



# Verkehrsuntersuchung zur städtebaulichen Entwicklung Altstadtquartier in der Stadt Jever



Verkehrs- und Regionalplanung GmbH



# Verkehrsuntersuchung zur städtebaulichen Entwicklung Altstadtquartier in der Stadt Jever

Im Auftrag der Stadt Jever

Bearbeiter  
Dipl.-Ing. Katja Ruwenstroth



Verkehrs- und Regionalplanung GmbH

Rotdornweg 16 - 28865 Lilienthal Steinstraße 26 - 17139 Malchin  
Tel.: 04298 / 30097 - Fax: 04298 / 30510 Tel.: 03994 / 299410 - Fax: 03994 / 299412

Lilienthal, im Oktober 2008

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise.....</b>	<b>1</b>
<b>2 Verkehrliche Infrastruktur.....</b>	<b>2</b>
<b>3 Heutiger Verkehr.....</b>	<b>3</b>
3.1 Fließender Verkehr.....	3
3.2 Ruhender Verkehr.....	9
<b>4 Verkehrsprognose.....</b>	<b>10</b>
4.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung.....	10
4.2 Vorhabenbezogene Verkehrsentwicklung.....	10
4.3 Stellplatzbedarf.....	14
<b>5 Ergebnisse und Empfehlungen.....</b>	<b>15</b>
5.1 Geplante Verkehrsführung und Anordnung der Stellplätze und Straßenraumgestaltung.....	15
5.2 Zukünftige Verkehrsbelastung.....	17
5.3 Leistungsfähigkeit.....	18
5.4 Stellplatznachweis.....	18

## Abbildungsverzeichnis

	Seite
<b>Abb. 1: Zählstellenplan</b>	<b>1</b>
<b>Abb. 2: St.-Annen-Straße zwischen Kleine Wasserpfortstraße und Lindenbaumstraße (in Richtung Am Kirchplatz)</b>	<b>2</b>
<b>Abb. 3: Verkehrsstrombild an einem mittleren Werktag 2008</b>	<b>3</b>
<b>Abb. 4: Verkehrsstrombild an einem mittleren Markttag 2008</b>	<b>3</b>
<b>Abb. 5: Verkehrsverteilung in der Spitzenstunde 2008 (Zufahrt St.-Annen-Straße)</b>	<b>5</b>
<b>Abb. 6: Verkehrsverteilung in der Spitzenstunde 2008 (Zufahrt Wangerstraße)</b>	<b>5</b>
<b>Abb. 7: Verkehrsverteilung in der Spitzenstunde 2008 (Zufahrt Schloßstraße über Von-Thünen-Ufer)</b>	<b>6</b>
<b>Abb. 8: Verkehrsverteilung in der Spitzenstunde 2008 (Zufahrt Schloßstraße über Mühlenstraße)</b>	<b>6</b>
<b>Abb. 9: Verkehrsverteilung in der Spitzenstunde 2008 (Zufahrt Albanistraße)</b>	<b>7</b>
<b>Abb. 10: Verkehrsverteilung in der Spitzenstunde 2008 (Binnenverkehr St.-Annen-Straße)</b>	<b>7</b>
<b>Abb. 11: Verkehrsverteilung in der Spitzenstunde 2008 (Quellverkehr Am Kirchplatz)</b>	<b>8</b>
<b>Abb. 12: Verkehrsverteilung in der Spitzenstunde 2008 (Quellverkehr Am Kirchplatz über St.-Annen-Straße)</b>	<b>8</b>
<b>Abb. 13: Verkehrsstrombild an einem mittleren Werktag 2025 bei heutigem Verkehr und heutiger Nutzung</b>	<b>13</b>
<b>Abb. 14: Verkehrsstrombild an einem mittleren Werktag 2025 mit geändertem Netz und späterer Nutzung</b>	<b>13</b>
<b>Abb. 15: Ausbau- und Gestaltungsvorschlag des Knotenpunktsbereiches St.-Annen-Straße / Lindenbaumstraße / Drostestraße mit verbreiterter Fahrbahn im östlichen Bereich der St.-Annen-Straße</b>	<b>16</b>

## Tabellenverzeichnis

	Seite
<b>Tab. 1: Stellplätze und ihre Auslastung im Bereich St.-Annen-Straße.....</b>	<b>9</b>
<b>Tab. 2: Eckwerte zur Verkehrsbelastung.....</b>	<b>17</b>

## 1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Die Stadt Jever beabsichtigt, den Bereich St.-Annen-Straße / Große Wasserfortstraße städtebaulich zu entwickeln. Es ist vorgesehen, einen vorhandenen SB-Markt einschließlich des Parkhauses neu zu gestalten, Läden neu zu gliedern und weitere Angebote zu schaffen (Dienstleistungen) sowie ein Hotel mit etwa 80 Doppelzimmern zu errichten.

Im Zuge der Aufstellung des B-Planes Nr. 91 "Altstadtquartier" ist diese Verkehrsuntersuchung aufzustellen. Sie untersucht die verkehrlichen Bedingungen, die zu erwartenden Veränderungen und gibt abschließende Empfehlungen zum späteren Verkehrsablauf und zur Straßenraumgestaltung.

Grundlage ist der Vorentwurf zum B-Plan Nr. 91 "Altstadtquartier" in der Fassung vom 08. Juli 2008 und das städtebauliche Entwicklungskonzept mit Nutzungsvorschlägen für das Altstadtquartier.

Zur Bestimmung der Verkehrsabläufe wurden umfangreiche Zählungen, Beobachtungen und Bestandserfassungen durchgeführt (siehe auch Zählstellenplan, Abb. 1).

- △ Knotenstromzählungen am 09.07.2008, 22.07.2008, 23.07.2008, 25.07.2008 und 15.08.2008 (7 Knotenpunkte; Werktage und Markttag)
- △ 24-Stunden-Zählung am Knotenpunkt St.-Annen-Straße / Drostestraße (23. / 24.07.2008)
- △ Kennzeichenverfolgung in der gesamten Altstadt (18.08.2008)
- △ Parkplatzzählungen (15.09.2008)
- △ Bestandserfassung mit Foto-Dokumentation

