

Bild 2.15: Belegung der Parkstände Parksiedlung/Königskoppel 21.08.1997, 10.00 Uhr

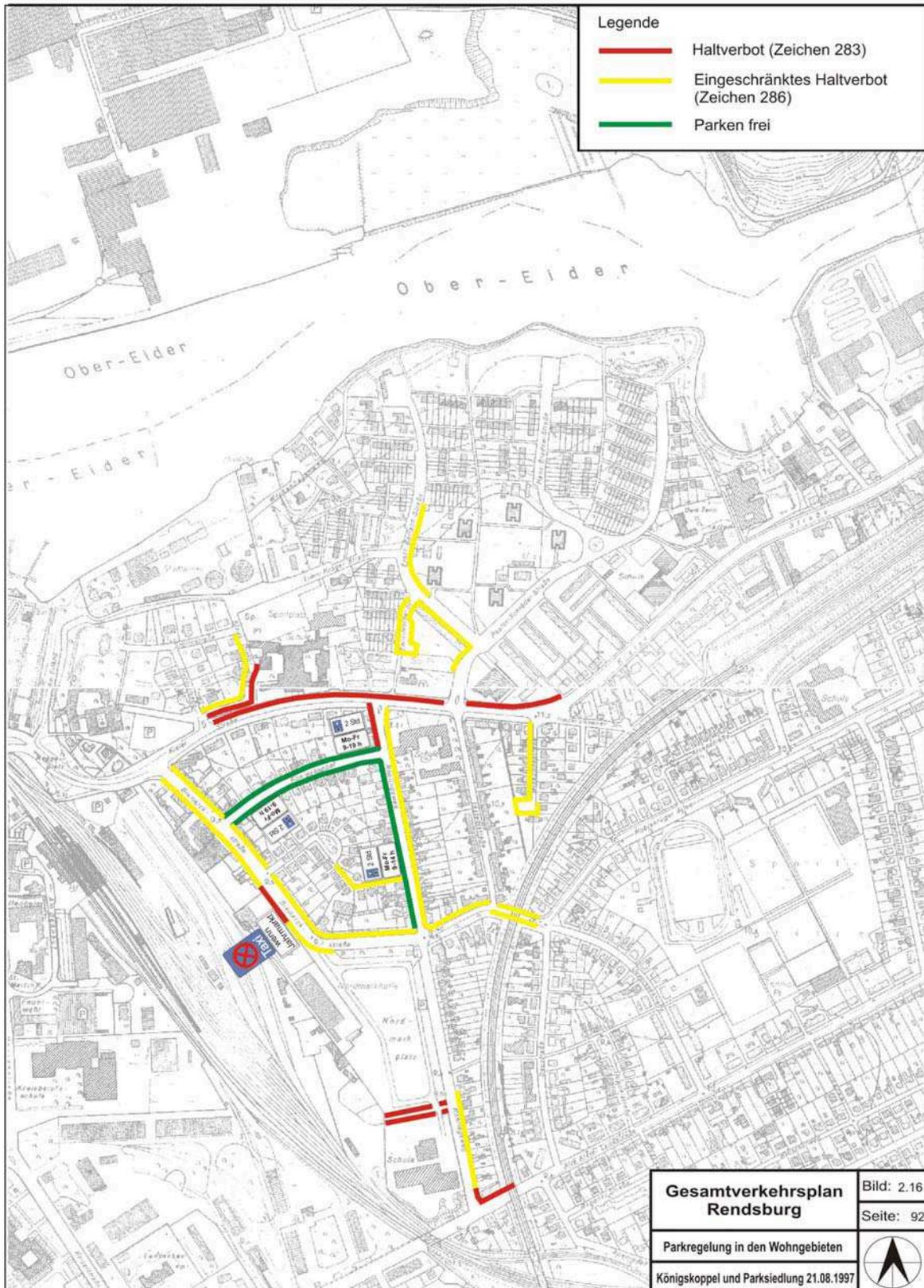


Bild 2.16: Parkregelung in den Wohngebieten Königskoppel und Parksiedlung 21.08.1997

### 2.2.3 Kreiskrankenhaus

Das Wohngebiet zwischen Berliner Straße und Kreiskrankenhaus stellt einen Sonderfall dar. Hier überlagern sich in starkem Maße das Anwohnerparken mit dem Beschäftigtenparken und dem Besucherparken des Kreiskrankenhauses. Um genaue Aussagen über die künftige Parkregelung in diesem Bereich zu erhalten sind Erhebungen am 05. Juni 1997 durchgeführt worden.

