

# Ergebnisprotokoll

## Öffentlichkeitsveranstaltung „Neue Mobilität“

Datum	Uhrzeit	Ort	
20.06.2018	18:00 – 20:00 Uhr	Veranstaltungssaal Uckerwiek 813 Prenzlau	
Teilnehmer	Firma/Institution	Telefon / Fax	E-Mail
Herr Sommer	Bürgermeister der Stadt Prenzlau	(03984) 75-100	buergermeister@prenzlau.de
Herr Dr. Heinrich	Zweiter Beigeordneter der Stadt Prenzlau und Leiter der Stadt- und Ortsteilentwicklung	(03984) 75-300	2.beigeordneter@prenzlau.de
Herr Lemme	Regionale Planungsstelle Eberswalde		
Frau Stordeur	Landkreis Uckermark, Amt für Kreisentwicklung		
Herr Guhlke	Stadt- und Ortsteilentwicklung Stadt Prenzlau	(03984) 75 - 334	guhlke.stadtplanung@prenzlau.de
Herr Jonas	Landesamt für Umwelt Brandenburg	(033201) 442 - 319	Hartmut.Jonas@lfu.brandenburg.de
Herr Hecht	HOFFMANN-LEICHTER (HL)	(0341) 308 55 11 - 0	christian.hecht@hoffmann-leichter.de
Frau Knapschinsky	HOFFMANN-LEICHTER (HL)	(030) 887 27 67 - 45	marian.knapschinsky@hoffmann-leichter.de
<b>Verteiler: Teilnehmer</b>			
<b>Anlagen:</b> Anlage 1: Präsentation der Veranstaltung   Anlage 2: E-Mail von Herrn Jonas (Landesamt für Umwelt) an Herrn Sommer			

TOP	Beschreibung
<b>0</b>	<b>Begrüßung und Vorstellung</b> durch den Bürgermeister Herrn Sommer und den 2. Beigeordneten Herrn Dr. Heinrich
<b>1</b>	<b>Präsentation „Neue Mobilität“</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Planer halten den Impulsvortrag mit folgenden Schwerpunktthemen (Präsentation siehe Anlage 1): <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einleitung mit verkehrstechnischen Daten der Stadt</li> <li>▪ Lärmaktionsplanung</li> <li>▪ Pkw-Parken</li> <li>▪ Nachhaltige Mobilität</li> <li>▪ Empfehlungen</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fragen an das Publikum:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Was sind Ihre Vorstellungen für die Mobilität in Prenzlau?                              Antworten: Weniger Straßenverkehr   Freiwilliger Umstieg auf ÖPNV und Rad   Anbindung der Ortsteile an Kernstadt durch Radverkehrsanlagen   Auto auch mal zu Hause lassen</li> <li>▪ Welches Fortbewegungsmittel nutzen Sie für den Arbeitsweg?                              Antworten: 19 x Auto   0 x ÖPNV   7 x Rad   3 x zu Fuß</li> <li>▪ Welches Fortbewegungsmittel nutzen Sie hauptsächlich im Alltag?                              Antworten: 19 x Auto   1 x ÖPNV   10 x Rad   3 x zu Fuß</li> <li>▪ Interessieren Sie sich für Neue Mobilität?                              Antworten: 8 x Ja   22 x Nein   6 x Habe schon Erfahrung</li> </ul> </li> </ul>
--	--

<b>3</b>	<b>Diskussion</b>	
I.	Bürgermeister	<p>Status Quo der Parkraumbewirtschaftung (PRB) mit zeitlicher Begrenzung soll ihm zufolge beibehalten werden. Empfiehlt keine PRB mit Parkschein, da ggf. für geförderte Einrichtungen Fördergelder zurückgezahlt werden müssten. Er sieht die Problematik des Parkens von Beschäftigten auf Kundenparkplätzen als kritisch, hier bestehe Handlungsbedarf.</p> <p>Ein Maßnahmenkatalog zur Umsetzung eines Radwegekonzepts für Prenzlau und seine Ortsteile wird den Stadtverordneten voraussichtlich Ende 2018 vorgelegt, um Kosten, Zuständigkeiten, Zeiträume aufzuzeigen.</p> <p>Abschnittsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h sollen nicht in gesamter Stadt umgesetzt werden. Vor sensiblen Bereichen (Schulen, Kitas, Krankenhäusern) seien Geschwindigkeitsbeschränkungen bereits vollständig durchgeführt worden.</p> <p>Carsharing sei technisch möglich und vor dem Rathaus realisierbar. Bikesharing wird nicht als notwendig und wirtschaftlich umsetzbar eingeschätzt. Noch wichtiger sei der Ausbau des Busnetzes (z. B. zum Krankenhaus).</p> <p>Er weist auf die Altersstruktur und damit die Verdopplung der 80-jährigen bis 2030 in der Stadt hin. Diesbezüglich bestünde Handlungsbedarf, außerdem werden keine weiteren öffentlichen Parkplätze benötigt. Ein augenscheinlich vormals thematisiertes Parkhaus werde nicht zuletzt auch aus Kostengründen nicht gebaut, zudem seien derartige Bauten mit einem sehr hohen archäologischen Untersuchungsaufwand verbunden.</p>

