Kurzfassung Parkraummanagementkonzept Parken 3.0

Grundlage: Parkraummanagementkonzept „Parken 3.0“, PTV Planung Transport Verkehr GmbH, Stand 10.06.2025 (Beschlussvorlage BV/0181/2025)

Inhaltsverzeichnis

1 Wozu dieses Dokument? ... 1

2 Einleitung: Worum geht es beim Parkraummanagement? ... 1

2.1 Was ist Parkraummanagement und warum wird es eingesetzt? ... 1

2.2 Warum ein neues Konzept? ... 3

2.3 Wie fügt sich das Konzept in bestehende und zukünftige Visionen und Konzepte der Stadt ein? ... 3

2.4 Wie ist das Konzept entstanden? ... 4

3 Grundlagen: Ausgangslage, Befunde und Ziele ... 6

3.1 Heutige Regelung (Konzept 2015) ... 6

3.2 Nutzerdaten zum bestehenden Parkverhalten ... 7

3.2.1 Parkscheinautomaten ... 7

3.2.2 Parkverstöße ... 8

3.2.3 Bewohnerparkausweise ... 8

3.3 Ergebnisse Parkraumerhebungen im Zuge des Konzepts ... 9

3.4 Beteiligung bei der Erarbeitung des Konzepts ... 10

3.5 Problemstellung ... 12

3.6 Ziele und Handlungsfelder ... 13

4 Die Empfehlungen im Einzelnen ... 14

4.1 Neue Zonen ... 14

4.2 Bewirtschaftungsformen ... 15

4.3 Gebühren im öffentlichen Raum ... 16

4.4 Bewohnerparken: die neue Gebührenformel ... 17

4.5 Handwerk, Pflege, Hebammen, Gewerbe und Lieferverkehr ... 19

4.6 Bahnhof und Parkplatz Marienstraße ... 19

4.7 Rad, Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit ... 20

4.8 Prioritäten, Kosten, Zeitplan und Evaluierung ... 21

1 Wozu dieses Dokument?

Das Parkraummanagementkonzept „Parken 3.0“ ist rund 190 Seiten lang. In den Fachausschüssen wurde es 2025 mehrheitlich abgelehnt, unter anderem, weil es als zu umfangreich für eine einzige Abstimmung empfunden wurde und einzelne Bausteine umstritten sind. Die Stadtverwaltung hat deshalb einen Mediationsprozess angestoßen.

Diese Kurzfassung soll allen Teilnehmenden eine **gemeinsame Informationsgrundlage** geben. Sie beantwortet vier Fragen:

- **Was will das Parkraumkonzept und Parkraummanagement erreichen und warum?** (Kapitel 2)
- **Was wurde erhoben?** (Kapitel 3)
- **Was wird empfohlen?** (Kapitel 4)

2 Einleitung: Worum geht es beim Parkraummanagement?

2.1 Was ist Parkraummanagement und warum wird es eingesetzt?

Parkraummanagement ist ein zentrales Element moderner Stadt- und Verkehrsplanung. Es zielt darauf ab, den vorhandenen **Parkraum effizient zu nutzen, den Verkehr zu lenken, Umweltbelastungen zu reduzieren** und die **Lebensqualität in urbanen Räumen zu verbessern**. Der übergeordnete Sammelbegriff Parkraummanagement bezeichnet die zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung durch bauliche, organisatorische und verkehrsrechtliche Maßnahmen unter Berücksichtigung der lokalen Randbedingungen. Parkraummanagement schafft einen fairen Ausgleich zwischen den Bedürfnissen der Autofahrenden, den Anforderungen von Gewerbe, Handel, Handwerk und der Lebensqualität im Quartier. Ziel ist es nicht, Autos zu verdrängen, sondern den vorhandenen Parkraum so zu organisieren, dass er verlässlich denjenigen zur Verfügung steht, die ihn wirklich benötigen.

Die wichtigsten Werkzeuge sind:

- **Zonen** – in welchem Gebiet gelten welche Regeln, wo dürfen Bewohnende mit Ausweis parken?
- **Zeitliche Regeln** – Höchstparkdauer (z. B. 2 h mit Parkscheibe), Geltungszeiten (in Eberswalde Mo–Fr 8–18 Uhr, Sa 8–14 Uhr).
- **Preise** – Parkgebühren, Gebühren für Bewohner- und Sonderparkausweise.

- **Information und Kontrolle** – Beschilderung, Parkleitsystem, Überwachung.

Welche positiven Effekte können durch Parkraummanagement erreicht werden?

- **Verlässliche Parkchancen für Anwohnende:** Durch Bewohnerparkzonen werden gebietsfremde Dauerparker und Einpendler verdrängt. Anwohnerinnen und Anwohner finden nach Feierabend wieder zügig und nah an der Wohnung einen Parkplatz. Je nach Gebiet können nicht bewegte Fahrzeuge (4 Tage oder länger abgestellt) ca. 1/3 der Parkstände belegen[1] . Parkraummanagement senkt dies wirksam ab.
- **Kürzere Suchzeiten & weniger Verkehr:** Parksuchverkehr macht in belasteten Vierteln oft 30 bis 40 Prozent des gesamten innerstädtischen Verkehrs aus. Durch klare Regelungen und Beschilderung sinken Suchverkehr, Abgase und Durchfahrtsbelastungen spürbar.
- **Unterstützung für den lokalen Einzelhandel:** Kostenlose Parkplätze vor Geschäften werden tagsüber meist von Beschäftigten und Dauerparkenden belegt. Durch zeitliche Begrenzung und moderate Gebühren steigen Umschlagsrate und Parkplatzrotation. Kurzzeitkunden und Lieferdienste finden leichter freie Halte- und Parkplätze direkt im Geschäftsumfeld.
- **Sicherheit und Aufenthaltsqualität:** Kreuzungsbereiche, Fußwege und Zufahrten für Feuerwehr und Rettungsdienste werden frei gehalten. Freiwerdende Flächen können gezielt für Außengastronomie, Grünflächen, sichere Schulwege oder für Liefern/Laden/Leisten zur Verfügung stehen.
- **Aktivierung privater Parkraumreserven:** Während der Straßenraum überlastet ist, stehen private Stellplätze in Parkhäusern oder auf Supermarktflächen nachts oft leer. Erst eine geordnete Bewirtschaftung der Straße macht diese ungenutzten Reserven durch Mehrfachnutzung attraktiv.

[1] Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Berlin (Hrsg.); DCX Innovations GmbH (2025): Abschlussbericht Teilprojekt 4 „Parkraumkartierung und Parkdatenanalyse“. Projekt „Aufbau und Betrieb eines erweiterten umweltsensitiven Verkehrsmanagementsystems (eUVM) in Berlin“. Stand 07/2025

2.2 Warum ein neues Konzept?

Laut Bericht gibt es mehrere Anlässe (Bericht S. 9–11, 67 f.). Wichtige Punkte sind u.a.:

- **Auftrag aus dem Mobilitätsplan 2030+** (beschlossen 11/2020): Parkdruck an neuralgischen Punkten verringern und die Bewirtschaftung anpassen, ohne zwangsläufig neue Parkflächen zu bauen.
- **Veraltete Regeln:** Parkgebühren seit über 9 Jahren, Bewohnerausweis-Gebühr seit 2011 unverändert. Seit 2020 dürfen Kommunen die Bewohnerparkgebühr selbst festlegen (Bundesrecht: Wegfall der Obergrenze von 30,70 €).
- **Ungleiche Auslastung:** Gebührenfreie Bereiche nahe dem Zentrum werden zuerst angefahren, Parkhäuser haben dagegen oft freie Plätze.
- **Sehr große Zonen:** Mit einem Bewohnerausweis kann man heute auch am Arbeitsplatz oder beim Einkaufen parken, was dem Sinn des Bewohnerparkens widerspricht.
- **Stadtentwicklung:** Bis 2035 wird für die Stadtmitte ein Einwohnerzuwachs von ca. 15 % erwartet (gesamte Stadt ca. 6 %); mehrere heutige Parkflächen sind Potenzialflächen für Wohnungsbau. Mit einem Konzept kann der zukünftige Bedarf an Parkraum gezielt gesteuert und gerechter verteilt werden.

