

# Parkraumkonzept der Stadt Eckernförde

## 2014



**Bearbeitungsstand: 18. Februar 2015**

Aufgestellt:  
Stadt Eckernförde  
- Der Bürgermeister –  
Bauamt, Techn. Abteilung Tiefbau

Unter Beteiligung der  
Wasser- und Verkehrs-Kontor GmbH / Neumünster



## Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung .....	6
2. Grundlagen .....	7
2.1. Begriffe .....	7
2.2. Räumliche Abgrenzung .....	7
2.3. Strukturdaten / Stadtentwicklung.....	9
2.4. Ziele .....	10
3. Parkraumangebot .....	11
3.1. Allgemein .....	11
3.2. Bestandsermittlung, Innenstadt.....	14
3.3. Parkzeiten und Bewirtschaftung.....	16
3.4. Park+Ride am Bahnhof.....	17
3.5. Behindertenparkplätze und weitere Sonderparkplätze .....	21
3.6. Abmessungen der Parkplätze.....	22
3.7. Busparkplätze.....	25
3.8. Motorradparkplätze.....	26
3.9. Wohnmobilparkplatz.....	28
3.10. Fahrradparkplätze.....	28
3.11. Anwohnerparkrechte .....	31
3.12. Ausstattung und Umfeld der Parkplätze.....	32
3.13. Informationspolitik für die Parkraumnutzung .....	33
4. Bedarfsermittlung Pkw (Innenstadt).....	34
4.1. Allgemein .....	34
4.2. Analyse 2014.....	34
4.3. Prognose-Planfall 2030 .....	40
5. Bilanzierung des Parkraumes 2030.....	42
5.1. Parkraumanpassung .....	42
5.2. Beurteilung.....	43
5.3. Allgemeine Bewertung des Parkplatzbestandes für den MIV .....	44
6. Parkraumbewirtschaftung durch die Stadtwerke Eckernförde.....	46



N 54°28'  
E 9°50'

**Eckernförde**  
O S T S E E B A D *Lebensfreude wie Sand am Meer!*

7. Weiterverwendung des Parkdecks an der Noorstraße .....	47
8. Anpassung des bestehenden Parkleitsystems .....	50
9. Handlungsempfehlung .....	53
9.1. Konkrete Maßnahmen, Pkw.....	53
9.2. Allgemeine Maßnahmen, Pkw .....	55
9.3. Fahrradabstellanlagen .....	55
9.4. Busparkstände .....	57
10. Zusammenfassung .....	57
Anlagen .....	59

## Abbildungsverzeichnis

Bild 2.2.1: räumliche Abgrenzung, Innenstadtbereich .....	8
Bild 3.1.1: Anwohnerparken (Fischerstraße) und Kombination (Jungfernstieg) .....	11
Bild 3.1.2: Mitarbeiterparkplatz Rathaus .....	12
Bild 3.2.1: private Stellplätze, Innenstadtbereich.....	15
Bild 3.3.1: Parkscheinautomat Am Exer.....	16
Bild 3.3.2: Handyparken Am Exer .....	16
Bild 3.5.1: Behindertenparkplätze Am Exer .....	21
Bild 3.6.1: Längsaufsteller und Parktaschen Am Exer (P 4) mit zu geringem Rangierraum ..	24
Bild 3.6.2: Beispiel für erhöhten Flächenbedarf bei fehlender Markierung am ehemaligen Kakabellenplatz (P 2) .....	24
Bild 3.7.1: Busparkplatz am Schulweg .....	25
Bild 3.7.2: ehemaliger Busparkplatz Am Exer (Markierung ist noch sichtbar) .....	25
Bild 3.8.1: Schild für Motorradparkplätze .....	27
Bild 3.8.2: Motorradparkplätze in der <i>Ottestraße</i> mit Pollern als PKW-Barrieren.....	27
Bild 3.8.3: falsch genutzte Motorradparkplätze am Exer ohne Markierung / PKW-Barrieren.	27
Bild 3.9.1: Wohnmobilparkplatz am Lornsenplatz .....	28
Bild 3.10.1: Fahrradparken am Bahnhof .....	29
Bild 3.10.2: Abschließbare Fahrradboxen am Bahnhof.....	29
Bild 3.10.3: Fahrradparkplatz Lange- brückstraße / Kieler Straße .....	29
Bild 3.10.4: Fahrradparkplatz am Hafen / Steindamm.....	29
Bild 3.10.5: Fahrradparkstände, Innenstadt .....	30
Bild 3.12.1: Toilette am Busparkplatz Schulweg.....	33
Bild 4.2.1: spezifische Ganglinien des Parkverhaltens .....	38
Bild 4.2.2: Parkraumnachfrage ohne Berücksichtigung Fischmarkt, Analyse 2014.....	39
Bild 4.2.3: Parkraumnachfrage unter Berücksichtigung Fischmarkt, Analyse 2014 .....	39
Bild 4.3.1: Parkraumnachfrage, Prognose-Planfall 2030 .....	41
Bild 7.1: Parkdeck Noorstraße, Ansicht .....	48



N 54°28'  
E 9°50'

**Eckernförde**  
O S T S E E B A D *Lebensfreude wie Sand am Meer!*

Bild 7.2: Parkdeck Noorstraße, Untergeschoss.....	48
Bild 7.3: Korrosionsschäden am Stahlträger.....	48
Bild 7.4: Betonabplatzungen, Korrosionsschäden am Stahlbeton-Bewehrungsstahl.....	48
Bild 7.5: Betonabplatzungen an Fahrbahnplattenkante, freiliegender Bewehrungsstahl.....	49
Bild 7.6: Betonschäden am Stahlbetonträger.....	49
Bild 8.1: Übersichtstafel Parkleitsystem.....	50
Bild 8.2: Tabellenwegweiser Parkleitsystem im Windebyer Weg.....	50
Bild 8.3: Tabellenwegweiser Parkleitsystem in der Reeperbahn.....	50
Bild 8.4: Einzelwegweiser Parkplatz Gartenstraße.....	50
Bild 8.5: Dynamischer Tabellenwegweiser in der Gaethjestråße.....	51
Bild 8.6: Parkleitsystem Scharbeutz (Beispiel).....	52
Bild 9.1.1: Maßnahmenkonzept, ruhender Kfz-Verkehr.....	54

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1.1: Parkplatzbestand.....	13
Tabelle 3.2.1: öffentliche Parkstände, Innenstadtbereich.....	14
Tabelle 3.4.1: Fahrgastbefragung – Wohnort.....	18
Tabelle 3.4.2: Fahrgastbefragung - Zielort.....	18
Tabelle 3.4.3: Fahrgastbefragung - Verkehrsmittel.....	19
Tabelle 3.4.4: Fahrgastbefragung - Parkplatzwahl.....	19
Tabelle 3.4.5: Fahrgastbefragung – Qualität P+R.....	19
Tabelle 3.4.6: Fahrgastbefragung – Verbesserungen.....	20
Tabelle 3.4.7: Fahrgastbefragung - Zusammenfassung.....	20
Tabelle 3.6.1: Veränderung der geometrischen Kenndaten bei Neuwagen.....	22
Tabelle 3.6.2: Abmessungen von Parkständen für PKW nach EAR und RASt.....	24
Tabelle 3.11.1: Anwohnerparkausweise.....	31
Tabelle 4.2.1: integriertes Verfahren (Analyse 2014).....	35
Tabelle 4.2.2: differenziertes Verfahren (Analyse 2014).....	37
Tabelle 4.3.1: differenziertes Verfahren (Prognose-Planfall 2030).....	41
Tabelle 5.1.1: Parkraumangebot.....	42

## 1. Aufgabenstellung

Im Bau- und Umweltausschuss am 30. Mai 2012 wurde unter TOP 9 die Weiterentwicklung des bestehenden Parkraumkonzeptes als Bestandteil des Verkehrskonzeptes einstimmig beschlossen.

Der Antrag beinhaltet die folgenden Punkte:

- 1) Weiterentwicklung der Konzeption des „Ruhenden Verkehrs“
- 2) Parkraumkonzept als Bestandteil des Verkehrskonzeptes
- 3) Prüfung der Übernahme der Parkraumbewirtschaftung durch die Stadtwerke Eckernförde GmbH

Ein ergänzender Prüfauftrag mit den Themen

- 1) Prüfung zum Bau eines Parkdecks am Bahnhof (*Parkplatz Schulweg*)
- 2) Prüfung zur Weiterverwendung des alten Parkdecks an der *Noorstraße*

wurde in diesem Zusammenhang als Tischvorlage vorgelegt und mit beschlossen.

Zudem wird im vorliegenden Konzept ein weiterer Prüfauftrag behandelt, der im Bauausschuss am 18. November 2013 beschlossen wurde und die Thematik „Umsetzung eines Parkleit- und Abrechnungssystems“ behandelt.

Eingehende Begründungen und Erläuterungen sowie die wortgetreuen Formulierungen der Prüfaufträge sind den Protokollen der jeweiligen Bau- und Umweltausschüsse (siehe **Anlagen 1 und 2**) zu entnehmen.

## 2. Grundlagen

Als vorrangige Bearbeitungsgrundlage dient das beschlossene Verkehrskonzept der Stadt Eckernförde, das 2004 beschlossen und in den Jahren 2007 und 2012 jeweils fortgeschrieben wurde (siehe [1]).

### 2.1. Begriffe

E-Parken	Parkplatz mit integrierter Ladestation für Elektrofahrzeuge
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Parkplatz	öffentlich zur Verfügung gestellter Parkraum
Pedelec	Fahrrad mit elektrisch unterstützendem Motor
P+R	Park and Ride
Stellplatz	Abstellanlage von privaten Betreibern
SUV	Sport Utility Vehicles (geländegängige Fahrzeuge)

### 2.2. Räumliche Abgrenzung

Im vorliegenden Konzept wird der Parkraum im Nahbereich der Innenstadt sowie in Strandnähe betrachtet. In diesem Bereich besteht der größte Parkraumbedarf durch Einzelhandel, Anwohner, Beschäftigte, Veranstaltungen und touristische Belange. Die berücksichtigte räumliche Abgrenzung für das Parkraumkonzept wird in Bild 2.2.1 dargestellt. Die Parkplätze *Pferdemarkt* (P 7) und *Fischerkoppel* (P 10) werden aufgrund des Abstandes zur Innenstadt in der Bilanzierung nicht mit berücksichtigt. Sie haben jedoch eine Bedeutung als Schul-, Anwohner- und Veranstaltungsparkplätze und sind daher im Sinne des Parkraumkonzeptes weiter zu entwickeln. Der ehemals gebührenfreie Parkplatz *Kakabellenplatz* (P 2), der im Parkleitsystem integriert war, steht aufgrund der erfolgten Umgestaltung zum Wohnmobilstellplatz nicht mehr für den ruhenden Pkw-Verkehr zur Verfügung.

Für die größeren Einkaufszentren im weiteren Stadtgebiet (z.B. *Ostlandstraße*, *Noorstraße*, *Rendsburger Straße*, *Sauerstraße*) werden von den Betreibern Stellplätze in ausreichender Größe vorgehalten. Eine weitere Betrachtung ist somit nicht erforderlich.

In den umliegenden Stadtteilen der Stadt wird das vorhandene Parkraumpotenzial im Wesentlichen als auskömmlich erachtet. Defizite sind in Wohnballungszentren (z.B.



N 54°28'  
E 9°50'

*Diestelkamp*) oder an Schul- und Sportanlagen (z.B. *Bystedtredder*) zeitweise vorhanden. Eine weitere Betrachtung erfolgt im Zusammenhang mit dem Parkraumkonzept nicht, jedoch sind Optimierungen der Parkregelungen im Rahmen von Ausbaumaßnahmen sowie im begründeten Einzelfall jeweils zu prüfen.

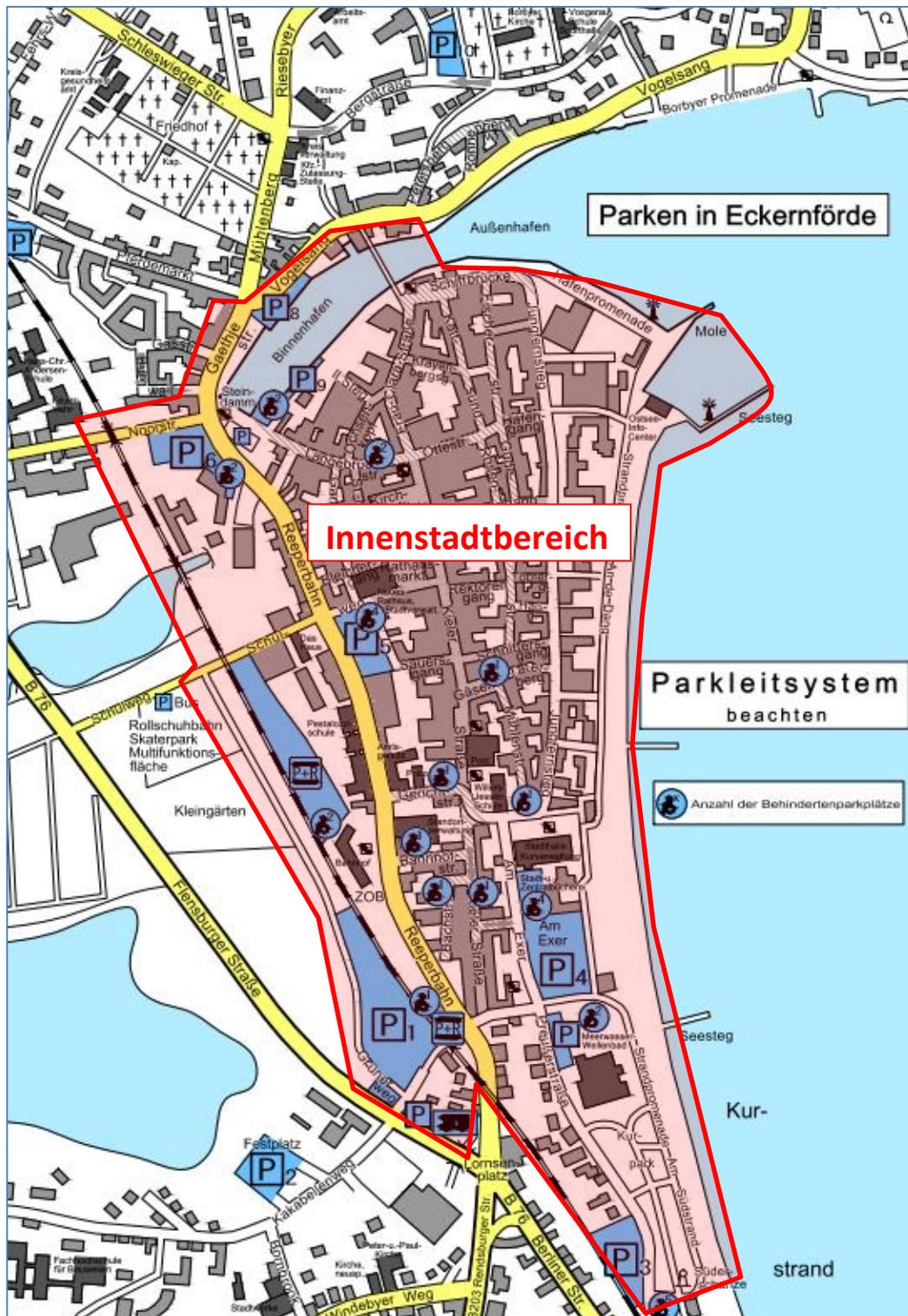


Bild 2.2.1: räumliche Abgrenzung, Innenstadtbereich

### 2.3. Strukturdaten / Stadtentwicklung

Auch die Stadt Eckernförde unterliegt dem demografischen Wandel, welcher in Konzeptentwürfen im Rahmen von Strukturdatenentwicklungen berücksichtigt wird. Hierzu zählt neben der Bevölkerungsentwicklung auch das Nutzerverhalten der Fahrzeughalter durch z.B. Kraftstoffpreisentwicklungen oder wirtschaftliche Entwicklungen (Berufspendelverkehr), ebenso auch die städtebauliche und die touristische Entwicklung.

Die Prognosebetrachtung erfolgt auf Grundlage des Wegweisers Kommune [2] der Bertelsmannstiftung. Als Prognosehorizont wird das Jahr 2030 angesetzt. Eine Betrachtung darüber hinaus übertrifft die absehbaren Entwicklungstendenzen und wäre daher nicht zweckmäßig.

Die folgenden indisponiblen städtebaulichen und verkehrsrelevanten Projekte werden in der Betrachtung berücksichtigt:

- Nooröffnung,
- Hafenspitze,
- 4-streifiger Ausbau der B 76 zwischen *Lornsenplatz* und *Carlshöhe*,
- Beruhigung *Reeperbahn* auf 30 km/h,
- Errichtung eines Kinos im Kernstadtbereich,
- Fördeplatz,
- Verlagerung des Wohnmobilstellplatzes auf den *Kakabellenplatz*.

Alle getroffenen Aussagen für den Bereich *Bahnhof/Schulweg/Grüner Weg* sind nach Abschluss der Kinoplanungen zu überprüfen und ggf. zu aktualisieren.

Kleinere Maßnahmen und Bebauungsplanänderungen können vernachlässigt werden.

## 2.4. Ziele

An den öffentlichen Straßenraum werden vielfältige Nutzungsansprüche gestellt von Autofahrern, Fußgängern, Radfahrern, dem ÖPNV und anderen nicht verkehrlichen Bereichen. Dazu zählen z.B. Grün- und Freiflächen, Gastronomie mit Außenbereichen und Kinderspielbereiche.

Ziel ist es, so ein ausgewogenes und für alle Seiten befriedigendes Verhältnis der verschiedenen Interessen (z.B. schnelle und unkomplizierte Zufahrtsmöglichkeiten, hohe Passanten- und Besucherfrequenz und gleichzeitig Schutz und Ruhe der Innenstadtpassanten) zu ermöglichen.

Das Parkraumkonzept dient der Erarbeitung und Zusammenstellung von baulichen Maßnahmen, die zu einem dauerhaft auskömmlichen Raum für den ruhenden Verkehr mit kurzen Fußwegverbindungen in die Innenstadt führen sollen und Kraftfahrzeugverkehre, insbesondere im Innenstadtbereich, reduzieren sollen. Mit einer verbesserten Gestaltung der Anlagen des ruhenden Verkehrs soll die Reduktion des Suchverkehrs und somit auch die höherwertige städtebauliche Entwicklung ermöglicht werden.

In die Betrachtung soll zudem auch der Bedarf nach E-Parken und Behindertenparken sowie Überlegungen zu Familienparkplätzen (Mutter-Kind-Parken) sowie nach Frauenparkplätzen einfließen.

Die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel soll gefördert werden, daher ist auch genügend Parkraum für Radfahrer, offen, in verschlossener Boxenform sowie in Form einer Fahrradstation am Bahnhof, vorzuhalten. Hierzu ist zukünftig auch die Anordnung von Ladestationen für Fahrräder mit elektrischer Unterstützung (Pedal Electric Cycle – Pedelec / S-Pedelec / E-Bike) von Bedeutung.

Insbesondere aufgrund der touristischen Funktion der Stadt Eckernförde ist zudem die Möglichkeit zum Parken von Reisebussen zu ermöglichen.

### 3. Parkraumangebot

#### 3.1. Allgemein

Im Innenstadtgebiet von Eckernförde sind zahlreiche Wohn- und Geschäftshäuser vorhanden, die älter als 100 Jahre sind. Zum Zeitpunkt der damaligen Baugenehmigungen wurden Stellplatznachweise nicht oder nicht in für heutige Verhältnisse ausreichendem Maß gefordert, so dass hier in Teilbereichen ein Stellplatzdefizit vorhanden ist (*Fischerstraße, Kattsund, Jungfernstieg* und weitere). Eine nachträgliche Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen ist aus rechtlichen Gründen und auch aufgrund der räumlichen Verhältnisse im Regelfall nicht möglich.



