

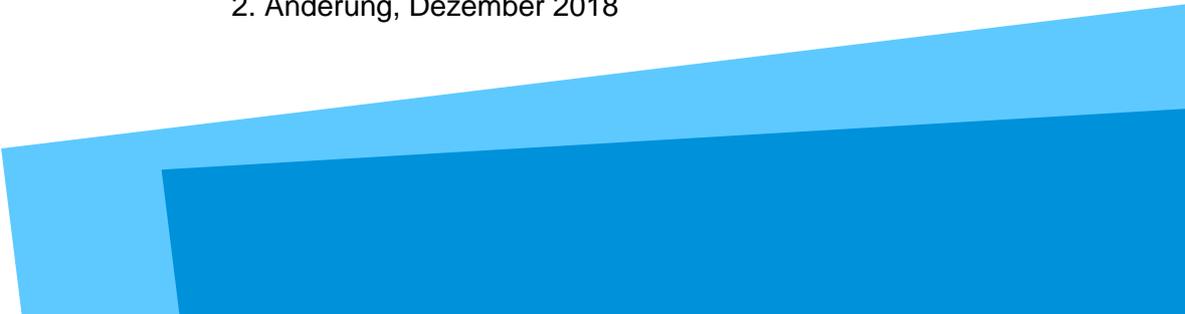


Parkraumbewirtschaftungskonzept Innenstadt Frankfurt (Oder) und angrenzende Stadtgebiete 2018

2. Änderung

Stadtverwaltung Frankfurt (Oder)
Dezernat II Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt
Bauamt, Abteilung Stadtentwicklung/-planung
im Zusammenwirken
mit Amt für Tief-, Straßenbau und Grünflächen, Amt für Umweltschutz, Landwirtschaft und Forsten
und Dezernat I/Amt für öffentliche Ordnung

2. Änderung, Dezember 2018



Inhalt	Seite
1 Anlass	3
2 Ziel	4
3 Analyse und Bewertung	5
3.1 Nutzergruppen	5
3.2 Parkscheinautomaten und Bewohnerparkausweise	5
3.3 Parkstandauslastung sowie Zulassungsherkunft und vorhandene Parklegitimation der abgestellten Kfz	6
3.4 Große Stellplatzanlagen	6
3.5 Fazit der Bestandsaufnahme	7
4 Verfahrensweise	8
4.1 Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes	8
4.2 Regelungsprinzipien	8
4.3 Konzeptionelle Vorgehensweise	9
5 Maßnahmenplan	11
5.1 Änderungen an Parkscheinautomaten (PSA)	11
5.2 Änderung der Bewirtschaftungsform	11
5.3 Beobachtungs- und Evaluationszeitraum	12
5.4 Weitere, begleitende Maßnahmen	13
6 Einnahmen und Ausgaben	14
6.1 Einnahmen	14
6.2 Ausgaben	15
Anlage	16
Abkürzungsverzeichnis und Begriffsbestimmungen	
Karte A Bewirtschaftungsgebiet mit Zonierung	
Tabelle A Parkflächen für langparkende Gebietsfremde	
Zonale Gliederung mit Analyse und Maßnahmenplan	
Karten 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9.1, 9.2, AB	

1 Anlass

Am 9.12.2004 wurde die derzeit gültige *Fortschreibung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Innenstadt Frankfurt (Oder) mit Maßnahmenplan* (Beschl.-Nr.: 04/11/234) mit dem Ziel der Steigerung der Attraktivität und Aufwertung der Innenstadt von Frankfurt (Oder) beschlossen. Auf Grund der seitdem vollzogenen strukturellen und städtebaulichen Änderungen (Neuerrichtung, Sanierung und Umbau von Gebäuden sowie Nutzungsänderungen) und damit einhergehend der Veränderung der Quell- und Zielverkehre in der Innenstadt und den angrenzenden Stadtbereichen ist die Anpassung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes notwendig geworden.

Erkennbar sind Problemstellungen im Parkdruck vor allem in der Geschäftszeit im Stadtzentrum. Hier blockieren Langparkende geschäftsnaher Parkstände für kurzparkende Nachfragegruppen wie Kunden, denen damit die Erreichbarkeit des Stadtzentrums erschwert wird. Auf der anderen Seite belastet, beispielsweise in Altberesinchen, Parksuchverkehr in zunehmendem Maße die angrenzenden Wohnquartiere oder es blockieren auch hier Langparkende oder Geschäftskunden die Parkstände für Bewohner und Kurzparkende.

Zur Behebung dieser Probleme wurde das Dezernat II, Bauamt, mit der Aufstellung des *Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Innenstadt Frankfurt (Oder) und angrenzende Stadtgebiete 2015* beauftragt. Aufgabe ist es, die Parkraumsituation zu evaluieren, das Parkraumbewirtschaftungskonzept den aktuellen Entwicklungen anzupassen und damit anstehende und zukünftige Probleme der Parkraumsituation zu klären.

Die Bewirtschaftung erfolgte im Zusammenwirken mit dem Amt für Tief-, Straßenbau und Grünflächen, dem Amt für öffentliche Ordnung und dem Amt für Umweltschutz, Landwirtschaft und Forsten.

Aus stilistischen Gründen wird im vorliegenden Konzept auf die Nennung der weiblichen Form verzichtet. Mit Nennung der männlichen Form wird die weibliche Form mit eingeschlossen.

Das Parkraumbewirtschaftungskonzept wurde wie folgend geändert

- StVV-Beschluss der 1. Änderung am 21.09.2017
- StVV-Beschluss der 2. Änderung am 06.12.2018

2 Ziel

In urbanen Räumen ist der zur Verfügung stehende öffentliche Raum ein knappes Gut, um den verschiedene Nutzungsarten konkurrieren. Mit steigender Siedlungsdichte in einem Stadtraum erhöht sich diese Nutzungskonkurrenz. Eine Bewirtschaftung der öffentlichen Flächen für den ruhenden Verkehr mit einer Kostenpflicht und/oder einer räumlichen oder zeitlichen Begrenzung des Kfz-Parkens stellt eines der stärksten Steuerungsinstrumente dar, welches für den Straßenverkehr zur Verfügung steht und beeinflusst direkt die Ziel- und Verkehrsmittelwahl. Über eine Änderung des Parkraumangebotes und die Beeinflussung der Parkraumnachfrage soll das Parken effizient sowie stadt- und umweltverträglich gestaltet werden. Gleichzeitig ist es das vorrangige Ziel des vorliegenden Parkraumbewirtschaftungskonzeptes im Sinne des *INSEK 2014-2025* der Stadt Frankfurt (Oder) die Attraktivität der Innenstadt für Besucher und Bewohner der Stadt zu stärken und zur Revitalisierung beizutragen.

Auf Grund ihrer nachhaltigen Auswirkungen auf Entwicklung und Struktur der Stadt ist die Parkraumplanung integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung.

Angesichts der vorhandenen und sich voraussichtlich verschärfenden Problemstellungen und Konflikte in der Innenstadt bestehen daher folgende Ziele:

- Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit im Straßenverkehr,
- stadt- und umweltverträgliche Gestaltung des ruhenden Verkehrs durch:
 - Bereitstellung des notwendigen Parkraumangebotes mit möglichst günstiger Lage im Straßennetz,
 - flächendeckende Parkraumbewirtschaftung mit einer transparenten und lückenlosen Lösung im Kernbereich der Innenstadt und bedarfsorientiert in den angrenzenden Randbereichen,
 - das Bereitstellen eines differenzierten Angebotes für die jeweilige Nachfragegruppe mit einer gerechten Verteilung des vorhandenen Parkstandangebotes nach stadt-entwicklungspolitischen Prioritäten wie
 - der Förderung der Belebung des Stadtzentrums durch eine verbesserte Erreichbarkeit für gebietsfremde Kurzparkende,
 - der Sicherung eines geeigneten Parkraumangebotes für Bewohner sowie der Verdrängung von gebietsfremden Dauerparkenden,
- Einrichten von Kurzparkständen mit Parkscheibe nur gemäß Regelungsbedarf,
- effektive Parkraumauslastung durch eine Erhöhung der Stellplatzwechselquote im Kernstadtgebiet beim Parken am Straßenrand,
- Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit und Akzeptanz durch:
 - Vereinheitlichung der Bewirtschaftungsform in funktional zusammenhängenden Teilbereichen,
 - bedarfsorientierte Ausrichtung und Vereinheitlichung der täglichen Bewirtschaftungszeiten im Geltungsbereich,
- stabile Gebühreneinnahme durch angemessene Gebührenhöhen und übersichtliche Gebührenstaffelung,
- Herbeiführen eines Modal-Shifts (Verkehrsverlagerung von MIV-Fahrten auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes).