2.3 Wie fügt sich das Konzept in bestehende und zukünftige Visionen und Konzepte der Stadt ein?

Die Erstellung eines Parkraummanagementkonzeptes ist eine wichtige Maßnahme des integrierten Mobilitätsplanes 2030+ und trägt damit zu einem wesentlichen Bestandteil der zukünftigen Verkehrsentwicklung bei.

Dabei stellt der Parkraum als Bestandteil des Verkehrsraums auch ein Teil des Stadtraums dar, der aufgrund seiner zwangsläufigen Limitierung gerecht verteilt werden muss. Dabei muss das wertvolle Gut des öffentlichen Stadtraumes neu bewertet und unter Berücksichtigung aller Nutzergruppen effektiv und bedarfsgerecht aufgeteilt werden.

Mit dem Instrument des Parkraummanagements wird eine zielgerichtete Parkraumbeeinflussung und -steuerung in der Innenstadt von Eberswalde beabsichtigt, um eine zukunftsorientierte Mobilität zu gewährleisten. Ziel ist

es nachhaltige Verkehrsarten zu fördern, die Aufenthaltsqualität und die Funktionalität der Innenstadt sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

„Parkraummanagement für eine nachhaltige Stadtentwicklung – Stadtraum gerecht verteilen."

2.4 Wie ist das Konzept entstanden?

Das Gutachten wurde von der PTV Transport Consult GmbH (Dresden) erarbeitet. Arbeitsschritte (Bericht S. 10 f., 54 ff.):

Schritt	Inhalt	Zeitraum
Bestandsanalyse	Daten der Stadt: Parkscheinautomaten (2018–2022), Parkverstöße (2019–2022), Bewohnerausweise (2022)	2022/23
Online-Befragung	Drei Fragebögen (Einwohnende, Besuchende, Unternehmen); 1.063 Teilnehmende	31.01.–20.03.2023
Parkraumerhebung	Zählung aller Stellplätze und Belegung an zwei Werktagen, je 7 Intervalle 6–20 Uhr, plus Nacht	25./26.04.2023
Experteninterviews	Stadtverein, Pflegedienst, Kreishandwerkerschaft, WHG, Kulturamt, Stadtbibliothek; Befragung Parkplatzbetreiber	Mai/Juni 2023
Öffentliche Workshops	4 Veranstaltungen: Vorabinformation, „Wo steht Eberswalde?", Ideen & Hinweise, Vorstellung der Ergebnisse	2023–2024
Politische Rückkopplung	Leitbild und Handlungsfelder im Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt (u. a. 10.10.2023)	2023
Bericht / Beschlussvorlage	Endbericht; Beschlussvorlage BV/0181/2025, Beratung in den Fachausschüssen	06/2025 ff.

Tabelle 1: Erarbeitungsprozess

Hinweis – Was hat sich seit Beginn des Prozesses Straßenverkehrsrechtlich geändert?

Mit der Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (**StVG**), der 56. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (**StVO**) sowie der Neufassung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (**VwV-StVO**) haben sich für die kommunale Praxis beim Bewohnerparken und Parkraummanagement grundlegende, praxisrelevante Erleichterungen und Neuerungen ergeben.

- **Erheblicher Parkraummangel:** Neben dem Nachweis eines „erheblichen Parkraummangels" (Auslastung mindestens 80%) für Bewohnerinnen und Bewohner, ist nun auch ein drohender erheblicher Parkraummangel als Begründung möglich. Dies ermöglicht das vorausschauende Handeln vor Fertigstellung von Neubauvorhaben, bei Umwandlung von Parkraum oder zur Vermeidung von Verdrängungseffekten in Nachbarviertel
- **Umwelt-, Klima- und Städtebauförderung:** Bewohnerparken kann nun auch zur Vermeidung schädlicher Umweltauswirkungen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden (§ 45 Abs. 1b Satz 2 StVO i. V. m. § 6 Abs. 4a StVG)
- **Größere Zonenausdehnung (VwV Rn. 31**): Die maximale Ausdehnung einer Bewohnerparkzone soll in der Regel 1.000 m nicht überschreiten, darf nun aber in Ausnahmefällen bis zu 1.500 m betragen (vorher Obergrenze bei 1.000 m). Dies erleichtert die Orientierung an städtebaulichen Zäsuren (Bahnlinien, Hauptverkehrsstraßen)
- **Digitaler Parkausweis (VwV Rn. 36):** Die Pflicht zum sichtbaren Auslegen eines Papierausweises hinter der Windschutzscheibe entfällt, wenn die Kontrolle digital (z. B. kennzeichenbasiert) erfolgt. Dies ist die rechtliche Grundlage zur Vorbereitung automatisierter Kontrollsysteme (Scan-Fahrzeuge). Mit der jüngsten Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) im Frühjahr 2026 wurde hierfür deutschlandweit ein einheitlicher Rechtsrahmen für die Nutzung von Scan-Fahrzeugen geschaffen.

3 Grundlagen: Ausgangslage, Befunde und Ziele

Bevor das Konzept Empfehlungen für ein Parkraummanagement der Stadt Eberswalde trifft, wurde zunächst die aktuelle Situation anhand von Nutzerdaten der Parkscheinautomaten, Parkverstöße und Besitz an Bewohnerparkausweisen ausgewertet. Zusätzlich wurde die Belegung des Pakraumes durch die Zählung des ruhenden Verkehrs in den heutigen Bewirtschaftungszonen untersucht.

3.1 Heutige Regelung (Konzept 2015)

Das bestehende bewirtschaftete Gebiet umfasst Innenstadt und Bahnhofsvorstadt. Es ist in **drei Zonen A, B und C** geteilt. Stand heute gibt es vier Bewirtschaftungsformen (Bericht S. 16 f.):

Farbe	Regel heute
Blau	gebührenfrei, ohne Zeitlimit
Gelb	gebührenfrei, max. 2 Stunden (Parkscheibe), kein Bewohnerparken
Grün	gebührenfrei, max. 2 Stunden (Parkscheibe); Bewohnende mit Ausweis unbegrenzt („Mischprinzip“)
Rot	gebührenpflichtig: erste 20 Minuten frei („Brötchentaste“), danach 0,50 € je angefangene halbe Stunde, max. 3 Stunden