II.	Herr Jonas	<p>Erklärt, dass seitens der EU-Umgebungslärmrichtlinie keine Immissionsgrenzwerte vorgegeben werden. Für Brandenburg werden sogenannte Prüfwerte von 65 dB(A) ganztags bzw. 55 dB(A) nachts definiert. Die fehlende Vorgabe verbindlicher Grenzwerte in der Gesetzgebung (bzw. in der nationalen Umsetzung der EU-URL) habe zu Unklarheiten geführt, sodass verschiedene Standpunkte hinsichtlich der Umsetzungsprozedur von Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen existieren (siehe Anlage 2). Derzeit bestehe hierzu ein Streit auf Bundes- und Landesebene.</p> <p>Weist darauf hin, dass Maßnahmen zur Lärminderung (u. a. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Oberflächenverbesserungen) unbedingt notwendig und ggü. der Straßenverkehrsbehörde durchsetzbar seien. Es bestehe zudem die Pflicht, auch bei einer Belastung unterhalb von 65 dB(A) ganztags bzw. 55 dB(A) nachts aktiv nach Maßnahmen zu suchen und diese dann mit den Trägern öffentlicher Belange abzuwägen. Eine Abstimmung von Maßnahmen mit der Straßenverkehrsbehörde könne so bereits während des Prozesses erfolgen. Er erinnert, dass die Straßenverkehrsbehörde nicht automatisch das letzte Wort hat.</p> <p>Lkw Schwerverkehr müsse beispielsweise nicht die ganze Nacht durch die Stadt fahren, hier könnte Stadt Antrag stellen und Maßnahmen ggü. Straßenverkehrsbehörde durchsetzen.</p> <p>Grundsätzlich soll der Gesundheitsschutz im öffentlichen Diskurs als ein wichtiges Bedürfnis dargestellt werden.</p>
III.	Bürgermeister	<p><i>(Reaktion auf Beitrag von Herrn Jonas)</i></p> <p>Kündigt an, die möglichen Maßnahmen den LAP betreffend gegenüber der Straßenverkehrsbehörde abermals anzubringen und – wenn möglich – durchzusetzen.</p>
IV.	Bürger/in	<p>Bemängelt die im Vortrag zitierte Studie des DLR (siehe Folie 40) hinsichtlich der mutmaßlichen Nichtberücksichtigung des Gebrauchtwagenmarkts im E-Sektor.</p> <p>Schlägt interkommunale Organisation des Carsharings z. B. mit Templin vor.</p>
V.	Bürger/in	<p>Spricht sich für verkehrsberuhigte Bereiche in der Innenstadt aus, z. B. entlang der gesamten Friedrichstraße und verweist auf den Lärmpegel, der tagsüber deutlich höher sei als nachts.</p>

		Spricht sich für stärkere Förderung der E-Mobilität aus und schlägt Förderung in Form von Prämien durch die Stadt vor. Außerdem seien mehr Ladesäulen notwendig.
VI.	Bürger/in	Geplanter Campingplatz am Kap werde als Bereicherung angesehen, es wird jedoch um die rechtzeitige Lenkung des Verkehrs gebeten, da die unmittelbar anliegenden Straßen sehr schmal seien. Eine vorhandene Stichstraße könne beispielsweise erweitert werden.
VII.	Bürgermeister	<i>(Reaktion auf Beitrag von Bürger/in)</i>  Weist darauf hin, dass der Ausbau der Stichstraße aufgrund der Eigentumsverhältnisse nicht möglich sei. Aber merkt an, dass das Problem bekannt sei und bearbeitet werde.
VIII.	Bürger/in	Schlägt eine Radfernstrecke auf der stillgelegten Eisenbahntrasse nach Templin vor
IX.	Bürgermeister	<i>(Reaktion auf Beitrag von Bürger/in)</i>  Erläutert, dass die Strecke nicht im Eigentum der Stadt oder des Landkreises liege, jedoch ein Vorkaufsrecht zugunsten der Stadt bestünde, von dem im Fall einer Verkaufsabsicht seitens des Eigentümers Gebrauch gemacht werde. Templin habe an einer Beteiligung bislang kein Interesse geäußert
X.	Herr Lemme	Verweist auf das Vorhaben der Bahn, die im Landkreis Barnim die Pkw der Stadtverwaltung als Carsharing umfunktionieren möchte. Er schlägt der Stadtverwaltung Prenzlau die gleiche Maßnahme vor, die in Kooperation mit Templin bzw. mit dem Landkreis gestaltet werden könne.
XI.	Frau Stordeur	<i>(Reaktion auf Beitrag von Herrn Lemme)</i>  Sieht Carsharing in Kooperation von Landkreis und Stadt Prenzlau möglich und schätzt die Wirkung positiv ein. Sie schlägt die Umsetzung bzw. das Abstellen der Fahrzeuge in der Tiefgarage der Verwaltung des Landkreises (Karl-Marx-Straße 1) vor.

<b>4</b>	<b>Weiteres Vorgehen und Verabschiedung</b>  Herr Sommer bedankt sich für die Teilnahme und erinnert noch einmal, dass den Stadtverordneten ein Maßnahmenkatalog zur Umsetzung eines Radwegekonzepts für Prenzlau und seine Ortsteile vorgestellt wird. Er fordert die Anwesenden im Zuge der Einsichtnahme zur Beteiligung am LAP und an der Stellplatzsatzung auf. Weiterhin kündigt er an, der
----------	---

	<p>Umsetzung möglicher Maßnahmen im Bereich der E-Mobilität und zur Lärmverminderung nachzugehen.</p> <p>Die Veranstaltung wird um 20 Uhr von Herrn Sommer beendet.</p>
--	---

Aus der Diskussion ergeben sich folgende Handlungsfelder und konkrete Empfehlungen:

- Prüfung des Genehmigungsverfahrens hinsichtlich der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan
- Mobilitätskonzept bzgl. der Radwegeverbindung zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen
- Öffentliche Beteiligung an der Stellplatzsatzung
- Vorantreiben der E-Mobilität gemeinsam mit den Stadtwerken, u. a. Anschaffung eines E-Fahrzeugs
- Carsharing (kommunal begleitet) mit Landkreis Uckermark entwickeln

