
4 Maßnahmenplanung

4.1 Verkehrspolitische Ziele

Der im Entwurf vorliegende Verkehrsentwicklungsplan 2008 enthält einen eigenen „Teil B: Verkehrliches Leitbild“, der auch für die verkehrspolitische Zielstellung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes herangezogen werden soll. Im Folgenden werden einzelne, für das Parkraumbewirtschaftungskonzept relevant erscheinende Punkte und Absätze angeführt und anschließend noch einmal für das Konzept, im Sinne des VEP, zusammen- und etwas schärfer gefasst.

- Allgemeine Zielstellungen
 - Verkehr muss die Mobilität für alle Bürger entsprechend ihren Möglichkeit und Bedürfnissen sichern und mit höchstmöglicher Verträglichkeit abgewickelt werden
 - Unnötige negative Auswirkungen von Verkehr auf die Gesundheit der Bevölkerung, insbesondere durch Lärm, Staub und Schadstoffe, sind zu vermeiden.

Das Hauptziel der Verkehrsentwicklungsplanung ist es, die vorhandenen Stadt-, Wohn-, Umwelt- und Verkehrsqualitäten zu sichern und zu erhöhen, sowie für eine verträgliche Gestaltung des Verkehrs zu sorgen.

Allgemeine Prämissen der Verkehrspolitischen Zielstellung sind daher:

- Wohn-, Aufenthalts- und Umfeldqualität erhöhen
- Verkehrssicherheit erhöhen und Konflikte reduzieren
- Verkehr umweltverträglich abwickeln
- Förderung des Umweltverbundes (Bus-, Bahn-, Rad-, Fußgängerverkehr)
- Modal Split zukunftsorientiert verändern (zugunsten des Umweltverbunds)
- Straßenraum stadtverträglich und ortstypisch gestalten
- Zielstellungen zu den einzelnen Verkehrsarten (hier: MIV):
 - Verkehrssicherheit erhöhen
 - Lärm- und Schadstoffemissionen reduzieren
 - Verkehrsentlastung in Innenstadt und Ortsteilzentren
 - Parkplatzangebot und –nachfrage regulieren
 - Angebot öffentlicher Behindertenparkplätze sichern.
- Verkehrliches Leitbild: Prinzipien des Verkehrs
 - Die störenden Auswirkungen des Verkehrs müssen durch Maßnahmen der Vermeidung, Bündelung und Verlagerung minimiert werden, damit die wesentlichen städtischen Qualitätsmerkmale für Wohnen, Kommunikation, Versorgung und Aufenthalt gestärkt bzw. erhalten werden können. Eine Abwägung dieser Qualitätsmerkmale gegenüber den Notwendigkeiten für Wirtschafts-, Ausbildungs- und Tourismusverkehr ist geboten.

- Verkehrliches Leitbild: Verkehrliche Grundsätze der Stadtentwicklung
 - Stärkung des Stadtzentrums
 - Stärken der Stadtteilzentren als kompakte Versorgungszentren mit hoher Aufenthaltsqualität.
- Leitbilder der Verkehrsarten: Fließender Kfz-Verkehr
 - Ergänzung flächendeckende Verkehrsberuhigung in ausgewählten Stadtbereichen.
- Leitbilder der Verkehrsarten: Ruhender Kfz-Verkehr
 - Einrichtung eines Parkleitsystems
 - Sicherung Anwohnerparkbedarf
 - Gewährleistung von Parkmöglichkeiten einschließlich der Schaffung einer ausreichenden Anzahl von öffentlichen Behindertenparkplätzen und deren barrierefreie Einbindung in das Straßen- und Fußgängerwegenetz
 - Parkraumbewirtschaftungskonzept für das Stadtzentrum
 - Ordnung des ruhenden Verkehrs durch bauliche Absetzung.

So weit Punkte aus der Verkehrspolitischen Zielstellung des VEP, so weit sie (auch) für das Parken relevant sind. Sie werden im Folgenden so zusammengefasst und konkretisiert, wie sie der Maßnahmenplanung im Parkraumbewirtschaftungskonzept zugrunde lagen:

Zweck des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die engere Innenstadt und die Bahnhofsvorstadt (hier zusammengefasst ‚Innenstadt‘ genannt) ist es, den ruhenden Verkehr auf

- den öffentlichen Raum,
- private, aber öffentlich zugängliche Sammelanlagen und
- den rein privaten Raum

so zu verteilen, dass folgende Ziele möglichst erreicht werden:

- **Attraktivität der Innenstadt für ihre Bewohner**

Die Innenstadt muss zunächst für ihre Bewohner attraktiv sein. Das gilt besonders für Städte mit abnehmender Einwohnerzahl, denen sehr daran gelegen sein muss, Einwohnerverluste im Zentrum zu vermeiden. Zur Attraktivität gehört auch, dass die Bewohner, sofern sie keinen Zugang zu Stellplätzen auf privatem Grund haben, in der Nähe ihrer Wohnung – nicht zwingend direkt davor - im öffentlichen Raum gebührenfrei und ohne zeitliche Befristung parken können. Die zeitliche Befristung des Parkens in den ‚grünen‘ Bereichen für Nicht-Anwohner senkt die Parkdichte und ermöglicht es ihnen, ohne Suchen einen wohnungsnahen Stellplatz zu finden.

- **Attraktivität der Innenstadt für ihre Besucher**

Für eine lebendige Stadt ist es dringend erforderlich, eine auch für Alltags-Besucher, nicht nur für Touristen, attraktive Innenstadt zu haben. Attraktivität heißt: Es muss mit besonderem Gewinn verbunden sein, sie aufzusuchen, und es muss angenehm sein, sie aufzusuchen. Das setzt für die Besucher attraktive Ziele, eine gute Erreichbarkeit und einen angenehmen Aufenthalt vor Ort voraus.

- **Attraktivität der Innenstadt für Einzelhändler, Dienstleister und Gastronomie**

Gute Erreichbarkeit und angenehmer Aufenthalt sind auch für die Ziele selbst, d.h. die Einzelhändler, Dienstleister, die Gastronomie usw. in der Innenstadt lebenswichtig. Insbesondere der Einzelhandel steht in harter Konkurrenz mit den Märkten außerhalb der Innenstadt. Ihn und die Gastronomie zu stärken setzt eine gute Erreichbarkeit, auch mit dem Pkw, voraus, gleichzeitig aber auch – und hier muss die Innenstadt gegenüber den Märkten punkten - eine hohe urbane Aufenthaltsqualität.

Insofern resultiert aus dem Ziel der guten Erreichbarkeit die Gebührenpflicht für zentrale Bereiche, gleichzeitig aber auch das Vergrößern von Räumen, die von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden und so stärker dem Aufenthalt dienen, wie es im Altstadt-Carrée geschehen soll.

- **Förderung von Einzelhandelsbereichen auch außerhalb der privilegierten Altstadtlage**

In Bereichen mit einer hohen Einzelhandelsdichte, die aber nicht über die urbane Dichte der Altstadt verfügen, sollte zwar das Parken zeitlich befristet, aber gebührenfrei sein, um hier, gemessen am Status quo, keine Benachteiligung gegenüber der Altstadt zu schaffen. Dies gilt für die Eisenbahnstraße westlich des Karl-Marx-Platzes.

- **Förderung von Dienstleistungsbereichen auch außerhalb der privilegierten Altstadtlage**

Wo sich in hoher Dichte Dienstleistungen außerhalb der Altstadt angesiedelt haben, die darauf angewiesen sind, dass ihre Besucher einen Stellplatz finden, sollte das Parken ebenfalls zeitlich befristet, aber gebührenfrei sein. Dies gilt für den Bereich Karl-Liebknecht-/Rudolf-Breitscheid-Straße.

- **Entlastung des öffentlichen Raums von ruhendem Verkehr und Förderung des Umweltverbunds**

Wo es ohne Konflikt mit höherrangigen Zielen möglich ist, sollte der öffentliche Raum von ruhendem Verkehr entlastet werden. Das

- verbessert das Straßenbild,
- und schafft in engen, beidseitig beparkten Straßenräumen Lücken, die bei Begegnungsverkehr genutzt werden können, um problemlos aneinander vorbeizukommen. Dies dient auch der Verkehrssicherheit. Solche Ausweichmöglichkeiten ermöglichen auch in relativ engen Straßenräumen ein beidseitiges Parken und ersparen das Einrichten von Einbahnstraßen, die auf jeden Fall mit Umwegen und tendenziell mit höheren Fahrgeschwindigkeiten verbunden

sind, was in beiden Fällen mit höherer Umweltbelastung und tendenziell mit höherer Unfallgefahr verbunden ist.

- Zudem fördert es, sofern die Kraftfahrer nicht auf private Flächen ausweichen können, die Nutzung des Umweltverbunds. Alle Ziele in den parkraumbewirtschafteten Bereichen sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln und ggf. einem zumutbaren Fußweg auch ohne Pkw gut erreichbar.

- **Langzeitparken durch Fremdarker nur in anbaufreien oder –armen Bereichen**

Zur Entlastung des öffentlichen Raums, insbesondere dort, wo eine Konkurrenz zu parkenden Anwohnern besteht, gehört zwangsläufig, dass das Beschäftigtenparken an die unangebaute Peripherie oder in den privaten Raum verlagert wird. Diesem Ziel dienen alle drei Arten der zu praktizierenden Bewirtschaftung: das gebührenpflichtige Parken (,rot'), das zeitlich befristete, für Anwohner gegen Vignette nicht befristete Parken (,grün') und das zeitlich befristete, aber auch für Anwohner nur befristet mögliche Parken (,gelb'). Wo Langzeitparken ohne Konkurrenz gegenüber Anwohnern und ohne relevante Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität möglich ist, sollte diesem jedoch Raum gegeben werden (,blaue' Bereiche).

- **Berücksichtigen der Wirkungen auf die Nutzung des Umweltverbunds beim Planen zusätzlicher Stellplätze**

Die Einrichtung des P+R-Platzes am Hauptbahnhof hat in hohem Maße Neuverkehr erzeugt, d.h. dort parken – vermutlich in der Mehrzahl - Fahrzeuge, die vor Einrichtung dieses Platzes nicht in der Umgebung des Bahnhofes, d.h. weder in den Bereichen Kant-, Blumenwerder-, Karl-Liebknecht-, Friedrich-Engels-Straße oder auch bei Lidl gestanden haben können, weil dort keine Fahrzeuge in dieser Größenordnung hinpassen. Es soll geprüft werden, ob deren Fahrer vorher mit der BBG, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zum Bahnhof gekommen sind, oder ob sie vorher ihr Ziel direkt mit dem Pkw, d.h. ohne Bahnnutzung aufgesucht haben. Hiervon sollte auch abhängig gemacht werden, in welchem Umfang zusätzlich zu den am ehemaligen Busbahnhof aktuell neu angebotenen Stellplätzen weitere zur Verfügung gestellt werden sollten. Es sollte jedenfalls unbedingt vermieden werden, Bahnreisende dazu zu bewegen, statt bisher mit BBG, Fahrrad oder zu Fuß nun mit dem Pkw zum Bahnhof zu kommen.

4.2 Maßnahmenplanung für die engere Innenstadt

4.2.1 Voraussichtliche/mögliche kurz- bis mittelfristige Änderungen hinsichtlich des Stellplatzangebots

Gegenüber dem Stand von 2007 wird es voraussichtlich folgende Änderungen hinsichtlich des Stellplatzangebots in der engeren Innenstadt geben:

- Die Anmietung des oberen Parkdecks Bauernmarkt durch den Landkreis endet am 30. Juni 2008. Damit stehen die dortigen 47 Stellplätze - sofern der Betreiber sie nicht wieder vermietet - wieder als Teil des ‚roten Bereichs‘ der Öffentlichkeit zur Verfügung. Hierzu gibt es seitens des Betreibers bislang (Stand: Anfang April 2008) keine Äußerungen.
- Im Zuge der grundhaften Erneuerung der Straßen im AltstadtCarrée (Steinstraße, Kirchstraße, An der Friedensbrücke) wird es voraussichtlich folgende Maßnahmen geben:
 - In der Steinstraße zwischen An der Friedensbrücke und Breiter Straße wird es auf der Nord- wie Südseite je 3 Stellplätze geben (bisher je 5).
 - Die Parkreihe auf der westlichen Seite von An der Friedensbrücke vor dem Stadthaus bleibt (5 Stellplätze).
 - Die Parkreihe auf der östlichen Seite von An der Friedensbrücke vor der Adler-Apotheke fällt weg (5 Stellplätze).
 - In der Straße An der Friedensbrücke zwischen Stein- und Friedrich-Ebert-Straße wird es keine Stellplätze mehr geben (bisher 8).
 - Auch in der Kirchstraße fallen die bisher 3 Stellplätze fort.

Das bedeutet in der Summe, dass es gegenüber den bislang 36 Stellplätzen künftig 11 Stellplätze geben wird. Sofern das obere Parkdeck Bauernmarkt der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen wird, stünde dem Wegfall von 25 Stellplätzen im AltstadtCarrée ein Gewinn von 47 Stellplätzen gegenüber, per Saldo ein Plus von 22 Stellplätzen.

- Die Barnimer Sparkasse plant östlich der nördlichen Michaelisstraße einen Parkplatz mit ca. 55 Stellplätzen, von dem noch offen ist, ob er allein für Mitarbeiter oder auch für die Allgemeinheit zugänglich sein soll. Sollte die Sparkasse auch den neuen Parkplatz gebührenpflichtig bewirtschaften und von der Goethestraße eine Brücke über die Schwärze gebaut werden, wäre dieser Parkplatz auch für Altstadtbesucher interessant.
- Laut Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2008 wird der Mündungsbereich von Eisenbahn- und Bergerstraße zu einem Kreisverkehr umgebaut. Hierdurch fallen in der Eisenbahnstraße die vier Parktaschen-Stellplätze vor der Buchhandlung und in der Bergerstraße ca. 10 Stellplätze fort.
- Zwischen Eisenbahnstraße und Finowkanal gegenüber der Einmündung der Michaelisstraße hält die Stadt die sogenannte ‚Telekomfläche‘ für einen möglichen Mitarbeiter-Parkplatz vor. Die Größe beträgt ca. 75 Stellplätze.

- Für die Südseite der Eisenbahnstraße zwischen Ammonstraße und Mündung der Bergerstraße ist die Anlage eines Radwegs geplant. Dadurch fallen die dortigen hochbord markierten 7 Stellplätze fort.
- Durch anstehende Umbaumaßnahmen in der Erich-Mühsam- sowie der Carl-von-Ossietzky-Straße werden vermutlich einige Stellplätze wegfallen. Da die Planungen noch nicht abgeschlossen sind, ist deren Anzahl aber noch nicht bestimmbar.

In Tabelle 4-1 sind die genannten Änderungen zusammengefasst.

Tabelle 4-1:

Voraussichtliche/mögliche kurz- bis mittelfristige Änderungen des Stellplatzangebots in der engeren Innenstadt

	gebührenpflichtig	zeitlich beschränkt	reiner Mitarbeiterparkplatz	Status noch offen
Oberdeck Bauernmarkt			-47	
Oberdeck Bauernmarkt	47			
Parkplatz Sparkasse Michaelisstraße Ost				55
Parkplatz 'Telekomfläche' der Stadt			75	
Umbau AltstadtCarrée	-25			
Radweg auf der Südseite der Eisenbahnstraße	-7			
Kreisverkehr Bereich Eisenbahnstraße	-4			
Kreisverkehr Bereich Bergerstraße		-10		
Summe	11	-10	28	55
Summe	84			

204_künftige stellpl

4.2.2 Maßnahmenplanung

Wie die Analyse in Kapitel 2 und zusammenfassend das Kapitel 2.2.7 gezeigt hat, hat das Parkraumbewirtschaftungskonzept von 2004 seine wesentlichen Ziele erreicht. Zugleich sind aber auch Nachbesserungen erforderlich und möglich.

- **Abgrenzung der Parkzonen**

Im Parkraumbewirtschaftungskonzept von 2004 wurden drei Parkzonen vorgeschlagen (s. dort S. 35 und Abbildung 3.3, S. 34). Bewohner der Innenstadt sollten eine Vignette nur für die Parkzone erhalten können, in der sie wohnen, um v.a. das Berufspendeln von einem Bereich der Innenstadt in einen entfernteren anderen zu verhindern. Es ist die Frage gestellt worden, ob nicht eine Vergrößerung der Parkzonen möglich wäre. Angesichts des relativ ungünstigen Verhältnisses von ‚grünen‘ zu ‚roten‘ Bereichen in der Parkzone nördlich und westlich der Schwärze und der geringen Parkdichte in der rein ‚grünen‘ und ‚blauen‘ Parkzone südlich der Schwärze und westlich der Goethestraße erscheint es tatsächlich angemessen, diese beiden Parkzonen zu einer gemeinsamen zusammenzufassen, auch wenn die Straßen südlich der Erich-Mühsam-Straße noch hinzukommen.

Die Frage der Parkzoneneinteilung stellt sich darüber hinaus auch im Zusammenhang mit einer Erweiterung des Parkraumbewirtschaftungsgebiets um die Bahnhofsvorstadt. Soll, was bisher die westliche Grenze des Gebiets ‚engere Innenstadt‘ war, weiterhin Parkzonengrenze bleiben? Es wird vorgeschlagen, diese Grenze, mit einer leichten Korrektur, beizubehalten: Der Karl-Marx-Platz und die Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Eisenbahnstraße und Weinbergstraße sollten wegen der größeren räumlichen Nähe zur Bahnhofsvorstadt der dortigen Parkzone angehören.

