



Evaluierung der Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Oberhausen

– Lesehilfe –

Im Auftrag:

Stadt Oberhausen
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen

Erstellt durch:

stadtraum
Gesellschaft für Raumplanung,
Städtebau & Verkehrstechnik mbH
Rotherstraße 22
10245 Berlin

Stand 16.10.2023

Inhaltsverzeichnis

1	<i>Anlass und Planungsaufgabe</i>	2
2	<i>Parkraum im Bestand – Kapazität (Anlage A)</i>	3
3	<i>Erhebung</i>	4
4	<i>Parkraumauslastung und Parkdruck (Anlage B)</i>	5
5	<i>Parkdauer (Anlage C)</i>	6
6	<i>Ausblick</i>	7
7	<i>Anlagen</i>	7

1 Anlass und Planungsaufgabe

Die Stadt Oberhausen beabsichtigt, das im Jahr 2020 vollständig umgesetzte Parkraumbewirtschaftungskonzept evaluieren zu lassen und dies gegebenenfalls an die aktuellen Gegebenheiten anzupassen.

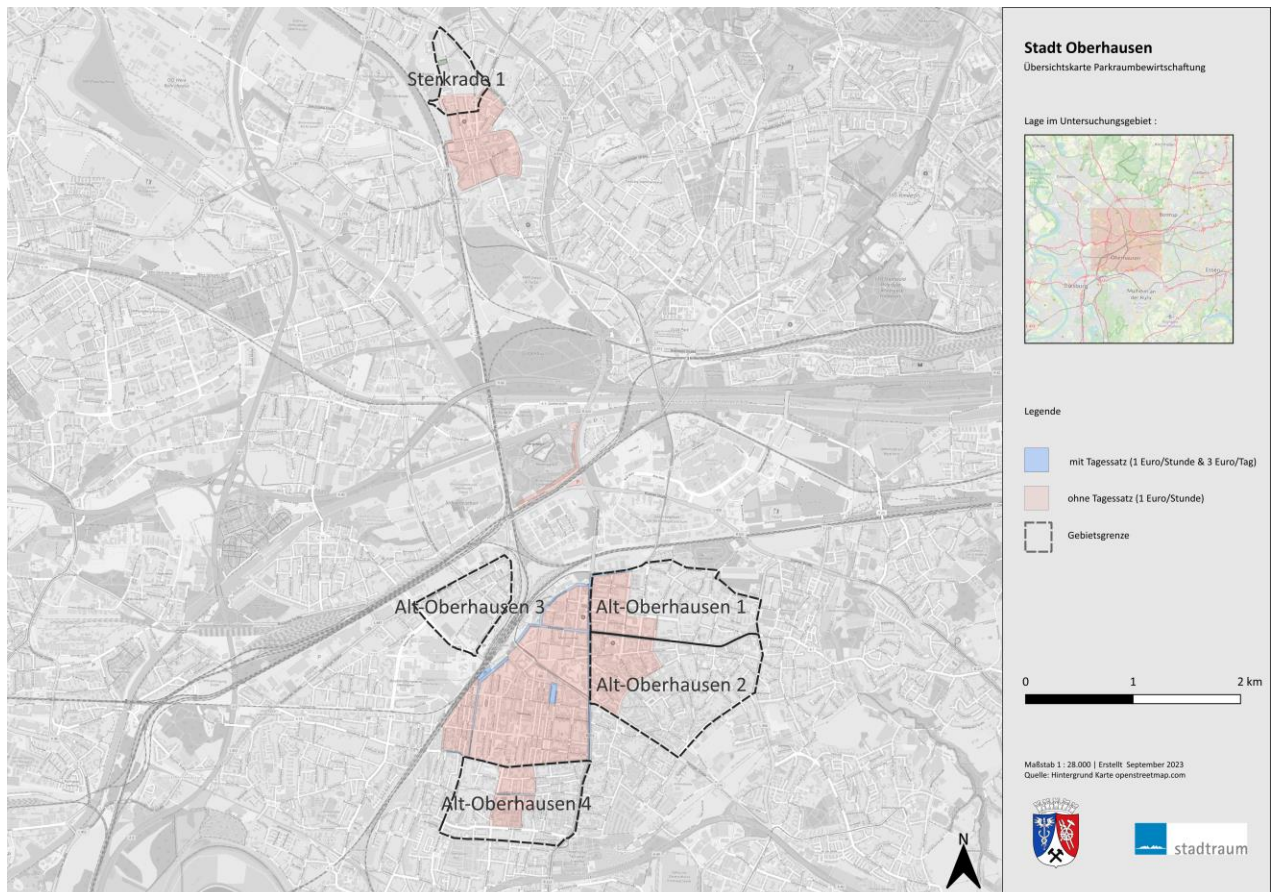


Abbildung 1: Erhebungsgebiete mit Darstellung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung
(Quelle: OpenStreetMap-Mitwirkende 2023 und stadtraum 2023)

Der Schwerpunkt der Nachbetrachtung soll dabei auf den erkennbaren Verdrängungseffekten nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Randbereichen der Parkraumbewirtschaftungsgebiete in Alt-Oberhausen und Sterkrade liegen.

Um dies zu untersuchen wurde das Parkraumangebot und die Parkraumnachfrage in fünf Gebieten erfasst. Die Ergebnisse der Erhebungen können den Anlagen entnommen werden. Zur Erläuterung der Karten und des Vorgehen dient diese Lesehilfe.

Es wurden folgende Gebiete untersucht:

- Sterkrade 1
- Alt-Oberhausen 1
- Alt-Oberhausen 2
- Alt-Oberhausen 3
- Alt-Oberhausen 4

Die Gebiete sind bereits in Teilen bewirtschaftet bzw. grenzen an die Bewirtschaftungszone an. Die Gebiete können der Übersichtskarte (siehe Abbildung 1) entnommen werden.

2 Parkraum im Bestand – Kapazität (Anlage A)

