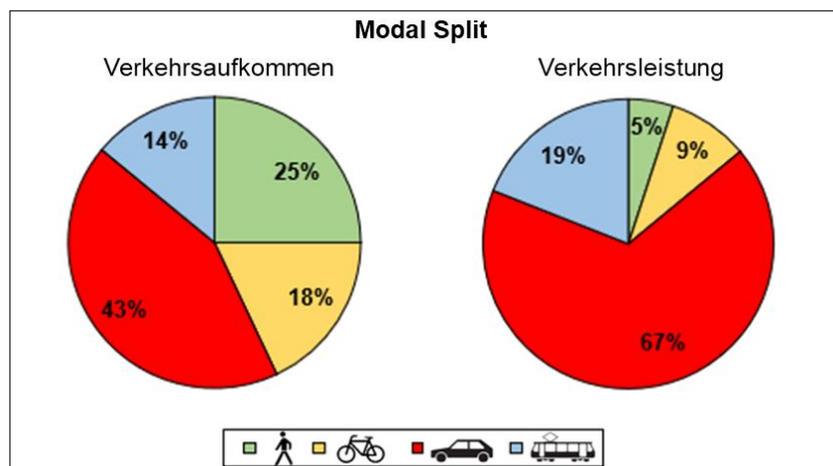
Da der Fokus auf das ostelbische Gebiet gerichtet ist, wird nachfolgend die Bevölkerungsentwicklung der betroffenen Stadtteile genauer betrachtet. In Grafik 2 lässt sich erkennen, dass der Großteil der ostelbischen Bewohner in Cracau ansässig ist (8.356 Einwohner), gefolgt von Brückfeld (3.107 Einwohner) und Berliner Chaussee (2.327 Einwohner). Herrenkrug ist im Untersuchungsgebiet der am geringsten besiedelte Stadtteil mit 1.327 Bewohnern im Jahr 2018. Weiterhin zeigt die Grafik, dass die einzelnen Einwohnerzahlen keinen besonderen Schwankungen unterliegen bzw. Ausreißer aufweisen und ihre Veränderungen nur marginal sind.

<sup>1</sup> Bevölkerung & Demografie 2019, LH Magdeburg – Amt für Statistik, Wahlen und demografischer Stadtentwicklung



Grafik 2: Entwicklung der Einwohnerzahlen im Magdeburger Stadtgebiet<sup>2</sup>

Bei der Verkehrsmittelwahl zeigt sich bezüglich des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung die in Grafik 3 dargestellte Verteilung. Es wird ersichtlich, dass der Großteil aller Wege dem MIV zuzuordnen ist (43 %). Dies betrifft den Durchgangsverkehr, den Quell- und Zielverkehr sowie den Binnenverkehr. Es lässt sich feststellen, dass bei der Betrachtung über alle Wege der ÖV am seltensten genutzt wird. Etwas mehr Zuspruch bekommt das Fahrrad in Magdeburg, wobei der Anteil der Fußwege noch höher ausfällt. In Bezug auf die Verkehrsleistung zeigt sich, dass im Schnitt 67 % der zurückgelegten Gesamtdistanz einer Person am Tag mit dem Kfz zurückgelegt werden, wohingegen nur 19 % dem ÖV zuzuordnen sind. 9 % der Kilometer pro Person und Tag entfallen auf das Fahrrad und die restlichen 5 % werden zu Fuß zurückgelegt.



Grafik 3: Verkehrsmittelwahl im Stadtgebiet über alle Wege und im Binnenverkehr<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Bevölkerung & Demografie 2019, LH Magdeburg – Amt für Statistik, Wahlen und demografischer Stadtentwicklung

<sup>3</sup> Mobilitätssteckbrief für Magdeburg, SrV 2018

## 2.1.3 Aktuelle Baumaßnahmen sowie bereits geplante Projekte

In Magdeburg wird der Verkehr aktuell durch mehrere Baumaßnahmen beeinflusst, welche in diesem Abschnitt kurz dargestellt werden. Aber auch zukünftig geplante Projekte, die für das ostelbische Gebiet relevant sind, sollen hier Berücksichtigung finden.

Die wohl größten längerfristigen Baustellen in Magdeburg sind der Ersatzneubau des Strombrückenzuges sowie die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee. Während letztgenanntes Projekt eher Auswirkungen auf den Verkehrsablauf der westlich der Elbe gelegenen Innenstadt von Magdeburg hat, betreffen die Bauarbeiten am Strombrückenzug auch das ostelbische Gebiet. Die Sanierungs- und Umbaumaßnahmen der Elbquerung sollen bis Ende 2023 andauern. Bis dahin ist mit verschiedenen Sperrungen und Umleitungsverkehren zu rechnen. Aktuell ist der Strombrückenzug für Pkw befahrbar, jedoch für den Schwerlastverkehr gesperrt.

Was den ruhenden Verkehr betrifft, so werden die Parkieranlagen am Stadtpark neu geordnet. Die bisher bestehenden einzelnen Parkplätze sollen zu einem großen Parkplatz zusammengefasst werden, der sich nördlich der Stadthalle befinden wird. Des Weiteren wurde am Gübser Weg unweit der MDCC-Arena im Zuge des aktuellen Stadionumbaus und der damit verbundenen Kapazitätserweiterung auf 30.000 Besucher eine Erweiterung des Parkraumangebots in Form eines neuen Parkplatzes bereits teilweise realisiert. Nach Fertigstellung sollen hier knapp 400 zusätzliche Stellplätze zur Verfügung stehen.

## 2.2 Aktuelle Routenführung im Stadtgebiet

### 2.2.1 Vorbemerkungen

Neben den heute genutzten Navigationgeräten & Smartphones ist die wegweisende Beschilderung elementarer Bestandteil zur Lenkung der Verkehrsströme, die der Zielführung und -findung ortsunkundiger Verkehrsteilnehmer dient und deren Orientierung unterstützen soll. Dies soll Suchvorgänge im Straßennetz reduzieren und unnötigen Mehrverkehr vermeiden. Die Beschilderung muss möglichst übersichtlich, eindeutig, einheitlich und lesbar sein, um eine optimale Wahrnehmung zur gewährleisten. Neben statischen Wegweisern besteht auch die Möglichkeit der Verwendung von dynamischen Anzeigesystemen, welche z.B. zusätzlich Verkehrsinformationen beinhalten können.

### 2.2.2 Allgemeine Wegweisung zu ausgewählten Strukturschwerpunkten

Sowohl Vorwegweiser als auch die herkömmlichen Wegweiser sind in statischer Form im örtlichen Straßennetz zu finden und führen die Kfz-Nutzer zu ihren Reisezielen. Zusätzlich finden sich zur Verkehrslenkung im Stadtgebiet auch dynamische Anzeigen wie Wechselwegweiser,

Parkleitanzeigen und Variotafeln. Sowohl aus nördlicher als auch aus südlicher Richtung – bezogen auf das Stadtgebiet – wird der Verkehr über die B 71 zu den Freizeitparks, dem Elbauenpark, der Messe und dem Stadiongelände geleitet. Aus Westen und Osten kommend finden sich Wegweiser auf der B 1. Auch andere Hauptverkehrsstraßen wie z.B. das Schleinufer oder die Erzbergerstraße verfügen über entsprechende Beschilderungen. Zur Elbquerung werden – je nachdem aus welcher Himmelsrichtung die Stadt befahren wird und welches Ziel angesteuert wird – der Nordbrückenzug und der Strombrückenzug genutzt.

Die genaue Wegweisung bzw. Routenführung zu den in Kapitel 2.1.1 genannten Strukturschwerpunkten im Stadtgebiet Magdeburg lässt sich **Abbildung 2** entnehmen und basiert auf Daten aus dem Wegweisungskonzept der Landeshauptstadt Magdeburg von 2011 sowie einer eigens durchgeführten Videobefahrung im Oktober 2019.

### 2.2.3 Parkplatzwegweisung im Untersuchungsgebiet

Die Charakteristik der einzelnen für das Untersuchungsgebiet relevanten Parkieranlagen wurde durch Vor-Ort-Begehungen erhoben und in Form von Steckbriefen festgehalten (vgl. Kapitel 2.3.3). In diesem Zusammenhang wurde via Videobefahrung (Stand 10/2019) auch die Wegweisung zu den offiziellen Parkflächen untersucht, um mögliche Defizite aufzudecken.



Fotos: Nahräumige Wegweisung zu Parkieranlagen an der MDCC-Arena

Da bis auf das Ziel „Messe/Elbauenpark“ kein weiterer ostelbischer Strukturschwerpunkt in das bestehende Parkleitsystem eingebunden ist, ist die Parkplatzbeschilderung hauptsächlich statisch und nahräumig. Die Parkplätze am Herrenkrugpark und an der Hochschule Magdeburg-Stendal sind genauso wie der Parkplatz der Pfeifferschen Stiftungen nicht ausgeschildert, wohin-

gegen die Besucher der Stadthalle, der Messe sowie der MDCC- und GETEC-Arena via Beschilderung zu den Parkplätzen geleitet werden. Hauptsächlich finden sich die Wegweiser an der B 1 (Markgrafenstraße & Jerichower Straße) und der Berliner Chaussee. Die nähräumige Beschilderung für die westlich der Elbe gelegenen Parkplätze „Petriförder-Ost“ und „Petriförder-West“ ist am Schleinufer positioniert. Eine detaillierte Darstellung der Parkplatzbeschilderung im Bestand ist in **Abbildung 3** zu finden.

#### 2.2.4 Wegweisung des bestehenden Parkleitsystems

Laut dem Bericht zur Entwicklung und Realisierung des Parkleitsystem Innenstadt der Landeshauptstadt Magdeburg von 1996 besteht das ein Jahr später in Betrieb genommene Parkleitsystem aus statischer sowie dynamischer Beschilderung mit Restplatzanzeige und dient insbesondere dem innerstädtischen Einkaufs- und Tourismusverkehr zur Orientierung. Der für das Parkleitsystem relevante City-Ring wird im Norden durch die Walther-Rathenau-Straße (B 1), im Osten durch das Schleinufer, im Süden durch den Straßenzug Halberstädter Straße – Leipziger Straße – E.-Weinert-Straße und im Westen durch den Magdeburger Ring (B 71) begrenzt. Innerhalb dieses Bereichs bzw. in unmittelbarer Nähe der Begrenzungen liegen die meisten ausgewiesenen Parkieranlagen, weshalb der Verkehr vor Erreichen des City-Rings bereits durch statische Beschilderung geleitet wird.



Foto: Beschilderung des bestehenden Parkleitsystems am Schleinufer

Unterteilt werden die innerstädtischen Parkbereiche in vier Zonen, welche auch farblich differenziert dargestellt werden:

- City-Nord/Universitätsplatz
- City/Hauptbahnhof
- City/Zentraler Platz
- Hasselbachplatz

Jeder dieser Zonen sind verschiedene Parkieranlagen untergeordnet, welche hier nicht weiter beachtet werden. Auch auf die spezifische Standortdarstellung der Beschilderung wird an dieser Stelle verzichtet. Das Parkleitsystem in Magdeburg ist ein integraler Bestandteil des Verkehrsrechner- und Managementsystems (Siemens), mithilfe dessen Echtzeitdaten über spezielle Steuerungen zwischen den einzelnen Komponenten ausgetauscht und bei Bedarf auch automatisiert geschaltet werden können.

## **2.3 Analyse der verkehrlichen Situation**

### 2.3.1 Vorbemerkungen

Da vor allem überschneidende Verkehre bei Parallelveranstaltungen im ostelbischen Bereich zu Überlastungen der Straßen und Problemen hinsichtlich der Parksituation führen, sollen in diesem Abschnitt sowohl die situationsbedingte Verkehrslage und der Bestand an Parkieranlagen untersucht als auch das Besucher- und Verkehrsaufkommen abgeschätzt werden. Orientiert wird sich bei Letztgenanntem an Besucherzahlen der Messe, der GETEC-Arena sowie der MDCC-Arena aus den vergangenen Jahren, da diese Veranstaltungsorte vor allem durch große zeitlich und räumlich gebündelte Besucherverkehre gekennzeichnet sind. Für das potentielle Verkehrsaufkommen wurde auf die Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen<sup>4</sup> zurückgegriffen.

### 2.3.2 Erreichbarkeit der Strukturschwerpunkte

Wie bereits in Kapitel 2.1.1 erwähnt, dient sowohl die B 1 als auch der Straßenzug Brückstraße – Berliner Chaussee als Hauptverkehrsader im Untersuchungsgebiet. Abgehende Straßen wie die Herrenkrugstraße oder die Friedrich-Ebert-Straße binden weitere Veranstaltungsorte bzw. Ausflugsziele wie die MDCC-Arena, die GETEC-Arena und auch den Herrenkrugpark an das übergeordnete Straßennetz an.

Neben der Anreise mit dem Pkw besteht auch die Möglichkeit der ÖPNV-Nutzung. Bei Heimspielen des 1. FC Magdeburg in der MDCC-Arena sowie des SC Magdeburg in der GETEC-Arena

---

<sup>4</sup> Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, FGSV 2006

können die Veranstaltungstickets drei Stunden vor und drei Stunden nach der Veranstaltung als Fahrkarte<sup>5</sup> für Straßenbahnen sowie Busse der Magdeburger Verkehrsbetriebe genutzt werden. Die relevanten Straßenbahnhaltestellen im Untersuchungsgebiet sind „Herrenkrug“, „Messegelände/Elbauenpark“ sowie „Arenen“, an denen jeweils ein vertaktetes Angebot besteht. Während sich das Messegelände und die GETEC-Arena in unmittelbarer Nähe der Haltestellen befinden, müssen Gäste der MDCC-Arena eine größere fußläufige Entfernung in Kauf nehmen. Ungefähr 700 m sind es von der Haltestelle „Arenen“ bis zum nächstgelegenen Stadioneingang.

Aus dem Liniennetzplan der Magdeburger Verkehrsbetriebe wird ersichtlich, dass die Straßenbahnlinie 6 vom Herrenkrugpark an den Stadien vorbeiführt und über den Strombrückenzug in Richtung Hauptbahnhof und von da weiter nach Süden fährt (und umgekehrt). Sie dient am Tag der Erschließung der Sportarenen. Zwischen den Haltestellen „Allee-Center“ und „Arenen“ verkehrt zusätzlich bei Fußball- und Handballspielen die Sonderlinie 15. Weiterhin fährt die Straßenbahnlinie 5 vom Messegelände über die Friedens- und Jerusalembrücke in Richtung Innenstadt (und umgekehrt). Der Haltepunkt Herrenkrug ist an das überregionale Bahnnetz angeschlossen. Die Pfeifferschen Stiftungen werden durch die Straßenbahnlinie 4 mit dem westlich der Elbe gelegenen Teil Magdeburgs verbunden. Verdichtet wird das Netz im Osten der Elbe zusätzlich durch Buslinien (51, 56) und eine Nachtlinie (N1). Auch die Regionalbuslinie 720, welche eine Verbindung zwischen Zeppernick und dem ZOB Magdeburg herstellt, durchquert das Untersuchungsgebiet. Einziger Halt dieser Linie ist im ostelbischen Teil Magdeburgs die Haltestelle Jerichower Platz. Die genauen Linienverläufe der hier angeführten ÖV-Verbindungen können **Abbildung 4** entnommen werden.



Foto: Haltestelle Jerichower Platz

---

<sup>5</sup> <https://www.mvbnet.de/fahrkarten/sondertickets/>



Foto: Haltestelle Herrenkrug

### 2.3.3 Bestandsanalyse relevanter Parkieranlagen

Um die aktuelle Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet beurteilen zu können, wurden unter anderem Parkmöglichkeiten – unabhängig ihrer Eigentums- und Nutzungsverhältnisse – im Bestand analysiert. Die Ergebnisse wurden in Form von Steckbriefen für jede Parkieranlage dokumentiert. Dazu wurden durch Vor-Ort-Aufnahmen ausgewählte Parkplätze in der Nähe von Strukturschwerpunkten bzw. in deren Einzugsgebiet hinsichtlich ihrer Eigenschaften wie z.B. Kapazität, baulicher Zustand und Anbindung untersucht. Neben den ostelbischen Parkieranlagen wurden auch Parkplätze im Bereich Rotehornpark/Stadthalle sowie am westlichen Elbufer mitbetrachtet. Bei Letzteren lag der Fokus auf denen, die sich in unmittelbarer Nähe zu Elbquerungen befinden. So liegt z.B. der Parkplatz „Lange Lake“ auf den ersten Blick in einer größeren Distanz zu den Strukturschwerpunkten im Osten der Elbe, ist jedoch über den Herrenkrugsteg – eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke – mit dem Herrenkrugpark verbunden, der wiederum ein beliebtes Ausflugsziel darstellt und zusätzlich durch die Straßenbahn erschlossen ist. Als 1999 die Bundesgartenschau in Magdeburg stattfand, wurde der Herrenkrugsteg von Shuttlebussen genutzt<sup>6</sup>, um den Besucherverkehr zum Gelände zu befördern und somit die Herrenkrugstraße vom An- und Abreiseverkehr zu entlasten.

In **Anlage 1** finden sich Steckbriefe, welche die Analyseergebnisse der 32 Parkieranlagen dokumentieren, wohingegen die **Abbildung 5** einen Gesamtüberblick der erhobenen Parkflächen darstellt.

---

<sup>6</sup> Stadtratsbeschluss Nr. 1926-055(VI)18 zum Antrag A0043/18 2018



Foto: Herrenkrugsteg mit verblasster Bus-Markierung

### Sicherheitskonzepte

Grundlegend ist zu beachten, dass bei Fußballspielen des 1. FC Magdeburg unterschiedliche Varianten eines Sicherheitskonzeptes Anwendung finden, welche individuell auf die jeweiligen Begegnungen abgestimmt sind und durch Ordnungskräfte und Polizei umgesetzt werden. Diese Varianten sind mit verkehrlichen Beeinträchtigungen verbunden, welche sich beispielsweise in Form von temporären Sperrungen bestimmter Straßenzüge widerspiegeln. Dies hat wiederum zur Folge, dass in einigen Fällen die in den Steckbriefen vorgestellten Parkmöglichkeiten nicht bzw. nur teilweise nutzbar sind und die lokale Gesamtkapazität an Parkraum Schwankungen unterliegt.

Im Detail erlässt die Straßenverkehrsbehörde gemäß § 45 Abs. 1 bis 3 StVO eine verkehrsrechtliche Anordnung für verschiedene Straßen, Wege und Plätze, mit dem Ziel, die Sicherheit der Veranstaltungsbesucher zu gewährleisten. Dabei ist auch die Abstimmung zwischen der 1. FC Magdeburg Spielbetriebs GmbH und der Polizei elementar. Umgesetzt werden die jeweiligen Varianten durch eine transportable Beschilderung, welche der festen Beschilderung angepasst wird. Hauptsächlich sind die Brückstraße, die Herrenkrugstraße, die Berliner Chaussee, die Friedrich-Ebert-Straße und den Gübser Weg von den Sicherheitsmaßnahmen betroffen. Aber auch das lokale Nebenstraßennetz ist teilweise durch temporäre Sperrungen gekennzeichnet.

#### 2.3.4 Abschätzung der Besucherzahlen

Die Analyse bezieht sich insbesondere auf Großveranstaltungen wie Messeveranstaltungen, Handballspiele und Fußballspiele. Vor allem bei Fußballspielen in der MDCC-Arena ist mit einer hohen Anzahl an Besuchern sowie mit zeitlich gebündelten An- und Abreiseverkehren zu rechnen, was die Landeshauptstadt Magdeburg vor besondere Herausforderungen stellt. Durch temporäre Straßensperrungen zur Isolation der Gästefans wird die verkehrliche Situation noch verschärft.

Die MDCC-Arena bietet nach dem Umbau Platz für ca. 30.000 Besucher und hatte laut der Internetseite [transfermarkt.de](http://transfermarkt.de) in der Saison 2018/2019 einen Zuschauerschnitt von 20.225 (2. Bundesliga). In der ersten Hälfte der Saison 2019/2020 waren es nur noch rund 17.000 Besucher im Durchschnitt (3. Liga). Der künftig zu erwartende Zuschauertrend hängt unter anderem von der sportlichen Entwicklung des 1. FC Magdeburg ab. Grundsätzlich kann aber von ungefähr gleichbleibenden Rahmenbedingungen ausgegangen werden, da der Drittligist voraussichtlich auch nächste Saison in dieser Spielklasse vertreten ist. Das bedeutet, dass sich die Besucherzahlen der MDCC-Arena voraussichtlich nicht signifikant verändern werden.

Die GETEC-Arena, die neben der Handballheimstätte des SC Magdeburg auch als Eventarena dient, hat nach Angaben der Internetseiten [europlan-online.de](http://europlan-online.de) sowie [scm-handball.de](http://scm-handball.de) eine Gesamtkapazität von ca. 6.600 (Handball) bzw. rund 7.800 Plätzen (bei Konzerten). Im Schnitt waren 2018/2019 ca. 6.400 Plätze beim Handball belegt, wohingegen bei anderen Events keine genauen Zahlen zur Verfügung standen. Dies ist jedoch auch stark von der Art der Veranstaltung sowie den jeweilig auftretenden Künstlern abhängig.

Das abwechslungsreiche Messeangebot im Jahr 2019 sorgt gleichzeitig für unterschiedliche Besucherströme. Mit 1.000 bis 5.000 Besuchern pro Tag im Schnitt waren die einzelnen Messetermine laut der Homepage [expodatabase.de](http://expodatabase.de) unterschiedlich ausgelastet. Im Jahr 2020 sind keine signifikanten Veränderungen zu erwarten. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich der An- und Abreiseverkehr aufgrund zeitlicher Verteilung der Besucherströme nicht allzu kritisch darstellt.

Dass mindestens zwei Veranstaltungen (Messe, Fußball- oder Handballheimspiele) an ein und demselben Tag stattfinden, kommt in der Landeshauptstadt öfter vor. Im Jahr 2019 trat dieser Fall laut der Messe- und Veranstaltungsgesellschaft Magdeburg GmbH rund 15-mal ein. Für das 1. Quartal 2020 waren bereits sieben Paralleltermine geplant. Auch das gleichzeitige Stattfinden von Messe, Fußball- und Handballspiel kam in der Vergangenheit schon vor und ist auch in Zukunft nicht ausgeschlossen.

### 2.3.5 Abschätzung des potentiellen Verkehrsaufkommens

Die im vorherigen Abschnitt geschätzten Besucherzahlen der einzelnen Veranstaltungen können zur Abschätzung des Kfz-Verkehrs der einzelnen Einrichtungen genutzt werden. Auch hier werden ausschließlich das Messegelände, die MDCC- sowie die GETEC-Arena betrachtet. Dabei werden für jeden dieser drei Veranstaltungsorte drei Szenarien berechnet, die sich in ihren Annahmen signifikant unterscheiden. Zum einen wird der Fall untersucht, dem neben einer Maximalauslastung der jeweiligen Besucherplätze auch eine erhöhte MIV-Anreise unterstellt wird, zum anderen wird ein Szenario simuliert, das erhöhte ÖPNV-Affinität und geringere MIV-Anteile

bei Maximalauslastung voraussetzt. Der letzte Fall orientiert sich an den durchschnittlichen Besucherzahlen sowie einer ÖPNV-lastigen Verteilung des Modal Splits analog zu Szenario 2 und bildet die reale Situation vermutlich am besten ab. Bei allen drei Varianten wird ein Pkw-Besetzungsgrad von 2,5 angenommen.

Werden bei einem Heimspiel des 1. FC Magdeburg alle 30.000 Plätze besetzt und dem Besucherverkehr ein MIV-Anteil von 50 % unterstellt, so ergeben sich 6.000 Fahrzeuge, die am Veranstaltungsort eine Parkmöglichkeit benötigen (1. Fall). Bekommt der ÖPNV jedoch höhere Anteile am Modal Split zugesprochen und verringert damit den MIV-Anteil der ortsansässigen Fans auf 25 % und den der Auswärtigen auf 40 %, so halbiert sich die Anzahl der anreisenden Fahrzeuge ungefähr (2. Fall). Wird bei letztgenannten Modal-Split-Angaben im 3. Fall zusätzlich eine durchschnittliche Auslastung der Zuschauerränge angenommen und ein Wert von 20.000 Besuchern angesetzt, so ergeben sich rund 2.200 Fahrzeuge. Es wird von einem Anteil an auswärtigen Besuchern von 20 % ausgegangen.

Die Berechnung des Verkehrsaufkommens der GETEC-Arena differenziert aufgrund möglicher Unterschiede bei den Besucherzahlen nach Sport- und Eventveranstaltungen, weshalb sich auch der Parkraumbedarf unterschiedlich darstellen kann. Bei Maximalauslastung und MIV-Präferenzen ergibt sich eine Nachfrage von ca. 1.300 bis 1.500 Stellplätzen (1. Fall). Durch eine Erhöhung der ÖPNV-Nutzung von 30 % auf 55 % für die Magdeburger Besucher sowie von 30 % auf 40 % für die auswärtigen Besucher können rund 600 Fahrzeuge je Veranstaltung weniger erwartet werden (2. Fall). Wird nun zusätzlich von durchschnittlichen Auslastungszahlen ausgegangen, sinken die Werte der erwarteten Fahrzeuge auf ca. 720 bis 820.

Bei den Messeveranstaltungen wird ein höherer Pkw-Anteil am An- und Abreiseverkehr angenommen, da mehr Besucher aus dem Umland erwartet werden. Im 1. Fall wird mit 5.000 Besuchern am Tag gerechnet, von denen 50 % aus Magdeburg kommen und 50 % auswärtig sind. Bei einem MIV-Anteil der Ortsansässigen von 50 % und einer Pkw-Nutzung der Auswärtigen von 80 %, ergeben sich ca. 1.300 Fahrzeuge am Tag. Verschiebt sich nun der Modal Split in Richtung ÖPNV und sinkt auf 25 % MIV bei den Magdeburgern sowie auf 65 % MIV bei den von außerhalb Anreisenden, so sinkt die Anzahl der Fahrzeuge pro Tag auf 900 (2. Fall). Bei gleichbleibendem Verkehrsmittelwahlverhalten und einer geringeren Tagesbesucheranzahl von 3.000 sind nur ca. 540 Stellplätze zur Unterbringung der Fahrzeuge nötig (3. Fall).

Die einzelnen Berechnungen sind in den **Anlagen 2.1** bis **2.3** dargestellt. Sie dienen jedoch nur der Abschätzung des lokalen Fahrzeugaufkommens und beruhen auf eigenen Annahmen und empfohlenen Werten aus den Hinweisen zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen.

### 2.3.6 Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage des Parkraums

Mithilfe der angefertigten Steckbriefe zu den Parkierungsanlagen (*Anlage 1*) sowie der Abschätzung des Verkehrsaufkommens lässt sich das Gesamtangebot an Stellplätzen der einzelnen Veranstaltungsorte mit der zu erwartenden Nachfrage vergleichen. In Tabelle 1 sind die Ergebnisse dargestellt. Unterstrichen werden sollte hierbei nochmals, dass die Zahlen nur als grobe Orientierungswerte dienen und auch das Angebot an Stellplätzen aufgrund der durch die individuellen Sicherheitskonzepte einhergehenden Verkehrsbeeinträchtigungen temporären Schwankungen (Reduktion von Parkraum) unterliegen kann.

Veranstaltungsort	Angebot	Nachfrage
MDCC-Arena	~ 1.200	~ 2.250 - 6.000
GETEC-Arena	~ 540	~ 700 - 1.500
Messegelände	~ 1.700	~ 550 - 1.300

Tabelle 1: Parkraumangebot und -nachfrage an Strukturschwerpunkten

Es lässt sich feststellen, dass die Parkraumsituation an der MDCC-Arena und an der GETEC-Arena durch einen Nachfrageüberhang gekennzeichnet ist, wohingegen am Messegelände deutlich mehr Stellplätze zur Verfügung stehen als voraussichtlich benötigt werden. Allerdings zieht auch der Elbauenpark zusätzlich Besucher an, deren An- und Abreise jedoch ähnlich wie bei Messebesuchern eher über den Tag verteilt zu erwarten ist. Die jeweiligen Nachfragewerte in einer Zeile beinhalten ausschließlich die Stellplatznachfrage der Besucher des dazugehörigen Veranstaltungsortes.

Freibleibende Stellplatzkapazitäten an Strukturschwerpunkten werden von Besuchern umliegender Veranstaltungsorte mitgenutzt. So können gegebenenfalls Engpässe kompensiert werden, beispielsweise ist dies bei Fußballspielen häufig der Fall. Hier werden insbesondere die Messeparkplätze von Besuchern der MDCC-Arena mitgenutzt. Finden jedoch Veranstaltungen parallel statt, kann dies zu Problemen führen und die Stellplatzsuche erheblich erschweren. Das ist unter anderem abhängig von Art, Zeitpunkt und Ausprägung der einzelnen Veranstaltungen.

### 2.3.7 Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit des lokalen Straßennetzes

Der Kartendienst von Google bietet die Möglichkeit, die aktuelle sowie die „normale“ Verkehrslage für einen bestimmten Bereich anzeigen zu lassen. Die Beurteilung der Verkehrslage erfolgt dabei in den Farben Grün, Orange, Rot und Dunkelrot, die eine Abstufung des Verkehrsflusses von fließend bis stark stockend (mit Staupotential) darstellen. Bei der Erkennung der Verkehrslage wird sich dabei der Standortdaten von Android-Smartphones bedient. Die Handys senden

diese – bei aktivierter GPS-Ortung – permanent an die Server von Google, wo durch die Überlagerung von Informationen vieler Nutzer ein wirklichkeitstreuere Abbild der auf einem Straßenabschnitt fahrbaren Geschwindigkeiten erreicht wird. Die hier verwendeten Daten wurden am Samstag, den 08.02.2020 aufgezeichnet und geben die Verkehrslage bei parallel stattfindenden Veranstaltungen wieder. Neben der ganztägigen Reitsportmesse trug der 1. FC Magdeburg um 14 Uhr in der MDCC-Arena sein Heimspiel aus. Zwar fand um 19:30 Uhr auch ein Event in der GETEC-Arena statt, allerdings waren hier aufgrund der Uhrzeit keine Überschneidungen zu erwarten. Deshalb wurde diese Veranstaltung nicht in die Untersuchung einbezogen.

**Abbildung 6** zeigt die Verkehrslage für das Untersuchungsgebiet zum genannten Datum in unterschiedlichen Zuständen. Die Betrachtung erfolgte zu sechs verschiedenen Tageszeiten, um den zeitlichen Verlauf der Einschränkungen im Straßennetz darstellen zu können. Sowohl morgens zu Beginn der Messe, als auch im An- und Abreisezeitraum von 1,5 Stunden vor und nach dem Fußballspiel wurden die Livedaten von Google abgerufen und dokumentiert.

Um 09:45 Uhr ist die Verkehrslage im Untersuchungsgebiet noch relativ unauffällig, nur an den größeren Knotenpunkten stockt es geringfügig. Dies betrifft z.B. den Knotenpunkt B 1/Am Hammelberg, den Knotenpunkt Berliner Chaussee/Dessauer Straße sowie den Knotenpunkt Herrenkrugstraße/Tessenowstraße. Für die Verzögerungen kann insbesondere bei Letztgenanntem der erste Anreiseverkehr der Messeveranstaltung ursächlich gewesen sein.

Die zweite Aufzeichnung der Verkehrslage um 12:30 Uhr, also 90 Minuten vor Anpfiff des Fußballspiels zeigt, dass die Knotenpunkte im Bereich der MDCC-Arena bereits erhöhten Belastungen ausgesetzt sind. Insbesondere an den Knotenpunkten B 1/Am Hammelberg, Berliner Chaussee/Georg-Heidler-Straße/Friedrich-Ebert-Straße, Berliner Chaussee/Herrenkrugstraße sowie Brückstraße/Turmschanzenstraße/Anna-Ebert-Brücke kam es zu verkehrsbedingten Verzögerungen. Auch an der Zufahrt zum VIP-Parkplatz am Stadion sorgte der Anreiseverkehr bereits für stockenden Verkehr.

Um 13:50 Uhr und somit zehn Minuten vor Spielbeginn ist das nördlich des Stadions gelegene Straßennetz deutlich überlastet. Besonders im Bereich der Berliner Chaussee zeigt die Verkehrslage deutliche Einschränkungen, was unter anderem auf das Parksuchverhalten der Besucher der MDCC-Arena sowie auf Verzögerungen beim dortigen Kassieren der Parkplatzgebühren zurückzuführen ist. Neben den bereits um 12:30 Uhr auffälligen Knotenpunkten stockt der Verkehr an der Zufahrt zur Ölmühle sowie im Gübser Weg. Auch der Knotenpunkt B 1/Herrenkrugstraße ist von hohen Verkehrsmengen betroffen.

Da das Heimspiel des 1. FC Magdeburg um ca. 15:50 Uhr planmäßig zu Ende ging, war kurz darauf mit einer gebündelten Abreisewelle zu rechnen. Bereits 15 Minuten nach Abpfiff war das

lokale Straßennetz durch akute Beeinträchtigungen mit Rückstaupotential geprägt. Fast alle bereits vor dem Spiel auffälligen Knotenpunkte waren von Verkehrsüberlastungen betroffen und auch die Elbrücken wiesen erste kritische Bereiche auf (rot). Weitere 30 Minuten später (16:40 Uhr) hatte sich die Situation weiter verschärft. Einfluss auf den eingeschränkten Verkehrsfluss haben hier jedoch auch die von der MVB (Magdeburger Verkehrsbetriebe) eingesetzten Straßenbahnen, die durch eine kurze Taktfolge den Abtransport der Fans gewährleisten sollen. Somit waren die meisten Knotenpunkte vor Ort durch stark stockenden Verkehr mit möglicher Rückstaubildung gekennzeichnet (dunkelrot) und auch Straßen wie die Cracauer Straße, die Friedrich-Ebert-Straße, der Zuckerbusch und der Gübser Weg waren zu dieser Zeit vom Abreiseverkehr überlastet. Auch die B 1 einschließlich des Nordbrückenzugs in Richtung Innenstadt war durch starke Verzögerungen und damit durch hohes Staupotential gekennzeichnet. Hier nahm auch der Abreiseverkehr der Messeveranstaltung Einfluss. Deren Stärke kann jedoch nicht genau bestimmt werden.