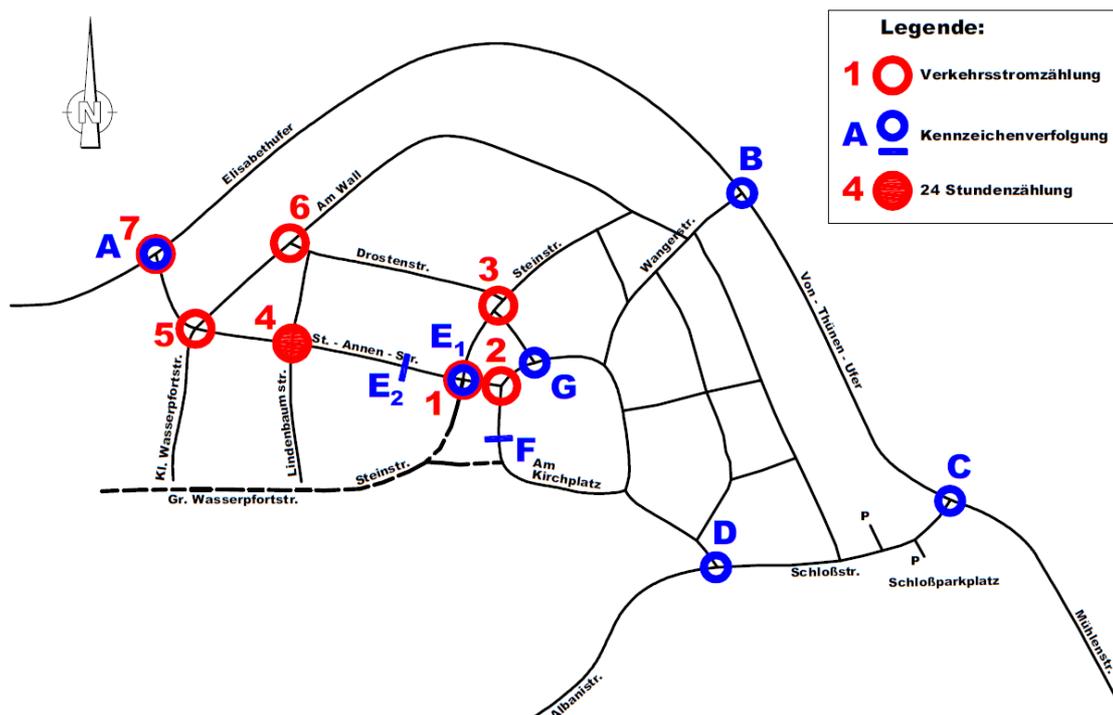


Abb. 1: Zählstellenplan

## 2 Verkehrliche Infrastruktur

Die Altstadt weist ein ausgedehntes Einbahnstraßen-System auf.

Die Große Wasserpfortstraße mit Steinstraße, Superintendentenstraße und Große Burgstraße sind als Fußgängerzone ausgewiesen.

Die St.-Annen-Straße kann zwischen Elisabethufer und Steinstraße zur Zeit in beiden Richtungen befahren werden. Die restliche Teilstrecke bis Am Kirchplatz kann nur von der Straße " Am Kirchplatz" in Richtung Westen befahren werden.



Abb. 2: St.-Annen-Straße zwischen Kleine Wasserpfortstraße und Lindenbaumstraße (in Richtung Am Kirchplatz)

### 3 Heutiger Verkehr

#### 3.1 Fließender Verkehr

Der heutige Verkehr über 24 Stunden im Altstadtquartier ist in Abb. 3 für den mittleren Werktag und in Abb. 4 für den mittleren Markttag (Marktgeschehen "Am Kirchplatz") dargestellt.