- **Sollen die Bewirtschaftungsarten (gebührenpflichtig / parkzeitbegrenzt / restriktionsfrei = rot / grün / blau) räumlich so bleiben, wie sie sind?**

Von Norden nach Süden:

- Das nördliche Erweiterungsgebiet gehörte bisher nicht zum Parkraumbewirtschaftungsbereich und ist daher restriktionsfrei. Da es außerdem anbaufrei ist, gibt es gegenwärtig keinen Grund, Restriktionen einzuführen. Es wird daher ‚blau‘. Seine grundsätzliche Aufnahme in den Bereich der Parkraumbewirtschaftung ist sinnvoll, da es offensichtlich von Besuchern der Innenstadt beparkt wird und insofern zur Innenstadt gehört. Das öffnet die Möglichkeit, bei Bedarf das Parkregime auch zu ändern.
- Die Töpferstraße hat neun uneingeschränkt beparkbare Stellplätze in einem ansonsten ‚roten‘ Gebiet. Es ist anzunehmen, dass eine Reihe von Autofahrern hier erst einmal nachsieht, ob sich nicht ein kostenloser Stellplatz finden lässt. Diese Stellplätze sind jedoch in Privatbesitz, so dass die Stadt keinen Zugriff hat. Es sollte trotzdem von Zeit zu Zeit versucht werden, den Grundeigentümer zu bewegen, hier die ‚roten‘ Regelungen zu übernehmen.
- Nagel- und Mauerstraße zwischen Bollwerk- und Kreuzstraße sollten in die Parkraumbewirtschaftung einbezogen und als ‚grüner‘ Bereich bewirtschaftet werden.
- Zur räumlichen Vereinheitlichung der Bewirtschaftung und zur Kompensation wegfallender Kurzzeitstellplätze im Altstadt-Carrée sollte die Goethestraße am Kreishaus gebührenpflichtig werden.
- Auf der westlichen Seite der Mauerstraße zwischen Kreuz- und Brautstraße gibt es eine Parkbucht mit drei Stellplätzen. Diese sind privat, aber nicht als solche gekennzeichnet. Auch hier erscheint es möglich, dass es einen gewissen Kostenlos-Parksuchverkehr gibt. Es erscheint sinnvoll, diesen Bereich als privat zu kennzeichnen.
- Der ‚grüne‘ Bereich um die Maria-Magdalenen-Kirche dient in starkem Maße als Parkbereich für Besucher der Innenstadt. Daraus resultiert eine dichte Beparkung und ein relativ hohes Verkehrsaufkommen. Durch einen Farbwechsel zu ‚rot‘ würden die Anwohner selbst von Restriktionen betroffen werden. Ein Wechsel zu ‚blau‘ würde ihnen mehr Ruhe bringen, da die dann das Gebiet beparkenden Langzeitparker wesentlich weniger Parkwechsel verursachen würden als die jetzigen dortigen Fremdarker. Jedoch würden wahrscheinlich die Parkchancen der Anwohner gemindert und außerdem Beschäftigte aus den peripheren ‚blauen‘ Bereichen und den Parkbauten abgezogen. Der Bereich sollte also ‚grün‘ bleiben.
- Die Erich-Mühsam-Straße zwischen Goethe- und Breiter Straße ist im Parkraumbewirtschaftungskonzept von 2004 ‚blau‘. Gegenwärtig ist in westlicher Richtung ziemlich bald

westlich der Breiten Straße eine Haltverbotszone ausgeschildert, von der 10 ‚blaue‘ Parktaschenstellplätze in der Innen-Rechtskurve hinter Am Paschenberg ausgenommen sind. In östlicher Gegenrichtung gibt es östlich der Goethestraße kein Haltverbotszonenschild, so dass von der Beschilderung her die südliche Straßenseite der Mühsam-Straße beparkbar ist. Lediglich Kraftfahrer, die von der Straße Am Paschenberg zur Mühsam-Straße fahren, stoßen kurz vor der Einmündung in diese auf ein Schild ‚Haltverbotszone‘. Die Mühsam-Straße bietet auf ihrer Südseite zwischen Am Paschenberg und der Breiten Straße etwa fünf Stellplätze. Diese sollten u.E. erhalten und ‚blau‘ bleiben.

- Aus der Mühsam-Straße westlich der Goethestraße wurde von Anwohnern der dringende Wunsch geäußert, die bislang ‚blaue‘ Mühsam-Straße in die Parkraumbewirtschaftung einzubeziehen, da sie wegen der aus der Altstadt verdrängten Berufspendler stark belastet sei. Tatsächlich hatte die Mühsam-Straße bei den beiden dort durchgeführten Erhebungen zwischen Goethe- und Danckelmannstraße vormittags eine Auslastung von 85 und 95 % (vgl. Tabelle 2-14). Zwischen Danckelmann- und Schillerstraße betrug die Auslastung knapp 60 % und zwischen Schiller- und Lessingstraße unter 40 %. Der Vergleich mit der Nachfrage von 2004 zeigt, dass es seitdem in allen drei Abschnitten, von unterschiedlichem Niveau aus, eine starke Zusatzbelastung gegeben hat. Insgesamt stieg dort die Nachfrage von 25 auf 63 Pkw-Einheiten.

Die Mühsam-Straße zeitbewirtschaften wie bisher schon die nördlich benachbarten Straßen, lässt sich städtebaulich genau so begründen wie dort. Im Parkraumbewirtschaftungskonzept von 2004 war die Peripherie im Osten, Süden und Westen als Bereich vorgesehen, in dem ein Teil der aus den ‚roten‘ und ‚grünen‘ Bereichen verdrängten Berufspendler bleiben konnte. Diesen Bereich im Süden aufzuheben, ist eine städtebauliche und verkehrspolitische Entscheidung. Sie betrifft positiv die Anwohner und negativ die Berufspendler, die dort nicht mehr parken können. Nimmt man an, dass diese den Unterschied zwischen 2004 und 2007 ausmachen, dann sind es knapp 40 Fahrzeuge.

Wenn man die Mühsam-Straße zwischen Goethe- und Lessingstraße bewirtschaftet, muss man dies konsequenterweise mit der Schillerstraße südlich der Mühsam-Straße auch tun und mit der Danckelmannstraße zumindest bis zur Hardenbergstraße, diese eingeschlossen. Aus Gründen der Einheitlichkeit sollte der ‚grüne‘ Bereich dann in der Danckelmannstraße bis zur Heinrich-Heine-Straße ausgedehnt und auch die Georg-Herwegh-Straße einbezogen werden, die ohnehin für Fahrzeuge aller Art gesperrt und nur für Anlieger frei ist.

- Wegen ihrer sehr hohen Belastung (bei der Erhebung betrug die morgendliche Auslastung 95 %) sollte auch die bislang ‚blaue‘ Weinbergstraße zeitbewirtschaftet, d.h. ‚grün‘ werden.
- Nordwestlich von Haus Schwärzetal gibt es zwei Parkplätze: einen Privatparkplatz, der zum Haus gehört, und einen öffentlichen und auch als Parkplatz ausgewiesenen. Dieser gehörte bislang nicht zum Parkraumbewirtschaftungskonzept, sollte aber als restriktionsfrei (‚blau‘) mit aufgenommen werden.
- Für den derzeit gebührenpflichtigen Karl-Marx-Platz wird im VEP-Entwurf vorgeschlagen, ihn wegen nicht sehr hoher Auslastung nur noch zeitbewirtschaften. Die Auslastung betrug bei der vormittäglichen wie frühabendlichen Erhebung 60 %.

Wegen der Einzelhandelsnähe zur Eisenbahnstraße hin und wegen des hohen Parkdrucks vom Bereich Breitscheid-/Liebknecht-/Sandberg-Straße her wird vorgeschlagen, die nordöstlichen zwei Drittel gebührenpflichtig („rot“) zu lassen und das südwestliche Drittel nur noch zeitzubewirtschaften („grün“).

- Aus der Einwohnerschaft um den Knoten Breitscheid-/Liebknecht-/Sandberg-/Weinbergstraße kam überdies der Vorschlag, wegen des hohen Parkdrucks die südöstliche Straßenseite der Breitscheid-Straße zwischen Weinbergstraße bis nahe der Eisenbahnstraße beparkbar zu machen (das wäre eine Umwidmung von „weiß“ zu „grün“). Von der Fahrbahnbreite her erscheint dies, auch ohne Einschränkung des an der Eisenbahnstraße ein- und abbiegenden Verkehrs, möglich (vgl. Foto 4-2). Es wird aber vorgeschlagen, zunächst die Situation in der Liebknecht-Straße zu verbessern und zu sehen, ob dies nicht ausreicht.

Foto 4-2:

Rudolf-Breitscheid-Straße. Nordöstlich der Karl-Liebknecht-Straße, Richtung Eisenbahnstraße



- **Zusätzliche Stellplätze?**

- Der Parkplatz Marienstraße ist, obwohl die für Reisebusse vorgesehenen drei Busstellplätze so beparkt werden, dass man sie nicht mehr sieht, hoch überlastet und bedarf dringend einer Ausweitung seiner Kapazität. Hierzu wird vorgeschlagen, zu prüfen, ob die Wiesenbrache zwischen dem Parkplatz und der Bollwerkstraße nicht befestigt und in den Parkplatz einbezogen werden kann (vgl. Foto 4-3).

Es erscheint auch nicht angemessen, diese Art ‚Filetstück‘ für die Langzeitparker der Innenstadt zum Teil für Reisebusse vorzuhalten, die dort die weitaus meiste Zeit nicht stehen werden. Es wird daher vorgeschlagen, auf dem Gelände des ehemaligen Busbahnhofs an der Heegermühler Straße eine entsprechende Fläche für Reisebusse auszuweisen. Reisebusgäste können an ihrem Zielort in Eberswalde abgesetzt und später wieder aufgenommen werden. Und in der Zwischenzeit parkt der Bus am ehemaligen Busbahnhof, in dessen Nähe dem Fahrer u.a. die Bahnhofsgastronomie zur Verfügung steht.

Foto 4-3:

Wiesenbrache zwischen dem Parkplatz Marienstraße und der Bollwerkstraße. Blick vom nördlichen Parkplatzrand in Richtung Nordwesten und Norden

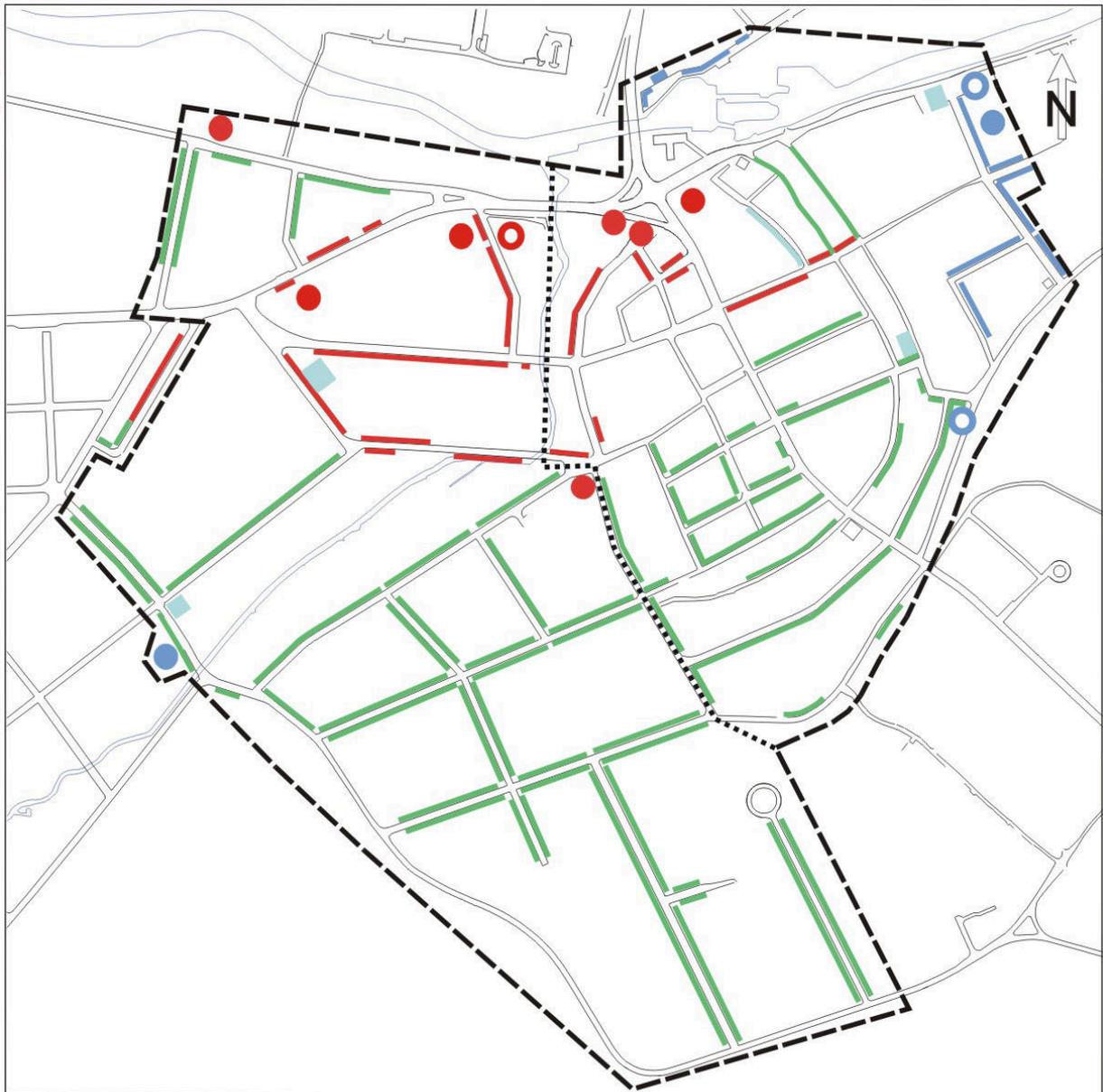


Der Verlust von 25 Stellplätzen im AltstadtCarrée muss unbedingt und sehr in der Nähe kompensiert werden. Insofern besteht eine hohe Dringlichkeit, dass das Oberdeck des Parkdecks Bauernmarkt wieder allgemein zugänglich wird. Es wäre außerdem sehr zu begrüßen, wenn das Unterdeck zugangsfreundlicher gehandhabt werden könnte. Durch das heruntergelassene Rollgitter erweckt das Unterdeck zwangsläufig den Eindruck, rein privat vermietet zu sein. Für das AltstadtCarrée noch günstiger wäre es, wenn die Institution, die den großen ebenerdigen Privatparkplatz vor dem Parkdeck nutzt, auf das Oberdeck des Parkdecks wechseln könnte und der ebenerdige Parkplatz als gebührenpflichtiger Parkplatz den Besuchern des AltstadtCarrées zur Verfügung stünde. Allerdings würden durch den ebenerdigen Parkplatz nicht mehr Stellplätze gewonnen als durch den Umbau des AltstadtCarrées verloren gehen.

- Bei einem Umzug der Stadtverwaltung von Nordend in die Altstadt würde vermutlich die bessere Erreichbarkeit durch öffentliche Verkehrsmittel die Nachfrage nach Pkw-Stellplätzen senken. Für die verbleibenden Pkw's würden die freien Flächen im Parkhaus des Landkreises mehr als ausreichen. Nachgewiesen können würden sie auf der Telekom-Fläche.
- An der Ecke Mauerstraße/Eicherwerderstraße gibt es zwischen Schneider- und Eichwerderstraße eine mit relativ jungem Baumbestand und Unterholz bestandene Brache, die eine Art Feuchtbiotop darstellt, aber dem Vernehmen nach nicht geschützt ist. Diese könnte eine Option für eine Ergänzung des ‚blauen‘ Bereichs Marienstraße darstellen, indem als Zwischennutzung hier eine größere Stellfläche eingerichtet wird.
- Es gibt in der engeren Innenstadt einige Brachen, die, da ohne Restriktionen, intensiv genutzt werden. Sie sollten u.E. nach Möglichkeit erst geräumt werden, wenn tatsächlich eine höherwertige anstehende Nutzung dies erforderlich macht.

Das Parkraumbewirtschaftungskonzept für die engere Innenstadt mit den in diesem Kapitel vorgeschlagenen Modifikationen und Erweiterungen ist in der Abbildung 4-4 wiedergegeben.