Aufgestellt am 05.07.2018

**HOFFMANN-LEICHTER**  
Ingenieurgesellschaft mbH

i. A. Christian Hecht

i. A. Marian Knapschinsky

## NACHHALTIGE MOBILITÄT FÜR PRENZLAU

20.06.2018 |  
Christian Hecht  
Marian Knapschinsky

### Veranstaltung | Inhalte

#### Impulsvortrag

- Hintergrund und Ziel der Veranstaltung
- 1. Lärmaktionsplanung
- 2. Pkw-Parken
  - Parken in der Innenstadt
  - Stellplatzsatzung
- 3. Nachhaltige Mobilität
  - ÖPNV
  - Aktiver Verkehr
  - E-Mobilität
  - Sharing

#### Diskussion

### 1. Veranstaltung | Ablauf

Uhrzeit	TOP
18:00	Begrüßung durch Bürgermeister
18:05	Impulsvortrag
19:00	Diskussion und Fragerunde
19:45	Zusammenfassen der Ergebnisse
19:55	Ausblick und Verabschiedung
20:00	Veranstaltungsende

Prenzlau

...hat viel zu bieten

└ Prenzlau und Umgebung

Ziele und Angebote in Prenzlau	
Bildung und Soziale Infrastruktur	12 Kitas / Horte, 15 Schulen, 7 Jugend- Senioren- und Behinderteneinrichtungen
Gastronomie und Gewerbe	38 Cafés und Restaurants, 23 Hofläden und Kleinbetriebe, 480 eingetragene Unternehmen (laut Unternehmensverzeichnis)
Freizeit, Kultur und Tourismus	13 öffentliche Sportstätten (Uckerstadion), private Anlagen, Bäder, Seen, Naherholungsgebiete Sehenswürdigkeiten: u. a. Kirchen, Kloster, Stadtmauer, Campingplatz am Kap



„Einkaufs- und Gastronomieführer“ Flyer, Quelle: www.prenzlau.eu

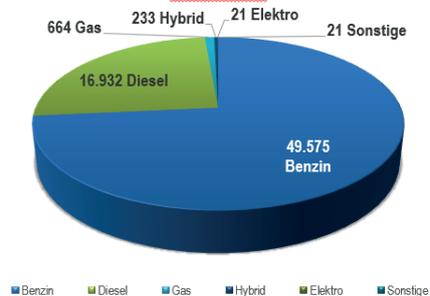


„Ausflugsziele“ Flyer, Quelle: www.prenzlau.eu

Informationen gemäß Prenzlau.eu, Stand 03.2016

└ Steckbrief Prenzlau / Uckermark

Verteilung der Pkw nach Kraftstoffart in der Uckermark



Quelle: Information gemäß Kraftfahrt Bundesamt 2017

└ Steckbrief Prenzlau

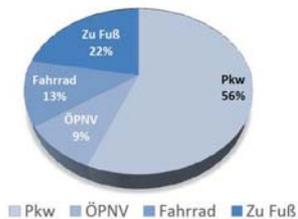
Fläche	Bevölkerung	Bevölkerungsdichte	Wohnungen
km <sup>2</sup>	Personen*	Personen/km <sup>2</sup>	Anzahl
142,96	20.189 <small>*mit Zweitwohnsitz</small>	141	10.909

Quelle: Landesamt für Umwelt: Bericht zu den Lärmkarten, 2017 und Stadt Prenzlau (2016): Einwohnerentwicklung

Pkw-Bestand: 9.830 Pkw

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, 2017

Motorisierungsgrad: 486 Pkw / 1.000 EW



Quelle: TU Dresden: S/V - Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittelgruppen. Daten für Mittelzentren, flach 6 | 56 2013

└ Hintergrund und Ziel der Veranstaltung

Was sind Ihre Vorstellungen für die Mobilität in Prenzlau?

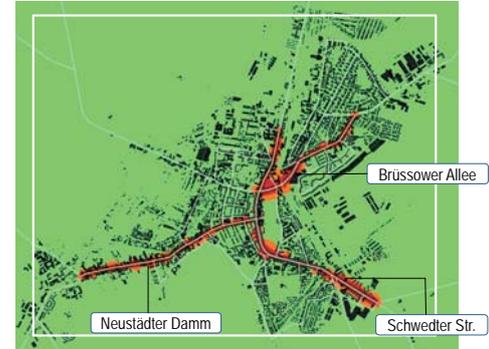


Quelle: Stadt Prenzlau

1. Lärmaktionsplanung

Strategische Lärmkarte Prenzlau, 2017

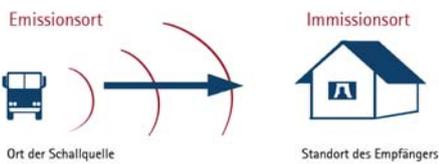
LOEN in dB(A)	Anzahl Personen
>55-60	542
>60-65	523
>65-70	695
>70-75	185
>75	0



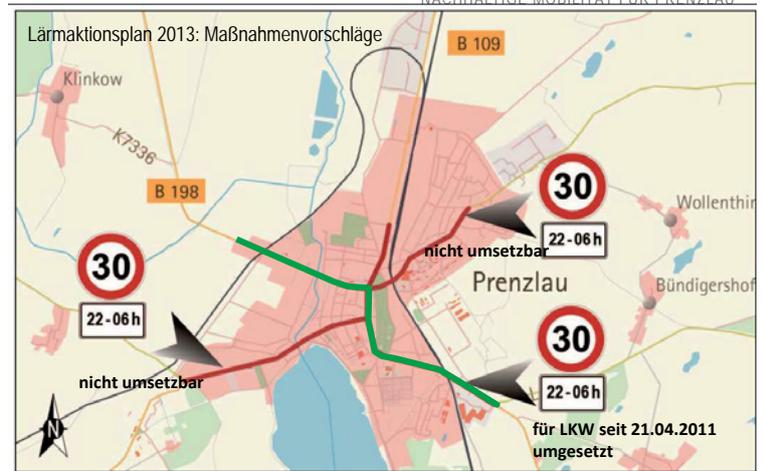
Quelle: Landesamt für Umwelt, Brandenburg, 2017

Lärmaktionsplanung. Allgemeine Informationen

- Was ist Lärm? Lärm ist unerwünschter Schall (subjektiv!)