Im ruhenden Verkehr überlagern sich weitgehend unterschiedliche Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum. Hier müssen differenziert Lösungen angeboten werden, welche auch Nutzergruppen benachteiligen und andere bevorteilen. Erst auf diese Art ist eine Lenkungswirkung der Verkehre möglich, welche letztlich zu den gewünschten Zielen führt. Dabei ist den kurzparkenden Kunden vor den Bewohner die höhere Priorität einzuräumen. Langparkende, wie die Mitarbeiter von Unternehmen und Behörden, sind auf Stellplätze auf privaten Stellplatzanlagen und auf verträgliche Parkstände im öffentlichen Raum zu verweisen.

3 Analyse und Bewertung

3.1 Nutzergruppen

Grundsätzlich existieren im ruhenden Verkehr sechs Nutzergruppen mit unterschiedlichen Ansprüchen.

1. **Bewohner** sind Langparkende überwiegend außerhalb der Geschäftszeit.

*Die nachfolgenden Nutzergruppen werden unter dem Begriff der **Fremdparkenden** zusammengefasst.*

2. **Kunden** sind Kurzparkende bis zu 2 Stunden und benötigen eine zielnahe Möglichkeit des Parkens während der Geschäftszeit.

3. **Beschäftigte, Schüler und Auszubildende** sind Langparkende. Sie stehen in direkter Konkurrenz zu den kurzparkenden Kunden, da auch sie die Parkmöglichkeit hauptsächlich in der Geschäftszeit bzw. in den Morgenstunden benötigen.

4. **Besucher, Gäste** sind Kurzparkende bis zu 3 Stunden. Sie benötigen einen Parkstand in der Geschäftszeit und in den Abendstunden.

5. **Lieferanten** sind Kurzparkende bis etwa 30 Minuten und benötigen hauptsächlich Parkraum in den Morgenstunden und der Geschäftszeit in der Nähe ihrer Ziele.

6. **Dienstleister** sind Kurzparkende bis 2 Stunden und benötigen einen zielnahen Parkraum hauptsächlich in der Geschäftszeit.

3.2 Parkscheinautomaten und Bewohnerparkausweise

Derzeit sind 33 PSA, mit denen 789 Parkstände bewirtschaftet werden, für die Gebühreneinnahme im Bewirtschaftungsgebiet vorhanden. Die Bewirtschaftungszeit beträgt bei diesen einheitlich Montag bis Freitag 09.00 Uhr bis 19.00 Uhr und Samstag 09.00 Uhr bis 13.00 Uhr. Abgesehen vom PSA an der Nordseite Bahnhof gibt es an allen PSA die Möglichkeit für 15 min kostenfrei zu parken („Brötchentaste“).

1 Stunde 0,50 Euro (Bahnhofsplatz: 0,25 Euro)

1,5 Stunden 1,50 Euro

2 Stunden 2,00 Euro (Bahnhofsplatz: 0,50 Euro)

3 Stunden 3,00 Euro

4 Stunden 4,00 Euro

Für Reisebusse sind am Standort Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße pro Stunde 1,50 Euro zu entrichten.

Die durchschnittliche Gebühreneinnahme der 789 PSA-Parkstände betrug im Jahr 2011 pro Parkstand 300 Euro (zum Vergleich: Cottbus 550 Euro, Berlin 327 Euro). Die Einnahmen pro Parkstand sind in den Bereichen mit Mischungsprinzip (z.B. Große Scharrnstraße, Große Oderstraße) unterdurchschnittlich (28 bis 207 Euro).

Für das Parken im Bereich eines PSA ist der Erwerb eines Wochen- oder Monatsparkscheines ohne Stellplatzgarantie möglich.

Monatsparkscheine für eine Höchstdauer von 4 Stunden	30 Euro
Monatsparkscheine ganztägig	60 Euro
Wochenparkschein (7 Tage) für eine Höchstparkdauer 4 Stunden	10 Euro
Wochenparkschein (7 Tage ganztägig)	17,50 Euro

(siehe auch: *Gebührenordnung für öffentliche Parkflächen mit Parkuhren und Parkscheinautomaten, sowie gebührenpflichtige Parkplätze bei Großveranstaltungen im Gebiet der Stadt Frankfurt (Oder) vom 9.12.2004 (Beschl.-Nr.: 04/11/235)*)

Für einen Bewohnerparkausweis der Bewohnerparkbereiche der Zonen Z1-Z4, AB und HS1 sind derzeit 20,45 Euro im Jahr zu entrichten.

3.3 Parkstandauslastung sowie Zulassungsherkunft und vorhandene Parklegitimation der abgestellten Kfz

Es wurde stichprobenartig in ausgewählten Bereichen eine Analyse der Parkstandauslastung, der Zulassungsherkunft und der im Kfz vorhandenen Parklegitimationen erhoben.

Auffällig sind dabei eine hohe Parkraumauslastung (90%) mit einem hohen Anteil (>50%) auswärtiger Kfz im Bereich westliche Ferdinandstraße sowie einen hohen Anteil (über 66%) an Bewohnern in Bereichen mit Mischnutzung (beispielsweise Kleine Oderstraße, Ostseite Rathaus, Bischofstraße)

Die Ergebnisse der Stichprobenerhebung werden nachstehend in den Betrachtungen der betreffenden Zonen detailliert dargestellt.

3.4 Große Stellplatzanlagen

Die großen Stellplatzanlagen sind ein wichtiger Baustein in der städtischen Parkraumbereitstellung, da hier eine große Anzahl an Kfz stadtvträglich abgestellt werden können. Für die Anlagen wurden die Gebührenlage und die Stellplatzanzahl erhoben.

	Kaufland	City-Park-Hotel	Sparkasse	Brunnenplatz/ Oderturm/ Lenné-Passagen	Parkhaus am Bahnhof
Besonderheiten	1,5 h frei bei Einkauf				15 min frei
Gebühren pro Zeiteinheit	0,50 € pro 30 Minuten	0,40 € pro 30 Minuten	1.h 0,50 € 2.h 0,50 € 3.h 1,00 € 4.-9.h 0,80 €	1,00 € pro Stunde	1.-9. h 0,50 € ab 10. h 0,20 € Nachtтарif 1 h 0,20 €
Tageskarte	10 €	10/9 €	10 €	12 €	7,50 €
Monatskarte	40 €	nach Bedarf	50 €	Nur MitarbeiterInnen	37 €
Stellplätze	363	50	157	820 (158/269/393)	283

Insgesamt sind über **1600 Stellplätze** in den großen Stellplatzanlagen im Bewirtschaftungsgebiet verfügbar, davon sind etwa **600 für Dauerparkende** vorgesehen.