Abbildung 4-4:
Parkraumbewirtschaftungskonzept engere Innenstadt 2008



Parkraumbewirtschaftungskonzept engere Innenstadt 2008

- Parkplatz, vorhanden
- Parkplatz, geplant oder vorgeschlagen
- gegenwärtig beparkte Brachen
- Straßenrandparken (bei einer Markierung in der Fahrbahnmittle wird abwechselnd beidseits geparkt)

Bedeutung der Farben:

- gebührenfrei, ohne zeitliche Beschränkung
- gebührenfrei, zeitl. Beschränkung auf 2 Stunden, Bewohner mit Vignette frei
- 20 min frei, dann 0,30 € pro angefangene halbe Std
- gegenwärtig öffentl. beparkt, aber nicht Teil des Parkkonzepts
- Parkzonengrenze

204_o parkkonzept 2008

■ KOMMUNAL ■ DATA

4.3 Maßnahmenplanung für die Bahnhofsvorstadt

4.3.1 Gegenüber dem erfassten Bestand bereits durchgeführte oder geplante Änderungen hinsichtlich des Stellplatzangebots

- Angesichts des hohen Parkdrucks wurden am P+R-Platz am Hauptbahnhof folgende Änderungen durchgeführt:
 - Von den 20 Behindertenstellplätzen wurden 10 in Kurzzeitstellplätze mit Parkscheibe umgewandelt. Maximale Parkdauer: 1 Stunde. Es verbleiben vier Behindertenstellplätze. Die restlichen ehemaligen Behindertenstellplätze stehen Taxis zur Verfügung.
 - An der Mauer des Eisenbahn-Ausbesserungswerks wurde zusätzlich Fläche für drei Stellplätze freigegeben.
- Die Stadt plant, den ehemaligen Busbahnhof in der Heegermühler Straße ebenfalls als öffentlichen Parkplatz einzurichten. Nach ihren Berechnungen würde dieser eine Größe von 150 bis 170 Stellplätzen haben. Von diesen wäre, wenn hier auch Stellmöglichkeiten für drei Reisebusse eingerichtet werden, diese von den genannten Stellplätzen abzuziehen.

4.3.2 Maßnahmenplanung

- Zusätzliche Stellplätze?
 - Im Herbst 2007 wurde am Hauptbahnhof der P+R-Platz mit rund 250 Stellplätzen eröffnet und war nach kurzer Zeit allmorgendlich voll belegt.

Nimmt man hypothetisch an, die Fahrer dieser 250 Fahrzeuge wären auch vorher schon mit dem Auto zum Bahnhof gekommen, dann müssten sie sich vor der Inbetriebnahme des P+R-Platzes auf die umliegenden Stellplätze verteilt haben. Hierzu gehören in gewissem Maße auch der Kundenparkplatz von Lidl/Tacko/Reno an der Heegermühler Straße westlich der Bahn. Nimmt man an, dass dort ebenso viele P+R-Fahrzeuge gestanden haben wie vormittags Kunden, dann wären das rund 30 Fahrzeuge (bei unserer Zählung am Montag, dem 29.10.2007 standen dort um 9.20 h 28 Pkw und ein Lieferwagen). Die verbleibenden 220 Fahrzeuge müssten also zusätzlich zu den heute dort stehenden im Wesentlichen in der Kantstraße (einschließlich der beiden Parkbrachen) bis zur Grabowstraße und der Blumenwerderstraße (dort, wo sie nicht parkzeitbeschränkt ist) gestanden haben. Friedrich-Engels- und Karl-Liebkecht-Straße wären bereits vom Bahnhof ziemlich weit entfernt gewesen.

Füllt man die am 29.10. morgens im Bereich Kant- und Blumenwerderstraße freien Stellplätze vollständig auf, dann sind dies einschließlich der Parkbrachen und des kleinen privaten Parkplatzes am nordwestlichen Ende der Blumenwerderstraße 53 Stellplätze. Wo haben die restlichen 175 Fahrzeuge gestanden? Bei Bahr? In Engels- und Liebkecht-Straße? Auch dort wäre nicht genügend Platz für sie gewesen. Das heißt: Der P+R-Platz hat in hohem Maße Neuverkehr erzeugt. Die Frage ist: Sind das Personen, die vorher

- mit dem Linienbus
- oder mit dem Fahrrad

gekommen sind,

- oder (und wenn ja, in welchem Maße?) Mitarbeiter des Eisenbahn-Ausbesserungswerks, oder Personen, die vorher
- nicht mit der Bahn gefahren sind, sondern ihr Ziel direkt mit dem Pkw angefahren haben?

Im letzten Fall wäre die Entwicklung zu begrüßen, in den anderen Fällen zu beklagen. Die Beantwortung dieser Frage ist für die Entscheidung von Belang, den ehemaligen Busbahnhof als zusätzlichen P+R-Platz einzurichten.

Wenn der Pkw-Neuverkehr am Bahnhof in erster Linie auf bisherige Busfahrgäste und Radfahrer zurückgeht, wäre es sehr zu diskutieren, ob man mit einer solchen Maßnahme noch zusätzlichen Neuverkehr erzeugen und damit weitere Fahrgäste von den Linienbussen abziehen soll. Dies widerspräche den verkehrlichen Zielstellungen des Verkehrsentwicklungsplans, die Lärm- und Schadstoffemissionen so gering wie möglich zu halten sowie die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bus, Fahrrad, Füße) zu fördern.

Die Barnimer Busgesellschaft hat bei der Fachhochschule Eberswalde eine Untersuchung in Auftrag gegeben, die u.a. die genannten Fragen klären soll. Diese Untersuchung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt (Anfang April 2008) noch nicht abgeschlossen. Es wird empfohlen, vom Ergebnis dieser Untersuchung abhängig zu machen, wieviel Stellplätze auf dem Gelände des bisherigen Busbahnhofs zur Verfügung gestellt werden.

- Für die Karl-Liebknecht-Straße, die von hohem Parkdruck durch Besucher geprägt ist, wurde aus der Anwohnerschaft vorgeschlagen, die Zahl der Stellplätze zwischen August-Bebel- und Rudolf-Breitscheid-Straße durch die Einrichtung von Senkrechtparken auf der nördlichen Seite der Straße zu erhöhen, ggf. auf Kosten des dortigen Gehwegs, da sich dort nur die Schulmauer befände und der Fußweg nicht erforderlich sei. Die gegenwärtige räumliche Situation ist aus Foto 4-5 ersichtlich.
- Ein anderer Vorschlag beinhaltete, die auf der südlichen Seite der Straße geltende Parkzeitbeschränkung auch auf der nördlichen Seite zu übernehmen. Würde das Spürbares bringen? Bei der Kennzeichenerfassung wurde bei den drei Durchgängen, während denen die Parkzeitbeschränkung von 2 Stunden auf der südlichen Straßenseite galt, nur ein Fahrzeug zweimal registriert, parkte also mit Sicherheit deutlich länger als die erlaubten 2 Stunden. Auf der nördlichen Straßenseite wurden 6 Fahrzeuge zweimal und 10 Fahrzeuge dreimal registriert, letztere standen dort entweder den ganzen oder nahezu den ganzen Tag.
- Es wird vorgeschlagen, durch die Beschränkung auf Kurzzeitparken auch auf der nördlichen Seite für zusätzlich zur Verfügung stehende Stellplätze zu sorgen. Und erst wenn dies nicht ausreichen sollte, bei Aufrechterhaltung der Parkzeitbeschränkung ein Senkrechtparken zu prüfen. Es sollte dabei aber ein Gehweg auf der nördlichen Straßenseite erhalten bleiben. Sollte dies nur mit Hilfe einer Einbahnstraßenlösung möglich sein, die zwangsläufig Umwege und damit höhere Luftschadstoffemissionen und tendenziell auch höhere Fahrgeschwindigkeiten mit sich bringt, wäre statt eines Senkrechtparkens in der Karl-Lieb-

knecht-Straße eher, wie von Anwohnerseite vorgeschlagen, das Zulassen von Parken auf der südöstlichen Seite der Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Weinbergstraße und Eisenbahnstraße vorzuziehen. Städtebaulich erscheint uns dies ohnehin als die verträglichere Lösung.

Foto 4-5:

Karl-Liebknecht-Straße zwischen August-Bebel- und Rudolf-Breitscheid-Straße. Richtung Rudolf-Breitscheid-Straße



- Parkraumbewirtschaftung

Gegenwärtig gibt es in der Bahnhofsvorstadt bis auf punktuelle Sonderregelungen (Behindertenstellplätze, Lieferparken, temporären Haltverboten vermutlich wegen Müllabfuhr) zwei Bewirtschaftungsarten von Stellplätzen:

- zeitlich uneingeschränktes Parken und
- auf entweder eine Stunde (in der Eisenbahnstraße und auf der westlichen Seite der Bebel-Straße nördlich der Liebkecht-Straße) oder zwei Stunden (in Teilen von Blumenwerder-, Grabow-, Engels-, Liebkecht- und Breitscheid-Straße) beschränktes Parken mit Parkscheibe.

Gebührenpflichtige Stellplätze gibt es in der Bahnhofsvorstadt nicht (vgl. Abbildung 3-1). Die letzten beiden Seiten des Kapitels 3 mit der Abbildung 3-27 hatten zusammenfassend festgestellt:

- Es gibt ein nicht ausreichendes Stellplatzangebot auf dem P+R-Platz am Hauptbahnhof und, für Kunden/Besucher, im Bereich östliche Liebkecht-/östliche Breitscheid-Straße.
- Es gibt eine starke Nutzungskonkurrenz zwischen Anwohnern und Beschäftigten in der mittleren Blumenwerder-, der mittleren Kantstraße, der Wilhelmstraße zwischen Kant- und Eisenbahnstraße, in zwei Abschnitten der Engels-Straße und in der Bebel-Straße zwischen Liebkecht- und Breitscheid-Straße.
- Es gibt dominierende Beschäftigtenanteile bei starker Auslastung im westlichsten Teil der Kantstraße, im Mündungsbereich der Seelenbinderstraße und auf der Parkbrache gegenüber

dem früheren Landratsamt. Doch stören sie dort wegen der weitgehenden Anbaufreiheit relativ wenig.

- Es gibt dominierende Beschäftigtenanteile bei starker Auslastung in angebauten Bereichen in der Bebel-Straße nördlich der Engels-Straße, in der Sandberg-Straße und in Teilen der Engels-Straße, aber ohne dass sie dort in erkennbar starkem Maße mit Anwohnern um die Stellplätze konkurrierten.
- Auf das nicht ausreichende Stellplatzangebot am P+R-Platz am Hauptbahnhof reagiert, wie schon gesagt, die Stadt mit zusätzlichen Stellplätzen auf dem Gelände des ehemaligen Busbahnhofs.
- Zur Minderung der Stellplatzknappheit in der Liebknecht-Straße wird, wie ebenfalls schon angeführt, vorgeschlagen, auch auf der nördlichen Straßenseite der Liebknecht-Straße eine Parkzeitbeschränkung per Parkscheibe einzuführen.
- Hier stellt sich – angesichts des Ziels eines einheitlichen Parkraumbewirtschaftungskonzepts – die Frage, ob hier die ‚grüne‘ Bewirtschaftungsform aus der engeren Innenstadt übernommen werden kann: Parkzeitbeschränkung auf zwei Stunden, aber Anwohner können mit Vignette uneingeschränkt parken. Diese Regelung würde zweifellos zu einer Reihe von Langzeitparkern führen, so dass für den starken Besucherverkehr wieder nicht genügend Stellplätze zur Verfügung stünden. Andererseits macht hier eine Gebührenpflicht mit Brötchentaste keinen Sinn: die Dinge, die die Besucher hier zu erledigen haben, währen deutlich länger als Einkäufe, und den Dienstleistern und sonstigen aufgesuchten Einrichtungen ist nicht damit gedient, dass man ihren Besuch verteuert. Das bedeutet, dass den Bewirtschaftungsformen der engeren Innenstadt noch eine hinzuzufügen ist: eine Parkzeitbeschränkung, die auch für die Anwohner gilt, also ohne Vignette. Ihr wird in der Parkraumbewirtschaftungskarte die Farbe ‚gelb‘ gegeben.
- Heute gibt es auf der Westseite der Bebel-Straße nördlich der Liebknecht-Straße einen Abschnitt mit einer Parkzeitbegrenzung auf 1 Stunde. Sollte die ‚gelbe‘ Regelung auf diesem Stück beibehalten, auf beide Straßenseiten zwischen Engels- und Liebknecht-Straße ausgedehnt oder von einer ‚grünen‘ Lösung abgelöst werden?
- Bei der Kennzeichenerfassung wurden nur wenige Anwohnerfahrzeuge und ebenso wenige Beschäftigte angetroffen. Die Parkenden waren überwiegend ‚Besucher‘. U.E. sollte die Straße zwischen Engels- und Liebknecht-Straße eine einheitliche Regelung haben. Eine ‚grüne‘ Lösung erscheint als ausreichend.
- Die ‚gelbe‘ Regelung soll – aus denselben Gründen wie in der Liebknecht-Straße – auch in der Breitscheid-Straße zwischen Rathenau- und Weinbergstraße gelten, hier gilt sie auch heute schon.
- Ebenfalls beibehalten werden sollte die vignettenlose Parkzeitbeschränkung in der Eisenbahnstraße. Hier läge eine Gebührenpflicht (‚rot‘) zwar näher als in der Liebknecht- und Breitscheid-Straße. Doch würde das den Status quo in der Konkurrenz der Einzelhandelsgeschäfte der Eisenbahnstraße mit denen in der Altstadt verschlechtern. Mit dem Status quo ist u.E. beiden gedient, weshalb man ihn bei beiden auch nicht ändern sollte.

- Wegen der weitgehenden Anbaufreiheit und offenbar nicht gegebenen Konkurrenz mit Anwohnern erscheint das Beschäftigtenparken in der Kantstraße westlich der Blumenwerderstraße und auf den beiden dortigen Parkbrachen nicht problematisch, weswegen es dort weiterhin ohne zeitliche Beschränkung möglich sein sollte („blauer“ Bereich). Das Gleiche gilt für die beiden Einmündungen der Werner-Seelenbinder-Straße, und, solange sie nicht geschlossen wird, für die Parkbrache gegenüber dem Landratsamt.
- Für alle übrigen Straßen schlagen wir eine „grüne“ Parkzeitbeschränkung wie in der engeren Innenstadt vor, mit Vignetten für die Anwohner, die ihnen zeitlich nicht beschränktes Parken erlauben. Das gilt auch für die bislang parkzeitbeschränkten Abschnitte in der Blumenwerder-, Grabow- und Engels-Straße.
- Eine Parkzeitbeschränkung nimmt den stark belasteten Anliegerstraßen die Konkurrenz mit den gebietsfremden Langzeitparkern, und sie wertet alle Anliegerstraßen städtebaulich auf. Da in diese Bereiche auch keine Verdrängung von „Gebührenflüchtigen“ aus roten Bereichen wie in der engeren Innenstadt stattfindet, ist eine tatsächliche verkehrliche Beruhigung zu erwarten. Sie ist im Sinne der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans verbunden mit einer Minderung von Lärm und Luftschadstoffen und kommt tendenziell auch der Verkehrssicherheit zugute.
- Wie die Analyse der Effekte des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes in der engeren Innenstadt gezeigt hat, wurden dort wesentliche Ziele des Konzeptes erreicht. Allerdings mit dem nicht gewollten, aber schwer vermeidbaren Nebeneffekt einer Erhöhung der Verkehrsbewegungen im motorisierten Individualverkehr, eine Wirkung, die in diesem Punkt den Zielstellungen des Verkehrsentwicklungsplans nicht entspricht. Die hier vorgeschlagene Parkraumbewirtschaftung der Bahnhofsvorstadt hingegen wird durch die Belastungsminderung und städtebauliche Aufwertung nicht nur den Anwohnern, Händlern und Dienstleistern des Gebiets gerecht, sondern fördert auch im Sinne des VEP die Verkehrsmittel des Umweltverbunds.
- Um zu vermeiden, dass Berufspendler in die – bis auf die Bebel-Straße – heute nicht so stark belasteten Bereiche südlich der Breitscheid-Straße gedrängt werden, sollte sich der „grüne“ Bereich bis zur Brunnenstraße erstrecken. An der angebauten Peripherie „blaue“ Bereiche zu lassen, führt zu den Effekten, die in der Erich-Mühsam- und der Weinbergstraße zur Folge hatten, diese nachträglich von „blauen“ in „grüne“ Bereiche umzuregeln. Aus demselben Grund wurde oben auch vorgeschlagen, die südliche Schillerstraße, die Dankelmannstraße und die Georg-Herwegh-Straße parkzeitubeschränken.
- Die Parkzeitbeschränkungen für den „grünen“ Bereich sollten, wie in der engeren Innenstadt, montags bis freitags von 8 bis 18 Uhr und samstags von 8-14 Uhr gelten.
- Angesichts der ebenfalls großen Ausdehnung der westlichen der beiden Parkzonen der engeren Innenstadt wird vorgeschlagen, die Bahnhofsvorstadt nur als *eine* Parkzone zu behandeln.
- Die Parkzeitbeschränkungen für den „gelben“ Bereich sind gegenwärtig sehr uneinheitlich. Gemeinsam ist ihnen, dass sie „werktags“ gelten, was den Samstag ausschließt. Es wird

vorgeschlagen, hier die Zeiten des ‚grünen‘ Bereichs zu übernehmen. Tageszeitlich entspricht dies der gegenwärtigen Regelung in der Eisenbahnstraße, in Liebknecht- und Breitscheid-Straße gilt hingegen gegenwärtig die Spanne von 6-18 Uhr. Uneinheitlich ist auch die Höchstparkdauer: In der Eisenbahnstraße beträgt sie 1 Stunde, sonst 2 Stunden, was z.B. in der Liebknecht-Straße wegen der Warte- und Behandlungszeit in den dortigen medizinischen Einrichtungen und Praxen auch erforderlich ist. Es wird vorgeschlagen, die 2-Stunden-Regelung auch in der Eisenbahnstraße zu übernehmen.

Die hier aufgeführten Regelungen sind grafisch in der Abbildung 4-6 dargestellt. Abbildung 4-7 schließlich gibt das Konzept für das Gesamtgebiet engere Innenstadt plus Bahnhofsvorstadt wieder.