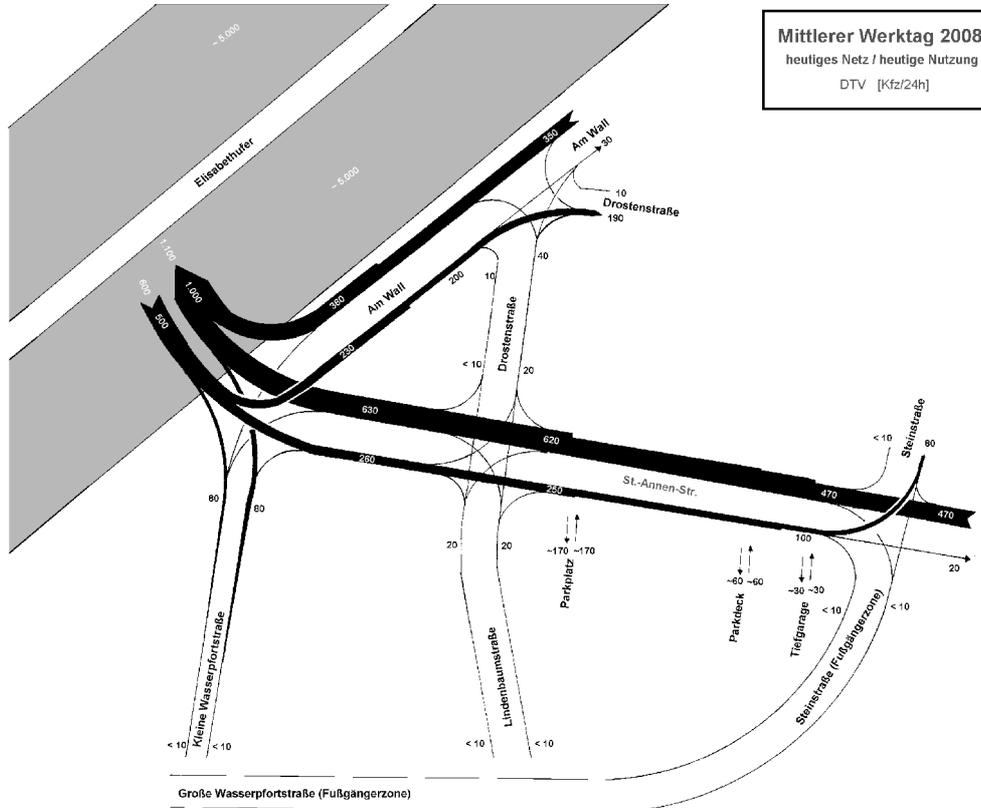


Abb. 3: Verkehrsstrombild an einem mittleren Werktag 2008

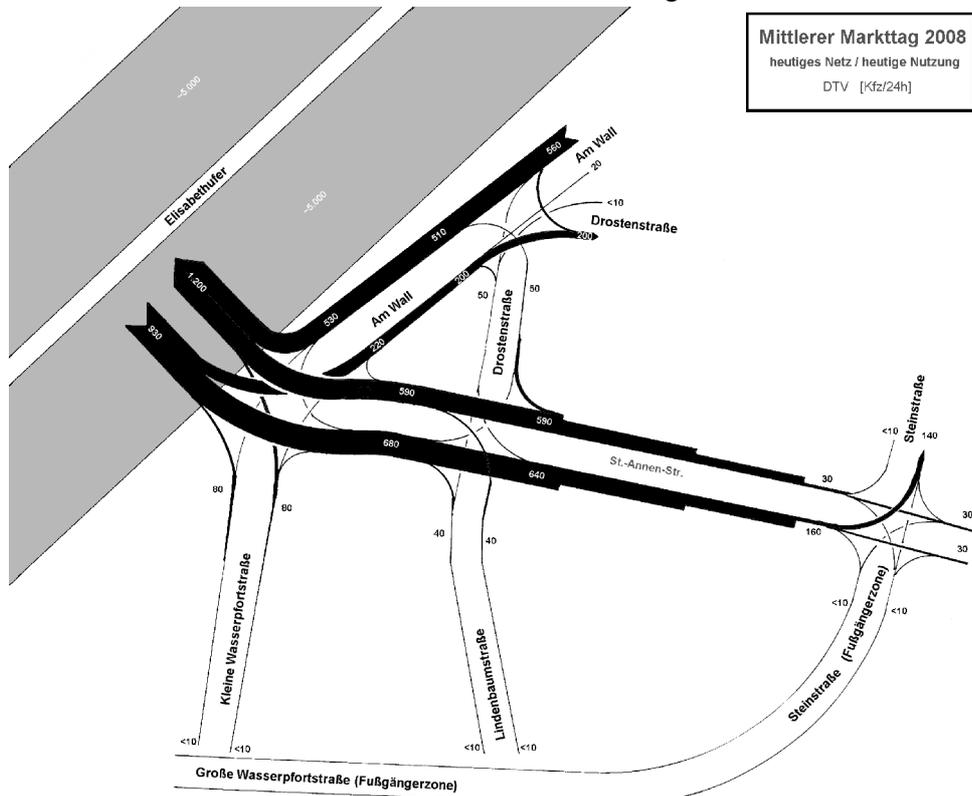


Abb. 4: Verkehrsstrombild an einem mittleren Markttag 2008

An Werktagen weist die St.-Annen-Straße einen merkbaren Durchgangsverkehr von der Straße " Am Kirchplatz" zum Elisabethufer auf. Der Verkehr in die Gegenrichtung, also zu den Parkplätzen und zur Steinstraße, ist deutlich geringer.

An Markttagen wird das Altstadtquartier fast ausschließlich vom Elisabethufer, bevorzugt zu den Stellplätzen, angefahren und wieder zum Elisabethufer abgefahren (siehe Abb. 4).

Die Nebenstraßen zur St.-Annen-Straße sind an allen Tagen äußerst gering belastet.

Insgesamt sind alle Querschnitte im Altstadtquartier als gering belastet einzustufen, die tangierende Straße "Elisabethufer" weist dagegen hohe Belastungen auf.

Der Anteil von Kfz über 2,8 t beträgt auf der St.-Annen-Straße zwischen 5 % und 9 % des Gesamtverkehrs. Zusätzlich ist ein starker Fußgänger- und Radverkehr gezählt worden. So beträgt z. B. der Radverkehr auf der St.-Annen-Straße etwa 28 % des Kfz-Verkehrs und der Fußgängerverkehr etwa 66 % des Kfz-Verkehrs.

Den Strombildern aus der Kennzeichenverfolgung sind die folgenden Aussagen zu entnehmen. Die Altstadt wird an Werktagen vor allem über die Wangerstraße und über die St.-Annen-Straße angefahren. Die Abb. 5 bis Abb. 9 zeigen den Zielverkehr in die Altstadt.

Abb. 10 zeigt den sehr geringen Binnenverkehr des Altstadtquartiers. Abb. 11 und Abb. 12 enthalten den Quellverkehr aus der Altstadt. Deutlich wird hier die Bedeutung der St.-Annen-Straße für den Verkehrsabfluß.

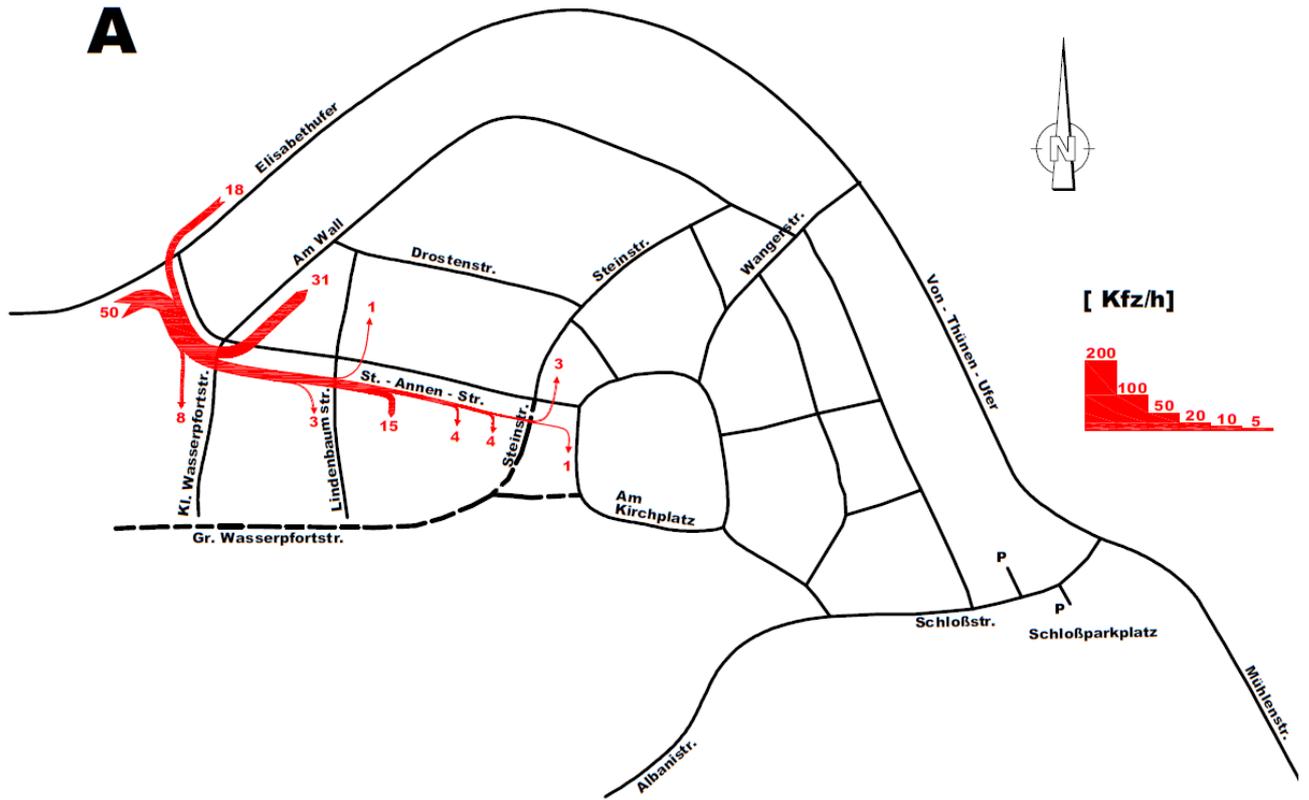


Abb. 5: Verkehrsverteilung in der Spitzenstunde 2008 (Zufahrt St.-Annen-Straße)



Abb. 6: Verkehrsverteilung in der Spitzenstunde 2008 (Zufahrt Wangenstraße)