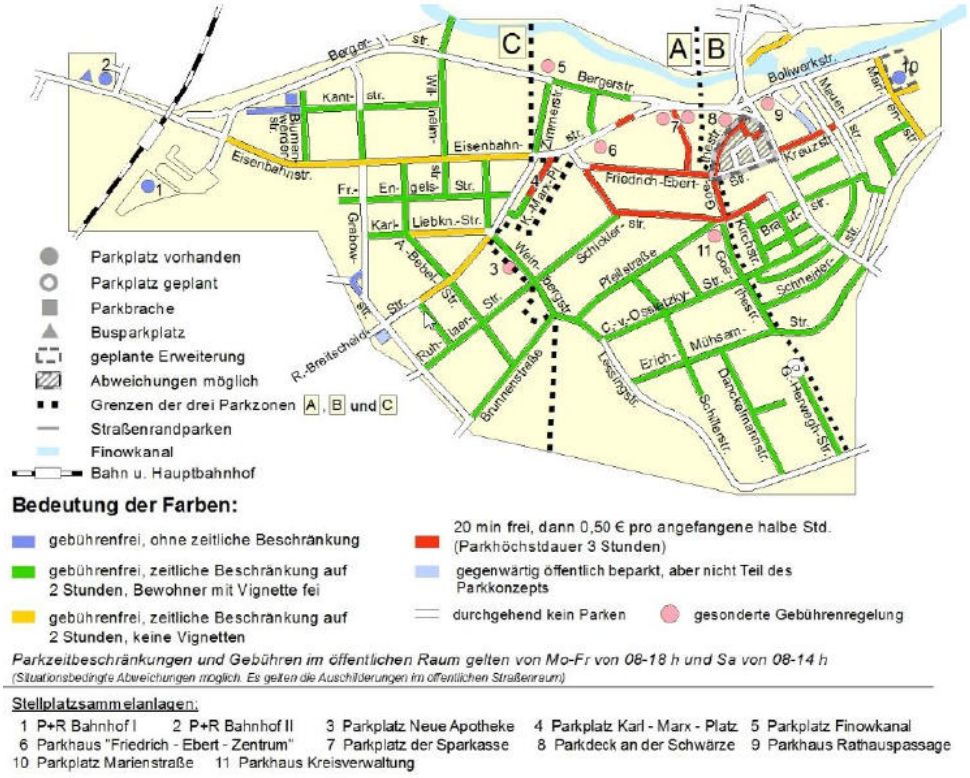


Bild 1: Bestehende Parkraumbewirtschaftung 2015 (Bericht S. 16, Abb. 7)

3.2 Nutzerdaten zum bestehenden Parkverhalten

Neben der eigenen Zählung wertet das Gutachten Daten der Stadt Eberswalde aus (Bericht Kap. 2.3, S. 17–23):

- **Parkscheinautomaten:** Ticketverkäufe 2018 bzw. 2021 bis 08/2022, umgerechnet auf einen durchschnittlichen Monat
- **Parkverstöße:** Daten des Ordnungsamts 09/2019 bis 08/2022, ausgewertet für das Jahr 2021
- **Bewohnerparkausweise:** Stand 09.09.2022

3.2.1 Parkscheinautomaten

Im gebührenpflichtigen Bereich stehen **16 Parkscheinautomaten**. Es gilt: Mo–Fr 8–18 Uhr, Sa 8–14 Uhr gebührenpflichtig, **die ersten 20 Minuten frei** („Brötchentaste"), danach 0,50 € je angefangene halbe Stunde (1 €/h), Höchstparkdauer 3 Stunden.

Parkdauer	Tickets pro Monat	Anteil
bis 20 Minuten (gebührenfrei)	**19.334**	**60 %**
21 Minuten bis 1 h 19 min	4.921	15 %
1 h 20 min bis 2 h 19 min	5.416	16 %
2 h 20 min bis 3 h 19 min	2.219	7 %
3 h 20 min	710	2 %
Summe	**32.600**	**100 %**

Tabelle 2: Durchschnittliche Anzahl an Parktickets pro Monat nach Parkdauer (Quelle: Bericht S. 18, Tabelle 1)

- **60 Prozent aller Tickets sind Gratistickets (Brötchentaste).** Hochgerechnet sind das laut Bericht mehr als 200.000 Gratistickets pro Jahr (S. 92)
  - Die Gratistickets bringen **keine Einnahmen**, verursachen aber **Material- und Personalkosten** durch das Nachfüllen der Papierrollen und die Betreuung der Automaten.
  - Sie fördern laut Bericht **kurze Autofahrten und Parksuchverkehr** und erhöhen die Nachfrage nach Plätzen am Straßenrand.
  - **Missbrauch** durch wiederholtes Drücken lässt sich technisch nicht verhindern.
  - Gegenüber Bus- und Bahnfahrenden sieht der Bericht eine **Ungleichbehandlung**, weil diese für jede Fahrt zahlen.

- Die meisten Tickets werden an den Automaten 6, 4.1 und 9 (An der Friedensbrücke, Goethestraße, Puschkinstraße) gezogen (3.818, 2.898 und 2.854 pro Monat). Den höchsten Anteil an Gratistickets haben die Automaten in der **Michaelisstraße** (81 % und 74 %).
- Die meisten Tickets werden **zwischen 9 und 12 Uhr** gelöst (Spitze 10–11 Uhr), danach bleibt die Zahl bis 17 Uhr fast konstant. Tickets für mehr als 2 Stunden werden kaum nachgefragt (zusammen 9 %).

3.2.2 Parkverstöße

2021 wurden im Stadtgebiet **8.943 Parkverstöße** registriert, davon **7.113 (80 %) in den Bewirtschaftungszonen** (Zone A: 2.313, Zone B: 2.063, Zone C: 2.737).

Art des Verstoßes	Anzahl 2021	Anteil
Überschreitung der Höchstparkdauer	1.759	19,7 %
Parken ohne Parkscheibe	1.562	17,5 %
Parken in der Parkverbotszone	1.371	15,3 %
Parken ohne Parkschein	1.195	13,4 %
Parken im Halteverbot	327	3,7 %
Parkverstöße insgesamt	**8.943**	**100 %**

Tabelle 3: Die fünf häufigsten Parkverstöße 2021 (Quelle: Bericht S. 20, Tabelle 2)

- **Zone C** (Bahnhofsvorstadt): die meisten Verstöße, vor allem überschrittene Höchstparkdauer und fehlende Parkscheibe; Parkverbot besonders am P+R-Parkplatz Hauptbahnhof, in der Kantstraße und rund um die Poliklinik (Karl-Liebknecht-Straße).
- **Gebührenpflichtiger Bereich:** überwiegend Parken ohne Parkschein, vor allem im Karree Puschkin-, Schickler-, Goethe-, Friedrich-Ebert-Straße sowie Michaelisstraße und An der Friedensbrücke/Steinstraße.
- **Zonen A und B (Wohnstraßen im Süden):** überschrittene Höchstparkdauer und fehlende Parkscheibe; in Zone B zusätzlich Parkverbot und Halteverbot, z. B. Ende Kirchstraße, Ratzeburgstraße/Erich-Schuppan-Straße, Töpferstraße, Bollwerkstraße/Marienstraße.

3.2.3 Bewohnerparkausweise

Der Großteil der Stellplätze in den Zonen wird nach dem Mischprinzip bewirtschaftet: 2 Stunden mit Parkscheibe frei, Bewohnende mit Ausweis ohne Zeitlimit. Anspruch haben Bewohnende mit Hauptwohnsitz (in begründeten

Fällen Nebenwohnsitz). **Gebühr heute: 30,70 € pro Jahr** bzw. 50,00 € für zwei Jahre.