Um 17:20 Uhr, also 90 Minuten nach Ende der Fußballveranstaltung, traten zwar noch an einigen Knotenpunkten Verzögerungen auf, jedoch war klar zu erkennen, dass sich der Abreiseverkehr mittlerweile deutlich abgeschwächt hatte. Deshalb wurde die Analyse der Verkehrslage an dieser Stelle beendet.

Wie erwartet, stellt sich vor allem der Abreiseverkehr bei Großveranstaltungen, wie einem Fußballspiel, als besonders kritisch dar, da die lokalen Verkehrsströme zeitlich gebündelt auftreten. Hier stößt das örtliche Straßennetz an seine Grenzen bzw. überschreitet diese teilweise. Treten zudem Überschneidungen mit anderen Veranstaltungen auf, ist dies gleichbedeutend mit zusätzlichem Verkehr im Untersuchungsgebiet und demnach mit einer Verschärfung der Problemlage.

### **3. Defizite und Herausforderungen**

#### **3.1 Vorbemerkungen**

Im nachfolgenden Kapitel sollen maßgebliche Defizite aufgezeigt werden, die aus der Situationsanalyse in Kapitel 2 hervorgegangen sind. Darüber hinaus wurden auch zusätzliche Informationen aus Zeitungsartikeln sowie vom Stadtplanungsamt Magdeburg genutzt und werden in diesem Abschnitt berücksichtigt. Darauf aufbauend werden Ziele, Strategien und Herausforderungen formuliert, die zur Verbesserung der verkehrlichen Situation vor Ort beitragen sollen.

#### **3.2 Maßgebliche Defizite**

Da der Großteil der Parkieranlagen östlich der Elbe nicht an das bestehende Parkleitsystem angeschlossen ist, fehlt aktuell ein Lenkungsinstrument zur besseren Verteilung der Zielverkehre bei Veranstaltungen. Bis auf das Messegelände sind alle Strukturschwerpunkte im Untersuchungsgebiet ausschließlich mithilfe von statischer Beschilderung ausgewiesen. Die veranstaltungsbedingten lokalen Verkehrsüberlastungen führen dazu, dass bei An- und Abreise Schleichverkehre durch Anliegerstraßen bzw. Wohngebiete auftreten (z.B. Am Hammelberg). Neben diesen Schleichverkehren versuchen auch viele Kfz-Nutzer ihr Fahrzeug in den umliegenden Wohngebieten abzustellen, da dort zum einen teilweise gebührenfrei geparkt werden kann und zum anderen möglicherweise An- und Abreiseverzögerungen an offiziellen Parkflächen umgangen werden können. Das führt dazu, dass viele Bewohner hinsichtlich ihrer Wohnqualität durch Fremdarker und Veranstaltungsverkehre beeinträchtigt werden. Verstärkt wird dieser Spillover-Effekt eventuell auch dadurch, dass auf der Homepage der Messe- und Veranstaltungsgesellschaft Magdeburg GmbH den Besuchern der Messe bzw. des Elbauenparks weitere Parkplätze im öffentlichen Straßenraum (z.B. Breitscheidstraße) empfohlen werden.

Es stellt sich heraus, dass speziell die MDCC-Arena aufgrund ihrer Kapazität und ihrer Besucherverkehre den ostelbischen Verkehrsablauf immer wieder vor große Probleme stellt, wobei die Situation durch parallel stattfindende Veranstaltungen (v.a. GETEC-Arena, Messe) zusätzlich verschärft wird. So treten im lokalen Straßennetz sowie an den Parkieranlagen vor Ort regelmäßig hohe Belastungen auf, die sich in verlängerten Wartezeiten, Staus und Mehrverkehr in Wohngebieten widerspiegeln. Eine An- und Abreise mit dem ÖPNV ist zwar grundsätzlich möglich, jedoch im Falle der MDCC-Arena mit anschließenden Fußwegen zwischen 700 m und 800 m verbunden. Für mobilitätseingeschränkte Personen kann diese Entfernung unter Umständen bereits eine Barriere darstellen, andererseits besteht jedoch durch die Distanz der Vorteil einer zeitlichen Entzerrung der Zuschauerströme.

Hinsichtlich der Beschilderung im Stadtgebiet sind zwei Wegweiser als kritisch zu bewerten. Diese beziehen sich beide auf das bestehende Parkleitsystem mit der ausgewiesenen Zielbezeichnung „Elbauenpark“ und stammen aus der Zeit, als die Bundesgartenschau 1999 auf dem Gelände des Elbauenparks der Landeshauptstadt Magdeburg stattfand. Wie in Abschnitt 2.3.3 beschrieben wurde damals der Parkplatz „Lange Lake“ für die Besucherströme genutzt und ein Shuttleservice zwischen Parkplatz und Elbauenpark eingerichtet. Deshalb stehen unter anderem im Nahbereich des Knotenpunkts B 1/Schleiufer neben der korrekten Beschilderung sowohl aus westlicher, südlicher und östlicher Richtung kommend Wegweiser mit der Aufschrift „Elbauenpark“, die den Kfz-Verkehr über die Sandtorstraße in nördliche Richtung leiten. Zwar ist der Elbauenpark vom Parkplatz „Lange Lake“ über den Herrenkrugsteg immer noch fußläufig erreichbar, jedoch aufgrund der Entfernung zum Ziel sicherlich nicht die erste Wahl. Die zur Beschilderung gehörige dynamische Restplatzanzeige ist zwar außer Betrieb, die Richtungsangabe liefert jedoch trotzdem irreführende Informationen. Genauso steht an der B 1 stadteinwärts kurz vor der Einfahrt Tessenowstraße, die auch als Zufahrt zu den Parkplätzen für das Messegelände und den Elbauenpark dient, ein Wegweiser, der widersprüchliche Information aufgrund von Dopplung enthält. Zum einen wird korrekter Weise nach rechts in Richtung Elbauenpark geleitet, zum anderen führt ein zweites Schild an der Zufahrt zum Elbauenpark vorbei in Richtung Nordbrückenzug, um den Kfz-Verkehr dann wieder in Richtung „Lange Lake“ zu leiten. Im folgenden Foto ist die widersprüchliche Wegweisung an der B 1 stadteinwärts dargestellt.



Foto: Fehlerhafte Beschilderung an der B 1 stadteinwärts

Die Wegweisung aus südöstlicher Richtung (Cracauer Straße, Genthiner Straße, Pechauer Straße, Alt Prester) ist dagegen als lückenhaft zu bewerten und bezieht sich ausschließlich auf das Messegelände. Die Routenführung dorthin erfolgt mithilfe eines Wegweisers am Knotenpunkt

Cracauer Straße/Friedrich-Ebert-Straße. Diesbezüglich besteht für die Erweiterung des Parkleitsystems und der damit verbundenen Planung zu Beschilderungsstandorten grundlegend Handlungsbedarf.

### **3.3 Ziele, Strategien, Maßnahmen**

Anhand der angeführten Defizite wurden die Ziele sowie mögliche Strategien und Maßnahmenansätze zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im ostelbischen Teil der Landeshauptstadt Magdeburg abgeleitet. Tabelle 2 zeigt dabei die drei Oberziele mit den dazugehörigen Strategien und Maßnahmen. Nicht alle Strategien und Maßnahmen beziehen sich direkt auf die Parkraumproblematik vor Ort, auch Instrumente zur Organisation des fließenden Verkehrs und indirekte Ansätze wie die Stärkung des Umweltverbundes werden in diesem Zusammenhang berücksichtigt. Wichtig ist zu betonen, dass es sich hierbei lediglich um konzeptionelle Maßnahmenansätze handelt, die im weiteren Verlauf nicht vertiefend untersucht werden. Eine tatsächliche Eignung sowie die Umsetzbarkeit und die damit verbundenen Aufwendungen der einzelnen Maßnahmen machen eine separate Detailprüfung erforderlich.

Ziel	Strategie	Maßnahme
<b>Stärkung des Umweltverbundes</b>	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung MDCC-Arena	Einsatz von Shuttlebussen
		Aufrechterhaltung & ggf. Erweiterung der Kombiticket-Regelung im ÖPNV
		Ausweitung von P+R-Anlagen und B+R-Anlagen
	Ausreichendes Angebot an Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stellen	
Verkehrsverlagerung vom MIV zum Umweltverbund	Umfassendes Parkraumbewirtschaftungskonzept im Untersuchungsgebiet Entwickeln (Handhabe besteht nur auf stadt eigenen Flächen)	
<b>Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und der Parkierungsanlagen an Veranstaltungstagen</b>	Verbesserte Organisation der lokalen Verkehrsabläufe an Parkierungsanlagen	Einbindung der Großveranstaltungsorte ins vorhandene (dynamische) Parkleitsystem (hoher technischer und finanzieller Aufwand)
		Neuordnung der vorhandenen Parkierungsanlagen (Nummerierung/Bezeichnung)
		Begrenzte Ausgabe von Parktickets für jeweilige Veranstaltung (z.B. Online-Ticketsystem der privaten Parkplatzbetreiber)
		Organisation zeitlich gestaffelter Abreiseverkehre
	Parkplatzablauf möglichst über unterschiedliche Routen organisieren	
	Verbesserte Organisation des lokalen Verkehrsablaufs auf den Straßen	Strukturierte Anreise der Gästefans gewährleisten (z.B. Shuttlebusse für Relation Bahnhof – Stadion – Bahnhof)
Dynamische Verkehrslenkung mittels Variotafeln (derzeit stehen dafür keine finanziellen Mittel zur Verfügung)		
Einsatz von Shuttlebussen zur Bündelung von Besucherströmen (z.B. von weiter entfernten Parkierungsanlagen)		
<b>Schutz der angrenzenden Wohngebiete vor Fremdverkehr</b>	Umstrukturierung der lokalen Verkehrsorganisation	Einrichtung von Bewohnerparkzonen zur Vermeidung von Fremdparkern
		Anwohner-Schutz-Konzept: Einführung von z.B. temporären Sperrungen, Einbahnstraßenregelungen oder Bremsschwellen zur Verhinderung von Schleichverkehren (z.B. Zuckerbusch)
Einbindung zusätzlicher Parkierungsanlagen	Identifizierung weiterer im Einzugsbereich befindlicher Parkierungsmöglichkeiten und Wegweisung	

Tabelle 2: Ziele, Strategien und Maßnahmen

## 4. Konzeption Parkleitsystem

### 4.1 Grundlagen des Parkleitsystems

#### 4.1.1 Vorbemerkungen

Ein funktionierendes Parkleitsystem gilt als anerkannter Baustein des Verkehrsmanagements und ist sowohl in statischer als auch dynamischer Form einsetzbar. Dynamische Systeme sind hauptsächlich in Mittel- und Großstädten vorzufinden und besonders dann sinnvoll, wenn eine hohe Nachfrage nach Parkflächen und geeigneten Alternativen besteht. Dies betrifft z.B. Parkraum an Veranstaltungsorten und erfordert möglichst aktuelle Informationen sowie eine gezielte Lenkung der lokal auftretenden Parksuchverkehrsströme. Ziel der dynamischen Anzeigetafeln ist die frühzeitige Information über die Belegung der einzelnen Parkieranlagen und die kontinuierliche und routengebündelte Führung zu Parkflächen mit freien Kapazitäten. Neben einer Verringerung des Parksuchverkehrs resultiert daraus auch eine gleichmäßige Auslastung und effizientere Ausnutzung des bestehenden Parkraumangebots. Die Grundlage dafür ist allerdings, dass die einzelnen Parkieranlagen hinsichtlich ihrer Ausstattung, Lage und Bewirtschaftung einen vergleichbaren Stand aufweisen. Eine Einbindung von Parkflächen in ein Parkleitsystem wird ab 50-60 Stellplätzen als sinnvoll erachtet, wobei dies ein Richtwert darstellt und dementsprechend keinen pauschalen Ausschluss von Anlagen mit geringeren Kapazitäten bedeutet. Die Parkleitwegweisung sollte eigenständig sein und sich von der übrigen Innerorts-Wegweisung absetzen, die Zielangaben sollten dabei jedoch korrespondieren.

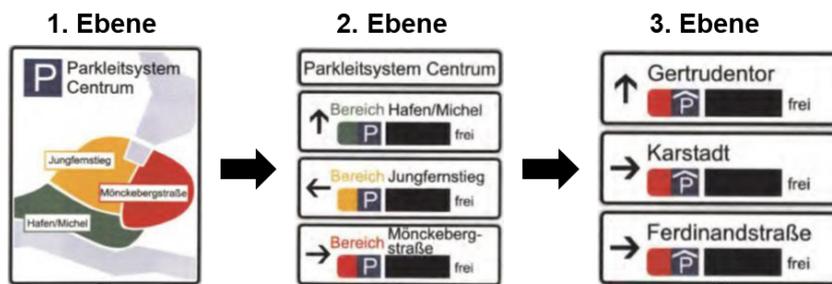
#### 4.1.2 Aufbau und Gestaltung im Bestand

Da die Landeshauptstadt Magdeburg speziell an den Strukturschwerpunkten durch eine hohe zeitlich und räumlich gebündelte Parkraumnachfrage charakterisiert ist und auch für den Innenstadtbereich westlich der Elbe bereits ein dynamisches Parkleitsystem installiert hat, soll auch dessen Erweiterung in dynamischer Form erfolgen.



Foto: Bestehender Vorwegweiser in Magdeburg mit dynamischer Restplatzanzeige

Aufgebaut ist das bestehende Parkleitsystem nach dem Prinzip der hierarchischen Zielführung, was drei Ebenen der Beschilderung impliziert (vgl. Grafik 4). Dabei werden zuerst Parkbereiche gebildet, die den Kfz-Nutzern mithilfe von Ankündigungstafeln (1. Ebene) möglichst frühzeitig an Ortseingängen oder Einfahrquerschnitten in ausreichendem Abstand zur Innenstadt vermittelt werden. Jede dieser Zonen wird meist zur besseren Informationsaufnahme mit einer Farbe versehen, die im weiteren Beschilderungsverlauf immer wieder aufgegriffen wird, so z.B. bei den Vorwegweisern, die der Routenführung zu den entsprechenden Zonen dienen (2. Ebene: Bereichswegweisung). Jedem dieser Parkbereiche sind jeweils mehrere Einzelparkplätze untergeordnet. Im Nahbereich der jeweiligen Strukturschwerpunkte wird dann auf die einzelnen Parkflächen mit ihrer Bezeichnung hingewiesen (3. Ebene: Parkplatzwegweisung). Inhaltlich ist eine dynamische Restplatzanzeige und/oder eine Frei-/Besetzt-/Geschlossen-Anzeige in der Praxis weit verbreitet.



Grafik 4: Ebenen des Parkleitsystems am Beispiel der Stadt Hamburg<sup>7</sup>

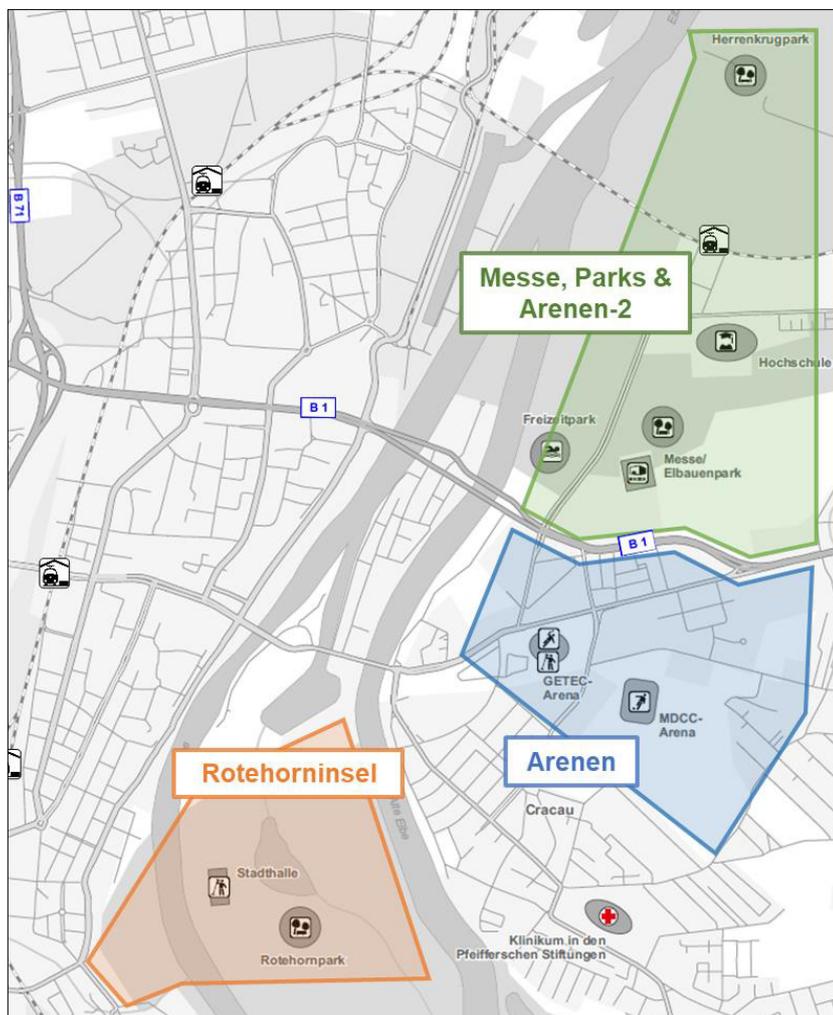
#### 4.1.3 Erweiterung der Zielbereiche

Wie bereits erwähnt, sollen zur besseren Wegweisung Parkbereiche gebildet werden, denen jeweils einzelne Parkieranlagen zugehörig sind. Dies soll unter anderem eine vereinfachte Navigation des Parksuchverkehrs gewährleisten und ein zu hohes Maß an Informationen auf Vorwegweisern verhindern. Erst im Nahbereich der Parkieranlagen sollten diese dann mit ihrer genauen Bezeichnung beschildert sein. Die bereits für die Innenstadt bestehenden Parkbereiche („City-Nord/Universitätsplatz“, „City/Hauptbahnhof“, „City/Zentraler Platz“, „Hasselbachplatz“) sollen durch drei zusätzliche Zonen erweitert werden. Die folgende Einteilung mit der dazugehörigen Bezeichnung wird empfohlen (vgl. Grafik 5):

- „Arenen“
- „Messe, Parks & Arenen-2“
- „Rotehorninsel“

<sup>7</sup> Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, FGSV 2005

Der blaue Parkbereich „Arenen“ bezieht sich auf das ostelbische Gebiet südlich der B 1, was im Speziellen die Parkflächen an der GETEC- und der MDCC-Arena einschließt. Die Zone „Messe, Parks & Arenen-2“ schließt alle für das Parkleitsystem ausgewählten Parkplätze ein (vgl. Kapitel 4.3), die sich im ostelbischen Teil Magdeburgs nördlich der B 1 befinden und ist in Grafik 5 grün dargestellt. Der Zusatz „Arenen-2“ soll den Verkehrsteilnehmern vermitteln, dass bei Vollausslastung der Parkzone „Arenen“ auch nördlich der B 1 Parkflächen zur Nutzung und in fußläufiger Entfernung zur MDCC-Arena sowie zur GETEC-Arena zur Verfügung stehen. Die dritte Zone trägt die Bezeichnung „Rotehorninsel“ und ist in der Grafik 5 orange dargestellt. Neben den Parkmöglichkeiten im Bereich der Stadthalle werden dieser auch der bestehende Parkplatz „Rotehornpark/Gewächshäuser“ zugeordnet.



Grafik 5: Empfehlung für Parkbereiche im Untersuchungsgebiet

## 4.2 Technische Anforderungen

### 4.2.1 Vorbemerkungen

Wie bereits mehrfach erwähnt, wird grundsätzlich zwischen statischen Parkleitsystemen und Parkleitsystemen mit dynamischen Informationen zum Belegungsstatus der einzelnen Parkierungsanlagen differenziert, mit dem Ziel, Probleme des ruhenden Verkehrs abzumindern. Aus technischer Sicht soll der Entscheidungsprozess der Ziel- und Wegewahl der MIV-Nutzer durch die Verknüpfung der Einzelinformationen im Steuerungsverfahren und die Visualisierung der Ergebnisse über Anzeigeeinrichtungen beeinflusst werden. Grundsätzlich gilt, dass sich der Aufbau eines Parkleitsystems nicht an den technischen Möglichkeiten orientieren, sondern das Augenmerk eher auf die potentiellen positiven Effekte des Systems bezüglich des Erreichens städtebaulicher und verkehrsplanerischer Ziele richten sollte. Insbesondere geht es dabei um die umweltverträgliche Flächennutzung, eine verbesserte Erreichbarkeit sowie auch um eine wirtschaftliche und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs. Weiterhin sollte ein Parkleitsystem nicht als alleiniges Verkehrslenkungsinstrument verstanden werden, sondern Bestandteil eines umfangreichen Gesamtkonzepts sein. Beispielhaft kann hier das Zusammenspiel bei der Erweiterung von P+R-Konzepten sowie einer fußgängerfreundlichen Innenstadtgestaltung genannt werden<sup>8</sup>. Aber auch die Verknüpfung mit Variotafeln kann beim Erreichen der verkehrlichen Ziele von hoher Bedeutung sein.

### 4.2.2 Technische Ausstattung

Die nachfolgenden Informationen zur technischen Ausstattung von Parkleitsystemen beziehen sich größtenteils auf den Bericht zur „Entwicklung und Realisierung des Parkleitsystems Innenstadt der Landeshauptstadt Magdeburg“ aus dem Jahr 1996. Dieser gibt detaillierte Empfehlungen zum Aufbau und Betrieb eines Parkleitsystems sowie eine Übersicht der damaligen Kostenschätzung. Letztere wird jedoch – auch im Hinblick auf den zeitlichen Aspekt – hier nicht weiter betrachtet. Generell sollte das Alter der Informationen berücksichtigt werden, da in den letzten Jahren eine Modernisierung des bestehenden Systems vorgenommen wurde und mittlerweile auch neuartige Technologien zur Verfügung stehen bzw. bei der Umsetzung von Parkleitsystemen zum Einsatz kommen.

#### Erfassungssystem

Um dynamische Informationen über die Auslastung der einzelnen Parkierungsanlagen weitergeben zu können, müssen die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge an den entsprechenden Parkflächen erfasst werden. Lösungsmöglichkeiten können dabei Induktionsschleifen oder Schrankenanlagen darstellen, wobei Letztgenannte die Möglichkeit bieten, neuankommenden Fahrzeugen

---

<sup>8</sup> Hinweise zu Parkleitsystemen – Konzeption und Steuerung, FGSV 1996

die Zufahrt bei 100 %-iger Auslastung einer Parkierungsanlage zu verweigern. Generell kann durch Beschränkung von Parkflächen die Abwicklung von Ein- und Ausfahrten kontrolliert erfolgen. Ein an jeder Parkierungsanlage installiertes und mit den Erfassungsanlagen kompatibles Melde-/Übergabegerät leitet die dynamischen Belegungsdaten in festgelegten Intervallen (1 – 10 Minuten) automatisch an eine Zentrale weiter. Die Einarbeitung von Korrekturen durch manuelles Zählen (z.B. durch Überwachungspersonal) sollte jedoch jederzeit möglich sein. In Magdeburg erfolgt die Weitergabe der Daten umgehend nach Änderung der Zählwerte. Eine Handkorrektur ist in der Regel möglich, außer bei digitaler Anbindung der Parkeinrichtung an die Parkdatenerfassungseinrichtung, da hier der Wert der Parkeinrichtung direkt ausgelesen wird. Zählwerte werden größtenteils nachts automatisch korrigiert (außer bei Hotels u. vergleichbaren Anlagen). Gründe für Messfehler können z.B. bei ebenerdigen Parkflächen durch „wilde“ Zu- und Ausfahrten der Besucher (Nichtnutzung der offiziellen Zu- und Ausfahrten) entstehen, die nur mit Maßnahmen wie Barrieren (Zäune, Poller, etc.) reguliert werden können. Auch Umnutzungen durch die Betreiber führen zu veränderten Gesamtkapazitäten und somit zu fehlerhaften Parkdaten.

Weiterhin muss eine genaue Definition der Schnittstellenausbildung erfolgen, um im Störfall die Ursachenforschung und damit die Problemlösung zu beschleunigen. Diesbezüglich ist auch eine Stauraumüberwachung empfehlenswert, da bei einer Störung an der Parkierungsanlage (z.B. Defekt Schrankenanlage, Unfall) die Restplatzanzeige für diese Parkfläche auf null gesetzt werden kann. Dies bedingt jedoch eindeutig abmarkierte Zuflusspuren.

Wirken sich zeitlich gebündelte Parkplatzabfahrten (z.B. veranstaltungsbedingte Abreiseverkehre) negativ auf signalisierte Knotenpunkte im unmittelbaren Umfeld aus, kann eine Abflusssteuerung in Erwägung gezogen werden. Dafür sind mehreren Induktionsschleifen notwendig.

### Übertragungssystem

Das Übertragungssystem ist dafür verantwortlich, dass die Systemelemente Erfassung, Zentrale und Kommunikationsquerschnitte miteinander verknüpft werden. Denn ein funktionierendes Gesamtsystem kann nur gewährleistet werden, wenn die Übermittlung von Daten, Meldungen, Befehlen und Bestätigungen unmittelbar, zeitgerecht und fehlerfrei zwischen den einzelnen Elementen erfolgt. Dafür ist ein Anschluss an ein Kabelwegesystem notwendig, wobei hier die Mitnutzung von städtischen Kabelwegen und Rohren empfehlenswert ist. Laut Tiefbauamt (TBA) wird diesbezüglich analog der Untersuchung zum Verkehrsleitsystem (2006) das LSA-Kabel-Informationsnetz genutzt. Eine funkbasierte Lösung ist hinsichtlich der technischen Umsetzung als problematisch einzustufen und demnach in Magdeburg nicht vorgesehen.

### Kommunikationssystem

Aus Nutzersicht sind insbesondere Faktoren wie die Gestaltung, das Design, die Sichtbarkeit und die Lesbarkeit der Parkleitinformationen elementar. Auch eine widerspruchsfreie, logisch aufeinander aufgebaute und abgestimmte Beschilderung erhöht die Wirksamkeit eines Parkleitsystems. Die dynamischen Belegungsanzeigen erweitern die Zielgruppe um die ortskundigen Verkehrsteilnehmer, die sich sonst eher weniger an statischer Beschilderung im Stadtbereich orientieren.

Aus technischer Sicht lassen sich die dynamischen LED-Anzeigen ausschließlich in der Farbe „gelb“ darstellen (DIN EN 12966). Layout, Technik (LED), Anschaltung sowie Größe und Farbe der Anzeigen ist entsprechend den bereits modernisierten Parkleitanzeigen zu gestalten. Die Restplatzkapazität kann mit maximal vier Stellen dargestellt werden und je Standort sind maximal vier Parkleitschilder vorzusehen. Das zu verwendende Zieldesign der Schilder wird in Abschnitt 4.5.3 anhand einer Grafik nochmals detailliert dargestellt. Auch für Gehäuse und Mast sind entsprechende Vorgaben einzuhalten, die jedoch nicht Teil dieser Untersuchung sein sollen.

### Zentrale Einrichtungen

Grundsätzlich sollte ein Parkleitsystem weitgehend automatisch betrieben werden, wobei die Zentrale eine wichtige Rolle einnimmt. Denn sie empfängt die Informationen der Parkierungsanlage von den Detektoren (Schranken, Schleifen), verarbeitet sie und leitet sie als Befehle an die dynamische Beschilderung weiter. Auch eine Überwachungsfunktion wird von der Zentrale getragen, um Störungen wahrnehmen und lokalisieren zu können. Wird eine Online-Darstellung der dynamischen Parklatzsituation gewünscht, können auch die entsprechenden Informationen von der Zentraleinheit bereitgestellt werden.

In der Landeshauptstadt Magdeburg existiert zurzeit keine ständig besetzte Leitstelle. Damit müssen sämtliche Konzepte zwingend auf automatisierten Steuerungen beruhen. Manuelle Schaltungen oder Anpassungen von Kapazitäten sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich und deshalb laut TBA auch nicht zu planen.

#### 4.2.3 Anforderungen an die Erweiterung des bestehenden Parkleitsystems

Das bestehende Parkleitsystem in Magdeburg wurde vor ca. 3 Jahren vollständig in den zentralen Verkehrsrechner der Stadt integriert und auch einige dynamische Anzeigen wurden bereits mit moderner Technik (z.B. LED-Technik) ausgestattet. Jedoch gestaltet sich die Bereitstellung der Belegungsdaten der Parkierungsanlagen teilweise schwierig, was laut TBA auf die mangelhafte Instandhaltung der privaten Parkflächen sowie auf die fehlende Informationsbereitstellung seitens

der Betreiber zurückzuführen ist. Auch die Bereitstellung der notwendigen Anschlüsse bzw. Kabelwege werden im Fall von Änderungen und Neubauten auf privaten Parkieranlagen als problematisch eingestuft.

Eine Erweiterung des bestehenden Parkleitsystems ist sowohl aus technischer als auch aus vertraglicher Sicht (Wartungsvertrag mit Hersteller) bedenkenlos möglich und sollte demnach angestrebt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass vorhandene Programme, Messgeräte, Ausbildungen und Ersatzteile uneingeschränkt weiterverwendet werden können. Eine vollständige Kompatibilität zum vorhandenen Verkehrsrechner inklusive aller bereits vorhandenen Anschalteinrichtungen ist sicherzustellen. Weiterhin gilt es die erwähnte Schnittstellenproblematik zu berücksichtigen sowie die kontinuierliche Datenübertragung zu gewährleisten. Auch die einheitliche Gestaltung bzw. Ausführung der Beschilderung sollte zwingend gewahrt werden. Zusätzlich ist auch hier eine Abstimmung aller beteiligten Zuständigkeitsbereiche untereinander erforderlich.

#### 4.2.4 Methoden des Parkleitsystems

Neben der klassischen Umsetzung von Parkleitsystemen gibt es auch immer mehr innovative Ansätze, die sich eine bessere Verteilung der Verkehre, die Vermeidung von Parksuchverkehren und damit die Verbesserung der allgemeinen Parksituation in betroffenen Städten als Ziel gesetzt haben. Sowohl die Integration von Belegungsdaten der jeweiligen Parkieranlagen in herkömmliche Navigationssysteme als auch die Entwicklung separater Smartphone-Apps sollen das Parken aus Nutzersicht erleichtern und in den Städten unter anderem einen Beitrag zur Attraktivität und zur Nachhaltigkeit leisten. Des Weiteren sollen Prognosen zur Parkraumnutzung für den Endnutzer zur Verfügung stehen, genauso wie weitere Informationen zu Tarifen oder Öffnungszeiten von Parkieranlagen. Auch das Zahlen der Parkkosten kann mithilfe des mobilen Endgeräts und demnach bargeldlos erfolgen<sup>9</sup>. Eine Erweiterung um Zusatzfunktionen wie das Reservieren oder Buchen von Parkständen ist bereits teilweise – wenn auch in geringer Verbreitung – möglich. Nachteilig bei der mobilen Parkleitmethode ist allerdings die Voraussetzung zum sicheren Umgang mit dem Smartphone sowie das Risiko der vermehrten Nutzung selbiger während der Fahrt. Vor allem der erste Punkt grenzt den Nutzerkreis bereits ein und verhindert somit den Informationserhalt für alle Verkehrsteilnehmer. In Magdeburg ist aktuell von den erwähnten Möglichkeiten ausschließlich das Zahlen der Parkgebühren via Smartphone möglich (z.B. Rottehornpark/Gewächshäuser).

Hinsichtlich der herkömmlichen Parkleitsysteme lassen sich neben fest installierten Wegweisungselementen auch temporäre Elemente in die Parkleitbeschilderung integrieren. Im Hinblick auf den dynamischen Aspekt im Magdeburger Parkleitsystem (Belegungsdaten) und den damit verbundenen technischen Anforderungen (Anschluss an Leitungsnetze, Übertragung, etc.) wird

---

<sup>9</sup> z.B. <https://www.parkandjoy.de>

diese Variante nicht empfohlen. Auch unter Berücksichtigung des Einsatzes von Variotafeln im Stadtgebiet (vgl. 4.5.3 und 4.4) wird diesbezüglich keine Notwendigkeit gesehen. Die Variotafeln sind zwar standortgebunden, haben jedoch den Vorteil der flexiblen Programmierung. So kann in kürzester Zeit auf die verschiedensten Situationen reagiert werden und der Verkehr bei Bedarf (um)geleitet werden. Auch dynamische Restplatzkapazitäten können mithilfe von Variotafeln abgebildet werden. Problematisch gestaltet sich jedoch oft die nötige Hierarchiebildung und Abstimmung hinsichtlich der zeitlichen Abfolge der geplanten Inhalte. Die Einsatz- und Umsetzungsmöglichkeiten werden in Abschnitt 4.5.3 und 4.4 sowie im Arbeitspaket III (Szenarien) detailliert erläutert.