Abbildung 4-6:
Parkraumbewirtschaftungskonzept Bahnhofsvorstadt 2008



Abbildung 4-7:
Parkraumbewirtschaftungskonzept engere Innenstadt und Bahnhofsvorstadt 2008

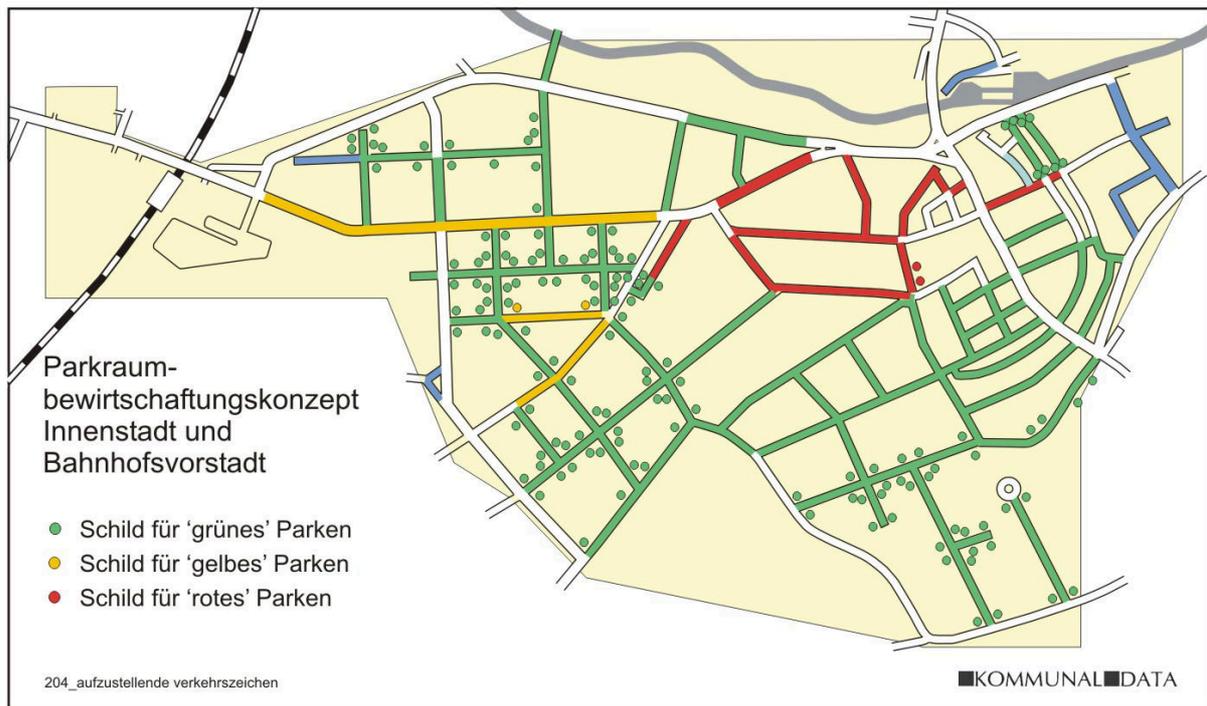


Die Abbildung 4-8 gibt die Art und Standorte der für die Umsetzung des Bewirtschaftungskonzeptes aufzustellenden Verkehrszeichen wieder.

Neue Schilder für ‚gelbes‘ Parken brauchen nur auf der nördlichen Seite der Karl-Liebknecht-Straße aufgestellt zu werden, in den anderen ‚gelben‘ Bereichen sind lediglich jeweils Zusatzschilder auszutauschen: überall die für die Geltungszeiten der Parkzeitbeschränkung (Mo-Fr 8-18 h und Sa 8-14 h), sowie in der Eisenbahnstraße die maximale Parkdauer (2 Stunden statt bisher 1 Stunde). In der Blumenwerderstraße sind die schon vorhandenen parkzeitbeschränkenden Schilder zu versetzen und die Geltungszeiten auszuwechseln. Letzteres gilt auch für die entsprechenden Schilder in der Grabowstraße zwischen Kant- und Eisenbahnstraße und im westlichsten Abschnitt der Karl-Liebknecht-Straße.

Bei dem für die Goethestraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Ratzeburgstraße benötigten Parkscheinautomaten wird davon ausgegangen, dass er wegen des dortigen Wegfalls von Stellplätzen aus dem Altstadt-Carrée entnommen werden kann.

Abbildung 4-8:
Aufzustellende Verkehrszeichen



5 Maßnahmenplanung Parkleitsystem

Die Besucher der Stadt wie auch ihre Bewohner sollten ab den Zugängen zur Innenstadt (hier verstanden als ‚engere Innenstadt‘ plus Bahnhofsvorstadt) hinreichend darüber informiert werden,

- wo und in welcher Nähe zu ihren Zielen sie
- unter welchen Bedingungen parken können und
- wie sie am günstigsten dort hinkommen.

Gegenstand der Park-Wegweisung sind daher

- die Lage der verschiedenen **Bewirtschaftungsbereiche** und deren Parkbedingungen,
- die Lage der verschiedenen **Sammelanlagen** und deren Parkbedingungen und
- die **Routen** zu den verschiedenen Sammelanlagen.

Hingewiesen werden sollte

- auf die **Bewirtschaftungsbereiche** in **Übersichtstafeln** an den Innenstadtzugängen,
- auf die **Sammelanlagen** in denselben Übersichtstafeln und auf normalen **amtlichen Wegweisern** kontinuierlich bis zum Erreichen der jeweiligen Sammelanlage.

Die gewiesenen Parkplätze und Parkbauten selbst sollten an ihren unmittelbaren Zugängen deutlich und mit Namen gekennzeichnet sein, so dass der Kraftfahrer sieht, dass er nun angelangt ist. An jeder Sammelanlage sollte eine Tafel angebracht sein, die in verkleinerter Form der Übersichtstafel an den Innenstadteingängen entspricht. Dies gibt dem Kraftfahrer die Möglichkeit, bei voller Anlage zu sehen, wo weiter Parkmöglichkeiten zu welchen Bedingungen zu finden sind.

5.1 Übersichtstafeln

An den Übersichtstafeln muss die Gelegenheit bestehen, verkehrssicher rechts ran zu fahren und die Tafel durch die Windschutzscheibe zu lesen. Innenstadtnahe Standorte für die Übersichtstafeln wären

- im Westen an der B 167 ein Ort einige hundert Meter westlich der Eisenbahnbrücke
- im Norden an der B 2 / L 200 ein Ort zwischen dem Bahnübergang und der Georg-Friedrich-Händel-Straße
- im Südwesten an der B 2 ein Ort an der Brunnenstraße (vor oder hinter der Alfred-Möller-Straße)
- im Südosten an der B 167 ein Ort östlich der Gertraudenstraße
- im Süden an der B 168 ein Ort südlich der Freienwalder Straße.

Sie können aber auch an den Ortseingängen zusätzlich zu den dort schon vorhandenen Tafeln aufgestellt werden. Die Tafeln sollten in einem oberen Teil einen **Übersichtsplan der Innenstadt** enthalten. Darin sollten dargestellt sein:

- das **Straßenhauptnetz** (B 167, B 2 / L 200, Bergerstraße, Eichwerderring) mit Straßennamen
- die **Bewirtschaftungsbereiche** und ihre Parkbedingungen
- die für alle Nutzergruppen zugänglichen als solche ausgewiesenen **Sammelanlagen** und ihre Parkbedingungen.

Nicht dargestellt und auch nicht gewiesen werden sollten die Parkbrachen, auch dann nicht, wenn sie, wie insbesondere die im Bereich Kantstraße, eine wichtige Funktion haben. Dargestellt, aber nicht gewiesen werden sollte der öffentliche Parkplatz an der Weinbergstraße nördlich von Haus Schwärzetal. Ihn zu weisen würde die Beschilderung u.E. unnötig erweitern. Personen mit dem Ziel Haus Schwärzetal, das einen eigenen Parkplatz hat, bekommen die nötigen Informationen, wo sie das Haus und seine Parkmöglichkeiten finden, über die dortigen Veranstalter.

Der Übersichtsplan sollte eine Legende haben, in der die Art der Bewirtschaftung wiedergegeben ist. Außerdem sollte er eine Maßstabsleiste haben, anhand derer man die Entfernungen abschätzen kann.

Die Sammelanlagen sollten durch einen ausgefüllten Kreis in der Farbe der Bewirtschaftungsart und mit einem weißen P darin gekennzeichnet sein. Sie sollten außerdem beziffert sein (Ziffern von 1 bis 13). Unter diesem Übersichtsplan der Innenstadt sollten die 13 Sammelanlagen aufgelistet sein mit Namen und Zahl der Stellplätze.

Die Übersichtstafeln wären alle gleich und sähen etwas so aus wie in Abbildung 5-1. Sie könnten unabhängig vom Aufstellen der Wegweiser unmittelbar nach Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes auch für die Bahnhofsvorstadt aufgestellt werden. Geplante, aber noch nicht existierende Sammelanlagen sollten dann natürlich noch nicht aufgeführt werden, es wäre aber für diese und – für Eventualfälle – eine weitere entsprechender Platz zu lassen.

Jeder, der ein Ziel in der Innenstadt aufsucht, kann dann die ihm räumlich passende Sammelanlage aussuchen und ansteuern.

Abbildung 5-1:
Übersichtstafel



5.2 Wegweiser

Zunächst ist festzulegen, welche **Parkrouten** auf dem Weg zu den einzelnen Sammelanlagen befahren werden sollen. Dies verlangt vorab eine Klärung, zu welchen **Zielbereichen** einzelne Sammelanlagen zusammenzufassen sind, damit nicht jedes Ziel einzeln ausgewiesen werden muss.

- Der P+R-Platz am Hauptbahnhof, der geplante Parkplatz auf dem Gelände des ehemaligen Busbahnhofs und der dortige Touristenbusparkplatz können zum Sammelziel „**Bahnhof**“ zusammengefasst werden, zu dem entsprechend die „Parkroute Bahnhof“ führt.
- Die Parkplätze Rathauspassagen und Marienstraße sowie ein eventueller neuer Parkplatz Eichwerder Straße können zum Sammelziel „**Innenstadt Ost**“ mit entsprechender Route zusammengefasst werden.
- Die Parkplätze Sparkasse, Telekomfläche, und Parkdeck Bauernmarkt können zum Sammelziel „**Innenstadt West**“ zusammengefasst werden. Ohne eine Einbeziehung des Friedrich-Ebert-Zentrums könnte eine entsprechende Parkroute von Westen her über die Bergerstraße geführt werden. Bezieht man die Tiefgarage Friedrich-Ebert-Zentrum mit ein, kann der Weg von Westen her nur über die Eisenbahnstraße gewiesen werden, weil er sonst nicht am Friedrich-Ebert-Zentrum vorbeiführen würde. Bezieht man das Friedrich-Ebert-Zentrum nicht mit ein, wäre es ein Einzelziel, das an einer ganzen Reihe von Knoten einen eigenen Wegweiser bekommen müsste. Es wird daher vorgeschlagen, auch die Tiefgarage Friedrich-Ebert-Zentrum in das Sammelziel „Innenstadt West“ einzubeziehen.
- Die verbleibenden beiden Sammelanlagen – das Parkhaus des Kreises und der Parkplatz der Technischen Werke Eberswalde – liegen solitär und müssen notgedrungen einzeln ausgewiesen werden.

Es wird für den Zeitpunkt der Installierung der Wegweiser von folgenden Annahmen / Festlegungen ausgegangen:

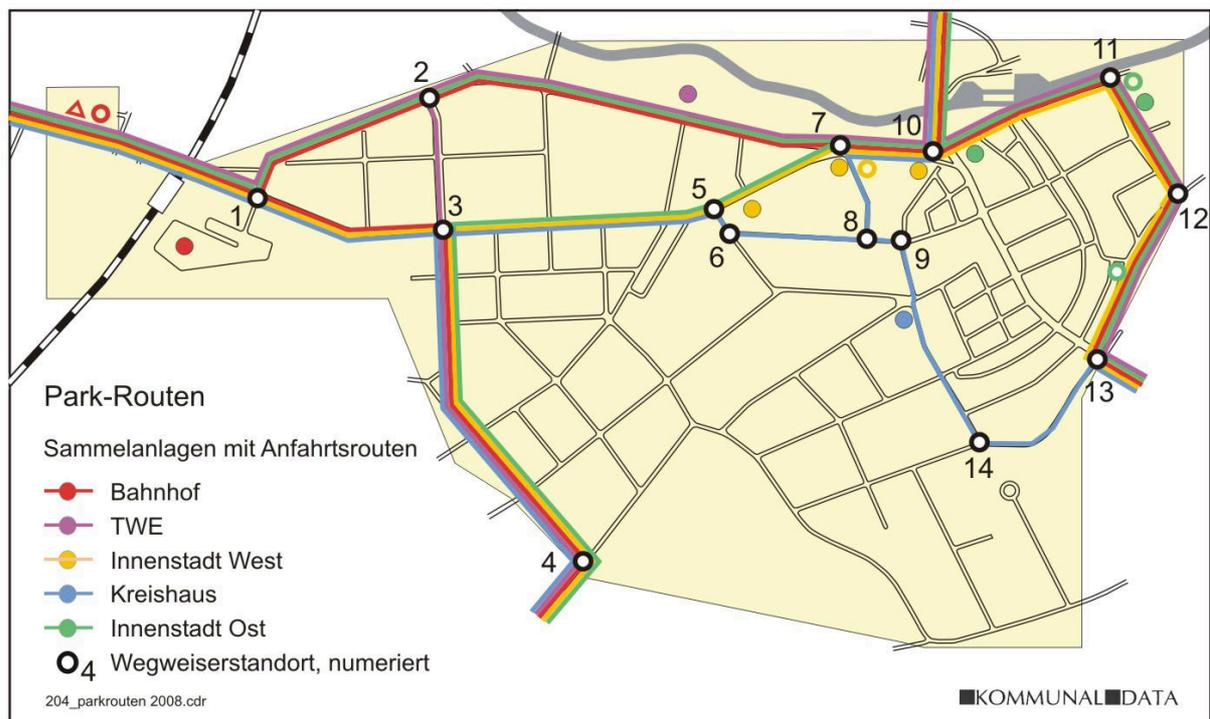
- Die Breite Straße zwischen dem Knoten Friedensbrücke und dem südlichen Innenstadteingang ist für den Durchgangsverkehr gesperrt. Der Eichwerderring übernimmt ihre Funktion.
- Die Routen werden, bis auf die Michaelisstraße und Abschnitte der Friedrich-Ebert-Straße, Goethestraße und Erich-Mühsam-Straße, nur über Bundes-/Landesstraßen, die Bergerstraße und den Eichwerderring geführt. Das setzt allerdings, um auch für den Kraftfahrer plausibel zu sein, voraus, dass das gesamte Nebennetz, wie schon seit Jahren beschlossen und im VEP-Entwurf bestätigt, aus Tempo-30-Straßen besteht. Auch die Rudolf-Breitscheid-Straße sollte hier eingeschlossen sein. Bei ihrem Verbleib als Tempo-50-Straße wäre es unplausibel, den Weg von Südwesten zu den Sammelanlagen Mitte über Grabow- und Eisenbahnstraße zu führen.
- Dementsprechend hat das Parkhaus des Kreises für alle Richtungen nur zwei Zufahrten:

- aus südwestlicher, westlicher und nördlicher Richtung Friedrich-Ebert-Straße und dann Goethestraße,
- aus südöstlicher Richtung Erich-Mühsam- und Goethestraße.
- Auch eine Nutzung der Brunnen- und Lessingstraße als Route zu irgendeiner Sammelanlage wird vermieden. Das gilt nicht nur für das Parkhaus des Kreises, sondern auch für einen neu einzurichtenden Parkplatz Eichwerder Straße, auch wenn zu diesem der Weg von Südwesten über den Knoten Friedensbrücke und Eichwerderring mit einem großen Umweg verbunden ist. Jedoch: es kommen genügend Besucher aus Richtung Südosten, um ihn zu füllen, so dass kein Bedarf gesehen wird, ihn von Südwesten her komfortabel zu erreichen.
- Bei der Alternative Eisenbahnstraße/Bergerstraße sollten, sofern dann nicht umwegig, die Routen über die Bergerstraße geführt werden.

Die hieraus folgenden Routen zu den Sammelanlagen sowie die 14 Knoten, an denen Wegweiser aufzustellen sind, sind in der Abbildung 5-2 dargestellt.

Abbildung 5-2:

Routen zu den Sammelanlagen und Knoten, an denen Wegweiser aufzustellen sind



Die Schilder, die an den 14 Knoten aufzustellen sind, gibt mit ihren Inhalten die Tabelle 5-3 wieder.