In einem ersten Schritt wurden die Stellplätze im öffentlichen Raum analysiert. Dabei wurde die Stellplatzanzahl und die Bewirtschaftungsart erhoben und grafisch verortet. Es wurde unterschieden zwischen Stellplätzen auf der Fahrbahn, im Seitenraum, Stellplätze für Menschen mit Behinderung und bewirtschaftete Stellplätze. Insgesamt wurde der ruhende Verkehr in den Straßenräumen vollständig erhoben, also beide Straßenseiten.

Zur optimierten Darstellung der Ergebnisse und technisch bedingt für die Erhebungen wurden die Stellplätze entlang von Straßenabschnitten zusammengefasst. Zur Ermittlung der Stellplatz-Kapazität je Abschnitt wurde während der Analyse festgehalten, wie der Stellplatz– längs, parallel oder schräg zur Fahrbahn – angeordnet ist. Die Stellplatz-Anzahl wurde in Abschnitten daraufhin anhand durchschnittlicher Stellplatzlängen gemäß den „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 05) rechnerisch ermittelt.

Erhebungsgebiete (inkl. Parkhäuser)	Stellplatz-Anzahl
Sterkrade 1	751
Alt-Oberhausen 1	3891
Alt-Oberhausen 2	4372
Alt-Oberhausen 3	1319
Alt-Oberhausen 4	2976

Tabelle 1: Stellplatzkapazität in den Erhebungsgebieten

3 Erhebung

Verkehrserhebungen dienen zur Ermittlung planungsrelevanter Grundlagendaten. Die Durchführung der Erhebung orientiert sich an den Empfehlungen für Verkehrserhebungen, Ausgabe 2012 (EVE 2012), um einen ausreichenden Qualitätsstandard gewährleisten zu können (FGSV 2012: 7).

In dem Erhebungsgebieten wurde die Auslastung im Tagesverlauf mittels einer Kennzeichenerfassung erhoben. Zur Wahrung des Datenschutzes wurden die Kfz-Kennzeichen nur teilweise abgelesen. Bei deutschen Kennzeichen wurde nur die Ortskennung und Zahlen erfasst sowie bei E-Fahrzeugen das „E“ am Ende des Kennzeichens. Bei Militärfahrzeugen und ausländischen Fahrzeugen galt die Regel, dass die letzten zwei Ziffern nicht erfasst werden, weil es sich um sehr heterogene Kennzeichen handelt. Während der Erhebung wurde vermerkt, wenn ein entsprechender Spezialfall vorlag.