## **4.3 Einbindung von Parkieranlagen ins Parkleitsystem**

### **4.3.1 Parkieranlagen im Bestand**

In Abschnitt 2.3.3 wurde bereits auf die in den Steckbriefen (*Anlage 1, Abbildung 5*) festgehaltenen Parkieranlagen im Bestand verwiesen, welche im weiteren Verlauf einzeln auf ihre Eignung hinsichtlich der Einbindung in das Parkleitsystem untersucht wurden. Dabei waren vor allem Aspekte wie Kapazität, Lage und Ausbaustandard von Bedeutung. In Abstimmung mit der Landeshauptstadt Magdeburg wird die Einbindung folgender Parkierungsschwerpunkte in das Parkleitsystem empfohlen (vorbehaltlich etwaiger Zusammenführungen):

Beschreibung der Parkfläche(n)	Nr. laut Steckbrief	Anmerkungen
Umfeld Herrenkrugpark	P1, P2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rohrverbindung besteht nur bis zur Breitscheidstraße</li> <li>Zählung der Fahrzeuge im Straßenbereich ist technisch komplex</li> <li>Hoher finanzieller Aufwand</li> </ul>
Umfeld MDCC-Arena	P3, P6, P10	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zählung erfordert Neuordnung der vorhandenen Situation (Verhinderung des „wilden Ausfahrens“, Neugestaltung der Parkplatzordnungen, Berücksichtigung der Kapazitätsschwankungen durch Sicherheitskonzepte)</li> <li>Hoher finanzieller Aufwand</li> </ul>
GETEC-Arena	P11	<ul style="list-style-type: none"> <li>Möglicherweise Zählfehler durch die Zusammenlegung mit dem VIP-Parkplatz</li> </ul>
Umfeld Messegelände	P15, P16, P19	<ul style="list-style-type: none"> <li>verschiedenen Messeparkplätze werden zurzeit durch eine Zählung der Zufahrten Herrenkrugstraße/Tessenowstraße und Jerichower/Tessenowstraße erfasst</li> <li>Differenzierung innerhalb dieses Gebiets wäre nur mit sehr hohem finanziellem und technischem Aufwand möglich</li> </ul>
Umfeld Rotehorninsel/Stadthalle	P23, P24, P25	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planung zum Stadtpark sieht eine Zusammenfassung der bestehenden Parkflächen zu einem Parkplatz vor</li> <li>Bauliche Voraussetzungen für Zählung sind im Rahmen des ENB SZ zu prüfen</li> <li>Auch Beschilderungsstandorte sind in das Bauprojekt ENB SZ zu integrieren</li> </ul>
Lange Lake	P26	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bauliche Voraussetzungen für eine Zählung zurzeit nicht gegeben</li> </ul>
Parkplatz am Johannisberg	P29	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aktuell keine zuverlässige Zählung möglich</li> </ul>
Rotehornpark/Gewächshäuser	P32	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bauliche Voraussetzung für Zählung sind zu prüfen</li> </ul>

Tabelle 3: Empfohlene Parkflächen zur Einbindung ins dynamische Parkleitsystem

Die Parkplätze „Lange Lake“, „Johannisberg“ und „Petrieförder“ sind für das östlich der Elbe gelegene Stadtgebiet nur relevant, sofern durch ein Angebot an Shuttlebusverkehren zu ausgewählten Veranstaltungen ein Anreiz zur Nutzung dieser Parkplätze mit dem Privat-Pkw geschaffen wird. Somit könnten vor allem bei nachfragestarken Ereignissen wie Fußballspielen in der MDCC-Arena individuelle Quell- und Zielverkehre am Veranstaltungsort frühzeitig vermieden und Anreiseverkehre bereits westlich der Elbe abgefangen werden. Der Effekt bestünde darin, dass eine Bündelung der Zuschauerströme realisiert werden könnte, was den An- und Abreiseverkehr im

Umfeld des Veranstaltungsortes sowie die Stauanfälligkeit deutlich vermindert und somit zur Entspannung der verkehrlichen Situation beitragen kann. Allerdings besteht insbesondere bei der Betrachtung des Parkplatzes „Lange Lake“ das Problem, dass sich ein potentieller Busverkehr in den „normalen“ Verkehr einordnen müsste und dementsprechend keine ÖPNV-Bevorrechtigung erhält. Das ist mit Zeiteinbußen verbunden und liegt daran, dass der Gleiskörper der Straßenbahn auf dem Nordbrückenzug nicht durchgängig die Breite hat, die für den Begegnungsfall Bus/Bus bzw. Bus/Straßenbahn notwendig ist. Alternativ könnte die Fahrt über den ENB SBZ (Schleiufer Johannisberg) erfolgen und die relevante LSA mit einer Busbeschleunigung (nachrangig zur Straßenbahn) ausgestattet werden. Die Anpassung des Gleiskörpers auf dem Nordbrückenzug sollte jedoch trotzdem aus genanntem Grund zumindest langfristig in den Planungen der Stadt Berücksichtigung finden.

Einige Parkplätze bieten aufgrund ihrer Nähe zueinander Potential für Zusammenführungen. Dies betrifft zum einen die Parkmöglichkeiten am Herrenkrugpark (P1 und P2) und zum anderen die Parkflächen im Nahbereich der Stadthalle auf der Rotehorninsel. Letztgenannte sollen im Zuge einer Umstrukturierung bzw. eines Umbaus ohnehin zu einem Parkplatz zusammengefasst werden.

Grundsätzlich gilt, dass die einbezogenen Parkierungsanlagen hinsichtlich Tarifstruktur und Ausstattung weitgehend gleichwertig sein sollten, damit die Akzeptanz des Parkleitsystems nicht vermindert wird<sup>10</sup>.

#### 4.3.2 Einbindung weiterer Parkplätze bei Veranstaltungen

Wie in der Bestandsanalyse festgestellt wurde, stehen insbesondere bei Heimspielen des 1. FC Magdeburg in unmittelbarer Entfernung zum Stadion unzureichend Parkmöglichkeiten für Pkw zur Verfügung. Zwar können die umliegenden Parkflächen der GETEC-Arena und des Messegeländes mitgenutzt werden, bei parallel stattfindenden Veranstaltungen kann dies jedoch zu Problemen führen. Zu Zeiten, in denen tatsächlich Engpässe bezüglich des Parkraums bestehen, kann eine Erweiterung des bestehenden Stellplatzangebots am Veranstaltungsort in Erwägung gezogen werden, um beispielsweise eine Verlagerung der Veranstaltungsverkehre in umliegende Wohngebiete zu verhindern. Der Grundgedanke besteht darin, bereits bestehende Parkplätze, die dem Veranstaltungsverkehr aktuell nicht zur Verfügung stehen, in die Untersuchung einzubeziehen. Dies betrifft in erster Linie private Parkflächen, sofern der Eigentümer bzw. Betreiber der Parkierungsanlage seine Erlaubnis zur Fremdnutzung erteilt. Dabei sollte allerdings bedacht werden, dass dies je nach Lage der Parkierungsanlagen die Quell- und Zielverkehre lokal erhöht.

---

<sup>10</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, Hinweise zu Parkleitsystemen – Konzeption und Steuerung

Anreize zur Nutzungsüberlassung der Fläche durch den Eigentümer bzw. Betreiber könnten beispielsweise finanziellen Einnahmen durch Parkgebühren an Veranstaltungstagen sein. Diese Erträge müssten allerdings größer sein, als die ihm anfallenden Kosten für beispielsweise erforderliche Technik, Wartungsarbeiten oder Personalaufwendungen. Als potentielle zusätzliche Parkflächen im Untersuchungsgebiet kommen aufgrund der Lage und Kapazität u.a. die Parkplätze der Hochschule (P13 und P14) und die Parkplätze der Ministerien (P20 und P21 – Zufahrt über Herrenkrugstraße sowie Turmschanzenstraße) oder an Sonn- und Feiertagen auch ausgewählte Parkplätze des Einzelhandels (z.B. P4 und P30) in Frage. Temporäre Lösungen sind mangels besetzter Zentrale jedoch in Magdeburg aktuell nicht möglich.

Sofern das Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet durch alternative Parkieranlagen erweitert wird, muss auch die Einbindung ins Parkleitsystem diskutiert werden. Grundsätzlich besteht dabei neben der Nichtberücksichtigung auch die Möglichkeit einer dauerhaften oder temporären Aufnahme der zusätzlichen Parkmöglichkeiten, wobei sich Letztgenannte dann auf ausgewählte Veranstaltungstage bezieht. Eine Nichtberücksichtigung im Parkleitsystem hingegen kann beispielsweise dann sinnvoll sein, wenn die zur Nutzung notwendigen Parktickets für die entsprechende Parkieranlage ausschließlich im Vorfeld der Veranstaltungen zu erwerben sind. Diese Möglichkeit kann beispielsweise über ein Online-Ticketsystem abgewickelt werden und führt dazu, dass genau so viele Parkberechtigungen vorab verkauft werden, wie Stellplätze zur Verfügung stehen. Das wiederum würde lokalen Parksuchverkehr verringern. Die Zufahrt zum Parkplatz könnte mithilfe einer Schrankenanlage kontrolliert werden, wohingegen beim Abreiseverkehr die Möglichkeit der dauerhaften Öffnung der Schranken besteht.

#### 4.3.3 Erweiterungspotential für zusätzliches Stellplatzangebot

Um potentielle Flächen zu identifizieren, die möglicherweise als Parkieranlagen genutzt werden können und somit zusätzliche Stellplatzkapazitäten im Untersuchungsgebiet schaffen, sind gewisse Kriterien von hoher Relevanz. Diese sind besonders bei großen Anlagen stark abhängig von den Nachfragegruppen, der Stadtgestaltung und den Belangen des Umweltschutzes. Neben einer entsprechenden Grundkapazität ist insbesondere eine gute Anbindung und Erreichbarkeit über das Hauptverkehrs- bzw. Hauptsammelstraßennetz sowie deren Leistungsfähigkeit und eine annehmbare fußläufige Entfernung vom Parkplatz zum Zielgebiet für die Eignung von Flächen elementar, genauso wie die Klärung der Eigentums- und der daraus folgenden Nutzungsverhältnisse. Generell dienen das Bauplanungsrecht, das Bauordnungsrecht sowie das Straßenverkehrsrecht als wichtigste Rechtsgrundlagen im Zusammenhang mit dem Bau und dem Betrieb von Parkflächen. Kommt eine Freifläche für die Errichtung einer Parkieranlage in Frage, muss neben der verkehrlichen Sicherheit zum Beispiel auch die soziale Kontrolle (z.B. Diebstahlschutz) gewährleistet werden. Letztere lässt sich hauptsächlich durch Beleuchtung und Lage der

Parkierungsanlage beeinflussen. Aus baulicher Sicht ist vor allem die Sicherstellung einer ausreichenden Dimensionierung der Zu- und Abfahrten für den gesicherten Verkehrsablauf unabdingbar.

Unabhängig von den angesprochenen Aspekten sollte zuerst die Frage nach der Notwendigkeit zusätzlicher Parkierungsflächen gestellt und beantwortet werden. Stehen am Veranstaltungsort nur wenige Parkraumkapazitäten zur Verfügung, kann eine Aufstockung selbiger erforderlich werden, um umliegende Wohngebiete vom Parksuchverkehr zu entlasten. Auch flankierende Maßnahmen gewinnen in diesem Fall an Bedeutung (z.B. Verschiebung der Modal-Split-Anteile in Richtung Umweltverbund). Allerdings sind bei einer Erweiterung des Stellplatzangebotes am Veranstaltungsort auch zusätzliche räumlich konzentrierte Quell- und Zielverkehre zu erwarten, die sich negativ auf die lokale An- und Abfahrtsituation auswirken können. Weiterhin geht mit der baulichen Ausweitung der Stellplatzkapazitäten auch ein erhöhter Flächenbedarf einher. Deshalb scheint dieser Ansatz in Bezug auf die Situation in Magdeburg – insbesondere im Bereich der MDCC-Arena – problematisch und sollte kritisch hinterfragt werden.

Zwar existierten in Magdeburg zum Zeitpunkt der Erhebung Flächen im Untersuchungsgebiet mit Entlastungspotential, bei genauerer Prüfung stellten sich diese jedoch aus verschiedenen Gründen als nicht für den vorgesehenen Zweck nutzbar heraus. So zum Beispiel der Jerichower Platz, der zwar Platz für ca. 500 Pkw bietet, jedoch aus Gründen des Denkmalschutzes nur zur temporären Nutzung durch den Veranstaltungsverkehr in Frage kommt. Auch am Gübser Weg lagen zum Zeitpunkt der vor-Ort-Aufnahmen Flächen brach, auf denen im Zeitraum der Konzepterarbeitung durch Baumaßnahmen zumindest teilweise bereits neue Stellplätze geschaffen wurden. Insgesamt soll dieser neue Parkplatz nach Fertigstellung eine Gesamtkapazität von mehr als 400 Stellplätzen vorhalten. Der Standort am Gübser Weg hingegen birgt aufgrund der räumlichen Nähe zur MDCC-Arena die Gefahr, das lokale Verkehrsproblem noch zu verschärfen. Denn zusätzliche Stellplätze sind in der Regel durch räumlich konzentrierte Nachfrage gleichbedeutend mit zusätzlichen Fahrzeugen im entsprechenden Gebiet. Auch die verschiedenen Sicherheitskonzepte, die bei den verschiedenen Fußballspielen greifen, müssen in diesem Zusammenhang berücksichtigt werden.



Fotos: Freifläche am Gübser Weg (links) sowie Blick über die Freifläche am Heumarkt (rechts)

Eine weitere Fläche, die durchaus zur Ausweitung des bestehenden Angebots in Frage kommt, befindet sich an der Friedrich-Ebert-Straße südlich des VIP-Parkplatzes der GETEC-Arena und nördlich des Einzelhandelsstandortes (u.a. Aldi, Rewe, KIK). Hier könnte eine Erweiterung des GETEC-Parkplatzes erwägt werden, was einer vertiefenden Untersuchung bedarf.

Eine Alternative zur Neuerrichtung von Parkflächen stellt die Erweiterung bestehender Parkierungsanlagen dar. Hier spielt insbesondere der Aus- bzw. Umbau des Parkplatzes im südlichen Bereich des Elbauenparks (P15 laut Steckbrief) in den Überlegungen der Stadt eine Rolle. Durch den Umbau der Parkfläche zu einer Parkpalette bzw. zu einem Parkhaus mit mehreren Ebenen und der damit verbundenen Kapazitätserweiterung sollen veranstaltungsbedingte Nachfragespitzen in Zukunft besser abgefangen werden können. Die Thematik Veranstaltungsverkehre stellt ein gesondertes Thema dar und sollte separat weiter betrachtet werden.

#### **4.4 Integration von Variotafeln**

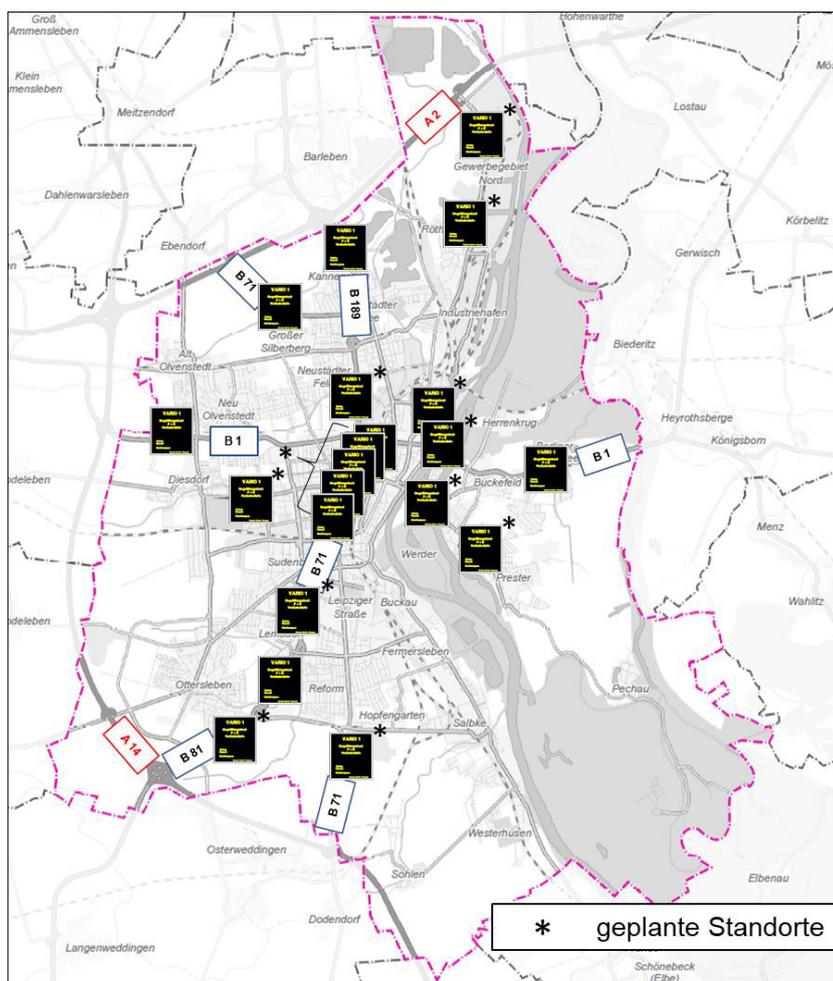
##### **4.4.1 Vorbemerkungen**

In Abschnitt 4.5.3 wird die Grundstruktur zur Erweiterung des Parkleitsystems besprochen, wobei auch der Einsatz von Variotafeln als elementarer Bestandteil der Verkehrsführung berücksichtigt wird. Deshalb soll nachfolgend zuerst eine Erläuterung zur angesprochenen Thematik hinsichtlich Technik, Einsatzspezifik und Standorten erfolgen. Abschließend sollen Empfehlungen zu möglichen Anwendungen insbesondere in Bezug auf Veranstaltungsverkehre in der Landeshauptstadt Magdeburg gegeben werden.

Variotafeln sind eine zusätzliche Möglichkeit zur flexiblen Verkehrslenkung. Sie sind dynamische Informationstafeln, die über Nachrichtenkabel mit dem Bedienrechner verbunden sind, und haben den Vorteil, dass die Informationsinhalte frei programmierbar sind und mithilfe von LED-Technik frühzeitig und variabel auf die aktuelle Verkehrslage reagiert werden kann. Neben Textbausteinen können auch Symbole auf den Tafeln dargestellt werden. Hauptsächlich werden Verkehrsinformationen, Hinweise zu Veranstaltungen oder zur bestehenden P+R-Situation sowie Parkdaten über Variotafeln an die Straßenverkehrsteilnehmer übermittelt. Speziell bei Veranstaltungsverkehren können theoretisch aufgrund von lokalen Verkehrsüberlastungen Empfehlungen zu Alternativrouten bzw. zu An- und Abfahrtstrecken visualisiert werden, mit dem Ziel, eine entlastende Verkehrsverlagerung zu erreichen. In Magdeburg ist dies derzeit jedoch nicht möglich, da die Zentrale nicht personell besetzt ist.

#### 4.4.2 Planungen und Bestand in Magdeburg

Die Untersuchung zum Verkehrsleitsystem in Magdeburg beinhaltet Informationen zu vorhandener und geplanter Infrastruktur im Stadtgebiet. Dies betrifft unter anderem die Standorte der bereits bestehenden sowie der geplanten Variotafeln. Diese sind in Grafik 6 dargestellt (Stand 3/2018).



Grafik 6: Standorte der Variotafeln im Stadtgebiet Magdeburg (Stand 3/2018)<sup>11</sup>

Vor allem westlich der Elbe befinden sich vermehrt Informationstafeln, die unter anderem auf verkehrliche Besonderheiten wie z.B. Baustellenumfahrungen hinweisen. In Ostelbien befindet sich aktuell nur an der B 1 stadteinwärts kurz vor der Aufspaltung in die Berliner Chaussee und die Jerichower Straße eine Variotafel, eine weitere ist auf der Cracauer Straße in Fahrtrichtung Nordwesten kurz vor der Friedrich-Ebert-Straße geplant. Auch die Elbquerungen werden hinsicht-

<sup>11</sup> Verkehrsleitsystem der Landeshauptstadt Magdeburg 2018

lich der zukünftigen Planungen von Informationstafeln berücksichtigt, wobei laut Verkehrsleitsystem auf dem Nordbrückenzug in Fahrtrichtung Osten und dem Strombrückenzug in Fahrtrichtung Westen Installationen selbiger vorgesehen sind.

#### 4.4.3 Einsatzspezifik

Wie bereits erwähnt, sind Variotafeln eine flexible technische Lösung zur kollektiven Verkehrsbeeinflussung. Durch die variable Programmierbarkeit sind neben Einzelanwendungen auch gruppierte Einsätze für bestimmte Szenarien möglich. Ein Anschluss erfolgt über das LSA-Kabelnetz.

Die Standorte der Informationstafeln müssen so gewählt werden, dass die gebündelten Individualverkehrsströme im Falle einer notwendigen Verkehrsbeeinflussung rechtzeitig über Alternativrouten bzw. Umfahungsstrecken informiert werden. Dementsprechend sollten spezifische Entscheidungspunkte im Straßennetz identifiziert werden und auf ihrer Standorteignung untersucht werden. Dies fördert bei eingeschränkter Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes bzw. bei Defiziten im Verkehrsfluss eine verbesserte Verteilungswirkung der Verkehre auf leistungsfähige Alternativtrassen und verhindert gleichzeitig das Ausweichen ins Nebennetz. Somit wird die Stadtverträglichkeit gewahrt. Die einzuspeisenden Informationen könnten jederzeit von einer zentralen Bedienstelle bearbeitet werden<sup>12</sup>. Das Problem in Magdeburg ist jedoch, dass die Eingabe manueller Echtzeitinformationen nicht möglich und die Flexibilität der Variotafeln somit eingeschränkt ist, da solch eine zentrale Bedienstelle nicht zur Verfügung steht. Demnach könnten ausschließlich vorgefertigte Szenarien – wie in Abschnitt 5.2 beschrieben – geschaltet werden.



Foto: Variotafel auf der B 1 in Magdeburg

<sup>12</sup> Verkehrsleitsystem der Landeshauptstadt Magdeburg 2018

#### 4.4.4 Empfehlungen für Magdeburg

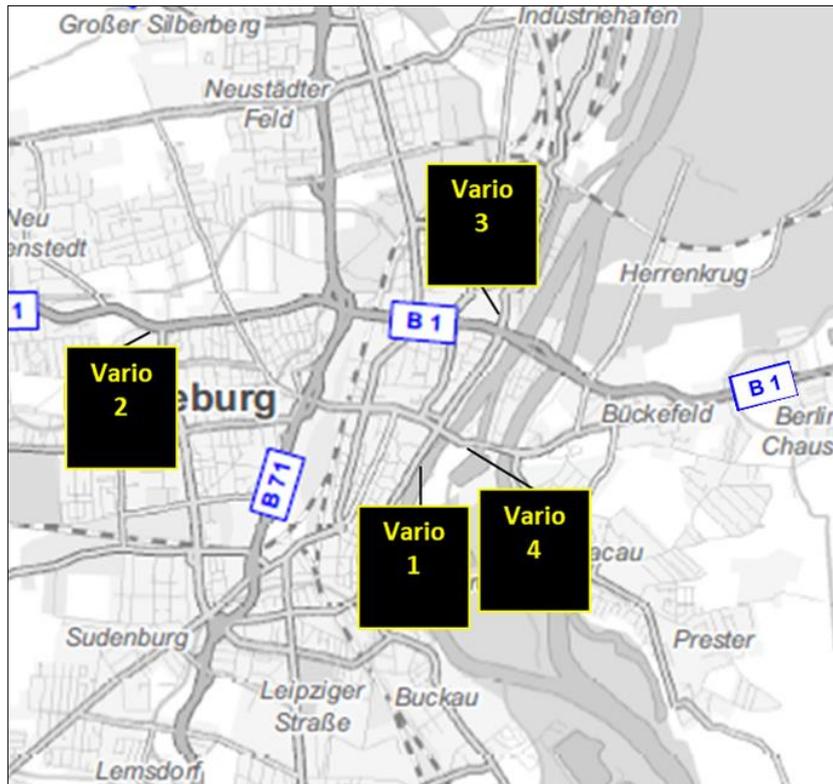
In Abschnitt 4.4.2 wurden die bestehenden und geplanten Variotafeln im Stadtgebiet besprochen. In Bezug auf den Anreiseverkehr von Veranstaltungen wurden zusätzliche Standorte identifiziert, die für eine Installation von Variotafeln empfohlen werden. Diese sind in Grafik 7 fahrtrichtungs-spezifisch dargestellt.

Der Standort am Schleinufer (Vario 1) in nördliche Fahrtrichtung hat den Zweck, ostelbische Zielverkehre frühzeitig auf Störungen im Verkehrsnetz hinzuweisen und Alternativen vorzuschlagen. Insbesondere verkehrliche Beeinträchtigungen auf den Elbbrücken können den MIV-Nutzern hier rechtzeitig angekündigt werden und sie zum Umfahren des Konfliktpunktes bewegen. Staut es sich beispielsweise auf dem Strombrückenzug, kann den Verkehrsteilnehmern der Nordbrücken-zug als Alternative angeboten werden.

Auf dem westlichen Teil der B 1 existiert bereits eine Variotafel stadteinwärts im Bereich der Orts-  
eingangstafel. Es wird die Installation einer zusätzlichen Variotafel im östlichen Bereich der Albert-  
Vater-Straße (Vario 2) empfohlen, um auch später der B 1 zufließende Verkehre mit aktuellen  
Informationen versorgen zu können. Somit ist sichergestellt, dass ostelbische Zielverkehre vor  
allem hinsichtlich der Elbquerung im Falle von Verzögerungen und Staus noch reagieren können.

Der in Grafik 7 aufgezeigte Standort an der Sandtorstraße (Vario 3) wird empfohlen, sofern nen-  
nenswerte Anreiseströme von Veranstaltungen aus dieser nördlichen Richtung zu erwarten sind.  
Somit können auch diese rechtzeitig u.a. über die aktuelle Verkehrslage informiert werden.

Der letzte empfohlene Standort für eine Variotafel soll sich analog zu der in Gegenrichtung plat-  
zierten Tafel auf dem Strombrückenzug in Fahrtrichtung Osten befinden. Diese Tafel trägt in der  
Grafik die Bezeichnung „Vario 4“. Somit können die Veranstaltungsbesucher auf etwaige Beson-  
derheiten in der Zielregion vorbereitet werden und Informationen bzw. Empfehlungen hinsichtlich  
der bestehenden Situation erhalten.



Grafik 7: Empfohlene Standorte für zusätzliche Variotafeln

Hinsichtlich der Informationsinhalte bei veranstaltungsbedingten Mehrverkehren sollten hauptsächlich Alternativrouten bei Verkehrsüberlastungen vorgeschlagen werden sowie frühzeitige Auskünfte über die Parkplatzbelegung im Zielgebiet getroffen werden. Beispielhafte Informationsinhalte könnten – in Abhängigkeit von der möglichen Textlänge – bei automatisierter Programmierung wie folgt lauten:

- „Parkzone ‚Arenen‘ überlastet. Bitte nutzen Sie die Zone ‚Messe, Parks & Arenen-2!‘“
- „Strombrückenzug überlastet. Bitte Nordbrückenzug nutzen!“
- „Besucher der GETEC-Arena bitte Alternativroute nutzen!“

Eine explizite Szenarienbetrachtung sowie die Erläuterung verschiedener Anwendungsbeispiele erfolgt in Arbeitspaket III.

Zwar wurde hinsichtlich des Einsatzes der Variotafeln insbesondere der Bezug zum Veranstaltungsverkehr hergestellt, durch die flexible Programmierung steht jedoch auch einer Alltagsnutzung nichts im Weg. So können den Verkehrsteilnehmern – unabhängig der Parkplatzsituation im Untersuchungsgebiet – beispielsweise Hinweise zu aktuellen Baumaßnahmen im Stadtgebiet, Störungen und/oder Umleitungstrecken vermittelt werden. Aber auch Informationen, die sich nicht aufs Straßennetz beziehen, sondern allgemeiner Natur sind, lassen sich mithilfe der Variotafeln an die Bevölkerung weitergeben. Als Beispielszenarien für den Einsatz von Variotafeln

können hier der Weihnachtsmarkt in der Innenstadt, das Landeserntedankfest im Elbauenpark oder auch Hochwasser genannt werden.

#### 4.5 Routenführung der Verkehrsströme

##### 4.5.1 Verkehrsführung zu den neu gegliederten Parkbereichen

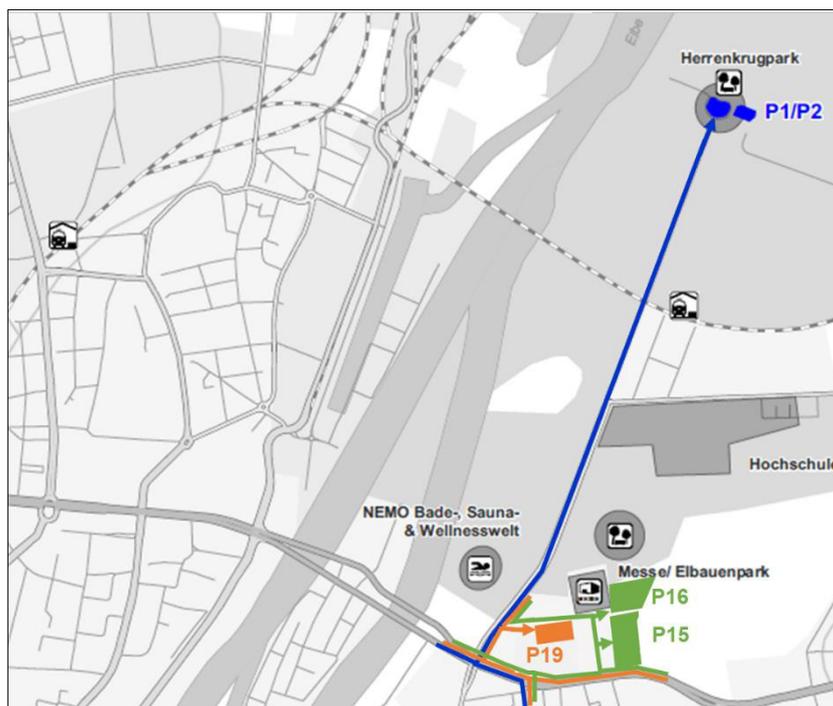
Die in Abschnitt 4.1 dargestellte Neugliederung der Parkbereiche im Untersuchungsgebiet macht eine innerstädtische Routenführung für die zielbedingten Verkehrsströme erforderlich. Diese Routenführung orientiert sich teilweise am bestehenden Wegweisungskonzept der Landeshauptstadt Magdeburg sowie an der aktuellen Beschilderung im Stadtgebiet (vgl. *Abbildung 3*). Diese Grundlage wird durch individuelle Zielführungen zu den einzelnen Parkbereichen erweitert und ist in **Abbildung 7** dargestellt.

Im nördlichen Bereich der Magdeburger Innenstadt (westlich der Elbe) sollte der Verkehr für die Parkzonen „Messe, Parks & Arenen-2“ (grün in *Abbildung 3*) und „Arenen“ (blau in *Abbildung 3*) auf der B 1 gebündelt werden, um dann über den Nordbrückenzug und der sich anschließenden Jerichower Straße in die Zielgebiete verteilt zu werden. Die aus Südwesten kommenden Fahrzeuge mit dem Ziel „Arenen“ sollten über die Erich-Weinert-Straße, die Steubenallee, das Schleinufer, den Strombrückenzug und die Brückstraße ins Zielgebiet geführt werden, wohingegen für Verkehre mit dem Ziel „Messe, Parks & Arenen-2“ aus gleicher Richtung kommend der Nordbrückenzug als Elbquerung empfohlen wird. Bei der Anreise aus östlicher Richtung können die Verkehre wie gehabt über die B 1 geleitet und je nach Ziel dann am Knotenpunkt Jerichower Straße/Berliner Chaussee aufgeteilt werden. Für die aus südöstlicher Richtung kommenden Ströme wird eine Wegweisung über Alt Prester, die Pechauer, Genthiner und Cracauer Straße sowie über die Friedrich-Ebert-Straße empfohlen.

Personen, die mit ihren Fahrzeugen den Parkbereich „Rotehorninsel“ (orange in *Abbildung 3*) befahren möchten, sollen aus fast allen Richtungen über das Hauptstraßennetz zum Strombrückenzug geleitet werden, um die gleichnamige Rotehorninsel von dort aus zu befahren. Ausschließlich Verkehre aus Südwesten kommend sollen prioritär auf den Parkplatz „Rothehornpark/Gewächshäuser“ westlich der Stromelbe geführt werden und nur bei dortigen Kapazitätsengpässen weiter über das Schleinufer in Richtung Strombrückenzug und der dortigen Zufahrt zu den alternativen Parkmöglichkeiten an der Stadthalle navigiert werden. Selbiges gilt analog in entgegengesetzter Fahrtrichtung (wenn Parkraumkapazitäten auf Rotehorninsel erschöpft, dient „Rothehornpark/Gewächshäuser“ als Alternativparkplatz). Diese Alternativstrecke ist in *Abbildung 7* gestrichelt dargestellt.