Bild 3.1.1: Anwohnerparken (Fischerstraße) und Kombination (Jungfernstieg)

Auch nutzen Bauherren von Neubauten gelegentlich die Möglichkeit des fiskalischen Ausgleiches des eigenen Stellplatzbedarfes durch die Entrichtung eines einmaligen Ablösebetrages an die Stadt. Die Stadt ist daraufhin gemäß *Stellplatzerlass* [3] verpflichtet im Stadtgebiet entsprechende Parkplätze zu erstellen, zu sanieren oder alternative Abstellmöglichkeiten, zum Beispiel auch für Radverkehr, zu errichten.

Da diese jedoch meist nicht in unmittelbarer Umgebung der betroffenen baulichen Anlage liegen können und müssen, ist hieraus ein Mehrbedarf an Parkplätzen im Kernstadtbereich durch Wohnnutzungen abzuleiten.

Die Bestandsdaten wurden mittels Zählungen erfasst. Im Kernstadtumfeld befinden in der Summe 2.450 Parkstände. Die größten Parkplatzeinheiten sind der Parkplatz *Grüner Weg* (P 1) mit 500 Parkständen sowie der P+R-Parkplatz am Bahnhof mit 300 Parkständen.



N 54°28'  
E 9°50'

**Eckernförde**  
O S T S E E B A D *Lebensfreude wie Sand am Meer!*

980 der 2.450 Parkstände sind gebührenpflichtig (40 %), die übrigen 1.470 Parkstände (60 %) sind gebührenfrei.

Der an den P+R-Parkplatz angrenzende Mitarbeiterparkplatz des Rathauses wird am Wochenende für die öffentliche Nutzung frei gegeben. Über das in der Tabelle 3.1.1 genannte Maß hinaus werden für diese Zeiten dann weitere zentrumsnahe 52 Parkstände zur Verfügung gestellt.



*Bild 3.1.2: Mitarbeiterparkplatz Rathaus*



Im aktuellen Zustand befinden sich im Detail folgende Parkplatzmengen im näheren Umfeld des Stadtkernes in Eckernförde:

Parkplatz	SUMME	Grüner Weg	Preußerstraße / Kurpark	Am Exer	Gartenstraße / Schulweg / Rathaus	Parkdeck Noorstraße / Aldi	Vogelsang / Binnenhafen	Steindamm / Schiffbrücke	Schulweg / Bahnhof / Reeperbahn	Meerwasserwellenbad	Parkstreifen der Innenstadtstraßen	Schulweg - Parkplatz Reisebusse	Pferdemarkt	Fischerkoppel / Bergstraße	Wohnmobilparkplatz am Lornsenplatz	Kakabellenplatz
Bezeichnung		P 1	P 3	P 4	P 5	P 6	P 8	P 9	P+R	ohne	ohne	Bus	P 7	P 10	ohne	P 2
<b>Anzahl Parkplätze gesamt</b>	<b>2014</b>	500	244	261	138	237	37	59	300	34	204	3	62	106	40	225
davon gebührenpflichtig	<b>940</b>	0	244	261	138	0	0	59	0	34	204	0	0	0	40	0
davon gebührenfrei	<b>1074</b>	500	0	0	0	237	37	0	300	0	0	3	62	106	0	225
davon behindertengerecht	<b>27</b>	1	5	4	1	2	0	2	2	2	8	0	0	0	0	0
davon Motorradparkplätze	<b>27</b>	0	0	4	3	4	0	0	0	0	16	0	0	0	0	15
davon Frauenparkplätze	<b>0</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
davon Familienparkplätze (Mutter-Kind-Parkpl.)	<b>0</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
davon E-Parken mit Ladestation	<b>0</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
davon Wohnmobilparkplätze	<b>0</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0
davon Busparkplätze	<b>0</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	5

Tabelle 3.1.1: Parkplatzbestand

Hinweise zur Tabelle 1 :

Der Parkplatz Preußerstraße / Kurpark (P 3) ist im Winterhalbjahr (Oktober bis April) kostenfrei nutzbar.

Durch die Verlagerung der Wohnmobilstellplätze vom Lornsenplatz auf den Kakabellenplatz steht dieser anderen Nutzergruppen nicht mehr zur Verfügung. Die genannten Werte stellen Schätzungen dar, die aufgrund der fehlenden Parkstandsmarkierungen nicht eindeutig definiert sind.

Fahrradparkplätze sind nicht hier nicht betrachtet.

### 3.2. Bestandsermittlung, Innenstadt

Zur Bestimmung des Parkraumangebotes im Innenstadtbereich erfolgte gemäß der *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, EAR 05* [4] eine Erfassung der Parkstände auf öffentlichen Parkplätzen, der öffentlichen Parkstände im Straßenraum sowie der Stellplätze auf privaten und privaten aber quasiöffentlichen Flächen.

Im zuordnungsfähigen Innenstadtbereich bestehen demnach **2.014 öffentliche Parkstände** die zum Teil bewirtschaftet, als Anwohnerparken ausgewiesen oder in der Nutzung zeitlich beschränkt sind. Da der Parkplatz (P 2) im Zuge des *Kakabellenweges* bereits als Wohnmobilstellplatz umgestaltet wurde, steht dieser nicht mehr für andere Nutzergruppen zur Verfügung und kann daher nicht mehr in die Parkraumbilanzierung der Innenstadt einbezogen werden. Die Parkplätze *Pferdemarkt* (P 7) und *Fischerkoppel* (P 10) werden aufgrund des Abstandes zur Innenstadt (siehe Bild 2.2.1) in der Bilanzierung nicht mit berücksichtigt. Sie haben jedoch eine Bedeutung als Schul-, Anwohner- und Veranstaltungsparkplätze für die jeweils umliegenden Nutzungen.

Dem Innenstadtbereich sind daher im Einzelnen folgende öffentliche Parkflächen zuzuordnen:

Bestandssituation Innenstadt	
Parkplatz / Bereich	Parkplätze
Grüner Weg (P 1)	500
Preußerstraße / Kurpark (P 3)	244
Am Exer (P 4)	261
Gartenstraße / Schulweg / Rathaus (P 5)	138
Parkdeck Noorstraße (P 6)	237
Vogelsang / Binnenhafen (P 8)	37
Steindamm / Schiffbrücke (P 9)	59
Schulweg / Bahnhof / Reeperbahn (P+R)	300
Meerwasserwellenbad	34
Parkstreifen / Parken am Fahrbahnrand	204

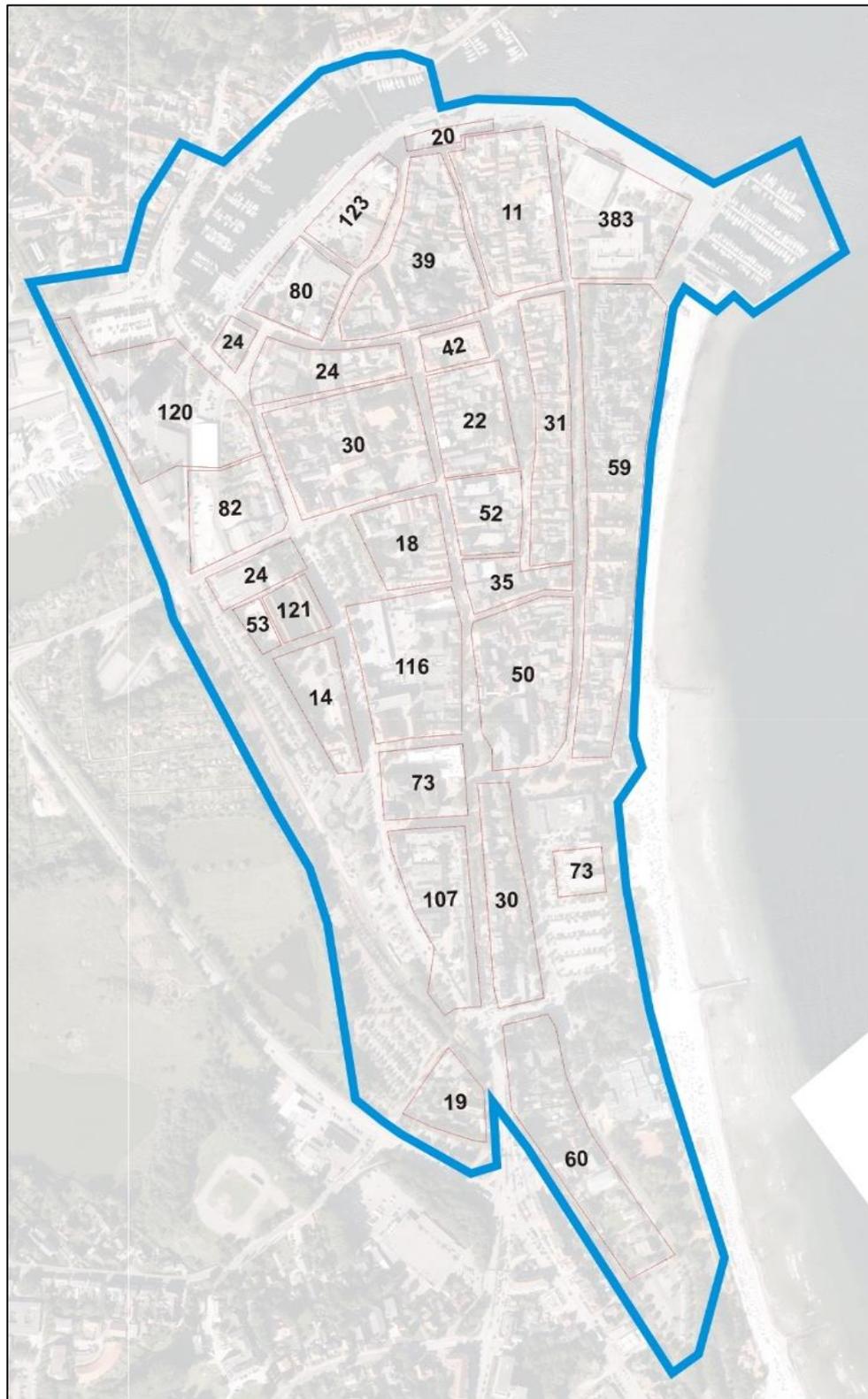
Tabelle 3.2.1: öffentliche Parkstände, Innenstadtbereich

Anhand einer Bestandsanalyse wurde mit **1.935 privaten Stellplätzen** der überwiegende Anteil der verfügbaren Stellplätze erfasst. Trotz größter Sorgfalt kann die Anzahl verfahrensbedingt nicht als abschließend betrachtet werden, sodass sich die tatsächliche Anzahl der privaten Stellplätze tendenziell höher darstellt. Die Differenz wird vermutlich jedoch unter 10 % liegen und im Weiteren als Bemessungssicherheit vernachlässigt. Nachfolgend wird der Untersuchungsraum mit der Zuordnung der vorhandenen privaten Stellplätze schematisch abgebildet.



N 54°28'  
E 9°50'

**Eckernförde**  
O S T S E E B A D *Lebensfreude wie Sand am Meer!*



*Bild 3.2.1: private Stellplätze, Innenstadtbereich*

**Insgesamt besteht somit ein Parkraumangebot von 3.949 Parkständen und Stellplätzen im Innenstadtbereich der Stadt Eckernförde.**

### 3.3. Parkzeiten und Bewirtschaftung

Grundsätzlich sind alle Parkplätze jederzeit nutzbar. Ein Teil der Parkplätze, wie nachfolgend beschrieben, ist innerhalb der Hauptgeschäftszeiten gebührenpflichtig. Die Parkgebühren betragen 0,50 € pro ½ Stunde, Ausnahme *Parkplatz am Rathaus* (P 5) mit 0,75 € pro ½ Stunde. Dieser verfügt über eine „Brötchentaste“, die eine gebührenfreie Nutzung der ersten halben Stunde ermöglicht.

Die anfallenden Parkgebühren können an im nahen Umfeld aufgestellten Parkautomaten oder über „Handyparken“ entrichtet werden. Das Handyparken ermöglicht eine Zahlung mittels SMS für nicht registrierte Parkraumnutzer oder per Anruf für registrierte Nutzer. Für die Akzeptanz des Handyparkens ist weiterhin offensiv zu werben. Die Hinweise für die Benutzung sind zu optimieren.



*Bild 3.3.1: Parkscheinautomat Am Exer*



*Bild 3.3.2: Handyparken Am Exer*

Die zulässige maximale Parkdauer ist teilweise eingeschränkt. So darf auf den gebührenpflichtigen Parkstreifen der Innenstadt maximal 2 bzw. 3 Stunden geparkt werden. Auf dem gebührenpflichtigen Parkplatz *Steindamm / Schiffbrücke* (P 9) sind Parkzeiten von maximal 3 Stunden erlaubt. Ebenso ist die maximale Parkdauer der gebührenfreien Parkplätze *Noorstraße / Aldi* (P 6) und *Vogelsang / Binnenhafen* (P 8) auf 3 bzw. 2 Stunden mit Parkscheibe beschränkt. Die übrigen Parkplätze sind zeitlich unbeschränkt nutzbar.

Die Parkdauerbegrenzung ermöglicht eine parkzweckspezifische Steuerung der Parkraumnachfrage, insbesondere die Verhinderung von Langzeit- und Dauerparkern und zielt daher vor allem darauf,

- Berufspendler zu einem veränderten Park- oder Verkehrsmittelwahlverhalten zu bewegen und
- die Parkchancen von Kunden, Besuchern und Wirtschaftsverkehr als ausgesprochene Kurzzeitparker zu erhöhen.

Neben einer differenzierten Gebührenordnung dient zur Begrenzung der Parkdauer auch die Parkscheibe.

Durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Ordnungsamtes der Stadt erfolgen regelmäßige Kontrollen der öffentlichen Parkplätze und es werden gegebenenfalls entsprechende Ordnungswidrigkeitsgebühren für Falschparker erhoben.

### **3.4. Park+Ride am Bahnhof**

Die Nutzung Park+Ride findet fast ausschließlich auf dem kostenfreien Parkplatz *Schulweg / Bahnhof* nordwestlich des Bahnhofgebäudes statt, der ca. 300 Parkstände umfasst. Um Kenntnis über den Auslastungsgrad des *Park+Ride-Parkplatzes* zu erlangen, wurde am Donnerstag, dem 20.03.2014 eine Fahrgastbefragung der Zusteiger zur Bahn durchgeführt. Als Befragungszeitraum wurde der an die Fahrplanzeiten angelehnte morgendliche Spitzenzeitraum des Berufspendlerverkehrs von 5.40 Uhr bis 9.40 Uhr gewählt, da hier die höchste Parkraumnachfrage für den Park+Ride-Verkehr besteht. Folgende Fragen wurden den Zusteigern am Bahnhof gestellt:

- „Was ist Ihr Wohnort?“
- „Wo fahren Sie hin?“
- „Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie zum Bahnhof gekommen?“
- „Wenn Pkw: Wo haben Sie den Pkw abgestellt?“
- „Wie empfinden Sie das Parkraumangebot im Bahnhofsumfeld?“
- „Würden Sie am Parkraumangebot um den Bahnhof etwas ändern wollen?“

Im Befragungszeitraum konnten insgesamt 153 verwertbare Befragungen durchgeführt werden. Entsprechend der Angaben der LVS Schleswig-Holstein über den *LNVP* [5] beträgt im Jahr 2014 die durchschnittliche tägliche Anzahl in der Summe 1.682 Ein- und Aussteigern am Eckernförder Bahnhof. Da der Anteil der Einsteiger im Regelfall identisch mit dem Anteil der Aussteiger ist, konnten somit durch die Befragung ein Anteil von ca. 18,2 % der Einsteiger am Bahnhof Eckernförde erfasst werden.



N 54°28'  
E 9°50'

**Eckernförde**  
O S T S E E B A D Lebensfreude wie Sand am Meer!

Es zeigt sich, dass mit 70 % der überwiegende Anteil der P+R-Nutzer aus Eckernförde stammt. Die restlichen 30 % stammen überwiegend aus den direkt an das Stadtgebiet angrenzenden Gemeinden.

Stadt / Gemeinde	Was ist Ihr Wohnort?	
Eckernförde	107	70%
Barkelsby	8	5%
Kiel	4	3%
Rieseby	3	2%
Waabs	3	2%
Kosel	2	1%
Schleswig	1	1%
Fleckeby	1	1%
weitere	24	15%
<b>Summe:</b>	<b>153</b>	<b>100%</b>

Tabelle 3.4.1: Fahrgastbefragung – Wohnort

Das wesentliche Ziel, insbesondere für Berufsauspendler, ist die Landeshauptstadt Kiel mit ca. 75 %. Von hieraus fahren 14 % weiter in Richtung Hansestadt Hamburg. Hierbei handelt es sich um Ziele, bei denen die Bahnverbindung insbesondere in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr steht.

Stadt / Gemeinde	Wo fahren Sie hin?	
Kiel	92	61%
Hamburg	22	14%
Flensburg	9	6%
Gettorf	6	4%
Schleswig	3	2%
Süderbrarup	3	2%
Neumünster	2	1%
Rendsburg	2	1%
weitere	14	9%
<b>Summe:</b>	<b>153</b>	<b>100%</b>

Tabelle 3.4.2: Fahrgastbefragung - Zielort

Da der Bahnhof eine zentrale Lage innerhalb des Stadtgebietes von Eckernförde besitzt und dieses fast vollständig durch einen Radius von 2,5 km um den Bahnhof herum erfasst wird, besteht ein hohes Nutzungspotential beim nicht motorisierten Verkehr (Fuß und Radverkehr) als Verbindung zwischen Wohnort und Bahnhof. Die mittlere Entfernung zum Bahnhof beträgt also ca. 1,25 km, was wiederum ca. 15 Gehminuten bzw. 4 Radminuten entspricht. Die Anforderung an den P+R-Bedarf für Pkw wird dadurch mengenmäßig beeinflusst. Dieses zeigt sich mit einem Anteil von lediglich 14 % bei der Anfahrt mit dem Pkw zum Bahnhof. Umgekehrt stellt sich der nicht motorisierte Anteil (Fuß- und Radverkehr) mit insgesamt 52 % entsprechend hoch dar.



Uhrzeit	Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie zum Bahnhof gekommen?	
zu Fuß	44	29%
Rad	35	23%
Bus	32	21%
Pkw	21	14%
Mitfahrer/gebracht worden	16	10%
Taxi	3	2%
Motorrad / Mopet	2	1%
<b>Summe:</b>	<b>153</b>	<b>100%</b>

Tabelle 3.4.3: Fahrgastbefragung - Verkehrsmittel

Aufgrund der räumlichen Nähe und der Verfügbarkeit freier Parkstände findet das Abstellen der Pkw bei der morgendlichen P+R-Nutzung fast ausschließlich auf dem Parkplatz am Bahnhof statt. Zum einen sind die weiteren kostenlosen Parkplätze entweder durch die Bahntrasse selbst getrennt Parkplatz *Grüner Weg* (P 1), zum anderen bestehen höhere Abstände zu den nächsten kostenlosen Parkplätzen (*Parkdeck Noorstraße*). Kostenpflichtige Parkplätze stellen für Bahnpendler im Regelfall keine Option dar.

Hier zeigt sich, dass bei der P+R-Nutzung eine hohe Sensibilität hinsichtlich Verlustzeiten beim Umstieg vorliegt. Aus diesem Aspekt sollte bei einer P+R –Anlage zwingend auf das Vorhalten eines „Überangebotes“ und kurze Wege geachtet werden, da es sonst zu Falschparken oder einer geminderten Akzeptanz des Verknüpfungspunktes kommen kann.

Parkplatz	Wenn PKW: Wo haben Sie den Pkw abgestellt?	
Parkplatz am Bahnhof	20	87%
Parkhaus Noorstraße	2	9%
Parkplatz am Exer	1	4%
Parkplatz am Rathaus	0	0%
Parkplatz Grüner Weg	0	0%
<b>Summe:</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>

Tabelle 3.4.4: Fahrgastbefragung - Parkplatzwahl

Das Parkraumangebot im Bahnhofsumfeld wurde durch die morgendlichen Berufspendler überwiegend als „gut“ bis „befriedigend“ bezeichnet. Der Mittelwert beträgt hierbei 3,09. Lediglich ein Anteil von 16 % empfand das Angebot als „mangelhaft“ oder „ungenügend“. Hingegen bewerteten 8 % der Befragten das Angebot als „sehr gut“.