Tabelle 5-3:
Die an den 14 Knoten aufzustellenden Schilder und ihre auszuweisenden Ziele

Nr.	Standort	Zufahrt von	Richtung	Ziele	Rohr- pfosten	Schilder
1	Eisenbahnstr./ Bergerstr. (West)	Westen	geradeaus	Innenstadt West Kreishaus	1	2
			links	Innenstadt Ost TWE		2
		Norden	geradeaus	P+R Hauptbahnhof 1	1	2
			rechts	P+R Hauptbahnhof 2		
		Osten	geradeaus	P+R Hauptbahnhof 2	1	2
			links	P+R Hauptbahnhof 1		
2	Bergerstr./ Grabowstr.	Süden	rechts	TWE	1	1
3	Eisenbahnstr./ Grabowstr.	Süden	geradeaus	TWE	1	1
			links	Bereich Bahnhof		1
			rechts	Innenstadt Ost Innenstadt West Kreishaus		3
4	Brunnenstr./ Raumerstr.	Westen	links	Innenstadt Ost Innenstadt West Kreishaus TWE Bereich Bahnhof	1	5
5	Eisenbahnstr./ Friedr.-Ebert-Str.	Westen	rechts	Kreishaus	1	1
6	Friedr.-Ebert-Str./ Puschkinstr.	Norden	links	Kreishaus	1	1
7	Eisenbahnstr./ Bergerstr. (Ost)	Bergerstr. Westen	geradeaus	Innenstadt Ost	1	1
		Eisenb.str. Westen	geradeaus	Innenstadt Ost Innenstadt West	1	2
		Eisenb.str. Osten	links	Kreishaus	1	1
8	Friedr.-Ebert-Str./ Michaelisstr.	Norden	links	Kreishaus	1	1
9	Friedr.-Ebert-Str./ Goethestr.	Westen	rechts	Kreishaus	1	1
10	Knoten Friedensbr.	Westen	geradeaus	Innenstadt Ost	1	1
			geradeaus	Bereich Bahnhof TWE Innenstadt West	1	3
		Norden	rechts	Bereich Bahnhof TWE Innenstadt West Kreishaus	1	4
			links	Innenstadt Ost		1
11	Bollwerkstr./ Marienstr.	Westen	rechts	Innenstadt Ost	1	1
		Süden	links	Bereich Bahnhof TWE Innenstadt West Innenstadt Ost	1	4
12	Marienstr./ Eichwerderstr.	Norden	rechts	Innenstadt Ost	1	1
		Osten	links	Bereich Bahnhof TWE Innenstadt West Innenstadt Ost	1	4
13	Breite Str./ Eichwerderstr.	Südosten	links	Kreishaus	1	1
			rechts	Bereich Bahnhof TWE Innenstadt West Innenstadt Ost		4
14	E.-Mühsam-Str. Goethestr.	Osten	rechts	Kreishaus	1	1
Summe					22	52

Abbildung 5-4 stellt Beispielschilder für den Knoten 1 Eisenbahnstraße / Bergerstraße (West) aus Richtung Westen dar.

Abbildung 5-4:

Schilder für die Wegweisung zu den Sammelanlagen. Beispiel: Knoten Eisenbahnstraße / Rudolf-Breitscheid-Straße, für Fahrzeuge aus Richtung Westen



oder, als zu prüfende Variante, die wiedergeben soll, dass es sich um ein Sammelziel handelt:



6 Schätzung des Umfangs und der Kosten der benötigten Beschilderung

■ Beschilderung für die Parkraumbewirtschaftung

Für die **„grüne“ Beschilderung** (das Parken ist innerhalb bestimmter Zeiten nur für maximal zwei Stunden Parkdauer erlaubt, Anwohner mit Parkausweis sind davon ausgenommen) werden pro Schilderstandort benötigt:

- Zeichen 314-10 oder Zeichen 314-20 StVO (blaues Schild mit weißem P und weißem Pfeil nach links oder rechts)
- ein Zusatzzeichen „[Sinnbild Parkscheibe] 2 Stunden“
- ein Zusatzzeichen für die Geltungszeit (Mo-Fr 8-18 h, Sa 8-14 h)
- ein Zusatzzeichen „Bewohner mit Parkausweis Nr. ... frei“
- ein Rohrfosten
- die entsprechenden Schellen.

Nach Auskunft einer für die Stadt Eberswalde bereits tätig gewesenen Beschilderungsfirma kostet die Lieferung einer solchen Schildgarnitur, bestehend aus Zeichen 314 plus drei Zusatzzeichen, Größe 2, 2 mm Folie 1, Rohrfosten 76 x 2,0 x 4250 mm gegenwärtig 145 € netto.

Die **„gelbe“ Beschilderung** (das Parken ist innerhalb bestimmter Zeiten nur für maximal zwei Stunden Parkdauer erlaubt, es gibt auch für Anwohner keine Ausnahmen) ist dieselbe wie die **„grüne“**, nur ohne das dritte Zusatzzeichen. Einfachheitshalber, und da es nur zwei solcher neuer Schilder gibt, gehen wir vom selben Preis wie für die **„grüne“ Beschilderung** aus, ebenso wie für die nur sechs Schilder der **„roten“ Beschilderung**.

Wir setzen keine Beschaffungskosten für Parkscheinautomaten an, da die im Bereich Altstadt-Carrée nach dem Straßenumbau nicht mehr benötigten in der Goethestraße installiert werden können.

Die Zahl der **„grünen“** Schilderstandorte beträgt nach Abbildung 4-8 130, die der **„gelben“** 2 und die der **„roten“** ebenfalls 2. Das sind insgesamt 134 Schilderstandorte. Da der städtische Bauhof die Schilder selbst aufstellt, fallen nur die Beschaffungskosten an, die $134 * 145 = 19.430$ € netto betragen.

■ Wegweisung

Für ein Schild 475 x 1850 mm Folie 1 (vgl. Abbildung 5-4) werden 150 € netto veranschlagt, für einen Rechteckmast mit Fundament und Montage 1.200 € netto. Nach Tabelle 5-3 werden 52 Schilder und 22 Masten benötigt. Das bedeutet $52 * 150 = 7.800$ € netto für die Schilder und $22 * 1.200 = 26.400$ € für die Masten inkl. Fundament und Montage, insgesamt also 34.200 € netto für die Wegweisung.

■ Übersichtstafeln

Wenn die Übersichtstafeln dieselbe Breite von 1750 mm haben wie die an den Eberswalder Ortseingängen in jüngerer Zeit installierten Tafeln, beträgt ihre Höhe (vgl. die Proportionen der Übersichtstafel in Abbildung 5-1) 1870 mm. Eine solche Infotafel in M-Druck auf Folie 1 kostet lt. der Beschilderungsfirma inkl. Montage 2.100 € netto. Es werden fünf solcher Tafeln benötigt. $2.100 * 5 = 10.500$ € netto.

■ Gesamtkosten

Für das Einrichten und Räumen der Baustellen für Wegweisung und Übersichtstafeln rechnet die Beschilderungsfirma zusätzlich ca. 1.000 € netto, so dass sich insgesamt die in der Tabelle 6-1 aufgelisteten Kosten ergeben.

Tabelle 6-1:
Beschilderungskosten

	€ netto	€ brutto
Beschilderung Parkraumbewirtschaftung	19.430	23.122
Wegweiser inkl. Montage	34.200	40.698
Übersichtstafeln inkl. Montage	10.500	12.495
Einrichten und Räumen der Baustellen	1.000	1.190
Summe	65.130	77.505

7 Anhang

7.1 Engere Innenstadt

Tabelle 7-1:
Stellplatzangebot und -nachfrage 2003/04 und 2007 in der ‚engeren Innenstadt‘. Teilgebiet Nordwest.

Nr.	Straße	Str.- seite	von	bis	Teil- gebiet	2003					2004					2007											
						Stellpl.-Angebot					Stellplatzangebot					Stellpl.-Nachfrage (Pkw-E)											
						An- zahl	Stra- ßen- raum	Sam- mel- an- lage	Stellpl.- Nach- frage (Pkw-E)	Aus- las- tung (%)	An- zahl	Stra- ßen- raum	Sam- mel- an- lage	allg. zu- gäng- lich	Be- hin- der- ten- stpl.	allg. zu- gäng- lich	Be- hin- der- ten- stpl.	An- zahl	Stra- ßen- raum	Sam- mel- an- lage	10.20 -12.20 h	17 -19 h	10.20 -12.20 h	17 -19 h	Auslastung (%)		
A. Öffentliche, allgemein zugängliche Stellplätze																											
NW																											
1	Zimmerstr.	O	Eisenbahnstr.	Bergerstr.	NW	21	1		20		21	1		21	1		18,5	14	88	67							
2	Zimmerstr.	W	Eisenbahnstr.	Bergerstr.	NW	0			2		16	1		16	1		14	14,5	88	91							
3	Bergerstr.	S	Zimmerstr.	Ammonstr.	NW	9	1		11		11	1		11	1		9	7	82	64							
4	Bergerstr.	S	Ammonstr.	Eisenbahnstr.	NW	25	1		23		24	1		24	1		20	15,5	83	65							
5	Bergerstr.	N	Zimmerstr.	Eisenbahnstr.	NW	0					0			0			0	0									
7	Ammonstr.	O	Bergerstr.	Eisenbahnstr.	NW	21	1		22		21	1		21	1		23	22	110	105							
8	Eisenbahnstr.	S	Puschkinstr.	Ammonstr.	NW	4	1		4		4	1		5	1		3	1	60	20							
9	Eisenbahnstr.	N	Ammonstr.	Bergerstr.	NW	3	1		3		3	1		11	1		5	3	45	27							
10 a	Eisenbahnstr.	S	Ammonstr.	Post	NW						7	1					3	2	43	29							
10 b	Eisenbahnstr.	S	Sparkassenzufahrt	Michaelisstr.	NW	5	1		4		4	1		4	1		3	2	75	50							
11	Eisenbahnstr.	N	Ammonstr.	Zimmerstr.	NW	0			0		0			0			0	0									
12	Eisenbahnstr.	S	Karl-Marx-Platz	Puschkinstr.	NW	2	1		2		0			0			0	0									
63	Friedr.-Ebert-Str.	S	Puschkinstr.	Michaelisstr.	NW	23	1		23		25	1		25	1		20	15	80	60							
64	Puschkinstr.	O	Fr.-Ebert-Str.	Schicklerstr.	NW	17	1		17		14	1		14	1		10,5	6,5	75	46							
64 a	Puschkinstr.	W	Eisenbahnstr.	Fr.-Ebert-Str.	NW	0					0			0			0	1									
66	Karl-Marx-Platz	W	ab Eisenbahnstr.		NW	39	1		43		7	1															
67	Karl-Marx-Platz	W	ab Eisenbahnstr.		NW						1		1			39	1	23,5	23	60	59						
68	Karl-Marx-Platz	W	ca. mittig		NW						24	1															
69	Karl-Marx-Platz	W	bis Rudolf-Breitscheid-Str.		NW						7	1															
69 a	Karl-Marx-Platz	O	unmittelbar vor der Eisenbahnstraße		NW	0					0			0	1		1	1									
70	R.-Breitsch.-Str.	W+O	Eisenbahnstr.	Weinbergstr.	NW	0			0		0			0			0	0									
71	Weinbergstr.	SW	R.-Breitsch.-Str.	Schicklerstr.	NW	25	1		16	64	22	1		22	1		22,5	19	102	86							
72	Weinbergstr.	NO	R.-Breitsch.-Str.	Schicklerstr.	NW	23	1		18	78	25	1		25	1		22	19	88	76							
73	Schicklerstr.	NW	Weinbergstr.	Puschkinstr.	NW	45	1		35		40	1		40	1		33,5	30,5	84	76							
73 a	Schicklerstr.	SO	Weinbergstr.	Puschkinstr.	NW	0			3		0			0			0	0									
74	Weinbergstr.	SW	Nähe Ecke Brunnenstr.		NW	37		1	20		20		1	22		1	23	6,5	105	30							
74 a	Weinbergstr.	W	Schicklerstr.	Brunnenstr.	NW	22	1		2	9				12	1		11	2	92	17							
85	Schicklerstr.	S	Schwärze	ca. Abschnittsmitte	NW	7	1		8		6	1		6	1		2	2	33	33							
86	Schicklerstr.	N	ca. Abschnittsmitte	Puschkinstr.	NW	10	1		8		11	1		11	1		10	10,5	91	95							
87	Schicklerstr.	S	ca. Abschnittsmitte	Schwärze	NW	6	1		7		4	1		4	1		3,5	4	88	100							
Summe						NW	344	307	37	291				310	289	1	20	0	340	318	22	281,0	221,0	83	65		
Summe						NW	344			291	85			310	290		20										
¹ bei der Abendzählung sind hierin auch die Fahrzeuge des Parkplatzes 75/76 enthalten																											
						107			56	52																	
						0			0																		
						121			113	93																	
						114			117	103																	
						0			0																		
						2			5	250																	
Summe						344			291																		
B. Brachen																											
65	Puschkinstr.	O	zw. Fr.-Ebert- und Schicklerstr.		NW	27		1	27	100	29			1	29		1	24	15	83	52						
73 b	Weinbergstr.	NO	Ecke Schicklerstr.		NW	14		1	7	50	14			1	14		1	13	5,5	93	39						
Summe						NW	41		41	34	83	43			43		43	37	21	86	48						
						0			0																		
						41			34	83																	
						0			0																		
						0			0																		
						0			0																		
						0			0																		
Summe						41			34																		
C. Im öffentlichen Raum privat reservierte Stellplätze																											
entfällt																											
						0			0																		
						41			34	83																	
						0			0																		
						0			0																		
						0			0																		
						0			0																		
						0			0																		
Summe						41			34																		
						0			0																		
						41			34	83																	
						0			0																		
						0			0																		
						0			0																		
						0			0																		
						0			0																		
Summe						41			34																		
						0			0																		
						41			34	83																	
						0			0																		
						0			0																		
						0			0																		
						0			0																		
						0			0																		
Summe						41			34																		

Fortsetzung der Tabelle 7-1 auf der folgenden Seite

Tabelle 7-2:

Stellplatzangebot und -nachfrage 2003/04 und 2007 in der ,engeren Innenstadt'. Teilgebiet Südwest.

Nr.	Straße	Str.- seite	von	bis	Teil- gebiet	2003					2004				2007							
						Stellpl.-Angebot ¹					Stellplatzangebot				Stellplatzangebot		Stellpl.-Nachfrage (Pkw-E)		Auslastung (%)			
						An- zahl	Stra- ßen- raum	Sam- mel- an- lage	Stellpl.- Nach- frage (Pkw-E)	Aus- las- tung (%)	An- zahl	Straßen- raum		Sammel- anlage		An- zahl	Stra- ßen- raum	Sam- mel- an- lage	10.20 -12.20 h	17 -19 h	10.20 -12.20 h	17 -19 h
												allg. zu- gäng- lich	hin- der- ten- stpl.	allg. zu- gäng- lich	hin- der- ten- stpl.							
A. Öffentliche, allgemein zugängliche Stellplätze																						
SW																						
77	Lessingstr.	S	Brunnenstr.	Pfeilstr.	SW				2		5	1			7	1		0	0	0	0	
78	Lessingstr.	N	Brunnenstr.	Pfeilstr.	SW						0				0			0	0			
79	Pfeilstr.	N	Lessingstr.	Schillerstr.	SW	24	1		26		25	1			25	1		13,5	11	54	44	
80	Pfeilstr.	N	Schillerstr.	Gerichtsstr.	SW	24	1		19		18	1			18	1		17	13	94	72	
81	Pfeilstr.	N	Gerichtsstr.	Schicklerstr.	SW	24	1		25		24	1			24	1		18	17	75	71	
82 a	Pfeilstr.	S	Lessingstr.	Schillerstr.	SW	0			0		0				0			1	0			
82 b	Pfeilstr.	S	Schillerstr.	Gerichtsstr.	SW	0			0		0				0			0	0			
83	Pfeilstr.	S	Gerichtsstr.	Goethestr.	SW	16		1	17		0				0			0	0			
91	Lessingstr.	O	Pfeilstr.	C.v.Ossietzky-Str.	SW	12	1		0		0				0			0	0			
92	Lessingstr.	W	Pfeilstr.	C.v.Ossietzky-Str.	SW	0			0		0				0			0	0			
93	C.v.Ossietzky-Str.	N	Lessingstr.	Schillerstr.	SW	28	1		15		27	1			27	1		11,5	14	43	52	
94	Schillerstr.	W	C.v.Ossietzky-Str.	Pfeilstr.	SW	20	1		16		18	1			18	1		4	3	22	17	
95	Schillerstr.	O	C.v.Ossietzky-Str.	Pfeilstr.	SW	21	1		13		20	1			20	1		4	2	20	10	
96	C.v.Ossietzky-Str.	N	Schillerstr.	Gerichtsstr.	SW	15	1		7		14	1			14	1		3,5	1	25	7	
97	Gerichtsstr.	O	C.v.Ossietzky-Str.	Pfeilstr.	SW	21	1		22		20	1			20	1		14	7	70	35	
98	C.v.Ossietzky-Str.	N	Gerichtsstr.	Goethestr.	SW	17	1		17		17	1			17	1		5	3	29	18	
100	C.v.Ossietzky-Str.	S	Gerichtsstr.	Goethestr.	SW	17	1		13		17	1			17	1		4	1	24	6	
102	C.v.Ossietzky-Str.	S	Gerichtsstr.	Schillerstr.	SW	17	1		9		17	1			17	1		2	3	12	18	
103	Schillerstr.	W	C.v.Ossietzky-Str.	Erich-Mühsam-Str.	SW	18	1		8		18	1			18	1		6	3	33	17	
104	Schillerstr.	O	C.v.Ossietzky-Str.	Erich-Mühsam-Str.	SW	21	1		10		21	1			21	1		2,5	4	12	19	
105	C.v.Ossietzky-Str.	S	Schillerstr.	Lessingstr.	SW	27	1		18		26	1			26	1		1	6	4	23	
106	Lessingstr.	W+O	C.v.Ossietzky-Str.	Erich-Mühsam-Str.	SW	0			0		0				0			0	0			
107	Erich-Mühsam-Str.	N	Lessingstr.	Schillerstr.	SW	24	1		0		24	1			24	1		8	4	33	17	
108	Erich-Mühsam-Str.	S	Lessingstr.	Schillerstr.	SW	24	1		3		24	1			24	1		6	4	25	17	
109	Erich-Mühsam-Str.	S	Schillerstr.	Danckelmannstr.	SW	12	1		3		13	1			13	1		7	7	54	54	
110	Erich-Mühsam-Str.	N	Schillerstr.	Danckelmannstr.	SW	13	1		0		14	1			14	1		9	7	64	50	
111	Erich-Mühsam-Str.	S	Danckelmannstr.	Goethestr.	SW	22	1		10		21	1			18	1		17	9	94	50	
112	Erich-Mühsam-Str.	N	Danckelmannstr.	Goethestr.	SW	26	1		9		20	1			18	1		16,5	15,5	92	86	
	Summe				SW	443	427	16	262		403	403	0	0	400	400		170,5	134,5	43	34	
	Summe				SW	443	443		262	59	403	403		0								