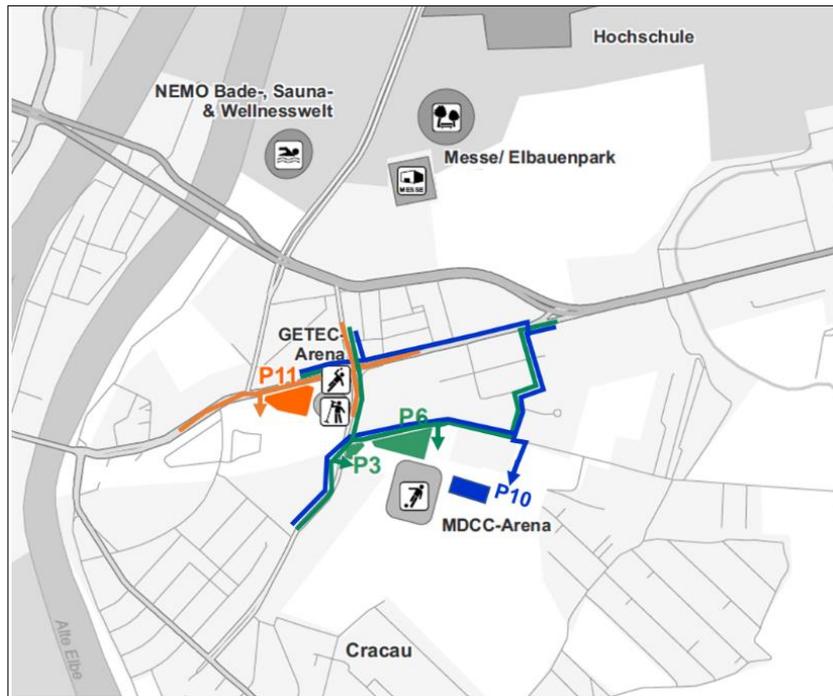
#### 4.5.2 Verkehrsführung zu den Parkieranlagen

In Erweiterung der Routenführung zu den einzelnen Parkbereichen („Messe, Parks & Arenen-2“, „Arenen“ und „Rotehorninsel“) soll in diesem Abschnitt die genaue Zielführung zu den für das Parkleitsystem relevanten Parkieranlagen (vgl. *Abbildung 5* und Abschnitt 4.3.1) untersucht werden. Dazu wurden Zielspinnen erarbeitet, welche die Führung der Verkehrsströme zu den einzelnen Parkflächen visualisieren. Diese Zielspinnen sind in den nachfolgenden Grafiken nach Parkbereichen sortiert dargestellt.



Grafik 8: Zielspinne für die Parkplätze im Bereich „Messe, Parks & Arenen-2“

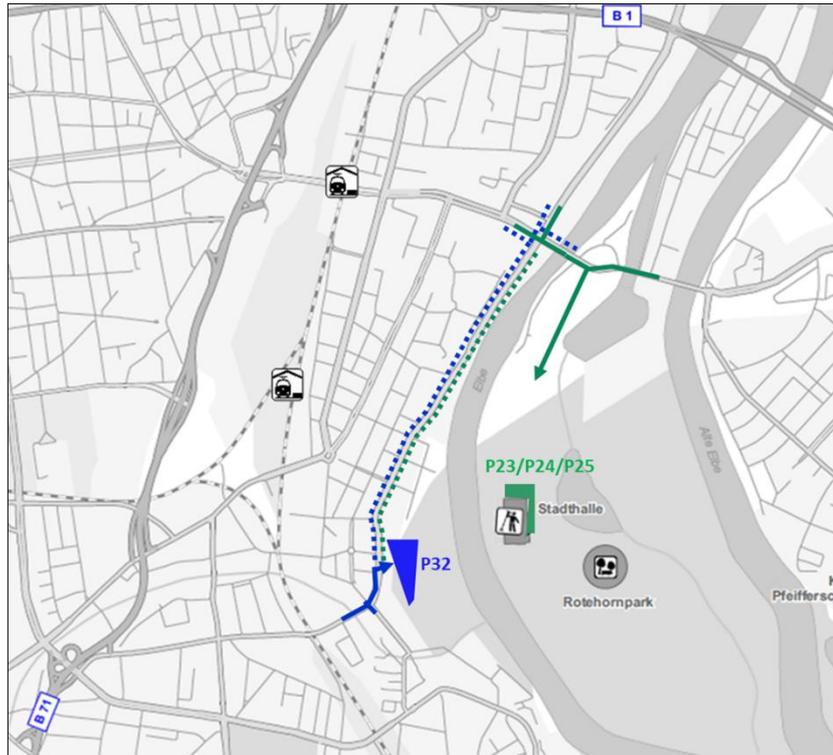
Grafik 8 zeigt die empfohlenen Routenführung zu den einzelnen Parkplätzen im Parkbereich „Messe, Parks & Arenen-2“ nördlich der B 1. Zwar sind die Messeparkplätze P15, P16 und P19 über die Tessenowstraße miteinander verbunden, jedoch sollte primär die Nutzung verschiedener Zufahrten angestrebt werden, um eine bessere Verteilungswirkung zu erzielen. Die Hauptzufahrtsströme sollen dabei über die Zufahrt an der Jerichower Straße (KP Jerichower Straße/Tessenowstraße) aufgenommen werden, wohingegen die Beschilderung der Zufahrt zu P19 über die Herrenkrugstraße (KP Herrenkrugstraße/Tessenowstraße) empfohlen wird. Bei Veranstaltungen sollte jedoch eine Ausfahrt über die Herrenkrugstraße verhindert werden, da die sehr kurze Staufläche der Linksabbiegerspur auf der Tessenowstraße im Zusammenhang mit der Kreuzungssituation (zu querender Gleiskörper) hohes Überlastungspotential auf der Tessenowstraße impliziert.



Grafik 9: Zielspinne für die Parkplätze im Bereich „Arenen“

Grafik 9 bezieht sich auf den Parkbereich „Arenen“ südlich der B 1 und die darin gelegenen Parkierungsanlagen. Die Zufahrt zum Gästeparkplatz der MDCC-Arena (P10) sollte möglichst nicht über die Friedrich-Ebert-Straße und den Gübser Weg, sondern separat über das Ölmühlengelände erfolgen. Für Anreiseströme aus südlicher Richtung mit dem Ziel P10 gilt dies jedoch nicht. Allerdings kommt der Großteil der Besucher erwartungsgemäß aus anderen Richtungen, was unter anderem auch auf die Lage und Anbindung der Autobahnen zurückzuführen ist. Bei der Verkehrsführung rund um die Arenen müssen die bestehenden Sicherheitskonzepte jederzeit berücksichtigt werden, die gegebenenfalls Einfluss auf die Verkehrsführungen an ausgewählten Veranstaltungstagen haben und diesbezügliche Anpassungen erfordern. Beispielhaft kann hier die temporäre Sperrung des Gübser Wegs zur Trennung der Fanggruppierungen genannt werden.

In Grafik 10 sind die Empfehlungen zur Routenführung für den Parkbereich „Rotehorninsel“ dargestellt. Wie bereits in Kapitel 4.5.1 erwähnt, existieren hier sowohl auf der Rotehorninsel selbst als auch westlich der Stromelbe an der Sternbrücke Parkmöglichkeiten. Sofern sich das Ziel der Parksuchenden auf der Rotehorninsel befindet, muss die Restdistanz nach Abstellen des Fahrzeugs auf letztgenanntem Parkplatz über die Elbquerung via ÖPNV, Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Die gestrichelte Linienführung in der Grafik stellt die alternativen Routen dar, die bei erschöpften Kapazitäten der einzelnen Parkflächen angeboten werden können (vgl. Kapitel 4.5.1).



Grafik 10: Zielspinne für die Parkplätze im Bereich „Rotehorninsel“

Die Parkplätze „Lange Lake“ (Aktuell unter der Bezeichnung „Elbauenpark“) und Petriförder sind bereits in das dynamische Parkleitsystem integriert, wobei die Bezeichnung des erstgenannten eine Anpassung erfordert. Der Parkplatz „Johannisberg“ (P29) könnte bei Bedarf aufgrund seiner Kapazität, Ausstattung und Lage dort zusätzlich eingebunden werden, was dann die Aufrüstung der notwendigen Technik sowie eine entsprechende Beschilderung bedingt. Auch auf die Parkierungsanlage „Rotehornpark/Gewächshäuser“ unterhalb der Sternbrücke wird bereits mit näherer statischer Beschilderung hingewiesen. Hier besteht hinsichtlich der technischen Komponente (Umwandlung in dynamische Anzeigen) Anpassungsbedarf.

#### 4.5.3 Rahmenbedingungen der Beschilderung

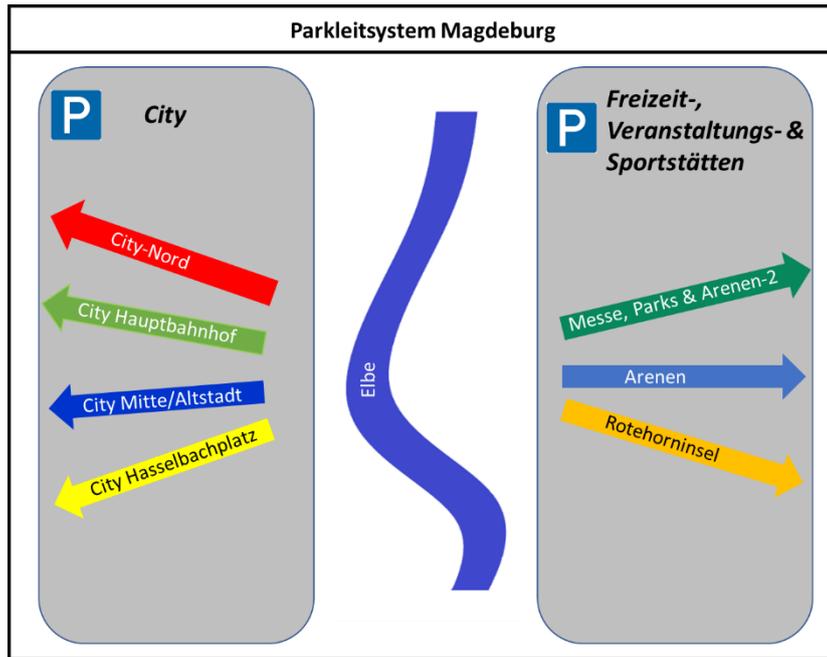
In Abschnitt 4.1 wurde bereits der grundlegende Aufbau eines Parkleitsystems erläutert. In Magdeburg sollte das im westlichen Stadtbereich bestehende Parkleitsystem als Referenz für eine Erweiterung im Untersuchungsgebiet dienen. So sollte sich die Ausgestaltung der Wegweiser an der vorhandenen Beschilderung orientieren, um Einheitlichkeit zu gewährleisten und damit die Verständlichkeit zu fördern. Das bedeutet, dass auch im ostelbischen Teil der Stadt neben dem Einsatz einer dynamischen Beschilderung drei Ebenen der Wegweisung zum Tragen kommen sollten. Wichtig ist dabei, dass die Inhalte der einzelnen Wegweiser nur die nötigsten Informationen enthalten, um eine hohe nachhaltige Informationsaufnahme zu gewährleisten und Verwirrung seitens der Parkplatzsuchenden vermieden wird.

Grundsätzlich sollte das Parkleitsystem mit den bestehenden Bereichen „City-Nord“ (laut bestehendem Konzept: „City-Nord/Universitätsplatz“), „City Hauptbahnhof“, „City Mitte/Altstadt“ (laut bestehendem Konzept: „City/Zentraler Platz“) und „City Hasselbachplatz“ um die Parkbereiche „Arenen“, „Messe, Parks & Arenen-2“ und „Rotehorninsel“ erweitert werden. Dafür müssten die Ankündigungstafeln an den Ortseingängen bzw. Einfahrquerschnitten entsprechend angepasst werden, was durch die Aufnahme von drei zusätzlichen Farben (jede zusätzliche Farbe entspricht einem zusätzlichen Parkbereich) oder einer Neugestaltung der Tafeln möglich wäre. Somit bestünde das „neue“ Parkleitsystem aus insgesamt sieben Parkbereichen, die sich über das Stadtgebiet erstrecken.



Foto: Ankündigungstafel zum Parkleitsystem an der B 1 in Magdeburg

Empfehlenswert ist eine Neugestaltung der Ankündigungstafeln, da drei zusätzliche Bereichspfeile den Informationsgehalt der Schilder deutlich erhöhen und auch die Erkennbarkeit unter der Farbvielfalt leiden könnte. Auch die Abgrenzung der westelbischen Innenstadt vom untersuchten ostelbischen Stadtgebiet durch den Elbeverlauf lässt eine Trennung der Beschilderung sinnvoll erscheinen. Eine beispielhafte Gestaltung der zukünftigen Ankündigungstafeln ist in der nachfolgenden Grafik skizzenhaft dargestellt.



Grafik 11: Beispielhafte Gestaltung der großen Ankündigungstafeln für das zukünftige Parkleitsystem

Entsprechend den Farben auf den Ankündigungstafeln, muss im Weiteren auch die Bereichswegweisung gestaltet werden, um eine sinnvolle Lenkung des Parksuchverkehrs zu ermöglichen (vgl. Grafik 4). Bei der Parkplatzwegweisung (3. Ebene) sollte auch eine farbliche Absetzung Bezug zum jeweiligen Parkbereich herstellen (vgl. Grafik 13). Weiterhin ist wichtig, dass größtenteils auf eine dynamische Beschilderung mit Restplatzkapazitätsanzeige zurückgegriffen wird, sodass auch die auslastungsabhängige Verteilung der Verkehrsströme gewährleistet werden kann.



Fotos: Dynamische Bereichswegweisung (links) und Parkplatzwegweisung (rechts) in Magdeburg

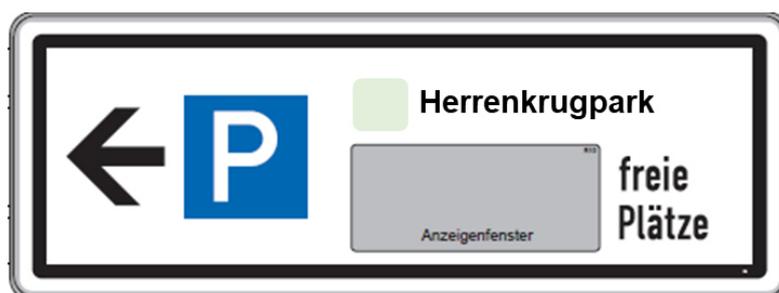
Mithilfe der Bezeichnung der Parkbereiche lassen sich veranstaltungsbedingte Parksuchverkehre in ihre tatsächlichen Zielgebiete lenken. So kann beispielsweise der mit dem Pkw anreisende

Besucher der MDCC-Arena erkennen, dass der Parkbereich „Arenen“ für ihn die passendste Alternative darstellt. Im Gegenzug wird der Besucher des Rotehornparks der Bereichswegweisung in Richtung Parkbereich „Rotehorninsel“ folgen. Somit ergibt sich eine Verteilung der Verkehrsströme in Abhängigkeit ihres Reiseziels. Nichtsdestotrotz können auch die anderen Parkbereiche aufgrund annehmbarer Entfernungen zum Zielort als alternative Parkmöglichkeiten in Frage kommen. Dies kann von Bedeutung sein, wenn z.B. die Parkraumkapazitäten im Zielgebiet bereits erschöpft sind und die Nachfrage nach Stellplätzen vor Ort nicht mehr befriedigt werden kann. Die diesbezügliche Information für die Verkehrsteilnehmer kann beispielsweise über die Bezeichnung der Parkbereiche (Stichwort: „Arenen-2“), Variotafeln oder statische Hinweisschilder erfolgen (z.B. „Besucher der MDCC-Arena bitte auch die Messeparkplätze benutzen!“). Prioritär sollte jedoch immer erst das Parkraumangebot im Bereich des Zielortes ausgelastet werden.



Grafik 12: Beschilderungsbeispiel zur Erreichbarkeit der Parkzone „Messe, Parks & Arenen-2“ (2. Ebene)

Grafik 12 zeigt beispielhaft eine mögliche Beschilderungsvariante zur Bereichswegweisung (2. Ebene). Dieser Wegweiser ist sowohl wie dargestellt in dynamischer als auch in statischer Form denkbar, wobei erstgenannte Variante über die Restkapazität an Stellplätzen für den gesamten Parkbereich informiert. In Grafik 13 hingegen ist die Parkplatzwegweisung (3. Ebene) dargestellt. Bei der Beschilderung muss darauf geachtet werden, dass das Maß an enthaltenen Informationen nicht die Aufnahmekapazität der Verkehrsteilnehmer übersteigt. Es ist also wichtig, dass die menschlichen Fähigkeiten nicht vernachlässigt werden. Das erneute Aufgreifen der Farbe des darüberstehende Parkbereichs erleichtert die Zuordnung und Orientierung für die Zielverkehre. Im bestehenden Parkleitsystem der Landeshauptstadt Magdeburg wurde jedoch in der 3. Ebene ohne Farbzuzuordnung gearbeitet. Generell ist die regelkonforme Gestaltung der Beschilderungsvariante im Detail vor der Umsetzung zu prüfen.



Grafik 13: Beschilderungsbeispiel zur Erreichbarkeit des Parkplatzes „Herrenkrugpark“ (3. Ebene)

Für die einzelnen Parkieranlagen ist neben definierten Ein- und Ausfahrten auch eine genaue Bezeichnung sowie die Zuordnung zum entsprechenden Parkbereich notwendig. Für das Untersuchungsgebiet werden deshalb folgende Parkplatzbezeichnungen sowie Bereichszuordnungen empfohlen:

Parkbereich	Bezeichnung der Parkieranlage	Nummerierung laut Steckbriefen *
Messe, Parks & Arenen-2	Herrenkrugpark	P1/P2
	Messe/Elbauenpark (P1-P3)	P15/P16
	Messe/Elbauenpark (P4)	P19
Arenen	GETEC-Arena	P11
	MDCC-Arena (P1)	P3
	MDCC-Arena (P2)	P6
	MDCC-Arena (Gäste)	P10
Rotehorninsel	Stadthalle/Rotehornpark	P23/P24/P25
	Rotehornpark/Gewächshäuser	P32

Tabelle 4: Zuordnung und Bezeichnung der für das Parkleitsystem relevanten Parkieranlagen

#### 4.5.4 Standorte der Wegweiser

In diesem Abschnitt werden die empfohlenen Standorte für die Wegweiser des Parkleitsystems zu den neu gegliederten Parkbereichen sowie die nahräumige Beschilderung der einzelnen Parkieranlagen festgelegt. In der Praxis sollte im Weiteren die Standorteignung hinsichtlich Sichtbarkeit des Schildes, ausreichender Entfernung zum Entscheidungspunkt, Möglichkeiten der Anbringung, Anschluss an Leitungsnetze sowie Einbindung ins städtebauliche Umfeld untersucht werden<sup>13</sup>.

Zwar ist auch die standortspezifische Ausgestaltung der einzelnen Wegweiser mit Beschriftung, Richtungsangabe und Design Bestandteil der Untersuchung, jedoch sollte auch hier das dargestellte Design der Beschilderung nur als Beispiel verstanden werden und kann bei Bedarf entsprechend angepasst werden. In **Abbildung 8** und **Abbildung 9** sind die Empfehlungen zur Wegweisung grafisch dargestellt. Nachfolgend findet sich dazu sowie zu auftretenden Besonderheiten eine verbale Erläuterung.

Grundsätzlich sollte – auch aus Kostengründen – die bereits bestehende Parkleitsystem-Beschilderung weitgehend erhalten werden. Nur wenn eine Änderung der Beschilderung unausweichlich ist, sollte eine Anpassung oder ein Austausch selbiger erfolgen. Somit ist keine gänzliche Erneuerung des bestehenden Parkleitsystems erforderlich, sondern lediglich eine Erweiterung in Form

\* Die Nummerierung basiert auf der Abfolge der Vor-Ort-Aufnahmen und den dabei erstellten Steckbriefen

<sup>13</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006, Hinweise zu Parkleitsystemen – Konzeption und Steuerung

einer Einbindung des Untersuchungsgebietes, welches sich über die Rotehorninsel bis in den ostelbischen Teil der Stadt erstreckt.

Zuerst ist es wichtig, die Verkehrsteilnehmer auf die zusätzlich eingebundenen Parkbereiche hinzuweisen. Das bedingt eine gestalterische Anpassung der an den Einfahrquerschnitten des Stadtgebietes installierte Ankündigungstafeln, wie bereits in Abschnitt 4.5.3 erläutert. Die Ankündigungstafel an der B 1 im Bereich Jerichower Straße muss aufgrund der Einbindung des ostelbischen Stadtgebietes in das Parkleitsystem weiter nach Osten versetzt werden, da die neue Bereichswegweisung bereits kurz vor dem Knotenpunkt Jerichower Straße/Berliner Straße (Fahrtrichtung Westen) beginnt.

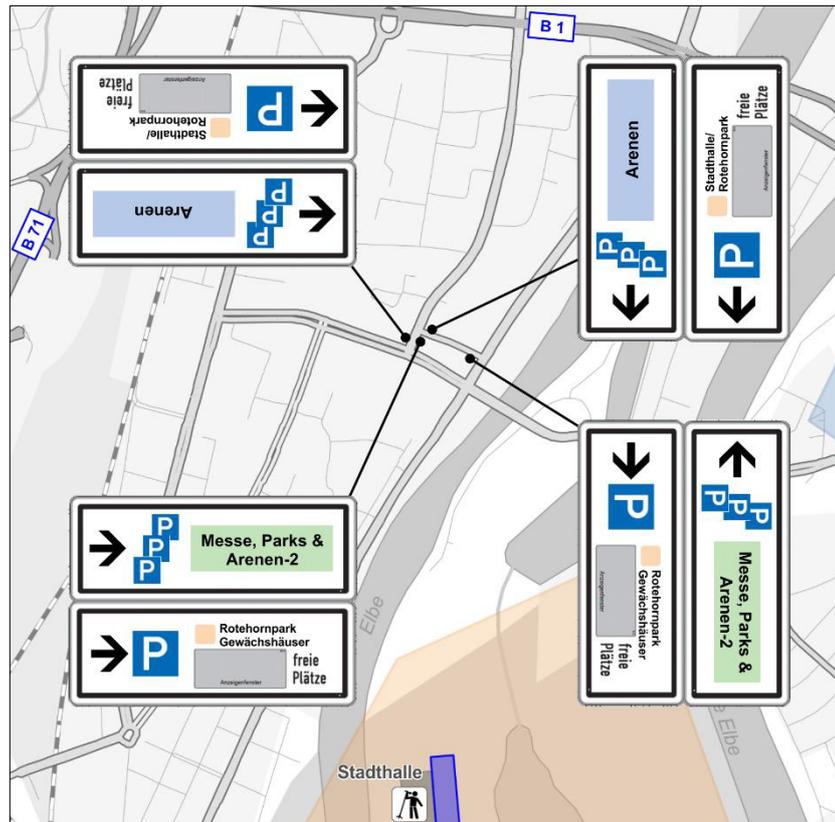
*Abbildung 8* zeigt die verorteten Wegweiser zu den neu gegliederten Parkbereichen im Detail. Grundsätzlich wird westlich der Elbe eine statische Beschilderung mit Richtungsangabe als ausreichend erachtet, da die dynamischen Informationen zu den lokal verfügbaren Parkraumkapazitäten erst sukzessive kanalisiert werden müssen. Eine Ausnahme bildet der Bereich „Rotehorninsel“, da aufgrund der geografischen Lage der dazugehörigen Parkplätze „Rotehornpark/Gewächshäuser“ und „Stadthalle/Rotehornpark“ bereits frühzeitig eine Routenauswahl getroffen werden muss. Ausschlaggebend für diese Entscheidung sind die Restplatzkapazitäten der beiden Parkieranlagen, welche über dynamische Wegweiser an die MIV-Nutzer vermittelt werden.

Eine Alternative, um den Verkehr mit Echtzeitinformationen zu versorgen, stellen die in Abschnitt 4.4 erwähnten Variotafeln dar. Deren angezeigte Hinweise können den Verkehrsablauf beeinflussen, sofern situationsbedingt Notwendigkeit besteht. Durch die flexible Programmierung können Besucher der ostelbischen Freizeit-, Veranstaltungs- und Sportstätten trotz größtenteils statischer Parkleitwegweisung im westlich der Elbe gelegenen Stadtgebiet nicht nur rechtzeitig über eventuelle Sperrungen und Staus informiert werden, sondern theoretisch eben auch über die Auslastungen der Parkbereiche im Untersuchungsgebiet. Voraussetzung dafür ist jedoch die erwähnte Automatisierung und Hierarchiebeachtung der Inhalte. Beispielsweise können Standorte von Variotafeln im westlichen Stadtgebiet vor den jeweiligen Brückenzügen wichtige Entscheidungspunkte sein, um in bestimmten Fällen auf die alternative Elbquerung auszuweichen. Wird z.B. einem MIV-Nutzer, der aus südlicher Richtung über das Schleinufer kommt, frühzeitig signalisiert, dass die Parkraumkapazität in seinem Zielbereich „Arenen“ bereits erschöpft ist, so kann er statt der normalen Route über den Strombrückenzug auf den Nordbrückenzug ausweichen, um eine Parkmöglichkeit im Parkbereich „Messe, Parks & Arenen-2“ zu suchen. Direkt auf dem Nordbrückenzug in Fahrtrichtung Osten kann für Informationen über bestehende Parkraumkapazitäten statt einer Variotafel auch optional ein dynamischer Parkbereichswegweiser installiert werden. Desses Ausgestaltung ist in *Abbildung 8* dargestellt und mit einem roten Rahmen versehen.

Da die Bereichswegweisung in *Abbildung 8* auf den in *Abbildung 7* dargestellten Routenführungen basiert, muss die Wegweisung zum Parkbereich „Messe, Parks & Arenen-2“ von Süden über die Cracauer Straße, Brückstraße und Herrenkrugstraße an dieser Stelle erläutert werden, da diese im Regelfall nicht vorgesehen ist. Für den Fall, dass Veranstaltungen in der MDCC-Arena oder GETEC-Arena stattfinden, soll vermieden werden, dass Zielverkehre des Parkbereichs „Messe, Parks & Arenen-2“ über die Friedrich-Ebert-Straße geleitet und somit direkt an den Arenen entlang navigiert werden. Deshalb werden die Wegweiser auf der genannten Alternativroute empfohlen. Die Information, dass eine Umfahrung der Friedrich-Ebert-Straße notwendig ist, kann über die bereits geplante Variotafel (vgl. Kapitel 4.4.2) auf der Genthiner Straße erfolgen.

Weiterhin sind in *Abbildung 8* vier Standorte mit einem roten Punkt markiert. Dabei handelt es sich um Bestandsbeschilderung mit Wegweisung zum Elbauenpark. Allerdings bezieht sich die Richtungsangabe auf den Parkplatz „Lange Lake“, der aufgrund von Shuttlebussen zu Zeiten der Bundesgartenschau 1999 als Parkplatz für den Elbauenpark genutzt wurde (vgl. Kapitel 2.3.3). Da das heutzutage nicht mehr möglich ist, sollte die Bezeichnung dieser Wegweiser entsprechend angepasst werden. Bei dem Wegweiser auf der Jerichower Straße im Osten der Elbe sollte aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Elbauenpark die Notwendigkeit einer Wegweisung in Richtung „Lange Lake“ hinterfragt werden und gegebenenfalls eine Demontage der Beschilderung veranlasst werden.

Im Bereich Schleinufer/Strombrückenzug müssen aufgrund der Zu- und Abfahrtsituation der Ernst-Reuter-Allee in der Jakobsstraße und Johannesbergstraße noch ergänzende Wegweiser installiert werden. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde auf deren Darstellung in *Abbildung 8* verzichtet, jedoch implizieren die dargestellten Pfeilverläufe in diesem Bereich die detaillierten Abbiegerelationen. In Grafik 14 findet sich die Detaildarstellung der Beschilderung für diesen Bereich. Des Weiteren beziehen sich die dargestellten Richtungsangaben auf die Bestandssituation und müssen bei eventuellen Änderungen im Zuge des Umbaus des Strombrückenzuges gegebenenfalls angepasst werden. Dies betrifft auch die Zufahrt zur Rotehorninsel mit der dazugehörigen Parkierungsanlage „Stadthalle/Rotehornpark“.



Grafik 14: Detaildarstellung für die Zu- und Abfahrtssituation am Strombrückenweg

Abbildung 9 beruht auf den in Kapitel 4.5.2 dargestellten Zielspinnen zu den einzelnen Parkierungsanlagen und ergänzt somit die Bereichswegweisung aus *Abbildung 8* im nahräumigen Umfeld. Dabei wird nach neuer, bestehender und anzupassender Beschilderung unterschieden. Bei Letztgenannter geht es insbesondere um die Bezeichnung der Parkplätze, die sich mit Einbindung ins Parkleitsystem geringfügig ändert (vgl. Kapitel 4.5.3). Die Beschilderung zu den Parkplätzen „Petrieförder“ hingegen wird in der Abbildung vernachlässigt, da dort keine Änderungen oder Neuerrichtungen notwendig sind. Berücksichtigt werden muss jedoch die bestehende Beschilderung zum P+R-Angebot im Bereich des Messegeländes. In Abhängigkeit davon, welcher Parkplatz für diesen Zweck vorgesehen ist, sollte auch die nahräumige Wegweisung angepasst werden. Wird beispielsweise der Parkplatz P4 als P+R-Anlage definiert, muss die P+R-Beschilderung der Zielführung von P4 entsprechen und dementsprechend aktualisiert werden. Bezieht sich die P+R-Bezeichnung jedoch auf einen der großen Parkplätze (P1-P3), kann die Bestandsbeschilderung auf der Jerichower Straße erhalten werden.

Auf die Zufahrtsbeschilderung der einzelnen Parkierungsanlagen an der MDCC-Arena wurde aus Gründen der Übersichtlichkeit in *Abbildung 9* verzichtet. Hier müssen an der Friedrich-Ebert-Straße für den Parkplatz P1 und am Gübser Weg für den Parkplatz P2 sowie den Gästeparkplatz noch in beiden Fahrtrichtungen die Parkplatzzufahrten ausgewiesen werden.

## 5. Realisierungskonzept

### 5.1 Handlungsempfehlungen

#### 5.1.1 Vorbemerkungen

Im folgenden Abschnitt werden Empfehlungen zur Umsetzung verschiedener Maßnahmen gegeben, welche für ein funktionierendes Parkleitsystem in der Landeshauptstadt Magdeburg notwendig sind. Dabei werden die einzelnen Maßnahmen im Detail untersucht und vorgestellt. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf den jeweiligen Zuständigkeiten, den Wechselwirkungen in Bezug auf andere Maßnahmen, der Priorisierung, dem Realisierungshorizont sowie den anfallenden Kosten. Letztere sind als geschätzte Angaben zu verstehen, die nach vereinfachten Ansätzen entsprechend den Vorgaben aus der Aufgabenstellung ermittelt wurden.

Die Dringlichkeit der Maßnahmen wird in drei Stufen unterteilt. Dabei wird nach hoher, mittlerer und niedriger Priorität unterschieden, wobei im vorliegenden Fall keinen Maßnahmen die niedrige Priorisierung zugeteilt wird. Hinsichtlich der Zeitschiene wird nach kurzfristig, mittelfristig und langfristig anfallenden Maßnahmen unterschieden. Als kurzfristige Maßnahmen werden dabei diejenigen definiert, deren Umsetzung sich über einen Zeitraum von maximal einem Jahr erstrecken sollte, mittelfristige Maßnahmen hingegen beziehen sich in der Regel auf einen zeitlichen Horizont von ein bis drei Jahren. Als langfristige Maßnahmen werden hier die bezeichnet, deren Zeithorizont bei mehr als drei Jahren liegt. Auch existiert eine Maßnahme, die dauerhaft durchgeführt bzw. in einem regelmäßigen Turnus wiederholt werden muss. Diese wird als sogenannte Daueraufgabe kategorisiert.

Die Maßnahmen bzw. Maßnahmenbündel, die zur Realisierung des Parkleitsystems empfohlen werden, finden sich zusammengefasst und in tabellarischer Form in **Anlage 3**. Daraus werden Aspekte wie Kosten, zeitliche Einordnung und Priorisierung ersichtlich. Eine ausführliche Erläuterung erfolgt in den nächsten Unterkapiteln.

#### 5.1.2 Ausbau und Optimierung des städtischen Park- und Verkehrsleitsystems

##### Ziele und Wirkungseffekte

- Reduzierung des städtischen Parksuchverkehrs durch frühzeitiges Informieren der Verkehrsteilnehmer über städtische Parkmöglichkeiten und die aktuelle Parkplatzsituation
- Verbesserung der veranstaltungsbedingten Verkehrsabläufe durch Verteilungswirkung im öffentlichen Straßennetz
- Effizienzsteigerung bei der Parkflächenausnutzung durch Erfassung und Übertragung möglichst genauer und korrekter Daten zu Restplatzkapazitäten

## Beschreibung

Die Erweiterung des bestehenden Parkleitsystems um die Parkflächen der Freizeit-, Veranstaltungs- und Sportstätten in den Stadtbereichen östlich der Stromelbe erfordert die Erneuerung bzw. Anpassung der städtischen Park- und Verkehrsleitbeschilderung. Weiterhin müssen die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge an den entsprechenden Parkflächen erfasst werden, um dynamische Echtzeitinformationen zum Belegungsstand der einzelnen Parkieranlagen preisgeben zu können. Dafür kommen sowohl Induktionsschleifen als auch Schrankenanlagen in Frage. Schrankenanlagen bieten eine bessere Koordination von Zu- und Abfahrtsverkehren, da sie bei einer Auslastung von 100 % die Zufahrt verwehren können. Allerdings dauert das Räumen und Befahren von Parkplätzen in diesem Fall deutlich länger, was negative verkehrliche Wirkungen aufgrund von potentiellen Rückstaulängen zur Folge haben kann. Zusätzlich sind Melde- und Übergabegeräte notwendig, welche die Daten an die Verkehrszentrale weiterleiten.