Qualität	Wie empfinden Sie das Parkraumangebot im Bahnhofsumfeld?	
1 (sehr gut)	11	8%
2 (gut)	42	30%
3 (befriedigend)	43	30%
4 (ausreichend)	23	16%
5 (mangelhaft)	12	9%
6 (ungenügend)	10	7%
<b>Summe:</b>	<b>141</b>	<b>100%</b>

Tabelle 3.4.5: Fahrgastbefragung – Qualität P+R

Insgesamt wurden bei der Befragung 137 Anregungen gemacht. Die gewünschten Veränderungen beziehen sich überwiegend auf eine Erweiterung des P+R Angebotes für Pkw (42 %) und für Fahrräder (40 %).

Maßnahme	Würden Sie am Parkraumangebot um den Bahnhof etwas verändern wollen?	
mehr P+R Plätze	58	42%
mehr Fahrradplätze	33	24%
Fahrradboxen	22	16%
Überwachung / Sicherheit	10	7%
Nein, alles ist gut	10	7%
kürzere Wege zum Bahnhof	2	2%
Überdachte Fahrradstellplätze	2	2%
<b>Summe:</b>	<b>137</b>	<b>100%</b>

Tabelle 3.4.6: Fahrgastbefragung – Verbesserungen

### **Bewertung**

Um den P+R Bedarf für den gesamten Tageszeitraum zu beurteilen, wird die Anzahl der Einsteiger im Erhebungszeitraum auf den Tageszeitraum hochgerechnet. Vereinfacht wird hier der Faktor 5,50 gewählt, der sich aus der Kenntnis ergibt, dass über die Befragung ca. 18,2 % der Einsteiger eines Tages erfasst wurden. Da der Anteil der Fahrgäste, die mit dem Pkw zum Bahnhof gelangen ca. 14 % ausmacht, besteht demnach ein Bedarf von 115 Park+Ride-Plätzen (vgl. Tabelle 3.4.7). Hierbei wird als ungünstige Annahme davon ausgegangen, dass alle Park+Ride-Vorgänge gleichzeitig als Langzeitparken über den Tageszeitraum auftreten. Da der bestehende Parkplatz am Bahnhof ca. 300 Parkstände umfasst, ist dieser ausreichend für die alleinige P+R-Nutzung dimensioniert und bietet darüber hinaus weitere Kapazitätsreserven. Entsprechend wurde das P+R Angebot durch die Bahnnutzer überwiegend als „gut“ bis „befriedigend“ bewertet.

Im Tagesverlauf tritt jedoch gemäß den Erkenntnissen aus Ortsbesichtigungen eine Volllastung des Parkplatzes am Bahnhof ein. Hier wird die Doppelnutzung aus Park+Ride sowie aus dem Bedarf zentrumsnaher Parkplätze (Beschäftigte, Besucher der Einkaufsstraße, etc.) deutlich.

	5.40 - 9.40 Uhr (18,2 %)	24 Stunden (100 %)
Einsteiger, gesamt	153	841
Anteil Pkw	21	115
Anteil Rad	35	192
Anteil Motorrad	2	11

Tabelle 3.4.7: Fahrgastbefragung - Zusammenfassung

### 3.5. Behindertenparkplätze und weitere Sonderparkplätze

Behindertenparkplätze stehen im gesamten Stadtgebiet verteilt in unterschiedlicher Anzahl auf den Parkflächen zur Verfügung (siehe Tabelle 3.1.1). Diese Parkplätze sind im jeweils vorderen Bereich der Parkplätze angeordnet, um den kürzest möglichen Weg ins Stadtzentrum zu erhalten. Die Abmessungen dieser Parkplätze sind größer, um ein Ein- und Aussteigen für Rollstuhlfahrer zu ermöglichen.

Nach Beobachtungen stehen viele Behindertenparkplätze häufig frei. Das Vorhalten eines gewissen Überangebotes ist auch sinnvoll, um im Bedarfsfall auch das Abstellen des Fahrzeuges ohne erhöhten Suchaufwand zu ermöglichen. Die Verteilung um das Stadtzentrum herum ist vorhanden und sollte beibehalten werden.



Bild 3.5.1: Behindertenparkplätze Am Exer

Frauenparkplätze und Familienparkplätze (Mutter-Kind-Parkplätze) wurden auf den öffentlichen Parkplätzen im Stadtgebiet nicht ausgewiesen.

Während auf frei einsehbaren Parkplätzen die Errichtung von Frauenparkplätzen nicht generell erforderlich ist, sollte in Parkhäusern dagegen Bereich in der Nähe eines jeweiligen Ausganges ein Kontingent an Frauenparkplätzen zum Schutz vor Übergriffen vorgehalten werden. Bei der Herstellung zukünftiger Parkhäuser sollte dies beachtet werden.

Familienparkplätze sind hier von untergeordneter Bedeutung. Diese sind im Bereich von Einkaufszentren, also im Regelfall bei privat bewirtschafteten Stellplatzanlagen von Einzelhandelsanlagen, sinnvoll, um das Be- und Entladen von Fahrzeugen im Beisein von Kindern zu vereinfachen. Rechtlich ist die Auszeichnung dieser Parkplätze ohne Bedeutung und Ordnungswidrigkeiten können daher auch nicht geahndet werden. Für die städtischen Parkplätze ergibt sich daher kein Handlungsbedarf. Als Ausnahme



wird für den Parkplatz *Rathaus* (P5) wegen der Überlagerung durch Nutzer des Verbrauchermarktes die Ausweisung von bis zu drei Familienparkplätzen vorgesehen.

### 3.6. Abmessungen der Parkplätze

Durch veränderte Fahrzeuggrößen in den vergangenen Jahrzehnten stellt sich die Frage, ob die Parkplatz-Abmessungen entsprechend der gängigen Richtlinien noch ausreichend sind. Im Straßenverkehr treten zunehmend größere Fahrzeuge auf, z.B. SUV (Sport Utility Vehicles), dessen Fahrzeugabmessungen über denen der durchschnittlich verwendeten der letzten Jahrzehnte liegen.

Eine Untersuchung hierzu (siehe [6]) hat ergeben, dass die Mindestabmessungen gemäß Garagenverordnung nicht auskömmlich sind. Die Abmessung gemäß „Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs“ EAR (siehe [4]) werden hingegen zurzeit noch als auskömmlich erachtet, sollten aber nicht unterschritten werden.

Betrachtungsjahr	Kenndaten			
	Länge [m]	Radstand [m]	Höhe [m]	Breite ohne Spiegel [m]
1999/2000	4,74	2,70	1,51	1,76
2010	4,93	2,85	1,76	1,91

*Tabelle 3.6.1: Veränderung der geometrischen Kenndaten bei Neuwagen*

In der folgenden Untersuchung werden daher die Ansätze nach den *EAR* [4] als Bewertungsgrundlage verwendet. Dies gilt auch für Parkplätze in Parkhäusern und Parkdecks.

In Form von Stichproben wurden Parkplätze im Stadtgebiet ausgemessen und mit den empfohlenen Abmessungen der *EAR* [4] und *RASt* [7] verglichen. Dabei fiel auf, dass die Parkplatzabmessungen sehr unterschiedlich sind. In Teilbereichen werden die empfohlenen Abmessungen eingehalten, andernorts teils geringfügig unterschritten, teils sogar deutlich unterschritten.

Es sind dabei nicht nur die Parkplatzabmessungen an sich von Bedeutung, sondern auch die vorhandenen Rangierräume vor bzw. neben den Parkplätzen.

Die meisten Parkplätze sind aber trotz der unterschrittenen empfohlenen Abmessungen nahezu uneingeschränkt nutzbar. Große Fahrzeuge, z.B. SUV oder Kleinbusse, müssen jedoch auf andere Parkplätze ausweichen oder überschreiten bei der Nutzung die vorgesehenen Parkplatzabmessungen.

Bei den Ein- oder Ausparkvorgängen sowie beim Ein- oder Aussteigen besteht bei Unterschreitung der Mindestabmessungen ein Komfortverlust und es besteht eine erhöhte Gefahr, benachbarte parkende Fahrzeuge zu beschädigen.

Besonders gravierende Abweichungen sind in den folgenden Bereichen vorhanden:

- Parkplätze am Meerwasserwellenbad verfügen lediglich über eine Breite von 2,30 m anstelle der empfohlenen 2,50 m
- Diverse Parkplätze *Am Exer* (P 4) verfügen lediglich über eine Breite von 2,30 m anstelle der empfohlenen 2,50 m
- Parkplätze an der *Fischerkoppel* (P 10) verfügen lediglich über eine Breite von 2,30 m anstelle der empfohlenen 2,50 m
- Parkplätze am *Jungmannufer* verfügen lediglich über eine Breite von 2,25 m anstelle der empfohlenen 2,50 m
- Rangierbereich zwischen Parkplätzen in Längsaufstellung und schräger Parktaschen (Einstellwinkel ca. 65 gon) am Parkplatz *Am Exer* (P 4) beträgt nur ca. 3,10 m anstelle 3,75 m (siehe Bild unten).
- Rangierbereich zwischen Parkplätzen in Längsaufstellung und schräger Parktaschen (Einstellwinkel 100 gon) am Parkplatz *Rathaus* (P 5) beträgt nur ca. 4,80 m anstelle 6,00 m.

Auf vielen Parkplätzen werden zudem lediglich 2,40 m breite Parkplätze zur Verfügung gestellt (z.B. P 1 *Grüner Weg*, P 5 *Rathaus*, P 6 *Parkdeck Noorstraße*, P 7 *Pferdemarkt*). Hierbei handelt es sich um eine geringe Unterschreitung der empfohlenen Werte und kann toleriert werden.

Ein Teil der Parkplätze ist in Länge oder Breite nicht markiert und daher variabel nutzbar. Das gilt z.B. für Parkplätze in Längsaufstellung an der *Reeperbahn* und im Jungfernstieg, für Parkplatztaschen am Kurpark (*Preußerstraße*). Häufig führt eine fehlende Markierung zu einer ausgedehnten Inanspruchnahme durch die Nutzer, so dass in der Gesamtbilanz durch unsaubereres Parken Parkplätze verloren gehen.

Die Parkplätze für Menschen mit Behinderung entsprechen den empfohlenen Mindestabmessungen oder ermöglichen zumindest eine funktionsgerechte Nutzung aufgrund verfügbarer freier Flächen vor, neben oder hinter dem Parkplatz.



N 54°28'  
E 9°50'

**Eckernförde**  
OSTSEEBADE Lebensfreude wie Sand am Meer!

Parkraumkonzept Eckernförde 2014



Bild 3.6.1: Längsaufsteller und Parktaschen Am Exer (P 4) mit zu geringem Rangierraum



Bild 3.6.2: Beispiel für erhöhten Flächenbedarf bei fehlender Markierung am ehemaligen Kakabellenplatz (P 2)

	Aufstellwinkel a [gon]	Tiefe ab Fahrgassenrand t - ü [m]	Breite des Überhangstreifens ü [m]	Breite des Parkstands b [m]	Straßenfrontlänge l [m]		Fahrstreifen bzw. Fahrbahnbreite g [m]	
					beim Einparken		beim Einparken	
					vorwärts	rückwärts	vorwärts	rückwärts
Längsaufstellung 	0			2,00	6,70 <sup>1)</sup>	5,70 5,20 <sup>2)</sup>	3,25	3,50
Schrägaufstellung 	50	4,15	0,70	2,50	3,54		3,00	
	60	4,45	0,70	2,50	3,09		3,50	
	70	4,60	0,70	2,50	2,81		4,00	
	80	4,65	0,70	2,50	2,63		4,50	
	90	4,55	0,70	2,50	2,53		5,25	
Senkrechtaufstellung 	100	4,30	0,70	2,50	2,50	2,50	6,00	4,50

<sup>1)</sup> In Sonderfällen, z. B. um Behinderungen im Radverkehr beim Rückwärtseinparken zu vermeiden  
<sup>2)</sup> Durchschnittswert ohne Markierung

Tabelle 3.6.2: Abmessungen von Parkständen für PKW nach EAR und RASt

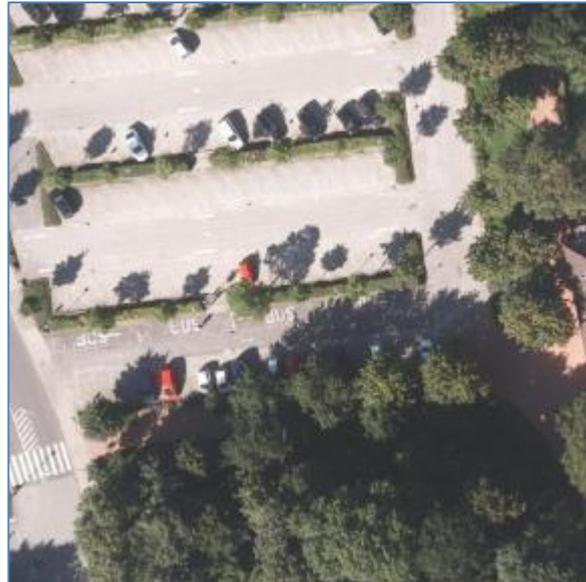
### 3.7. Busparkplätze

Definierte Busparkplätze für Reisebusse stehen am *Schulweg* zur Verfügung. Der Busparkplatz wurde für 3 Reisebusse gestaltet, unter Verwendung der Wendeschleife können dort bis zu 5 Reisebusse stehen.

Weitere Möglichkeiten Reisebusse abzustellen bestehen darüber hinaus bereits heute grundsätzlich in den Gewerbegebieten im Stadtgebiet.



*Bild 3.7.1: Busparkplatz am Schulweg*



*Bild 3.7.2: ehemaliger Busparkplatz Am Exer (Markierung ist noch sichtbar)*

### 3.8. Motorradparkplätze

Im Innenstadtbereich stehen ca. 23 gesondert ausgewiesene Motorradparkstände zur Verfügung. Diese verteilen sich überwiegend auf das südliche Innenstadtbereich. Im nördlichen Bereich der Innenstadt sind nur die 4 Parkplätze in der *Ottestraße* vorhanden:

<i>Am Exer</i>	4 Stück
<i>Ottestraße</i>	4 Stück
<i>Rathaus</i>	3 Stück
<i>Preußerstraße</i>	8 Stück
<i>Jungfernstieg / Kieler Straße</i>	4 Stück

Grundsätzlich können und dürfen auch die PKW-Parkplätze von Motorradfahrern genutzt werden. Dies ist jedoch für die Stadt von Nachteil, da die räumliche Ausnutzung ungünstig ist. Auf dem Raum eines PKW-Parkplatzes können bei einer günstigen Lage bis zu 4 Motorräder Platz finden.

Eine großräumige Beschilderung für Motorradfahrer zur Vermeidung von Suchverkehr existiert nicht. Es sind lediglich die Parkplätze selbst mit Schildern ausgestattet. Zur Vermeidung von Suchverkehren wäre eine Ausschilderung von Motorradparkplätzen bereits von den Hauptverkehrsstraßen aus denkbar. Von Vorteil wären komprimierte Parkplatzflächen, die eine optimierte räumliche Ausnutzung, also viele Motorräder auf wenig Raum, ermöglichen. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass diese nur bei zentrumsnaher Lage eine Akzeptanz finden, da Motorradfahrer, ähnlich wie der Radverkehr, sensibler auf Entfernungen zwischen Parken und dem eigentlichen Ziel reagieren.

Gleichzeitig sollte hierbei jedoch der tatsächliche Bedarf in Verhältnis mit dem Beschilderungsaufwand und dem tatsächlichen Nutzen gestellt werden. Oftmals stellen Motorräder einen nur sehr geringen Anteil am Verkehr dar, der darüber hinaus außerdem starken Schwankungen in Jahreszeit und Wetterlage unterliegt.



*Bild 3.8.1: Schild für Motorradparkplätze*



*Bild 3.8.2: Motorradparkplätze in der Ottestraße mit Pollern als PKW-Barrieren*



*Bild 3.8.3: falsch genutzte Motorradparkplätze am Exer ohne Markierung / PKW-Barrieren*

### 3.9. Wohnmobilparkplatz

Am *Lornsenplatz*, Einfahrt zum Parkplatz *Grüner Weg* (P 1), bestand ein gebührenpflichtiger Wohnmobilparkplatz für 40 Wohnmobile. Die Gebühren für die Nutzung betragen 1,00 € pro Stunde, maximal 9,- € pro Tag. Die zulässige Parkdauer war dort auf 48 Stunden begrenzt.



*Bild 3.9.1: Wohnmobilparkplatz am Lornsenplatz*

Im Jahr 2014 wurde dieser Wohnmobilstellplatz auf den *Kakabellenplatz* (P 2) verlegt. Dieser wurde eigens für diesen Zweck baulich hergerichtet und ist zukünftig als Wohnmobilstellplatz für 49 Wohnmobile zu nutzen. Hier kann ein deutlich attraktiveres und deutlich umfangreicheres Angebot abseits der Hauptverkehrsstraßen geschaffen werden. So wird zusätzlich ein Sanitär- und Küchengebäude eingerichtet. Weiterhin werden Stromversorgung und eine Abwasserentsorgungsstelle angeboten.

Gleichzeitig kann der jetzige Wohnmobilstellplatz am *Grünen Weg* (P 1) zukünftig dem restlichen Pkw-Parkplatz zugeordnet werden.

### 3.10. Fahrradparkplätze

Im Rahmen der Ortsbesichtigung wurde die Anzahl der vorhandenen Fahrradparkstände erfasst.

Das größte Angebot besteht im Bereich des Bahnhofes. Neben den 98 frei zugänglichen Fahrradabstellplätzen gibt es hier ebenfalls 35 abschließbare Fahrradboxen. Diese können über die Stadtverwaltung, Bauverwaltung, für einen Jahresbetrag von 80,- EUR angemietet werden. Zurzeit besteht hierfür eine erhebliche Warteliste, sodass bis zu einer Zuteilung voraussichtlich mit einer Wartezeit von ca. 12 - 14 Monaten gerechnet werden muss.



N 54°28'  
E 9°50'

**Eckernförde**  
O S T S E E B A D *Lebensfreude wie Sand am Meer!*

Zur Anpassung des dortigen Angebotes an die Nachfrage hat daher die Einrichtung einer Fahrradstation im Zuge der Bahnhofsgestaltung Priorität. Um jedoch kurzfristig auf die Nachfrage zu reagieren, sollte zusätzlich eine Erweiterung des Angebotes an Fahrradboxen erfolgen. Ein zunehmender Bedarf wird insbesondere für Berufspendler gesehen. Die steigende Anzahl an hochpreisigen Elektrofahrrädern erfordert eine höhere Anforderung an den Diebstahl- und Vandalismusschutz.

Fahrradparkstände mit Ladeeinrichtung für Elektrofahrräder sind im Stadtgebiet zurzeit nicht vorhanden. Es bietet sich hier vorerst die Einrichtung von wenigen Ladestationen als Testversuch an, um die tatsächliche Nachfrage festzustellen. Hier wird bereits in Kooperation der Eckernförde Touristik & Marketing GmbH, den Stadtwerken und Kompass 98 an der Einrichtung einer bewachten Ladestation bei der Fahrradvermietung an der Promenade geplant.

Die Einrichtung von hochwertigen und kostenpflichtigen Fahrradparkplätzen sollte zu keiner Reduzierung des kostenlosen Fahrradparkens führen.

Zur Steigerung der Nutzung von Fahrrad und ÖPNV wird bei vorhandener Flächenverfügbarkeit die Einrichtung von Fahrradstellplätzen an den Bushaltestellen im Stadtgebiet als Ziel definiert.