¹ inkl. Behindertenstellplätze

133	27	20
0	0	
294	218	74
0	0	
0	0	
16	17	106

Summe 443 262

blau	118	64	47	54	39
hellblau	0	0	0		
grün	282	106	88	38	31
rot	0	0	0		
gelb	0	0	0		
weiß	0	1	0		

400 171 135

B. Brachen

entfällt

Fortsetzung von Tabelle 7-2 auf der folgenden Seite

Fortsetzung der Tabelle 7-2:

Nr.	Straße	Str.- seite	von	bis	Teil- gebiet	2003					2004					2007									
						Stellpl.-Angebot ¹					Stellplatzangebot					Stellplatzangebot					Stellpl.-Nachfrage (Pkw-E)				
						An- zahl	Stra- ßen- raum	Sam- mel- an- lage	Stellpl.- Nach- frage (Pkw-E)	Aus- las- tung (%)	An- zahl	Straßen- raum		Sammel- anlage		An- zahl	Stra- ßen- raum	Sam- mel- an- lage	10.20 -12.20 h	17 -19 h	10.20 -12.20 h	17 -19 h	Auslastung (%)		
												allg. zu- gäng- lich	Be- hin- der- ten- stpl.	allg. zu- gäng- lich	Be- hin- der- ten- stpl.								10.20 -12.20 h	17 -19 h	

C. Im öffentlichen Raum privat reservierte Stellplätze

83 a	Pfeilst.	S	Gerichtsstr.	Goethestr.	SW	3		1	0	0	3		1	3	1	100	33
101	Gerichtsstr.	W	mittig		SW	22		1	18	82	21		1	21	5	102	24
Summe						25		25	18	72	24		24	24	6	102	25

0	0
0	0
0	0
0	0
25	18
0	0
Summe	25

blau	0	0	0
hellblau	0	0	0
grün	0	0	0
rot	0	0	0
gelb	24	25	6
weiß	0	0	0
Summe	24	25	6

D. Private, allgemein zugängliche Sammelanlagen
entfällt

Summe 25 18

E. Private Sammelanlagen für Kunden und Besucher
entfällt

Summe für die öffentlichen allgemein zugänglichen Stellplätze

A + B + D	SW	443		262	59	403			400		170,5	134,5	43	34
-----------	----	-----	--	-----	----	-----	--	--	-----	--	-------	-------	----	----

133	27	20
0	0	
294	218	74
0	0	
0	0	
16	17	
Summe	443	262

blau	118	64	47	54	39
hellblau	0	0	0		
grün	282	106	88	38	31
rot	0	0	0		
gelb	0	0	0		
weiß	0	1	0		
Summe	400	171	135		

Summe für alle erfassten Stellplätze

A + B + D + C	SW	468		280	131	427			424		195	140,5	46	33
---------------	----	-----	--	-----	-----	-----	--	--	-----	--	-----	-------	----	----

133	27	20
0	0	
294	218	74
0	0	
25	18	72
16	17	106
Summe	468	280

blau	118	64	47	54	39
hellblau	0	0	0		
grün	282	106	88	38	31
rot	0	0	0		
gelb	24	25	6	102	25
weiß	0	1	0		
Summe	424	195	141		

Tabelle 7-3:

Stellplatzangebot und -nachfrage 2003/04 und 2007 in der ,engeren Innenstadt'. Teilgebiet Mitte.

Nr.	Straße	Str.- seite	von	bis	Teil- gebiet	2003					2004				2007							
						Stellpl.-Angebot [†]					Stellplatzangebot				Stellplatzangebot		Stellpl.-Nachfrage (Pkw-E)		Auslastung (%)			
						An- zahl	Stra- ßen- raum	Sam- mel- an- lage	Stellpl.- Nach- frage (Pkw-E)	Aus- las- tung (%)	An- zahl	Straßen- raum		Sammel- anlage		An- zahl	Stra- ßen- raum	Sam- mel- an- lage	10.20 -12.20 h	17 -19 h	10.20 -12.20 h	17 -19 h
												allg. zu- gän- g- lich	hin- der- ten- stpl.	allg. zu- gän- g- lich	hin- der- ten- stpl.							
A. Öffentliche, allgemein zugängliche Stellplätze																						
Mitte																						
6	Bergerstr.	N	Eisenbahnstr.	Breite Str.	M	0			0		0				0							
13	Bergerstr.	S	Michaelisstr.	Breite Str.	M	2	1		0		0				0							
14 a	Bollwerkstr.	N	Breite Str.	Mauerstr.	M	0			0		0				0							
14 b	Bollwerkstr.	N	Mauerstr.	Marienstr.	M	0			0		0				2	0						
15	Bollwerkstr.	S	Mauerstr.	Marienstr.	M	0			0		0				0							
28	Mauerstr.	O	Kreuzstr.	Bollwerkstr.	M	0			0		0				0							
29	Mauerstr.	W	Kreuzstr.	Bollwerkstr.	M	0			0		0				0							
30	Kreuzstr.	S	Mauerstr.	Nagelstr.	M	0			0		0				0							
31	Kreuzstr.	N	Mauerstr.	Nagelstr.	M	3	1		3		4	1			4	1	2	3	50	75		
32	Nagelstr.	O	Kreuzstr.	Bollwerkstr.	M	0			0		0				0		1	3				
33	Nagelstr.	W	Kreuzstr.	Bollwerkstr.	M	0			0		0				0		0	0				
34	Kreuzstr.	N	Nagelstr.	Töpferstr.	M	0			3		3	1			3	1	2	2,5	67	83		
35	Kreuzstr.	S	Nagelstr.	Töpferstr.	M	3	1		0		0				0		0	0				
36 a	Töpferstr.	W	Kreuzstr.	Neue Steinstr.	M	8	1		9		8	1			9	1	9	9	100	100		
36 b	Töpferstr.	O	Kreuzstr.	Neue Steinstr.	M	0			0		0				0		0	4,5				
37	Töpferstr.	W	Neue Steinstr.	Bollwerkstr.	M	0			2		0				0		6	5				
38	Töpferstr.	O	Neue Steinstr.	Bollwerkstr.	M	0			0		0				0		3	1				
39	Neue Steinstr.	N	Töpferstr.	Nagelstr.	M	0			1		0				0		0	0				
40	Neue Steinstr.	S	Töpferstr.	Nagelstr.	M	0			1		0				0		0	0				
41	Kreuzstr.	S	Töpferstr.	Breite Str.	M	8	1		12		14	1			14	1	9	12	64	86		
42	Kreuzstr.	N	Töpferstr.	Breite Str.	M	7	1		0		0				0		0	0				
43	Breite Str.	O	Kreuzstr.	Bollwerkstr.	M	0			0		0				0		0	0				
44	Breite Str.	W	Friedr.-Ebert-Str.	Berger Str.	M	0			0		0				0		0	0				
45	Breite Str.	SW	Ecke Steinstr.		M						2				0		0	0				
46	Breite Str.	SW	Ecke Steinstr.		M						2				0		0	0				
47	Steinstr.	N	Breite Str.	A.d. Friedensbr.	M	4	1		5		5	1			5	1	4	3	80	60		
48	Steinstr.	S	Breite Str.	A.d. Friedensbr.	M	6	1		6		5	1			5	1	5	5,5	100	110		
49	A.d. Friedensbr.	O	Steinstr.	Goethestr.	M	5	1		4		5	1			5	1	5	5	100	100		
50	A.d. Friedensbr.	W	Steinstr.	Goethestr.	M	5	1		4		5	1			5	1	4	4	80	80		
51	Goethestr.		Wendehammer am Ende der Goethestr.		M						16	1			16	1	16	18	100	113		
53 a	Goethestr.	W	A.d. Friedensbr.	Fr.-Ebert-Str.	M	38	1		24		30	1			30	1	19,5	31	65	103		
54	Goethestr.	O	A.d. Friedensbr.	Fr.-Ebert-Str.	M	12	1		12		0				0		0	0				
55	Kirchstr.	O	Steinstr.	Fr.-Ebert-Str.	M	3	1		3		1	1			3	1	2	4,5	67	150		
56	Kirchstr.	W	Steinstr.	Fr.-Ebert-Str.	M	0			0		0				0		0	0				
57	Friedr.-Ebert-Str	N+S	Goethestr.	Breite Str.	M	0			0		0				0		0	0				
58	Steinstr.	S	Kirchstr.	A.d. Friedensbr.	M				3		5	1			5	1	4	6	80	120		
59	A.d. Friedensbr.	W	Steinstr.	Fr.-Ebert-Str.	M	8	1		8		8	1			8	1	5	8	63	100		
60	Friedr.-Ebert-Str.	S	Goethestr.	Michaelisstr.	M	0	1		2		1		1		4	1	4	2	100	50		
61 a	Michaelisstr.	W	Fr.-Ebert-Str.	Höhe Sammelanl.	M	19	1		18		13	1			13	1	11	7	85	54		
61 b	Michaelisstr.	W	Höhe Sammelanl.	Bergerstr.	M						6	1			6	1	7	2	117	33		
62	Michaelisstr.	O	Fr.-Ebert-Str.	Bergerstr.	M	0			4		0				0		0	0				
84	Schicklerstr.	N	Goethestr. bis Schwärze		M	7	1		8		7	1			7	1	1	4	14	57		
99 a	Goethestr.	W	C.v.Ossietzky-Str.	Pfeilstr.	M	23	1		14		15	1			0		0	0				
99 b	Goethestr.	O	C.v.Ossietzky-Str.	Pfeilstr.	M	0			0		0				10	1	8	6	80	60		
121	Schweizer Str.	N	Goethestr.	Kirchstr.	M	0			0		4	1			4	1	2,5	0	63	0		
122	Schweizer Str.	S	Goethestr.	Kirchstr.	M	9	1		0		0				0		0	0				
123	Schweizer Str.	N	Kirchstr.	Breite Str.	M	0			5		20	1			20	1	5	15,5	25	78		
124	Schweizer Str.	S	Kirchstr.	Breite Str.	M	22	1		0		0				0		0	0				
128	S.-Goldschm.-Str	S	Breite Str.	A.d. Friedensbr.	M	11	1		7		11	1			11	1	10	6	91	55		
129	S.-Goldschm.-Str	N	A.d. Friedensbr.	Kirchstr.	M	12	1		12		12	1			12	1	12,5	4	104	33		
130	S.-Goldschm.-Str	S	A.d. Friedensbr.	Kirchstr.	M	0			0		0				0		0	0				

Fortsetzung der Tabelle 7-3 auf der folgenden Seite.

Fortsetzung der Tabelle 7-3:

Nr.	Straße	Str.-seite	von	bis	Teil-gebiet	2003					2004				2007							
						Stellpl.-Angebot ¹				Stellpl.-Nachfrage (Pkw-E)	Stellplatzangebot				Stellplatzangebot		Stellpl.-Nachfrage (Pkw-E)					
						Anzahl	zu-raum	um-mel-an-	las-tung		Anzahl	zu-gäng-lich	hin-der-	zu-gäng-lich	hin-der-	Anzahl	zu-raum	um-mel-an-	10.20-12.20 h	17-19 h	10.20-12.20 h	17-19 h
131	Kirchstr.	O	S.-Goldschm.-Str.	Schweizer Str.	M	6	1		5		6	1			6	1		5	4	83	67	
132	Kirchstr.	W	S.-Goldschm.-Str.	Schweizer Str.	M	0			0		0				0			0	0			
133	Kirchstr.	O	S.-Goldschm.-Str.	Brautstr.	M	8	1		8		8	1			8	1		6	6,5	75	81	
134	Kirchstr.	W	S.-Goldschm.-Str.	Brautstr.	M	0			0		0				0			0	0			
135 a	Kirchstr.	W	Brautstr.	Ratzeburgstr.	M	0			0		0				0			0	0			
135 b	Kirchstr.	W	Brautstr.	Ratzeburgstr.	M	0			0		6	1			6	1		2	4			
136	Brautstr.	N	Kirchstr.	A.d. Friedensbr.	M	12	1		6		12	1			12	1		13	9	108	75	
137	A.d. Friedensbr.	W+O	Brautstr.	Ratzeburgstr.	M	0			0		0				0			0	0			
138	A.d. Friedensbr. E.-Schuppen-Str.	W	Brautstr.	S.-Goldschm.-Str.	M	9	1		8		9	1			9	1		8	6	89	67	
139	A.d. Friedensbr. E.-Schuppen-Str.	O	Brautstr.	S.-Goldschm.-Str.	M	0			0		0				0			0	0			
139 a	E.-Schuppen-Str.	O	S.-Goldschm.-Str.	Schweizer Str.	M						2	1			2	1		2	2	100	100	
140	S.-Goldschm.-Str.	N	A.d. Friedensbr.	Breite Str.	M	9	1		11		8	1			9	1		6,5	5,5	72	61	
141	S.-Goldschm.-Str.	N	A.d. Friedensbr.	Breite Str.	M						1	1			1	1						
142	Breite Str.	W	S.-Goldschm.-Str.	Brautstr.	M	5	1		3		4	1			4	1		2	3	50	75	
143	Brautstr.	N	Breite Str.	A.d. Friedensbr.	M	12	1		8		6	1			6	1						
144	Brautstr.	N	Breite Str.	A.d. Friedensbr.	M						1	1			1	1		8	7	114	100	
145 a	Ratzeburgstr.	N	A.d. Friedensbr.	Kirchstr.	M	14	1		0		13	1			0	1		0	0			
145 b	Ratzeburgstr.	S	A.d. Friedensbr.	Kirchstr.	M	0			0		0				0			0	2			
146	Ratzeburgstr.	N	Kirchstr.	Goethestr.	M	7	1		4		7	1			0	1		0	0			
147	Ratzeburgstr.	S	Kirchstr.	Goethestr.	M	0			0		0				0			0	0			
148	Goethestr.	W	Ratzeburgstr.	Fr.-Ebert-Str.	M	15	1		13		11	1			0			0	0			
149	Goethestr.	O	Ratzeburgstr.	Fr.-Ebert-Str.	M	0			0		5	1			5	1		4	4	80	80	
150	A.d. Friedensbr.	W	Ratzeburgstr.	Fr.-Ebert-Str.	M	12	1		7		12	1			0			0	0			
151	Am Markt	S	A.d. Friedensbr.	Breite Str.	M	0			0		8	1			0			0	0			
152	Am Markt	S	A.d. Friedensbr.	Breite Str.	M	0			0		1	1			0			0	0			
153	Am Markt	N	A.d. Friedensbr.	Breite Str.	M	16	1		4		0				0			0	0			
154	Jüdenstr.	N	Breite Str.	Nagelstr.	M						2	1			0			0	0			
155	Jüdenstr.	N	Breite Str.	Nagelstr.	M	25	1		16		22	1			22	1		13	19	59	86	
156	Nagelstr.	W+O	Kreuzstr.	Brautstr.	M	0			2		0				0			0	0			
157	Brautstr.	S	Nagelstr.	Breite Str.	M	21	1		21		21	1			21	1		15	16	71	76	
158	Brautstr.	N	Nähe Ecke Breite Str.		M	6	1		1		7	1			7	1		5	2	71	29	
160	Brautstr.	N	Nagelstr.	Mauerstr.	M	5	1		4		3	1			3	1		3	0	100	0	
178	Mauerstr.	W	Brautstr.	Kreuzstr.	M	0	1		3		3	1			3	1		2	0	67	0	
179	Mauerstr.	O	Brautstr.	Kreuzstr.	M	0			0		0				0			0	0			
Summe						397	397	0	295		367	357	6	2	2	323	323	0	254	261,5	79	81
Summe						397	397		295	74	367	363		4		323	323					

¹ inkl. Behindertenstellplätze

0	0	
8	12	150
141	115	82
106	103	97
0	0	
142	65	46
Summe	397	295

blau	0		0	0	
hellblau	14		13	11	93 79
grün	176		129	118	73 67
rot	133		101	118	76 88
gelb	0		0	0	
weiß	0		12	16	
Summe	323		254	262	

B. Brachen

16	Bollwerkstr.	SW	Ecke Nagelstr.		M	22		1	22		18		1	0		1	0	0			
27	Kreuzstr.	SO	Ecke Mauerstr.		M	30		1	29		31		1	s.u.							
53 b	Goethestraße	W	A.d. Friedensbr.	Friedr.-Ebert-Str.	M	0		1	0		0			4		1	4	2	100	50	
161	Brautstr.		Ecke Mauerstr.		M	15		1	19		15		1	15		1	15	12,5	100	83	
Summe					M	67		67	70	104	64		64	19		19	19	14,5	100	76	