Um im südöstlichen Stadtgebiet den vorhandenen und den zusätzlichen Bedarf an Parkflächen, hervorgerufen durch den Neubau der Bundesagentur für Arbeit/Jobcenter, zu decken, werden private Inverstoren in die Pflicht genommen, hier eine Stellplatzanlage mit 150 bis 300 gebührenpflichtigen Stellplätzen zu errichten. Weiterhin wird mit der Neubebauung der Slübicer Straße im Rahmen der privaten Investitionen eine Stellplatzanlage errichtet, um hier die in diesem Zusammenhang stehenden zusätzlichen Parkzielverkehre aufzunehmen. Beide großen Stellplatzanlagen sollen das Angebot an gebührenpflichtigen Stellplätzen im Innenstadtgebiet vergrößern.

3.5 Fazit Bestandsaufnahme

Die Problemstellungen des ruhenden Verkehrs sind im innerstädtischen Gebiet von Frankfurt (Oder) stark ausgeprägt. Als Oberzentrum mit hohen Einpendlerströmen von Beschäftigten und Kunden ist ein hoher Parkdruck während der Geschäftszeit in der Innenstadt und im Bereich großer Verkehrserzeuger zu verzeichnen. Dieser wird im hohen Maße auch von langparkenden Beschäftigten verursacht.

Gebührenfreie Parkflächen werden von Langparkern belegt, so dass diese anderen Nachfragegruppen wie Kunden oder Besuchern nicht mehr zur Verfügung stehen. Außerdem treten Verdrängungseffekte in die angrenzenden Stadtgebiete auf. Berufspendler und andere Langparkende weichen auf die umliegenden, gebührenfreien und zeitlich unbewirtschafteten Bereiche aus und verschärfen dort die Situation im ruhenden Verkehr (zu beobachten z.B. Halbe Stadt, Gubener Straße). Ebenso ist punktuell ein relativ hoher Anteil an Schwarz- und Wildparkenden (z.B. Altberesinchen, Bischofstraße) zu verzeichnen.

Auf der anderen Seite sind die zu entrichtenden Parkgebühren verglichen mit anderen Oberzentren wie Cottbus und Neubrandenburg niedrig.

Ein statisches Parkleitsystem fehlt. Mit diesem können Verkehrsströme zielgerichtet geführt werden und damit Parksuchverkehr eingedämmt bzw. stadtverträglich gestaltet werden.

4 Verfahrensweise

4.1 Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes

Eine Erweiterung des heutigen Parkraumbewirtschaftungsgebietes analog der Forderung des „Konzeptes zum ruhenden Verkehr für die Innenstadt von Frankfurt an der Oder (1991)“ soll u.a. die ernsthaften Beeinträchtigungen und Störungen, welche abgedrängte Fremdpendler in den unmittelbar angrenzenden Stadtgebieten herbeiführen, beheben. Laut den *Empfehlungen für die Anlagen des Ruhenden Verkehrs 2005 (EAR 05)* sind als Grenzen für den Geltungsbereich von Parkraumbewirtschaftungszonen mit Bewohnerparkberechtigungen insbesondere städtebauliche und verkehrliche Zäsuren wie Bahndämme, große Hauptverkehrsstraßen, Gewässer oder Grünanlagen geeignet.

Das Bewirtschaftungsgebiet wird begrenzt

- im Süden : durch Luckauer Straße, Große Müllroser Straße, Carthausplatz, Hermann-Weingärtner-Weg,
- im Westen : durch Leipziger Straße,
- im Norden : durch Sophienstraße, Halbe Stadt, Ziegelstraße,
- im Osten : durch die Oder und Alte Oder.

Aufbauend auf den vorhandenen Bewirtschaftungszonen 1 bis 4 sowie den Zonen Altberesinchen und Halbe Stadt werden im Bewirtschaftungsgebiet weitere Zonen definiert. Damit umfasst das gesamte Bewirtschaftungsgebiet 10 Parkraumbewirtschaftungszonen. Die Abgrenzung erfolgte anhand stadträumlicher und stadtstruktureller Zäsuren. Die Größe der Zonen ist so bemessen, dass Binnenverkehre der Sonderparkberechtigten innerhalb der Zone unterbunden werden. Weiterhin muss zur Unterbindung von Binnenverkehren der jeweilige Bewohnerparkausweis auch nur für die jeweilige Bewohnerparkzone zum Bewohnerparken berechtigen. Die vorhandenen privaten Stellplätze sind vom Parkraumbewirtschaftungskonzept Innenstadt Frankfurt (Oder) und angrenzende Stadtgebiete 2015 nicht betroffen. Eine verbindliche Abgrenzung des Geltungsbereichs ist in der Karte A in der Anlage dargestellt.

4.2 Regelungsprinzipien

Das Trennungsprinzip (getrennte Parkflächen für Bewohner und Fremdpendler) soll in Bereichen eingerichtet werden, in denen Bewohner bevorzugt Parkstände angeboten werden sollen. Parksuchverkehr von Fremdpendlern soll grundsätzlich aus diesen Bereichen herausgehalten werden. Dafür bieten sich die unmittelbaren Wohnbereiche an.

Das Mischungsprinzip sieht die Bereitstellung der Parkstände im Straßenraum zeitgleich sowohl für die berechtigten Bewohner als auch für kurzparkende Gebietsfremde vor. Dieses Prinzip soll immer dort Anwendung finden, wo die anliegenden Parkverkehre von Bewohnern und Fremdpendlern relativ ausgeglichen sind und eine Bevorteilung einer Nutzergruppe ausgeschlossen werden kann.

Die Anwendung des Wechselprinzips (tageszeitliche Bereitstellung der Parkflächen für Bewohner oder Fremdpendler) kann immer dann durchgeführt werden, wenn kurzparkende Gebietsfremde gegenüber den Bewohnern bevorrechtigt werden sollen.

Dafür bietet sich die unmittelbare Umgebung von Geschäftsbereichen und weiteren großen Verkehrserzeugern während der Geschäftszeit an.

4.3 Konzeptionelle Vorgehensweise

Innenstädtische Wohnanlagen von langparkenden Gebietsfremden fernhalten

Zur Stärkung des innenstadtnahen Wohnens müssen gebietsfremde Langparkende von innerstädtischen Wohnanlagen ferngehalten werden. Das ausschließliche Bewohnerparken mit Parkausweis rund um die Uhr soll daher in den sensiblen Wohnbereichen angeboten werden und ein Parkraumangebot für die Bewohner möglichst in Wohnungsnähe beinhalten.

Von Parkraumregelungen abgesehen werden kann hingegen, wenn das Angebot an Parkraum die Nachfrage der Bewohner deckt und andere Nutzergruppen keinen weiteren Parkdruck in diese Bereiche bringen.

Sonderparkberechtigungen für Bewohner vorsehen

Um die vorgenannten Zielsetzungen zu erreichen, soll prioritär wie bisher das Instrument der Sonderparkberechtigung für Bewohner Anwendung in den dafür vorgesehenen Bereichen finden.

Mit Sonderparkberechtigungen für Bewohner kann das Wohnumfeld verbessert werden, da im Allgemeinen:

- der Parksuchverkehr Gebietsfremder abnimmt,
- die mit Parkbewegungen einhergehenden Beeinträchtigungen zurückgehen,
- die Verkehrsverlagerung zugunsten des Umweltverbundes zunimmt und
- den Bewohnern wohnungsnah Abstellmöglichkeiten in akzeptabler Entfernung angeboten werden können.

Kurzparkende Gebietsfremde im Innenstadtzentrum bevorzugen und leiten

Kurzparkenden Gebietsfremde wie beispielsweise Kunden oder Besucher sollen eine nachvollziehbare, verträgliche Führung auf den Hauptverkehrs- und Haupterschließungsstraßen und sichere, komfortable Parkflächen in Zielnähe, d.h. im Umfeld der großen Verkehrserzeuger, angeboten werden. Dazu ist es nötig, Bereiche mit fremdparkenden Zielverkehren zu definieren und dort Regelungen zu schaffen, welche diese Fremdparkenden in den Geschäftszeiten bevorzugen.