*Bild 3.10.1: Fahrradparken am Bahnhof*



*Bild 3.10.2: Abschließbare Fahrradboxen am Bahnhof*



*Bild 3.10.3: Fahrradparkplatz Langebrückstraße / Kieler Straße*



*Bild 3.10.4: Fahrradparkplatz am Hafen / Steindamm*



N 54°28'  
E 9°50'

**Eckernförde**  
O S T S E E B A D *Lebensfreude wie Sand am Meer!*

Die weiteren Fahrradstellplätze der Innenstadt befinden sich im Bereich des Parkplatzes Am Exer P 4, der mittleren Kieler Straße, der Stadthalle, des Rathauses, der nördlichen Kieler Straße, sowie am Hafen im Zuge der Straße *Schiffbrücke*. Am Erhebungstag (Dienstag, 13.05.2014, warme stabile Wetterlage) bestand lediglich am Bahnhof und hinter dem Rathaus eine hohe Auslastung. Die Fahrradstellplätze im übrigen Innenstadtbereich wiesen eine nur sehr geringe Auslastung auf. Der Alltagsbedarf wird somit scheinbar im Innenstadtbereich gedeckt. Eine höhere Auslastung wird in der Sommersaison durch Tagesgäste und Touristen erwartet. Nachfolgend werden die bestehenden zentralen Fahrradstellplätze in Lage und Anzahl dargestellt.

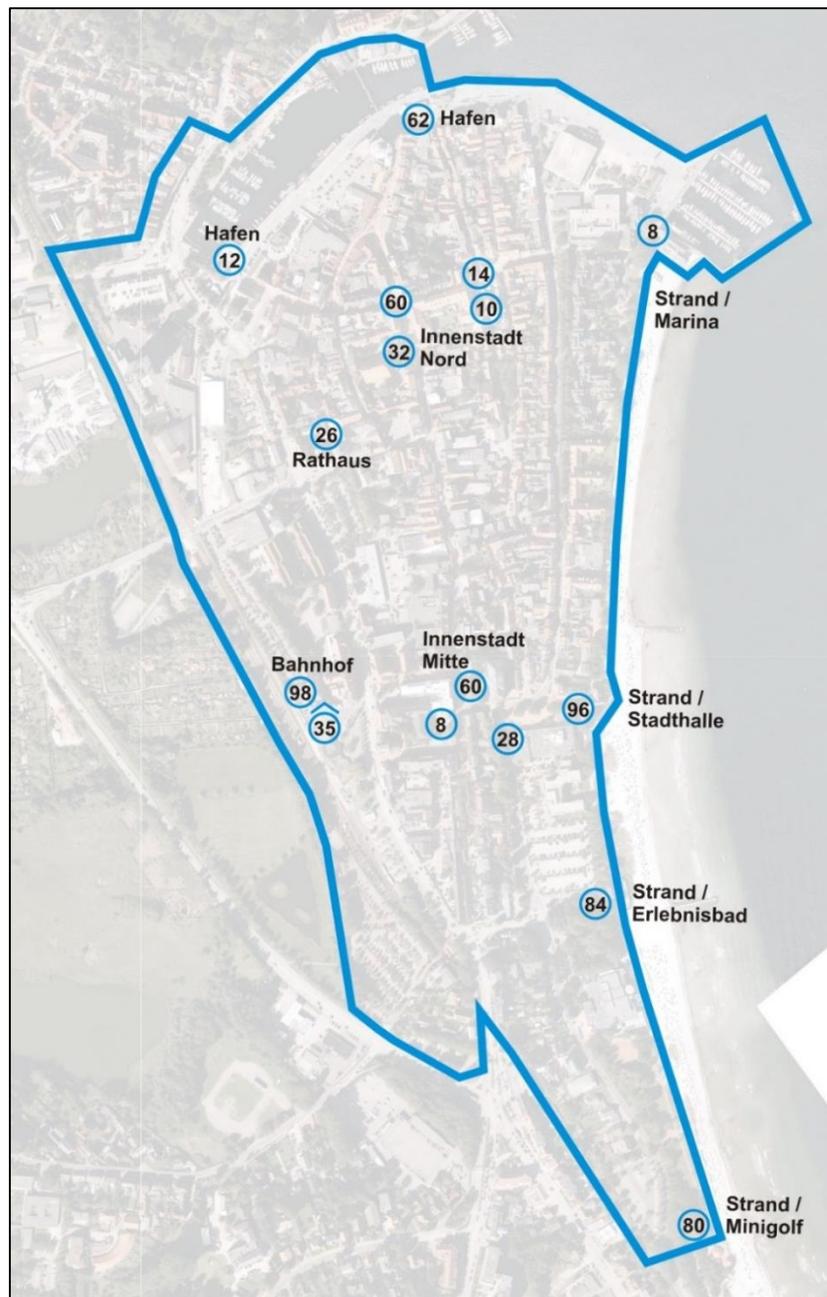


Bild 3.10.5: Fahrradparkstände, Innenstadt

### 3.11. Anwohnerparkrechte

Im Kernstadtbereich wurden 336 Anwohnerparkrechte (Anwohnerparkausweise) vergeben (Stand 27.06.2013). Die Anzahl der verfügbaren Anwohnerparkplätze ist jedoch geringer als die Anzahl der ausgegebenen Parkrechte. Aus rechtlichen Gründen ist eine Einschränkung der Parkrechte auf die bestehende Anzahl der Anwohnerparkplätze nicht möglich, da dies eine Diskriminierungstatbestand für die nicht berücksichtigten Anwohner darstellt.

Die Nutzung der vorhandenen Anwohnerparkplätze erfolgt daher nach dem „Windhund-Prinzip“: Wer zuletzt kommt erhält keinen Anwohnerparkplatz.

<b>Straße</b>	<b>Anzahl der Anwohnerparkrechte</b>
Fischerstraße	58
Gudewerdtstraße	49
Hassgang	1
Jungfernstieg	141
Kattsund	42
Krayenbergsgang	2
Mühlenstraße	10
Ottestraße	3
Pastorengang	2
Rosengang	5
Schiffbrücke	9
Taterberg	11
Töpfergang	3
<b>Summe</b>	<b>336</b>

Tabelle 3.11.1: Anwohnerparkausweise

Dieser Zustand wirkt sich dann auch auf die verfügbaren öffentlichen Parkplätze aus. Insbesondere in der gebührenfreien Zeit (z.B. abends) werden viele Parkplätze durch Anwohner genutzt, was die Reduzierung der Anzahl frei verfügbarer Parkplätze zur Folge hat.

Daher sind die Straßen der Altstadt (*Kattsund, Fischerstr., Gudewerdtstr., Rosengang, Mühlenstr.*) den Bewohnern und Gewerbetreibenden dieses Bereiches vorbehalten (Trennungsprinzip, d.h. ausdrückliche Reservierung bestimmter Bereiche für Bewohner). Parken dürfen hier nur Bewohner und Gewerbetreibende des lizenzierten Gebietes mit Bewohnerparkausweis.

Für Gewerbetreibende gelten Sonderregelungen. Firmen können für ein Geschäftsfahrzeug und Hotels bzw. private Vermieter von Gästezimmern können für Fahrzeuge ihrer Gäste eine Ausnahmegenehmigung erhalten, die Bewohnerparkausweisen gleichgestellt sind.



N 54°28'  
E 9°50'

**Eckernförde**  
O S T S E E B A D *Lebensfreude wie Sand am Meer!*

Weitere Straßen im Innenstadtbereich, wie z. B. *Jungfernstieg*, *Ottestraße* sind nach dem Mischungsprinzip, (d.h. Bevorrechtigung von Anwohnern innerhalb von Parkzonen mit Dauerbegrenzung und Gebührenpflicht durch Befreiung von diesen Regelungen) für das Anwohnerparken vorzuhalten.

### 3.12. Ausstattung und Umfeld der Parkplätze

Die Beleuchtung der Parkplätze ist überwiegend ausreichend. Im Detail stellt sich die Situation wie folgt dar:

Annähernd flächendeckend beleuchtet sind die Parkplätze:

- P 1 *Grüner Weg*
- P 4 *Am Exer*
- P 5 *Gartenstraße / Schulweg / Rathaus*
- P 6 *Parkdeck Noorstraße*
- P 7 *Pferdemarkt*
- P 9 *Steindamm / Schiffbrücke*
- P 10 *Fischerkoppel / Bergstraße*
- P+R *Schulweg / Bahnhof / Reeperbahn*
- Busparkplatz *Schulweg*
- *Meerwasserwellenbad*

Gering beleuchtet sind die Parkplätze:

- P 3 *Preußerstraße / Kurpark*
- P 8 *Vogelsang / Binnenhafen* (durch Straßenlaternen beleuchtet)

Die am Straßenrand befindlichen Parkplätze werden durch die bestehende Straßenbeleuchtung als genügend beleuchtet angesehen.

Kurze und direkte Zuwegungen über öffentliche Fußwege oder Straßen begleitende Gehwege sind vorhanden.

Eine Verbesserung der fußläufigen Verbindungen zwischen den Parkplätzen mit Innenstadt, Strand und Hafen ist jedoch erforderlich, z.B.

- P 1 *Grüner Weg* über Bahnhof zur Innenstadt,
- P 5 *Schulweg* über *Reeperbahn* zur Innenstadt,
- P 4 *Am Exer* zur *Kieler Straße Süd*

Öffentliche Toiletten sind am Busparkplatz am *Schulweg* vorhanden. Diese Toilette war aufgrund von stetigen Vandalismus-Aktionen mehrmals außer Betrieb und musste mit hohem Kostenaufwand saniert werden. Es ist zu prüfen ob der weitere Betrieb dieser Anlage wirtschaftlich verantwortbar ist.



*Bild 3.12.1: Toilette am Busparkplatz  
Schulweg*

Parkplätze mit Ladeeinrichtung für Elektrofahrzeuge sind im Stadtgebiet zurzeit nicht vorhanden. Aufgrund der noch geringen Anzahl an Elektrofahrzeugen und der fehlenden Langzeiterfahrung ist, ähnlich wie beim Radverkehr, zum jetzigen Zeitpunkt maximal eine Testanlage in zentraler Lage denkbar. Hier ist beispielsweise ein Gemeinschaftsprojekt mit einem Energieversorger zweckmäßig. Möglichkeiten für ein Angebot bestehen beispielsweise im Rahmen des Neubaus des *Parkdecks Noorstraße*.

### **3.13. Informationspolitik für die Parkraumnutzung**

Eine Information über die Lage, den Umfang und die Kostenpflicht aller öffentlichen Parkplätze über den Internetauftritt der Stadt Eckernförde ermöglicht dem ortsunkundigen Besucher sich bereits vor Anreise zu erkundigen.

Angaben hierzu stehen bereits zur Verfügung und sollten entsprechend der Umsetzung aus dem Parkraumkonzept und die Stadtentwicklung angepasst werden.

## 4. Bedarfsermittlung Pkw (Innenstadt)

### 4.1. Allgemein

Die Abschätzung des Parkraumbedarfes im Innenstadtbereich erfolgt gemäß der *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, EAR* [4]. Hierbei wird eine Bedarfsabschätzung für das Analysejahr 2014 und anschließend für den Prognose-Planfall 2030 unter Berücksichtigung von geplanter Stadtentwicklung und der allgemeinen bevölkerungsstrukturellen Entwicklung durchgeführt.

Entsprechend der oben genannten Richtlinie wird für die unterschiedlichen Nachfragegruppen im ersten Schritt das Tagesverkehrsaufkommen abgeschätzt. Über eine nachfragegruppenspezifische Belegungsganglinie wird anschließend die Parkraumbelastung über den Tagesverlauf ermittelt.

### 4.2. Analyse 2014

#### Integriertes Verfahren

Das integrierte Verfahren findet für die Hauptnachfragegruppen *Einwohner, Beschäftigte* und *Kunden* bei Gebieten, in denen sich verschiedene Ansprüche aufgrund der Nutzungsvielfalt bestehen, Anwendung. Die *EAR* [4] liefert für den Gebietstypen *Stadtkerngebiet im Mittelzentrum* Angaben zu dem spezifischen Tageszielverkehrsaufkommen.

Die Bevölkerungsanzahl des relevanten Innenstadtbereiches wurde durch die Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt. Diese beträgt 2.109 Einwohner.

Durch die Bundesagentur für Arbeit wurden die Zahlen der Beschäftigten Statistik (Juni 2013) geliefert. Demnach gibt es in Eckernförde 7.038 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte und 2.615 geringfügig Beschäftigte. Als Beschäftigter werden die Personen bezeichnet, die ihren Arbeitsplatz in Eckernförde haben. Da die Statistik keine Angaben zur Verteilung der Beschäftigten auf das Stadtgebiet liefern, erfolgt eine Zuordnung über eine Abschätzung. Aufgrund der Bereiche mit hoher Beschäftigungsdichte außerhalb der Innenstadt, wie z.B. im Zuge der *Rendsburger Straße, der Marienthaler Straße, der Sauerstraße, der Noorstraße, des Rosseer Weges* sowie der Kaserne am *Jungmannufer* wird eine Annahme von 1/3 der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Innenstadtbereich getroffen. Wegen des höheren Anteils an geringfügig Beschäftigten bei kleinteiliger Geschäftsbesatz im Bereich der Innenstadt werden hier abweichend 2/3 des gesamten geringfügig Beschäftigten im Stadtgebiet berücksichtigt.



Die Angaben über die Verkaufsflächen im Innenstadtbereich werden dem CIMA-Gutachten zur Standortentwicklung am Eckernförder Bahnhof [8] entnommen. Demnach bestehen im Innenstadtbereich insgesamt 21.575 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.

Nachfolgend werden die Eingangsgrößen aller Hauptnachfragegruppen sowie die sich ergebenden Tageszielverkehrsaufkommen zusammenfassend dargestellt.

Integriertes Verfahren	<b>Nachfragegruppe Einwohner</b>	
	Zentralörtliches System:	Mittelzentrum
	Gebietstyp:	Stadtkerngebiet
	Bevölkerungszahl:	2.109 Einwohner
	spezifisches Tageszielverkehrsaufkommen je Einwohner:	0,52 Kfz-Fahrten/24h
	<b>Tageszielverkehrsaufkommen:</b>	<b>1.097 Kfz-Fahrten/24h</b>
	<b>Nachfragegruppe Beschäftigte</b>	
	Zentralörtliches System:	Mittelzentrum
	Gebietstyp:	Stadtkerngebiet
	Beschäftigtenanzahl (sozialversicherungspflichtig):	2.323 Beschäftigte
	Beschäftigtenanzahl (geringfügigbeschäftigt):	1.726 Beschäftigte
	spezifisches Tageszielverkehrsaufkommen je Beschäftigten:	0,70 Kfz-Fahrten/24h
	<b>Tageszielverkehrsaufkommen:</b>	<b>2.834 Kfz-Fahrten/24h</b>
	<b>Nachfragegruppe Verkaufsflächen</b>	
	Zentralörtliches System:	Mittelzentrum
Gebietstyp:	Stadtkerngebiet	
Verkaufsflächen der Innenstadt (gem. CIMA Gutachten):	21.575 m <sup>2</sup> VKF	
spezifisches Tageszielverkehrsaufkommen je m <sup>2</sup> Verkaufsfläche:	0,21 Kfz-Fahrten/24h	
<b>Tageszielverkehrsaufkommen:</b>	<b>4.531 Kfz-Fahrten/24h</b>	

Tabelle 4.2.1: integriertes Verfahren (Analyse 2014)

### Differenziertes Verfahren

Das differenzierte Verfahren ermöglicht eine fallspezifische Vorgehensweise. Hierüber kann der Parkraumbedarf für die abweichenden besonderen Nutzungen abgeschätzt werden. Im Falle des Innenstadtbereiches von Eckernförde werden hierüber der Parkraumbedarf *Park+Ride*, *Strand* und *Stadthalle* ermittelt.

Durch die LVS (Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH) werden über den LNVP (landesweiter Nahverkehrsplan) die durchschnittlichen Ein- und Aussteigerzahlen für den Bahnhof Eckernförde genannt. Demnach betrug im Jahr 2012 die Anzahl in der Summe 1.676 Fahrgäste. Das Prognoseszenario für das Jahr 2030 liefert ein um ca. 3 % erhöhte Fahrgastzahl. Durch lineare Hochrechnung ergibt sich hieraus für das Analysejahr 2014 eine Anzahl von in der Summe 1.682 Fahrgästen. Der im Rahmen der Fahrgastbefragung erhobene Anteil, der mit dem Pkw zum Bahnhof gelangt, beträgt ca. 14 % und wird entsprechend angesetzt.

Das Tageszielverkehrsaufkommen der Nachfrage *Strand* mit Innenstadtbezug wird entsprechend der durch die *Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen* [9] gelieferte Verfahren als Mittelwert aus Minimal- und Maximalansatz abgeschätzt. Hierbei wird eine Anzahl von 5 Besuchern / 100 m<sup>2</sup> für den Typ *Freibad*

angesetzt. Die Fläche des Badestrandes wird mit einer Ausdehnung von ca. 2 km und eine mittlere Breite von 30 m berücksichtigt.

Das Tageszielverkehrsaufkommen der Nachfrage *Stadthalle* wird ebenfalls entsprechend der durch die *Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen* [9] gelieferte Verfahren als Mittelwert aus Minimal- und Maximalansatz abgeschätzt. Hierbei wird die bestehende Anzahl von maximal 700 Sitzplätzen berücksichtigt.

Aufgrund der besonderen touristischen Angebote durch Fischmarkt, Aalregatta, Sprottentage oder Piratenspektakel bestehen an Wochenenden besondere Spitzen in der Parkraumnachfrage. Da zu diesen Zeiten auch der Einzelhandel geöffnet hat, kann hier nicht auf das dortige Angebot zurückgegriffen werden. Dennoch werden viele Einzelhandelskunden den Innenstadtbesuch mit einem Bummel über den Fischmarkt verbinden. Hier wird geschätzt, dass dieser Verbundeffekt ca. 80% der Einzelhandelskunden ausmacht und daher gut 3.600 Kfz-Fahrten/24h gleichzeitig dem Einzelhandel als auch dem Fischmarkt zuzurechnen sind. Da die durch die Eckernförde Tourismus & Marketing GmbH genannten rund 40.000 täglichen Fischmarktbesucher ein Tageszielverkehrsaufkommen von rund 7.300 Kfz-Fahrten/24h bedeuten, sind darüber hinaus rund 3.700 Kfz-Fahrten/24h zu erwarten, die gezielt nur den Fischmarkt aufsuchen.

Zu Veranstaltungen wie den Piratentagen werden durch die Eckernförde Tourismus & Marketing GmbH dabei noch höhere Besucherzahlen von rund 150.000 über drei Tage genannt. Folglich rufen solche Veranstaltungen ein noch höheres Tageszielverkehrsaufkommen auf als der Fischmarkt.

Nachfolgend werden die Eingangsgrößen der differenzierten Nachfrage sowie die sich ergebenden Tageszielverkehrsaufkommen zusammenfassend dargestellt.