- Lärmaktionsplanung zur Minderung der Schallbelastung durch Städte und Gemeinden
- Prüfwerte in Brandenburg: Tag:  $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$  / Nacht:  $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$   
→ darüber „Betroffenheit“





└ Parken in der Innenstadt

Rückblick *Parkraumkonzept „Innenstadt“*

Anzahl Parkplätze Innenstadt

Begrenzte Nutzbarkeit	413
Unbegrenzt Nutzbarkeit	968
Behindertenparkplätze	49



Quelle: Stadt Prenzlau



└ Parkraumbewirtschaftung. Was ist das?

- Parkraumbewirtschaftung dient der zielgerichteten Steuerung des Verhältnisses von Parkraumbedarf und Parkraumangebot.
- Parkraum wird vor allem dort bewirtschaftet, wo die Zahl der parkenden Fahrzeuge die Zahl der verfügbaren Parkplätze übersteigt und somit eine Überschussnachfrage besteht.

Formen der Parkraumbewirtschaftung:

- (Eingeschränkte) Halteverbote
- Parkscheibenregelung
- **Parken mit Parkschein**
- Sonderformen



Durch Einführung von Kosten für das Parken könnte die Nachfrage gesenkt werden; alternative Transportformen würden attraktiver. Gleichzeitig wird niemand zeitlich beschränkt!

(Förderrecht beachten – mögliche Rückzahlung bei geforderten Parkplätzen wäre die Folge.)

Quelle der Definition: nach <https://educallingo.com> | Mai 2018

└ Probleme Parkraum -> Lösungsansätze

- Ungleiche Parkraumauslastung und heterogene Nachfrage
- Dauerparker
- Hohe Auslastung der halböffentlichen Parkplätze
- Parkplatzsuchverkehr / Parkplatz-Hopping
- Gleichzeitigkeit (Einkaufstag = Donnerstag)
- Beschäftigte in der Innenstadt belegen (Kunden-)Parkplätze
- Beeinträchtigung durch Liefervorgänge



└ Vorteile der Parkraumbewirtschaftung

- Reduzierter Parkdruck und gerechtere Parkplatzverteilung
- Reduzierung der Dauerparker
- Reduzierter Parksuchverkehr, Wegfall des Parkplatz-Hoppings
- Keine pauschale zeitliche Begrenzung des Parkens
- Höhere Verkehrssicherheit
- Keine faktischen Nachteile für den Einzelhandel, eher Vorteile durch höheren Kundenwechsel
- Angemessene Aufteilung des öffentlichen Raums für alle Nutzergruppen und Erhöhung der Lebensqualität

## Änderungen der Stellplatzsatzung (Synopsis)

### Was ist das? Was ist neu?

Strategisches Werkzeug, das im Fall von Neubau / Änderung von Gebäuden anzuwenden ist.

- Verankerung E-Mobilität (bei Vorhaben mit einem regulären Stellplatzbedarf von mindestens 20 sind mindestens 10 % der Stellplätze mit einer Stromzuleitung für die Ladung von Elektrofahrzeugen zu versehen)
- Möglichkeit zur Schaffung von Car-Sharing Stellplätzen (und im Altbestand können anstelle bestehender Stellplätze stationsgebundene Carsharing-Stellplätze angelegt werden, ohne dass dadurch eine Nachforderung für entfallene Stellplätze entsteht)
- Fahrradstellplätze: Ab 4 Wohneinheiten 1 Stellplatz je Wohnung (also 1 Stellplatz je Wohnung)
- Ordnungswidrigkeiten sind entfallen
- keine Reduzierung für altengerechtes Wohnen

### 3. Nachhaltige Mobilität...

...was ist das? Wozu?

## Änderung der Stellplatzsatzung. Bekanntmachung: öffentliche Auslegung der 3. Satzung

Öffentliche Auslegung des Entwurfes der 3. Satzung der Stadt Prenzlau über die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder sowie der Ablösung der Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Stellplatz- und Stellplatzablösung)

vom 11.06.2018 bis einschließlich 13.07.2018

montags bis donnerstags von 07.00 Uhr bis 18.00 Uhr und  
freitags von 07.00 Uhr bis 14.00 Uhr

Stadtverwaltung Prenzlau  
Sachgebiet Stadt- und Ortsteilentwicklung  
Am Steintor 4, Haus II (Flurbereich)

Sie können sich beteiligen!

## Nachhaltige Mobilität

Welches Fortbewegungsmittel nutzen Sie...

...für den Weg zur Arbeit?  
...und im Alltag?



Nachhaltige Mobilität. Definitionen

1. **Mobilität** ist die Möglichkeit einer Person zur Ortsveränderung und damit zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse.  
*Verkehr ist nur das Instrument, das man für die konkrete Umsetzung der Mobilität benötigt. Mobilität ≠ Verkehr!*

Ziel: Eine bedürfnisgerechte Mobilität (für alle) mit gleichzeitig weniger Verkehr