Langparkenden stadtverträgliche Parkflächen anbieten

Gebietsfremde Langparkende haben die Möglichkeit stadtverträglich auf Parkflächen inner- und außerhalb des Bewirtschaftungsgebietes ihr Kfz abstellen zu können. Dabei ist zwischen gebührenpflichtigen, aber sich in der Nähe der im Bewirtschaftungsgebiet liegenden Ziele befindenden, und gebührenfreien, aber zieldernen, Parkflächen zu unterscheiden. Zu prüfen ist das Herrichten von weiteren geeignet erscheinenden Parkflächen im Hinblick auf die funktionale Einbettung, den Nutzungsbedarf, den finanziellen Aufwand und die eigentumsrechtlichen Belange. Des Weiteren sollen die genannten Parkflächen auch für das Umsteigen zwischen MIV und ÖPNV genutzt werden.

Eine Auflistung von geeigneten Parkflächen gibt Tabelle A im Anhang.

Mieter von Gewerberäumen ortsnah Ausnahmegenehmigungen verschaffen

Mieter von Gewerberäumen haben die Möglichkeit in Bereichen mit Bewohnerbevorrechtigungen bis zu zwei Ausnahmegenehmigungen zu erlangen. Dies sorgt für eine gute Auslastung der Parkstände, da es einen tageszeitlichen Wechsel zwischen dieser Nutzergruppe und den Bewohnern gibt.

Resultat

Innerhalb jeder Zone werden Bereiche definiert, in denen die einzelnen Anwendungsprinzipien laut *EAR 05* (Trennungsprinzip, Mischungsprinzip, Wechselprinzip) der Sonderparkberechtigung bedarfsgerecht angewendet werden. Zukünftig werden die Bewohner- und fremdparkenden Verkehre durch die Einrichtung von Arealen mit Bevorrechtigung für die einzelnen Nutzergruppen entflochten. Eine Entflechtung sorgt für Transparenz, für ein Abnehmen des Parksuchverkehrs durch zielgerichtete Führung und für Gebührenmehreinnahmen durch Schließen von Bewirtschaftungslücken, Erweitern der Bewirtschaftungsbereiche und Herausnahme der Bewohnersonderbevorrechtigungen im Parkscheinautomatenumfeld.

5 Maßnahmenplan

Folgende Maßnahmen für die Umsetzung des *Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Innenstadt Frankfurt (Oder) und angrenzende Stadtgebiete 2015* werden festgelegt:

5.1 Änderungen an Parkscheinautomaten (PSA)

Rückbau und Umsetzen von PSA:

- Zone 3: nördliche Große Oderstraße auf Holzmarkt,
- Zone 4: Ostseite Karl-Ritter-Platz auf die Parkierungsanlage Faberstraße am Kleistmuseum.

Umprogrammierung PSA:

- Zone 3: östliche Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße.

Neuaufbau von PSA:

- Zone 3: Bischofstraße (1 PSA),
- Zone 6: Rudolf-Breitscheid-Straße (1 PSA),
- Zone 8: Westliche Ferdinandstraße (2 PSA),
- Zone 9: Logenstraße östlich Knotenpunkt (KP) Gartenstraße (1 PSA), Paul-Feldner-Straße/Teilbereich Kellenspring (1 PSA).

5.2 Änderung der Bewirtschaftungsform

Neuausweisung als Bewohnerparkzone:

- Zone 3: nördliche Große Oderstraße,
- Zone 4: südliche Schulstraße,
- Zone 5: Bereich nördlich Halbe Stadt.

Neuausweisung bzw. Änderung als Bereich mit Parkscheinregelung bzw. Erweiterung bestehender PSA-Bereiche:

- Zone 1: Westseite der Karl-Marx-Straße,
- Zone 2: Westseite der Karl-Marx-Straße,
- Zone 3: östliche Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße, Bischofstraße, Holzmarkt, Südliche Große Oderstraße (Standort Rathaus und Schule), östliche Karl-Marx-Straße,
- Zone 4: Schulstraße für den Bereich Unterkirchplatz, Östliche Karl-Marx-Straße und Berliner Straße im Bereich Karl-Ritter-Platz,
- Zone 5: Westliche Karl-Marx-Straße,
- Zone 6: Stiftsplatz und Rudolf-Breitscheid-Straße,
- Zone 8: Gubener Straße südlich Gebäude Zehmeplatz 11 und 11b, westliche Ferdinandstraße,
- Zone 9: Paul-Feldner-Straße, südöstliche Logenstraße und des Platzes östlich der Gertraudenkirche (Teil der Straße Kellenspring).

Neuausweisung als Bereich mit Mischnutzung für Bewohner und Parkschein in der Geschäftszeit:

- Zone 3: Parkierungsanlage Faberstraße am Kleistmuseum, Regierungsstraße.

Neuausweisung als Bereich mit Mischnutzung für Bewohner und Parkscheibe ganztags:

- Zone 5: Halbe Stadt,
- Zone 6: Halbe Stadt,
- Zone 8: Gubener Straße, östliche Ferdinandstraße,
- Zone AB: Parkieranlagen östliche Görlitzer Straße und am KP Görlitzer Straße/Fürstenberger Straße nach Herrichten, Fahrbahnbereich Görlitzer Straße östlich
KP Tunnelstraße.

Neuausweisung als Bereich mit Mischnutzung für Bewohner und Parkscheibe in der Geschäftszeit und keine Regelung außerhalb der Geschäftszeit:

- Zone 8: Lindenstraße.

Neuausweisung als Bereich mit Mischnutzung für Bewohner und Parkscheibe ganztags und Bewohnerparken außerhalb der Geschäftszeit:

- Zone AB: Parkieranlage am Verbrauchermarkt nördlich der Cottbuser Straße.

Ausweisen als Bereich mit Parkscheibenregelung in der Geschäftszeit sowie Mischungsprinzip Parkscheibe/Bewohner außerhalb der Geschäftszeit

- Zone AB: Dresdener Straße westlich KP Dresdener Straße/Fürstenberger Straße.

Neuausweisung bzw. Änderung als Bereich für Kurzparken mit Parkscheibenregelung:

- Zone 3: Bereich östlich des Brunnenplatzes, östliche Uferstraße,
- Zone 4: Schulstraße im Bereich Euro-Kita,
- Zone 5: nordöstliche Halbe Stadt,
- Zone 6: nördliche Fahrbahnseite der Straße Am Kleistpark, Franz-Mehring-Straße südlich
KP Wieckestraße,
- Zone 7: südliche Heilbronner Straße, Parkieranlage westlich der Bardelebenstraße,
- Zone 8: Heilbronner Straße,
- Zone 9: Walter-Korsing-Straße, Kellenspring und Fischerstraße,
- Zone AB: Dresdener Straße nördlich des Dresdener Platzes.

Ausweisung als Bereich mit eingeschränktem Halteverbot

- Zone 8: Gubener Straße im Bereich Grundschule Mitte.

5.3 Beobachtungs- und Evaluationszeitraum

Es ist nicht auszuschließen, dass auf Grund der vorgenommenen Maßnahmen Auswirkungen entstehen, die zukünftig einen verstärkten Schutz der Bewohnerparkflächen erforderlich machen. Daher wird in den folgenden 24 Monaten nach Beschluss ein Beobachtungsprozess durchgeführt, der die Wirkungen der vorgenommenen Maßnahmen in den Zonen evaluiert und weiterführend die Notwendigkeit bzw. Umsetzung von weiteren, geeigneten Maßnahmen ausführt. Diese späteren Maßnahmen basieren auf der Grundlage der Bewohnerbevorrechtigung mit dem Einrichten von beispielsweise Bewohnerparkzonen sowie den Mischungsprinzipien Bewohnerparken/PSA-Regelung und Bewohnerparken/Kurzparken mit Parkscheibe. Die betroffenen Bewohner sind in den Evaluationsprozess im einzubeziehen.