Erhoben wurden alle Kennzeichen im bezeichneten Wohngebiet und auf den Parkflächen des Kreiskrankenhauses von 12.00 Uhr bis 22.00 Uhr im Zwei-Stunden-Takt.

Das Ergebnis ist in der Tabelle 2.19 zusammengefasst dargestellt und dem vorhandenen Angebot gegenübergestellt. Eine Übersicht für die Tagesspitzenzeit (12-14 Uhr) und die Nacht (22 Uhr) zeigen auch die Grafiken in Bild 2.17 und Bild 2.18.

Insgesamt verfügt das Kreiskrankenhaus über 262 Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher. Diese sind um 12.00 Uhr zu 89,7 % nahezu voll ausgelastet (> 85 %). Ab 12.00 Uhr nimmt bis in die Nachtstunden (22.00 Uhr) die Belegung kontinuierlich ab.

Im westlich des Kreiskrankenhauses gelegenen Wohngebiet stehen insgesamt 141 Parkstände zur Verfügung. Hiervon sind zur Spitzenzeit (14.00 Uhr) 104 Parkstände (73,8 %) belegt. Auch hier nimmt die Belegung zu den Nachtstunden hin kontinuierlich ab.

In der Lilienstraße ist auf den beidseitigen Parkstreifen zwischen 07.00 und 18.00 Uhr das Parken mit Parkscheibe bis zu einer Stunde erlaubt. Diese Flächen werden tagsüber primär von den Besuchern des Kreiskrankenhauses genutzt, da sie im unmittelbaren Eingangsbereich des Kreiskrankenhauses liegen. In den Abendstunden nutzen die Anwohner diese Flächen. Zur Spitzenzeit (12.00 bis 14.00 Uhr) ist der Besucherparkplatz des Kreiskrankenhauses und die Längsparkstreifen in der Lilienstraße belegt. Die Besucher und Beschäftigten weichen in dieser Zeit in die Jungmannstraße und z.T. in die Pionier-Klinke-Straße aus.

Das Parkverhalten in der Königinstraße und der Wrangelstraße wird am Zähltag nicht vom Kreiskrankenhaus bestimmt.

Straßenabschnitt	Angebot	Belegung											
		12.00 Uhr		14.00 Uhr		16.00 Uhr		18.00 Uhr		20.00 Uhr		22.00 Uhr	
		[Kfz]	[%]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[%]
Parkplatz Kreiskrankenhaus	217	193	88,9	168	77,4	161	74,2	93	42,9	86	39,6	37	17,1
Parkplatz Kreiskrankenhaus (Mitarbeiter)	45	42	93,3	24	53,3	14	31,1	7	15,6	13	28,9	8	17,8
<b>Summe</b>	<b>262</b>	<b>235</b>	<b>89,7</b>	<b>192</b>	<b>73,3</b>	<b>175</b>	<b>66,8</b>	<b>100</b>	<b>38,2</b>	<b>99</b>	<b>37,8</b>	<b>45</b>	<b>17,2</b>
Lilienstr. zw. Ritterstr. u. Jungmannstr.	34	24	70,6	34	100,0	29	85,3	31	91,2	26	76,5	13	38,2
Lilienstr. zw. Jungmannstr. u. P.-K.-Str.	17	9	52,9	17	100,0	16	94,1	15	88,2	15	88,2	11	64,7
Lilienstr. Südl. Pionier-Klinke-Straße	9	2	22,2	8	88,9	8	88,9	8	88,9	8	88,9	5	55,6
Königinstr. zw. Grafenstr. u. Wrangelstr.	0	0	/	0	/	0	/	0	/	0	/	0	/
Königinstr. zw. Wrangelstr. u. Jungm.	12	10	83,3	7	58,3	4	33,3	3	25,0	4	33,3	5	41,7
Königinstr. zw. Jungm. u. P.-K.-Str.	0	0	/	1	/	1	/	2	/	0	/	1	/
Königinstr. Südl. Pionier-Klinke-Str.	12	2	16,7	1	8,3	1	8,3	0	0,0	1	8,3	0	0,0
Jungmannstraße	19	20	105,3	11	57,9	13	68,4	14	73,7	9	47,4	10	52,6
Pionier-Klinke-Straße	25	17	68,0	17	68,0	13	52,0	13	52,0	15	60,0	15	60,0
Wrangelstr. zw. Königinstr. u. Berl. Str.	8	6	75,0	6	75,0	8	100,0	7	87,5	8	100,0	8	100,0
Kindergartenparkplatz	5	5	100,0	2	40,0	2	40,0	2	40,0	0	0,0	0	0,0
<b>Summe</b>	<b>141</b>	<b>95</b>	<b>67,4</b>	<b>104</b>	<b>73,8</b>	<b>95</b>	<b>67,4</b>	<b>95</b>	<b>67,4</b>	<b>86</b>	<b>61,0</b>	<b>68</b>	<b>48,2</b>