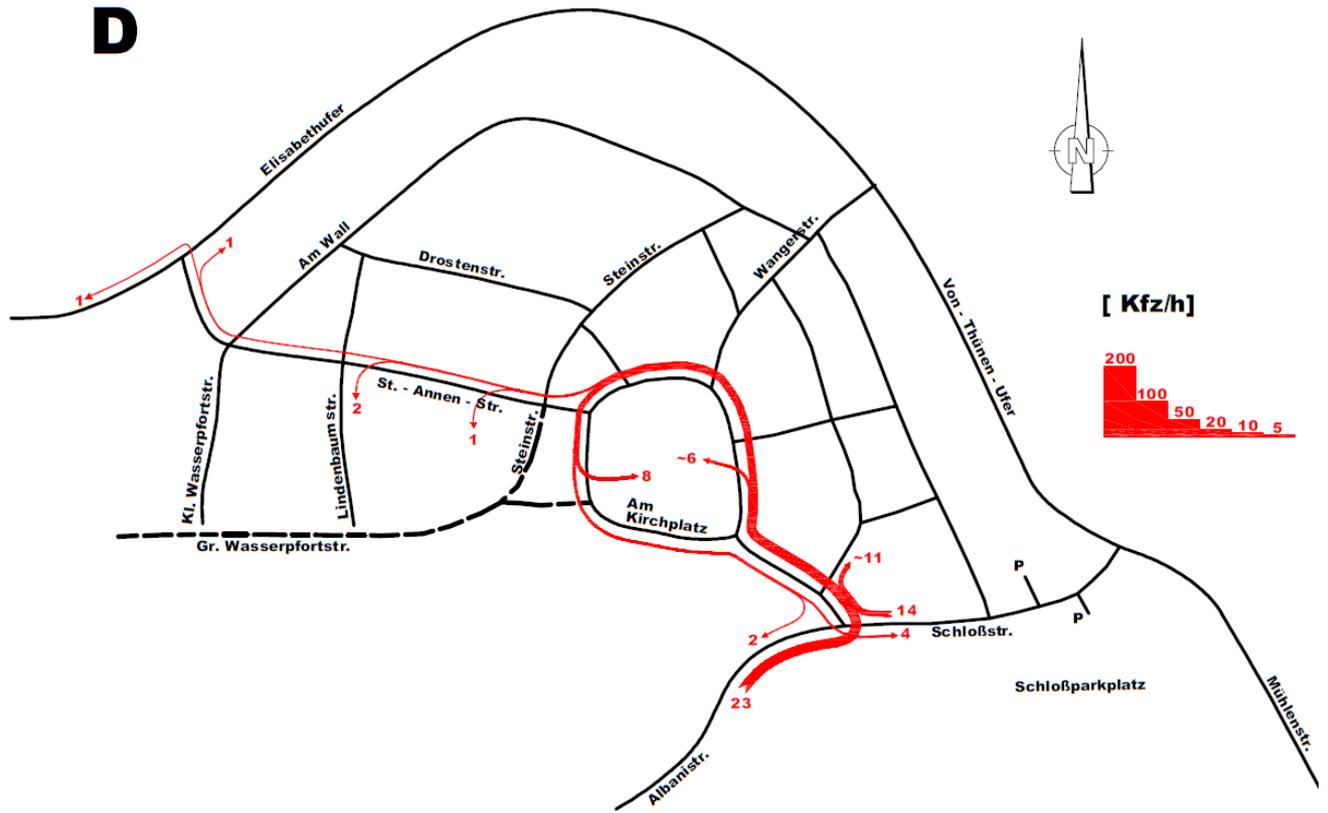


Abb. 9: Verkehrsverteilung in der Spitzenstunde 2008 (Zufahrt Albanistraße)

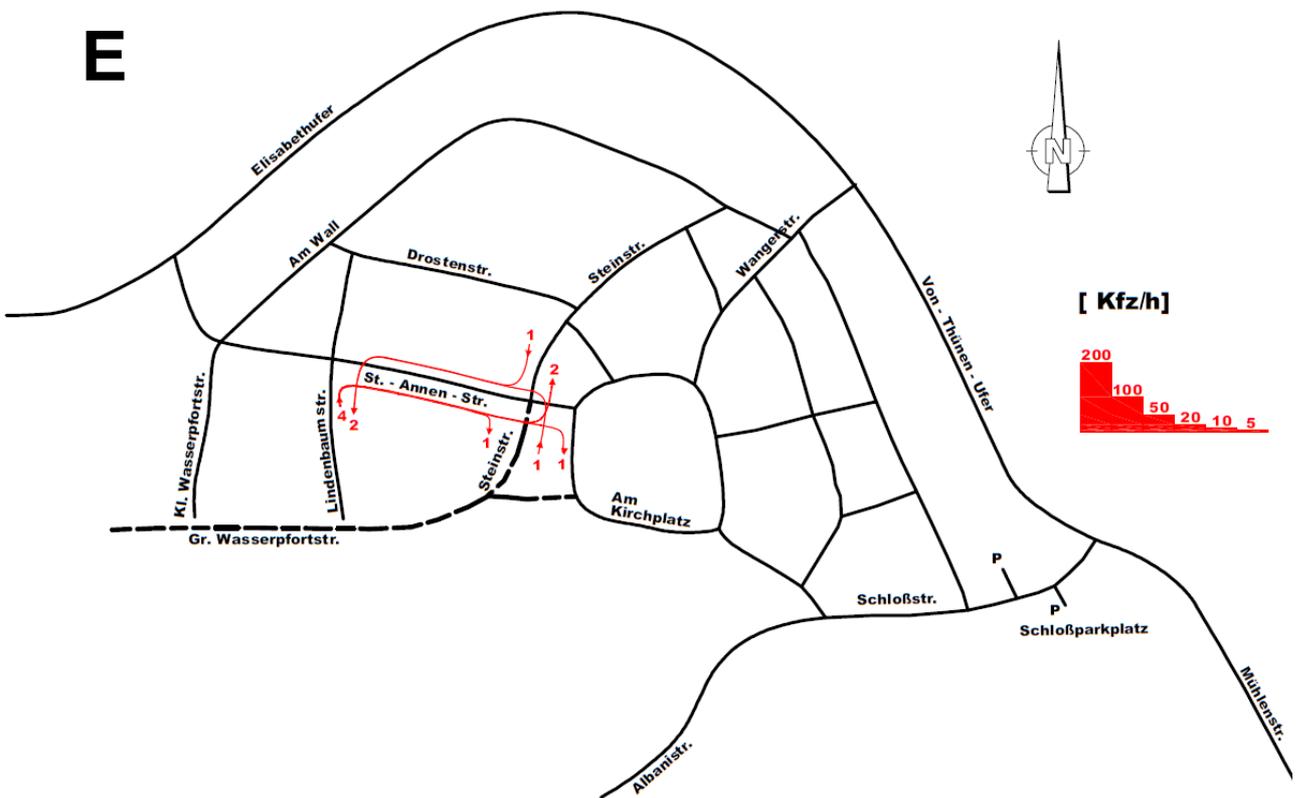


Abb. 10: Verkehrsverteilung in der Spitzenstunde 2008 (Binnenverkehr St.-Annen-Straße)