2. Nachhaltigkeit

Ressourcen schonen durch das Nutzen von Muskelkraft und regenerativer Energien

Ressourcen schonen durch das Teilen

Nachhaltige Mobilität: Zu Fuß Gehen in Prenzlau

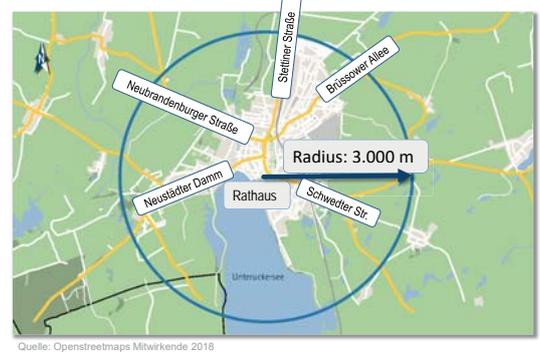


Prenzlau zu Fuß in 10 Minuten erleben

Nachhaltige Mobilität: Öffentlicher Personennahverkehr in Prenzlau



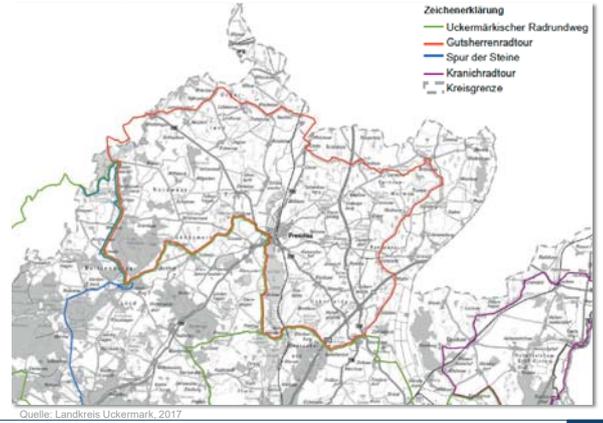
Nachhaltige Mobilität: Fahrradfahren in Prenzlau



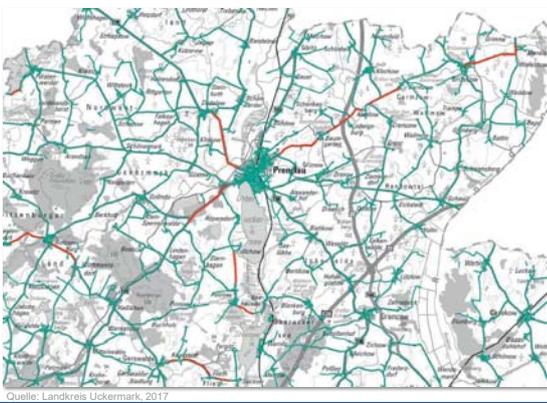
Prenzlau: Radverkehrsanlagen und Radrouten



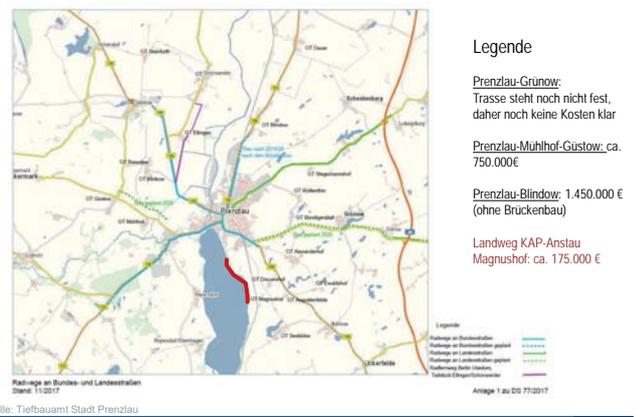
Uckermark: Überregionale Radrouten



Prenzlau: Radverkehrsanlagen



Prenzlau: Geplante Radverkehrsanlagen und Radrouten



Nachhaltige Mobilität. Fahrradfahren in Prenzlau

**Ist-Zustand:**

Rund 80 % haben uneingeschränkte Verfügbarkeit eines konventionellen Fahrrades

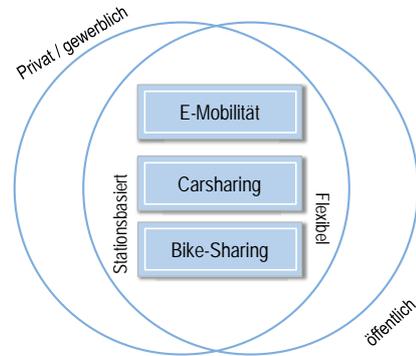
**Welchen Vorteil können Fahrräder für die Einwohner von Prenzlau bringen?**

- Gesundheit, Fitness, Frische Luft
- Schnelligkeit, Stau vermeiden
- Keine Parkplatzsuche
- Geld sparen (Kraftstoff, Parkgebühren...)
- Vorreiter sein

**Voraussetzung für den Erfolg:**

- Zur Attraktivitätssteigerung sind hochwertige Radwege und Radschnellwege erforderlich
- Hochwertige Abstellanlagen erforderlich
- Kopplung des Radverkehrs mit den Angeboten des öffentlichen Verkehrs (Aufbau von Mobilitätsstationen)
- Unterstützung bei der Finanzierung ...

Weitere mögliche und neue Angebote im Bereich der Nachhaltigen Mobilität



Nachhaltige Mobilität. Fahrradfahren in Prenzlau

**Unterstützung bei der Finanzierung: „JobRad“, das Dienstfahrrad**

- Potentielles künftiges Angebot bei Ihrem Arbeitgeber
- Einsparung der Kosten bis 30 % für das Leasen eines neuen, hochwertigen (E-)Fahrrads aufgrund von steuerlichen Vorteilen ähnlich wie beim „Firmenwagen“
- Für Arbeitgeber ist JobRad kostenneutral umsetzbar, mit dem *meinJobRad-Portal* wird der Verwaltungsaufwand minimiert
- Das Fahrrad ist natürlich auch privat nutzbar
- Angebot richtet sich auch an Selbstständige
- Nach Prüfung für Rathausbedienstete aufgrund Tarifbestimmungen nicht möglich



Quelle: Jobrad.org (2018)

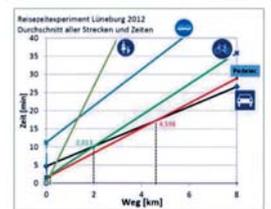
Nachhaltige Mobilität. E-Mobilität. Pedelec

**Welchen Vorteil können Elektro-Fahrräder (Pedelecs) für Prenzlau bringen?**

- Mehr Reichweite -> Reisezeitvergleich: Für 4,5 km braucht ein Pkw genauso lange wie ein Pedelec
- Weniger Anstrengung als konventionelles Fahrradfahren

**Voraussetzung für den Erfolg:**

- Zur Attraktivitätssteigerung sind hochwertige Radwege und Radschnellwege erforderlich
- Hochwertige Abstellanlagen erforderlich
- Kopplung des Radverkehrs mit den Angeboten des öffentlichen Verkehrs (Aufbau von Mobilitätsstationen)



Entnommen aus Präsentation FHP: E-Mobilität als realistische Option für die Uckermark?