N 54°28'  
E 9°50'

**Eckernförde**  
OSTSEEBADE Lebensfreude wie Sand am Meer!

Parkraumkonzept Eckernförde 2014

differenziertes Verfahren	<b>Nachfrage Park+Ride</b>		
	Ein- und Ausstiege 2014:	1 682 Fahrgäste	
	Anteil für Einstieg:	50%	
	MIV-Anteil:	14%	
	<b>Tageszielverkehrsaufkommen: 118 Kfz-Fahrten/24h</b>		
	<b>Nachfrage Strand</b>		
	gemäß Hinweis zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen	<b>Min</b>	<b>Max</b>
	Besucher je 100m <sup>2</sup> Fläche:	5,0	5,0
	Fläche Badestrand:	60 000 m <sup>2</sup>	60 000 m <sup>2</sup>
	Besucher:	3 000 Besucher	3 000 Besucher
	Wegehäufigkeit:	2,0 Wege/Besucher	2,0 Wege/Besucher
	Pkw -Besetzungsgrad:	3,0 Personen / Fz	1,5 Personen / Fz
	MIV-Anteil:	30%	70%
	Verbundeffekt mit Innenstadt:	30%	10%
	Quell- und Zielverkehr als Min bzw. Max:	420 Kfz/24h	2 520 Kfz/24h
	Quell- und Zielverkehr als arithmetischer Tagesmittelwert:	1 470 Kfz/24h	
<b>Tageszielverkehrsaufkommen: 735 Kfz-Fahrten/24h</b>			
<b>Nachfrage Fischmarkt</b>			
gemäß Hinweis zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen	<b>Min</b>	<b>Max</b>	
Besucher:	40 000 Besucher	40 000 Besucher	
Wegehäufigkeit:	2,0 Wege/Besucher	2,0 Wege/Besucher	
Pkw -Besetzungsgrad:	3,5 Personen / Fz	2,5 Personen / Fz	
MIV-Anteil:	30%	70%	
Quell- und Zielverkehr als Min bzw. Max:	6 857 Kfz/24h	22 400 Kfz/24h	
Quell- und Zielverkehr als arithmetischer Tagesmittelwert:	14 629 Kfz/24h		
Verbundeffekt mit Innenstadt:	50%		
Quell- und Zielverkehr als alleinige Fischmarktbesucher:	7 314 Kfz/24h		
<b>Tageszielverkehrsaufkommen: 3 657 Kfz-Fahrten/24h</b>			
<b>Nachfrage Stadthalle</b>			
gemäß Hinweis zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen	<b>Min</b>	<b>Max</b>	
Besucher je Sitzplatz:	1,0	1,0	
Sitzplätze:	700	700	
Besucher:	700 Besucher	700 Besucher	
Wegehäufigkeit:	2,0 Wege/Besucher	2,0 Wege/Besucher	
Pkw -Besetzungsgrad:	3,0 Personen / Fz	1,5 Personen / Fz	
MIV-Anteil:	30%	70%	
Quell- und Zielverkehr als Min bzw. Max:	140 Kfz/24h	653 Kfz/24h	
Quell- und Zielverkehr als arithmetischer Tagesmittelwert:	398 Kfz/24h		
<b>Tageszielverkehrsaufkommen: 199 Kfz-Fahrten/24h</b>			

Tabelle 4.2.2: differenziertes Verfahren (Analyse 2014)

**Belegungsganglinie**

In Abhängigkeit der Nachfragegruppe bestehen deutliche Unterschiede beim Parkverhalten. Wohnnutzung weist beispielsweise in den Nachtstunden den höchsten Belegungsgrad auf, während Beschäftigtenverkehr den höchsten Belegungsgrad im Tageszeitraum aufweist. Das Verfahren nach der ERA 05 [4] sieht daher eine Überlagerung der Parkraumbelastung aller Nachfragegruppen vor und liefert hierzu entsprechende Ganglinien. Das Parkverhalten wird als prozentualer Anteil des Tageszielverkehrsaufkommens angegeben. Nachfolgend werden die maßgebenden Ganglinien dargestellt.



N 54°28'  
E 9°50'

**Eckernförde**  
OSTSEEBAD *Lebensfreude wie Sand am Meer!*

## Parkraumkonzept Eckernförde 2014

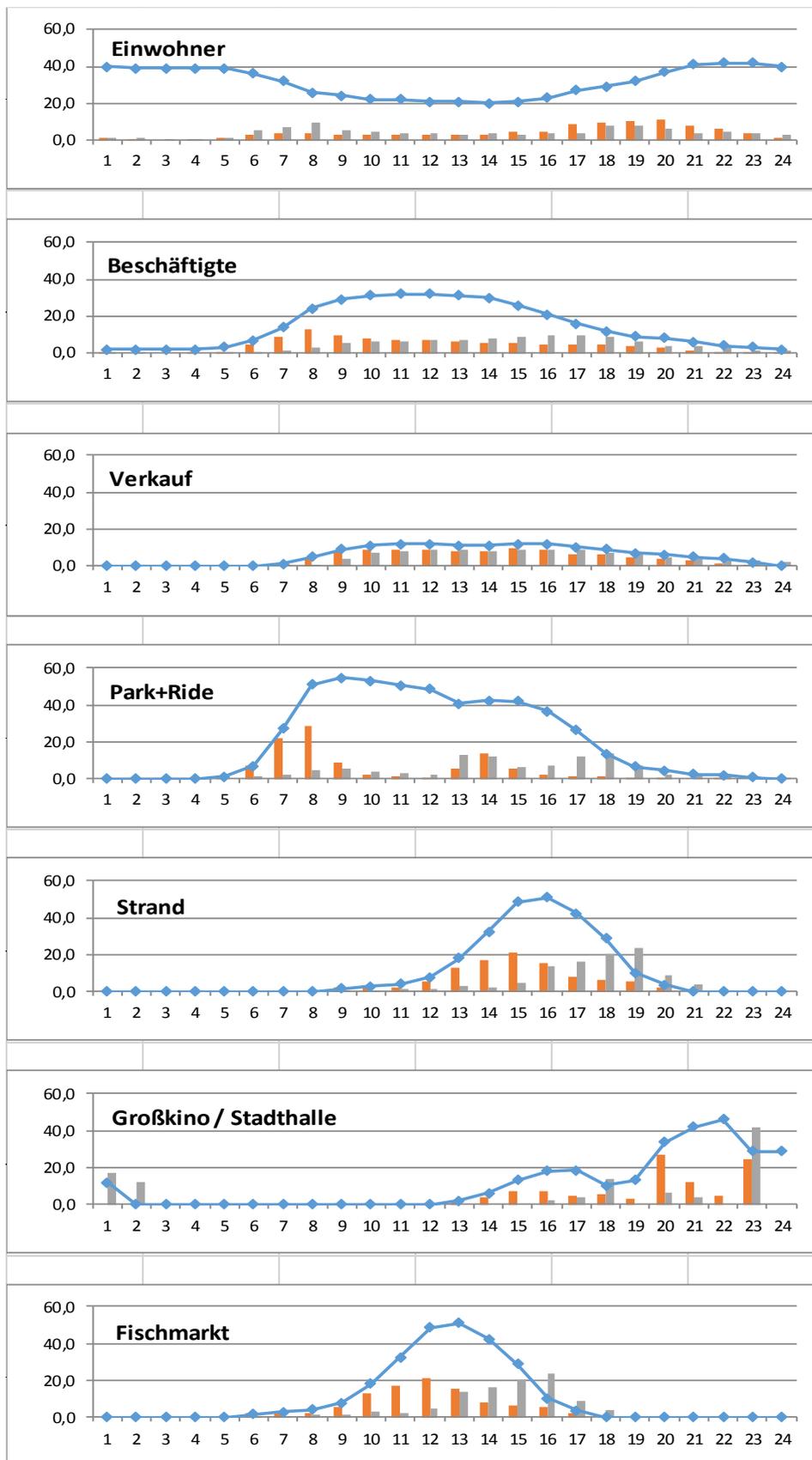


Bild 4.2.1: spezifische Ganglinien des Parkverhaltens



N 54°28'  
E 9°50'

Aus der Überlagerung der spezifischen Ganglinien mit den abgeschätzten Tageszielverkehren ergibt sich die Parkraumnachfrage für das gesamte Untersuchungsgebiet der Innenstadt. Bleibt in der Betrachtung zunächst die Nachfrage des Fischmarktes außen vor, besteht die höchste Parkraumnachfrage im Zeitraum von 14.00 bis 15.00 Uhr mit 1.944 Parkständen bzw. Stellplätzen. Die detaillierte Überlagerung der Nachfragegruppen ist der **Anlage 3** zu entnehmen.

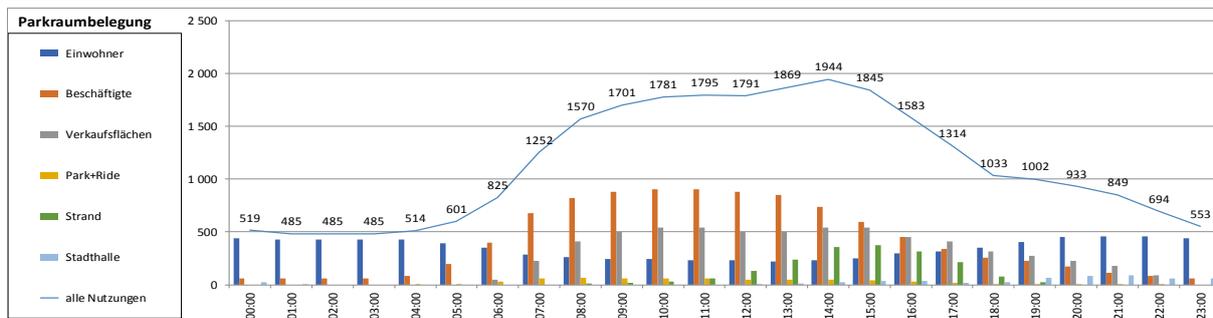


Bild 4.2.2: Parkraumnachfrage ohne Berücksichtigung Fischmarkt, Analyse 2014

Die Parkraumnachfrage des Fischmarktes findet infolge der Tagesganglinie seine Spitze um 12.00 Uhr. Zu dieser Zeit besteht ein zusätzlicher Bedarf an rund 1.860 weiteren Parkständen im Umfeld des Binnenhafens. Folglich wird zu dieser Zeit ein erheblicher Bedarf an Parkständen und Stellplätzen im Innenstadtbereich und dem näheren Umfeld des Binnenhafens benötigt.

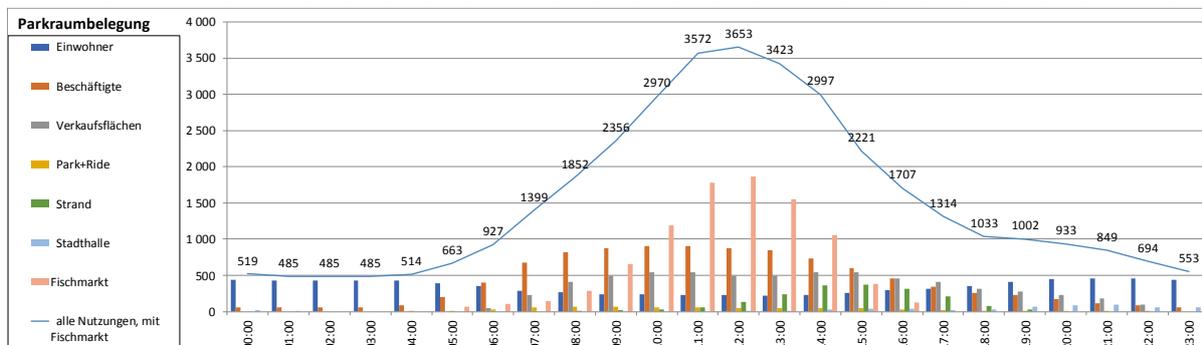


Bild 4.2.3: Parkraumnachfrage unter Berücksichtigung Fischmarkt, Analyse 2014

Derzeit wird dieser erhöhte Bedarf durch ein Parken in den Straßen des Umfeldes gedeckt. Um diesem saisonal zeitweiligen Bedarf gerecht zu werden müsste demnach ein Parkraumangebot geschaffen werden, welches in etwa dem vorhanden heutigen öffentlichen Angebot entspricht. Eine Dimensionierung des öffentlichen Parkraumangebotes für die Ausnahmesituationen der Veranstaltungen im Innenstadtbereich ist daher nur in geringem Maße und keinesfalls umfänglich zu leisten.

Im weiteren Verfahren wird daher diese besondere Situation nicht als Bemessungskriterium herangezogen. Hier liegt der Schwerpunkt auf dem Normalwerktag, der den Bedarf der täglich auftretenden Nutzergruppen mit einem geringen touristischen Bedarf durch die Strandnutzung abbildet.

### 4.3. Prognose-Planfall 2030

Über den Prognose-Planfall 2030 wird die Entwicklung der Parkraumnachfrage abgeschätzt. Dabei werden die erwarteten Entwicklungen aller Nachfragegruppen differenziert betrachtet:

#### Nachfragegruppe Wohnen

Gemäß des *Wegweisers Kommune der Bertelsmann Stiftung* [2] wird für die Stadt Eckernförde, entsprechend des bundesweiten Trends, eine rückläufige Bevölkerungszahl erwartet. Hier wirkt sich insbesondere der demographische Wandel aus. Vom Analysejahr 2014 bis zum Prognosejahr 2030 wird für die Stadt Eckernförde ein Bevölkerungsrückgang um ca. 2,77 % angegeben und in der vorliegenden Betrachtung berücksichtigt.

#### Nachfragegruppe Beschäftigte und Kunden

Zur Berücksichtigung der geplanten Verkaufsflächenerweiterung im Bereich des Bahnhofes und der kleinteiligen Geschäfts- und Gastronomienutzung an der Hafenspitze wird für die Nachfragegruppe der Beschäftigten sowie der Kunden eine allgemeine Erhöhung der Parkraumnachfrage um jeweils 10 % angesetzt.

#### Nachfragegruppe Park+Ride

Gemäß der Angaben der LVS Schleswig-Holstein über den *LNVP* [5] wird von einer Steigerung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 um ca. 2,6 % ausgegangen. Daher wird der für Park+Ride ermittelte Bedarf hochprognostiziert. Dieser stellt sich dann mit 121 Parkständen geringfügig höher dar, als in der Analyse 2014.

#### Nachfragegruppe Strand und Stadthalle

Es wird von einer gleichbleibenden Parkraumnachfrage ausgegangen.

#### Nachfragegruppe Großkino

Durch den geplanten Neubau eines Großkinos im Bereich des Bahnhofes entsteht ein neuer Bedarf. Das Tageszielverkehrsaufkommen der Nachfrage wird entsprechend der durch die *Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen* [9] gelieferte Verfahren als Mittelwert aus Minimal- und Maximalansatz abgeschätzt. Hierbei wird die geplante Anzahl von 770 Sitzplätzen berücksichtigt. Es ergibt sich ein rechnerisches Tageszielaufkommen von 501 Kfz-Fahrten/24h.



N 54°28'  
E 9°50'

**Eckernförde**  
OSTSEEBADE Lebensfreude wie Sand am Meer!

Parkraumkonzept Eckernförde 2014

differenziertes Verfahren (Stadtentwicklung)	<b>Nachfrage Großkino</b>		
	gemäß Hinweis zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen	<b>Min</b>	<b>Max</b>
	Besucher je Sitzplatz:	3,0	3,0
	Sitzplätze:	770	770
	Besucher:	2.310 Besucher	2.310 Besucher
	Wegehäufigkeit:	2,0 Wege/Besucher	2,0 Wege/Besucher
	Pkw-Besetzungsgrad:	3,0 Personen / Fz	1,5 Personen / Fz
	MIV-Anteil:	30%	50%
	Quell- und Zielverkehr als Min bzw. Max:	462 Kfz/24h	1.540 Kfz/24h
	Quell- und Zielverkehr als arithmetischer Tagesmittelwert:	1.002 Kfz/24h	
<b>Tageszielverkehrsaufkommen:</b>	<b>501 Kfz-Fahrten/24h</b>		

Tabelle 4.3.1: differenziertes Verfahren (Prognose-Planfall 2030)

Aus der Überlagerung der spezifischen Ganglinien mit den abgeschätzten Tageszielverkehren ergibt sich die Parkraumnachfrage für das gesamte Untersuchungsgebiet der Innenstadt. Hiernach besteht die höchste Parkraumnachfrage im Zeitraum von 14.00 bis 15.00 Uhr mit 2.135 Parkständen bzw. Stellplätzen (siehe auch **Anlage 3**). Die Parkraumnachfrage wird hierbei im Wesentlichen durch Beschäftigte und Kunden bestimmt. Gegenüber der Analyse 2014 liegt in der Tagesspitze eine um ca. 10 % erhöhte Parkraumnachfrage vor, die sich insbesondere durch den Zuwachs der Verkaufsfläche ergibt.

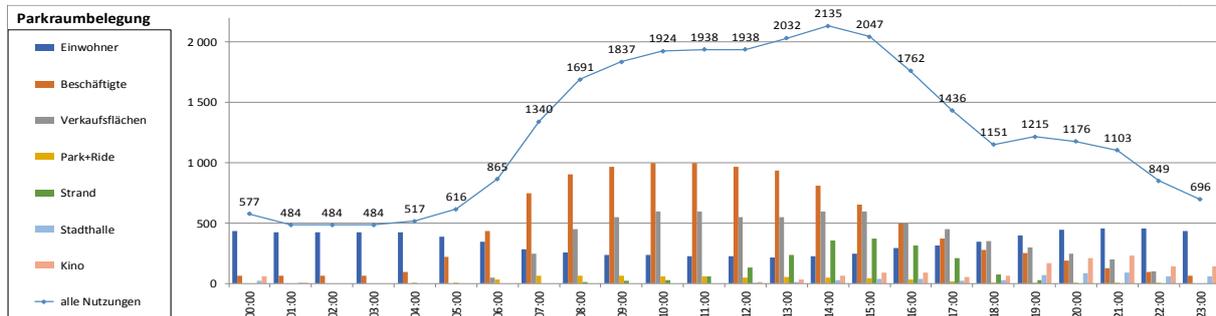


Bild 4.3.1: Parkraumnachfrage, Prognose-Planfall 2030



## 5. Bilanzierung des Parkraumes 2030

### 5.1. Parkraumanpassung

Durch geplante Stadtentwicklung kommt es zu einer Veränderung des Parkraumangebotes im Innenstadtbereich. Mit einer Reduzierung des Angebotes ist im Bereich *Noorstraße / Steindamm* zu rechnen. Der Parkplatz P 9 entfällt und das vorhandene *Parkdeck* P 6 wird abgerissen und mit 180 Parkständen in geringerer Größe auf der Nordseite der *Noorstraße* neu hergestellt. Ebenfalls ist der Fortbestand des Parkplatzes *Vogelsang/Binnenhafen* P 8 ungewiss. Eine weitere Reduzierung der Parkstände tritt durch Neuordnung des Parkplatzes am *Rathaus* P 5 und des Parkplatzes *Am Exer* P 4 unter Berücksichtigung der Abmessungen nach *EAR* [4] ein.

Im Bereich des Bahnhofes wird von einer Reduzierung der zur Verfügung stehenden Grundstücksfläche, bedingt durch den Neubau des Großkinos, ausgegangen. Bei gleichzeitiger Herstellung eines Parkdecks mit Erdgeschoss und 1. Obergeschoss auf der Restfläche kann hier insgesamt von einer Nullbilanz ausgegangen werden.

Durch die Verlagerung der vorhandenen Wohnmobilstellplätze vom Parkplatz *Grüner Weg* P 1 auf den *Kakabellenplatz* P 2 stehen hier weitere 48 Parkstände für Pkw zur Verfügung.

Im Bereich der übrigen Parkplätze, der Parkstreifen sowie der privaten Stellplätze im Innenstadtbereich ist keine relevante Veränderung zu erwarten. Insgesamt ergibt sich hier ein annähernd konstantes Parkraumangebot. Nachfolgend werden die Parkraumanpassungen zusammenfassend dargestellt.

Parkplatz / Bereich	Analyse 2014 Stellplätze / Parkstände	Änderung Stellplätze / Parkstände	Prognose 2030 Stellplätze / Parkstände
Grüner Weg (P 1)	500	48	548
Preußerstraße / Kurpark (P 3)	244	0	244
Am Exer (P 4)	261	-21	240
Gartenstraße / Schulweg / Rathaus (P 5)	138	-17	121
Parkdeck Noorstraße (P 6)	237	-57	180
Vogelsang / Binnenhafen (P 8)	37	-37	0
Steindamm / Schiffbrücke (P 9)	59	-33	26
Schulweg / Bahnhof / Reeperbahn (P+R)	300	0	300
Meerwasserwellenbad	34	0	34
Parkstreifen / Parken am Fahrbahnrand	204	0	204
private / scheinbar öffentliche Stellplätze	1 935	0	1 935
<b>Parkraumangebot</b>	<b>3 949</b>	<b>-117</b>	<b>3 832</b>

Tabelle 5.1.1: Parkraumangebot

## 5.2. Beurteilung

Die Bilanzierung des Parkraumes erfolgt gemäß EAR [4] für den Prognose-Planfall 2030. Hier wird neben einer gebietsumfassenden Betrachtung für alle Nutzungen ebenfalls eine Beurteilung getrennt nach Nachfragegruppen erforderlich.