Empfohlen werden diese Systeme für alle Parkplätze, die Bestandteil der Parkleitsystem-Erweiterung sein sollen (vgl. Tabelle 3 im Bericht). Die Parkflächen im Bereich der Messe sowie der Parkplatz „Lange Lake“ sind bereits ins bestehende Parkleitsystem integriert, wobei dort die Art der Datenerfassung überprüft werden sollte. Auch muss bzgl. der Messe geklärt werden, welche Parkflächen bereits mit entsprechender Technik ausgestattet sind und ob diesbezüglich Anpassungsbedarf besteht. Vor diesem Hintergrund werden folgende Maßnahmen zur Umsetzung empfohlen:

- Installation dynamischer und statischer Parkleittafeln für die neu einbezogenen Parkieranlagen an den empfohlenen Standorten (vgl. *Abbildung 8*)
- Anpassung der bestehenden Beschilderung hinsichtlich der empfohlenen Parkflächenbezeichnung bzw. -nummerierung (vgl. *Abbildung 8* und *9*)
- Errichtung zusätzlicher Variotafeln an den vorgeschlagenen Standorten
- Ausstattung der Parkieranlagen mit Erfassungstechnik

## Wechselwirkungen

Die neue dynamische Parkleitbeschilderung bedingt ein funktionierendes Erfassungssystem, welches Daten der einzelnen Parkierungsschwerpunkte registriert und an die Zentrale übermittelt. Von dort werden die Informationen an die Kommunikationseinrichtungen (Beschilderung) weitergeleitet und somit an die Verkehrsteilnehmer bzw. Parkplatzsuchenden kommuniziert. Die visuellen Inhalte der Variotafeln basieren hingegen auf manuelle Eingaben (z.B. durch Polizei).

## Akteure

- Stadt
- Parkplatzbetreiber

### Kosten

- Planungskosten für eventuelle Detailplanungen
- Materialkosten für Beschilderung und dazugehörige Komponenten
- Materialkosten für Erfassungs- und Übertragungstechnik
- Kosten für Installation, Betrieb und Wartung (u.a. Personalkosten)

Durch Zuarbeit des Signalgeberherstellers SWARCO sind beispielhafte Kostenschätzungen zur benötigten Hard- und Software bekannt, die nachfolgend aufgeführt sind und der groben Orientierung dienen sollen. Die Preise der einzelnen Elemente sind als Stückpreise zu verstehen. Tiefbauarbeiten sowie Kabelzugarbeiten und Netzanschlüsse sind in der Kostenauflistung nicht enthalten:

- **LED Infotafel RGB**, Beispielgröße 1,15 m x 2,35 m, Pixelabstand 12 mm → ca. **40.000 €**
- **Parkleitsystem Standort mit 2 Wechselverkehrszeichen**, 4-stellige LCD-Anzeige 160 mm, je 400x1800x120 mm, Vorortsteuerung, Mast und Ankerkorb → ca. **8.000 €**
- **Parkleitsystem Standort mit 3 Wechselverkehrszeichen**, 4-stellige LCD-Anzeige 160 mm, je 400x1800x120 mm, Vorortsteuerung, Mast und Ankerkorb → ca. **11.000 €**
- **Rechner bzw. Rechnererweiterung** mit Softwarepaket web-basierend, Swarco App → ca. **25.000€**

#### 5.1.3 Flankierende Maßnahmen zum Parkleitsystem

##### Ziele und Wirkungseffekte

- Unterstützende und steigernde Wirkung für das Parkleitsystem zur besseren Verteilung
- Effizientere Angebotsausnutzung bestehender Parkflächen
- Vermeidung von Fremdparkern in Wohngebieten

##### Beschreibung

Neben der technischen Ausstattung der für das Parkleitsystem relevanten Parkieranlagen ist auch der bauliche Zustand sowie die Gewährleistung einer funktionierenden Parkplatzordnung von Bedeutung. Zum einen erhöht sich durch die Qualität eines Parkplatzes auch seine Attraktivität, zum anderen verhindert eine Parkordnung ineffiziente Auslastungszahlen der jeweiligen Parkieranlage.

Ein weiterer wichtiger Aspekt, der eine optimale Verteilung von Parkverkehren anregt, ist die Einführung einer konsistenten Parkraumbewirtschaftung über alle Parkflächen des Parkleitsystems. Eine einheitliche Gebührenordnung verhindert Parkplatzpräferenzen und somit die Konzentration

auf einzelne Parkflächen. Kosten entstehen vor allem den Parkplatzbetreibern durch die Installation von Hinweistafeln, eventuell notwendige Abrechnungstechnik und deren Wartung (z.B. Kassenautomaten/Parkscheinautomaten auf Veranstaltungsparkflächen) sowie Personalkosten für z.B. Kontrollen.

Die umliegenden Wohngebiete im Bereich von Großveranstaltungsorten (z.B. MDCC-Arena) sind an Veranstaltungstagen durch Fremdverkehre geprägt. Diese entstehen vor allem aufgrund von Parksuchverkehr, welcher sich negativ auf die Wohnqualität der dort ansässigen Magdeburger auswirkt. Eine exklusive Nutzung des öffentlichen Parkraums in den Wohngebieten durch Bewohner-Kfz lässt sich mithilfe von Bewohnerparkzonen erreichen. Die Bewohner können unter Angabe ihres Wohnsitzes eine Bewohnerparkberechtigung erwerben, wohingegen das Parken für fremde Kfz nicht zulässig ist. Eine diesbezügliche Regulierung erfordert jedoch auch regelmäßige Kontrollen und entsprechende Sanktionierungen von Falschparkern. Nur so können die Wohngebiete vor Veranstaltungsverkehr geschützt werden. Weitere Kosten entstehen durch vorgelagerte Konzepte, die Installation von neuen Hinweistafeln und Schildern sowie Personalkosten.

Um die Maßnahme 1.4 zur Installation von Erfassungstechnik (vgl. 5.1.2 und *Anlage 3*) zu stützen und möglichst korrekte Belegungsdaten bereitstellen zu können, muss die Nutzung einheitlicher Zu- und Abfahrten sichergestellt werden. „Wildes“ Be- und Abfahren von Parkplätzen kann mithilfe baulicher Barrieren wie z.B. Zaunelementen und Pollern unterbunden werden.

Demnach werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Abmarkierung von Parkständen auf Parkplätzen ohne bzw. mit unzureichender Markierung (z.B. Herrenkrugpark, Messe, MDCC-Arena) sowie Ausbesserung von baulichen Schäden
- Konsistente Gebührenordnung für die Parkflächen des Parkleitsystems
- Einführung von Parkraumbewirtschaftung in den Wohngebieten in Stadionnähe (Bewohnerparken im Misch- oder Trennprinzip)
- Bauliche Barrieren zur Vermeidung von „wildem“ Zu- und Abfahren auf/von Parkplätzen

### Wechselwirkungen

Wenn Bewohnerparken eingeführt wird, muss sichergestellt werden, dass den dadurch verdrängten Fremdparkern anderweitig Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen, welche den Bedarf decken.

### Akteure:

- Stadt
- Parkplatzbetreiber

## Kosten

- Planungskosten für eventuelle Detailplanungen
- Materialkosten für Hinweisschilder, Abrechnungstechnik (Kassenautomaten/Parkscheinautomaten auf Veranstaltungsparkflächen) und weitere Komponenten
- Kosten für Installation, Betrieb und Wartung notwendiger Komponenten (u.a. Personalkosten)
- Überwachungskosten (Ordnungspersonal)
- Material- und Personalkosten für bauliche Ausbesserungsarbeiten, der Herstellung einer Parkordnung sowie der Installation und Wartung von Barriereelementen (z.B. Zäune, Poller)

### 5.1.4 Evaluation und Monitoring

#### Ziele und Wirkungseffekte

- Sicherstellung eines funktionierenden Gesamtsystems
- Wirkungs- und Qualitätskontrolle, um rechtzeitiges Gegensteuern im Problemfall zu ermöglichen

#### Beschreibung

Eine regelmäßige Evaluation der Verkehrssituation zu verschiedenen Szenarien sowie das Monitoring des Gesamtsystems sind unabdingbare Bestandteile für ein funktionierendes und qualitätsverbesserndes Parkleitsystem. Im Voraus empfiehlt sich das Aufstellen eines Katalogs mit quantifizierbaren Indikatoren (z.B. Verkehrsmengen, Auslastungszahlen der einzelnen parkierungsanlagen, Reisezeiten), auf dessen Grundlage eine Bewertung der jeweiligen Situation sowie ein zeitlich differenzierter Vergleich ermöglicht wird.

#### Akteure

- Stadt

#### Kosten

- Personalkosten
- Weitere anfallende Kosten

## 5.2 Strategien für Ereignisse mit besonderen verkehrlichen Wirkungen

In diesem Abschnitt werden für die Landeshauptstadt Magdeburg ausgewählte Szenarien betrachtet, die Einfluss auf das städtische Straßennetz haben und dadurch mit verkehrlichen Herausforderungen verbunden sind. Ziel ist es, im Anschluss an die Problembeschreibung mithilfe

der Inhalte bestimmter Leittafeln Lösungsansätze zu präsentieren, die situativ zur Verbesserung der lokalen Verkehrsabläufe beitragen.

**Hinweis:** Die nachfolgenden Strategien zu den Szenarien setzen voraus, dass ein dynamisches Leitsystem vorhanden ist und insbesondere Variotafeln flexibel und zu jeder Zeit individuell programmiert werden können. Demnach ist eine dauerhafte Besetzung der Leitstelle bzw. eine softwarebasierte Lösung zwingend notwendig. Der Einsatz von Variotechnik bezieht sich auf die vorhandenen, geplanten und empfohlenen Standorte im Stadtgebiet (vgl. Kapitel 4.4). Die nachfolgenden Texte für die Programmierung der Variotafeln sind als Beispiele zu verstehen und können je nach Textkapazität der Anzeigen entsprechend angepasst werden.

### 5.2.1 Großveranstaltung in der Stadthalle

#### Szenario

Im Anschluss an die Sanierungsarbeiten der Stadthalle findet auf der dazugehörigen Open-Air-Fläche ein Musikevent statt, das ca. 6.000 Besucher aus Magdeburg und Umgebung anzieht. Bereits vor dem Umbau war das Gebäude und sein Umfeld regelmäßiger Veranstaltungsort für Theater-Shows, Musicals, Revuen sowie größere Events wie Rock- und Popkonzerte. Somit ist auch in Zukunft mit wiederkehrenden Veranstaltungen dieser Größenordnung in der Stadthalle zu rechnen.

Für die Anreise mit dem Kfz sind zwei Parkplätze zur primären Nutzung vorgesehen, wovon einer unmittelbar am Veranstaltungsort liegt (Parkplatz „Stadthalle/Rotehornpark“) und der andere westlich der Stromelbe zu finden ist (Parkplatz „Rotehornpark/Gewächshäuser“). Letztgenannter wird über die ausschließlich für den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr nutzbare Sternbrücke mit der Stadthalle verbunden und ist mit einem Fußweg von ca. 650 m verbunden. Vor allem bei Zielverkehren aus dem Umland ist erfahrungsgemäß mit erhöhten MIV-Anteilen zu rechnen, was wiederum mit dem Bedarf an Parkmöglichkeiten einhergeht.

Ziel ist es, einen möglichst störungsfreien An- und Abreiseverkehr zu gewährleisten, was unter anderem durch eine frühzeitige Verteilung der Parksuchverkehre erreicht werden kann. Die dafür notwendigen Informationen müssen den Veranstaltungsbesuchern bereits an den wichtigen Entscheidungspunkten im städtischen Straßennetz vermittelt werden. Dafür stehen neben den Parkleitbeschilderung auch die Variotafeln im Stadtgebiet zur Verfügung, wobei Letztgenannte vor allem ergänzend bzw. unterstützend wirken sollen.

#### Strategie Leitsystem

Da sowohl Besucher aus Magdeburg als auch Besucher aus dem Umland erwartet werden, muss gewährleistet sein, dass jeder Zugriff auf die Informationen der verkehrlichen Leitsysteme hat.

Um diesen Aspekt sicherzustellen, ist die Beschilderung aus *Abbildung 8* entlang des Magdeburger Hauptstraßennetzes verortet worden.

Für den vorliegenden Fall sind insbesondere die Parkleittafeln für den Zielbereich „Rotehorninsel“ von Bedeutung, die in *Abbildung 8* orange dargestellt sind und die Verkehrsteilnehmer in letzter Beschilderungsebene zu den beiden oben genannten Parkplätzen führen. Da der Anreiseverkehr durch die empfohlenen Beschilderungsstandorte frühzeitig über die Parkmöglichkeiten im Zielgebiet und deren Restplatzkapazitäten informiert wird, ist der Einsatz von Variotafeln nicht zwingend notwendig. Sollte ein Parkplatz voll sein, stellt die Beschilderung des Parkleitsystems sicher (Restplatzanzeige wird auf null gesetzt), dass die Zielverkehre zum Alternativparkplatz geleitet werden. Jedoch kann mittels der Variotafeln an den Haupteinfallstraßen unterstützend agiert werden, indem die Veranstaltungsbesucher explizit auf ihre Parkmöglichkeiten hingewiesen werden. Wichtig ist dabei, die Informationen kurz und knapp zu halten, um die Aufnahmefähigkeit zu gewährleisten. Inhalte der Variotafeln könnten – je nach möglicher Textlänge – wie folgt formuliert werden:

- „Besucher der Stadthalle: Parkplätze ‚Stadthalle/Rotehornpark‘ und ‚Rotehornpark/Gewächshäuser‘ nutzen!“ oder
- „Besucher Stadthalle: Bitte Zielbereich ‚Rotehorninsel‘ (orange) folgen!“

Für den Abreiseverkehr wird bei Veranstaltungen in der Stadthalle keine Notwendigkeit zur Verkehrslenkung gesehen, vorausgesetzt es sind keine Sperrungen oder veranstaltungsunabhängige Verkehrsbehinderungen im Hauptstraßennetz vorhanden.

#### 5.2.2 Stau Nordbrückenzug

##### Szenario

Da das Stadtgebiet Magdeburgs durch den Verlauf der Elbe räumlich getrennt wird, sind innerstädtische Querungsmöglichkeiten über den Fluss für den Verkehrsablauf elementar. In Magdeburg dienen dafür zwei Brücken, der Nordbrückenzug und der Strombrückenzug. Durch den erhöhten Anreiseverkehr im Zuge einer Sportveranstaltung in der MDCC-Arena kommt es auf dem Nordbrückenzug in Fahrtrichtung Ost durch Überlastung der B 1 zur Staubildung. Um den nachfolgenden und aus Richtung Westen kommenden Verkehr frühzeitig über die aktuelle Situation und die damit verbundenen Umfahrungsalternativen zu informieren, wird der Einsatz eines dynamischen Leitsystems notwendig.

### Strategie Leitsystem

Wie bereits erwähnt, ist der Strombrückenzug die einzige innerstädtische Alternative für den Kfz-Verkehr, um die Elbe zu queren. Demnach muss der Umleitungsverkehr für ostelbische Zielverkehre zwingend über diese Elbquerung erfolgen. Für dieses spezielle Szenario sind vor allem Variotafeln hilfreich, da mit ihnen Echtzeitinformationen an die Verkehrsteilnehmer vermittelt werden können. Die Restplatzanzeigen der dynamische Parkleitbeschilderung könnten zur Unterstützung auf null gesetzt werden, was in diesem Fall jedoch dadurch, dass diese Art von Beschilderung erst auf dem Nordbrückenzug beginnt, keinen Effekt der Verkehrslenkung zur Folge hätte.

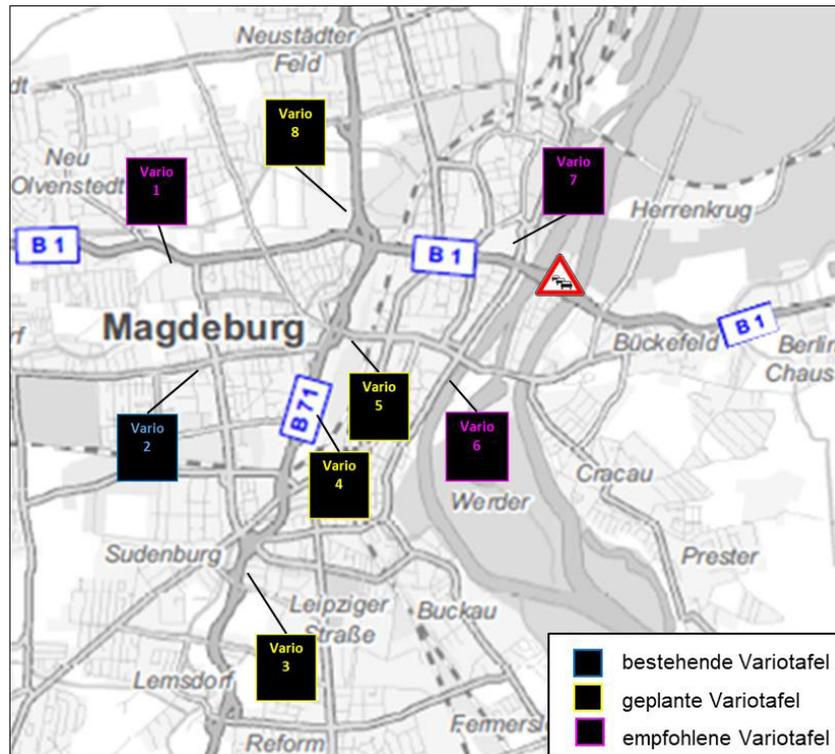
Ziel ist es in diesem Szenario den innerstädtischen Verkehr, der im Normalfall über den Nordbrückenzug in den ostelbischen Teil Magdeburgs fließt, mithilfe der Verkehrsleittechnik über den Strombrückenzug zu führen bzw. umzuleiten. Dies betrifft folgende Verkehrsrelationen:

- Zielverkehre der Parkzone „Messe, Parks & Arenen-2“ von Süden über das Schleinufer kommend
- Zielverkehre der Parkzone „Messe, Parks & Arenen-2“ von Westen über die Ernst-Reuter-Allee kommend
- Zielverkehre der Parkzone „Messe, Parks & Arenen-2“ von Westen über die Walther-Rathenau-Straße (B 1) kommend
- Zielverkehre der Parkzone „Messe, Parks & Arenen-2“ von Norden über die Sandtorstraße kommend

Die Variotafeln im Stadtgebiet, die zu Verkehrslenkungszwecken in diesem Szenario benötigt werden, sind in Grafik 15 dargestellt. Sie sollen möglichst frühzeitig alle ostelbischen Zielverkehre, die durch das westlich der Elbe gelegene Stadtgebiet fahren, über den Strombrückenzug leiten. Auch hier sollte darauf geachtet werden, dass die Inhalte der Variotafeln möglichst kurzgehalten werden und sich auf die wichtigsten Informationen beschränken. So können die Tafeln – je nach möglicher Textlänge – beispielsweise folgendermaßen programmiert werden:

- „Stau/Verkehrsbehinderungen Nordbrückenzug – Besucher der ostelbischen Stadtbereiche bitte Strombrückenzug benutzen!“ oder
- „Stau Nordbrückenzug – Bitte Strombrückenzug benutzen!“

Zusätzlich zum Inhalt in Textform kann je nach Standort der Variotafel ein entsprechender Richtungspfeil zur groben Wegweisung auf der Anzeige abgebildet werden. Dies wird vor allem bei Tafel 6 und Tafel 7 aufgrund des letztmöglichen Zeitpunktes zur Routenanpassung als sinnvoll eingeschätzt. Nach passieren des Strombrückenzuges übernimmt die dort verortete Parkleitbeschilderung die Verkehrslenkungsfunktion wieder und leitet den Anreiserverkehr in den gewünschten Parkbereich bzw. zu den gewünschten Parkflächen.



Grafik 15: Benötigte Variotafeln zur Verkehrslenkung bei Stau auf dem Nordbrückenzug

### 5.2.3 Stau Strombrückenzug

#### Szenario

Das hier vorgestellte Szenario ähnelt – zumindest was die Ausgangssituation betrifft – dem Grunde nach dem vorherigen Fall (vgl. Kapitel 5.2.2). Auch hier kommt es aufgrund von veranstaltungsbedingtem Mehrverkehr zur Überlastung einer Elbquerung in Fahrtrichtung Osten. Diesmal betrifft es jedoch den Strombrückenzug, der somit für die ostelbischen Zielverkehre nicht mehr zur Verfügung steht.

#### Strategie Leitsystem

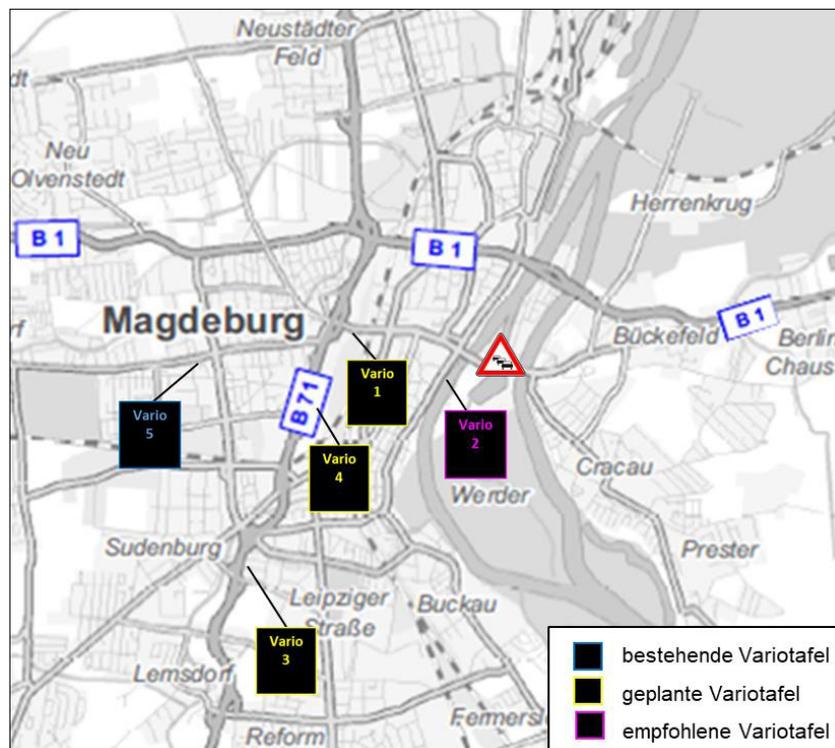
Das Ziel der Verkehrslenkung besteht in diesem Fall darin die Verkehre, deren Route über den Strombrückenzug führt, rechtzeitig über die Situation zu informieren und über den Nordbrückenzug in Richtung der ostelbischen Stadtteile zu leiten. Dies betrifft insbesondere von Süden über das Schleinufer kommende Fahrzeuge mit dem Ziel „Rotehorninsel“ oder „Arenen“. Aber auch für Verkehrsteilnehmer, die die Ernst-Reuter-Allee in Fahrtrichtung Osten befahren und den Parkbereich „Arenen“ oder den Parkplatz „Stadhalle/Rotehornpark“ als Ziel haben, führt die Wegweisung in der Regel über den Strombrückenzug. Weiterhin müssen alle von Norden über das Schleinufer kommenden Verkehre darüber informiert werden, dass die Zufahrt zum Parkplatz „Stadhalle/Rotehornpark“ aktuell nicht möglich ist und der Alternativparkplatz „Rotehornpark/Gewächshäuser“ genutzt werden soll. Die Parkleitbeschilderung gemäß *Abbildung 8* ist bereits so

konzipiert, dass es bezüglich des Parkbereichs „Rotehorninsel“ keiner weiteren Beschilderung bedarf. Sollte einer der beiden dazugehörigen Parkplätze vollkommen ausgelastet oder aus bestimmten Gründen nicht nutzbar sein, kann die entsprechende Restplatzanzeige auf null gesetzt werden. Somit wird dem Kfz-Nutzer vermittelt, dass er den entsprechenden Alternativparkplatz aufsuchen muss. Im vorliegenden Fall müssen also die Restplatzanzeigen der gesamten dynamischen Schilder westlich der Elbe, die auf den Parkplatz „Stadhalle/Rotehornpark“ hinweisen auf null gesetzt werden, damit der Verkehr den Alternativparkplatz „Rotehornpark/Gewächshäuser“ anfährt.

Für die Lenkung der restlichen Zielverkehre dienen wieder die Variotafeln. Aufgrund der ohnehin getrennten Wegweisung über beide Elbquerungen werden die über die westliche B 1 kommenden Verkehre in Richtung der ostelbischen Parkbereiche „Messe, Parks & Arenen-2“ sowie „Arenen“ bereits über den Nordbrückenzug geleitet (vgl. *Abbildung 7*). Somit besteht keine Notwendigkeit zum Einbezug der Variotafeln in unmittelbarem Bereich der B 1. Die tatsächlich benötigten Variotafeln sind in Grafik 16 dargestellt, die folgende Inhalte visualisieren sollten:

- „Stau/Verkehrsbehinderungen Strombrückenzug – Besucher der ostelbischen Stadtbereiche bitte Nordbrückenzug benutzen!“

Auch hier empfiehlt sich die Wegweisung durch grafisch dargestellte Richtungspfeile zu unterstützen.



Grafik 16: Benötigte Variotafeln zur Verkehrlenkung bei Stau auf dem Strombrückenzug

#### 5.2.4 Parallelveranstaltungen im ostelbischen Stadtgebiet

##### Szenario

Da es im ostelbischen Teil der Landeshauptstadt Magdeburg im Zuge parallel auftretender Veranstaltungen immer wieder zu Überlastungen des lokalen Verkehrsnetzes kommt, soll das hier dargestellte Szenario diese Problematik aufgreifen und mögliche Lösungsansätze zur besseren Verteilung der Verkehre liefern. Beispielhaft werden hier – auch in Anlehnung auf die Auswertung der Verkehrslage in *Abbildung 6* – zeitgleich stattfindende Veranstaltungen in der MDCC-Arena und auf dem Messegelände angenommen. Der An- und Abreiseverkehr bei Messeveranstaltungen verläuft in der Regel zeitlich entzerrt, bei Stadionbesuchen hingegen verursacht die zeitliche Konzentration der Besucherverkehre erhebliche Netzüberlastungen. Neben der Mehrbelastung im Straßennetz, ergibt sich bei parallel stattfindenden Veranstaltungen auch eine Überlagerung der Parksuchverkehre, die mithilfe des Parkleitsystems zumindest „abgeschwächt“ werden soll. Die nachfolgende Strategie bezieht sich hauptsächlich auf den fließenden Verkehr, da die dynamische Parkleitbeschilderung zu großen Teilen selbstständig arbeitet.

##### Strategie Leitsystem

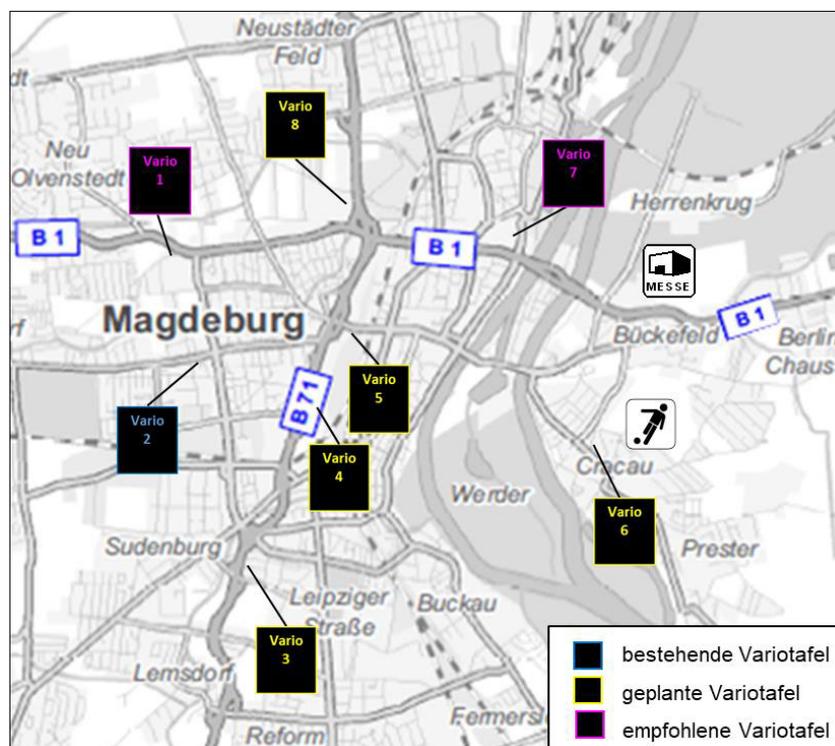
Die empfohlenen Routenführung aus *Abbildung 7* impliziert, dass von Westen kommende Besucher der Messeveranstaltungen über den Nordbrückenzug geleitet werden, wohingegen der Anreiseverkehr mit dem Ziel MDCC-Arena im Westen der Elbe auf beide Elbquerungen aufgeteilt wird. Die vom südlichen Ring kommenden Verkehrsteilnehmer werden über den Strombrückenzug geführt, im nördlichen Gebiet der Innenstadt werden die Besucher der Arenen hingegen in Richtung Osten über die B 1 und den Nordbrückenzug geleitet. Aus Osten kommen die Anreiseströme über die B 1 und werden am Knotenpunkt Jerichower Straße/Berliner Chaussee getrennt. Messebesucher bleiben auf der Jerichower Straße (B 1), die Stadionbesucher biegen auf die Berliner Chaussee ab. Besucherverkehre aus Südosten fahren in der Regel über die K 1227 (Alt Prester/Pechauer Straße/Genthiner Straße/Cracauer Straße) und werden über die Friedrich-Ebert-Straße zu ihrem Ziel geleitet.

Ziel dieser Strategie ist es, die unterschiedlichen veranstaltungsbedingten Zielverkehre räumlich voneinander zu trennen und nur die nötigsten verkehrlichen Überschneidungen zuzulassen. Um die Vermischung der von Westen kommenden Zielverkehre zu vermeiden, kann die Wegweisung für die Besucher der MDCC-Arena temporär ausschließlich über den Strombrückenzug erfolgen. Auch bei den aus Südosten kommenden Verkehrsströmen bietet sich eine Trennung der Wegweisung im Bereich Cracau an. Zwar weist die Parkleitbeschilderung auf der Cracauer Straße für Messe- und Stadionbesucher nach rechts über die Friedrich-Ebert-Straße, bei Parallelveranstaltungen ist dies jedoch kritisch, da die Messebesucher unmittelbar am Stadion und damit im sowieso schon überlasteten Straßennetz (u.a. aufgrund von Rückstau an Parkplatzzufahrten) entlanggeführt werden. Außerdem kommt es im Zuge der Sicherheitskonzepte bei Heimspielen des

1. FC Magdeburg häufig zu Sperrungen des Knotenpunkts Friedrich-Ebert-Straße/Georg-Heidler-Straße, weshalb eine alternative Routenführung in diesem Szenario für die Messebesucher unumgänglich ist. Diese sollten über die Cracauer Straße bis auf die Brückstraße geleitet und von da aus über die Herrenkrugstraße in Richtung Messegelände geführt werden (vgl. gestrichelte grüne Linie in *Abbildung 7*). Die entsprechende Wegweisung für diese Alternativroute ist bereits in *Abbildung 8* enthalten. Um die Verkehrsteilnehmer über die Alternativroute zu informieren, kann die geplante Variotafel auf der Genthiner Straße genutzt werden. Diese ist in der untenstehenden Grafik 17 mit der Nummer 6 versehen. Die anderen dargestellten Variotafeln entsprechen denen, deren Einsatz auch bei Stau auf dem Nordbrückenzug (vgl. Kapitel 5.2.2) empfohlen wird, da auch dort eine Umleitung über den Strombrückenzug praktiziert wurde. Die Inhalte der Variotafeln könnten wie folgt lauten:

- Variotafel 1: „Besucher Messe: Bitte geradeaus weiterfahren und weiterer Beschilderung folgen!“
- „Parallelveranstaltung am Messegelände – Besucher der MDCC-Arena bitte Strombrückenzug benutzen!“

Auch hier empfiehlt sich die Wegweisung durch grafisch dargestellte Richtungspfeile zu unterstützen.



Grafik 17: Benötigte Variotafeln zur Verkehrslenkung bei Parallelveranstaltungen

### 5.2.5 Hochrisikospiele MDCC-Arena

#### Szenario

Aufgrund der hohen Besucherzahlen ergeben sich sowohl im An- als auch im Abreiseverkehr bei Heimspielen des 1. FC Magdeburg in der MDCC-Arena starke Verkehrsbelastungen im Straßennetz (vgl. *Abbildung 6*). Bei Fußballspielen mit erhöhtem Risikopotential aufgrund sportlicher und damit auch fanbasierter Rivalität (z.B. Gastmannschaft Hallescher FC) werden die verkehrsseitigen Probleme noch dadurch verstärkt, dass die Polizei aus Sicherheitsgründen die Trennung der Fanlager beider Vereine bei An- und Abreise anstrebt und ein Aufeinandertreffen verfeindeter Gruppierungen verhindern möchte. Dies impliziert neben Parkverboten zum Teil auch Straßensperrungen im Umkreis des Stadions, was die Situation für den MIV-Verkehr aufgrund der ohnehin schon stark eingeschränkten Leistungsfähigkeit des lokalen Verkehrsnetzes noch verschlimmert. Grundlage für das Vorgehen der Polizei sind Sicherheitskonzepte, die in Zusammenarbeit der Stadt Magdeburg und der örtlichen Polizei in unterschiedlichen Ausführungen (je nach Spieltagsituation) entstanden sind und einer verkehrsrechtlichen Anordnung entsprechen. Dabei wird eine mobile Beschilderung verwendet, die drei Stunden vor Spielbeginn des 1. FC Magdeburg aufgestellt wird, jedoch den ÖPNV nicht behindern darf.