Tabelle 2.19: Parkflächenbelegung Kreiskrankenhaus und Wohnstraßen am 05.06.1997

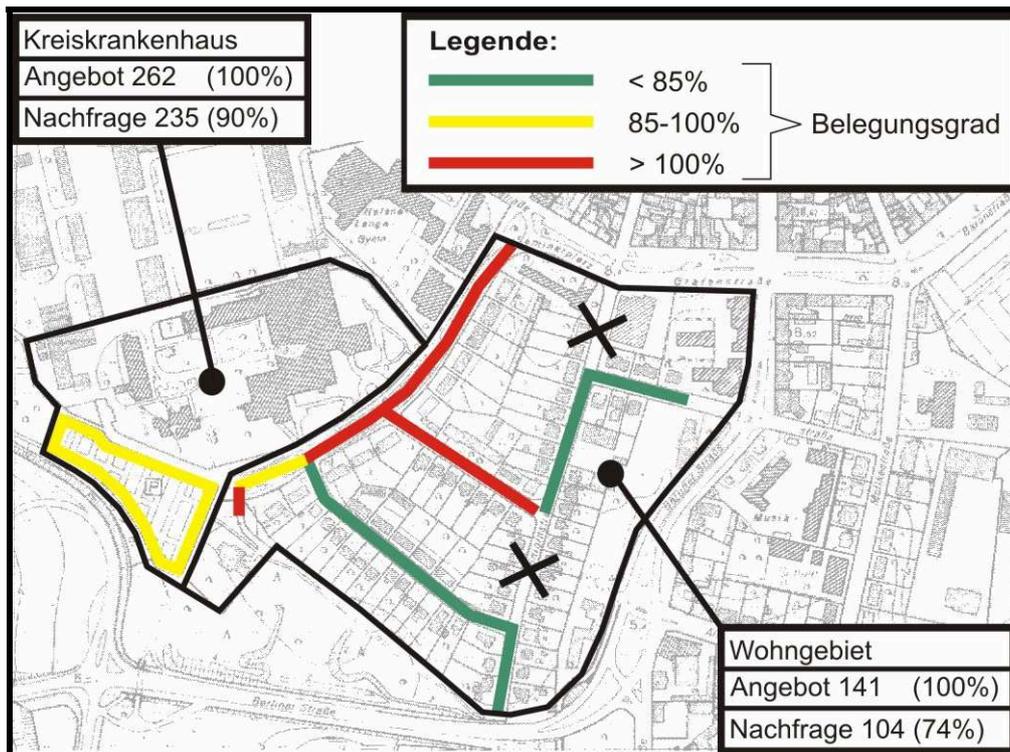


Bild 2.17: Belegung der Parkflächen Krankenhaus und Wohnstraßen 05.06.1997, 12.00 bis 14.00 Uhr