Die Kennzeichenerhebung wurde in acht Durchgängen (Runden) nacheinander durchgeführt. Der erste Durchgang begann um 4:00 Uhr nachts, um den Anteil der parkenden Anwohner*innen zu ermitteln. Es folgten weitere Durchgänge beginnend um 9:00, 11:00, 13:00, 15:00, 17:00, 19:00 und 21 Uhr.

Gemäß den Empfehlungen der EVE wurden die Erhebungen an Normalwerktagen (Di. 14. - Do.16.03.2023 und Di. 18.4.2023) absolviert. Die Tage lagen außerhalb der Schulferien und in einer Normalwoche. An den Zähltagen gab es keine Informationen zu möglichen Streiks im ÖPNV in Oberhausen.

Anschließend wurden die händisch aufgenommenen Daten digitalisiert, in Exceltabellen aufbereitet und mit einem GIS-Programm verknüpft.

4 Parkraumauslastung und Parkdruck (Anlage B)

Die Untergliederung des Auslastungsgrades folgt den EVE der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Empfohlen ist eine Unterteilung in fünf Auslastungsgrade, von unter 60 Prozent Auslastung (kein Parkdruck) bis über 90 Prozent Auslastung (sehr hoher Parkdruck). Die jeweiligen Auslastungsgrade wurden zusätzlich farblich kodiert.

Da bei der Sichtung der erhobenen Kennzeichen auffiel, dass in vielen Abschnitten die Auslastung zwar unter 60 % (somit liegt dort kein Parkdruck nach EVE vor) jedoch bei über 50 % lag, wurde in Absprache mit der Stadtverwaltung eine weitere Kategorie ergänzt.

Die Ergebnisse der Auslastungserhebungen werden kartografisch dargestellt. Zur Gewinnung eines schnellen Überblicks bezüglich der Auslastung über den Tag wird für jeden Erhebungsabschnitt die Auslastung der Parkflächen über den Tag in einem Kreis (analog einer „Uhr“) dargestellt. Die Kreissegmente stehen jeweils für einen Erhebungsdurchgang, die Farbe symbolisiert den Auslastungsgrad (Parkdruck nach EVE 2012), der in dem jeweiligen Durchgang festzustellen war (siehe Abbildung 2: Tortendiagramm).

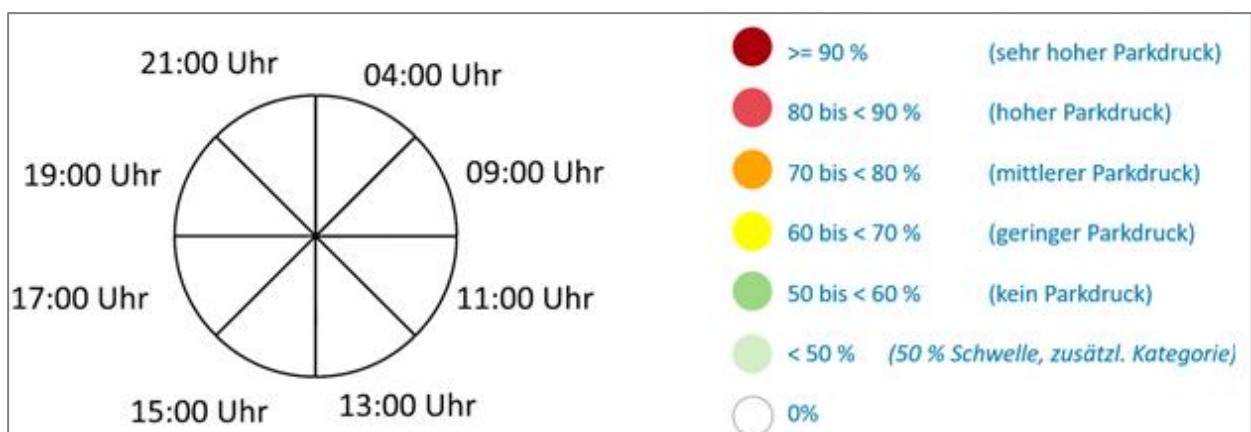


Abbildung 2: Tortendiagramm und Kategorisierung des Auslastungsgrades (stadtraum 2023)

In Alt-Oberhausen 2 wurden einzelne Durchgänge im westlichen Gebiet grau dargestellt, weil zu diesen Zeitpunkten keine validen Daten vorlagen. Das Erhebungsergebnis ist insgesamt weiterhin aussagekräftig, da die umliegenden Straßen vergleichbar sind.