Parkzone	Ausweise	Bewohnende (ca.)	Anteil Ausweise je Bewohnende
A	513	2.200	23,3 %
B	161	1.700	9,5 %
C	579	3.500	16,5 %
Summe	**1.253**	**7.400**	**16,9 %**

Tabelle 4: Bewohnerparkausweise nach Parkzone, Stand 09.09.2022 (Quelle: Bericht S. 23, Tabelle 3)

- In **Zone A** hat fast jede vierte Person einen Ausweis, in **Zone C** jede sechste. In **Zone B** sind es nur knapp 10 %, weil dort viele Einfamilienhäuser mit eigenen Stellplätzen stehen.
- Ein privater Stellplatz kostet in Eberswalde laut Bericht im Schnitt **ca. 30 € pro Monat (360 € pro Jahr)**, also rund das **Zwölffache** eines Bewohnerausweises (S. 67).

3.3 Ergebnisse Parkraumerhebungen im Zuge des Konzepts

Grundlage der Analyse ist eine Zählung des ruhenden Verkehrs im gesamten Bewirtschaftungsgebiet (Bericht Kap. 3, S. 30–53). Gezählt wurden alle **3.426 öffentlichen Stellplätze** (1.909 am Straßenrand, 1.517 auf Parkplätzen und in Parkhäusern) am **Dienstag, 25.04.2023** (Behördentag) und **Mittwoch, 26.04.2023**: alle zwei Stunden von 6 bis 20 Uhr, einmal nachts, in der Innenstadt zusätzlich im 20-Minuten-Takt. Über anonymisierte Teilkennzeichen wurde auch die Parkdauer erfasst (Bericht Kap. 3, S. 30–53).

Erfasst wurden alle öffentlichen und öffentlich zugänglichen Stellplätze, ihre Belegung, Falschparker und – über anonymisierte Teilkennzeichen – die Parkdauer der Fahrzeuge. Als Maßstab gilt nach den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE 2012): **ab 60 % Auslastung besteht Parkdruck**, ab 80 % hoher und ab 90 % sehr hoher Parkdruck.

Im Untersuchungsgebiet wurden **3.426 öffentliche Stellplätze** erfasst, davon 1.909 am Straßenrand und 1.517 auf Parkplätzen und in Parkhäusern (Quelle: Bericht S. 33, Tabelle 5).

Zeit	Di A	Di B	Di C	Di ges.	Mi A	Mi B	Mi C	Mi ges.
6–8 Uhr	54 %	42 %	60 %	54 %	41 %	36 %	67 %	52 %
8–10 Uhr	61 %	66 %	53 %	58 %	56 %	67 %	73 %	66 %
10–12 Uhr	**66 %**	**80 %**	**55 %**	**64 %**	**62 %**	**82 %**	**73 %**	**71 %**
12–14 Uhr	65 %	77 %	48 %	60 %	61 %	72 %	72 %	69 %
14–16 Uhr	60 %	72 %	51 %	58 %	55 %	65 %	68 %	63 %
16–18 Uhr	47 %	59 %	56 %	54 %	50 %	47 %	58 %	53 %
18–20 Uhr	42 %	50 %	51 %	48 %	45 %	36 %	56 %	48 %
Nacht 2–4 Uhr	40 %	29 %	57 %	45 %				

Tabelle 5: Auslastung nach Zeitintervall und Parkzone (bestehende Zonen A–C) am Behördentag (Di) und Normalwerktag (Mi) (Quelle: Bericht S. 36, 40, 45)

Wichtige Beobachtungen (Bericht S. 34–53):

- Spitzenzeit ist an beiden Tagen 10 bis 12 Uhr. Insgesamt gibt es keinen flächendeckenden Mangel, aber deutliche Engpässe an einzelnen Orten.
- **Zone B** (Innenstadt südlich des Markts) ist mit 80–82 % am stärksten belastet.
- Die **gebührenpflichtigen Stellplätze** sind am Normalwerktag zwischen 10 und 12 Uhr zu **über 90 %** belegt (Bericht S. 34).
- Auf der Innenstadtroute (20-Minuten-Takt) lag die Auslastung am Behördentag ab 10 Uhr bei rund **80 %**, in der nördlichen Goethestraße ab 10:40 Uhr bei über 90 %; die Ratzeburger Straße war durchgehend stark belegt, die Puschkinstraße hatte freie Plätze. Am Normalwerktag lag die Route meist bei rund 60 %.
- Der **Parkplatz Marienstraße** (184 Plätze, gebührenfrei) ist zwischen 8 und 16 Uhr zu über 90 % belegt, überwiegend von Langzeitparkenden.
- Am **Bahnhof** (P+R-Plätze, Kantstraße) ganztags hohe Auslastung; Anwohnende berichten von Verdrängung Richtung Westend.
- Die Öffnungszeiten der Verwaltung haben **nur geringen Einfluss**; die Mittagsspitze entsteht durch Beschäftigte, Kundschaft, Studierende.

3.4 Beteiligung bei der Erarbeitung des Konzepts

Das Konzept wurde zwischen 2022 und 2024 mit vier öffentlichen Workshops, einer Online-Befragung, Interviews mit der Wirtschaft, einer Befragung der Parkplatzbetreiber und mehreren Terminen im politischen Raum

erarbeitet (Bericht Kap. 4, S. 54–66). Die Veranstaltungen sind laut Stadt auf der Projekthomepage dokumentiert.

Datum	Format	Inhalt
13.09.2022	Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt (ASWU)	Vorabinformation und Vorstellung des Vorhabens
24.10.2022	1. Workshop „Vorabinformation“	Vorgehen, erste Denkanstöße zur Parkraumlenkung, Stimmungsbild zur Parksituation
31.01.–20.03.2023	Online-Befragung	Zufriedenheit, Verbesserungswünsche, Wünsche an das Konzept
Mai/Juni 2023	Interviews Wirtschaft, Befragung Parkplatzbetreiber	Bewertung der Parksituation, Bedarfe von Gewerbe und Diensten
29.06.2023	2. Workshop „Wo steht Eberswalde?“	Ergebnisse von Befragung, Interviews und Parkraumerhebung; Engpässe
10.10.2023	Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Umwelt (ASWU)	Diskussion von Leitbild, Zielen und Handlungsfeldern
08.11.2023	3. Workshop „Expertisen, Ideen & Hinweise“	Ideen und mögliche Maßnahmen auf Basis des Leitbilds
23.01.2024	4. Workshop „Vorstellung der Ergebnisse“	Maßnahmen, Schwerpunkt Bewohnerparken und öffentliches Parken
19.11.2024	Verwaltungs- und Politikworkshop	Abstimmung mit Verwaltung und Politik
2025	1. und 2. Lesung in den Fachausschüssen	Stellungnahmen der Fraktionen, Änderungsanträge, Abstimmung (siehe Kapitel zum politischen Stand)

Tabelle 6: Ablauf der Beteiligung (Quelle: Bericht S. 54–57, Abb. 36; Niederschriften der Fachausschüsse 2025)

Hauptergebnisse

Format	Wichtigste Punkte
Online-Befragung 1.063 Teilnehmende, 730 vollständig; 80 % Einwohnende, 20 % Besuchende; ortsspezifisches Mobilitätsverhalten mehrheitlich durch Teilnehmende wiedergespiegelt (Vergleich Ergebnisse der Onlinebefragung und SrV), keine repräsentative Umfrage für ganz Eberswalde	• Zufriedenheit etwa hälftig (am Wohnort 49 % zufrieden, 51 % unzufrieden); Unternehmen zu 62 % unzufrieden • Über 80 % wünschen **mehr Stellplätze** und eine **längere Höchstparkdauer** als 2 Stunden (durchaus auch auf größeren Parkierungseinrichtungen weiter außerhalb) • Gleichzeitig Wunsch nach **autoärmerer Innenstadt**, **mehr Platz für Rad- und Fußverkehr** und **besserem ÖPNV** • Moderne Bezahlwege (Handyticket, Kartenzahlung); teils niedrigere Gebühren