0	0	
15	19	127
0	0	
0	0	
30	29	97
22	22	100
67	70	

blau	0		0	0	
hellblau	19		19	15	
grün	0		0	0	
rot	0		0	0	
gelb	0		0	0	
weiß	0		0	0	
Summe	19		19	15	

Fortsetzung der Tabelle 7-3 auf der folgenden Seite

Fortsetzung der Tabelle 7-3:

C. Privat reservierte Stellplätze

27	Kreuzstr.	SO	Ecke Mauerstr.	M						31		1	15,5	2,5	50	8	
52	Goethestr.	N	vor der neu errichteten Sammelanlage	M						23	1	1	20	10	87	43	
200 a	Parkdeck Bauernmarkt, oben			M						47		1	24,5	17,5	52	37	
207	Nagelstraße	Ost	zwischen Bollwerk- und Kreuzstraße	M						44		1	30	2	68	5	
205 b	Parkhaus Landkreis	W	Goethestraße / Ecke Pfeilstraße	M						121		1	38,5	18,5	20	10	
205 c	Parkhaus Landkreis	W	Goethestraße / Ecke Pfeilstraße	M						70		1					
	Summe			M						23	23	336	336	128,5	50,5	38	15

0	0
0	0
0	0
0	0
0	0
0	0
0	0
0	0
0	0
0	0

blau	0	0	0	
hellblau	0	0	0	
grün	0	0	0	
rot	0	0	0	
gelb	336	129	51	38 15
weiß	0	0	0	
	336	129	51	

D. Private, allgemein zugängliche Sammelanlagen

199	Parkhaus Rathauspassagen			M	220		1	90	41	190		1	105	24	55	13
200 a	Parkdeck Bauernmarkt, oben			M						94	1	1	s.o.			
200 b	Parkdeck Bauernmarkt, unten			M									47	1	23,5	15
201	Parkpl. Sparkasse	W	Michaelisstr. / Ecke Eisenbahnstr.	M	62		1	56	90	59	1	1	63	1	48	6
202	Parkpl. Sparkasse	W	Michaelisstr. / Ecke Eisenbahnstr.	M	0		1			4	1	1	63	1	48	6
205 a	Parkhaus Landkreis	W	Goethestraße / Ecke Pfeilstraße	M	0		1			0	1	1	84	1	64,5	13
206	Parkfläche. Landkr.	W	Goethestraße / Ecke Pfeilstraße	M	0		1			0	1	1	13	1	0	0
	Summe			M	282	282	146	52		347	343	4	397	397	241	58

0	0
0	0
0	0
282	146 52
0	0
0	0
0	0
0	0
0	0
0	0

blau	0	0	0	
hellblau	0	0	0	
grün	0	0	0	
rot	397	241	58	61 15
gelb	0	0	0	
weiß	0	0	0	
	397	241	58	

E. Private Sammelanlagen für Kunden und Besucher
entfällt

Summe für die öffentlichen Stellplätze und die Brachen

A + B		M	464		365	79	431	357	6	66	2	342		273	276	80	81
-------	--	---	-----	--	-----	----	-----	-----	---	----	---	-----	--	-----	-----	----	----

0	0
23	31 135
141	115 82
106	103 97
30	29 97
164	87 53
464	365

blau	0	0	0	
hellblau	33	32	26	97 77
grün	176	129	118	73 67
rot	133	101	118	76 88
gelb	0	0	0	
weiß	0	12	16	
	342	273	276	

Summe für die öffentlichen allgemein zugänglichen Stellplätze

A + B + D		M	746		511	68	778	357	6	409	6	739		514	334	70	45
-----------	--	---	-----	--	-----	----	-----	-----	---	-----	---	-----	--	-----	-----	----	----

0	0
23	31 135
141	115 82
388	249 64
30	29 97
164	87 53
746	511

blau	0	0	0	
hellblau	33	32	26	97 77
grün	176	129	118	73 67
rot	530	342	176	64 33
gelb	0	0	0	
weiß	0	12	16	
	739	514	334	

Summe für alle erfassten Stellplätze

A + B + D + C		M	746		511	68	801	357	6	432	6	1.075		642,5	384,5	60	36
---------------	--	---	-----	--	-----	----	-----	-----	---	-----	---	-------	--	-------	-------	----	----

0	0
23	31 135
141	115 82
388	249 64
30	29 97
164	87 53
746	511

blau	0	0	0	
hellblau	33	32	26	97 77
grün	176	129	118	73 67
rot	530	342	176	64 33
gelb	336	129	51	38 15
weiß	0	12	16	
	1075	643	385	

Tabelle 7-5:

Stellplatzangebot und -nachfrage 2003/04 und 2007 in der ,engeren Innenstadt'. Teilgebiet Ost.

A + B + D + C	SO	166	144	87	163	111	62	54,5	56	49
---------------	----	-----	-----	----	-----	-----	----	------	----	----

Nr.	Straße	Str.-seite	von	bis	Teil-gebiet	2003					2004				2007							
						Stellpl.-Angebot ¹					Stellplatzangebot				Stellplatzangebot				Stellpl.-Nachfrage (Pkw-E)		Auslastung (%)	
						Anzahl	Str.-raum	Sammel-anlage	Stellpl.-Nachfrage (Pkw-E)	Auslastung (%)	Anzahl	Str.-raum	Sammel-anlage	Anzahl	Str.-raum	Sammel-anlage	10.20 -12.20 h	17 -19 h	10.20 -12.20 h	17 -19 h		

A. Öffentliche, allgemein zugängliche Stellplätze Ost

14 b	Bollwerkstr.	N	Mauerstr.	Marienstr.	O	0			0		0	1		2	0							
18	Marienstr.	O	Bollwerkstr.	Marienstr.	O	104		1	41		134		1	140		1	145	25	104	18		
19	Marienstr.	O	Bollwerkstr.	Marienstr.	O						6		1									
21	Marienstr.	O	Bollwerkstr.	Kreuzstr.	O	16	1		0		0		1	16	1		12	0	75	0		
22	Marienstr.	W	Bollwerkstr.	Kreuzstr.	O	0			0		0		1	0	1		0	0				
23	Marienstr.	S	ab Marienstr. Richtung Ost		O	13	1		5		13	1		13	1		12,5	0	96	0		
24	Marienstr.	N	ab Marienstr. Richtung Ost		O	9	1		1		9	1		9	1		9	2,5	100	28		
25	Kreuzstr.	S	Marienstr.	Mauerstr.	O	0			2		0			0			0	0				
26	Kreuzstr.	N	Marienstr.	Mauerstr.	O	0			0		0			0			0	0				
168	Eichwerderstr.	SO	Mauerstr.	Marienstr.	O	0			0		19	1		0	1		0	0				
169	Eichwerderstr.	NW	Grünstr.	Marienstr.	O	0			0		5	1		0	1		0	0				
170	Eichwerderstr.	NW	Grünstr.	Marienstr.	O	0			0		2	1		0	1		0	0				
171	Eichwerderstr.	NW	Grünstr.	Marienstr.	O	0			0		13	1		0	1		0	0				
172	Eichwerderstr.	W	Ecke Marienstr.		O						12			1			1					
173	Marienstr.	O	Eichwerderstr.	Magdalenenstr.	O	10	1		0		10	1		10	1		4	5	40	50		
174	Marienstr.	O	Magdalenenstr.	Kreuzstr.	O	0			0		11	1		11	1		8	1	73	9		
175	Marienstr.	W	Kreuzstr.	Eichwerderstr.	O	9	1		0		0			0			0	0				
176 a	Magdalenenstr.	N	Grünstr.	Marienstr.	O	12	1		1		12	1		12	1		10,5	7	88	58		
176 b	Magdalenenstr.	S	Grünstr.	Marienstr.	O	0			0		0			0			1	0				
177	Grünstr.	O	Magdalenenstr.	Eichwerderstr.	O	14	1		0		14	1		14	1		1	1	7	7		
	Summe				O	187	83	104	50		260	108	0	146	6	225	85	140	205	41,5	91	18
	Summe				O	187	187		50		260	108		152		225	225					

178	0	48	27
0	0	0	
0	0	0	
0	0	0	
0	0	0	
9	2	22	

blau	225		202	42	90	18
hellblau	0		0	0		
grün	0		0	0		
rot	0		0	0		
gelb	0		0	0		
weiß	0		3	0		

B. Brachen

17	Bollwerkstr.	SW	Ecke Marienstr.		O	18		1	11		18		1	18		1	17	8	94	44
20 a	Bollwerkstr.	NO	Ecke Marienstr.		O						10		1	10		1	8	5	80	50
20 b	Marienstr.	O	am nördl. Rand des großen Parkplatzes		O									9		1	8,5	2	94	22
					O	18		18	11		28		28	37		37	33,5	15	91	41

0	0	0	
18	11	61	
0	0	0	
0	0	0	
0	0	0	
9	2		

blau	0		0	0		
hellblau	37		34	15	91	41
grün	0		0	0		
rot	0		0	0		
gelb	0		0	0		
weiß	0		3	0		

C., D. und E., d.h. alle weiteren Arten von Stellplätzen entfallen

Summe für die allgemein zugänglichen Stellplätze

A + B + D	O	205	61	30	288	262	238,5	56,5	91	22
-----------	---	-----	----	----	-----	-----	-------	------	----	----

178	18	48	27
0	11	61	
0	0	0	
0	0	0	
0	0	0	
9	2		

blau	225		202	42	90	18
hellblau	37		34	15	91	41
grün	0		0	0		
rot	0		0	0		
gelb	0		0	0		
weiß	0		3	0		

Summe für alle erfassten Stellplätze

A + B + D + C	O	205	61	30	288	262	238,5	56,5	91	22
---------------	---	-----	----	----	-----	-----	-------	------	----	----

Tabelle 7-6:

Stellplatzangebot und -nachfrage in den beiden Erweiterungsgebieten der ‚engeren Innenstadt‘. Erhoben an der Stadtschleuse am Die., dem 15.1.2008 gegen 10.15 h und südlich der Erich-Mühsam-Straße am Die., dem 11.3.2008 gegen 10.45 h.

Nr.	Straße	Str.-seite	von	bis	Teil-gebiet	2003					2004				2008			
						Stellpl.-Angebot ¹			Stellpl.-Nachfrage (Pkw-E)	Auslastung (%)	Stellplatzangebot		Stellplatzangebot		Stellpl.-Nachfrage (Pkw-E)		Auslastung (%)	
						Anzahl	Straßenraum	Sammelanlage			Anzahl	Straßenraum	Sammelanlage	10 h	17 -19 h	10.20 h	17 -19 h	
allg. zugänglich	Be- hinder- ten- stpl.	allg. zugänglich	Be- hinder- ten- stpl.	Anzahl	Straßenraum	Sammelanlage	10 h	17 -19 h	10.20 h	17 -19 h								
A. Öffentliche, allgemein zugängliche Stellplätze																		
Mitte																		
209	Schleusenstraße	N			M						6	1		6,5	108			
210	Am Kanal	N			M						10	1		3	30			
212	Am Kanal	W			M						5	1		4	80			
					M						21	21		13,5	64			
B. Brachen																		
211	Am Kanal (Wiese)	N			M						5	1	5		100			
					M						5		5		100			
C. Privat reservierte Stellplätze																		
208	Am Anleger	N	zw. Bollwerkstr.	u. Finowkanal	M						14	1	5		36			
					M						14	14	5		36			
	A + B + D				M						26	21	5	18,5	71			
Summe für alle erfassten Stellplätze																		
	A + B + D + C				O						40	21	19	23,5	59			
A. Öffentliche, allgemein zugängliche Stellplätze																		
SW																		
213	Schillerstraße	W	Erich-Mühsam-Str.	südliches Ende	SW						12	1		8,5	71			
214	Schillerstraße	O	Erich-Mühsam-Str.	südliches Ende	SW						12	1		6	50			
215	Danckelmannstr.	W	Erich-Mühsam-Str.	Hardenbergstr.	SW						24	1		19	79			
216	Danckelmannstr.	O	Erich-Mühsam-Str.	Hardenbergstr.	SW						23	1		15	65			
217	Danckelmannstr.	W	Hardenbergstr.	Heinr.-Heine-Str.	SW						26	1		6	23			
218	Danckelmannstr.	O	Hardenbergstr.	Heinr.-Heine-Str.	SW						25	1		7	28			
219	Hardenbergstr.	N	Danckelmannstr.	östliches Ende	SW						6	1		2	33			
220	Hardenbergstr.	S	Danckelmannstr.	östliches Ende	SW						7	1		2	29			
221	G.-Herwegh-Str.	W	Heinr.-Heine-Str.	nördliches Ende	SW						31	1		13	42			
222	G.-Herwegh-Str.	O	Heinr.-Heine-Str.	nördliches Ende	SW						34	1		17	50			
					SW						200	200		95,5	48			

alle weiteren Arten von Stellplätzen entfallen

7.2 Bahnhofsvorstadt

Tabelle 7-7:
Stellplatzangebot und -nachfrage bei Zählung und Kennzeichenerfassung in der Bahnhofsvorstadt.

Ab- schnitt- Nr.	Sei- te	Straße / Parkplatz	von	bis	Stell- platz- an- gebot	Stellplatznachfrage (Pkw-E)						Auslastung (%)						
						Zählung		Kennzeichenerfassung				Zählung		Kennzeichenerfassung				
						10.10	18.00	10.10	14.30	17.40	22.00	10.10	18.00	10.10	14.30	17.40	22.00	
1	N	Engels	Grabow	RAW	9	4	3	5	3	2	2							
1	S	Engels	RAW	Grabow	9	3	7,5	7	8	7	6	39	58	67	61	50	44	
2	S	Engels	Grabow	Bebel	12	13,5	4,5	10	12	7	11							
2	N	Engels	Bebel	Grabow	15	15	8	15	14	13,5	12,5	106	46	93	96	76	87	
3	W	Bebel	Engels	Liebknecht	10	10	3,5	7	6	3,5	7,5							
3	O	Bebel	Liebknecht	Engels	11	11,5	10,5	9,5	11	8	7	102	67	79	81	55	69	
4	S	Engels	Bebel	Wilhelm	16	15	5	14,5	15	8	5							
4	N	Engels	Wilhelm	Bebel	16	14	3	13,5	12	5	5	91	25	88	84	41	31	
5	S	Engels	Wilhelm	Sandberg	14	13	8	12	10	8	9,5							
5	N	Engels	Sandberg	Wilhelm	13	13	12,5	14	11	10	12	96	76	96	78	67	80	
6	W	Sandberg	Engels	Breitscheid	10	11	8	11	9	9,5	6							
6	O	Sandberg	Breitscheid	Engels	13	13	7	14	12	13,5	6,5	104	65	109	91	100	54	
7	S	Engels	Sandberg	Breitscheid	9	9,5	4	8,5	9	7	4,5							
7	N	Engels	Breitscheid	Sandberg	8	7	8	9,5	9	7	4	97	71	106	106	82	50	
8	O	Sandberg	Engels	Eisenbahn	13	13	6	13	12	10	7							
8	W	Sandberg	Eisenbahn	Engels	11	11	7	11	11	10	9	100	54	100	96	83	67	
9	O	Wilhelm	Engels	Eisenbahn	0	0	0	0	1	0	0							
9	W	Wilhelm	Eisenbahn	Engels	13	11	10,5	12	11	9,5	12,5	85	81	92	92	73	96	
10	O	Bebel	Engels	Eisenbahn	13	11,5	6,5	10	12,5	5	7,5							
10	W	Bebel	Eisenbahn	Engels	11	11	8,5	9	11	8	9	94	63	79	98	54	69	
11	S	Liebknecht	Grabow	Bebel	15	16	15	13	13	13	15							
11	N	Liebknecht	Bebel	Grabow	17	15	10	15	14	13	15	97	78	88	84	81	94	
12	W	Bebel	Liebknecht	Breitscheid	24	22	21,5	23	21,5	20	23,5							
12	O	Bebel	Breitscheid	Liebknecht	25	19	19	19,5	20	24	24	84	83	87	85	90	97	
13	N	Breitscheid	Bebel	Rathenau	8	6	4	4	4	8,5	8							
13	S	Breitscheid	Rathenau	Bebel	9	11	8,5	5	2	4	5	100	74	53	35	74	76	
14	W	Rathenau	Breitscheid	Ruhlaer	22	7	16	10	9	12,5	16,5							
14	O	Rathenau	Ruhlaer	Breitscheid	20	6	12,5	9	8	8	12	31	68	45	40	49	68	
15	N	Ruhlaer	Rathenau	Raumer	8	3	5	3	3,5	3	2							
15	S	Ruhlaer	Raumer	Rathenau	14	7	9	9,5	10,5	9,5	8	45	64	57	64	57	45	
16	S	Ruhlaer	Rathenau	Bebel	16	5	7	5,5	6	7	6							
16	N	Ruhlaer	Bebel	Rathenau	11	6	6	3	4	5,5	6,5	41	48	31	37	46	46	
17	W	Bebel	Breitscheid	Ruhlaer	21	17,5	20	13,5	15,5	18,5	21,5							
17	O	Bebel	Ruhlaer	Breitscheid	20	15,5	14,5	11,5	16	11	20	80	84	61	77	72	101	
18	W	Bebel	Ruhlaer	Brunnen	19	9	10	8	9,5	10	8							
18	O	Bebel	Brunnen	Ruhlaer	21	10	7	10,5	9	9	10	48	43	46	46	48	45	
19	S	Ruhlaer	Bebel	Weinberg	23	17,5	13,5	16,5	18	12,5	11,5							
19	N	Ruhlaer	Weinberg	Bebel	25	21	15	17	16	14	13,5	80	59	70	71	55	52	
20	S	Breitscheid	Bebel	Weinberg	18	19,5	8,5	16,5	14	13	8,5							
20	N	Breitscheid	Weinberg	Bebel	15	11	6,5	15,5	9,5	10,5	5,5	92	45	97	71	71	42	
21	N	Liebknecht	Breitscheid	Bebel	29	28,5	19,5	28	28	23	17							
21	S	Liebknecht	Bebel	Breitscheid	24	20,5	9	21,5	22,5	11	11,5	92	54	93	95	64	54	
22	N	Eisenbahn	Grabow	Blumenwerder	14	7	8	6	7	11	10							
22	S	Eisenbahn	Blumenwerder	Grabow	1	0	1	1	0	1	2	47	60	47	47	80	80	
23	N	Eisenbahn	Blumenwerder	Berger	14	7	10	1,5	6,5	6	7,5							
23	S	Eisenbahn	Berger	Blumenwerder	3	0	0	0	2	1	0	41	59	9	50	41	44	
24		Unterführung	Unterführung	Unterführung	7	5	7	4,5	3	5	4	71	100	64	43	71	57	

Fortsetzung der Bahnhofsvorstadt

Tabelle 7-7 auf der folgenden Seite.