#### Strategie Leitsystem

Die einzelnen Inhalte der Sicherheitskonzepte werden nachfolgend nicht berücksichtigt, da die Ausgestaltung der Konzepte für jeden Spieltag individuell erfolgt und demnach verschiedene verkehrlichen Wirkungen erzeugt. Grundsätzlich ist es so, dass die empfohlene Wegweisung aus *Abbildung 8* und *Abbildung 9* so konzipiert ist, dass Gäste- und Heimfans unterschiedliche Parkplätze anfahren. Der Gästeparkplatz, welcher vom Gübser Weg erreichbar ist, verfügt dabei über einen separaten Eingang zum Stadion. Allerdings geht die Gefahr bei Hochrisikospiele in der Regel auch nicht von den mit dem Pkw anreisenden Fans, sondern eher von den zugreisenden Gruppierungen aus. Diese steigen in Magdeburg meist am Bahnhof Herrenkrug aus und bewegen sich von dort fußläufig in Richtung Stadion. Um ein Aufeinandertreffen mit Heimfans zu verhindern, bietet sich die Möglichkeit eines Shuttleverkehrs zwischen Bahnhof Herrenkrug und Gästeparkplatz. Die Shuttlebusse könnten beispielsweise über die Herrenkrugstraße auf die B 1 fahren und von dort auf die Straße „Am Hammelberg“ abbiegen. Über den Gübser Weg kann dann der Gästeparkplatz erreicht werden, an dem der Ausstieg der Gästefans erfolgt. Wird dieses Prinzip im Abreiseverkehr genauso umgesetzt, besteht ein deutlich geringeres Konfliktpotential.

## 5.2.6 Überlagerung von Veranstaltungs- und Umleitungsverkehren

### Szenario

Immer wieder kommt es im Magdeburger Stadtgebiet aufgrund baustellenbedingter Sperrungen der BAB 2 zu Umleitungsverkehren, die über die B 1 abgewickelt werden und somit unter anderem in Ostelbien zu stark erhöhten Verkehrsbelastungen führen. Da der B 1 durch die zahlreichen Veranstaltungsstätten im ostelbischen Stadtgebiet gleichzeitig eine hohe Bedeutung für den veranstaltungsbedingten An- und Abreiseverkehr zukommt, entsteht im Fall des gleichzeitigen Auftretens beider Ereignisse eine Überlagerung der verschiedenen Verkehre. Dies führt wiederum zwangsläufig zur Überlastung des lokalen Verkehrsnetzes, was dringlichen Handlungsbedarf impliziert.

Der nachfolgenden Verkehrsleitstrategie liegt die Annahme zu Grunde, dass parallel zu einem Heimspiel des SC Magdeburg in der GETEC-Arena sperrungsbedingt eine Umleitungsstrecke für den Autobahnverkehr über die B 1 eingerichtet wurde. Dieser Umleitungsverkehr zieht sich über die B 1 im westelbischen Stadtbereich entlang des Nordbrückenzugs, um östlich der Elbe über die B 1 wieder in Richtung Autobahn geführt zu werden. Dies hat insbesondere auf den Anreiseverkehr des Handballspiels Auswirkungen, da die vom nördlichen Innenstadtring kommenden Verkehre im Regelfall durch die Parkleitbeschilderung über dieselbe Anfahrtsroute geleitet werden.

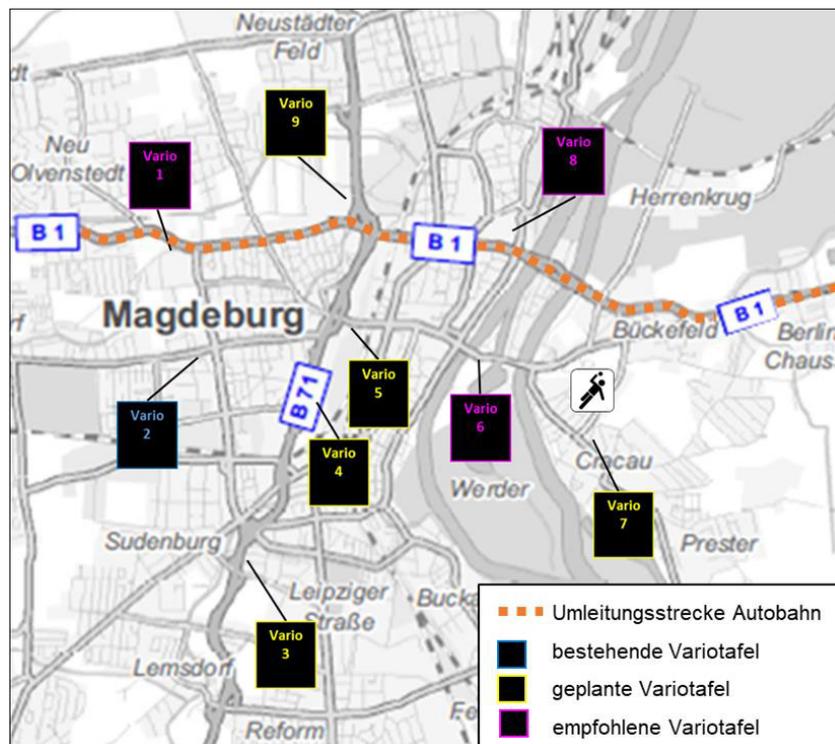
### Strategie Leitsystem

In dieser Situation besteht das Ziel darin, durch eine bessere Verteilung bzw. räumliche Entzerrung der unterschiedlichen Zielverkehre eine Entlastung der B 1 zu erreichen. Da eine Verlegung des Umleitungsverkehrs der Autobahn nicht in Frage kommt, muss eine Verlagerung der veranstaltungsbedingten Besucherverkehre erfolgen. Die zukünftige Wegweisung des Parkleitsystems (vgl. *Abbildung 8*) führt die über das Schleinufer und die Ernst-Reuter-Allee kommenden Zielverkehre des Parkbereichs „Arenen“ bereits über den Strombrückenzug, weshalb auch die von Norden und Nordwesten kommenden Besucher der Handballarena diese Route nutzen sollen. Um die Verkehrsteilnehmer über die aktuellen Änderungen bzw. Alternativrouten zu informieren, empfiehlt sich wieder der Einsatz von Variotafeln, wobei die für dieses Szenario relevanten Tafeln in Grafik 18 verortet sind. Mithilfe zusätzlicher individuell dargestellter Richtungspfeile sollten die Variotafeln auch als Wegweisungsinstrumente verwendet werden und die betroffenen Verkehrsteilnehmer in Richtung Strombrückenzug lenken. Der Inhalt der Tafeln, die ihren Standort im Westen der Elbe haben, müsste in etwa wie folgt lauten:

- „Umleitungsverkehr auf der B 1 – Besucher der GETEC-Arena bitte Strombrückenzug benutzen!“

Die Variotafeln 6 und 7 können genutzt werden, um anreisenden Handballfans von der Benutzung des Parkbereichs „Messe, Parks & Arenen-2“ abzuraten und somit möglichst die Parkzone „Arenen“ als Hauptzielgebiet zu deklarieren. Dies hat zum Ziel, dass Querungen der B 1 durch veranstaltungsbedingte Parksuchverkehre auf ein Minimum begrenzt bzw. verhindert werden und somit eine Überlagerung mit dem Umleitungsverkehr der Autobahn vermieden wird. Die Informationen auf den beiden genannten Variotafeln könnte beispielsweise folgendermaßen formuliert werden:

- „Besucher der GETEC-Arena bitte ausschließlich Parkplätze innerhalb der blauen Zone ‚Arenen‘ nutzen!“ oder
- „Grüne Parkzone ‚Messe, Parks & Arenen-2‘ gesperrt. Bitte Parkplätze an den Arenen benutzen!“



Grafik 18: Benötigte Variotafeln bei Überschneidung von Veranstaltungs- und Umleitungsverkehren

## 6. Fazit

Um die Verbesserung und Optimierung der verkehrlichen Situation in den ostelbischen Stadtbe-  
reichen – insbesondere vor dem Hintergrund von Großveranstaltungen – voranzutreiben, wurde  
die vorliegende Untersuchung zur Erweiterung des städtischen Parkleitsystems Magdeburg  
durchgeführt. Ziel war es, einen Leitfaden für die Konzeptionierung eines solchen Parkleitsystems  
zu entwickeln, ohne dabei die lokalen Rahmenbedingungen der Landeshauptstadt zu vernach-  
lässigen. Deshalb wurde zunächst die Situation vor Ort hinsichtlich des vorhandenen Parkrau-  
mangebots sowie die Wegweisung im Bestand analysiert, um maßgebliche Defizite zu identifizie-  
ren und anschließend Lösungsansätze in Form von ersten Zielen, Strategien und Maßnahmen  
zu liefern. Auch eine Abschätzung des potentiellen Verkehrsaufkommens sowie eine Analyse zur  
Verkehrslage im Veranstaltungsfall erfolgte in diesem Zusammenhang. Handlungsbedarf wurde  
dabei insbesondere hinsichtlich der teilweise veralteten und lückenhaften Beschilderung erkannt,  
die im östlich der Elbe gelegenen Stadtgebiet bisher fast ausschließlich aus statischen Wegwei-  
sern besteht. Weiterhin wurde festgestellt, dass vor allem von Fußballspielen in der MDCC-Arena  
eine hohe Verkehrsbelastung ausgeht (auch aufgrund der vorhandenen Sicherheitskonzepte wie  
beispielsweise eine strikte Fantrennung bei An- und Abreise), die sich negativ auf das lokale  
Straßen- und Parkplatznetz auswirkt. Auch die angrenzenden Wohngebiete leiden in diesem Zu-  
sammenhang unter Schleichverkehren in Form veranstaltungsbedingter Durchgangs- bzw. Park-  
suchverkehre sowie umfangreicher Beparkung. Somit wurde unter anderem die Stärkung des  
ÖPNV (z.B. Kombiticket), genauso wie eine Optimierung der Konzepte zum fließenden und ru-  
henden Verkehr an Veranstaltungstagen angeregt. Auch der Schutz der an die Arenen angren-  
zenden Wohngebiete durch spezielle Maßnahmen wie z.B. Parkraumbewirtschaftung wurde in  
diesem Zusammenhang empfohlen.

Der zweite Schritt dieser Untersuchung bestand in der Konzeption eines elbübergreifenden Park-  
leitsystems sowie in der Herleitung der damit verbundenen Anforderungen und Empfehlungen für  
die Landeshauptstadt Magdeburg. Dabei wurden unter anderem die technischen Voraussetzun-  
gen sowie die verschiedenen Methoden eines Parkleitsystems analysiert, aber auch die Einrich-  
tung drei neuer Zielbereiche in Form von Parkzonen und die dazugehörige Verkehrsführung fest-  
gelegt. Weiterhin wurde die Gestaltung sowie die Verortung der neuen Parkleitbeschilderung  
empfohlen. Auch der Einsatz von Variotafeln wurde untersucht und zusätzliche Standorte für die  
Errichtung vorgeschlagen. Neben neuen dynamischen Wegweisern müssen in Magdeburg auch  
die technischen Voraussetzungen zur Erfassung und Weitergabe von Belegungsdaten für die  
einzelnen Parkieranlagen geschaffen und sichergestellt werden, genauso wie die Möglich-  
keit der Echtzeitprogrammierung von Variotafeln. Letzteres bringt große Vorteile beim Leiten des  
Verkehrs in individuellen Verkehrssituationen, setzt jedoch die dauerhafte personelle Besetzung  
der Leitstelle voraus.

Der letzte Teil der vorliegenden Untersuchung beinhaltet das Realisierungskonzept, welches Handlungsempfehlungen mit entsprechenden Maßnahmen zum Ausbau und der Optimierung des bestehenden Parkleitsystems beinhaltet. Diese beziehen sich hauptsächlich auf die Installation der neuen Parkleit- und Variobeschilderung sowie auf die Schaffung der technischen Voraussetzungen für die volle Funktionalität der Systeme. Dabei werden Informationen zu Zielen, Wirkungseffekten, Kosten, beteiligten Akteuren und Wechselwirkungen bereitgestellt. Aber auch flankierende Maßnahmen wie die Schaffung baulicher Voraussetzungen der einzelnen Parkierungsanlagen, die dortige Einführung einer konsistenten Gebührenordnung sowie die Parkraumbewirtschaftung in angrenzenden Wohngebieten werden in diesem Zusammenhang berücksichtigt. Weiterhin sind Empfehlungen zur Evaluation und zum Monitoring des Gesamtsystems Bestandteil des Realisierungskonzeptes.

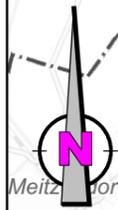
Abschließend wurden unterschiedliche Szenarien zu besonderen Verkehrsereignisse entworfen, denen die Erarbeitung von entsprechenden Verkehrsleitstrategien folgt. Dabei geht es neben den Ursachen und Auslösern der speziellen Verkehrssituationen auch um Handlungserfordernisse in Form von Inhalten der dynamischen Beschilderung im Stadtgebiet.

### Ausblick

Die Erweiterung des bestehenden Parkleitsystems stellt für die Landeshauptstadt Magdeburg eine umfangreiche Aufgabe dar. Neben der Erneuerung und Anpassung der Wegweisung müssen auch die technischen Voraussetzungen zur Erfassung und Weitergabe von Parkraumbelastungsdaten geschaffen werden. Weiterhin muss das Gesamtvorhaben auch flankierende Maßnahmen wie z.B. die bauliche Optimierung der Parkplätze sowie ein flächendeckendes Bewirtschaftungskonzept beinhalten. Auch die Verkehrsmittel des Umweltverbunds sollten – insbesondere vor dem Hintergrund der Großveranstaltungen – im Gesamtkonzept Berücksichtigung finden und in Zukunft noch besser in die Planungen eingebunden werden. Die Umsetzung eines funktionierenden Leitsystems ist zwar ein zeitintensiver und kostspieliger Prozess, der jedoch aufgrund der verkehrlichen Entwicklung in der Landeshauptstadt geboten erscheint.

Anlage zur S0123/28 Autobahn

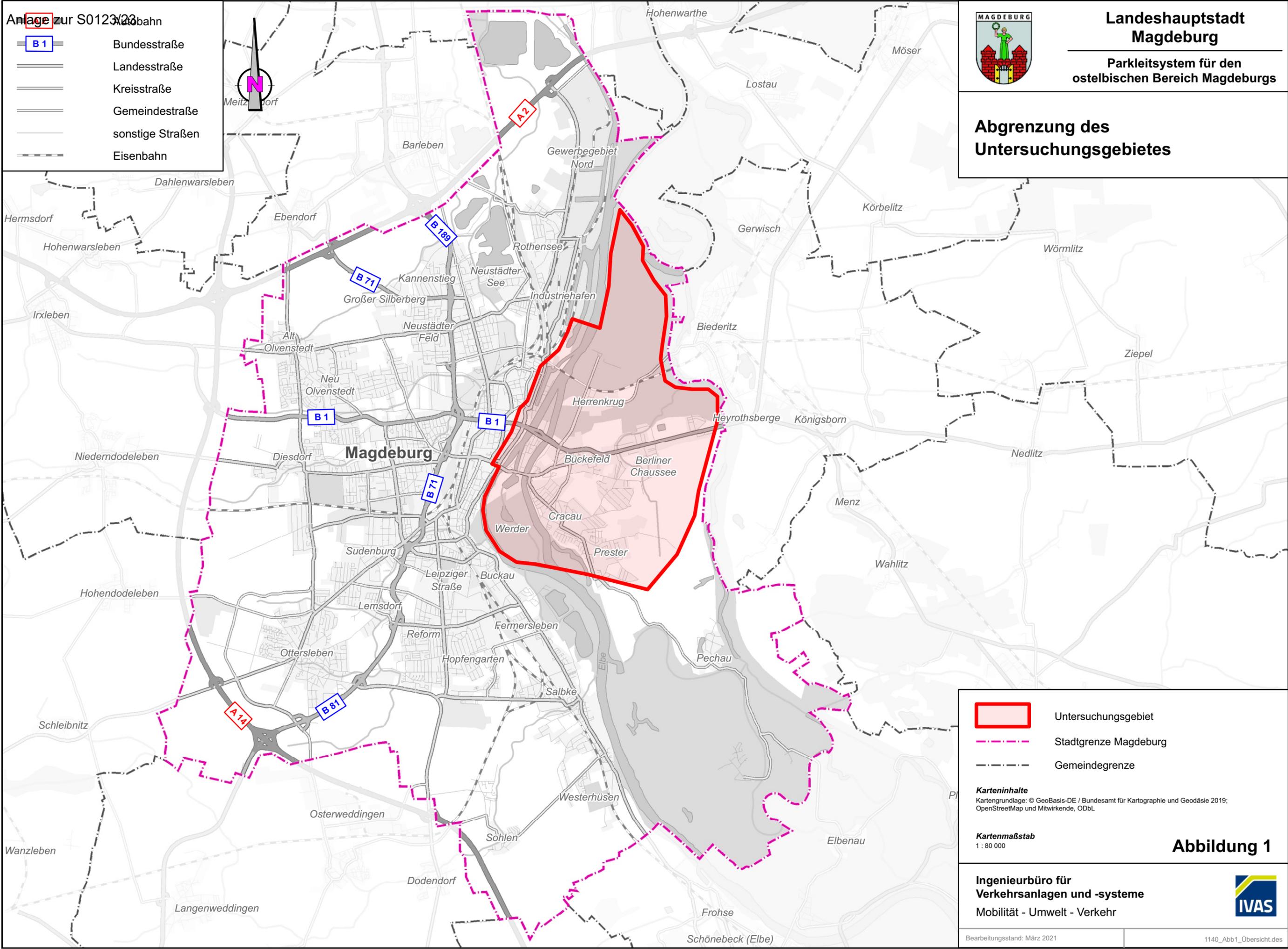
-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  Gemeindestraße
-  sonstige Straßen
-  Eisenbahn



# Landeshauptstadt Magdeburg

## Parkleitsystem für den ostelbischen Bereich Magdeburgs

### Abgrenzung des Untersuchungsgebietes



-  Untersuchungsgebiet
-  Stadtgrenze Magdeburg
-  Gemeindegrenze

**Karteninhalte**  
Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2019; OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

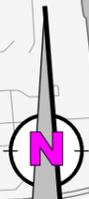
**Kartenmaßstab**  
1 : 80 000

### Abbildung 1

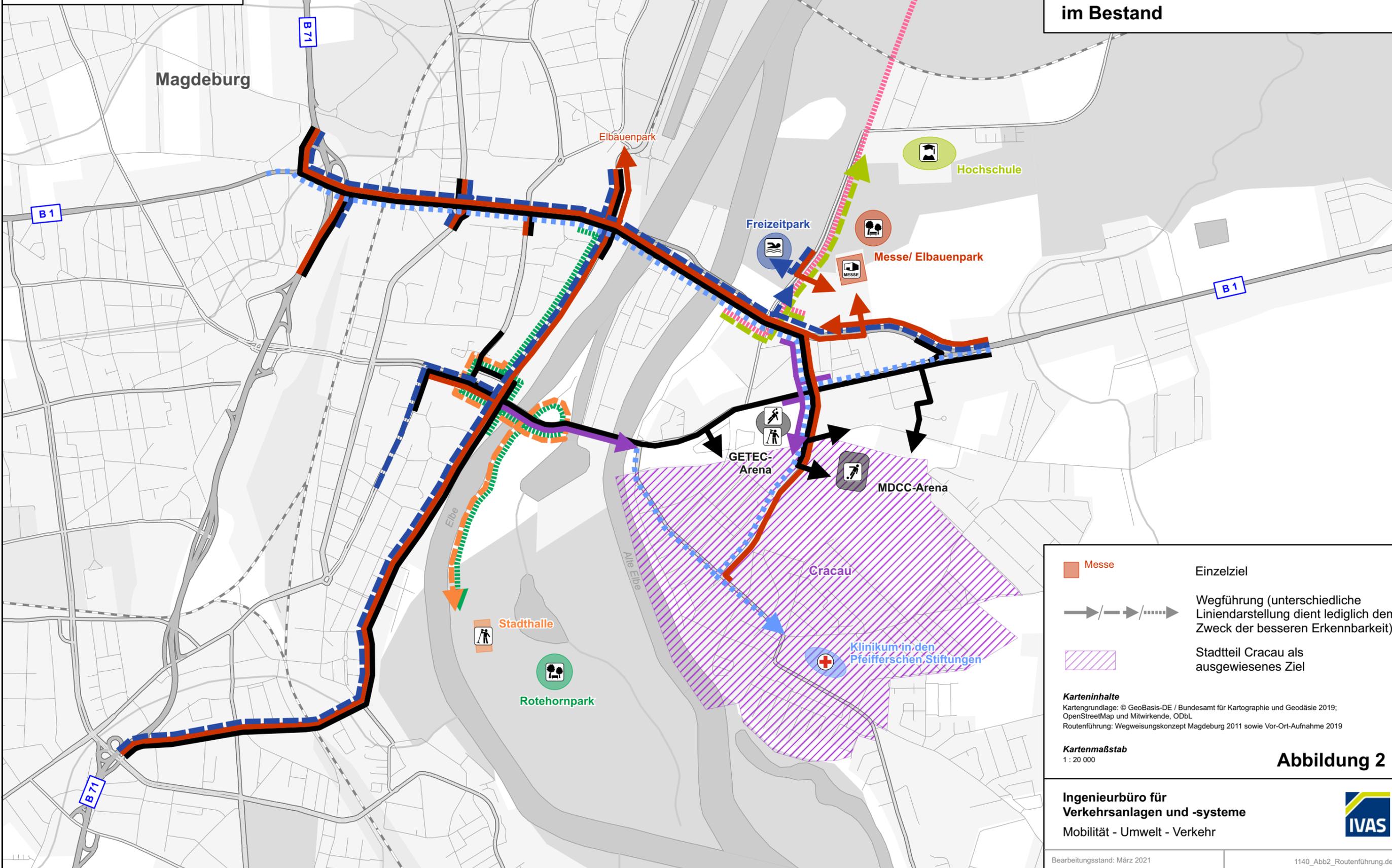
**Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme**  
Mobilität - Umwelt - Verkehr



-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  Gemeindestraße
-  sonstige Straßen
-  Eisenbahn



### Routenführung zu ausgewählten städtischen Strukturschwerpunkten im Bestand



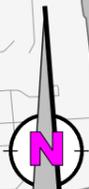
-  Messe Einzelziel
-  Wegführung (unterschiedliche Liniendarstellung dient lediglich dem Zweck der besseren Erkennbarkeit)
-  Stadtteil Cracau als ausgewiesenes Ziel

**Karteninhalte**  
 Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2019; OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL  
 Routenführung: Wegweisungskonzept Magdeburg 2011 sowie Vor-Ort-Aufnahme 2019

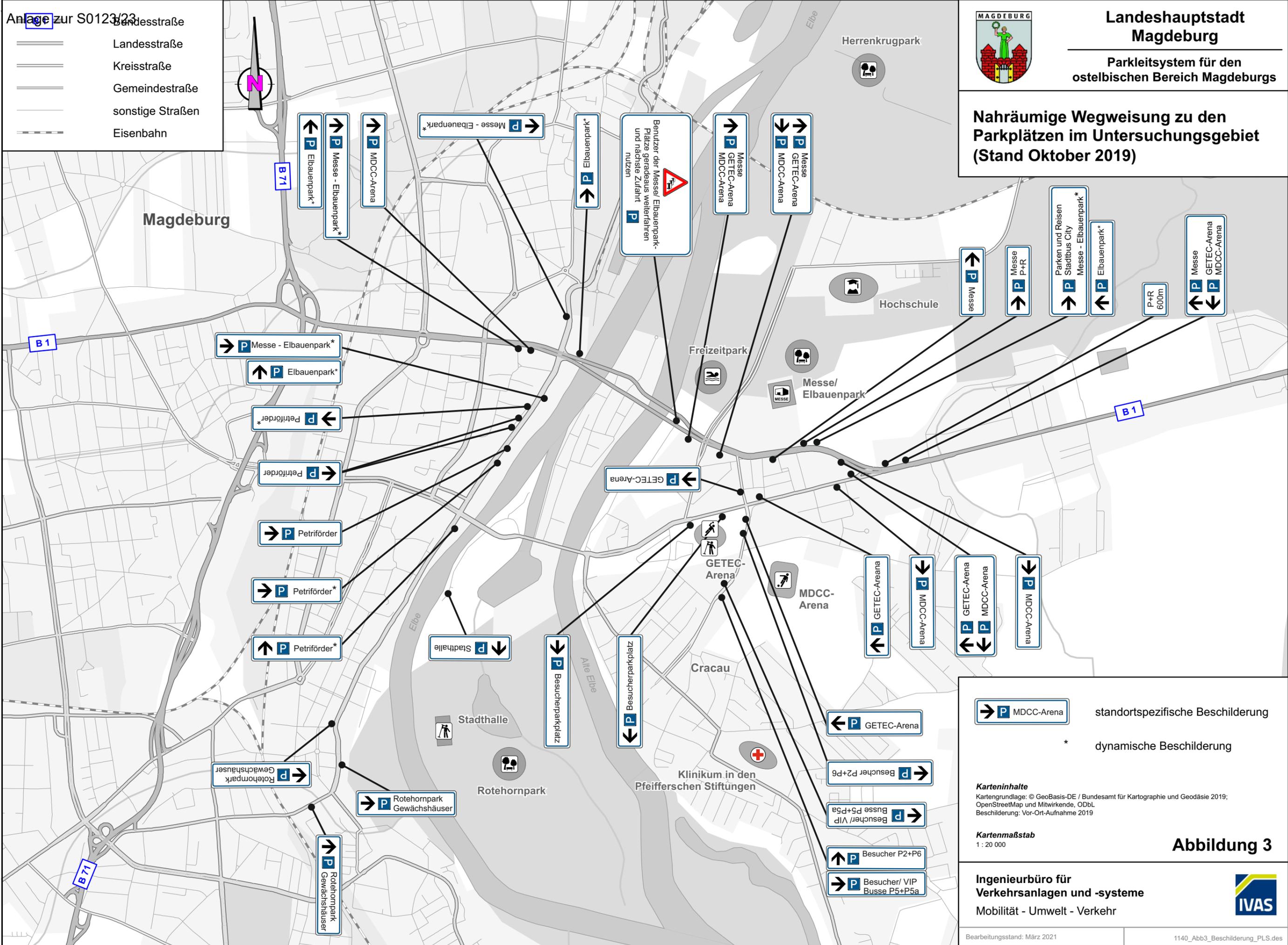
**Kartenmaßstab**  
 1 : 20 000

### Abbildung 2

-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  Gemeindestraße
-  sonstige Straßen
-  Eisenbahn



Nahräumige Wegweisung zu den  
Parkplätzen im Untersuchungsgebiet  
(Stand Oktober 2019)



-  standortspezifische Beschilderung
-  dynamische Beschilderung

**Karteninhalte**  
 Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2019;  
 OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL  
 Beschilderung: Vor-Ort-Aufnahme 2019

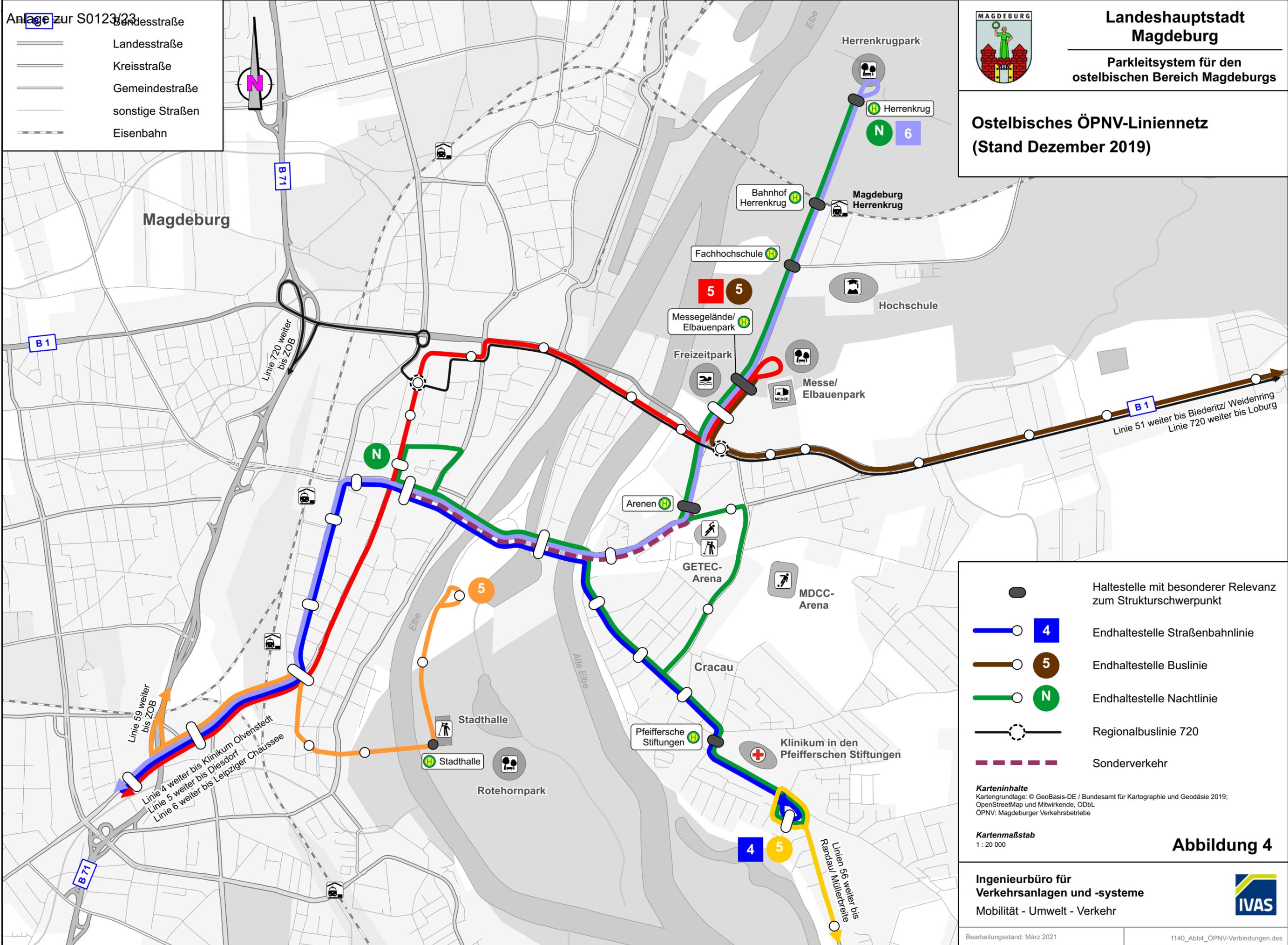
**Kartenmaßstab**  
 1 : 20 000

Abbildung 3

-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  Gemeindestraße
-  sonstige Straßen
-  Eisenbahn



**Ostelbisches ÖPNV-Liniennetz  
(Stand Dezember 2019)**

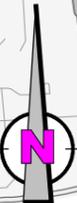


-  Haltestelle mit besonderer Relevanz zum Strukturschwerpunkt
-  **4** Endhaltestelle Straßenbahnlinie
-  **5** Endhaltestelle Buslinie
-  **N** Endhaltestelle Nachtlinie
-  Regionalbuslinie 720
-  Sonderverkehr