Ist-Zustand: 2,3 % der Bevölkerung haben uneingeschränkten Zugang zu einem Elektro-Fahrrad

Nachhaltige Mobilität. E-Mobilität. Elektro-Pkw

Welchen Vorteil können Elektro-Pkw für Prenzlau bringen?

- Sie KÖNNEN in Zukunft in der Nutzung nachhaltiger als Pkw mit Verbrennungsmotor sein

Aber:

- Lediglich andere Antriebsart
- Keine Lösung für verstopfte Straßen und volle Parkplätze
- Gefahr der Problemverschiebung: "E-Mobility wird schon alles lösen"

Voraussetzung für den Erfolg:

- Beseitigung des Reichweitenproblems
- Erfordernis einer umfassenden (Schnell-)Ladeinfrastruktur mit Strom aus regenerativer Energie

Nachhaltige Mobilität. E-Mobilität. Mehr Schein als Sein?

Studie zu Mobilitätsszenarien, 2018

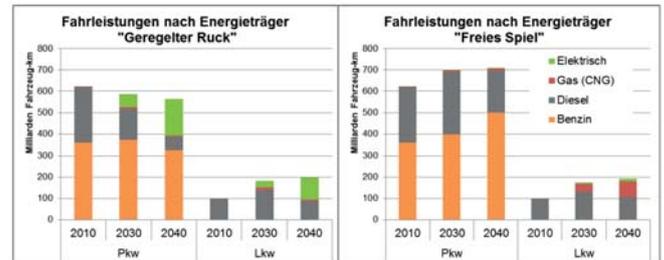


Abbildung 7: Entwicklung der Fahrleistungen nach Energieträgern

Quelle: DLR: Mobilitätsszenarien 2040: Verkehrswachstum und Treibhausgasminimierung: geht das zusammen?, 2018



E-Autos sind keine Selbstläufer!  
Selbst bei gezielter Förderung bleiben sie Nischenprodukt für bestimmte Reichweiten

Nachhaltige Mobilität. E-Mobilität in Prenzlau  
Ladestationen im Bestand und in der Planung



Quelle: Eigene Darstellung nach: Stadwerke Prenzlau, 05.2018

Nachhaltige Mobilität. Definitionen

1. Mobilität ist die Möglichkeit einer Person zur Ortsveränderung und damit zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse.  
*Verkehr ist nur das Instrument, das man für die konkrete Umsetzung der Mobilität benötigt. Mobilität ≠ Verkehr!*

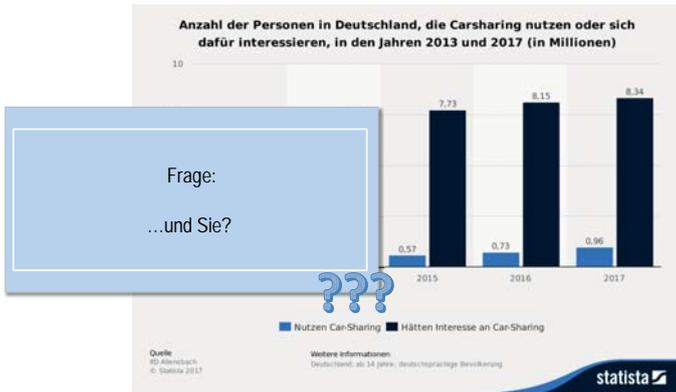
Ziel: Eine bedürfnisgerechte Mobilität (für alle) mit gleichzeitig weniger Verkehr

2. Nachhaltigkeit

Ressourcen schonen durch das Nutzen von Muskelkraft und regenerativer Energien

Ressourcen schonen durch Teilen.  
Nutzen statt Besitzen!

## Nachhaltige Mobilität. Car-Sharing in Deutschland



Frage:  
...und Sie?



## Nachhaltige Mobilität. Car-Sharing in Prenzlau: Ist-Zustand

- Bislang keine gewerblichen Carsharing-Anbieter vor Ort
- Private Pkw-Vermietung: „tamyca“-App und „Autonetzer“-App

Aber:

[Stadterordnetenversammlung fordert:](#)

Es soll Carsharing auf der Ebene der interkommunalen Zusammenarbeit unter Einbindung ansässiger wirtschaftlicher Unternehmen berücksichtigt werden

## Nachhaltige Mobilität. Car-Sharing in Prenzlau

### Welchen Vorteil kann (stationsbasiertes) Car-Sharing für Prenzlau bringen?

- Reduzierung privater (Zweit-)Pkw
- Weniger parkende Pkw → Attraktivere Stadt
- Kosteneinsparung für die Haushalte da nur gezahlt wird, wenn genutzt wird

### Voraussetzung für den Erfolg:

- Es muss bequem und zuverlässig sein
- Es muss preislich attraktiver als der eigene Pkw sein
- Zusammenarbeit auf Landkreisebene ist notwendig