Abb. 11: Verkehrsverteilung in der Spitzenstunde 2008 (Quellverkehr Am Kirchplatz)

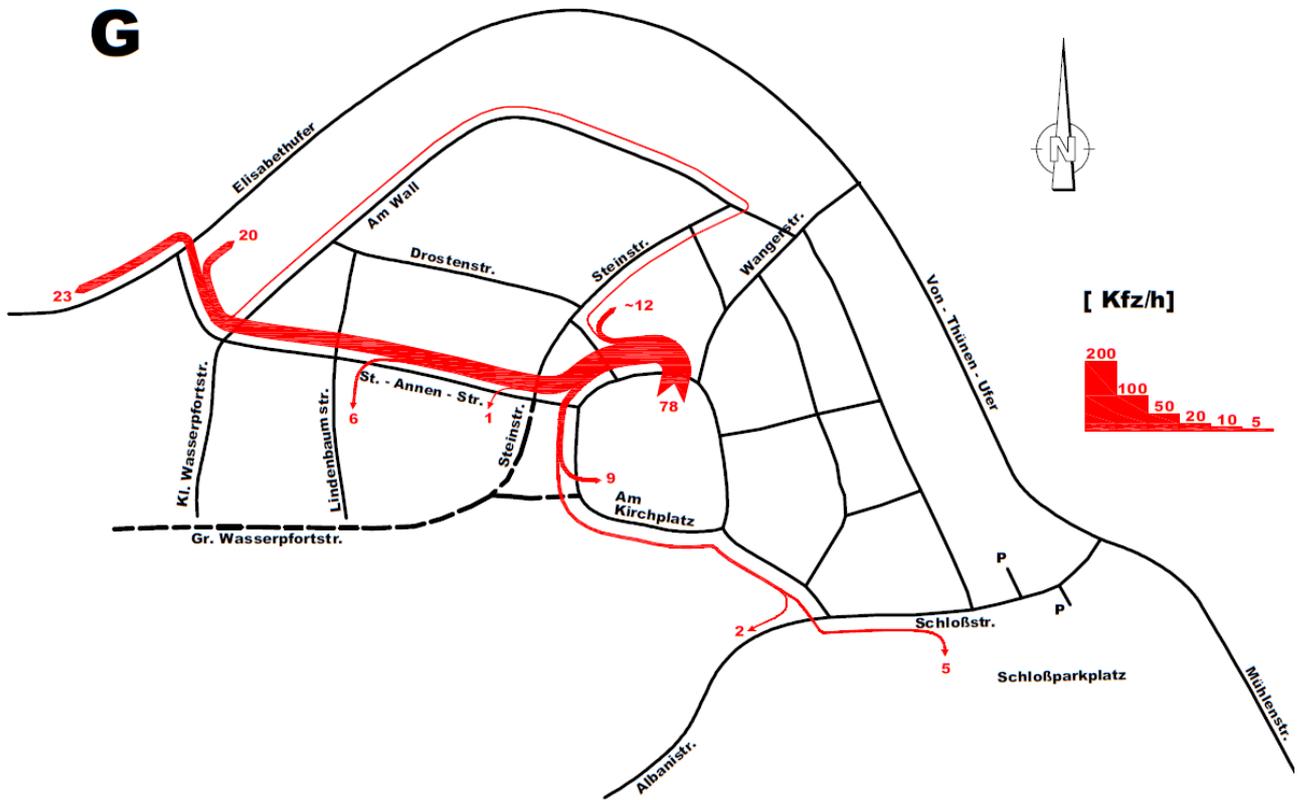


Abb. 12: Verkehrsverteilung in der Spitzenstunde 2008 (Quellverkehr Am Kirchplatz über St.-Annen-Straße)

### 3.2 Ruhender Verkehr

Die Ergebnisse der Stellplatzerhebung enthält Tab. 1.

Stellplatzbezeichnung	Anzahl			Belegung (10:00 - 16:00 Uhr)			max. Auslastung	mittlere Auslastung	An- und Abfahrt pro Stunde	mittlere Parkdauer
	gesamt	privat	öffentl.	i.M.	max.	Hauptparkzeit (12:00 Uhr)				
St.-Annen-Straße zwischen Lindenbaumstr. und Steinstr.	~ 6	~ 6	0	2	3	2	50 %	33,3 %	n.e.	n.e.
Tiefgarage	~ 37	22	15	20,8 ( 9,4) (10,7)	22 (12) (14)	22	59,5 %	56,2 %	2	> 6 h
Parkdeck SB-Markt Plus	31	31	0	13,7	17	17	54,5 %	44,1 %	4	3,3 h
Parkplatz Lindenbaumstr.	18 + 2 Beh.	0	20	18,5	20	18	100 %	92,5 %	13,5	1,3 h
Lindenbaumstraße	0	0	0	1	1	1	. / .	. / .	0	> 6 h
St.-Annen-Straße zwischen Kl. Wasserpfortstr. und Linden- baumstr.	~ 11	11	0	9	11	9	100 %	81,8 %	n.e.	n.e.
Kleine Wasserpfortstraße	~ 5	~ 5	0	4,17	6	5	. / .	. / .	n.e.	n.e.
<b>Σ</b>	<b>110</b>	<b>75</b>	<b>35</b>	<b>69,17</b>	<b>80</b>	<b>74</b>	<b>76,2 %</b>	<b>65,9 %</b>		
Außerhalb des Plangebietes Ende St.-Annen-Straße	10		10	7,7	9	8	90 %	76,7 %		

Tab. 1: Stellplätze und ihre Auslastung im Bereich St.-Annen-Straße

Die etwa 110 Stellplätze sind im Mittel zu zwei Drittel ausgelastet. Die höhere Auslastung des am Rand gelegenen und gut anfahrba-  
ren Stellplatzes deutet an, daß die Auslastung an den teilweise schwierig zu befahrenden Parkhaus-Rampen leidet und bei besserer  
Gestaltung auch höher sein würde (siehe auch hohe Auslastung des Parkplatzes "Lindenbaumstraße").