Format	Wichtigste Punkte
Interviews Wirtschaft Stadtverein, Pflegedienst, Kreishandwerkerschaft, WHG, Kulturamt, Stadtbibliothek	• Parksituation „mittelmäßig", für Beschäftigte angespannt • Höchstparkdauer für Kundschaft ausreichend • Wünsche: **Sondergenehmigungen für Gewerbe**, große innenstadtnahe und bestenfalls kostenfreie Parkierungseinrichtung • die Innerstadt soll autoärmer werden und so ein Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität geleistet werden • teils Skepsis gegenüber Wegfall von Abstellmöglichkeiten und Verkehrsberuhigung
Parkplatzbetreiber	• Mehr als die Hälfte der Plätze dauerhaft vermietet, Auslastung mittel bis hoch • Wunsch nach (teil)dynamischem Parkleitsystem und Erweiterung der Zone Richtung Westend
Workshops	• Gerechtere Aufteilung des öffentlichen Raums, kein Verkehrsmittel bevorzugen • Private Stellplätze stehen leer, weil sie teurer sind als der Bewohnerausweis • Pendlerparken am Bahnhof verdrängt Anwohnende Richtung Westend • Behindertenparkplätze oft nicht regelkonform; mehr Radabstellanlagen, auch für Lastenräder

Tabelle 7: Hauptergebnisse der Beteiligungsformate (Quelle: Bericht S. 57–66, 101 f.)

3.5 Problemstellung

Aus Sicht des Gutachtens hat die bisherige Parkraumbewirtschaftung mehrere Schwächen, die sich aus Erhebung, Nutzerdaten und Beteiligung ableiten (Bericht S. 67 f.):

- **Zu große Zonen:** Mit einem Bewohnerparkausweis kann man heute nicht nur am Wohnort parken, sondern oft auch am Arbeitsplatz, beim Einkaufen oder in der Freizeit. Das widerspricht dem Grundgedanken des Bewohnerparkens.
- **Fehlanreiz Brötchentaste:** Die 20 Gratisminuten machen kurze Autofahrten besonders attraktiv. Der öffentliche Raum wird dabei kostenlos genutzt, während Bus- und Bahnfahrende für jede Fahrt bezahlen.
- **Veraltete Gebühren:** Die Parkgebühren sind seit über neun Jahren unverändert, die Gebühr für den Bewohnerausweis seit 2011 (30,70 € pro Jahr). Die bundesweite Obergrenze ist seit 2020 aufgehoben.

Kommunen dürfen die Gebühr seitdem selbst festlegen, was viele Kommunen in den letzten Jahren bereits getan haben (siehe Tabelle .

- **Ungleichgewicht zwischen Straße und privatem Stellplatz:** Ein privater Stellplatz kostet in Eberswalde rund 30 € im Monat, der Bewohnerausweis 30,70 € im Jahr, also etwa ein Zwölftel. Deshalb wird vor allem der Straßenraum genutzt, während Parkhäuser und private Stellplätze teils leer bleiben.
- **Künftige Veränderungen:** Geplante Bauvorhaben in der Innenstadt können die Nachfrage erhöhen oder heutige Parkflächen wegfallen lassen. Dadurch können Erweiterungen der Zonen nötig werden.

Daraus leitet das Gutachten ab, dass der knappe öffentliche Raum neu bewertet und gezielter gesteuert werden muss. Ziel ist, die Nachfrage gleichmäßiger zu verteilen, Parksuchverkehr zu vermeiden und den Umweltverbund zu stärken

3.6 Ziele und Handlungsfelder

Auf Grundlage von Befunden, Beteiligung und Mobilitätsplan wurden wurde das Leitbild entwickelt: **„Parkraummanagement für eine nachhaltige Stadtentwicklung – Stadtraum gerecht verteilen."** Daraus wurden vier Handlungsfelder abgeleitet und 2023 im Fachausschuss vorgestellt (Bericht S. 68–71):

Handlungsfeld	Was erreicht werden soll
Stärkung der städtischen Funktionen	Weniger Parksuchverkehr, gleichmäßigere Auslastung, frei werdende Flächen für Aufenthalt und Umweltverbund
Verkehrssicherheit & Barrierefreiheit	Mehr Platz für Fuß- und Radverkehr, freie Sicht an Querungen, regelkonforme Behindertenparkplätze
Wirtschafts- & Dienstleistungsverkehr	Erreichbarkeit für Kundschaft sichern, Sonderregeln für bestimmte Berufsgruppen, Lieferzonen
Parken im öffentlichen & privaten Raum	Bedarfsgerechte Bewirtschaftung, private Stellplätze und Parkhäuser stärker nutzen, faire Preise im Verhältnis zu privatem Parken und ÖPNV

Tabelle 8: Handlungsfelder des Konzepts

4 Die Empfehlungen im Einzelnen

Dieses Kapitel beschreibt die Vorschläge des Gutachtens. Es handelt sich um **Empfehlungen**. Wo der politische Raum bereits Änderungen verlangt hat, ist das vermerkt.

4.1 Neue Zonen

Rechtlicher Rahmen: Nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO darf eine Bewohnerparkzone höchstens **1.000 m** ausgedehnt sein. Voraussetzung ist erheblicher Parkdruck, also dass Bewohnende regelmäßig keinen Platz in zumutbarer Nähe finden (Bericht S. 74).

Empfehlung: Statt drei großer Zonen werden **neun kleinere Zonen** vorgeschlagen, sieben in der Altstadt (A1–A7) und zwei am Bahnhof (B1–B2). Die Grenzen folgen möglichst eindeutigen Linien (Finowkanal, Park am Weidendamm, Hauptstraßen, Bahngleise); die Zonen sollen etwa gleich groß sein. Neu ist die **Erweiterung nach Westen** bis zur Drehnitzstraße (Hsnr. 35), weil Pendelnde dort heute kostenfrei und unbegrenzt parken.

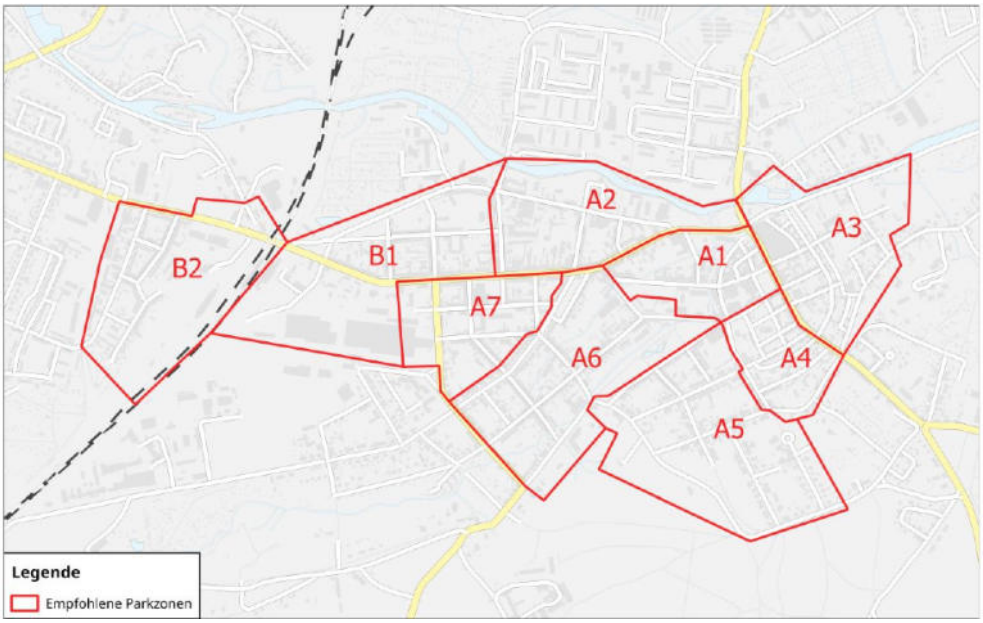


Bild 2: Empfohlene Parkzonen (Bericht S. 76, Abb. 47)