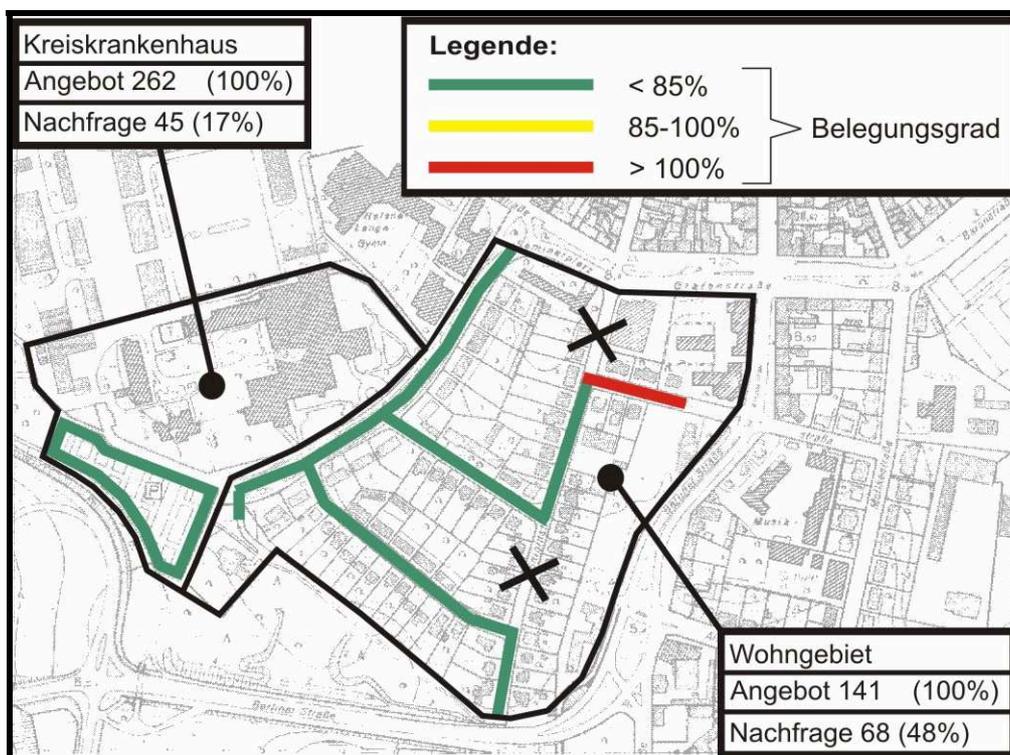


Bild 2.18: Belegung der Parkflächen Krankenhaus und Wohnstraßen 05.06.1997, 22.00 Uhr

## 2.3 Defizitanalyse

### 2.3.1 Überprüfung der Kapazitäten

Die durchgeführte Parkraumerhebung zeigt, dass in der Altstadt Rendsburgs eine ausreichende Anzahl von öffentlichen Parkständen zur Verfügung steht. Die Auslastung ist jedoch sehr zu Gunsten der Parkstände in den Straßenräumen und den gebührenfreien Parkplätzen bzw. Parkhäusern verschoben. Durch das gebührenfreie Angebot von Parkständen werden diese vom Parksuchverkehr zunächst angefahren, bevor die gebührenpflichtigen Parkflächen genutzt werden. Das gebührenfreie Angebot im Straßenraum führt zudem dazu, dass Fahrzeuge aufgrund der dortigen hohen Auslastung verkehrswidrig abgestellt werden und ein Verwarnungsgeld riskiert wird.

Die uneinheitliche Auslastung der öffentlichen Parkstände (Parkhäuser, Parkplätze und Straßenräume) hat ihre Ursache demnach in den unterschiedlichen Bewirtschaftungsmethoden des ruhenden Verkehrs.

In der Gelenkzone wird das Parken, bedingt durch das Dienstleistungsgewerbe, durch Kurzzeitparker bestimmt. Da in diesem Bereich nur eine geringe Anzahl von öffentlichen Parkständen vorhanden ist, unterliegen die Parkstände zur Erhöhung des Umschlagsgrades einer Zeitbeschränkung von 30 Minuten. Dadurch dass die zulässige Parkzeit zum Teil deutlich überschritten wird, sind die wenigen Parkstände von nur einer geringen Anzahl von Parkkunden übermäßig lange belegt. Dadurch resultieren Parksuchverkehre in den Straßen der Gelenkzone sowie den angrenzenden Straßen in Neuwerk und der Altstadt. Durch die hohe Auslastung der Parkstände werden die Fahrzeuge zum Teil verkehrswidrig im Straßenraum abgestellt. Dieses führt zu Beeinträchtigungen des Stadtbildes, zu Behinderungen des ÖPNV und zu Gefährdungen der Radfahrer und Fußgänger, die besonders in Straßeneinmündungen nicht rechtzeitig vom Fahrzeugverkehr bemerkt werden.