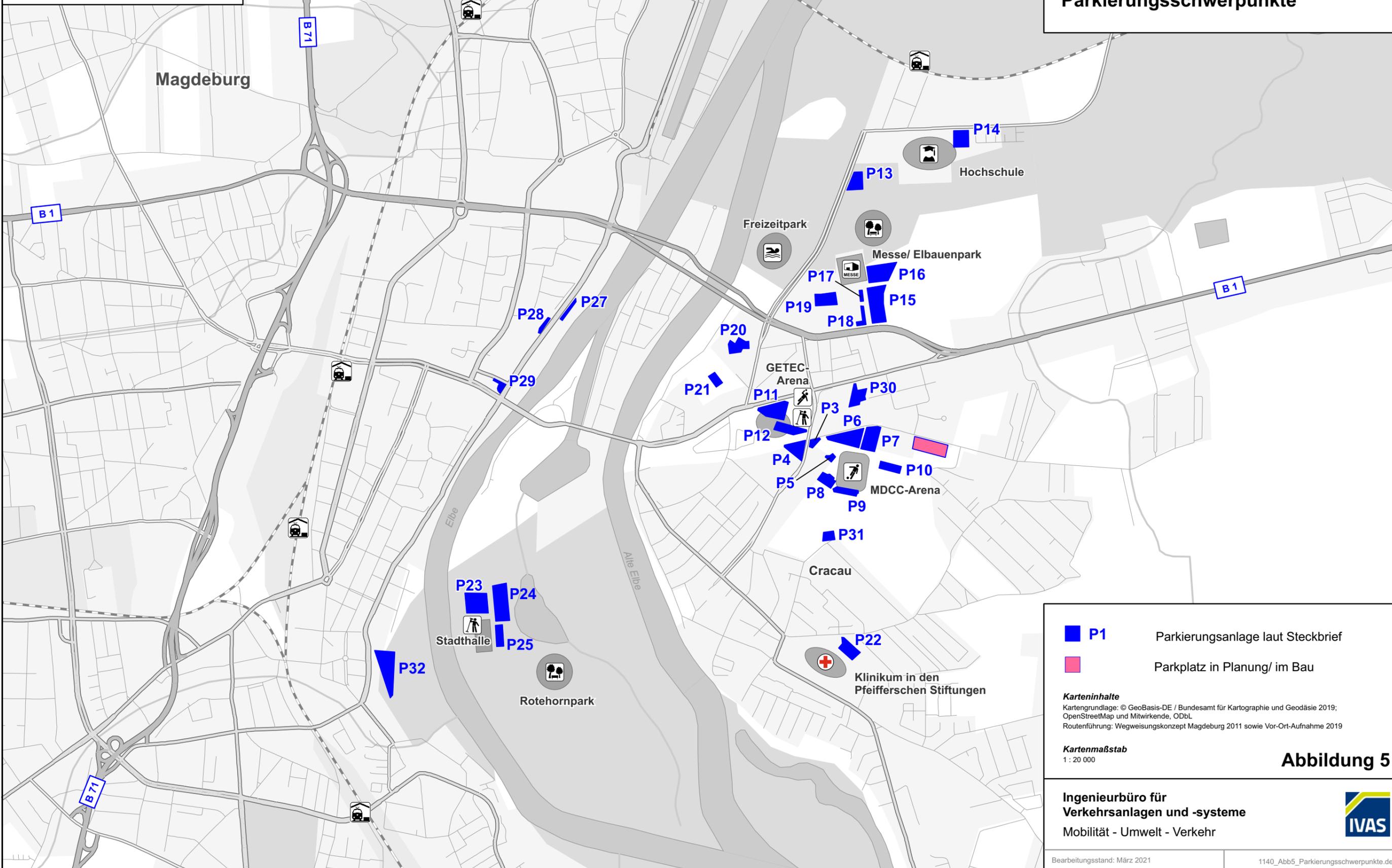
**Karteninhalte**  
 Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2019;  
 OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL  
 ÖPNV: Magdeburger Verkehrsbetriebe

**Kartenmaßstab**  
 1 : 20 000

- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße
- sonstige Straßen
- Eisenbahn



Übersicht der untersuchten  
Parkierungsschwerpunkte



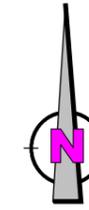
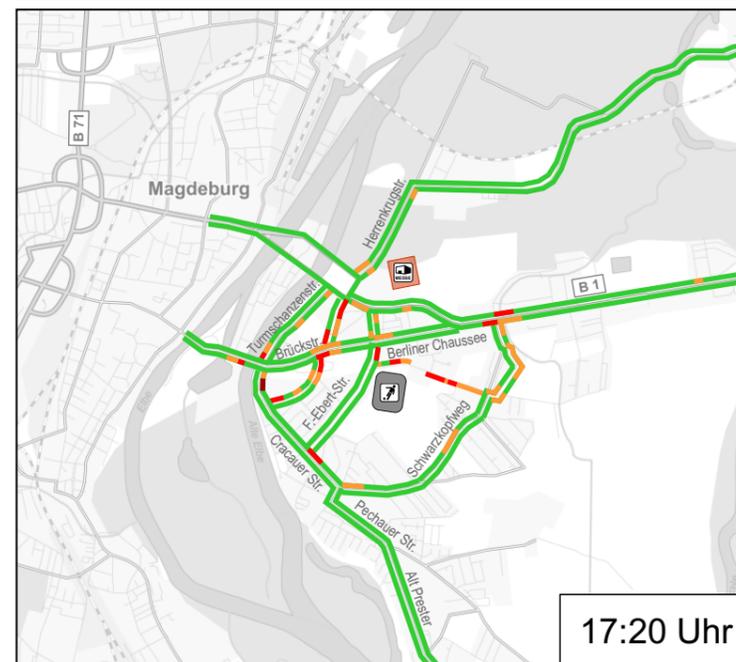
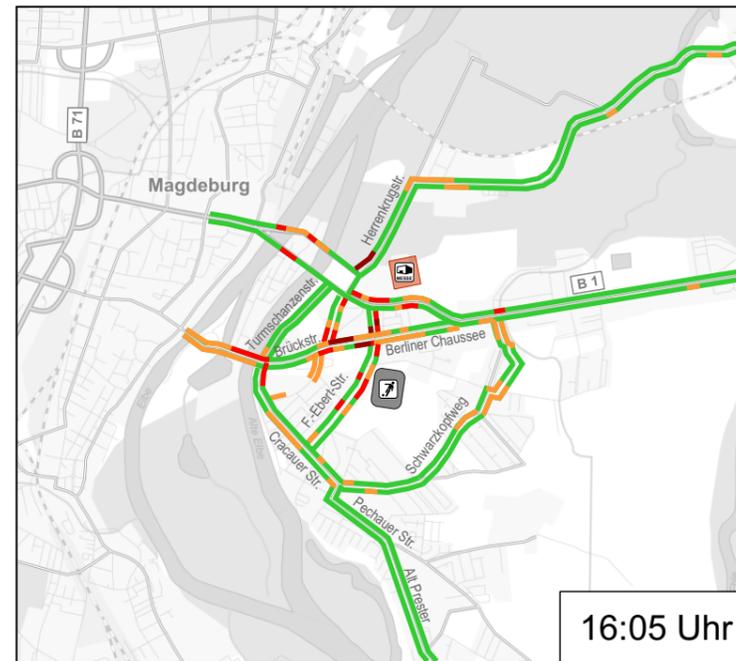
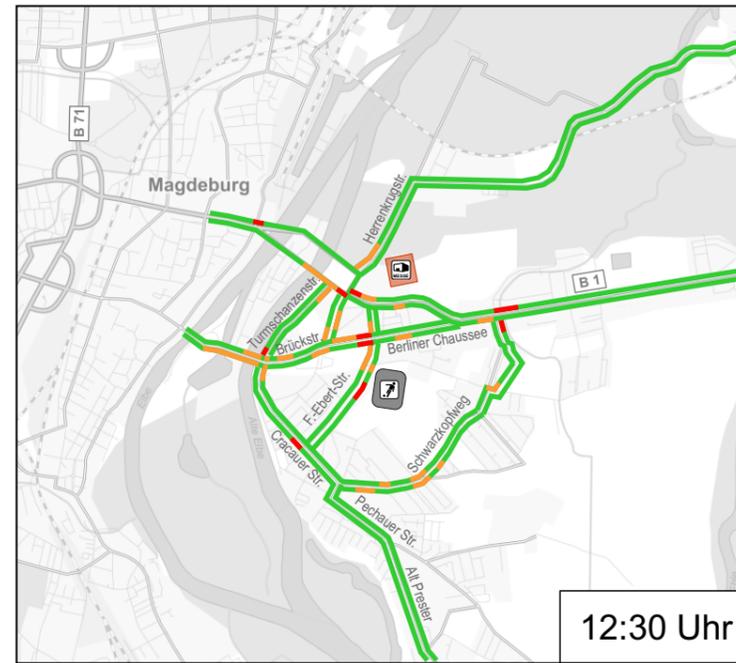
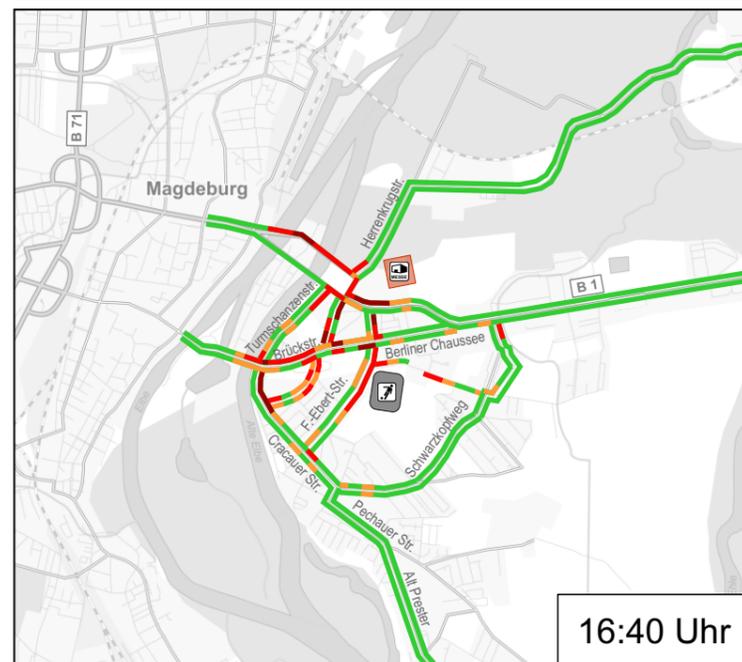
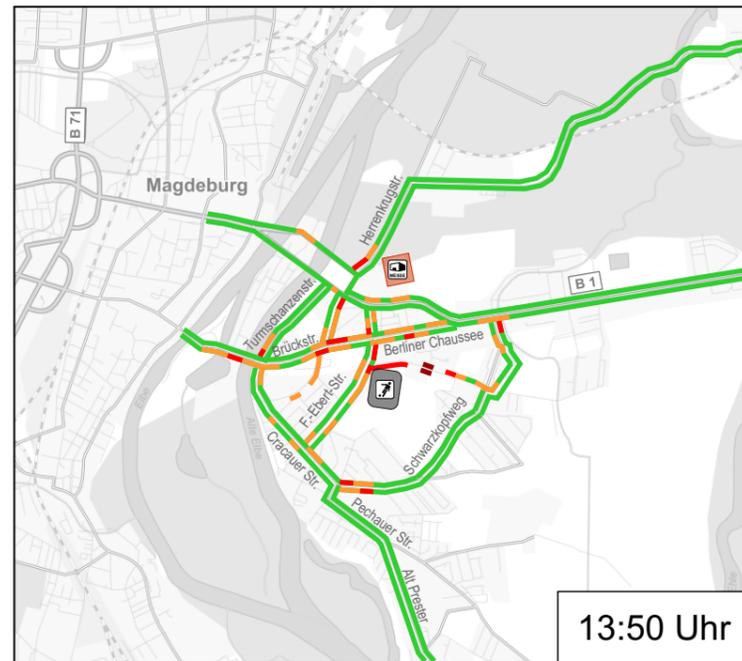
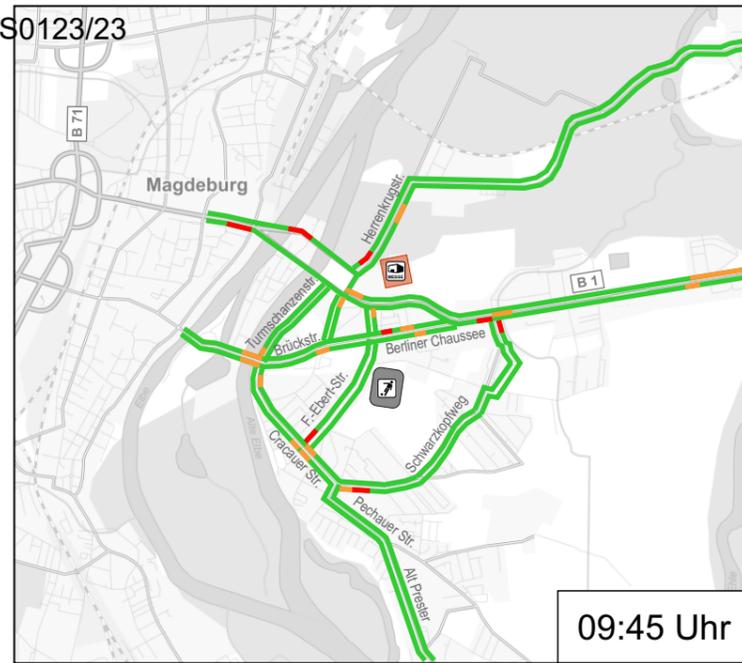
- P1 Parkierungsanlage laut Steckbrief
- Parkplatz in Planung/ im Bau

**Karteninhalte**  
Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2019;  
OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL  
Routenführung: Wegweisungskonzept Magdeburg 2011 sowie Vor-Ort-Aufnahme 2019

**Kartenmaßstab**  
1 : 20 000

Abbildung 5





**Verkehrslage im Untersuchungsgebiet  
bei Veranstungsverkehr**

Analysezeitraum: Samstag, 08.02.2020  
09:45 Uhr - 17:20 Uhr

**Veranstaltungen:**

1. FC Magdeburg vs. SV Meppen  
(Beginn: 14 Uhr, MDCC-Arena)

Reitsportmesse  
(Beginn: 09:30 Uhr, Messegelände)

**Verkehrslage**

Fließend Stockend



Messe



MDCC-Arena

**Karteninhalte**  
Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2019;  
OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

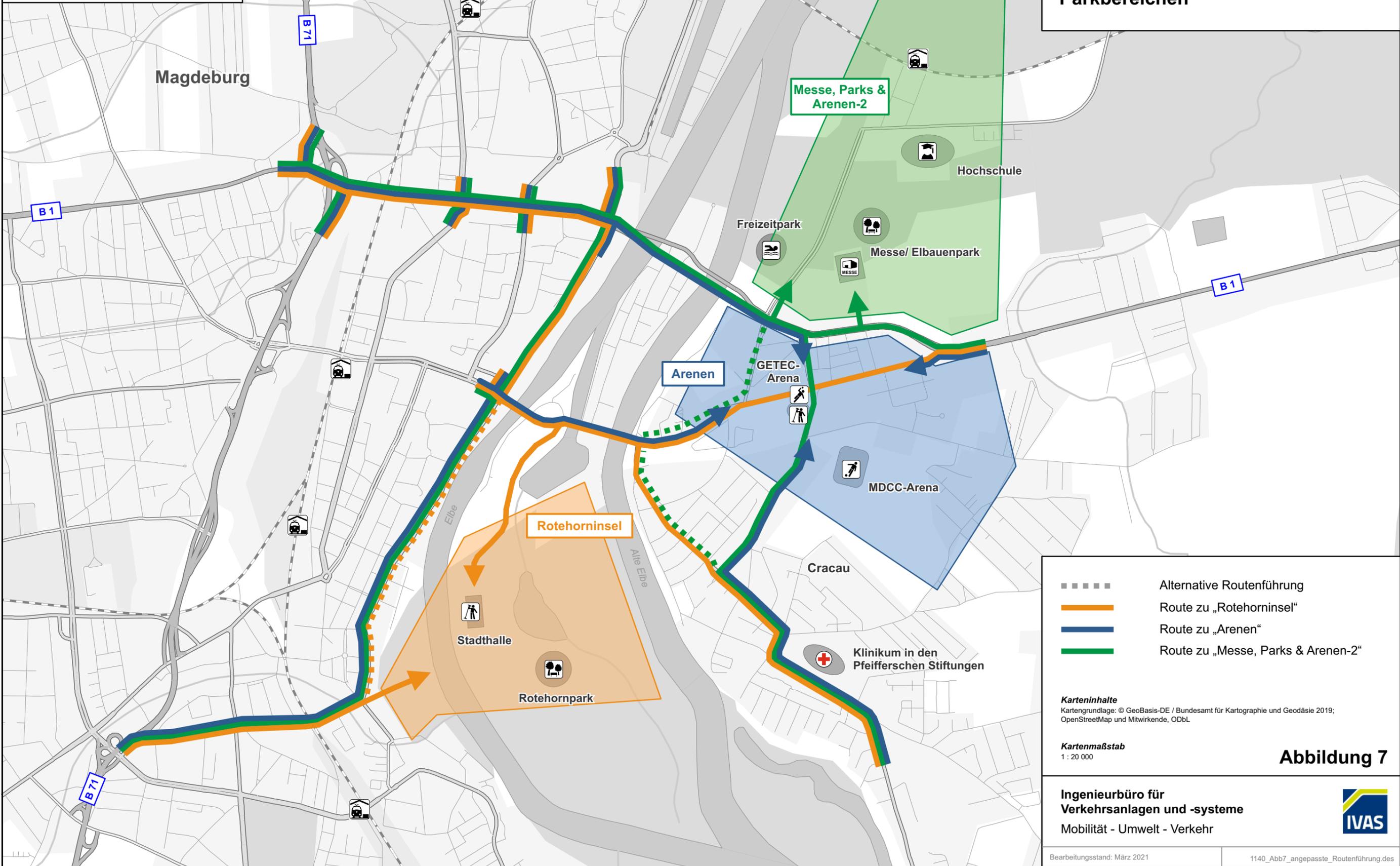
**Abbildung 6**



-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  Gemeindestraße
-  sonstige Straßen
-  Eisenbahn



Routenführung zu neu gegliederten  
Parkbereichen



-  Alternative Routenführung
-  Route zu „Rotehorninsel“
-  Route zu „Arenen“
-  Route zu „Messe, Parks & Arenen-2“

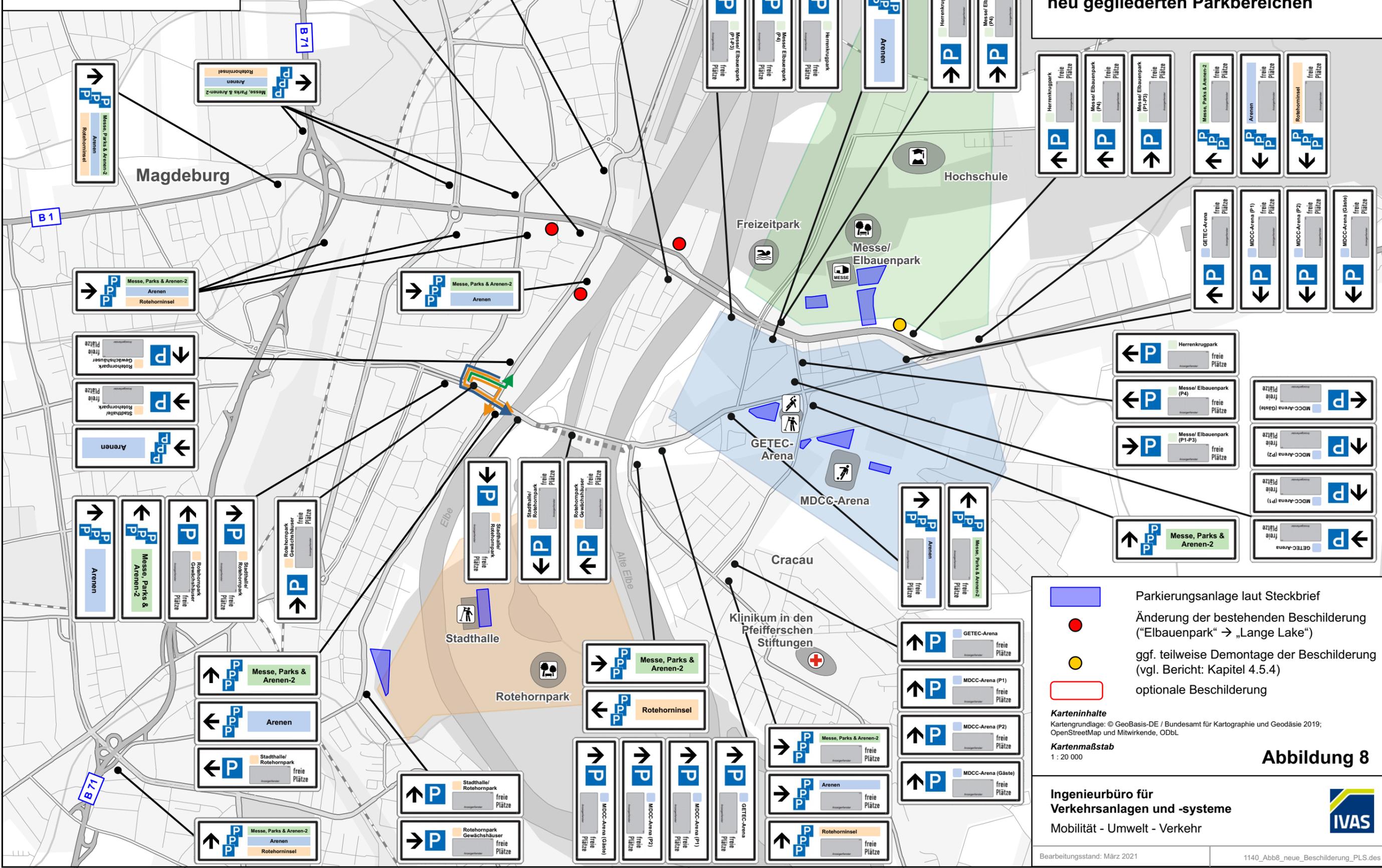
**Karteninhalte**  
Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2019;  
OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

**Kartenmaßstab**  
1 : 20 000

Abbildung 7

**Standortspezifische Wegweisung zu  
neu gegliederten Parkbereichen**

- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße
- sonstige Straßen
- Eisenbahn



- Parkierungsanlage laut Steckbrief
- Änderung der bestehenden Beschilderung ("Elbauenpark" → „Lange Lake“)
- ggf. teilweise Demontage der Beschilderung (vgl. Bericht: Kapitel 4.5.4)
- optionale Beschilderung

**Karteninhalte**  
Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2019; OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

**Kartenmaßstab**  
1 : 20 000

**Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme**  
Mobilität - Umwelt - Verkehr

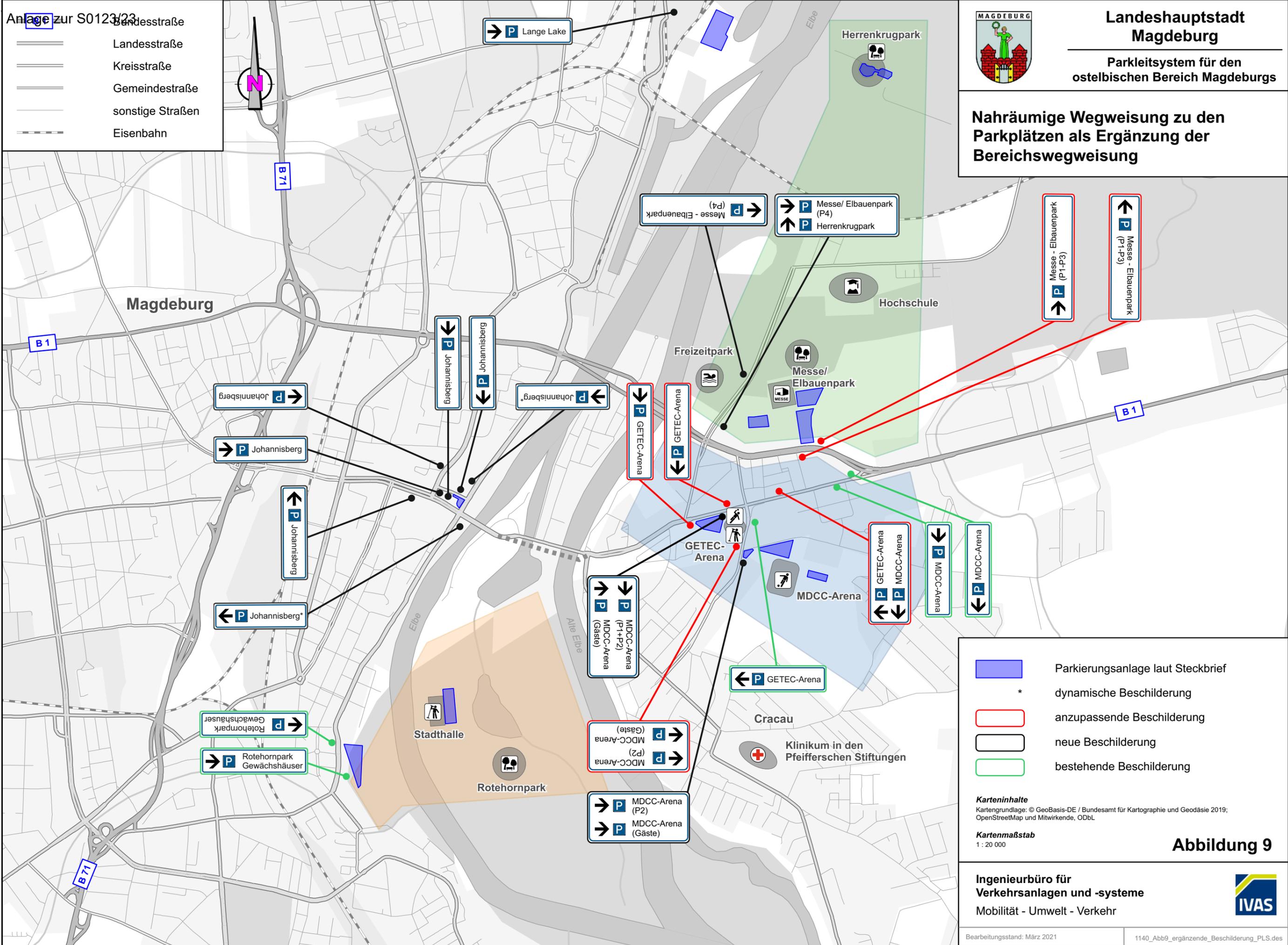


**Abbildung 8**

- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße
- sonstige Straßen
- Eisenbahn



Nahräumige Wegweisung zu den Parkplätzen als Ergänzung der Bereichswegweisung



- Parkierungsanlage laut Steckbrief
- \* anzupassende Beschilderung
- neue Beschilderung
- bestehende Beschilderung

Karteninhalte  
Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2019; OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Kartenmaßstab  
1 : 20 000

Abbildung 9



**P1: Parkplatz am Herrenkrugpark – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Grundlage: © openstreetmap.de  
 Data © OpenStreetMap contributors, CC-BY-SA

Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 115   2 x Behindertenstellplatz
Konditionen	Frei
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Gepflastert/ Rasengitterstein   Zustand: gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	In unbebauter Grünlage
Kfz-Anbindung:	1 Zu- und Abfahrt zum/ vom Parkplatz Anbindung an zwei voneinander unabhängige Straßen (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Nein
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Herrenkrug“: Tram-Linie 6, Bus-Linie N1 Haltestelle „Herrenkrug Bahnhof“: RE, RB, Tram-Linie 6, Bus-Linie N1
Besonderheiten:	Öffentliche Toilette vorhanden; Sperrung nördliche Herrenkrugstraße (Bereich Bf. Herrenkrug) bei bestimmten Fußballspielen, Fahrbahn wird für Zuschauereskorte verwendet

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	Für Rennwiesen
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P2: Parkstände am Herrenkrug – Parken im Straßenraum**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 60
Konditionen	Frei
Parkordnung:	Mäßig geordnet (unmarkiert)   Senkrecht- und Längsparken
Zustand:	Kopfsteinpflaster   Zustand: gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	In unbebauter Grünlage
Kfz-Anbindung:	1 Zufahrt und 2 Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung an zwei voneinander unabhängige Straßen (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Nein
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Herrenkrug“: Tram-Linie 6, Bus-Linie N1 Haltestelle „Herrenkrug Bahnhof“: RE, RB, Tram-Linie 6, Bus-Linie N1
Besonderheiten:	Öffentliche Toilette vorhanden

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P3: Parkplatz Friedrich-Ebert-Straße/Gübser Weg – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Grundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 33
Konditionen	Frei – an Veranstaltungstagen gebührenpflichtig und max. 24 h
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Asphaltiert   Zustand: gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Spärlich
Lage:	An MDCC-Arena   innerhalb gewerblicher Bebauung
Kfz-Anbindung:	2 Zu- und Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung an zwei voneinander unabhängige Straßen (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Ja, nahräumige Wegweisung (Ausnahme: Beschilderung am Askani-schen Platz) mit statischer Beschilderung
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Arenen“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1
Besonderheiten:	Radstellplätze vorhanden (Bügel)

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P4: Parkplatz Friedrich-Ebert-Straße ALDI/REWE – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 142   4 x Behindertenstellplatz
Konditionen	Von 6 Uhr - 22 Uhr für 1,5 h mit Parkscheibe
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Gepflastert   Zustand: sehr gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	Gegenüber der MDCC-Arena   innerhalb gewerblicher Bebauung
Kfz-Anbindung:	3 Zu- und Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung nur an eine Straße (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Nein
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Arenen“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1
Besonderheiten:	(Privat-)Parkplatz ist reiner Kundenparkplatz, kein Einbezug in späteres PLS

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

## P5: Parkplatz Heinz-Krügel-Platz – Parkierungsanlage

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Grundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Foto der Anlage:



### Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:

Kapazität:	Ca. 25
Konditionen	Frei
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Gepflastert   Zustand: sehr gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	Eingang MDCC-Arena (Westseite)
Kfz-Anbindung:	2 Zu- und Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung an zwei voneinander unabhängige Straßen (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Ja, nahräumige Wegweisung (Ausnahme: Beschilderung am Askani-schen Platz) mit statischer Beschilderung
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Arenen“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1
Besonderheiten:	Steht bei Fußballspielen nicht zur Verfügung

### Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P6: Parkplatz MDCC-Arena (Nordseite) – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 458   30 x Behindertenstellplatz
Konditionen	Schranke, an Veranstaltungstagen gebührenpflichtig und max. 24 h
Parkordnung:	Geordnet (unmarkiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Schotterdecke/ teils gepflastert   Zustand: gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	Eingang MDCC-Arena (Nordseite)
Kfz-Anbindung:	3 Zu- und Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung nur an eine Straße (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Ja, nähräumige Wegweisung (Ausnahme: Beschilderung am Askani-schen Platz) mit statischer Beschilderung
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Arenen“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1
Besonderheiten:	

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P7: Parkplatz MDCC-Arena (Nordosten) – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 220
Konditionen	An Veranstaltungstagen gebührenpflichtig und max. 24 h
Parkordnung:	Ungeordnet (unmarkiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Grünfläche   Zustand: mäßig (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Nein
Lage:	Eingang MDCC-Arena (Nordosten)
Kfz-Anbindung:	1 Zu- und Abfahrt zum/ vom Parkplatz Anbindung nur an eine Straße (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Ja, nahräumige Wegweisung (Ausnahme: Beschilderung am Askani-schen Platz) mit statischer Beschilderung
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Arenen“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1
Besonderheiten:	Nutzung bei manchen Fußballspielen als Stellplatz der Polizeifahr-zeuge, in diesen Fällen gesperrt

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P8: VIP-Parkplatz MDCC-Arena (Südwesten) – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 180   6 x Busstellplatz
Konditionen	Frei, an Veranstaltungstagen max. 1 h
Parkordnung:	Geordnet (unmarkiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Gepflastert/ Schotterdecke   Zustand: gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Spärlich
Lage:	Eingang MDCC-Arena (Südwesten)
Kfz-Anbindung:	1 Zu- und Abfahrt zum/ vom Parkplatz Anbindung nur an eine Straße (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Ja, nahräumige Wegweisung (Ausnahme: Beschilderung am Askani- schen Platz) mit statischer Beschilderung
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Arenen“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1
Besonderheiten:	Bei Fußballspielen Teil der VIP-Parkplätze

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P9: Bus-Parkplatz MDCC-Arena (Süden) – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Grundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 50   20 x Busstellplatz   20 x Behindertenstellplatz
Konditionen	An veranstaltungsfreien Tagen max. 1 h mit Parkscheibe
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Gepflastert/ Rasengitterstein   Zustand: gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	Eingang MDCC-Arena (Süden)
Kfz-Anbindung:	1 Zu- und Abfahrt zum/ vom Parkplatz Anbindung nur an eine Straße (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Ja, nahräumige Wegweisung (Ausnahme: Beschilderung am Askani- schen Platz) mit statischer Beschilderung
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Arenen“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1
Besonderheiten:	Bei Fußballspielen Teil der VIP-Parkplätze

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P10: Parkplatz MDCC-Arena (Osten) – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:

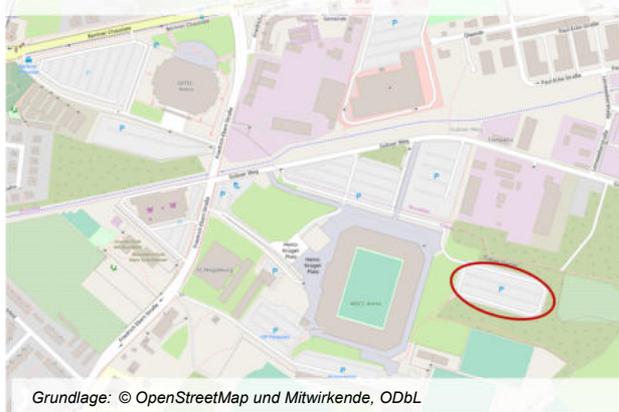


Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 425
Konditionen	Frei, an Veranstaltungstagen gebührenpflichtig und max. 24 h
Parkordnung:	Geordnet (unmarkiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Schotterdecke/ Wiese   Zustand: mäßig (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	MDCC-Arena (Osten)   in Grünlage
Kfz-Anbindung:	2 Zu- und Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung nur an eine Straße (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Ja, nähräumige Wegweisung (Ausnahme: Beschilderung am Askani-schen Platz) mit statischer Beschilderung
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Arenen“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1
Besonderheiten:	Bei Fußballspielen Nutzung als Gästeparkplatz und teilweise Stellflä- che für Einsatzfahrzeuge der Polizei

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

<b>P11: Parkplatz GETEC-Arena (Westen) – Parkierungsanlage</b>		Stand: 17.12.2020
Lage der Parkierungsanlage:  <p style="font-size: small;">Grundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL</p>	Foto der Anlage: 	
<b>Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:</b>		
Kapazität:	Ca. 430   9 x Behindertenstellplatz   6 x Taxi   6 x Presse	
Konditionen	An Veranstaltungstagen gebührenpflichtig und max. 24 h	
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Senkrechtparken	
Zustand:	Gepflastert/ Rasengitterstein   Zustand: sehr gut (visuelle Einschätzung)	
Beleuchtung:	Ja	
Lage:	GETEC-Arena (Westen)   gegenüber vereinzelt Wohnbebauung	
Kfz-Anbindung:	3 Zu- und Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung an zwei voneinander unabhängige Straßen (übergeordnetes Netz) Bei Fußballspielen ist Westzufahrt gesperrt	
Wegweisung zur Anlage:	Ja, nahräumige Wegweisung mit statischer Beschilderung	
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	2 x auf Berliner Chaussee am westlichen und östlichen Knotenpunkt	
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Arenen“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1	
Besonderheiten:	An veranstaltungsfreien Tagen durch Poller nicht befahrbar, Radstellplätze vorhanden (Bügel)	