Begründung: Kleinere Zonen sollen sicherstellen, dass Bewohnende wirklich in Wohnungsnähe parken und den Ausweis nicht für Kurzstrecken zur Arbeit oder zum Einkauf nutzen. Kleinere Zonen lassen sich zudem einfacher anpassen.

Mögliche spätere Erweiterungen (nur bei nachgewiesenem Bedarf nach Evaluierung): Leibnizviertel (Zonen C1/C2) bei Verdrängung durch die Marienstraße; Bereich Klinikum (B3/B4) nach Bau des „RadBrückenSchlags“ (Bericht S. 110–113).

4.2 Bewirtschaftungsformen

Die drei bekannten Formen (blau, gelb, grün) bleiben. Neu hinzu kommen zwei Formen, die **Bewohnerparken auch in gebührenpflichtigen Bereichen** erlauben (Bericht S. 77–80):

Farbe	Regel künftig	Wo vor allem?
Blau	gebührenfrei, ohne Zeitlimit	P+R Bahnhof I und II
Gelb	gebührenfrei, mit Zeitlimit	einzelne Abschnitte
Grün	gebührenfrei, 1–2 h Parkscheibe; Bewohnende mit Ausweis frei	Wohngebiete, ganze Zone B1/B2
Braun (neu)	gebührenpflichtig, max. 3 h; Bewohnende mit Ausweis frei	Zentrum rund um den Markt (Zone A1), ausgeweitet nach Süden und Osten
Orange (neu)	gebührenpflichtig, ohne Zeitlimit; Bewohnende mit Ausweis frei	Langzeitangebot: Friedrich-Engels-Str., Schicklerstr., Danckelmann-/Hardenbergstr., Parkplatz Marienstraße, Kantstraße

Tabelle 9: Empfohlene Bewirtschaftungsformen

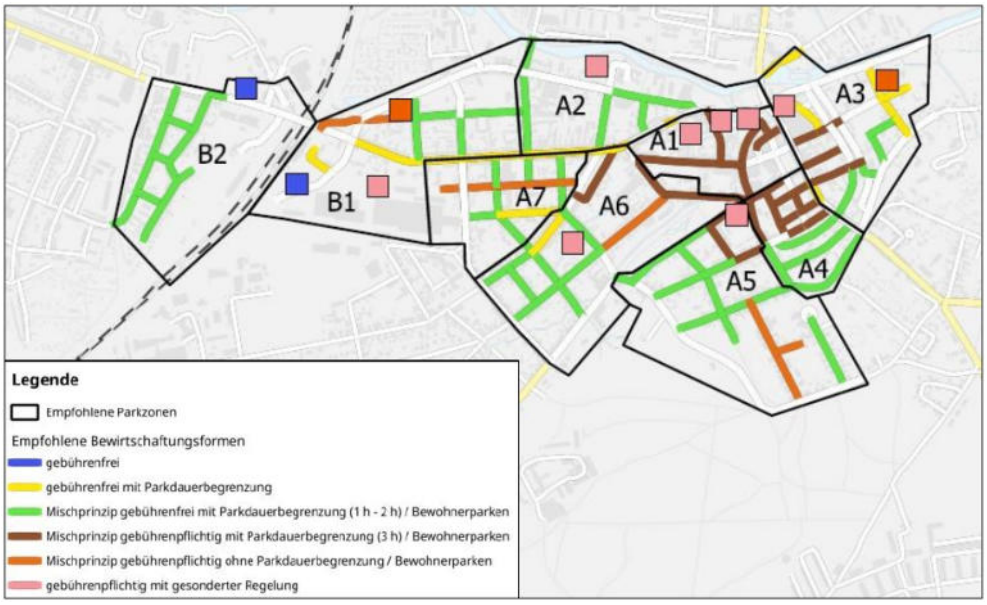


Bild 3: Empfohlene Bewirtschaftungsformen (Bericht S. 78, Abb. 48)

Was ändert sich? Erstmalig wird in allen monetär bewirtschafteten Bereichen das Bewohnerparken zugelassen. Im Zentrum (200m-300m um den Marktplatz) wird der monetär bewirtschaftet Bereich ausgeweitet, d.h. es werden die südlich und östlich des Marktes gelgenen Straßen gebührenpflichtig (u. a. Pfeilstraße, Carl-von-Ossietzky-Str. bis Gerichtsstraße, Gerichtsstraße, Goethestraße, Brautstraße, Salomon-Goldschmidt-Str., Schweitzer Straße, Kirchstraße, Erich-Schuppan-Straße, Jüdenstraße).

Geltungszeiten bleiben gleich: Mo–Fr 8–18 Uhr, Sa 8–14 Uhr.

Beschilderung: langfristig zonal (Schilder nur an den Zufahrten); kurzfristig müssten ca. 350 Schilder an 186 Standorten getauscht werden (ca. 70.000 €). Zusätzlich empfiehlt der Bericht, private Parkplätze (z. B. Supermärkte außerhalb der Öffnungszeiten) per Vereinbarung einzubinden.

4.3 Gebühren im öffentlichen Raum

Eberswalde bietet mit aktuell 1,00 €/h relativ günstige Ticketpreise. Vergleichbare Städte verlangen meist 1,80–2,00 €/h (Bericht S. 94 f.).

Stadt	Einwohner	Bezeichnung der zentrumsnahen Parkzone	Preis
Biberach (Riß)	34.000	Parkgebührenzone 1	1,50 €/h
Eisenach	42.000	Parkgebührenzone 1	1,80 €/h
Göttingen	120.000	Parkzone 1	1,90 €/h
Ettlingen	23.000	Zentrum	2,00 €/h
Stendal	40.000	Parkgebührenzone 1	2,00 €/h
Pirna	40.000	Zone 1 Zone 2	3,00 €/h 2,00 €/h

Tabelle 10: Parkgebühren je Stunde bei bezahltem Parken an öffentlichen. Straßen anderer Städte (Quelle: Bericht S. 94 f.)

Empfehlung Ticketpreis: der Ticketpreis orientiert sich künftig am Preis eines Bus-Einzeltickets der Barnimer Busgesellschaft (2,00 € seit 01.01.2025, 2,10 € seit 01.01.2026), damit Auto und Bus „mindestens gleichberechtigt" sind:

- **Zentrum (braun):** 2,00 €/h, max. 3 Stunden.
- **Randbereiche (orange):** 1,00 €/h ohne Zeitlimit; ab 4,00 € gilt automatisch ein Tagesticket; Wochen-/Monatskarten denkbar.
- Die öffentlichen Parkhäuser (Rathauspassage, Kreisverwaltung) sind dann günstiger als der Straßenrand im Zentrum – das soll Parken im Parkhaus attraktiver machen.