Im Stadtteil Neuwerk wurden mit der Einführung der Anwohnerparkzonen die Kapazitätsprobleme in den Straßenräumen behoben. Diese Maßnahme bewirkte eine Verlagerung der gebietsfremden und konfliktträchtigen Dauerparker in die Straßen des ‚Neuwerker Randes‘ (Ritterstraße, Grafenstraße, Baronstraße und Herrenstraße). Es stehen nun für die Anwohner und Kunden des Einzelhandels und der Dienstleistungsbetriebe ausreichend Parkstände zur Verfügung.

Hohe Auslastungsgrade werden entsprechend der Nachuntersuchung zum Anwohnerparken vom Mai 1998 jetzt in den Straßen des ‚Neuwerker Randes‘ erreicht. Hier sind besonders die Herrenstraße, die westliche Grafenstraße und die östliche Ritterstraße mit nachmittäglichen Auslastungsgraden von 89% bis 95% hervorzuheben. Bei diesen Auslastungsgraden resultieren die ersten Parksuchverkehre.

In der Nacherhebung zum Anwohnerparken wurde jedoch ebenfalls festgestellt, dass von dem großen Anteil der Nutzer der Parkstände des ‚Neuwerker Randes‘ 43% Kurzparker mit Parkdauern bis zu zwei Stunden sind.

Zusammenfassend kann jedoch festgehalten werden, dass in der Innenstadt von Rendsburg ausreichend Parkstände zur Verfügung stehen (maximale Auslastung in der nachmittäglichen Spitzenstunde ca. 62%).

Engpässe treten lediglich auf den lagegünstigen, unbewirtschafteten Parkständen der Altstadt auf, die zum größten Teil durch Dauerparker blockiert werden. Auf den lagegünstigen aber bewirtschafteten Parkständen (z. B. Schiffbrückenplatz, Wallstraße, Nienstadtstraße, Rathaus) stehen zu jeder Tageszeit ausreichend freie Parkstände zur Verfügung. Gleiches gilt, mit Ausnahme des Park-Ride Parkplatzes an der Kieler Straße, für die Parkstände an der Peripherie.

In den drei untersuchten zentrumsnahen Wohngebieten (Kronwerk, Königskoppel, Parksiedlung) kommt es zu keinen nennenswerten Auslastungsengpässen. Es sind zwar vereinzelt Straßenabschnitte stark ausgelastet bzw. überlastet, jedoch stehen demgegenüber in unmittelbarer Nähe ausreichend Parkstände zur Verfügung. Insgesamt betrachtet liegt die Parkstandnachfrage je nach Tageszeit zwischen 38,4% und 60,2%.

Die Eckernförder Straße und die Professor-Koopmann-Straße weisen in der nachmittäglichen Spitzenzeit Auslastungsgrade von über 100% bzw. von über 85% auf. Dies führt zu Parksuchverkehren im Stadtteil Kronwerk.

In den Wohngebieten Parksiedlung und Königskoppel weist lediglich die als verkehrsberuhigter Bereich mit markierten Parkständen ausgewiesene Bastion einen Auslastungsgrad von über 100% aus. Dieser wird ebenso in den Nachtstunden erreicht, so dass festgestellt werden kann, dass nicht genügend Parkstände ausgewiesen sind.

Probleme in der Auslastung weist, entsprechend von Anwohnerangaben, die Idstedtstraße während der Schulzeiten der Berufsfachschule auf, da aufgrund der Gestaltung als verkehrsberuhigter Bereich nur eine gewisse Anzahl von Parkständen vorhanden sei. Diese werden während der Schulzeit von den Schülern beparkt, so dass für die Anwohner die angebotenen Parkstände nicht mehr zur Verfügung stehen. Die Situation in der Idstedtstraße wird zudem aufgrund der geringen Anzahl von zeitlich unbeschränkt nutzbaren Parkständen in den angrenzenden Straßen wie Röhlingweg und Königskoppel verschärft, da dort für die Schüler nicht die Möglichkeit besteht ihr Fahrzeug während der Schulzeit abzustellen. Diese weichen in die nicht bewirtschaftete Idstedtstraße aus. Durch die ohnehin hohe Auslastung von über 85% während des Vormittags werden die Fahrzeuge verkehrswidrig abgestellt.