## Nachhaltige Mobilität. Car-Sharing in Prenzlau

Lösungsansatz

Car-Sharing mit kommunaler Unterstützung

- Organisatorische Unterstützung beim Aufbau eines Car-Sharing-Angebots (Bereitstellung von Räumlichkeiten, Werbeflächen, Beratungsleistungen...)
- Dank Car-Sharing Gesetz: Möglichkeit zur Reservierung von Stellplatzflächen für Car-Sharing.
- Auch möglich: Bereitstellung von städtischen Flächen (z.B. am Rathaus). Vorteil: Kombinierte Nutzung durch Angestellte der Stadt (vornehmlich tagsüber) und Einwohner (nachmittags, abends) ermöglicht gleichmäßige Auslastung und mindert das Risiko für die Car-Sharing-Organisation

Nachhaltige Mobilität. Car-Sharing. Eine Berechnung

Szenario: Familie Müller wohnt in der Steinstraße, in der Prenzlauer Innenstadt. Sie hat 2 Autos. Die Eltern arbeiten in derselben Stadt, in etwa 3 km Entfernung, wohin sie mit dem Auto fahren. Die Kinder gehen in Prenzlau zur Schule. Frau Müller besucht am Wochenende ihre Mutter in Schwedt (45 km bzw. 40 Auto-min entfernt). Herr Müller bringt die beiden Kinder Dienstags zum Tennisclub Seehausen (16 km bzw. 20 Pkw-min entfernt) und Donnerstags wird der Großeinkauf getätigt. Zweimal im Jahr fährt die Familie in den Urlaub (jeweils 1.000 km bzw. 10 Auto-h entfernt).

➔ Fahrleistung: rund 12.000 km / Jahr

Kosten mit zwei eigenen Pkw		Kosten mit ÖPNV, Rad und Car-Sharing	
Kosten / Jahr	8.880 €	Kosten / Jahr	4.780 €
Kosten / Monat	740 €	Kosten / Monat	400 €
Kosten / km	0,74 €	Kosten / km	0,40 €

Ungeachtet der potentiellen Parkkosten sowie der Kosten für eine Garage

Nachhaltige Mobilität. Car-Sharing. Eine zweite Berechnung

Szenario: Familie Meyer wohnt in Schönwerder. Sie hat 2 Autos. Die Eltern arbeiten in der Prenzlauer Innenstadt, in etwa 9 km Entfernung, wohin sie mit dem Auto fahren. Die Kinder gehen auch in Prenzlau zur Schule. Frau Müller besucht am Wochenende ihre Mutter in Schwedt (55 km bzw. 50 Auto-min entfernt). Herr Müller bringt die beiden Kinder Dienstags zum Tennisclub Seehausen (25 km bzw. 30 Pkw-min entfernt) und Donnerstags wird der Großeinkauf getätigt. Zweimal im Jahr fährt die Familie in den Urlaub (jeweils 1.000 km bzw. 10 Auto-h entfernt).

➔ Fahrleistung: rund 18.000 km / Jahr

Kosten mit zwei eigenen Pkw		Kosten mit ÖPNV, Rad und Car-Sharing	
Kosten / Jahr	9.465 €	Kosten / Jahr	5.180 €
Kosten / Monat	789 €	Kosten / Monat	432 €
Kosten / km	0,53 €	Kosten / km	0,29 €

Ungeachtet der potentiellen Parkkosten sowie der Kosten für eine Garage

Nachhaltige Mobilität. Car-Sharing. Eine Berechnung

Kosten mit zwei eigenen Pkw		Kosten mit ÖPNV, Rad und Car-Sharing	
Familie mit zwei Pkw:	Gebrauchtwagen, Mittelklasse	Fahrleistung der Familie (in km):	12.000 €
Fahrleistung der Familie (in km):	12.000 €	CarSharing Anmeldung (inkl. Kaution) für beide Ehepartner auf 5 Jahre runtergerechnet (Annahme 30€ pro Monatliche Grundgebühr für beide Fahrer	12 €
Anschaffungskosten zweier Pkw auf 5 Jahre runtergerechnet (Annahme 12.000€ pro Fahrzeug):	4.800 €	Preis für Nutzung: 1 Zeit- und Kilometerpreis (Annahme nur Wege > 3km per Auto)	144 €
Autoversicherung für beide Pkw:	1.000 €	Anschaffung von vier Fahrrädern auf 5 Jahre runtergerechnet (Annahme 400€ je Fahrrad)	3.200 €
Kfz-Steuer für beide Pkw:	400 €	Jahreskarte ÖPNV für Erwachsene (nur Stadtlinienverkehr Prenzlau)	320 €
Wartung & Reparaturen für beide Pkw:	1.500 €	Jahreskarte ÖPNV für zwei Schüler/innen (nur Stadtlinienverkehr Prenzlau)	630 €
Sprittkosten (Annahme 7l/100km & 1,40€/l):	1.176,00 €	Σ pro Jahr:	4.780,00 €
Σ pro Jahr:	8.876,00 €	Σ pro Monat:	398,33 €
Σ pro Monat:	739,67 €	Σ pro Kilometer:	0,40 €
Σ pro Kilometer:	0,74 €		

Nachhaltige Mobilität. Bike-Sharing in Deutschland / Prenzlau

Welchen Vorteil kann Bike-Sharing für Prenzlau bringen?

- Spontane (Rück-)Wege können mit dem Fahrrad getätigt werden
- Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Radverkehrs

- Aber: Erinnerung: **rund 80 % sind bereits im Besitz eines konventionellen Fahrrads**

Voraussetzung für den Erfolg:

- Dichtes Netz an Stationen (Radius: etwa 300 – 500 m)
- Kontrolle, Wartung der Stationen
- Tägliche Umverteilung der Fahrräder

- Ist-Zustand: Bislang kein gewerblicher Bike-Sharing-Anbieter vor Ort (Noch unrentabel – Alternative Ehrenamt oder Verein?)