## 4 Verkehrsprognose

### 4.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Für die allgemeine Mobilitätsentwicklung werden nach den Shell-Szenarien bis 2030 „Flexibilität bestimmt Motorisierung“ (2003) die folgenden Mobilitätssteigerungsprognosen mit Annahme des Szenarios „Impulse“ aufgestellt:

$$\frac{753 \text{ Pkw pro Tausend Einwohner (2025)}}{686 \text{ Pkw pro Tausend Einwohner (2008)}} \times \frac{10.660 \text{ km pro Jahr und Pkw (2025)}}{11.330 \text{ km pro Jahr und Pkw (2008)}} =$$

1,033 → **Mobilitätssteigerung 3,3 % bis 2025**

### 4.2 Vorhabenbezogene Verkehrsentwicklung

Bei der Ermittlung des zukünftigen Verkehrs wird vom städtebaulichen Entwicklungskonzept ausgegangen und der Verkehr der einzelnen Nutzungen getrennt ermittelt, dabei werden die entfallenden oder geminderten Nutzungen berücksichtigt:

#### Hotel mit 80 Doppelzimmern

Es wird eine Auslastung von 80% pro Zimmer und Tag sowie eine Anfahrt und eine Abfahrt zu und von der Tiefgarage angenommen.

$$1 \times 0,8 \times 80 \text{ DZ} = 64 \text{ Kfz/Tag}$$

Zusätzlich wird das Hotel am An- und Abreisetag am Eingangsbereich angefahren. Bei einer durchschnittlichen Verweildauer der Hotelgäste von 4 Tagen ergibt sich das folgende Verkehrsaufkommen.

$$\frac{2 \text{ Fahrten}}{4 \text{ Tage}} \times 64 \text{ Kfz} = 32 \text{ Kfz/Tag}$$

#### Hotelrestaurant

Es wird angenommen, daß das Hotelrestaurant nicht ausschließlich von Hotelgästen genutzt werden kann. Die vorhandene Gastronomie im Bereich der Altstadt wird also um einen Gastronomiebetrieb erweitert. Diese Attraktivitätssteigerung wird eine Steigerung des heute vorhandenen Ziel- und Quellverkehrs im Bereich Altstadtquartier von voraussichtlich 10 % bewirken.

#### Hotelangestellte

Die Hotelangestellten werden nach Angaben des Investors angewiesen, außerhalb des Planungsgebietes zu parken.

Wellnessbereich mit ca. 400 m<sup>2</sup>

Nach Angaben des Investors werden 50 Kunden/Tag erwartet, davon werden voraussichtlich 25 % der Kunden Hotelgäste sein und 75 % der Kunden mit dem Kfz an- / abfahren.

$$0,75 \times 50 \text{ Kunden} = 38 \text{ Kfz/Tag}$$

Die Arbeitnehmer werden nach Angaben des Investors angewiesen, außerhalb des Planungsgebietes zu parken.

SB-Markt

Der Verkehr zum Parkdeck des entfallenen SB-Marktes mit ca. 550 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche entfällt.

$$- 60 \text{ Kfz/Tag ein- und ausfahrend}$$

Für den geplante SB-Markt mit ca. 1.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (VK) wird das folgende Verkehrsaufkommen prognostiziert:

11 Kunden/Spitzenstunde und 100 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und

75 Kunden/Tag und 100 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche

$$\frac{75 \text{ Kunden/Tag}}{100 \text{ m}^2 \text{VK}} \times 1.000 \text{ m}^2 \text{VK} = 750 \text{ Kunden/Tag}$$

davon 45 % mit dem Rad oder zu Fuß und 55 % mit dem Kfz

$$0,55 \times 750 \text{ Kunden/Tag} = 413 \text{ Kfz/Tag}$$

Verteilung auf die Stellplätze

West 28 Stellplätze

$$\frac{28}{38} \times 413 \text{ Kfz/Tag} = 304 \text{ Kfz/Tag} \rightarrow 305 \text{ Kfz/Tag}$$

Ost 10 Stellplätze

$$\frac{10}{38} \times 413 \text{ Kfz/Tag} = 109 \text{ Kfz/Tag} \rightarrow 110 \text{ Kfz/Tag}$$

Ladenflächen

Bei den entfallenden und neu gestalteten Ladenflächen wird angenommen, daß die dadurch entstehende Attraktivitätssteigerung des Gebietes eine Verkehrssteigerung um 5 % bei dem Ziel- und Quellverkehr des Untersuchungsgebietes verursacht.

Altenzentrum mit 26 Wohneinheiten

1 Kfz/Tag und Wohneinheit = 26 Kfz/Tag

Wohneinheiten

Geplant sind 25 Wohneinheiten in der St.-Annen-Straße und 5 WE in der Großen Wasserpfortstraße.

St.-Annen-Straße

25 WE x 1,5 Kfz/WE x 1,4 Fahrten / Kfz und Tag = 52,2 Fahrten/Tag

Große Wasserpfortstraße

5 WE x 1,5 Kfz/WE x 1,4 Fahrten / Kfz und Tag = 10,5 Fahrten/Tag

Σ 63 Kfz/Tag

6 Wohneinheiten in der St.-Annen-Straße und 4 Wohneinheiten in der Lindenbaumstraße entfallen

St.-Annen-Straße

6 WE x 1,5 Kfz/WE x 1,4 Fahrten / Kfz und Tag = - 12,6 Fahrten/Tag

Lindenbaumstraße

4 WE x 1,5 Kfz/WE x 1,4 Fahrten / Kfz und Tag = - 8,4 Fahrten/Tag

Σ - 20 Kfz/Tag

Der auf das Jahr 2025 prognostizierte Grundverkehr ist für den mittleren Werktag in der nachfolgenden Abb. 13 dargestellt.

Der zusätzliche Eigenverkehr aus der städtebaulichen Entwicklung, der vorweg ermittelt wurde, wird gemeinsam mit dem Grundverkehr für das Jahr 2025 auf das geänderte Netz umgelegt und in der Abb. 14 dargestellt.