5.4 Weitere, begleitende Maßnahmen

Zur Steigerung der Wirksamkeit und Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung müssen folgende begleitende Maßnahmen umgesetzt werden.

- 1) Zur Unterstützung und Wirksamkeit der Parkraumbewirtschaftung ist eine effiziente, lückenlose Kontrolle unverzichtbar. Hierfür muss bei Bedarf Personal zur Kontrolle und Durchsetzung eingestellt werden.
- 2) Zur Verbesserung der Einnahmesituation soll die Gebühr für das Ausstellen eines Bewohnerparkausweises (derzeit 20,45 Euro pro Jahr) auf den maximal möglichen Wert von 30,70 Euro pro Jahr gesetzt werden.
- 3) Um den Parkdruck im Umfeld von kulturellen und sportlichen Veranstaltungen nachhaltig zu senken sollen die Veranstalter Kombiticketlösungen anstreben und bewerben. Die Nutzung des ÖPNV der Stadt Frankfurt (Oder) ist dann vor und nach der Veranstaltung für die Besucher kostenfrei möglich. Dies gilt insbesondere für Veranstaltungen des Kleistforums, der Konzerthalle „Carl Philipp Emanuel Bach“ und des Sport- und Freizeitparks „Hermann Weingärtner“.
- 4) Öffentlichkeitsarbeit ist als begleitende Maßnahme von sehr hoher Bedeutung. Beispielsweise muss auf der Internetpräsenz der Stadt die Parkraumsituation in der Stadt Frankfurt (Oder) dargestellt werden. Dabei ist auf die Möglichkeit für den Erwerb von Zeitkarten für die Bereiche der PSA-Bewirtschaftung besonders hinzuweisen.
- 5) Ein statisches Parkleitsystem zur Zielführung des Parksuchverkehrs wird kurzfristig eingerichtet.
- 6) Das Handy-Parken zum bargeldlosen Entrichten der Parkgebühr per Mobiltelefon wird begleitend zum Bezahlen am PSA eingeführt.
- 7) Eine Änderung der Gebührenordnung zur Anpassung der Bewirtschaftungszeiten der PSA wird zeitnah verfolgt. Hierbei soll geprüft werden, ob ein Ende der Bewirtschaftungszeit auf 18.00 Uhr vorverlegt werden kann.

6 Einnahmen und Ausgaben

6.1 Einnahmen

Durch das vorliegende Parkraumbewirtschaftungskonzept werden Lücken in der Bewirtschaftung des Stadtzentrums geschlossen. Zukünftig werden folgende Möglichkeiten von Kfz-Führenden genutzt:

- 1) Es kommt zu einer anderen Verkehrsmittelwahl und es wird auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes umgestiegen.
- 2) Es wird für das Parken ein Entgelt bezahlt.
- 3) Es wird innenstadtferner, verbunden mit längeren Fußwegen, kostenfrei geparkt.

Die Abschätzung der zukünftigen Einnahmen gestaltet sich insofern schwierig, da sehr viele Unwägbarkeiten enthalten sind. Letztendlich ist es die Wahl eines jeden einzelnen Kfz-Führenden, welche Option er zukünftig wählt.

Folgende jährliche Mehreinnahmen der verschiedenen Regelungen werden zukünftig gesehen. In den Zonen 1 und 2, in denen keine neuen Parkstände in PSA-Bereichen geschaffen werden, wird es voraussichtlich durch die Konzentrations- und Verdrängungseffekte aus anderen Gebieten zu Mehreinnahmen kommen.

	Zusätzliche PSA-Parkstände bzw. zusätzlich Parkende im Jahr	Jährliche Mehreinnahmen
Zone 1	606 zusätzlich Parkende á 1 h (2 pro Werktag)	300 €
Zone 2	3.030 zusätzlich Parkende á 1 h (10 pro Werktag)	1.500 €
Zone 3	15.150 zusätzlich Parkende á 1 h (50 pro Werktag) und 1255 zusätzlich Parkende á 2 h (5 pro Werktag Mo-Fr)	10.000 €
Zone 4	909 Parkende á 1 h (3 pro Werktag) und 9 neue Parkstände á 55 Euro	950 €
Zone 5	7 neue Parkstände á 55 Euro	385 €
Zone 6	61 neue Parkstände á 100 Euro	6.100 €
Zone 7	keine Änderungen	0 €
Zone 8	11 neue Parkstände á 200 Euro 27 neue Parkstände á 300 Euro	10.300 €
Zone 9	66 neue Parkstände á 200 Euro	13.200 €
Zone AB	keine Änderungen	0
gesamt		42.735 €

Es werden Mehreinnahmen **von jährlich etwa 42.735 Euro** abgeschätzt.

Durch den Rückbau der PSA an der nördlichen Große Oderstraßen werden Parkscheinerwerbende in die unmittelbar angrenzenden PSA-Gebiete umverlagert, so dass keine Mindereinnahmen zu verzeichnen sein werden.

6.2 Ausgaben

Investitionskosten und Aufwendungen im Jahr 2015

1. Neuanschaffung und Aufbau von 6 PSA	30.000 €
2. Umprogrammierung von 1 PSA	3.000 €
3. Umsetzen von 2 PSA aus Zone 3 und 4 in die Zone 3	6.000 €
4. Angleichen der Verkehrsbeschilderung	10.000 €

gesamt: 49.000 €

Jährliche zusätzliche Folgekosten vollständig nach Abschluss der Maßnahmen

1. Entleerungskosten für zusätzlich 6 PSA	3.000 €
2. Erhöhte Unterhaltungskosten für zusätzlich 6 PSA	6.600 €
3. Abschreibungen (10 Jahre) für zusätzlich 6 PSA	3.000 €

gesamt: 12.600 €

Die Umsetzung der Maßnahmen wird sukzessiv nach dem Vorhandensein von finanziellen Mitteln betrieben. Diese Mittel sind im städtischen Haushalt einzuplanen.

Anlage

Abkürzungsverzeichnis und Begriffsbestimmungen

Dauerparken	-	Abstellen des Kfz auf einem Stellplatz gegen Miete
EAR 05	-	Empfehlungen für die Anlagen des Ruhenden Verkehrs 2005
Fremdparken	-	Abstellen des Kfz von gebietsfremden Personen
Geschäftszeit	-	Montag bis Freitag 09.00 Uhr - 19.00 Uhr
		Samstag 09.00 Uhr – 13.00 Uhr
INSEK	-	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	-	Kraftfahrzeug
KP	-	Knotenpunkt
Kurzparken	-	Abstellen des Kfz bis zu 3 Stunden
Langparken	-	Abstellen des Kfz über 3 Stunden
MIV	-	Motorisierter Individualverkehr
Modal-Shift	-	Verkehrsverlagerung von MIV-Fahrten auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
Parkflächen	-	Gesamtheit der Parkstände und Stellplätze
Parkstand	-	MIV-Parkfläche im öffentlichen Verkehrsraum
PKW	-	Personenkraftwagen
PSA	-	Parkscheinautomat
Stellplatz	-	MIV-Parkfläche auf Privatgrund
Werktag	-	Montag bis Samstag