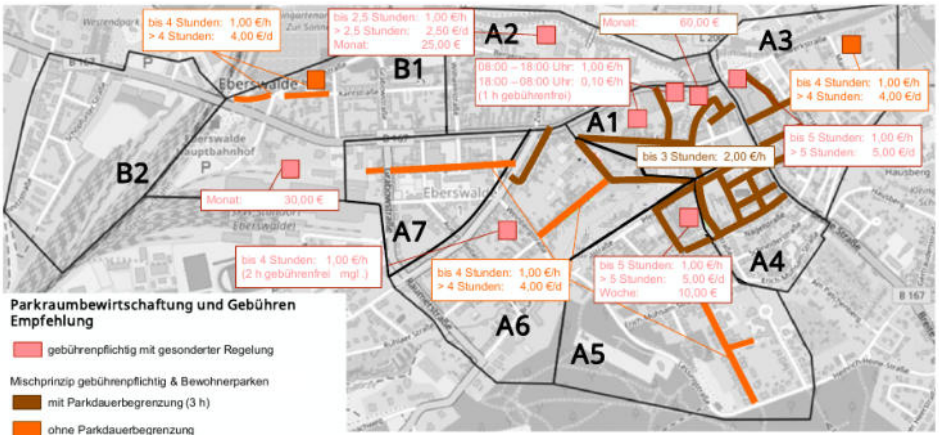


Bild 4: Geplante Gebühren im öffentlichen Raum und Regelungen privater Betreiber (Bericht S. 95, Abb. 56)

Die „Brötchentaste“

Aktuell darf im gebührenpflichtigen Bereich 20 Minuten kostenlos geparkt werden. Das **Gutachten empfiehlt die Abschaffung**: Sie fördere kurze Autofahrten und Parksuchverkehr, werde durch wiederholtes Drücken missbraucht und verursache über 200.000 Gratistickets pro Jahr mit Material- und Personalkosten. Als Zwischenlösungen werden genannt: eine **vergünstigte erste Stunde** (z. B. 1 € statt 2 €) oder eine **zeitlich und örtlich begrenzte Brötchentaste** (Bericht S. 92 f.).

> **Änderung durch Rückmeldung des politischen Raumes**
>
> Aufgrund eines mehrheitlichen Votums des politischen Raumes, soll trotz der damit im Zusammenhang stehenden Erhöhung von Parksuchverkehren und Erhöhung des Parkdrucks sowie die verstärkte Nachfrage des öffentlichen Raumes, an dem kostenfreien Kurzzeitparken (wie bisher) fest-gehalten werden. Die Brötchentaste (20 min) **bleibt daher laut Konzept in allen braunen Abschnitten der Zone A1** (inkl. Ratzeburgstraße).

4.4 Bewohnerparken: die neue Gebührenformel

Heute kostet ein Bewohnerparkausweis **30,70 € pro Jahr** (50,00 € für zwei Jahre). Im Vergleich dazu kostet ein privater Stellplatz in Eberswalde laut Bericht im Schnitt **ca. 30 € pro Monat (360 € pro Jahr)**. Der Bericht sieht darin eine Subventionierung des Parkens im öffentlichen Raum (Bericht S. 67, 87).

Seit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (§ 6a StVG) dürfen Kommunen neben dem Verwaltungsaufwand auch den **wirtschaftlichen Wert** des Parkplatzes berücksichtigen. Auch andere Städte haben angehoben:

Stadt	Einwohner	Jahr der Änderung	Gebühr pro Jahr	Quelle
Fürstenberg/Havel (BB)	5.700	2026	109,00 €	Link
Hennigsdorf (BB)	27.000	2026	234,00 €	Link
Teltow (BB)	28.000	2026	90,00 €	Link
Biberach an der Riß (BW)	34.000	2022–2024	75,00–165,00 €	Link
Bensheim (HE)	41.000	2022	80,00 €	Bericht S. 87
Brühl (NW)	46.000	2023	141,10 €	Bericht S. 87
Oranienburg (BB)	50.000	2026	203,00 €	Link
Stralsund (MV)	54.000	2023	108,00 €	Link
Görlitz (SN)	55.000	2025	120,00 €	Link
Greifswald (MV)	56.000	2024	90,00 €	Link
Zwickau (SN)	86.000	2026	120,00 €	Link
Cottbus (BB)	95.000	2025	120,00 €	Link
Potsdam (BB)	185.000	2025	145,00 €	Link

Tabelle 11: Bewohnerparkgebühren an öffentlichen Straßen in vergleichbaren deutschen Städten (Quelle: Bericht S. 87 f., Tabelle 16; ergänzt durch Recherche Gutachter IGS)

Formel Gebühr Bewohnerparken

Gebühr = Fahrzeuggröße (Länge × Breite in m²) × Kostenfaktor K (VK + UK) × 52

- **Kostenfaktor K:** Konstante von aktuel 0,33 € der sich zusammensetzt aus:
  - **VK – Verwaltungskosten:** 30,70 € pro Jahr ≈ 0,08 € pro Tag (heutige Verwaltungsgebühr)
  - **UK – Unterhaltskosten:** 0,25€/Tag, ergeben sich aus den Unterhaltskosten abgeleitet aus den Herstellungskosten eines Stellplatzes

  Herstellungskosten (je StPl) = 9 m² x 250 €/m² = 2250 € (Herstellungskosten, bei Stellplatzgröße von 9 m², 250 €/m² aus Ausschreibungsunterlagen Eberswalde)

  Unterhaltskosten = 2250 € x 0,04 = 90 €/Jahr (Unterhaltskosten faktor von 4% pro Jahr, abhängig von Herstellkosten des Stellplatzes)

  Unterhaltskosten/Tag = 90 €/ 365 Tage = 0,25€/Tag
- **Faktor 52:** entspricht den Wochen eines Jahres; soll vorzeitige Abmeldungen/Umzüge bürgerfreundlich berücksichtigen
- **Mindestbetrag:** 100 € für ein Jahr bzw. 180 € für zwei Jahre

Beispielfahrzeug	Jahresgebühr laut Bericht
Kleinwagen (Fiat Panda, ca. 6,2 m²)	105,76 €
Kompaktwagen (Mini Clubman)	131,37 €
Großes Coupé (BMW 8er)	158,33 €

Tabelle 12: Beispielrechnungen (Bericht S. 91)

Weitere Eckpunkte: Keine räumliche Staffelung (alle Zonen gleich). Fahrzeugwechsel innerhalb der Laufzeit kostenlos. Für die ersten maximal zwei Jahre wird ein **Deckungsgrad von 90 %** als sozialverträglicher Einstieg vorgeschlagen. Mehreinnahmen sollen anteilig z. B. in die Sanierung von Geh- und Radwegen fließen. Langfristig: digitaler Ausweis (Kennzeichen-Scan), übergangsweise Vignette.