Gebietsumfassend steht im Prognose-Planfall 2030 eine Nachfragespitze nach 2.135 Parkständen bzw. Stellplätzen einem Angebot von 3.832 Parkständen bzw. Stellplätzen gegenüber. Somit besteht im Innenstadtbereich dann eine Parkraumauslastung von ca. 56 % außerhalb von Sonderveranstaltungen.

Die detaillierte Beurteilung nach Nutzergruppen wird über eine maßgebende Spitzenstunde des Tages (14:00 bis 15.00 Uhr) sowie eine maßgebenden Stunde des Abends (21:00 bis 22:00 Uhr) durchgeführt.

### Spitzenstunde des Tages (14:00 bis 15.00 Uhr)

In der Spitzenstunde des Tages besteht im Prognose-Planfall 2030 eine geringe Nachfrage von 227 Stellplätzen durch Einwohner. Diese kann durch einen kleinen Anteil an den bestehenden 1.935 privaten Stellplätze der Wohnhäuser und privaten aber öffentlich zugänglichen Stellplätze der Geschäftshäuser deutlich gedeckt werden.

Die Stellplatznachfrage durch Beschäftigte, Kunden, Park+Ride sowie die berücksichtigte Strandnutzung erreicht hier den Höhepunkt. Es tritt außerdem eine geringfügige Überlagerung mit der rechnerischen Stellplatznachfrage von Stadthalle und Kino ein. Hieraus ergibt sich eine Nachfrage nach 1.908 Parkständen. Diese stehen den über den Prognose-Planfall 2030 berücksichtigten 1.897 öffentlichen Parkständen zuzüglich dem größeren Anteil von den 1.935 privaten aber öffentlich zu nutzenden Stellplätzen auf den Grundstücken des Einzelhandels bzw. der Geschäftshäuser (z.B. Sky, Speicherpassage, Sparkasse) gegenüber. Gerade diese Stellplätze dienen für die Kunden des Einzelhandels mit einem Bedarf von 598 und die Beschäftigten mit einem Bedarf von 810 Stellplätzen.

Hiernach steht im Prognose-Planfall 2030 ein ausreichendes zentrumsnahes Angebot zur Verfügung, jedoch mit begrenzten Kapazitätsreserven zu saisonalen Spitzentagen mit intensiver Strandnutzung; geschweige denn zu Veranstaltungszeiträumen wie Fischmarkt, Sprottentagen oder Piratentagen.

### Abends (21:00 bis 22.00 Uhr)

Im Nachtzeitraum des Prognose-Planfalls 2030 besteht rechnerisch eine größte Parkraumnachfrage von 454 Stellplätzen für Einwohner bei einer verfügbaren Anzahl von 1.935 privaten bzw. quasiöffentlichen Stellplätzen. Einwohnerparken erhebt den Anspruch den jeweiligen Wohneinheiten in direkter Nähe vorzuhalten. Hierfür stehen

u.a. weitere Parkstände mit der Regelung „Anwohnerparken“ im Straßenraum bzw. den bestehenden Parkstreifen zur Verfügung.

Der maßgebende Bedarf wird somit innerhalb der Innenstadt gedeckt. Des Weiteren wird im Rahmen zukünftiger Wohnbauentwicklungen als Grundsatz die Schaffung weiterer Stellplätze auf den Grundstücken (als Tiefgarage oder Parkdeck) verfolgt mit dem Ziel einer Entlastung des öffentlichen Straßenraumes.

Für den abendlichen Stellplatzbedarf der weiteren Nutzungen (Kino, Stadthalle, Kunden, Beschäftigte) steht ein ausreichendes Angebot im Bereich der öffentlichen Parkplätze zur Verfügung.

### 5.3. Allgemeine Bewertung des Parkplatzbestandes für den MIV

Der Parkplatzbestand in Eckernförde ist für den aktuellen Zustand am Normalwerktag als auskömmlich zu betrachten. Beobachtungen am Parkgeschehen bestätigen dies.

Beim regelmäßig stattfindenden Fischmarkt kann eine differente Auslastung der Parkplätze und der Straßen im Stadtteil Borby beobachtet werden. Da der Fischmarkt im nördlichen Bereich der Innenstadt veranstaltet wird, laufen die nördlich gelegenen Parkplätze bereits frühzeitig voll. Die im südlichen Bereich der Stadt gelegenen Parkplätze werden aufgrund der fußläufigen Entfernung erst nachrangig belegt.

Am Beispiel des Fischmarktes wird deutlich, dass der allein hierfür erforderliche zusätzliche Bedarf von 1.860 öffentlichen Parkständen nicht im Umfeld der Veranstaltungsorte geschaffen werden kann. Dieser zusätzliche Bedarf entspricht dem heute vorhandenen Angebot an öffentlichem Parkraum der Innenstadt. Aus räumlichen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Gründen kann nicht für jeden Veranstaltungsort auch die ausreichende Anzahl der Parkplätze im nahen Umfeld zur Verfügung gestellt werden. Im Innenstadtbereich kann allenfalls eine geringe Angebotssteigerung im Umfeld des Bahnhofes / Schulweg erfolgen, welche dem tatsächlichen Bedarf der Sonderveranstaltungen keinesfalls gerecht wird.

Das Kernstadtgebiet zwischen Hafen und Lornsenplatz hat eine nord-süd-Ausdehnung von ca. 1.200 m. Ein verlängerter Zugangsweg ist bei Sonderveranstaltungen für die große Mehrzahl der Besucher durchaus zumutbar und wird im Regelfall auch akzeptiert.

Darüber hinaus wird die Notwendigkeit gesehen, Flächen zu finden, welche saisonal oder tageweise als Behelfsparkplatz dienen können. Dies ist bereits am *Südstrand* zwischen Bahnstrecke und *Bundesstraße B 76* der Fall. Gerade dieser Bereich der Parkplätze um den *Südstrand* bietet sich in Verbindung mit einem regelmäßig verkehrenden Shuttle-Bus an die Innenstadt an Veranstaltungstagen zu entlasten. Für Wochenendveranstaltungen käme hier auch der Parkplatz am *Schulzentrum Süd* in Frage. Zusätzliche Flächen wären an der nordwestlichen Stadtzufahrt zu suchen.



N 54°28'  
E 9°50'

**Eckernförde**  
O S T S E E B A D *Lebensfreude wie Sand am Meer!*

Die Stadt Eckernförde ist ein Mittelzentrum und bündelt Funktionen auch für Umlandgemeinden. Das Stadtzentrum erfüllt dadurch auch außerhalb von Sonderveranstaltungen eine erhebliche Versorgungsfunktion und muss die nötigen Parkflächen dafür vorsehen. Im Gegensatz zu Sonderveranstaltungen verteilt sich der Parkraumbedarf im Alltagsgeschehen jedoch weitläufiger über die zur Verfügung stehenden Parkplätze. Es stehen hierzu zentrale Parkplätze zur Verfügung, die jedoch gebührenpflichtig sind. Dies ist erforderlich, um den Innenstadtverkehr zu regulieren. Im Kernstadtumfeld stehen um das Kerngebiet herum zudem zahlreiche gebührenfreie Parkflächen zur Verfügung, die eine Erreichbarkeit der Fußgängerzone auf kurzem Wege ermöglichen.

Der Parkplatz *Schulweg / Bahnhof (P+R)* wird teilweise von Bahnverkehr nutzenden Berufspendlern jedoch auch von Kunden und Beschäftigten der Innenstadt genutzt und ist werktags bereits am frühen Vormittag weitgehend belegt. Erst am späteren Nachmittag werden maßgebliche Ressourcen wieder frei. Für touristische Zwecke und für Stadtkernbesucher eignet sich dieser Parkplatz daher derzeit nur eingeschränkt.

## 6. Parkraumbewirtschaftung durch die Stadtwerke Eckernförde

Die Vergabe der Parkraumbewirtschaftung an die Stadtwerke Eckernförde ist möglich, setzt aber eine voran gegangene öffentliche Ausschreibung eines ÖPP-Verfahrens und dessen Wettbewerbsgewinn voraus. Eine freie Inhouse-Vergabe an die Stadtwerke ohne Ausschreibung ist vergaberechtlich nicht zulässig. Das birgt die Gefahr, dass die Parkraumbewirtschaftung nach erfolgter (ggf. europaweiter) Ausschreibung nicht an die Stadtwerke Eckernförde sondern an ein drittes Unternehmen, den Wettbewerbssieger, übertragen werden muss.

Zudem spielen auch wirtschaftliche Aspekte im Entscheidungsprozess eine Rolle. Rund 40 % der Parkplätze sind gebührenpflichtig und führen bei der Stadt zu jährlichen Einnahmen in Höhe von zurzeit ca. 900.000,- EUR. Im Einzelnen wurden die folgenden Einnahmen in den vergangenen 4 Jahren durch Parkplatzgebühren erwirtschaftet:

Haushaltsjahr 2009:	ca. 635.000,- EUR
Haushaltsjahr 2010:	ca. 708.000,- EUR
Haushaltsjahr 2011:	ca. 889.000,- EUR
Haushaltsjahr 2012:	ca. 922.000,- EUR
Haushaltsjahr 2013:	ca. 900.000,- EUR

Weitere Einnahmen wie Mieten und Ablösebeträge kommen noch hinzu.

Dem stehen veranschlagte Aufwendungen in Höhe von zurzeit ca. 210.000,- EUR gegenüber. In der Gesamtbilanz sind somit in 2013 Einnahmen in Höhe von ca. 770.000,- EUR generiert worden. Die Parkplatzbewirtschaftung erweist sich daher als profitabel (siehe [10]).

Sicher zu stellen wäre im Falle einer Übertragung an Dritte der verkehrsrechtliche Zugriff auf die Parkplätze durch die Verkehrsbehörde, das städtische Ordnungsamt. Hierdurch wird sichergestellt, dass Verwarnungsgelder durch die Stadt ausgesprochen werden können und somit die Parkraumordnung gewährleistet wird. Zudem werden auch hierdurch weitere Einnahmen für die Stadt generiert. Voraussetzung hierzu sind eine öffentliche Widmung der Parkplatzflächen oder eine Vereinbarung zwischen Stadt und Betreiber über die Aufgabenteilung der Bewirtschaftung der Parkplatzanlagen. Grundlage hierzu ist die VwV-StVO § 1 Absatz 2 (siehe [11]).

Abschließend ist festzustellen, dass die Übertragung der Parkraumbewirtschaftung sowohl aus vergaberechtlichen als auch aus wirtschaftlichen Aspekten nicht zweckmäßig ist.

## 7. Weiterverwendung des Parkdecks an der Noorstraße

Das Parkdeck an der Noorstraße muss aufgrund des Projektes „Nooröffnung“ und der damit zusammen hängenden Realisation einer städtebaulichen Neuordnung vom bestehenden Standort entfernt werden.

Das Parkhaus besteht weitgehend aus Fertigteilelementen (Stahlträger und -stützen, Stahlbetondeckenplatten), die dem Grunde nach demontiert und an anderer Stelle erneut aufgestellt werden können.

Eine Prüfung der Zweckmäßigkeit der Wiederverwendung der Fertigbauteile hat ergeben, dass ein Neubau sinnvoller ist als die Verwendung der alten Substanz. Hierzu wurde ein Gutachten, von der Stadt Eckernförde, Bauamt / Tiefbau, beauftragt und vom öffentlich bestellten Sachverständigen für „Schäden an Gebäuden“ und „Statik im Bauwesen“ Dipl.-Ing. Klaus Reichenberger aus Eckernförde, erstellt (siehe [12]).

Diese Beurteilung begründet sich sinngemäß wie folgt:

Seit Errichtung des Parkdecks wurden die statischen Anforderungen an derartige Baukörper verschärft, insbesondere die DIN EN 1991-1-4 (Windlasten, alt DIN 1055-4). Die bei der Erstberechnung angenommenen Windlasten für den Baukörper sind nach aktuellen Bauvorschriften unzureichend. Mit dem Abbau und der Neuerrichtung würde das Parkdeck den Bestandsschutz verlieren und müsste neu dimensioniert und genehmigt werden. Es müssten somit neue Aussteifungselemente nach- bzw. umgerüstet werden.

Zudem entspricht die vorhandene Betonüberdeckung der Stahlbetonteile nach DIN EN 1992-1-1 (Stahlbetonbau, alt DIN 1045-1) nicht mehr den aktuellen Bauvorschriften. Dies ist im Nachhinein nicht mehr korrigierbar. Um den allgemein anerkannten Regeln der Bautechnik zu genügen wäre eine Beschichtung der Ober- und Unterseiten der Betonelemente unverzichtbar, um die Wassereindringtiefe zu reduzieren und die im Beton verlegten Betonstahlmatten zu schützen.

Auch ist zu berücksichtigen, dass bestehende Korrosions- und Betonschäden (siehe Bilder unten) den Zustand der Bauteile beeinträchtigen und die Lebenserwartung bei Wiederverwendung trotz Aufarbeitung gegenüber neuen Bauteilen faktisch geringer wäre (reduzierte Abschreibungszeiträume). Die Verbindungselemente der Knoten (Bolzen etc.) müssten vollständig erneuert werden.

Die Geometrie des Baukörpers ist in der Bauwerksbreite nicht mehr änderbar, jedoch besteht aufgrund der bestehenden Abmessungen eine hohe Wahrscheinlichkeit der Wiederverwendbarkeit. Hierzu wäre gegebenenfalls eine eingehende Betrachtung unter Berücksichtigung des ausgewählten Aufstellortes erforderlich.

Im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wurde auf Grundlage der zuvor beschriebenen Kriterien festgestellt, dass ein Neubau ca. 1,6 Mio EUR und eine Sanierung und Umsetzung des alten Parkhauses ca. 1,52 Mio EUR benötigen würde. Es wäre somit vorerst mit einem sehr geringen Kostenvorteil für die Umsetzung zu rechnen, jedoch wäre bei Berücksichtigung der reduzierten Abschreibungszeit und bei Betrachtung des Risikopotenzials für Kostensteigerungen aufgrund bisher nicht festgestellter Mängel mit einem Kostennachteil für die Wiederverwendung des Altbaus zu rechnen.



*Bild 7.1: Parkdeck Noorstraße, Ansicht*



*Bild 7.2: Parkdeck Noorstraße, Untergeschoss*



*Bild 7.3: Korrosionsschäden am Stahlträger*



*Bild 7.4: Betonabplatzungen, Korrosionsschäden am Stahlbeton-Bewehrungsstahl*



*Bild 7.5: Betonabplatzungen an  
Fahrbahnplattenkante, freiliegender  
Bewehrungsstahl*



*Bild 7.6: Betonschäden am  
Stahlbetonträger*

## 8. Anpassung des bestehenden Parkleitsystems

Die Erreichbarkeit der Parkflächen ist aus allen Fahrtrichtungen möglich. Ein Parkleitsystem informiert die Kraftfahrer über verfügbare Parkflächen.

Das Parkleitsystem ist mit Informationstafeln in Form von Tabellenwegweisern gestaltet. Stadteinwärts fahrend ist zuerst eine Übersichtstafel mit dem Hinweis auf das Vorhandensein eines Parkleitsystems mit gebührenfreien und gebührenpflichtigen Parkplätzen angeordnet. Danach werden weitere Tabellenwegweiser mit konkreten Wegweisungen zu den nächstgelegenen Parkflächen nachgeschaltet.



Bild 8.1: Übersichtstafel Parkleitsystem



Bild 8.2: Tabellenwegweiser Parkleitsystem im Windebyer Weg



Bild 8.3: Tabellenwegweiser Parkleitsystem in der Reeperbahn



Bild 8.4: Einzelwegweiser Parkplatz Gartenstraße

Die zugehörigen Informationstafeln sind in der *Berliner Straße (B 76)* aus Richtung Kiel kommend, in der *Rendsburger Straße (B 203)* aus Richtung Rendsburg kommend sowie im *Windebyer Weg* stadteinwärts aufgestellt. Somit werden

Hauptverkehrsströme für die Besucher aus dem südlichen und südwestlichen Umland informiert.

Aus nördlicher Richtung kommend wird der Kraftfahrer an der *Flensburger Straße* (B 76) in Höhe *Noorstraße* informiert. Zudem ist ein Parkplatzwegweiser in der *Gaethjestråße* aufgestellt.

Das Parkleitsystem ist, mit Ausnahme des Parkdecks *Noorstraße* (P 6), statisch und somit ohne Angaben der noch verfügbaren Freiräume. Das vorgenannte Parkdeck verfügt als einziges über Freistelleninformationen und ist daher dynamisch informativ.



*Bild 8.5: Dynamischer Tabellenwegweiser in der Gaethjestråße*

Die dynamische Parkplatz-Hinweistafel an der Bundesstraße 76 (Eimündung in die Noorstraße) wurde im Rahmen der Ausbaumaßnahme „4-streifiger Ausbau der B 76“ vorläufig entfernt, wird aber nach Fertigstellung der Baumaßnahme in 2014 wieder aufgestellt.

Die Notwendigkeit der Einrichtung eines ganzheitlichen dynamischen Parkleitsystems für den Innenstadtbereich wird nicht gesehen. Ein solches ist mit hohem Kostenaufwand verbunden und würde nur bei seltenen Ereignissen (z.B. Piratentagen) effektiv zum Einsatz kommen. Es wird daher von der Einrichtung abgesehen. Das bestehende statische Parkleitsystem entlang der B 76 kann jedoch durch Einrichtung einer grafischen Übersicht verständlicher und räumlich zuordenbarer werden. Nachfolgend wird eine beispielhafte Darstellung als der Gemeinde Scharbeutz abgebildet:



Bild 8.6: Parkleitsystem Scharbeutz (Beispiel)

## 9. Handlungsempfehlung

### 9.1. Konkrete Maßnahmen, Pkw

Die Erschließung der öffentlichen Parkplätze aus Richtung der übergeordneten *Bundesstraße B 76* soll weiter gestärkt werden, damit die innerstädtischen Straßen, insbesondere die *Reeperbahn* vom Verkehr entlastet werden. Dieses entspricht der städtebaulichen Zielvorgabe. Es sind daher insbesondere die Parkplätze *Grüner Weg* (P 1) und der *Parkplatz am Bahnhof* zu entwickeln.

Die Parkplätze in und um den Innenstadtbereich sind nach Nutzung und Lage in Parkzonen zu gliedern. Die Gliederung sollte in gebührenpflichtige Parkplätze östlich der *Reeperbahn* und *Preußerstraße* sowie gebührenfreie westlich dieser Linie unterteilt werden.

Im Bereich der bestehenden öffentlichen Parkplätze sind folgende konkrete Anpassungen zweckmäßig:

- M 1: Neubau eines Parkdecks am Bahnhofs mit mindestens EG und 1.OG zum Erhalt der 300 Parkstände bei Flächenverkleinerung zugunsten des gepl. Kinos. Schaffung eines weiteren Angebotes durch zwei weitere Stockwerke, um zusätzliche 300 Parkstände als innerstädtische Regelungsmöglichkeit für Sonderveranstaltungen und Nachfragespitzen anzubieten, sodass insgesamt an dieser Stelle 600 Parkstände angeboten werden können.
- M 2: Herstellen einer fußläufigen Bahnquerung als neue Wegeachse am Bahnhof zur Nutzungssteigerung des Parkplatzes *Grüner Weg* (P 1)
- M 3: Ausweisung von Park+Ride im nördlichen Bereich des Parkplatzes *Grüner Weg* (P 1) und möglicherweise Aufstockung der kostenlosen Parkstände (ca. +250) durch Nutzung des „Gleis 3“ zur Entlastung des *Parkplatzes am Bahnhof* für zentrumsnahe Nutzungen
- M 4: Umsiedlung und Neubau des Parkdecks in der *Noorstraße* (P 6) auf die Nordseite
- M 5: Anpassen der Abmessungen auf dem Parkplatz am *Rathaus* (P 5) gemäß ERA, Parkstände in Schrägaufstellung
- M 6: Anpassen der Abmessungen auf dem Parkplatz am *Am Exer* (P 4) gemäß ERA, Demarkierung der Parkstreifen in Längsaufstellung
- M 7: Einrichtung von vorerst zwei E-Parkplätzen für Pkw in zentraler Lage, vorzugsweise im neuen *Parkhaus Noorstraße*



N 54°28'  
E 9°50'

M 9: Aktualisierung des Parkleitsystems (statisch mit grafischer Übersicht). Zur Erweiterung des Parkraumangebotes sind weitere Anpassungen zwingend erforderlich. Hierbei wird das Ziel verfolgt die bestehenden Parkplatzbereiche am Rande der Innenstadt zu stärken und somit den Innenstadtbereich zu entlasten.