Karte A: Bewirtschaftungsgebiet mit Zonierung

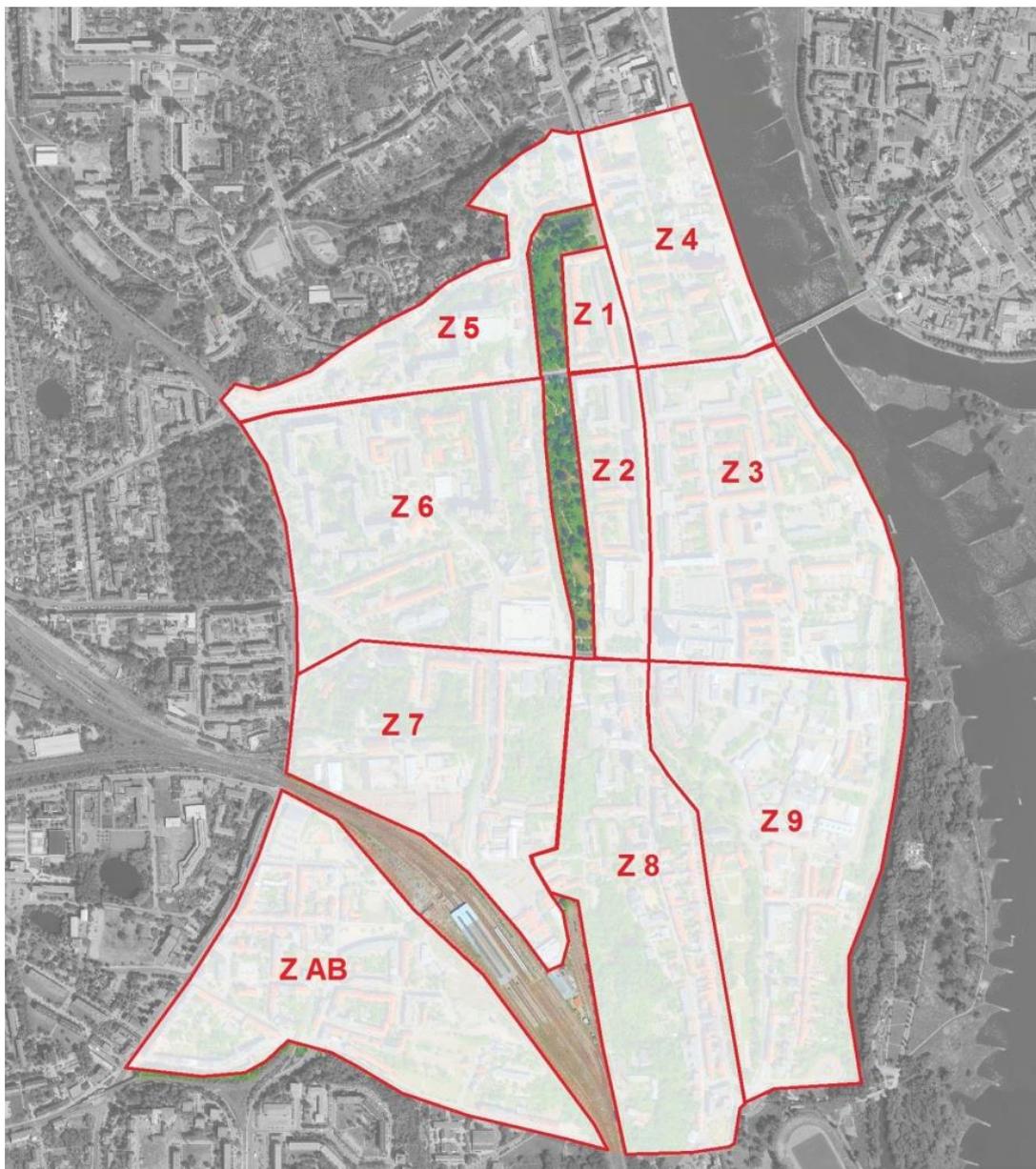


Tabelle A: Parkflächen für langparkende Gebietsfremde ohne Berücksichtigung der großen Stellplatzanlagen nach 3.3

innerhalb des Bewirtschaftungsgebietes	<ul style="list-style-type: none"> - Karl-Ritter-Platz (maximal 4h), - Stiftsplatz (maximal 4h), - westliche Ferdinandstraße im Bahnhofsumfeld, - straßenbegleitend in Große Müllroser Straße, - Parkstandsanlage im Bereich Wendeschleife am Stadion.
außerhalb des Bewirtschaftungsgebietes	<ul style="list-style-type: none"> - straßenbegleitend in Beeskower Straße, - Parkstandsanlage an der Beckmannstraße, - Birkenallee und Parkstandsanlage Robert-Havemann-Straße im Umfeld der Haltestelle „Birkenallee“, - Herbert-Jensch-Straße straßenbegleitend im Umfeld der Haltestelle „Am Winterhafen“, - Müllroser Chaussee im Umfeld der Haltestelle „Markendorf, Ort“, - straßenbegleitend in Puschkinstraße, - straßenbegleitend in Fürstenwalder Straße im Umfeld der Haltestelle „Kantstraße“.
zu prüfende Maßnahmen für Langparkende (auch Interim)	<p>Herrichten von Parkstandsanlagen für gebührenpflichtiges Parken im Bereich</p> <ul style="list-style-type: none"> - KP Berliner Straße/Hafenstraße, - südliche Goepelstraße, - nördlich Cottbuser Straße.

Zonale Gliederung mit Analyse und Maßnahmenplan

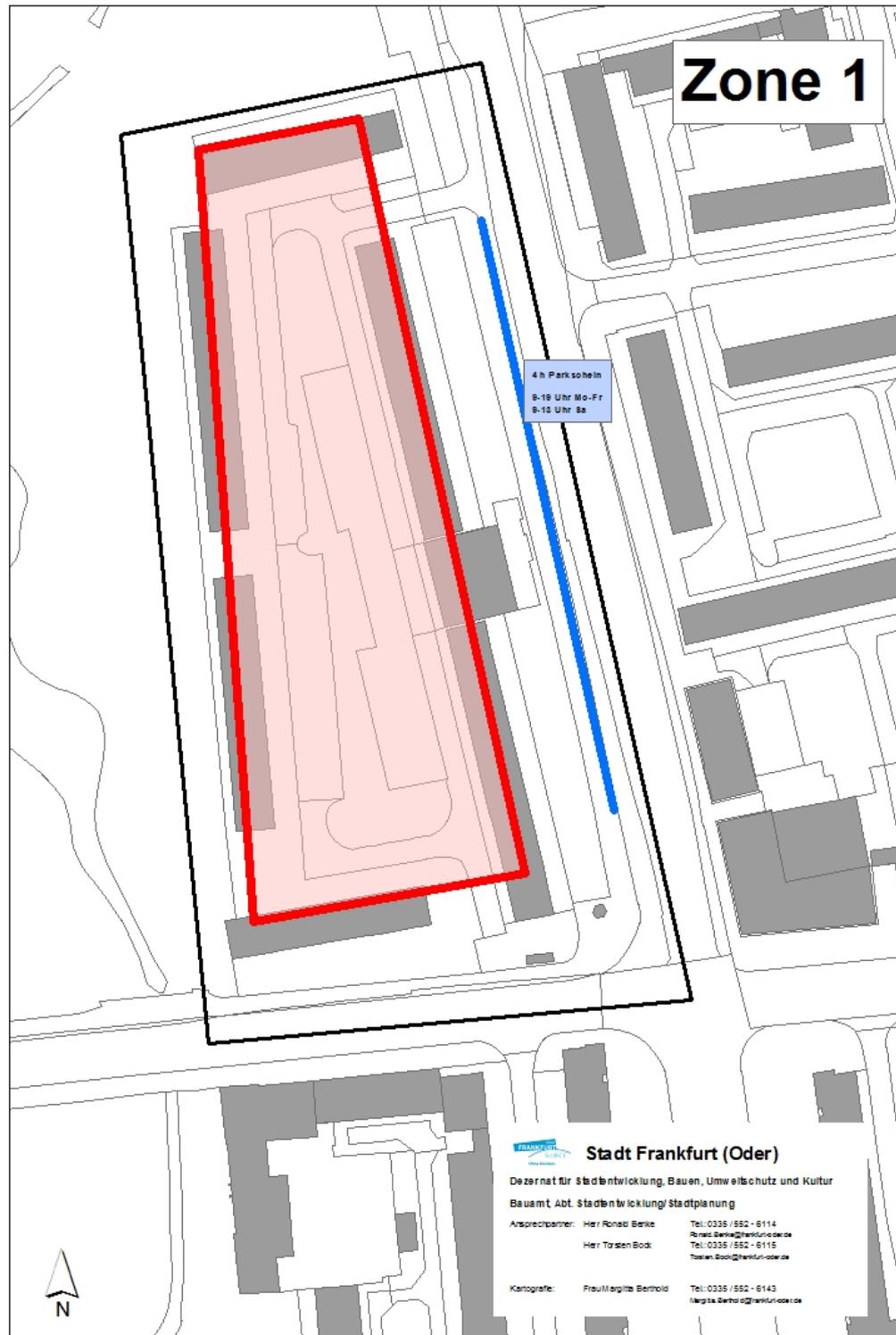
Die folgende Gliederung der einzelnen Zonen stellt die umzusetzenden Maßnahmen grafisch dar. Die auf Stichproben basierende Analyse in den entsprechenden Zonen wird veranschaulicht.