Im Bereich des Kreiskrankenhauses ergeben sich die Mängel bedingt durch das zu geringe Stellplatzangebot des Kreiskrankenhauses selbst. Dies führt zu Parkplatzsuchverkehren in diesem Bereich und zum Ausweichen der Beschäftigten und der Besucher des Kreiskrankenhauses auf die Jungmannstraße und die Lilienstraße.

### **2.3.2 Nutzungskonflikte**

In der Altstadt wird das Parkgeschehen sehr stark durch die Beschäftigten, die als Dauerparker auftreten, geprägt. So werden die gebührenfreien Parkstände bis zu 75% von diesen belegt. Das heißt für den Kunden- und Besucherverkehr, dass diese Parkstände bereits frühzeitig belegt sind und für diesen nicht mehr zur Verfügung stehen, jedoch vom Parksuchverkehr angefahren werden. Besonders problematisch stellt sich die Situation in der nachmittäglichen Spitzenzeit dar, während die Beschäftigten des Einzelhandels noch tätig sind und die Anwohner in die Wohnbereiche der Altstadt zurückkehren. Zu diesem Zeitpunkt stehen für die Anwohner zu wenig Parkstände im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung. Sie müssen demzufolge entweder bis Geschäftsschluss auf einem kostenpflichtigen Parkstand parken oder aber einen kostenfreien Parkstand an der Peripherie aufsuchen. Da aber zunächst

jeder Anwohner, Besucher oder Kunde versucht einen kostenlosen Parkstand zu finden, kommt es in der historischen Altstadt zu erheblichen Parksuchverkehren.

Im Stadtteil Neuwerk, der vornehmlich dem Wohnen dient, aber in Teilbereichen sowohl durch kulturelle und öffentliche Einrichtungen als auch Geschäfte und Betriebe des Schank-, Speisewirtschafts- und Beherbergungsgewerbes geprägt ist, kam es durch die Vielfalt der Nutzergruppen ebenfalls zu einer Behinderung der Kunden- und Anwohnerverkehre durch Dauerparker. Vor Einrichtung der Anwohnerparkzonen Neuwerk-Ost und Neuwerk-West mit flankierenden Parkregelungen am 06.10.1997 unterlagen 83% aller Parkstände keiner Bewirtschaftung, so dass auch hier die Dauerparker die attraktiven Parkstände blockierten und die Anwohner, die Kunden und die Besucher auf die ungünstigeren Parkstände ausweichen mussten.

Im Jahre 1998 wurden die Auswirkungen der eingerichteten Anwohnerparkzonen nach einer sechsmonatigen Probezeit in einem ergänzenden Gutachten überprüft. Das eingerichtete System der Anwohnerparkzonen unterteilt den Stadtteil in eine östliche und westliche Zone. Innerhalb dieser Zonen ist nach erfolgter Anpassung das zeitlich auf zwei Stunden beschränkte kostenfreie Parken für Kunden und Besucher möglich. Die Königstraße, die Ringstraße um den Paradeplatz und die Arsenalstraße sind zu Gunsten der Kunden- und Besucherverkehre aus den Anwohnerparkzonen ausgenommen. Die Dauerparker wurden durch diese Maßnahmen in die Straßen des ‚Neuwerker Randes‘ Ritterstraße, Grafenstraße, Baronstraße und Herrenstraße sowie in das Parkdeck am Bahnhof verdrängt.

Diese Entwicklung zeigt das Ergänzungsgutachten: während die Anwohnerparkzonen zu ca. 32% und die ausgenommenen Straßenzüge zu ca. 17% weniger beparkt werden, weisen die Straßen des ‚Neuwerker Randes‘ eine um ca. 42% gesteigerte Auslastung auf.

Durch die Einrichtung der Anwohnerparkzonen wurde dementsprechend die gewünschte Entwicklung im ruhenden Verkehr erreicht.

Im an das Kreiskrankenhaus angrenzenden Wohngebiet kommt es durch die zu geringen Kapazitäten des krankenhauseigenen Parkplatzes zu Verlagerungen von Teilen der Beschäftigten- und Besucherverkehre in die Wohnstraßen Jungmannstraße und Lilienstraße. In diesen Straßen kommt es durch hohe Auslastungsgrade teilweise zu ordnungswidrigem Parken; weiterhin finden Anwohner in den Nachmittagsstunden keine Parkstände im öffentlichen Straßenraum vor. Diese Nutzungsüberlagerung stellt ein Konfliktpotential im ruhenden Verkehr des Krankenhausgebietes dar.