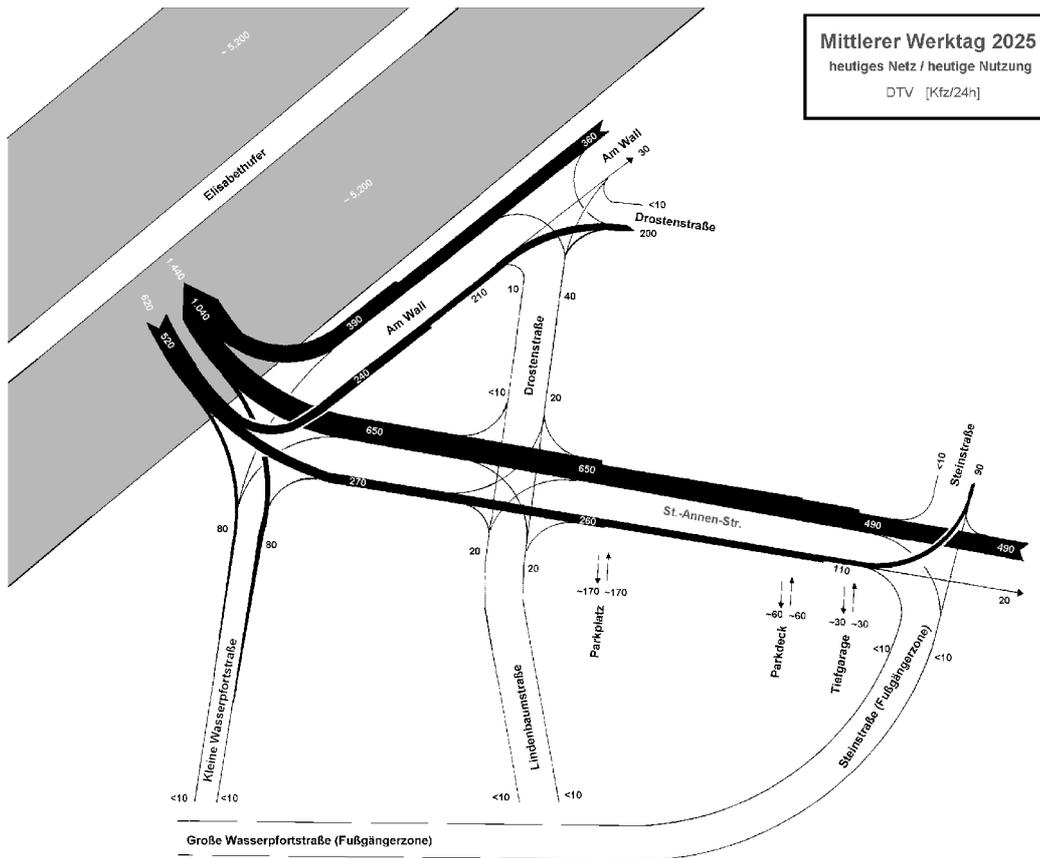


Abb. 13: Verkehrsstrombild an einem mittleren Werktag 2025 bei heutigem Verkehr und heutiger Nutzung

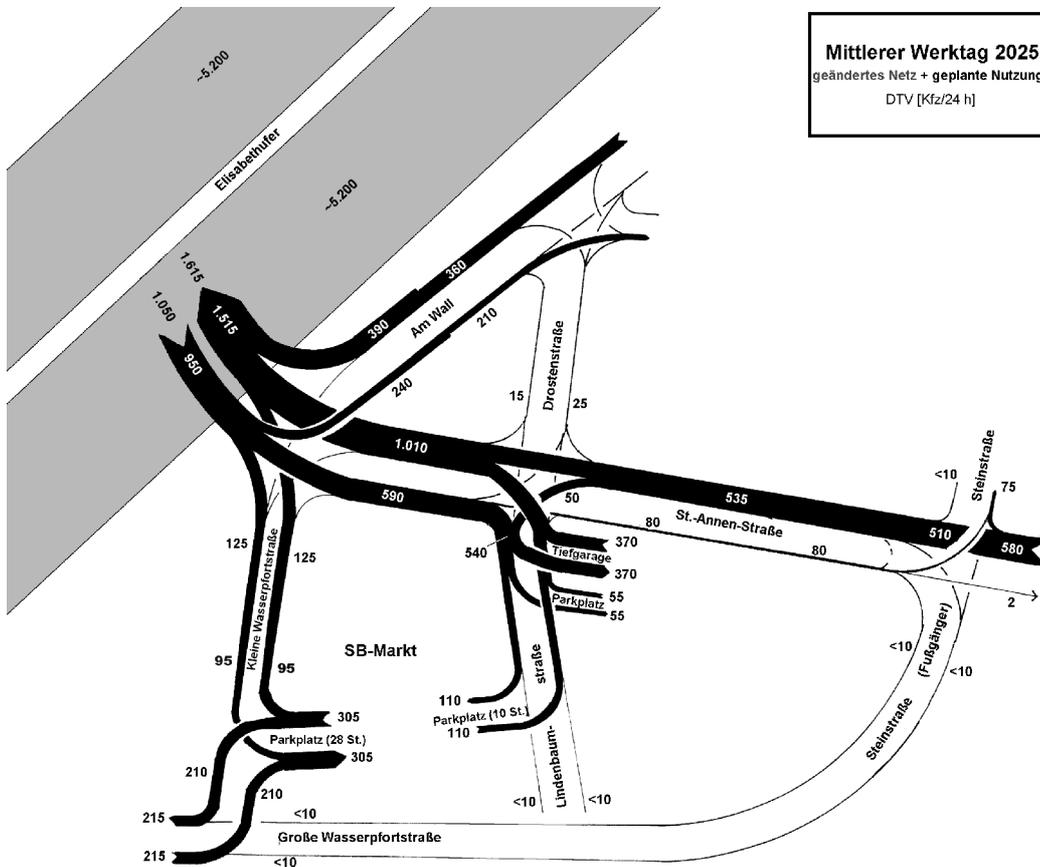


Abb. 14: Verkehrsstrombild an einem mittleren Werktag 2025 mit geändertem Netz und späterer Nutzung

### 4.3 Stellplatzbedarf

Der Stellplatzbedarf wird anhand der geplanten Nutzungen wie folgt ermittelt:

Hotel:	64 Gäste davon 50 % zur Hauptparkzeit	32,0 Stellplätze
Wellnessbereich:	11 Kunden zur Hauptparkzeit	11,0 Stellplätze
heute parkende Fahrzeuge	auf öffentl. Stellplätzen und Tiefgarage (Kunden, Anlieger und Besucher) 57 Kfz zur Hauptparkzeit 57 Kfz x 1,15 Attraktivitätssteigerung	65,5 Stellplätze
Altenzentrum	26 Kfz davon 60 % zur Hauptparkzeit 0,6 x 26	15,5 Stellplätze
Wohneinheiten	15 zusätzliche Wohneinheiten 15 x 1,5 Kfz/WE = 22,5 Kfz davon 50 % zur Hauptverkehrszeit	11,3 Stellplätze
		→ 135,3 Stellplätze
		→ 136 Stellplätze
SB-Markt	Spitzenstunde 11 Kunden/100 m <sup>2</sup> VK bei 1.000 m <sup>2</sup> VK = 110 Kunden davon 55 % mit dem Kfz  0,55 x 110 Kunden= 61 Kfz/h  Aufenthaltsdauer ca. 0,5 Stunden  0,5 h x 61 Kfz/h	          = 30,5 Stellplätze 31 Stellplätze
		→
		Σ 167 Stellplätze

## **5 Ergebnisse und Empfehlungen**

### **5.1 Geplante Verkehrsführung und Anordnung der Stellplätze und Straßenraumgestaltung**

Die St.-Annen-Straße bleibt in beiden Richtungen für den Kfz-Verkehr befahrbar wobei aber keine Durchfahrt zur Straße Am Kirchplatz möglich ist.

Die geplante Tiefgarage, der geplante Parkplatz und teilweise auch der geplante SB-Markt-Parkplatz werden über die Lindenbaumstraße erschlossen.

Da diese Verkehrsziele vor allem vom Elisabethufer angefahren werden, wird empfohlen, die St.-Annen-Straße zwischen Elisabethufer und Lindenbaumstraße auf 5,50 m Fahrbahnbreite auszubauen und zwischen Lindenbaumstraße und Steinstraße die heutige Fahrbahnbreite von ca. 3,50 m beizubehalten.