Legende		Geschäftszeit	Außerhalb Geschäftszeit
	Bewohner	Bewohner	Bewohner
	Bewohner		keine Regelung
	Parkschein		keine Regelung
	Parkschein/Bewohner		keine Regelung
	Kurzzeit (Parkscheibe)	Kurzzeit (Parkscheibe)	Kurzzeit (Parkscheibe)
	Kurzzeit (Parkscheibe)		keine Regelung
	Kurzzeit (Parkscheibe)		Kurzzeit (Parkscheibe)/Bewohner
	Kurzzeit (Parkscheibe)/Bewohner	Kurzzeit (Parkscheibe)/Bewohner	Kurzzeit (Parkscheibe)/Bewohner
	Kurzzeit (Parkscheibe)/Bewohner		keine Regelung
	Kurzzeit (Parkscheibe)/Bewohner		Bewohner

Zone 1

In dieser Zone werden keine Änderungen vorgenommen. Der Wohnhof im Bereich An der Alten Universität soll weiterhin nur für Bewohnerparken zugelassen werden. Auf der Westseite der Karl-Marx-Straße wird wie bisher das gebührenpflichtige Parken für Alle in der Geschäftszeit und keine Regelung außerhalb der Geschäftszeit angeordnet.

Karte 1: Zone 1



Zone 3

Die Erhebungen im Bereich Kleine Oderstraße, Bischofstraße und Große Oderstraße im Bereich Rathaus ergaben folgendes Bild:

Die im Mischungsprinzip betriebenen Bereiche der Kleine Oderstraße und Große Oderstraße (Rathaus) sind zu durchschnittlich 2/3 ausgelastet. Hervorzuheben ist ein hoher Anteil (etwa 2/3) an Bewohnerparkenden. In der Bischofstraße mit dem Mischungsprinzip Bewohner/Parkscheibe ist die Parkstandsauslastung im mittleren Bereich (etwa 50%). Hier liegt der Anteil von Bewohnern bei 60%.

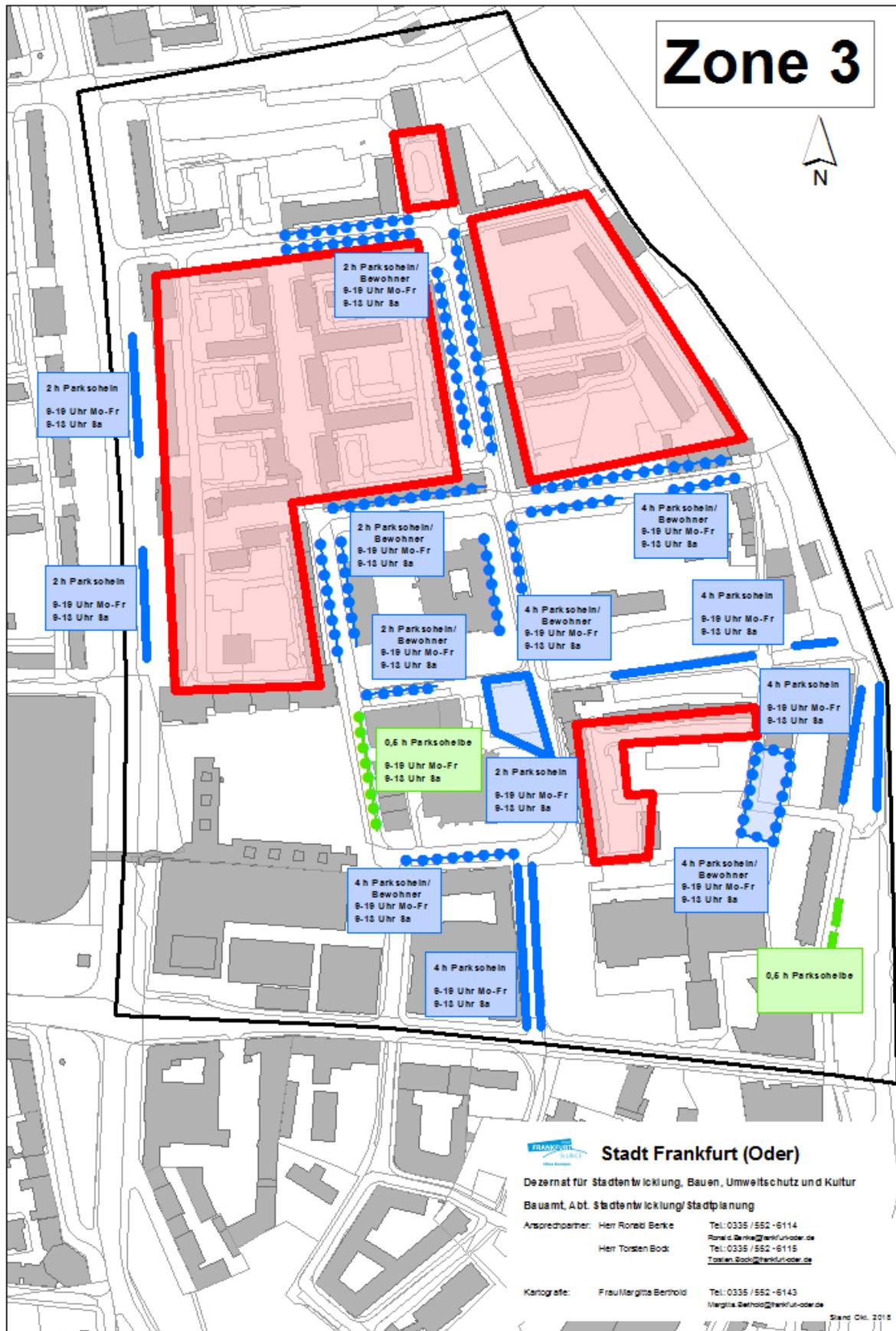
In dieser Bewirtschaftungszone sind in der Geschäftszeit eine überwiegende Trennung von Bewohnern und Fremdparkenden sowie die Bewirtschaftung mit PSA-Regelung für Fremdparkende vorgesehen. Die Maßnahmen sind daher:

- 1) Rückbau des Parkscheinautomaten von der nördlichen Große Oderstraße und Ausweisung als Bewohnerparkzone.
- 2) Ausweitung der Parkscheinregelung auf die östliche Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße, Bischofstraße, Holzmarkt und Innenhof am Kleistmuseum (am Kleistmuseum: gemeinsame Mischnutzung mit Bewohnern),
- 3) Entfall der Bewohnerbevorrechtigung an den PSA-Flächen Südliche Große Oderstraße (Standort Rathaus und Schule).
- 4) Anwendung des Mischungsprinzips Bewohner/PSA-Regelung in der Regierungsstraße.
- 5) In der östlichen Karl-Marx-Straße wird in der Geschäftszeit die Parkscheinregelung für Alle sowie außerhalb der Geschäftszeit keine Regelung angewendet.
- 6) Die heute vorhandenen Kurzparkregelungen östlich des Brunnenplatzes und an der Uferstraße werden angepasst.