Fortsetzung der Bahnhofsvorstadt

Tabelle 7-7:

Ab- schnitt- Nr.	Sei- te	Straße / Parkplatz	von	bis	Stell- platz- an- gebot	Stellplatznachfrage (Pkw-E)						Auslastung (%)					
						Zählung		Kennzeichenerfassung				Zählung		Kennzeichenerfassung			
						10.10	18.00	10.10	14.30	17.40	22.00	10.10	18.00	10.10	14.30	17.40	22.00
25		Bahnbrache	Bahnbrache	Bahnbrache	5	3	5	3	12,5	11,5	5	60	100	60	250	230	100
26	N	P+R	P+R	P+R	20	0	0	1	1	2	0	93	51	92	91	61	24
26	S	P+R	P+R	P+R	245	247	134	243	239	159	64						
28	N	Kant	Grabow	Blumenwerder	21	20,5	17,5	20	17	18	20	87	86	94	86	92	97
28	S	Kant	Blumenwerder	Grabow	18	13,5	16	16,5	16,5	18	18						
29	O	Blumenwerder	Kant	Berger	8	4	7	4	7	7	9	47	60	47	67	60	87
29	W	Blumenwerder	Berger	Kant	7	3	2	3	3	2	4						
30		P BlumenBerger	P BlumenBerger	P BlumenBerger	11	4	2	3	2	1	0	36	18	27	18	9	0
31	N	Kant	Blumenwerder	Berger	24	21	6	22	20	6	3	84	31	96	91	38	29
31	S	Kant	Berger	Blumenwerder	21	17	8	21	21	11	10						
32		P KantBerger	P KantBerger	P KantBerger	50	34	7	38	46	16	5	68	14	76	92	32	10
33 a	W	Blumenwerder	Kant	Eisenbahn	12	10	12,5	10,5	10,5	11,5	12,5	64	107	84	89	93	105
33 a	O	Blumenwerder	Eisenbahn	Kant	10	4	11	8	9	9	10,5						
33 b	W	Blumenwerder	Kant	Eisenbahn	7	5	6	5	2	5	6	57	64	64	29	54	79
33 b	O	Blumenwerder	Eisenbahn	Kant	7	3	3	4	2	2,5	5						
34		P BlumenKant	P BlumenKant	P BlumenKant	40	30	24,5	35	19	19	26	75	61	88	48	48	65
35	W	Grabow	Kant	Eisenbahn	20	7	10	9	12,5	13	15	50	50	58	68	65	75
35	O	Grabow	Eisenbahn	Kant	0	3	0	2,5	1	0	0						
36	S	Kant	Grabow	Wilhelm	18	12	15	12,5	13,5	15	17	66	78	76	78	83	89
36	N	Kant	Wilhelm	Grabow	35	23	26,5	28	28	29	30						
37	W	Wilhelm	Berger	Kant	10	9	7	10	10,5	10	9	90	70	110	105	100	90
37	O	Wilhelm	Kant	Berger	0	0	0	1	0	0	0						
38	W	Wilhelm	Kant	Eisenbahn	15	16,5	13,5	15	14	11	14	110	90	100	93	73	93
38	O	Wilhelm	Eisenbahn	Kant	0	0	0	0	0	0	0						
39 a	N	Eisenbahn	Wilhelm	Bebel	9	3,5	4	3	4	7	8	50	29	47	74	76	76
39 a	S	Eisenbahn	Bebel	Wilhelm	8	5	1	5	8,5	6	5						
39 b	N	Eisenbahn	Bebel	Grabow	4	3,5	0	4	2	4	4	58	0	83	33	67	83
39 b	S	Eisenbahn	Grabow	Bebel	2	0	0	1	0	0	1						
40 a	S	Eisenbahn	Wilhelm	Sandberg	8	7,5	2	6	2	5	1	81	22	72	39	81	11
40 a	N	Eisenbahn	Sandberg	Wilhelm	10	7	2	7	5	9,5	1						
40 b	S	Eisenbahn	Sandberg	Karl-Marx	9	3,5	4	6	4,5	3,5	2	54	29	57	61	46	21
40 b	N	Eisenbahn	Karl-Marx	Sandberg	5	4	0	2	4	3	1						
41	S	Berger	Wilhelm	Zimmer	0	4,5	4,5	4,5	5,5	4,5	5,5						
41	N	Berger	Zimmer	Wilhelm	0	0	0	0	0	1,5	0						
42	O	Wilhelm	Berger	Finowkanal	5	5	6	5	4	8	7	100	120	100	80	160	140
42	W	Wilhelm	Finowkanal	Berger	0	0	0	0	0	0	0						
43	S	Seelenbinder	Schule	Grabow-Nord	5	4	5	6	5	6	3	80	100	120	100	120	60
43	N	Seelenbinder	Grabow-Nord	Schule	0	0	0	0	0	0	0						
44	W	Seelenbinder	Schule	Grabow-Süd	3	3,5	1,5	2	1	1	2	85	85	90	70	70	60
44	O	Seelenbinder	Grabow-Süd	Schule	7	5	7	7	6	6	4						
45		P BreitGrabow	P BreitGrabow	P BreitGrabow	27	21,5	6	26,5	22,5	7,5	10,5	80	22	98	83	28	39
46	S	Brunnen	Bebel	Weinberg	0	0	0	0	0	0	0	60	24	44	40	36	12
46	N	Brunnen	Weinberg	Bebel	25	15	6	11	10	9	3						
47	S	Brunnen	Raumer	Bebel	0	0	0	0	0	0	0	38	35	43	30	20	35
47	N	Brunnen	Raumer	Bebel	20	7,5	7	8,5	6	4	7						
Summe					1.420	1.112	804	1.116	1.089	898	784	78	57	79	77	63	55
davon Brachen oder privat (Nrn. 24, 25 und 30) *					23	12	14	11	18	18	9	52	61	46	76	76	39
Öffentliche Stellplätze					1.397	1.100	790	1.106	1.071	881	775	79	57	79	77	63	55

* in der Tabelle in Kursivschrift

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Grenzen der Untersuchungsgebiete ‚engere Innenstadt‘ und ‚Bahnhofsvorstadt‘	4
Abbildung 2-1:	Stellplatzangebot und vormittägliche Nachfrage 2007	5
Tabelle 2-2:	Stellplatzangebot und Nachfrage für die ‚engere Innenstadt‘ insgesamt. 2003, 2004 und 2007.	6
Abbildung 2-3:	Stellplatzangebot und Nachfrage vormittags in der ‚engeren Innenstadt‘ 2003 und 2007.	7
Tabelle 2-4:	Stellplatzangebot und –nachfrage 2003, 2004 und 2007 nach Teilgebieten und einzelnen Angebotsarten.	8
Tabelle 2-5:	Stellplatzangebot und –nachfrage 2003, 2004 und 2007 nach Teilgebieten und aggregierten Angebotsarten	9
Abbildung 2-6:	Stellplatzangebot und Nachfrage vormittags im Gebiet Nordwest der ‚engeren Innenstadt‘ 2003 und 2007.	10
Abbildung 2-7:	Stellplatzangebot und Nachfrage vormittags im Gebiet Südwest der ‚engeren Innenstadt‘ 2003 und 2007.	11
Abbildung 2-8:	Stellplatzangebot und –nachfrage im Teilgebiet Mitte der ‚engeren Innenstadt‘ 2003 und 2007.	11
Abbildung 2-9:	Stellplatzangebot und Nachfrage vormittags im Gebiet Südost der ‚engeren Innenstadt‘ 2003 und 2007.	12
Abbildung 2-10:	Stellplatzangebot und Nachfrage vormittags im Gebiet Ost der ‚engeren Innenstadt‘ 2003 und 2007.	13
Tabelle 2-11:	Stellplatzangebot und –nachfrage in der ‚engeren Innenstadt‘ nach Bewirtschaftungsart. 2003 und 2007.	14
Abbildung 2-12:	Stellplatzangebot und Nachfrage vormittags in der ‚engeren Innenstadt‘ nach Bewirtschaftungsart. 2003 und 2007.	14
Abbildung 2-13:	Straßenabschnitte und Sammelanlagen mit einer vormittäglichen Stellplatzauslastung ab 70 % in der ‚engeren Innenstadt‘ 2007 (bei den beiden Erweiterungsgebieten Anfang 2008).	18
Tabelle 2-14:	Stellplatzangebot und –nachfrage vormittags in der Erich-Mühsam-Straße zwischen Lessing- und Breiter Straße.	19
Abbildung 2-15:	Die Stellplatzauslastung nach Teilgebieten für die öffentlichen Stellplätze und die Brachen. Vormittags und frühabends. 2007.	23
Abbildung 2-16:	Die Stellplatzauslastung nach Bewirtschaftungsarten für die öffentlichen Stellplätze und die Brachen. Vormittags und frühabends.	24
Abbildung 2-17:	Straßenabschnitte und Sammelanlagen mit einer frühabendlichen Stellplatzauslastung ab 70 % in der ‚engeren Innenstadt‘ 2007.	25
Tabelle 2-18:	Überschlägige Schätzung der Fahrzeugbewegungen auf den heute ‚roten‘ Straßen-Stellplätzen im Vergleich der Jahre 2003 und 2007	27
Abbildung 3-1:	Parkordnung und Stellplatzangebot	31

Tabelle 3-2:	Zusammensetzung des Stellplatzangebots in der Bahnhofsvorstadt	32
Abbildung 3-3:	Stellplatznachfrage und –auslastung am Montag, dem 29.10.2007 bei der Zählung zwischen 9.20 und 11 h	33
Abbildung 3-4:	Stellplatznachfrage und –auslastung am Montag, dem 29.10.2007 bei der Zählung zwischen 17 und 19 h	34
Abbildung 3-5:	Straßen und Parkplätze, die bei der Kennzeichenerfassung kennzeichenerfasst oder nur gezählt wurden.	36
Abbildung 3-6:	Stellplatznachfrage und –auslastung am Montag/Dienstag dem 5./6.11.2007 bei der Kennzeichenerfassung zwischen 9.30 und 10.50 h	37
Abbildung 3-7:	Stellplatznachfrage und –auslastung am Montag/Dienstag dem 5./6.11.2007 bei der Kennzeichenerfassung zwischen 14 und 15 h	38
Abbildung 3-8:	Stellplatznachfrage und –auslastung am Montag/Dienstag dem 5./6.11.2007 bei der Kennzeichenerfassung zwischen 17 und 18.20 h	39
Abbildung 3-9:	Stellplatznachfrage und –auslastung am Montag/Dienstag dem 5./6.11.2007 bei der Kennzeichenerfassung zwischen 21.30 und 22.20 h	40
Tabelle 3-10:	Zuordnung von Erfassungszeiten und –häufigkeiten zu Kfz-Nutzergruppen. Beispiel: Abschnitt 36.	41
Tabelle 3-11:	Zuordnung von Erfassungszeiten und –häufigkeiten zu Kfz-Nutzergruppen. Beispiel: P+R-Platz am Hbf	42
Tabelle 3-12:	Anteile der Kfz-Nutzergruppen an den vier Erhebungs-Durchgängen. Am Beispiel des Abschnitts 36.	43
Abbildung 3-13:	Anteil der Anwohner an den Parkenden beim 10.10-h-Durchgang.	44
Abbildung 3-14:	Anteil der Beschäftigten an den Parkenden beim 10.10-h-Durchgang.	45
Abbildung 3-15:	Anteil der Besucher/Kunden an den Parkenden beim 10.10-h-Durchgang.	46
Abbildung 3-16:	Anteil der Anwohner an den Parkenden beim 14.30-h-Durchgang.	47
Abbildung 3-17:	Anteil der Beschäftigten an den Parkenden beim 14.30-h-Durchgang.	48
Abbildung 3-18:	Anteil der Besucher/Kunden an den Parkenden beim 14.30-h-Durchgang.	49
Abbildung 3-19:	Anteil der Anwohner an den Parkenden beim 17.40-h-Durchgang.	50
Abbildung 3-20:	Anteil der Beschäftigten an den Parkenden beim 17.40-h-Durchgang.	51
Abbildung 3-21:	Anteil der Besucher/Kunden an den Parkenden beim 17.40-h-Durchgang.	52
Tabelle 3-22:	Zusammengefasste Zählergebnisse von Zählung und Kennzeichenerfassung. Nach der Parkordnung.	53
Tabelle 3-23:	Stellplatzangebot und die Nachfrage im Tagesverlauf. Nach der Parkordnung.	54
Abbildung 3-24:	Ausgewählte Teilbereiche für die Betrachtung der Nachfrageentwicklung über den Tag	55
Tabelle 3-25:	Zusammengefasste Zählergebnisse von Zählung und Kennzeichenerfassung. Nach Teilbereichen.	55
Abbildung 3-26:	Die Stellplatzauslastung im Tagesverlauf. Nach ausgewählten Teilbereichen.	56
Abbildung 3-27:	Die vormittags und frühnachmittags hoch ausgelasteten Bereiche und die zu diesen Zeiten dominierenden Nutzergruppen.	57
Tabelle 4-1:	Voraussichtliche/mögliche kurz- bis mittelfristige Änderungen des Stellplatzangebots in der engeren Innenstadt	64

Foto 4-2:	Rudolf-Breitscheid-Straße. Nordöstlich der Karl-Liebknecht-Straße, Richtung Eisenbahnstraße	67
Foto 4-3:	Wiesenbrache zwischen dem Parkplatz Marienstraße und der Bollwerkstraße. Blick vom nördlichen Parkplatrand in Richtung Nordwesten und Norden	68
Abbildung 4-4:	Parkraumbewirtschaftungskonzept engere Innenstadt 2008	69
Foto 4-5:	Karl-Liebknecht-Straße zwischen August-Bebel- und Rudolf-Breitscheid-Straße. Richtung Rudolf-Breitscheid-Straße	72
Abbildung 4-6:	Parkraumbewirtschaftungskonzept Bahnhofsvorstadt 2008	76
Abbildung 4-7:	Parkraumbewirtschaftungskonzept engere Innenstadt und Bahnhofsvorstadt 2008	77
Abbildung 4-8:	Aufzustellende Verkehrszeichen	78
Abbildung 5-1:	Übersichtstafel	81
Abbildung 5-2:	Routen zu den Sammelanlagen und Knoten, an denen Wegweiser aufzustellen sind	83
Tabelle 5-3:	Die an den 14 Knoten aufzustellenden Schilder und ihre auszuweisenden Ziele	84
Abbildung 5-4:	Schilder für die Wegweisung zu den Sammelanlagen. Beispiel: Knoten Eisenbahnstraße / Rudolf-Breitscheid-Straße, für Fahrzeuge aus Richtung Westen	85
Tabelle 6-1:	Beschilderungskosten	87
Tabelle 7-1:	Stellplatzangebot und –nachfrage 2003/04 und 2007 in der ‚engeren Innenstadt‘. Teilgebiet Nordwest.	88
Tabelle 7-2:	Stellplatzangebot und –nachfrage 2003/04 und 2007 in der ‚engeren Innenstadt‘. Teilgebiet Südwest.	90
Tabelle 7-3:	Stellplatzangebot und –nachfrage 2003/04 und 2007 in der ‚engeren Innenstadt‘. Teilgebiet Mitte.	92
Tabelle 7-4:	Stellplatzangebot und –nachfrage 2003/04 und 2007 in der ‚engeren Innenstadt‘. Teilgebiet Südost.	95
Tabelle 7-5:	Stellplatzangebot und –nachfrage 2003/04 und 2007 in der ‚engeren Innenstadt‘. Teilgebiet Ost.	96
Tabelle 7-6:	Stellplatzangebot und –nachfrage in den beiden Erweiterungsgebieten der ‚engeren Innenstadt‘. Erhoben an der Stadtschleuse am Die., dem 15.1.2008 gegen 10.15 h und südlich der Erich-Mühsam-Straße am Die., dem 11.3.2008 gegen 10.45 h.	97
Tabelle 7-7:	Stellplatzangebot und -nachfrage bei Zählung und Kennzeichenerfassung in der Bahnhofsvorstadt.	99