## **2.4 Zielsetzung und Maßnahmen**

### **2.4.1 Allgemeine Zielsetzung**

Die Ziele ergeben sich vor dem Hintergrund einer umfeldverträglichen Stadtplanung, welche besonders in der historischen Altstadt einerseits eine Störung des Stadtbildes und andererseits eine Beeinträchtigung der Anwohner vermeiden möchte.

So müssen es die zwei Hauptziele in der Ordnung des ruhenden Verkehrs sein, eine Verlagerung der Dauerparker aus dem direkten Innenstadtbereich in seine Peripherie und eine Verlagerung der Kurz- und Mittelparker in die Parkhäuser zu erreichen. Diese Maßnahmen sollen den Bedürfnissen der Anwohner, Kunden und Besucher gleichzeitig gerecht werden

und damit das innerstädtische Wohnen fördern sowie die Verträglichkeit und städtebauliche Qualität des öffentlichen Raumes steigern.

Die seit Einrichtung der Anwohnerparkzone Neuwerk eingetretene Entwicklung im ruhenden Verkehr zeigt, dass durch regelnde Maßnahmen eine von den Bürgern akzeptierte Lösung geschaffen werden kann, die den geforderten Zielen gerecht wird.

#### **2.4.2 Planfälle zur Ordnung des ruhenden Verkehrs in der Altstadt**

Dieser Bereich wird durch die Straße An der Schleuse im Norden, durch den Jungfernstieg im Süden, den Obereiderhafen im Osten und die Straßen An der Bleiche und Holsteinbrücke im Westen begrenzt.

Insgesamt ergeben sich für diesen Bereich 1.132 Parkstände auf öffentlichen Parkflächen (Parkplätze, Parkdecks und Parkhäuser) und 241 Parkstände im Straßenraum (Längsparken am Straßenrand oder auf Parkstreifen). Dieses sind zusammen 1.373 Parkstände. Insgesamt sind hiervon 923 Parkstände (67%) in der Benutzung zeitlich beschränkt; 450 Parkstände (33%) sind keiner Zeitbeschränkung unterworfen.

Entsprechend den Zielvorstellungen und den möglichen städtebaulichen Entwicklungen werden im Folgenden sechs Planfälle erarbeitet. Diese betrachten die Auswirkungen weiterer stadtstruktureller Entwicklungsmaßnahmen wie die Randbebauung Schiffbrückenplatz und die Entwicklung des Obereiderhafens sowie die Kombination dieser Maßnahmen.

Da die Planfälle auf die Zielsetzung der Verlagerung der Dauerparker und die Schaffung von Parkständen für Anwohner und Kurzparker aufbauen, wird jeweils die Schaffung einer Anwohnerparkzone entsprechend des Stadtteils Neuwerk vorgesehen. In dieser Anwohnerparkzone wird ebenfalls Kurzparken zugelassen, es wird jedoch auf zwei Stunden beschränkt und durch Parkscheinautomaten bewirtschaftet.

##### Planfall 1.1

Dieser Planfall wird dadurch charakterisiert, dass keine Randbebauung auf dem Schiffbrückenplatz realisiert wird und im Rahmen der Stadtentwicklung Obereiderhafen das Parkdeck Schlossplatz bestehen bleibt.

Sämtliche Parkstände im Straßenraum werden einer Anwohnerparkzone zugewiesen. Innerhalb dieser ist ein gebührenpflichtiges Kurzparken bis zu zwei Stunden möglich. Die Gebührenerhebung erfolgt mittels Parkscheinautomaten. In die Anwohnerparkzone werden ebenso die Parkflächen Schleuskuhle / Holsteiner Straße, Schleuskuhle / Torstraße und Schiffbrückenplatz aufgenommen.

Dieser Planfall berücksichtigt weiterhin die Bewirtschaftung der Parkhäuser der Altstadt. Dazu werden die Parkdecks Schlossplatz, Wallstraße, Rathaus und Nienstadtstraße mit Schrankensystemen versehen.

Es stehen 1.358 öffentliche Parkstände zur Verfügung. Bei einer Nachfrage von 877 Kfz entspricht dies einer Auslastung von 64,8%.