<b>Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen</b>	
Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P12: Parkplatz GETEC-Arena (Süden) – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Grundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 162   3 x Behindertenstellplatz   51 für Firmen vorgehalten
Konditionen	An Veranstaltungstagen gebührenpflichtig und max. 24 h, frei befahrbar
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Senkrecht- und Schrägparken
Zustand:	Asphalt   Zustand: sehr gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	GETEC-Arena (Süden)
Kfz-Anbindung:	2 Zu- und 3 Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung an zwei voneinander unabhängige Straßen (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Ja, nahräumige Wegweisung mit statischer Beschilderung
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Arenen“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1
Besonderheiten:	Zufahrt an veranstaltungsfreien Tagen nicht möglich

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P13: Parkplatz Kastanienweg/Herrenkrugstraße – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 225
Konditionen	Nur für Mitarbeiter und Studenten FH mit Parkausweis
Parkordnung:	Geordnet (unmarkiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Gepflastert/ Rasengitterstein   Zustand: gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	Campus Hochschule   in Grünlage
Kfz-Anbindung:	1 Zu- und Abfahrt zum/ vom Parkplatz Anbindung nur an eine Straße (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Nein
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Fachhochschule“: Tram-Linie 6, Bus-Linie N1 Haltestelle „Herrenkrug Bahnhof“: RE, RB, Tram-Linie 6, Bus-Linie N1
Besonderheiten:	Im Falle einer (temporären) Sperrung der Herrenkrugstraße (Eskorte Zuschauer) kommt es zu Behinderungen des An- und Abreiseverkehrs Privater Parkplatz, kein städtisches Grundstück

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P14: Parkplatz Hochschule Breitscheidstraße – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 360   2 x Ladesäulenstellplatz
Konditionen	Nur für Mitarbeiter und Studenten FH mit Parkausweis
Parkordnung:	Geordnet (unmarkiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Asphaltiert/ Kopfsteinpflaster   Zustand: sehr gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	Auf Campus Hochschule
Kfz-Anbindung:	2 Zu- und Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung nur an eine Straße (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Nein
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Fachhochschule“: Tram-Linie 6, Bus-Linie N1 Haltestelle „Herrenkrug Bahnhof“: RE, RB, Tram-Linie 6, Bus-Linie N1
Besonderheiten:	E-Ladesäule vorhanden Privater Parkplatz, kein städtisches Grundstück

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

## P15: Großer Parkplatz Messegelände – Parkierungsanlage

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Foto der Anlage:



### Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:

Kapazität:	Ca. 800   4 x Behindertenstellplatz (Bei Besichtigung nur 1x)
Konditionen	An Veranstaltungstagen gebührenpflichtig
Parkordnung:	Geordnet (teilweise markiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Gepflastert/ Schotterdecke   Zustand: gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	Am Messegelände
Kfz-Anbindung:	3 Zu- und Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung an zwei voneinander unabhängige Straßen (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Ja, weiträumige Wegweisung mit dynamischer und statischer Beschilderung
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Bei Einfahrt zum Messegelände
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Jerichower Platz“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1 Haltestelle „Messegelände/ Elbauenpark“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1
Besonderheiten:	Derzeit lange Wartezeiten bei Anreise aufgrund Bezahlsystem (Handkasse), Betreiber plant Änderung, Nördlicher Bereich privater Parkplatz

### Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	Im südlichen Bereich, an der B1, ist ein Parkhaus geplant, an veranstaltungsfreien Tagen Nutzung für Anwohner
geplante straßenbauliche Maßnahmen	Verlängerung der Abbiegespuren
weitere Planungen	

**P16: Hinterer Parkplatz Messegelände – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 500 Pkw oder 116 Busse   6 x Behindertenstellplatz
Konditionen	Nur an ausgewählten Veranstaltungstagen gebührenpflichtig
Parkordnung:	Ungeordnet (unmarkiert)   vermutlich Senkrechtparken
Zustand:	Gepflastert   Zustand: gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	Am Messegelände
Kfz-Anbindung:	1 Zu- und Abfahrt zum/ vom Parkplatz Anbindung an zwei voneinander unabhängige Straßen (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Ja, weiträumige Wegweisung mit dynamischer und statischer Beschilderung
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Bei Einfahrt zum Messegelände
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Jerichower Platz“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1 Haltestelle „Messegelände/ Elbauenpark“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1
Besonderheiten:	Derzeit lange Wartezeiten bei Anreise aufgrund Bezahlssystem (Handkasse), Betreiber plant Änderung, privater Parkplatz

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P17: Parkplatz Tessenowstraße 13 – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 35
Konditionen	Frei
Parkordnung:	Ungeordnet (unmarkiert)   vermutlich Senkrechtparken
Zustand:	Gepflastert   Zustand: gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Spärlich
Lage:	Am Messegelände   Gewerbliche Bebauung
Kfz-Anbindung:	2 Zu- und Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung an zwei voneinander unabhängige Straßen (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Nein
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Bei Einfahrt zum Messegelände
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Jerichower Platz“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1 Haltestelle „Messegelände/ Elbauenpark“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1
Besonderheiten:	Kein ausgewiesener Parkplatz

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P18: Parkplatz Tessenowstraße 15 – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 87
Konditionen	Frei
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Gepflastert   Zustand: sehr gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Spärlich
Lage:	Am Messegelände   Gewerbliche Bebauung
Kfz-Anbindung:	2 Zu- und Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung an zwei voneinander unabhängige Straßen (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Nein
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Bei Einfahrt zum Messegelände
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Jerichower Platz“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1 Haltestelle „Messegelände/ Elbauenpark“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1
Besonderheiten:	

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

## P19: Großer Parkplatz Rondell Tessenowstraße – Parkierungsanlage

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Grundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Foto der Anlage:



### Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:

Kapazität:	Ca. 315   11 x Behindertenstellplatz (Bei Besichtigung nur 1x)
Konditionen	Gebührenpflichtig (Parkscheinautomat)
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Gepflastert   Zustand: gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	Am Messegelände   Zwischen Amtsgebäuden
Kfz-Anbindung:	4 Zu- und Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung an zwei voneinander unabhängige Straßen (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Ja, weiträumige Wegweisung mit dynamischer und statischer Beschilderung
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Bei Einfahrt zum Messegelände
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Jerichower Platz“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1 Haltestelle „Messegelände/ Elbauenpark“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1
Besonderheiten:	Privater Parkplatz

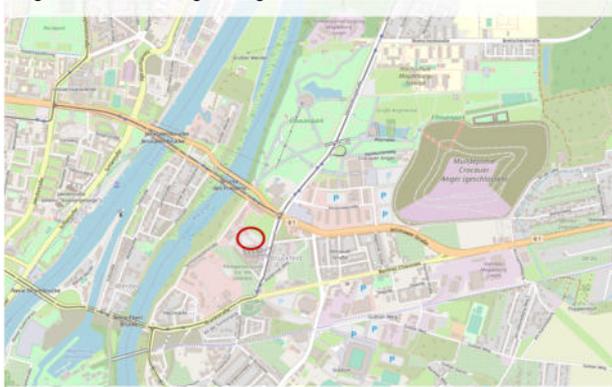
### Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P20: Parkmöglichkeiten Landesministerium – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Grundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 270   5 x Behindertenstellplatz
Konditionen	kostenfrei
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Gepflastert   Zustand: sehr gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	Ministeriumsgelände   Zwischen Amtsgebäuden
Kfz-Anbindung:	2 Zu- und Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung an zwei voneinander unabhängige Straßen (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Nein
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Turmschanzenstraße/ Friedensbrücke“: Tram-Linien 6, 8, 9 Haltestelle „Arenen“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1 Haltestelle „Heumarkt“: Tram-Linien 8, 9, Bus-Linie N1
Besonderheiten:	Privater Parkplatz mit Erbbaurecht

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P21: Parkplatz Landesministerium – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Grundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 150
Konditionen	kostenfrei
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Gepflastert   Zustand: gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	Ministeriumsgelände   Grünlage
Kfz-Anbindung:	2 Zu- und Abfahrt zum/ vom Parkplatz Anbindung an zwei voneinander unabhängige Straßen
Wegweisung zur Anlage:	Nein
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Turmschanzenstraße/ Friedensbrücke“: Tram-Linien 6, 8, 9 Haltestelle „Arenen“: Tram-Linie 6, Bus-Linien 51, N1 Haltestelle „Heumarkt“: Tram-Linien 8, 9, Bus-Linie N1
Besonderheiten:	Nutzung eher geringer Umfang, höhere Reserven Privater Parkplatz

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P22: Parkplatz Pfeiffersche Stiftungen – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 250
Konditionen	Gebührenpflichtig (Parkscheinautomat)
Parkordnung:	Geordnet (teilweise markiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Gepflastert/ grob gepflastert   Zustand: gut/ mäßig (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Teilweise sehr spärlich beleuchtet
Lage:	Zwischen Gebäuden der Pfeifferschen Stiftungen und Wohnbebauung
Kfz-Anbindung:	1 Zu- und Abfahrt zum/ vom Parkplatz Anbindung nur an eine Straße (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Nein
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Pfeiffersche Stiftungen“: Tram-Linie 4, Bus-Linie N1
Besonderheiten:	Mit Schranke gesichert Privater Parkplatz

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P23: Parkplatz Rotehornpark (nördl. der Stadthalle) – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Grundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 180   2 x Behindertenstellplatz
Konditionen	Gebührenpflichtig (Parkscheinautomat)
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Asphaltiert   Zustand: gut/ mäßig (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	Nördlich der Stadthalle   In Grünlage
Kfz-Anbindung:	2 Zu- und Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung nur an zwei voneinander unabhängige Straßen (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Ja, nahräumige Wegweisung mit statischer Beschilderung
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Zollhaus“: Tram-Linie 4, 8, 9, Bus-Linie N1
Besonderheiten:	Keine Parkscheinautomaten installiert

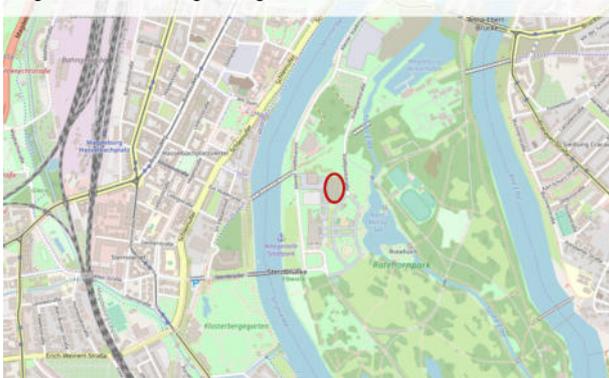
**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	Neuordnung Parkplätze im Stadtpark, Zusammenfassung zu einem Parkplatz, siehe Plan
weitere Planungen	

**P24: Parkplatz nordöstlich der Stadthalle – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Grundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 80
Konditionen	kostenfrei
Parkordnung:	Geordnet (unmarkiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Asphaltiert   Zustand: schlecht (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Nein
Lage:	Nordöstlich der Stadthalle   in Grünlage
Kfz-Anbindung:	2 Zu- und Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung an zwei voneinander unabhängige Straßen (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Nein
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Zollhaus“: Tram-Linie 4, 8, 9, Bus-Linie N1
Besonderheiten:	Große Unebenheiten, Moosbewuchs, ungepflegt

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	Neuordnung Parkplätze im Stadtpark, Zusammenfassung zu einem Parkplatz, siehe Plan
weitere Planungen	

**P25: Parkplatz Stadthalle (östlich der Stadthalle) – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 115   2 x Behindertenstellplatz
Konditionen	Gebührenpflichtig (Parkscheinautomat)
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Asphaltiert   Zustand: mäßig (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	Am Messegelände   Zwischen Amtsgebäuden
Kfz-Anbindung:	3 Zu- und Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung an zwei voneinander unabhängige Straßen (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Ja, nahäumige Wegweisung mit statischer Beschilderung
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Zollhaus“: Tram-Linie 4, 8, 9, Bus-Linie N1
Besonderheiten:	Schlechte Markierung, Untergrund wellig, öffentliche Toilette vorhanden

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	Neuordnung Parkplätze im Stadtpark, Zusammenfassung zu einem Parkplatz, siehe Plan
weitere Planungen	

## P26: Parkplatz Lange Lake – Parkierungsanlage

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Grundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Foto der Anlage:



### Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:

Kapazität:	Ca. 2.580
Konditionen	Kostenfrei
Parkordnung:	Geordnet (unmarkiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Schotterdecke, Grasbewuchs   Zustand: mäßig (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Nein
Lage:	In Gewerbegebiet an der Elbe
Kfz-Anbindung:	2 Zu- und Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung nur an eine Straße (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Ja, nähräumige Wegweisung, statische Beschilderung
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Keine fußläufige Anbindung
Besonderheiten:	Fußgängerüberführung über die Elbe zum Herrenkrugpark vorhanden

### Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen

Konzept Verkehrsmanagement	Für Rennwiesen
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P27: Parkplatz Petriförder Ost – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Grundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 120   4 x Behindertenstellplatz   6 x Bus
Konditionen	Gebührenpflichtig (Parkscheinautomat)
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Senkrechtparken (einige SP parallel zum Bord)
Zustand:	Asphaltiert   Zustand: gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Nein
Lage:	Zwischen Fischmarkt an der Elbe und Hauptstraße Schleinufer
Kfz-Anbindung:	1 Zu- & 1 Abfahrt zum/ vom Parkplatz Anbindung nur an eine Straße (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Ja, nahräumige Wegweisung (aber weiträumige Einbindung ins PLS)
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Askanischer Platz“: Tram-Linie 6, 8, 9 Haltestelle „St. Petri“: Bus-Linien 41, 73, N1, N7
Besonderheiten:	Öffentliche Toilette vorhanden

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P28: Parkplatz Petriförder West – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Grundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 50   4 x Reisebus
Konditionen	Gebührenpflichtig (Parkscheinautomat)
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Schrägparken
Zustand:	Asphaltiert   Zustand: mäßig/gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Nein
Lage:	An Hauptstraße Schleinufer
Kfz-Anbindung:	1 Zu- & Abfahrt zum/ vom Parkplatz Anbindung nur an eine Straße (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Ja, nahräumige Wegweisung (aber weiträumige Einbindung ins PLS)
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Askanischer Platz“: Tram-Linie 6, 8, 9 Haltestelle „St. Petri“: Bus-Linien 41, 73, N1, N7
Besonderheiten:	

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P29: Parkplatz Johannisberg – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Grundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 90
Konditionen	Gebührenpflichtig (Parkscheinautomat)
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Asphaltiert   Zustand: gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Nein
Lage:	An Hauptstraße Schleinufer   Unter Elbquerung (Zollbrücke)
Kfz-Anbindung:	2 Zu- & Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung an zwei voneinander unabhängige Straßen (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Nein
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Ja, an Knotenpunkt Johannisbergstraße/ Schleinufer und hinter südlicher Ausfahrt
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Allee-Center“: Tram-Linien 4, 8, 9, Bus-Linien 41, 73 Haltestelle „Alter Markt“: Bus-Linien 41, 73
Besonderheiten:	

**Gep plante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P30: Parkplatz Einzelhandelsfläche Toom/Lidl – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 230   7 x Behindertenstellplatz
Konditionen	Nur für Kunden – außerhalb der Geschäftszeiten Parken verboten
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Senkrechtparken
Zustand:	Gepflastert   Zustand: gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	An MDCC Arena   innerhalb gewerblicher Bebauung
Kfz-Anbindung:	2 Zu- & Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung nur an eine Straße (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Nein
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Ja, westlich an Knotenpunkt Berliner Chaussee/ Friedrich-Ebert-Straße
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Arenen“: Tram-Linie 6, Bus-Linie N1
Besonderheiten:	

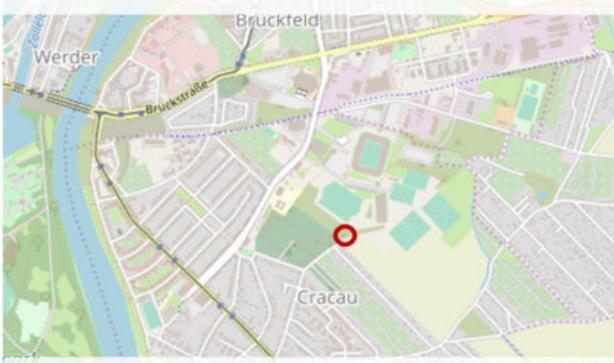
**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P31: Parkstände Ostfriedhof (Pfeifferstraße) – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Grundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	unbekannt
Konditionen	Kein offizieller Parkplatz
Parkordnung:	Keine
Zustand:	Schotter   Zustand: schlecht (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Keine
Lage:	Am Friedhof   am Rande eines Wohngebietes
Kfz-Anbindung:	1 Zu- & Abfahrt zur/ von Parkfläche
Wegweisung zur Anlage:	Nein
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Nein
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Arenen“: Tram-Linie 6, Bus-Linie N1 Haltestelle „Mehringstraße“: Tram-Linie 4, Bus-Linie N1 Haltestelle „Simonstraße“: Tram-Linie 4, Bus-Linie N1 Haltestelle „Sportgymnasium“: Bus-Linie N1
Besonderheiten:	

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

**P32: Parkplatz Rotehornpark/Gewächshäuser – Parkierungsanlage**

Stand: 17.12.2020

Lage der Parkierungsanlage:



Grundlage: © OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL

Foto der Anlage:



**Charakteristik des Parkierungsschwerpunkte:**

Kapazität:	Ca. 270-305   3-9 x Behindertenstellplatz   0-3 x Busstellplatz
Konditionen	Gebührenpflichtig
Parkordnung:	Geordnet (markiert)   Senkrecht- und Schrägparken
Zustand:	Gepflastert/ Asphaltiert   Zustand: sehr gut (visuelle Einschätzung)
Beleuchtung:	Ja
Lage:	Unterhalb der Sternbrücke   Grenzt nördlich an Wohngebiet, ansonsten unbebaute Grünlage
Kfz-Anbindung:	2 Zu- & Abfahrten zum/ vom Parkplatz Anbindung an zwei voneinander unabhängige Straßen (übergeordnetes Netz)
Wegweisung zur Anlage:	Ja
Lichtsignalanlage(n) (LSA)	Bei Auffahrt zur Sternbrücke (Steubenallee) und Knotenpunkt Schleinufer/ Zum Rotehornblick
Anbindung ÖPNV:	Haltestelle „Hammersteinweg“: Bus-Linie 59 Haltestelle „Planckstraße“: Tram-Linie 2, 8, Bus-Linie N2 Haltestelle „AMO/ Steubenallee“: Tram-Linie 2, 8, Bus-Linie N2 Haltestelle „Hasselbachplatz“: Tram-Linien 1, 2, 4, 5, 6, 8, 9, 10
Besonderheiten:	

**Geplante/ umgesetzte Maßnahmen und Vorgaben aus weiteren Konzepten und Planungen**

Konzept Verkehrsmanagement	
Konzeption Wegweisung	
geplante städtebauliche Maßnahmen	
geplante straßenbauliche Maßnahmen	
weitere Planungen	

Ermittlung des potenziellen Verkehrsaufkommens MDCC-Arena (1. Fall)															
	Kapazität	Besucheranteile		Modal Split		Personen		Besetzungs-grad	Fahrzeuge			Anzahl Wege pro Tag	Kfz-Fahrten pro Tag		
		Besucher	MD	Auswärts		MD	Auswärts		MD	Auswärts	MD			Auswärts	Gesamt
Sport		80%	20%					Pers/ Fzg							
Sport- veranstaltung	30.000	24.000	6.000	ÖPNV	30%	40%	7.200	2.400	-	-	-	-	-	-	
				MIV	50%	50%	12.000	3.000	2,5	4.800	1.200	6.000	Pkw	2,0	12.000
				zu Fuß	10%	10%*	2.400	600	-	-	-	-	-	-	-
				Fahrrad	10%	0%	2.400	0	1,0	2.400	-	2.400	Fahrrad	-	-

Ermittlung des potenziellen Verkehrsaufkommens MDCC-Arena (2. Fall)															
	Kapazität	Besucheranteile		Modal Split		Personen		Besetzungs-grad	Fahrzeuge			Anzahl Wege pro Tag	Kfz-Fahrten pro Tag		
		Besucher	MD	Auswärts		MD	Auswärts		MD	Auswärts	MD			Auswärts	Gesamt
Sport		80%	20%					Pers/ Fzg							
Sport- veranstaltung	30.000	24.000	6.000	ÖPNV	55%	50%	13.200	3.000	-	-	-	-	-	-	
				MIV	25%	40%	6.000	2.400	2,5	2.400	960	3.360	Pkw	2,0	6.720
				zu Fuß	10%	10%*	2.400	600	-	-	-	-	-	-	-
				Fahrrad	10%	0%	2.400	0	1,0	2.400	-	2.400	Fahrrad	-	-

Ermittlung des potenziellen Verkehrsaufkommens MDCC-Arena (3. Fall)															
	Kapazität	Besucheranteile		Modal Split		Personen		Besetzungs-grad	Fahrzeuge			Anzahl Wege pro Tag	Kfz-Fahrten pro Tag		
		Besucher	MD	Auswärts		MD	Auswärts		MD	Auswärts	MD			Auswärts	Gesamt
Sport		80%	20%					Pers/ Fzg							
Sport- veranstaltung	20.000	16.000	4.000	ÖPNV	55%	50%	8.800	2.000	-	-	-	-	-	-	
				MIV	25%	40%	4.000	1.600	2,5	1.600	640	2.240	Pkw	2,0	4.480
				zu Fuß	10%	10%*	1.600	400	-	-	-	-	-	-	-
				Fahrrad	10%	0%	1.600	0	1,0	1.600	-	1.600	Fahrrad	-	-

\* Besucher, die mit dem Pkw anreisen und von weiter entfernten Parkplätzen die restliche Strecke zu Fuß zurücklegen

Ermittlung des potenziellen Verkehrsaufkommens GETEC-Arena (1. Fall)																
	Kapazität	Besucheranteile		Modal Split		Personen		Besetzungs-grad	Fahrzeuge			Anzahl Wege pro Tag	Kfz-Fahrten pro Tag			
		Besucher	MD	Auswärts		MD	Auswärts		MD	Auswärts	Pers/ Fzg			MD	Auswärts	Gesamt
Sport		80%	20%													
Event		70%	30%													
Sport-veranstaltung	6.300	5.040	1.260	ÖPNV	30%	30%	1.512	378	-	-	-	-	-	-		
				MIV	50%	60%	2.520	756	2,5	1.008	302	1.310	Pkw	2,0	2.620	
				zu Fuß	10%	10%*	504	126	-	-	-	-	-	-	-	-
				Fahrrad	10%	0%	504	0	1,0	504	-	504	Fahrrad			
Event-veranstaltung	7.000	4.900	2.100	ÖPNV	30%	30%	1.470	630	-	-	-	-	-	-		
				MIV	50%	60%	2.450	1.260	2,5	980	504	1.484	Pkw	2,0	2.968	
				zu Fuß	10%	10%*	490	210	-	-	-	-	-	-	-	-
				Fahrrad	10%	0%	490	0	1,0	490	-	490	Fahrrad			

Ermittlung des potenziellen Verkehrsaufkommens GETEC-Arena (2. Fall)																
	Kapazität	Besucheranteile		Modal Split		Personen		Besetzungs-grad	Fahrzeuge			Anzahl Wege pro Tag	Kfz-Fahrten pro Tag			
		Besucher	MD	Auswärts		MD	Auswärts		MD	Auswärts	Pers/ Fzg			MD	Auswärts	Gesamt
Sport		80%	20%													
Event		70%	30%													
Sport-veranstaltung	6.300	5.040	1.260	ÖPNV	55%	40%	2.772	504	-	-	-	-	-	-		
				MIV	25%	50%	1.260	630	2,5	504	252	756	Pkw	2,0	1.512	
				zu Fuß	10%	10%*	504	126	-	-	-	-	-	-	-	-
				Fahrrad	10%	0%	504	0	1,0	504	-	504	Fahrrad			
Event-veranstaltung	7.000	4.900	2.100	ÖPNV	55%	40%	2.695	840	-	-	-	-	-	-		
				MIV	25%	50%	1.225	1.050	2,5	490	420	910	Pkw	2,0	1.820	
				zu Fuß	10%	10%*	490	210	-	-	-	-	-	-	-	-
				Fahrrad	10%	0%	490	0	1,0	490	-	490	Fahrrad			

Ermittlung des potenziellen Verkehrsaufkommens GETEC-Arena (3. Fall)																
	Kapazität	Besucheranteile		Modal Split		Personen		Besetzungs-grad	Fahrzeuge			Anzahl Wege pro Tag	Kfz-Fahrten pro Tag			
		Besucher	MD	Auswärts		MD	Auswärts		MD	Auswärts	Pers/ Fzg			MD	Auswärts	Gesamt
Sport		80%	20%													
Event		70%	30%													
Sport-veranstaltung	6.000	4.800	1.200	ÖPNV	55%	40%	2.640	480	-	-	-	-	-	-		
				MIV	25%	50%	1.200	600	2,5	480	240	720	Pkw	2,0	1.440	
				zu Fuß	10%	10%*	480	120	-	-	-	-	-	-	-	-
				Fahrrad	10%	0%	480	0	1,0	480	-	480	Fahrrad			
Event-veranstaltung	6.300	4.410	1.890	ÖPNV	55%	40%	2.426	756	-	-	-	-	-	-		
				MIV	25%	50%	1.103	945	2,5	441	378	819	Pkw	2,0	1.638	
				zu Fuß	10%	10%*	441	189	-	-	-	-	-	-	-	-
				Fahrrad	10%	0%	441	0	1,0	441	-	441	Fahrrad			

\* Besucher, die mit dem Pkw anreisen und von weiter entfernten Parkplätzen die restliche Strecke zu Fuß zurücklegen

Ermittlung des potenziellen Verkehrsaufkommens Messe (1. Fall)															
	Kapazität	Besucheranteile		Modal Split			Personen		Besetzungs-grad	Fahrzeuge				Anzahl Wege pro Tag	Kfz-Fahrten pro Tag
		Besucher	MD	Auswärts		MD	Auswärts	MD		Auswärts		MD	Auswärts		
		50%	50%						Pers/ Fzg						
Veranstaltung	5.000	2.500	2.500	ÖPNV	30%	10%	750	250	-	-	-	-	-	-	
				MIV	50%	80%	1.250	2.000	2,5	500	800	1.300	Pkw	2,0	2.600
				zu Fuß	10%	10%*	250	250	-	-	-	-	-	-	-
				Fahrrad	10%	0%	250	0	1,0	250	-	250	Fahrrad		

Ermittlung des potenziellen Verkehrsaufkommens Messe (2. Fall)															
	Kapazität	Besucheranteile		Modal Split			Personen		Besetzungs-grad	Fahrzeuge				Anzahl Wege pro Tag	Kfz-Fahrten pro Tag
		Besucher	MD	Auswärts		MD	Auswärts	MD		Auswärts		MD	Auswärts		
		50%	50%						Pers/ Fzg						
Veranstaltung	5.000	2.500	2.500	ÖPNV	55%	25%	1.375	625	-	-	-	-	-	-	
				MIV	25%	65%	625	1.625	2,5	250	650	900	Pkw	2,0	1.800
				zu Fuß	10%	10%*	250	250	-	-	-	-	-	-	-
				Fahrrad	10%	0%	250	0	1,0	250	-	250	Fahrrad		

Ermittlung des potenziellen Verkehrsaufkommens Messe (3. Fall)															
	Kapazität	Besucheranteile		Modal Split			Personen		Besetzungs-grad	Fahrzeuge				Anzahl Wege pro Tag	Kfz-Fahrten pro Tag
		Besucher	MD	Auswärts		MD	Auswärts	MD		Auswärts		MD	Auswärts		
		50%	50%						Pers/ Fzg						
Veranstaltung	3.000	1.500	1.500	ÖPNV	55%	25%	825	375	-	-	-	-	-	-	
				MIV	25%	65%	375	975	2,5	150	390	540	Pkw	2,0	1.080
				zu Fuß	10%	10%*	150	150	-	-	-	-	-	-	-
				Fahrrad	10%	0%	150	0	1,0	150	-	150	Fahrrad		

\* Besucher, die mit dem Pkw anreisen und von weiter entfernten Parkplätzen die restliche Strecke zu Fuß zurücklegen

### Maßnahmen zur Realisierung des Parkleitsystems

Maßnahme Nr.	Bezeichnung	Kurzbeschreibung	Priorität	Zeithorizont	unter 25.000 €	25.000 - 100.000 €	über 100.000 €
<b>1. Ausbau und Optimierung des städtischen Park- und Verkehrsleitsystems</b>							
1.1	Installation neuer Parkeittafeln	Die Erweiterung des bestehenden Parkleitsystems um die Parkflächen der Freizeit-, Veranstaltungs- und Sportstätten in den Stadtbereichen östlich der Stromelbe erfordert die Errichtung zusätzlicher statischer und dynamischer Parkeleitbeschilderung an den empfohlenen Standorten.	Hoch	kurzfristig			●
1.2	Anpassung der bestehenden Beschilderung	Bei Teilen der Bestandsbeschilderung besteht hinsichtlich der empfohlenen Parkflächenbezeichnung bzw. -nummerierung Anpassungsbedarf.	Hoch	kurzfristig	●		
1.3	Verdichtung des Variotafelnetzes	Diese Maßnahme umfasst die Errichtung zusätzlicher Verkehrsleittechnik in Form von Variotafeln an den empfohlenen Standorten.	Hoch	kurzfristig			●
1.4	Ausstattung der Parkierungsanlagen mit Erfassungstechnik	Um dynamische Echtzeitinformationen zum Belegungsstand der einzelnen Parkierungsanlagen preisgeben zu können, müssen die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge an den entsprechenden Parkflächen erfasst werden. Dafür kommen sowohl Induktionsschleifen als auch Schrankenanlagen in Frage.	Hoch	kurzfristig		●	
<b>2. Flankierende Maßnahmen zum Parkleitsystem</b>							
2.1	Einführung einer konsistente Gebührenordnung für die Parkflächen des Parkleitsystems	Ein wichtiger Aspekt zur Anregung eine optimale Verteilung von Parkverkehren ist die Einführung einer konsistenten Parkraumbewirtschaftung über alle Parkflächen des Parkleitsystems. Eine einheitliche Gebührenordnung verhindert Parkplatzpräferenzen und somit die Konzentration auf einzelne Parkflächen. Kosten entstehen vor allem den Parkplatzbetreibern durch die Installation von Hinweistafeln, Abrechnungstechnik und deren Wartung sowie Personalkosten für z.B. Kontrollen.	Mittel	Mittelfristig	●		
2.2	Einführung von Parkraumbewirtschaftung in den Wohngebieten im Umfeld von Großveranstaltungsorten	Eine exklusive Nutzung des öffentlichen Parkraums in den Wohngebieten durch Bewohner-Kfz lässt sich mithilfe von Bewohnerparkzonen erreichen, wohingegen das Parken für veranstaltungsbedingte Verkehre dort nicht zulässig ist. Eine diesbezügliche Regulierung erfordert jedoch auch regelmäßige Kontrollen und entsprechende Sanktionierungen von Falschparkern. Weitere Kosten entstehen durch vorgelagerte Konzepte, die Installation von neuen Hinweistafeln und Schildern, Abrechnungstechnik und deren Wartung sowie Personalkosten.	Mittel	Mittelfristig	●		
2.3	Abmarkierung von Parkständen auf Parkplätzen ohne bzw. mit unzureichender Markierung sowie Ausbesserung von baulichen Mängeln/Schäden	Der bauliche Zustand hat Einfluss auf die Qualität eines Parkplatzes und demnach auch auf seine Attraktivität. Eine Parkordnung hingegen verhindert ineffiziente Auslastungszahlen der jeweiligen Parkierungsanlage.	Mittel	Mittelfristig	●		
2.4	Schaffung von bauliche Barrieren zur Vermeidung von "wilden" Zu- und Abfahrten auf/von Parkplätzen	Um eine möglichst korrekte Parkdatenerfassung zu gewährleisten, muss die Nutzung einheitlicher Zu- und Abfahrten sichergestellt werden. Wildes Zu- und Abfahren von Parkplätzen verfälscht die Belegungsdaten und muss mithilfe baulicher Barrieren verhindert werden. Abhilfe können z.B. Zaunelemente, Poller oder Hochborde schaffen.	Mittel	Mittelfristig		●	
<b>3. Evaluation und Monitoring des Parkleitsystems</b>							
3.1	Evaluation und Monitoring des Parkleitsystems	Eine regelmäßige Evaluation der Verkehrssituation zu verschiedenen Szenarien sowie das Monitoring des Gesamtsystems sind unabdingbare Bestandteile für ein funktionierendes und qualitätsverbesserndes Parkleitsystem. Im Voraus empfiehlt sich das Aufstellen eines Katalogs mit quantifizierbaren Indikatoren, auf dessen Grundlage eine Bewertung der jeweiligen Situation sowie ein zeitlich differenzierter Vergleich ermöglicht wird.	Hoch	Daueraufgabe	●		