Vereinzelt kann es vorkommen, dass in den Kreisdiagrammen für bestimmte Durchgänge keine Auslastung (weiße Felder) dargestellt wird. Dies hängt damit zusammen, dass bei dem jeweiligen Durchgang keine Fahrzeuge vorzufinden waren.

Bei den Auslastungskarten und den Parkdauerkarten (Anlagen B und C) wurden Straßenabschnitte mit bis zu 5 Stellplätzen in der Darstellung aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht berücksichtigt, sie sind jedoch in der rechnerischen Auswertung enthalten. Alle erhobenen Abschnitte sind in den Karten zum Parkraumangebot (Anlage A) eingezeichnet.

5 Parkdauer (Anlage C)

Für die Parkdauer wird, in Anlehnung an die EVE, zwischen Kurzzeit-, Mittelzeit-, Langzeit- und Dauerparkenden unterschieden. Als Kurzzeitparkende gelten hier die Kfz, die nur in einer Erhebungsrunde erfasst wurden und damit weniger als zwei Stunden Parkdauer aufweisen. Mittelzeitparkende wurden in zwei oder drei Durchgängen erfasst und parkten demnach mehr als zwei und weniger als acht Stunden am selben Ort. Langzeitparkende wurden in vier bis fünf Erhebungsrunden erfasst und parkten folglich acht bis zehn Stunden. Bei den Dauerparkenden handelt es sich um Kfz, welche am längsten durchgehend im gleichen Abschnitt ohne Unterbrechung abgestellt waren. Sie wurden sechs bis sieben Durchgänge hintereinander erfasst.

Es ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund des Zwei-Stunden-Intervalls der Durchgänge (außer Durchgang um 4 Uhr) die Möglichkeit bestehen kann, dass das kurzzeitige Verlassen und die Rückkehr des gleichen Kfz im identischen Abschnitt unter Umständen nicht beobachtet wurde.

	Kategorie (Anlehnung an EVE)	Durchgänge durchgehend	Parkdauer in h
	Kurzzeitparkende (unscharf, Durchgänge 2 + 8)	1	nicht eindeutig
	Kurzzeitparkende (eindeutig, Durchgänge 3-7)	1	max. 2
	Mittelzeitparkende	2 bis 3	4 bis 6
	Langzeitparkende	4 bis 5	8 bis 10
	Dauerparkende	6 bis 7	Ab 12

Tabelle 2: Kategorien der Parkdauer in Anlehnung an die EVE

Zwischen der ersten Erhebung um 4 Uhr (Nachterhebung) und dem zweiten Durchgang um 9 Uhr sind mehr als zwei Stunden vergangen. Fahrzeuge, die im ersten Durchgang aber nicht in dem zweiten Durchgang (und umgekehrt) erfasst wurden, können nicht eindeutig der Gruppe der Kurzzeitparkenden zugeordnet werden.

Zudem wurde bei den Kurzzeitparkenden, also den Fahrzeugen, die nur einmal gesichtet wurden, nochmal in zwei Gruppen differenziert. Dabei wurde unterschieden in „eindeutige Kurzzeitparkende“ aus den Durchgängen drei bis sieben sowie „uneindeutige/unscharfe“ Kurzzeitparkende aus den Durchgängen zwei und acht. Die Unschärfe entsteht, da die Fahrzeuge zwar nur einmal gesichtet wurden, aber nicht geprüft werden kann, ob die Fahrzeuge bereits davor bzw. danach parkten.

6 Ausblick

Nach der Öffentlichkeitsbeteiligung werden die eingegangenen Stellungnahmen von der Bevölkerung abgewogen und ggf. in das Gutachten eingearbeitet.

Für die Evaluierung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung werden basierend auf den Erhebungen sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung mit der Verwaltung abgestimmte Handlungsoptionen erarbeitet und den politischen Gremien vorgelegt.

7 Anlagen

- A Karten Stellplatzkapazität
- B Karten Parkraumauslastung
- C Karten Parkdauer