### Planfall 1.2

Der Planfall 1.2 unterscheidet sich vom Planfall 1.1 dahingehend, dass das Parkdeck Schlossplatz aufgrund des städtebaulichen Wettbewerbes zum Entwicklungsgebiet Obereiderhafen umgenutzt wird. Entsprechend des derzeitigen Entwicklungsstandes ist eine Aufhebung des Parkdecks Schlossplatz geplant. Dies führt zu einem verminderten Parkstandsangebot von 1.1198 Parkständen bei einer gleich bleibenden Nachfrage von 877 Kfz. Die Auslastung erhöht sich demzufolge auf 73,2%.

### Planfall 2.1

Die Straßen der Altstadt sowie die Parkplätze Schleuskuhle / Holsteiner Straße und Schleuskuhle / Torstraße werden in einer Anwohnerparkzone zusammengefasst. In dieser ist ein über Parkscheinautomaten bewirtschaftetes Kurzparken mit einer maximalen Parkdauer von zwei Stunden zulässig.

Alle Parkdecks der Altstadt werden in diesem Planfall bewirtschaftet und mit einem Schrankensystem versehen.

Ausgehend von einer Randbebauung des Schiffbrückenplatzes ohne Tiefgarage jedoch mit einer durch die Randbebauung zusätzlichen Parkstandsnachfrage von 130 Kfz und einer Verlagerung der 180 Parkstände des heutigen Schiffbrückenplatzes (Platz und Straßenraum) beispielsweise in das Parkdeck Wallstraße ergibt sich bei weiterhin vorhandenem Parkdeck Schlossplatz ein Angebot von 1.358 Parkständen bei einer Nachfrage von 1.007 Kfz. Dadurch steigt der Auslastungsgrad auf 74,2%.

### Planfall 2.2

Wie Planfall 2.1 jedoch ohne Parkdeck Schlossplatz.

Es besteht ein Angebot von 1.198 Parkständen bei einer Nachfrage von 1.007 Kfz und einem daraus abgeleiteten Auslastungsgrad von 84,1%.

### Planfall 3.1

Auch diesem Planfall liegt die Einrichtung der Anwohnerparkzone ‚Altstadt‘ zugrunde, in der ein zweistündiges, bewirtschaftetes Kurzparken möglich ist.

Die Parkdecks Wallstraße, Rathaus, Nienstadtstraße und Schlossplatz werden mittels eines Schrankensystems bewirtschaftet.

Weiterhin berücksichtigt dieser Planfall neben der Randbebauung Schiffbrückenplatz und der damit verbundenen um 130 Kfz gesteigerten Nachfrage eine zweigeschossige Tiefgarage mit 320 Stellplätzen. Das Angebot an Parkständen bzw. Stellplätzen beträgt in diesem Planfall 1.498 bei einer Nachfrage von 1.007 Kfz. Der Auslastungsgrad beträgt 67,2%.

### Planfall 3.2

Dieser Planfall basiert auf Planfall 3.1, jedoch wird hier die Aufhebung des Parkdecks Schlossplatz berücksichtigt, so dass das Angebot bei 1.338 Parkständen liegt. Bei einer Nachfrage von 1.007 Kfz liegt der Auslastungsgrad bei 75,3%

### Bewertung

Es zeigt sich, dass die maximale Auslastung im Planfall 2.2 mit 84,1% erreicht wird. Dies zeigt, dass im Falle der Realisierung der Randbebauung des Schiffbrückenplatzes und der Aufhebung des Parkdecks Schlossplatz nur eine geringe Parkstandsreserve vorhanden ist, bevor Parksuchverkehre resultieren. Diese setzen bei einem Auslastungsgrad von ca. 85% ein, so dass Nachfragespitzen nur schwer aufgefangen werden können.

Es ist daher bei der Realisierung beider Entwicklungsmaßnahmen darauf zu achten, dass eine ausreichende Anzahl von Parkständen oder Stellplätzen neu geschaffen wird. Dies wird mit den Lösungen in den Planfällen 3.1 und 3.2 erreicht, die eine Tiefgarage mit 320 Stellplätzen berücksichtigen. Die resultierenden Auslastungsgrade von 67,2% bzw. 75,3% bieten ausreichenden Spielraum zur Bewältigung von Nachfragespitzen.