└ Fazit zur Nachhaltigen Mobilität für Prenzlau

System	Flächenverbrauch	Stellplatzbedarf	Abgas-Emission	Kosten je Nutzung
Carsharing - stationsbasiert	●	●	●	●
Carsharing free-floating	●	●	●	●
Elektroauto	●	●	●	●
Bikesharing	●	●	●	●
E-Bike	●	●	●	●
(E-)Lastenrad	●	●	●	●

Legende: positiv ● neutral ● negativ ●

Rad- und Fußverkehr als nachhaltigste Mobilität  
 E-Mobilität als sinnvolle Ergänzung, nicht als Allheilmittel  
 Stationsbasiertes Car-Sharing als Ergänzung für eine nachhaltige Mobilität

└ Empfehlungen für Prenzlau

Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt wie bisher?  
 Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV fördern (Mobilitätskonzept)  
 Prüfen der Geschwindigkeitsreduzierung in der Innenstadt vor sensiblen Bereichen  
 Stationsbasiertes Car-Sharing mit Unterstützung der Stadt, z.B. am Rathaus

Empfehlungen

└ Empfehlungen für Prenzlau: Beispiele für ein Mobilitätskonzept



Empfehlungen für Prenzlau: Beispiele für gute Rad- und Gehwege (Best Practice)

... im Anschluss an das Mobilitätskonzept: Der Um- und Ausbau der Verkehrsanlagen



Quelle: Hoffmann-Leichter

Quellenverzeichnis

Alle Abbildungen, sofern nicht anders angegeben, von HOFFMANN-LEICHTER

© HOFFMANN-LEICHTER 2018

Diskussion...

...Ihre Fragen und Kommentare, bitte



## Anlage 2 E-Mail von Herrn Jonas (Landesamt für Umwelt) an Herrn Sommer

Nachricht von [Hartmut.Jonas@LfU.Brandenburg.de](mailto:Hartmut.Jonas@LfU.Brandenburg.de):

An Empfängergruppe (nur ein Empfänger erledigt diese Mail): \_eMail-Buergermeister (Hilpert, Anett; Martinot, Alexandra; Ortman, Peggy; Sekretariat-BM; Sommer, Hendrik) E-Mail an: [buergermeister@prenzlau.de](mailto:buergermeister@prenzlau.de) Zur Kenntnis: Krüsmann; [Jens.Kruesmann@MLUL.Brandenburg.de](mailto:Jens.Kruesmann@MLUL.Brandenburg.de)

26.06.2018

Sehr geehrter Herr Sommer,

im Nachgang zum 20.06.2018, wie besprochen, meine Anmerkungen und Hinweise zu Ihrer Kenntnis.

Inzwischen habe ich mir Ihren LAP zur 2. Stufe der Umsetzung der ULR angesehen. Das beauftragte Büro hat hier einen guten Plan aufgestellt. Über die Verbindlichkeit zur Umsetzung der Maßnahmen wird nach wie vor zwischen dem Umwelt- und Verkehrsbereich gestritten. Der Verkehrsbereich geht davon aus, dass es keine rechtliche Bindung für Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung gibt und dieser selbst im Rahmen einer erneuten Prüfung ein Ermessen auszuüben hat. Das Ergebnis ist in den meisten Fällen leider eine Ablehnung von Lärmschutzmaßnahmen, so die Praxis. Zur Ermessensausübung im Rahmen verkehrsrechtlicher Anordnungen füge ich ein recht aktuelles Schreiben (2014) des MIL an das Umweltministerium bei.

Die Zuständigkeiten zur Umsetzung der ULR in Brandenburg sind eindeutig geregelt: Wir, das LfU, erstellen die sog. strategischen Lärmkarten, veröffentlichen diese und übermitteln die Ergebnisse der Kommission. Darauf aufbauend haben die Gemeinden die gesetzliche Pflicht, einen LAP aufzustellen oder, falls bereits vorhanden ist, diesen zu überprüfen und fortzuschreiben. Das LfU unterstützt dabei die Kommunen und bereitet die Berichte für die Meldung der Ergebnisse an die EU auf. Abweichend vom Verkehrsbereich sehen wir die Lärmaktionsplanung als eine sehr komplexe Planung an, die an die zuständige Behörde im Rahmen der Aufstellung und Abwägung von Maßnahmen hohe Anforderungen stellt. Verkehrsbeschränkungen auf der Grundlage von § 45 StVO sind hierbei besonders wirksame Maßnahmen, die auch kurzfristig und meist mit geringen Kosten (Beschilderung) umsetzbar sind.

Hierbei hat die zuständige Behörde (Gemeinde) die notwendigen Voraussetzungen auf der Grundlage von § 45 StVO mit dem Blick auf die Ziele der Lärmaktionsplanung zu prüfen und unter Einbeziehung der Straßenverkehrsbehörde (Benehmen) einer eigenen Abwägung zuzuführen. Hierbei hat die Gemeinde nicht die Vorgaben der Straßenverkehrsbehörde (Verwaltungsvorschriften und Richtlinien) zu beachten, sondern nur die Inhalte als Hinweise für die planerische Abwägung zu berücksichtigen.

Zurzeit laufen zwischen dem Umweltbereich und dem MIL (Oberste Straßenverkehrsbehörde) zu diesem Thema Abstimmungen. Wie schnell diese umgesetzt werden, ist allerdings unklar, da die Rechtsauffassungen nach wie vor unterschiedlich sind.

Sofern Sie weitere Fragen haben oder Unterstützung benötigen, stehe ich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Hartmut Jonas

Referent Lärmschutz

Referat T15 - Lärmschutz, anlagenbezogener Immissionsschutz Landesamt für Umwelt

Postanschrift: Seeburger Chaussee 2, 14476 Potsdam, OT Groß Glienicke

Besucheranschrift: Seeburger Chaussee 2, 14476 Potsdam, OT Groß Glienicke Tel. +49 33201 442-319

Fax: +49 33201 442-399

Mail: [hartmut.jonas@lfu.brandenburg.de](mailto:hartmut.jonas@lfu.brandenburg.de)

Internet: <http://www.lfu.brandenburg.de>