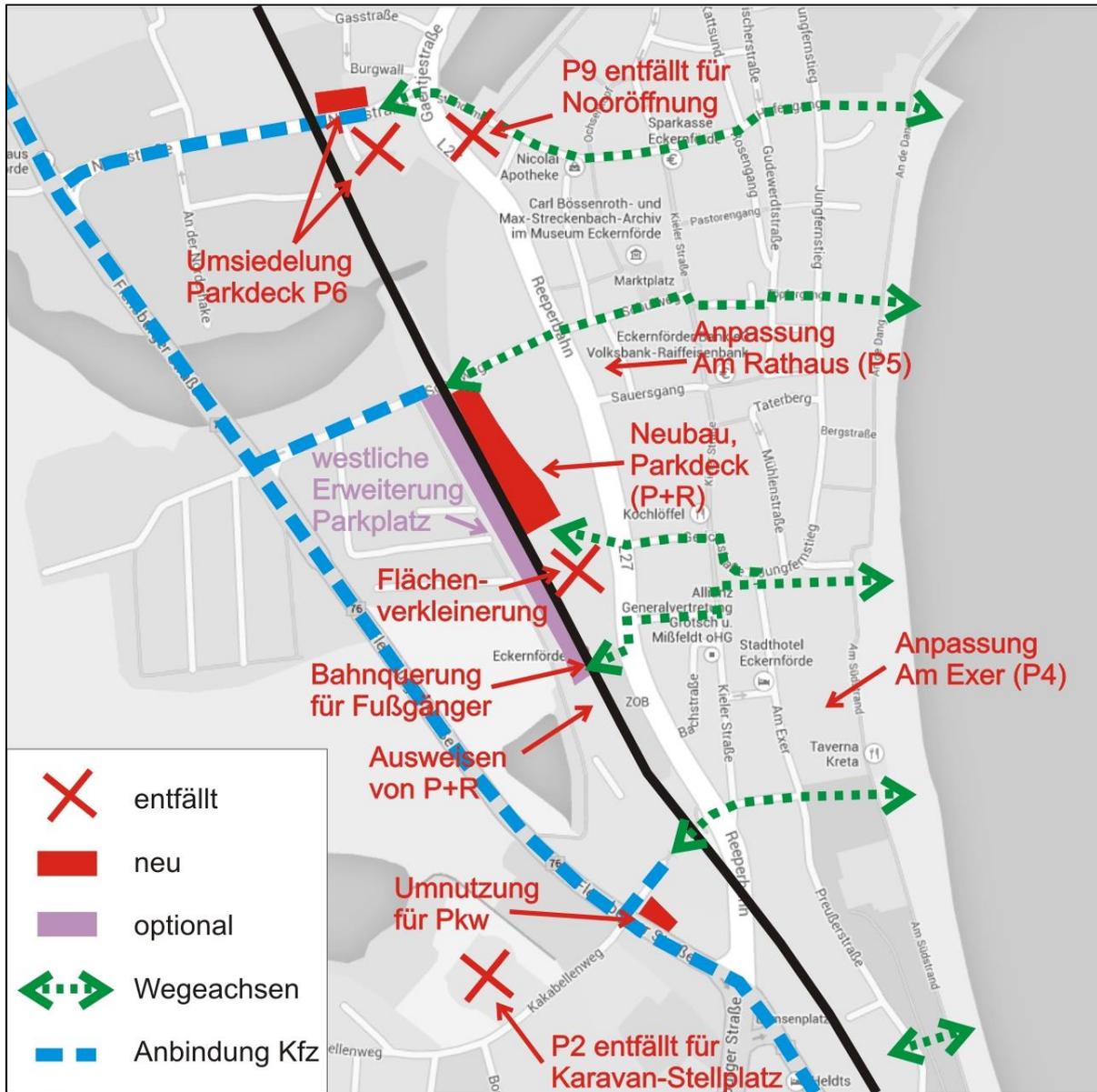


Bild 9.1.1: Maßnahmenkonzept, ruhender Kfz-Verkehr

## 9.2. Allgemeine Maßnahmen, Pkw

Neben den unter 9.1 genannten konkreten Maßnahmen sollten folgende allgemeine Maßnahmen innerhalb des Untersuchungsraumes verfolgt werden:

- Einrichtung von zusätzlichen Behindertenparkplätzen entsprechend der Nachfrage,
- Familienparkplätze, Frauenparkplätze in Parkhäusern entsprechend der Nachfrage,
- Sicherstellen der Barrierefreiheit im Bereich der Parkplätze,
- Überprüfung aller weiteren Parkplätze auf Maße nach *EAR* [4].
- Anpassung und Aktualisierung des Parkleitsystems und der Parkplatz-Information im Internet sowie auf Broschüren
- Einführung eines Park + Ride-Verkehrs bei Großveranstaltungen. Flächen für saisonale Behelfsparkplätze sind hierfür zu suchen, z.B. Südstrand, Schulzentrum Süd

## 9.3. Fahrradabstellanlagen

Die Lage der bestehenden Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich entspricht im Grundsatz den örtlichen Anforderungen. Es gibt Fahrradabstellmöglichkeiten nördlich und südlich der Fußgängerzone, am Hafen, am Bahnhof und an den Strandzugängen.

Entsprechend des erwarteten Nutzungszuwachses beim Park+Ride wird analog eine Anpassung der Fahrradabstellanlage für Bike + Ride empfohlen. Als kurzfristige Reaktion auf die Nachfrage kann das Angebot an Fahrradboxen erweitert werden. Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes hat jedoch die Einrichtung einer Fahrradstation Priorität, wie sie beispielsweise in der Landeshauptstadt Kiel mit 600 bewachte Plätzen zu 0,70 €/Tag bzw. 70 €/Jahr angeboten werden. Hier besteht ebenfalls ein Service für Reparatur und Inspektion.

Um den rechnerisch ermittelten Bedarf aus der Fahrgastbefragung von insgesamt ca. 200 Fahrradparkständen Sorge zu tragen und im Sinne der Angebotsplanung ein Überangebot vorzuhalten, sollten außerdem weitere ca. 60 kostenlose Fahrradparkstände geschaffen werden. Hierdurch lässt sich ebenfalls ungewünschtes „Wildparken“ im Bahnhofsbereich vermeiden.

Die Fahrradabstellanlage hinter dem Rathaus in der *Gartenstraße* befindet sich in direkter Nähe zur mittigen Fußgängerzone. Der Auslastungsgrad ist hier bereits im morgendlichen Zeitraum relativ hoch. Da die Abstellanlage von Ortsunkundigen schwer aufzufinden ist, wird davon ausgegangen, dass diese überwiegend den Beschäftigten des Umfeldes dient.

Ein hohes Potential wird hier jedoch ebenfalls bei Kunden und Besucher der Innenstadt gesehen. Es sollte daher geprüft werden, ob eine erweiterte Fahrradabstellanlage auf einer Teilfläche des Parkplatzes am *Rathaus* (P 5) oder auf den *Rathausplatz* geschaffen werden kann. Die Einrichtung von abschließbaren Fahrradboxen für Tagestouristen im Stadtzentrum könnten hier angeboten werden, um Fahrradtouristen einen unbeschwerten Stadtbummel zu ermöglichen.

Des Weiteren ist die Errichtung von weiteren Fahrradparkständen an der Borbyer Promenade zweckmäßig. Derzeit besteht dort keine geordnete Abstellmöglichkeit für Fahrräder. Bei Veranstaltungen, z.B. beim Fischmarkt, ist ein Bedarf jedoch aufgrund der dort wild abgestellten Fahrräder zu erkennen.

Die Einrichtung von Ladestationen für E-Bikes (Pedelecs etc.) ist wünschenswert, da diese Form der Verkehrsteilnahme zurzeit rapide ansteigt. Für eine zukunftsorientierte Ausrichtung sollten mehrere Ladestationen mittelfristig eingerichtet werden. Hier wird bereits in Kooperation der Eckernförde Touristik & Marketing GmbH, den Stadtwerken und Kompass 98 an der Einrichtung einer bewachten Ladestation bei der Fahrradvermietung an der Promenade geplant.

Da hierzu bislang keine gefestigten Bedarfszahlen verfügbar sind, muss mit einem frei geschätzten Bedarf begonnen werden und nach vorliegenden Beobachtungen dann eine Bedarfsanpassung durchgeführt werden. Beispielsweise könnten zwei Ladestationen im zentralen Innenstadtbereich entstehen.

Die Maßnahmen im Bereich des Fahrradparkens werden wie folgt zusammengefasst:

M 10: Einrichtung einer Fahrradstation im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes. Kurzfristig Aufstellen von weiteren Fahrradboxen am Bahnhof (P+R)

M 11: Herstellen weiterer 60 kostenfreier Fahrradstellplätze am Bahnhof (P+R)

M 12: Einrichtung einer Fahrradabstellanlage (z.B. 40 Plätze) auf einer Teilfläche des Parkplatzes am Rathaus (P 5)

- M 13: Einrichtung einer geringen Anzahl von E-Parkplätzen für Radverkehr in zentraler Lage (weitere Anpassungen sollten dann in einem regelmäßigen Zeitraum geprüft und gegebenenfalls durchgeführt werden)
- M 14: Einrichtung von vorerst fünf abschließbare Fahrradboxen für Tagestouristen im Stadtzentrum (teilweise für nutzbar mit Anhänger)
- M 15: Ausschilderung der Fahrradabstellanlagen zur optimierten Nutzung
- M 16: Errichtung von 20 Fahrradparkplätzen am *Vogelsang* (Bereich der Borbyer Promenade, nördlich der Holzbrücke)
- M 17: Einrichtung von Fahrradstellplätzen an Bushaltestellen im Stadtgebiet zur Unterstützung von Bike + Ride

#### **9.4. Busparkstände**

Grundsätzlich wird das Konzept verfolgt, das Reisebusse ihre Fahrgäste in der Innenstadt absetzen und der wartende Bus möglichst außerhalb in den Gewerbegebieten abgestellt wird. Zur Erweiterung des Angebotes an Busstellplätzen im innenstadtnahen Bereich wird die Notwendigkeit der Warteinseln am Busparkplatz *Schulweg* geprüft. Sofern diese nicht mehr als notwendig erachtet werden, kann eine Angebotserweiterung um zwei Parkstände vorgesehen werden.

## **10. Zusammenfassung**

Parkraumangebot und Bewirtschaftung befindet sich in Eckernförde auf einem guten Niveau. Das Parkraumangebot ist grundsätzlich ausreichend, die Bewirtschaftung ist komfortabel mit Elementen wie der „Brötchentaste“ und Handy-Parken fortschrittlich. Es besteht eine gute Verteilung um den Stadtkern herum.

Die Anpassungen des Parkraumes gehen überwiegend aus den geplanten Stadtentwicklungen und der gewünschten Zuordnung von Nutzungsbereichen hervor. Beispielsweise kann die Nutzung P+R auf den überwiegend ungenutzten nördlichen Bereichen den Parkplatzes *Grüner Weg* (P 1) verlagert werden, sodass bestehende Parkstände am Bahnhof für zentrumsnahe Nutzungen frei werden.

Eine deutliche Erweiterung des Parkraumes für Pkw ist nicht erforderlich. Sie sollte nur die durch städtebauliche Maßnahmen wegfallenden derzeitigen Angebote ausgleichen und mit einer geringen Angebotssteigerung im Bereich *Schulweg / Bahnhof* auf die moderate Abdeckung von Spitzen reagieren. Eine übermäßige Angebotsausweitung

würde sich kontraproduktiv hinsichtlich der gewünschten Stärkung des nicht motorisierten Verkehrs im Umweltverbund (ÖPNV, Rad und Fußgänger) auswirken.

In der Innenstadt besteht ein umfangreiches Angebot für Fahrradparken. Eine verbesserte Ausschilderung stärkt die Nutzung der Anlagen mit nicht ausgeschöpfter Kapazität und unterbindet somit „Wildparken“. Gleichzeitig sollte eine kontinuierliche Nachfrage- und Qualitätsanpassung erfolgen, da so in Form einer Angebotsplanung eine weitere Radverkehrsnutzung gefördert werden kann. Beispielhaft hierfür ist die von der Stadt Eckernförde geführte Warteliste für Fahrradboxen.

Um einen zeitgemäßen Parkraum anbieten zu können, ist der erste Schritt in Richtung Elektroparken sowohl für Pkw als auch für den Radverkehr erforderlich. Versuchsanlagen in optimaler zentrumsnaher Lage sind daher von hoher Bedeutung.

Besonderer Hinweis:

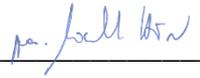
Das Parkraumkonzept ist als Angebotsplanung aufzufassen, es ergibt sich hieraus keine Verpflichtung zur Umsetzung und ersetzt nicht eine Haushaltsanmeldung der jeweiligen Baumaßnahme für das entsprechende Haushaltsjahr.

Eckernförde, den

Aufgestellt

Stadt Eckernförde

Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH

\_\_\_\_\_ i.A.  pa. 

Beschlossen Bauausschuss am \_\_\_\_\_

Beschlossen in der Ratsversammlung am \_\_\_\_\_

## Anlagen

- 1) Auszug aus dem Protokoll des Bau- und Umweltausschusses vom 30.05.2012, TOP 9, „Weiterentwicklung des Parkraumkonzeptes“
- 2) Auszug aus dem Protokoll des Bauausschusses vom 18.11.2013, TOP 8, „Umsetzung eines Parkleit- und Abrechnungssystems“
- 3) Parkraumnachfrage Analyse 2014 und Prognose-Planfall 2030

## Literaturverzeichnis

- [1] Stadt Eckernförde, „Verkehrskonzepte 2004 / 2007 / 2012“.
- [2] Bertelsmann Stiftung, „wegweiser-kommune.de,“ 2012.
- [3] Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, Verwaltungsvorschrift zu § 55 der Landesbauordnung - Stellplätze und Garagen, Abstellanlagen für Fahrräder - (Stellplatzerlass - StErl), 1995.
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs,“ 2005.
- [5] Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, „Landesweiter Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr in Schleswig-Holstein,“ 2014.
- [6] Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW, „Parken ohne Ende?,“ 2012.
- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), 2006.
- [8] CIMA Beratung + Management GmbH, „Standortgutachten zur Entwicklung am Eckernförder Bahnhof,“ 19.02.2014.
- [9] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, 2006.
- [10] Stadt Eckernförde, „Produkthaushalt,“ 2013.

- [11] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, „Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO),“ 2009.
- [12] Ing.-Büro Dipl.-Ing. Klaus Reichenberger, „Gutachten "Verlegung des Parkhauses an der Noorstraße in Eckernförde",“ Eckernförde, 14.11.2011.

Anlage 1

**Herr Packschies** erklärt, dass er gemeinsam mit der Stadtgärtnermeisterin Frau Bent einige Flächen ausgemacht habe, an denen die Ideen des eingereichten Konzeptentwurfes getestet werden könnten. Zu diesen Flächen würden u. a. der Parkplatz an der Preußerstraße, die Randbereiche am Parkplatz Exer sowie Teilflächen in der Berliner Straße gehören.

**Herr Packschies** schlägt vor, die von der Stadtgärtnerei vorgeschlagenen Flächen zunächst im Arbeitskreis zu diskutieren, um dann ggf. bei einer dortigen Neugestaltung die im neuen Konzeptentwurf vorgegebene Zielrichtung zu verfolgen.

**Vorsitzender Huber** fasst nach weiterer Beratung zusammen, dass zusätzlich zu dieser Erprobung eine Rückkopplung der Ergebnisse über den Arbeitskreis für Ökologie und nachhaltige Entwicklung im Bau- und Umweltausschuss erfolgen solle.

Der Bau- und Umweltausschuss fasst unter Berücksichtigung einer Rückmeldung über die Ergebnisse im Bau- und Umweltausschuss mit *10 Ja-Stimmen bei 2 Nein-Stimmen und einer Enthaltung* folgenden Beschluss:

*Der Bau- und Umweltausschuss unterstützt die Umsetzung eines neuen Pflegekonzeptes für die Grünflächen der Stadt Eckernförde. Hierzu werden die Stadtgärtnerei und der Beauftragte für Naturschutz und Landschaftsplanung eine schrittweise Umsetzung vorschlagen und mit dem Arbeitskreis für Ökologie und nachhaltige Entwicklung abstimmen.*

## TOP 9 –

### **Weiterentwicklung des Parkraumkonzeptes**

- Antrag der SPD-Rathausfraktion

Drucksache 62/2012

Dem Bau- und Umweltausschuss liegt der Antrag der SPD-Rathausfraktion mit Begründung wie folgt vor:

„Der Bau- und Umweltausschuss möge beschließen:

1. Der Bau- und Umweltausschuss beauftragt die Verwaltung, die Konzeption über den „Ruhenden Verkehr“ in dem „Verkehrskonzept Eckernförde“ weiter zu entwickeln.
2. Das Parkraumkonzept ist Bestandteil des Verkehrskonzeptes.
3. Die Verwaltung wird gebeten, auch die Möglichkeit einer Übernahme der Parkraumbewirtschaftung durch die Stadtwerke Eckernförde zu prüfen.  
Die frühzeitige Einbeziehung derjenigen örtlichen Interessenvertreter und –gruppen, die von der Weiterentwicklung der Planung besonders betroffen sein werden, ist sicherzustellen.

### Begründung und Erläuterungen:

Eckernförde verfügt über eine ausreichende Anzahl Parkplätzen in unmittelbarer Nähe der Innenstadt, des Strandbereichs und des Hafens. Durch verschiedene bauliche Maßnahmen haben sich und werden sich auch zukünftig Veränderungen im Bestand und in der Lage der Parkplätze ergeben. Beispielhaft ist das Projekt "Nooröffnung" zu nennen, durch das die Parkplätze am Steindamm wegfallen werden und für die Parkpalette Noorstraße ein Parkhaus als Ersatz angedacht ist, das möglicherweise durch die Stadtwerke Eckernförde bewirtschaftet werden soll. Diese Entwicklung ist Anlass, die Konzeption über den „Ruhenden Verkehr“ weiter zu entwickeln.

Das Parkraumkonzept soll insbesondere im Innenstadtbereich mit starker verkehrlicher Belastung den ruhenden Verkehr ordnen und dabei für einen angemessenen Interessenausgleich zwischen den vielfältigen Nutzungsansprüchen, die an den Straßenraum von Fußgängern, Radfahrern und dem ÖPNV gestellt werden, sorgen.

Eine wirksame Entlastung vom fließenden und ruhenden Verkehr zugunsten einer verbesserten Gesamtsituation in den jeweiligen Stadtbereichen ist anzustreben.

Die räumliche Anordnung der Parkmöglichkeiten soll eine belastungsarme und stadtverträgliche Erschließung sicherstellen. Darüber hinaus müssen Erschließungswege und Information über die Parkmöglichkeiten eindeutig, leicht verständlich und informativ sein.