Ein Teil des Verkehrs zum / vom geplanten SB-Markt wird über ein kurzes Teilstück der "Große Wasserpfortstraße" (heute Teil der Fußgängerzone) von / zur Lindenallee geführt. Dabei ist der Anfang der Fußgängerzone um ca. 30 m zurückzusetzen.

Für den Übergang von der verbreiterten St.-Annen-Straße auf den heute vorhandenen Querschnitt ab Einmündung Lindenbaumstraße wird der folgende Ausbau- und Gestaltungsvorschlag gemacht (Abb. 15)

Die im weiteren Verlauf (östlich der Lindenbaumstraße) durch die zurückversetzte Bebauung freiwerdende Verkehrsfläche sollte dem Fußgänger zur Verfügung gestellt werden. Eine Baumpflanzung in der Sichtachse der westlichen St.-Annen-Straße kann den Wechsel der Verkehrsbedeutung unterstreichen.

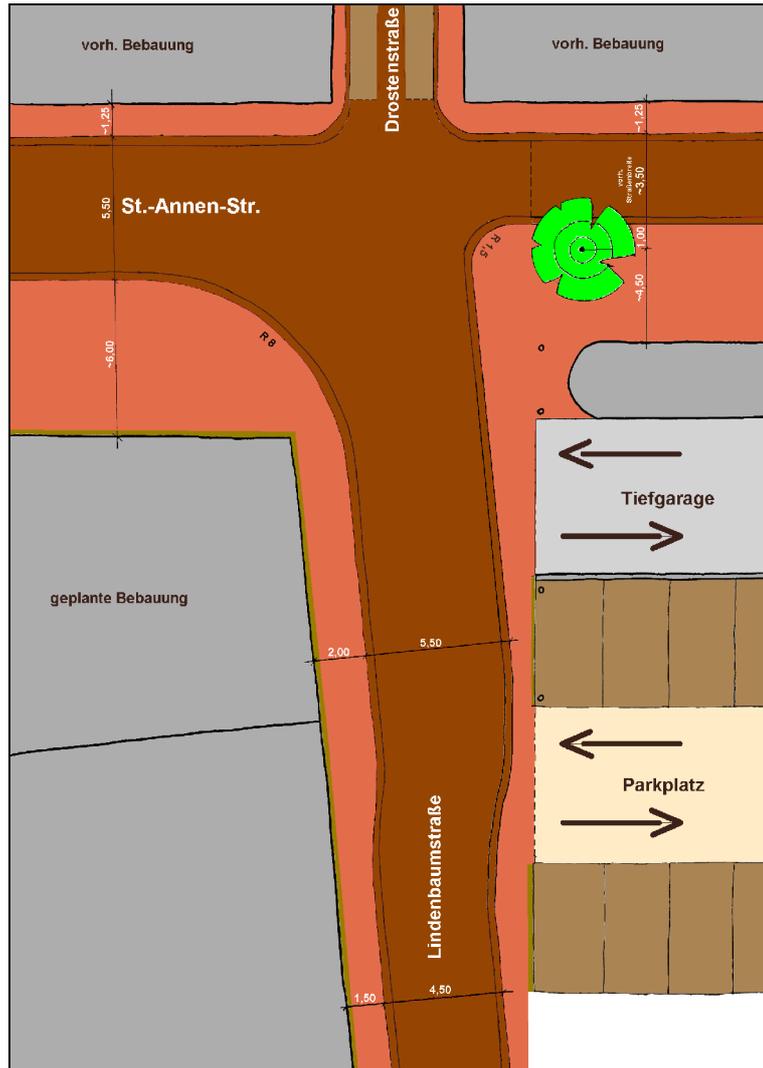


Abb. 15: Ausbau- und Gestaltungsvorschlag des Knotenpunktbereiches St.-Annen-Straße / Lindenbaumstraße / Drostenstraße mit verbreiteter Fahrbahn im östlichen Bereich der St.-Annen-Straße

## 5.2 Zukünftige Verkehrsbelastung

Die Eckwerte der heutigen und zukünftigen Verkehrsbelastung sind in der Tab. 2 zusammengefaßt worden. (Strombilder siehe auch Abb. 3, Abb. 13 und Abb. 14).

<b>Querschnitt</b>	<b>DTV 2008..... Kfz / 24 h</b>	<b>DTV 2025 heutiges Netz / heu- tige Nutzung Kfz / 24 h</b>	<b>DTV 2025 mit den Vorhaben des B-Planes 91 Kfz / 24 h</b>
<b>St.-Annen-Straße Ost</b> zwischen Steinstraße und Lindenbaumstraße	570 bis 870 i. M. 720	600 bis 910 i. M. 755	615
<b>St.-Annen-Straße Mitte</b> zwischen Lindenbaumstraße und Kl. Wasserfortstraße	890	920	1.570
<b>St.-Annen-Straße West</b> zwischen Kl. Wasserfortstraße und Elisabethufer	1.500	1.660	2.465
<b>Kleine Wasserfortstraße</b>	160	160	250
<b>Große Wasserfortstraße</b>	~ 10	~ 10	430
<b>Lindenbaumstraße</b>	~ 40	~ 40	225

Tab. 2: Eckwerte zur Verkehrsbelastung

### 5.3 Leistungsfähigkeit

Die Leistungsfähigkeit am höher belasteten Knotenpunkt Elisabethufer / St.-Annen-Straße wurde mit den zukünftigen Verkehrsdaten der städtebaulichen Entwicklung (2025) überprüft. Dies geschah mit Hilfe des Programmes KNOSIMO 5.

Die Verkehrsqualität bleibt auf dem Elisabethufer unverändert gut (Qualitätsstufe A). Die Rechtseinbieger aus der St.-Annen-Straße erreichen Qualitätsstufe B, die Linkseinbieger aus der St.-Annen-Straße die noch gute Qualitätsstufe C.

Dabei liegen die mittleren Verlustzeiten zwischen 19 s und 34 s pro Fahrzeug. Insgesamt weist der Knotenpunkt ausreichende Reserven aus.

Dabei sind Verkehrsveränderungen durch großräumige Verlagerungen nicht berücksichtigt worden.

### 5.4 Stellplatznachweis

Für den Bedarf von  $136 + 31 = 167$  Stellplätzen (siehe Kap. 4.3) stehen die geplanten Stellplätze zur Verfügung:

Tiefgarage	117 Stellplätze
Parkplatz	32 Stellplätze
SB-Markt	38 Stellplätze
Verbleibende Stellplätze in der St.-Annen-Straße	<u>8 Stellplätze</u>
	195 Stellplätze

Das bedeutet eine Auslastung der Stellplätze zur Hauptparkzeit von 86 %. Damit ist der Stellplatzbedarf gedeckt.