4.5 Handwerk, Pflege, Hebammen, Gewerbe und Lieferverkehr

- **Sonderparkausweis** (Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO) für ambulante Pflegedienste, freiberufliche Hebammen und Handwerksbetriebe, die ihr Fahrzeug am Einsatzort brauchen (Liste von ca. 25 Gewerken, z. B. Maurer, Elektro, Sanitär, Maler, Gebäudereinigung, Hausmeisterdienste). Gilt in allen Zonen; bis zu vier Kennzeichen pro Ausweis, nicht gleichzeitig nutzbar. **Gebühr: 30 € / 6 Monate, 50 € / 1 Jahr, 90 € / 2 Jahre** – bewusst unter dem Bewohnerausweis (Bericht S. 96–98).
- **Gewerbetreibende** mit Standort in der Zone, die nicht unter die Ausnahme fallen: ein Sonderparkausweis pro Standort, berechnet wie der Bewohnerausweis.
- **Lieferzonen** in der Friedrich-Ebert-Straße (Höhe Paul-Wunderlich-Haus/Markt), je ca. 15 m pro Fahrtrichtung; außerhalb der Geltungszeiten für alle nutzbar.
- **Kundenbindung:** z. B. Bonussysteme, bei denen Einkäufe mit Parkgebühren oder Bustickets verrechnet werden; Übernahme von Parkgebühren durch den Handel (Bericht S. 100 f.).

4.6 Bahnhof und Parkplatz Marienstraße

Maßnahmenpaket Bahnhof (Bericht S. 107–111)

- P+R-Parkplätze Bahnhof I und II (alter Busbahnhof) **bleiben gebührenfrei**, solange sich dort baulich nichts ändert.
- **Kantstraße** inkl. Parkplatz wird gebührenpflichtig (orange: 1 €/h, 4 €/Tag, Bewohnende frei), damit Anwohnende nicht durch Dauerparkende verdrängt werden.
- Zone B1/B2 (Westend bis Drehnitzstraße): grün – 2 h mit Parkscheibe frei, Bewohnende mit Ausweis unbegrenzt.

- Auslastungsanzeige an der Eisenbahnstraße; langfristig Prüfung einer Parkpalette oder eines Parkhauses (Kantstraße/Bergerstraße/Blumenwerder Straße), falls der alte Busbahnhof (103 Plätze) bebaut wird.

Maßnahmenpaket Marienstraße (Bericht S. 112 f.)

- Der Parkplatz (184 Plätze) ist heute gebührenfrei und tagsüber über 90 % belegt – überwiegend von Langzeitparkenden, z. B. Beschäftigten in der Innenstadt.
- **Empfehlung:** gebührenpflichtig (orange): 1 €/h, 4 €/Tag, Wochen-/Monatskarten möglich, Bewohnende frei; Auslastungsanzeige an der Breiten Straße.
- Mögliche Folge: Verdrängung ins **Leibnizviertel** – dafür sind Evaluierung und ggf. eine spätere Zonenerweiterung vorgesehen.

> **Stand der Beratung**
> Ein mehrheitlich befürworteter Änderungsantrag fordert, dass der Parkplatz Marienstraße **gebührenfrei bleibt**.

4.7 Rad, Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit

- **Radverkehr:** mehr Abstellanlagen (auch für Lastenräder) z. B. am Marktplatz, Parkhaus Kreisverwaltung, Bürgerbildungszentrum Amadeu Antonio, Karl-Marx-Platz; öffentliche Reparaturstationen; Schutzstreifen Bergerstraße (Wegfall von 23 Pkw-Plätzen, bereits Maßnahme des Radnutzungskonzepts).
- **Sicherheit:** vorgezogene Gehwege an Kreuzungen für bessere Sicht und kürzere Querungen, taktile Leitelemente.
- **Barrierefreiheit:** Die meisten Behindertenparkplätze im Zentrum sind nicht DIN-gerecht (Längsaufstellung, Ausstieg auf die Fahrbahn). Empfohlen: Umbau, Ergänzung u. a. in Goethestraße, Friedrich-Ebert-Straße, Karl-Liebknecht-Straße (Poliklinik).
- **ÖPNV:** Taktverdichtungen oder neue Linien sind **nicht** Gegenstand dieses Konzepts, sondern des Mobilitätsplans 2030+. Empfohlen wird aber eine eigene Betrachtung zu Park & Ride (z. B. P+R „Chemische Fabrik").

4.8 Prioritäten, Kosten, Zeitplan und Evaluierung

Maßnahmenpaket	Wirkung	Umsetzung	Priorität
Öffentliches Parken	hoch	kurzfristig (bis 3 J.)	hoch
Bewohnerparken	hoch	mittelfristig	hoch
Marienstraße	mittel	kurzfristig	hoch
Fahrradparken	mittel	mittelfristig	mittel
Bahnhof	mittel	mittelfristig	mittel
Gewerbeparken	gering	mittelfristig	mittel
Wirtschaft und Einzelhandel	mittel	langfristig	mittel
Barrierefreiheit	gering	mittelfristig	mittel
Verkehrssicherheit	gering	langfristig	gering

Tabelle 13: Priorisierung (Bericht S. 115)

Vorgesehener Ablauf nach einem Beschluss: 1) Gebührenordnung erarbeiten und beschließen, 2) parallel Beschaffung von Schildern und Automaten, 3) verkehrsrechtliche Anordnung und Umsetzung (laut Bericht ursprünglich ab 2026), 4) Parkleitsystem in einem zweiten Schritt. **Evaluierung:** erstmals nach 2 Jahren, dann alle 4 Jahre, dazu laufendes Monitoring (u. a. Gratistickets, Zahl der Bewohnerausweise, Verstöße).

Kosten: 28 zusätzliche Parkscheinautomaten (insgesamt dann 44) zu je ca. 15.000 € = ca. 420.000 €; Umbeschilderung ca. 70.000 €; jeweils ohne Tiefbau. Eine Gegenüberstellung mit erwarteten Mehreinnahmen enthält der Bericht nicht.

Glossar

Begriff	Erklärung
Bewirtschaftung / Monetarisierung	Regelung des Parkens durch Zeitlimits und/oder Gebühren.
Bewohnerparken	Bewohnende einer Zone dürfen mit Ausweis in dieser Zone ohne Zeitlimit (und ggf. ohne Parkschein) parken.
Mischprinzip	Ein Stellplatz steht gleichzeitig Bewohnenden (mit Ausweis) und allen anderen (mit Parkscheibe oder Parkschein) offen.
Brötchentaste	Kostenloses Kurzzeitparken am Parkscheinautomaten (in Eberswalde 20 Minuten).
Parkdruck	Belegung im Verhältnis zum Angebot: ab 60 % gering, ab 70 % mittel, ab 80 % hoch, ab 90 % sehr hoch (EVE 2012).
Behördentag / Normalwerktag	Erhebungstage: Dienstag (Verwaltung hat Sprechzeiten) und Mittwoch.
Parksuchverkehr	Fahrten, die nur durch die Suche nach einem freien Parkplatz entstehen.
Fluktuation	Wie oft ein Stellplatz im Tagesverlauf von unterschiedlichen Fahrzeugen genutzt wird.
P+R (Park and Ride)	Parkplatz zum Umsteigen auf Bahn oder Bus.
Umweltverbund	Fußverkehr, Radverkehr und öffentlicher Verkehr zusammen.
PSA	Parkscheinautomat.
Zonale Beschilderung	Regeln werden nur an den Einfahrten einer Zone ausgeschildert, nicht in jeder Straße.
Sonderparkausweis	Ausnahmegenehmigung (§ 46 StVO), z. B. für Handwerk und Pflege, zum Parken in allen Zonen.
VwV-StVO / StVG	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung / Straßenverkehrsgesetz (Bundesrecht).
SVV	Stadtverordnetenversammlung Eberswalde.