Das Parkraumangebot bestimmt wesentlich die Art und die Größenordnung des fließenden Verkehrs mit. Da Autofahrer möglichst zielnahes Parken favorisieren, sind neben der Zahl der Parkmöglichkeiten auch deren Lage sowie die Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten mitentscheidend für Parkverhalten, Routen- und Zielwahl (Parkplatzsuchverkehr). Als akzeptable Entfernung zwischen Parkangebot und Zieladresse wird die an der für ÖPNV-Haltestellen zumutbar gehaltene Fußwegdistanz (300 – 350 m) angesehen.

Die Nutzungsakzeptanz hängt wesentlich von den jeweiligen Nutzungsbedingungen (Gebühren, Öffnungszeiten, innere Gestaltung und Sicherheit) ab.

Zu- und Abfahrten sollten – wenn möglich - nicht in sensiblen Bereichen liegen. Durch die Nähe von Strand, Einkaufsstraße, Altstadt und Hafen ergibt sich eine zwangsläufig Nutzungsüberlagerungen der Parkplätze durch Anwohner, Kunden, Besuchern und dem Wirtschaftsverkehr als ausgesprochene Kurzzeitparker.

Um eine optimale Erreichbarkeit dieser besonderen städtischen Kombination zu gewährleisten ist ein einheitliches, überschaubares Parksystem unentbehrlich. Um eine attraktive Innenstadt zu erhalten, muss sie unter anderem auch mit dem PKW erreichbar bleiben. Es müssen flexible Konzepte verfolgt werden, die die berechtigten Interessen von Wirtschaft, Handel, Berufsverkehr und Anwohnern berücksichtigen.

Daraus folgt, dass insbesondere folgende Eckpunkte in die Erstellung eines Parkraumkonzeptes einzubeziehen sind:

- Übersichtliches und leicht verständliches Parksystem mit farblich gekennzeichneten Parkzonen mit gleich hohen Parkgebühren.
- Effektive Nutzung des Parkraumes durch Mehrfachnutzung (öffentliche Nutzung von Firmen- und Behördenparkplätze; öffentliche Parkplätze und Anwohnerparkplätze)
- Parkzweckspezifische Steuerung der Parkraumnachfrage zur Verminderung von Langzeit- und Dauerparkern und Erhöhung der Parkchancen von Kunden, Besuchern und dem Wirtschaftsverkehr als ausgesprochene Kurzzeitparker (Parkdauerbegrenzung).
- Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs durch räumliche Anordnung der Parkmöglichkeiten sowie belastungsarme und stadtverträgliche Erschließung (schnelle und unkomplizierte Zufahrtsmöglichkeiten).
- Erneuerung des Parkleitsystems (statisches Wegweisungssystem), das ortsunkundige Besucher der Stadt auf möglichst kurzen Wegen zu den Parkflächen führt, den Parkplatzsuchverkehr reduziert und - soweit möglich - eine ausgewogenen Auslastung der Parkflächen ermöglicht.
- Verbesserung der fußläufigen Verbindungen zwischen Parkplätzen Innenstadt, Strand und Hafen.
- Einführung eines P+R -System bei Großveranstaltungen (Festtage, Fischmarkt, Piratentage etc.) zur Entlastung der Innenstadt sowie der B 76 und der B 203.“

Darüber hinaus liegt als Tischvoriage folgender Prüfantrag der CDU-Fraktion vor:

#### „Prüfantrag:

1. Die Verwaltung wird gebeten, zur Erweiterung des öffentlichen Parkraumes zu prüfen, ob und wie zwischen Bahnhof und Schulweg der Bau eines Parkdecks (zweite Ebene) für vorzugsweise ca. 50-100 PKW möglich wäre. (incl. Kostenermittlung + Förderfähigkeit)
2. Dabei sollte auch die Weiterverwendung des alten Parkdecks an der Noorstraße geprüft werden.

**Begründung:**

Bei dem bestehenden Parkraumkonzept Eckernfördes sehen wir keine konkreten Punkte, die zu optimieren sind. Die einzige Möglichkeit, die Parksituation in der Innenstadt noch attraktiver zu gestalten, wäre, den Parkraum in dem o. g. Bereich zu erweitern.

Die Park-and-Ride-Anlage zwischen Bahnhof und Schulweg ist während der Geschäftszeiten mehr als ausgelastet, da Dauerparker, einen Großteil der zur Verfügung stehenden Parkplätze in Anspruch nehmen. Wenn in Eckernförde weitere Parkplätze geschaffen werden, dann würde es gerade in diesem Bereich sinnvoll sein.

Die angestrebte Erweiterung des Parkplatzes auf dem sogenannten „Gleis 3“ wird in naher Zukunft nicht möglich sein, da die Verhandlungen mit der Bahn durch die kostenträchtige Verlegung eines Stellwerkkabels (100.000,00 Euro) bislang zu keinem tragfähigen Ergebnis geführt haben.“

**Ratsherr Vollbehr** erläutert den vorliegenden SPD-Antrag und stellt in Aussicht, den CDU-Antrag mit in die Beschlussfassung einfließen zu lassen.

**Ratsherr Bode** erläutert den CDU-Antrag und erklärt, dass aus Sicht der CDU-Fraktion das jetzige Parkraumkonzept ausreichend sei und lediglich im Bereich der Parkplätze Innenstadt Verbesserung geschaffen werden müsse.

**Bürgermeister Sibbel** schlägt vor, dass durch die Verwaltung zunächst eine Aktualisierung des bestehenden Parkraumkonzeptes erfolgen könne. Die Ergebnisse seien dann erneut zu beraten, um ggf. Handlungsbedarfe ableiten zu können.

**Herr Köppen** schlägt auf Nachfrage von **Ratsherrn Fink** vor, dass zu der im CDU-Antrag vorgeschlagenen Erweiterung des Parkplatzes zwischen Bahnhof und Schulweg zunächst eine planerische Darstellung durch die Verwaltung vorbereitet werde, um dies dann weiter diskutieren zu können.

**Vorsitzender Huber** stellt sodann den Vorschlag zur Aktualisierung des bestehenden Parkraumkonzeptes unter Einbeziehung des Inhaltes des CDU-Prüfantrages zur Abstimmung.  
*Der Bau- und Umweltausschuss beschließt einstimmig diese Vorgehensweise.*

**TOP 10 –**

**Überarbeitung der Ortsgestaltungssatzung**  
**- Antrag von Ratsherrn Micha Bund**

---

Dem Bau- und Umweltausschuss liegt folgender Antrag von Ratsherrn Micha Bund vor:

**„Antrag:**

Die Satzung der Stadt Eckernförde über die Gestaltung und Erhaltung baulicher Anlagen in der Altstadt (Ortsgestaltungssatzung) aus dem Jahre 1978, aktualisiert 1986, wird zeitnah überarbeitet auch unter Beachtung folgender Aspekte:

TOP 8 –

**Umsetzung eines Parkleit- und Abrechnungssystems**

- Gemeinsamer Antrag der Fraktion von Bürger-Forum und SSW

Drucksache 105/2013

Dem Bauausschuss liegen Antrag und Begründung der Fraktionen von Bürger-Forum und SSW wie folgt vor:

**Der Bauausschuss möge die schrittweise Umsetzung eines Parkleit- und Abrechnungssystems beschließen:**

Die Verwaltung wird gebeten in den Zugängen zum Ortskern (z.B. Reeperbahn, Preußerstraße, Schulweg, Noorstraße, Mühlenberg) kabellos gesteuerte Tafeln einzurichten, die eine schnelle Übersicht der Parkplätze und deren Auslastung gibt.

Des Weiteren sollte die Zählung und Abrechnung der Fahrzeuge auf den betroffenen Parkplätzen automatisch erfolgen und auch Rabatte durch Dritte (z.B. Geschäftsinhaber, die gesondert mit demjenigen abgerechnet werden können), Abo's oder kostenloses Parken für Anwohner zulassen.

Hierbei sollten auch alle bargeldlosen Zahlungsmöglichkeiten (z.B. Handy, Lastschrift usw.) Beachtung finden.

**Begründung:**

Es würde eine Entlastung des Verkehrs durch wegfallende Suchfahrten stattfinden.

Ein automatisches Freihalten von Plätzen durch die Registrierung mit einer „Sonderparkmünze“ wäre möglich.

Eine Beteiligung des Handels an den Parkgebühren wäre möglich.

Eine App – gesteuerte Parkmöglichkeit (auch mit einem Abo für eine begrenzte Zeit), z.B. für Kurgäste, wäre möglich.

**Anmerkung:**

Dies ist ein sehr umfangreiches Projekt, das in der Haushaltsplanung Beachtung finden sollte. Zielsetzung sollte sein, dass es sich selbst finanziert. Es sollte alles deutsch-, dänisch- und englisch- sprachig sein.

**Ratsherr Huber** beantragt die Umwandlung des vorliegenden Antrages in einen Prüfantrag.

**Ratsherr Bosse** erläutert die Gründe für die Antragstellung.

**Ratsherr Neumann** verweist auf die beschlossene Weiterentwicklung des Parkraumkonzeptes und regt an, den Inhalt des Prüfantrages im Rahmen dieser Fortschreibung einzubeziehen.

**Bürgermeister Sibbel** begrüßt dieses Verfahren.

Der Bauausschuss fasst unter Berücksichtigung dieser Verfahrensweise *einstimmig* folgenden Beschluss:

**Die Verwaltung möge Kosten und Möglichkeiten der schrittweisen Umsetzung eines Parkleit- und Abrechnungssystems prüfen.**

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, wie in den Zugängen zum Ortskern (z.B. Reeperbahn, Preußerstraße, Schulweg, Noorstraße, Mühlenberg) kabellos gesteuerte Tafeln eingerichtet werden können, die eine schnelle Übersicht der Parkplätze und deren Auslastung gibt.

Des Weiteren sollte die Zählung und Abrechnung der Fahrzeuge auf den betroffenen Parkplätzen automatisch erfolgen und auch Rabatte durch Dritte (z.B. Geschäftsinhaber, die gesondert mit demjenigen abgerechnet werden können), Abo's oder kostenloses Parken für Anwohner zulassen.

Hierbei sollten auch alle bargeldlosen Zahlungsmöglichkeiten (z.B. Handy, Lastschrift usw.) Beachtung finden.

## TOP 9 –

### **Reduzierung von Autoverkehr in Wohngebieten**

- Prüfantrag der Fraktion Bürger-Forum

Drucksache 104/2013

---

Dem Bauausschuss liegen Prüfantrag und Begründung der Fraktion Bürger-Forum wie folgt vor:

*Wir bitten die Stadtverwaltung um Prüfung, durch welche Maßnahmen eine Reduzierung von Autoverkehr im Allgemeinen, bzw. mindestens die Geschwindigkeit des Verkehrs in Wohngebieten effektiv erreicht werden kann am Beispiel der Straße Pferdemarkt.*

#### **Begründung:**

Die Zunahme von Autoverkehr ist in einigen Bereichen unseres Stadtgebietes für die Anlieger zu einem Problem geworden. Es soll untersucht werden, mit welchen Maßnahmen wie zum Beispiel das Aufstellen von Schildern „Anlieger frei“, die Parkplatznutzung lediglich nur für Anwohner, bauliche Veränderungen (Schwellen) usw. in Eckernförde am ehesten der Effekt erreicht wird, den Autoverkehr zu vermindern. Dies am Beispiel der Straße „Pferdemarkt“, da hier durch die jüngsten Entscheidungen – gemeint sind die B-Pläne 35 a und 35 b - neue Wohneinheiten entstehen werden, die die zukünftige Verkehrsbelastung weiter erhöhen könnten.

Das an diesem Beispiel entwickelte System einer Reduzierung soll möglichst exemplarisch für andere Wohnbereiche im Stadtgebiet genutzt werden können.

Mehr dazu mündlich.

#### **Anmerkung:**

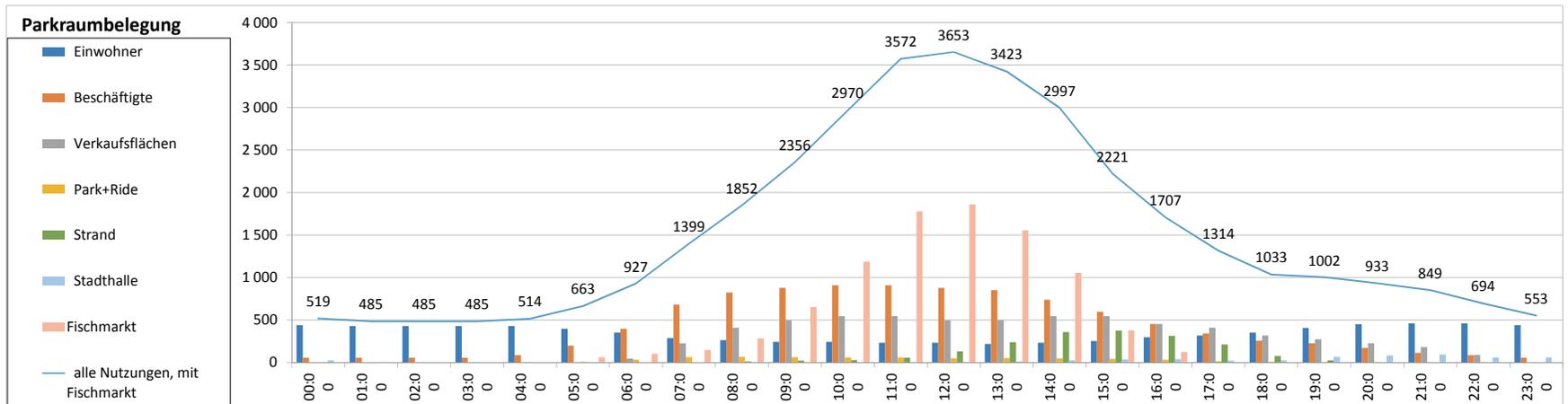
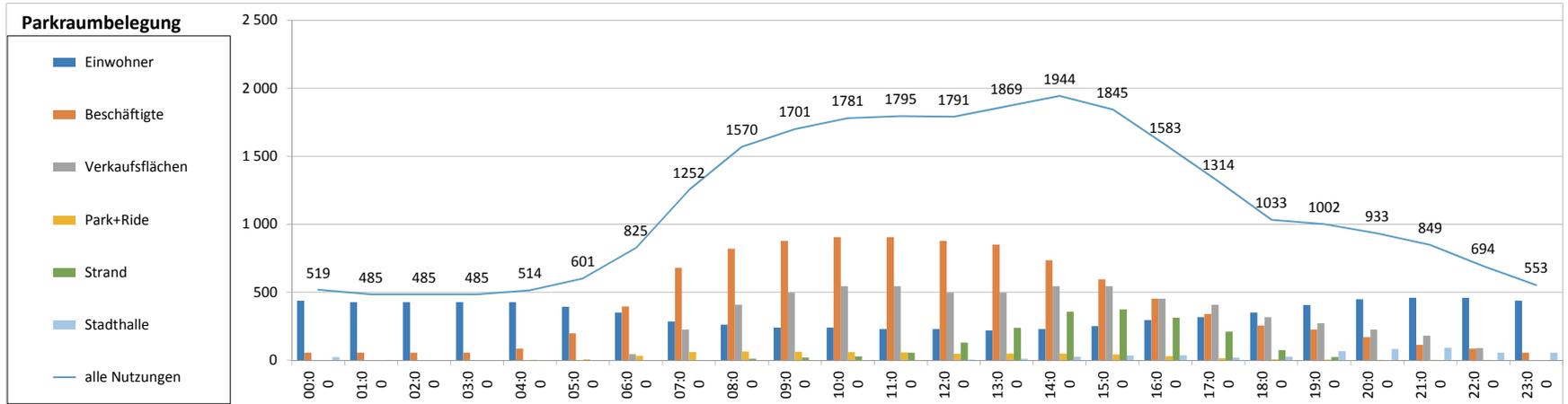
Die Förderung / Attraktivitätssteigerung und Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern sollte hier besondere Beachtung finden.

**Ratsherr Dr. Jentsch** begründet den Prüfantrag.

Nach kurzer Beratung verständigt sich der Bauausschuss auf Anregung von **Ratsfrau Piechatzek** darauf, eine weitere Beratung sowie Beschlussfassung über den Prüfantrag zuständigkeitshalber im Umweltausschuss vorzunehmen.

Nachfragegruppe	Tageszielverkehrsaufkommen	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Einwohner	1097	439	428	428	428	428	395	351	285	263	241	241	230	230	219	230	252	296	318	351	406	450	461	461	439
Beschäftigte	2834	57	57	57	57	85	198	397	680	822	879	907	907	879	850	737	595	453	340	255	227	170	113	85	57
Verkaufsflächen	4531	0	0	0	0	0	0	45	227	408	498	544	544	498	498	544	544	453	408	317	272	227	181	91	0
Park+Ride	118	0	0	0	0	1	8	32	60	64	62	60	57	48	50	49	43	31	16	8	5	3	2	1	0
Strand	735	0	0	0	0	0	0	0	0	12	21	29	57	132	239	357	374	312	212	76	25	0	0	0	0
Stadthalle	199	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	12	26	36	37	20	26	67	83	92	57	57
Fischmarkt	3657	0	0	0	0	0	62	102	146	282	655	1189	1777	1861	1554	1053	377	124	0	0	0	0	0	0	0
<b>alle Nutzungen</b>		<b>519</b>	<b>485</b>	<b>485</b>	<b>485</b>	<b>514</b>	<b>601</b>	<b>825</b>	<b>1252</b>	<b>1570</b>	<b>1701</b>	<b>1781</b>	<b>1795</b>	<b>1791</b>	<b>1869</b>	<b>1944</b>	<b>1845</b>	<b>1583</b>	<b>1314</b>	<b>1033</b>	<b>1002</b>	<b>933</b>	<b>849</b>	<b>694</b>	<b>553</b>

<b>alle Nutzungen, mit Fischmarkt</b>		<b>519</b>	<b>485</b>	<b>485</b>	<b>485</b>	<b>514</b>	<b>663</b>	<b>927</b>	<b>1399</b>	<b>1852</b>	<b>2356</b>	<b>2970</b>	<b>3572</b>	<b>3653</b>	<b>3423</b>	<b>2997</b>	<b>2221</b>	<b>1707</b>	<b>1314</b>	<b>1033</b>	<b>1002</b>	<b>933</b>	<b>849</b>	<b>694</b>	<b>553</b>
---------------------------------------	--	------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	------------	------------	------------	------------



Nachfragegruppe	Tageszielverkehrsaufkommen	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Einwohner	1082	433	422	422	422	422	390	346	281	260	238	238	227	227	216	227	249	292	314	346	400	444	454	454	433
Beschäftigte	3117	62	62	62	62	94	218	436	748	904	966	997	997	966	935	810	655	499	374	281	249	187	125	94	62
Verkaufsflächen	4984	0	0	0	0	0	0	50	249	449	548	598	598	548	548	598	598	498	449	349	299	249	199	100	0
Park+Ride	121	0	0	0	0	1	8	33	62	66	64	61	59	49	51	51	44	32	16	8	6	3	2	1	0
Strand	735	0	0	0	0	0	0	0	0	12	21	29	57	132	239	357	374	312	212	76	25	0	0	0	0
Stadthalle	199	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	12	26	36	37	20	26	67	83	92	57	57
Kino	501	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	30	66	91	92	52	66	169	210	231	144	144
Fischmarkt	3657	0	0	0	0	0	62	102	146	282	655	1189	1777	1861	1554	1053	377	124	0	0	0	0	0	0	0
<b>alle Nutzungen</b>		<b>577</b>	<b>484</b>	<b>484</b>	<b>484</b>	<b>517</b>	<b>616</b>	<b>865</b>	<b>1340</b>	<b>1691</b>	<b>1837</b>	<b>1924</b>	<b>1938</b>	<b>1938</b>	<b>2032</b>	<b>2135</b>	<b>2047</b>	<b>1762</b>	<b>1436</b>	<b>1151</b>	<b>1215</b>	<b>1176</b>	<b>1103</b>	<b>849</b>	<b>696</b>