2. Änderung

- 1) zusätzliches Ausweisen von „Sonderparkberechtigung für Bewohner (Bewohnerparken)“ in Große Oderstraße östlich Rathaus und östlichem Abschnitt Carl-Philipp-Emanuel-Bach-Straße

Karte 3: Zone 3



Zone 4

Hier sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- 1) Ausweitung der Parkscheinregelung vom Karl-Ritter-Platz auf Teile der Karl-Marx-Straße und Berliner Straße.
- 2) Rückbau des östlichen Parkscheinautomaten am Karl-Ritter-Platz.
- 3) Änderung des vorhandenen Kurzparkbereiches an der Kita in der Schulstraße und Einrichten einer 0,5 h-Parkscheibenregelung von Montag bis Freitag während der Zeit von 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr.
- 4) Entfall des Mischungsprinzips in der südlichen Schulstraße .
- 5) Ausweitung der Parkscheinregelung vom Unterkirchplatz auf einen Teil der Schulstraße.

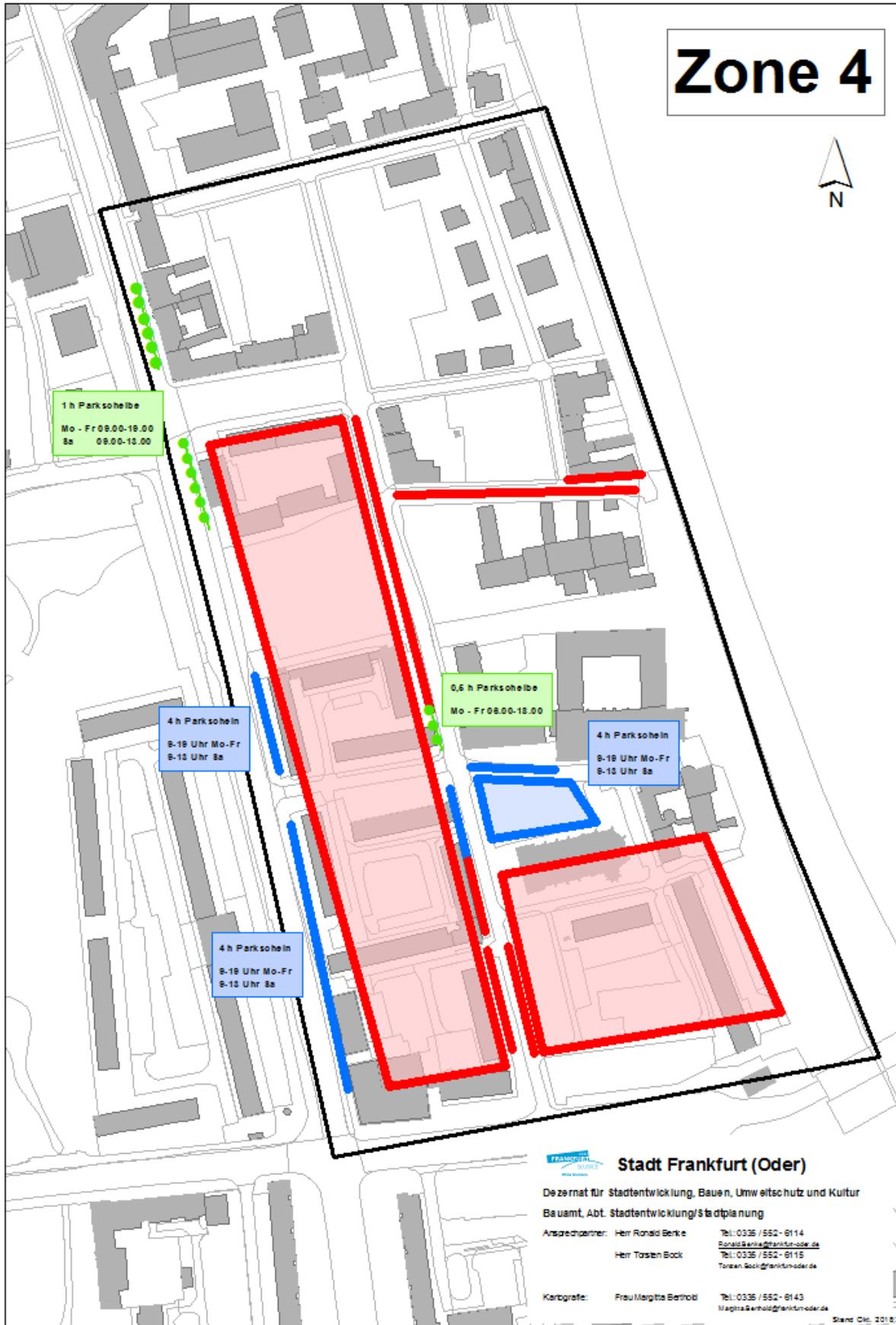
1. Änderung

- 1) Aufhebung der Bewirtschaftung auf dem Karl-Ritter-Platz
- 2) Aufhebung der Bewirtschaftung auf der Hälfte der Parkstände Berliner Straße

2. Änderung

- 1) Hinzunahme des nordöstlichen Abschnitts Am Graben in Bewirtschaftung der Zone 4

Karte 4: Zone 4



Zone 5

Zukünftig sind in diesem Gebiet weiterhin hohe Parkdrücke auf Grund verdrängter Parker aus dem Gebiet der Ehemaligen Altstadt zu verzeichnen. Vor allem in der Halbe Stadt sind lang- und fremdparkende Kfz zu beobachten. Folgende Maßnahmen werden umgesetzt:

- 1) Der Bereich nördlich der Halbe Stadt wird mit Einbeziehen der Stellplatzflächen alleinig für Bewohnerparken reserviert.
- 2) Im nordöstlichen Bereich der Halbe Stadt werden Kurzparkstände angeordnet.
- 3) In der Halbe Stadt wird das Mischungsprinzip mit Bewohner- und Kurzparken (2h mit Parkscheibe) ganztags angeordnet.
- 4) Es erfolgt eine Ausweitung der Parkscheinregelung vom Karl-Ritter-Platz auf den westlichen Teil der Karl-Marx-Straße.
- 5) Im Bestand verbleibt der Kurzparkbereich in der östlichen Sophienstraße.

1. Änderung

- 1) Alle angedachten Maßnahmen wurden zurückgenommen, die Bewirtschaftungszone 5 verbleibt im Bestand.

Zone 6

In diesem Gebiet sind hohe Parkdrücke und ein begrenztes Parkstandsangebot für Bewohner und Kurzparkende zu verzeichnen. Es werden folgende Maßnahmen festgelegt:

- 1) Ausweitung des Areals um den Parkscheinautomat am Stiftsplatz (+ 58 Parkstände) und um weitere 3 Parkstände in der Rudolf-Breitscheid-Straße. Neuausweisung von weiteren 45 Parkständen auf der Rudolf-Breitscheid-Straße. Einbeziehung aller Parkstände in die Bewirtschaftungsform mit Parkscheinautomat.
- 2) 2h Kurzparken mit Parkscheibe in der Geschäftszeit auf der nördlichen Fahrbahnseite der Straße Am Kleistpark sowie an der südlichen Franz-Mehring-Straße ab KP Wieckestraße.
- 3) Mischungsprinzip zwischen Bewohner- und Kurzparken (2h Parkscheibe) ganztags in der Halbe Stadt.

1. Änderung

- 1) In den Straßennetzabschnitten Am Kleistpark und Stiftsplatz wird das zusätzliche Ausweisen von „Sonderparkberechtigung für Bewohner (Bewohnerparken)“ vorgenommen. Damit ergeben sich folgende Regelungen:

Am Kleistpark:

- Südliche Fahrbahnseite: Bewohnerparken ganztags
- Nördliche Fahrbahnseite: Bewohnerparken im Mischprinzip mit 2 h Parkscheibenregelung in der Geschäftszeit

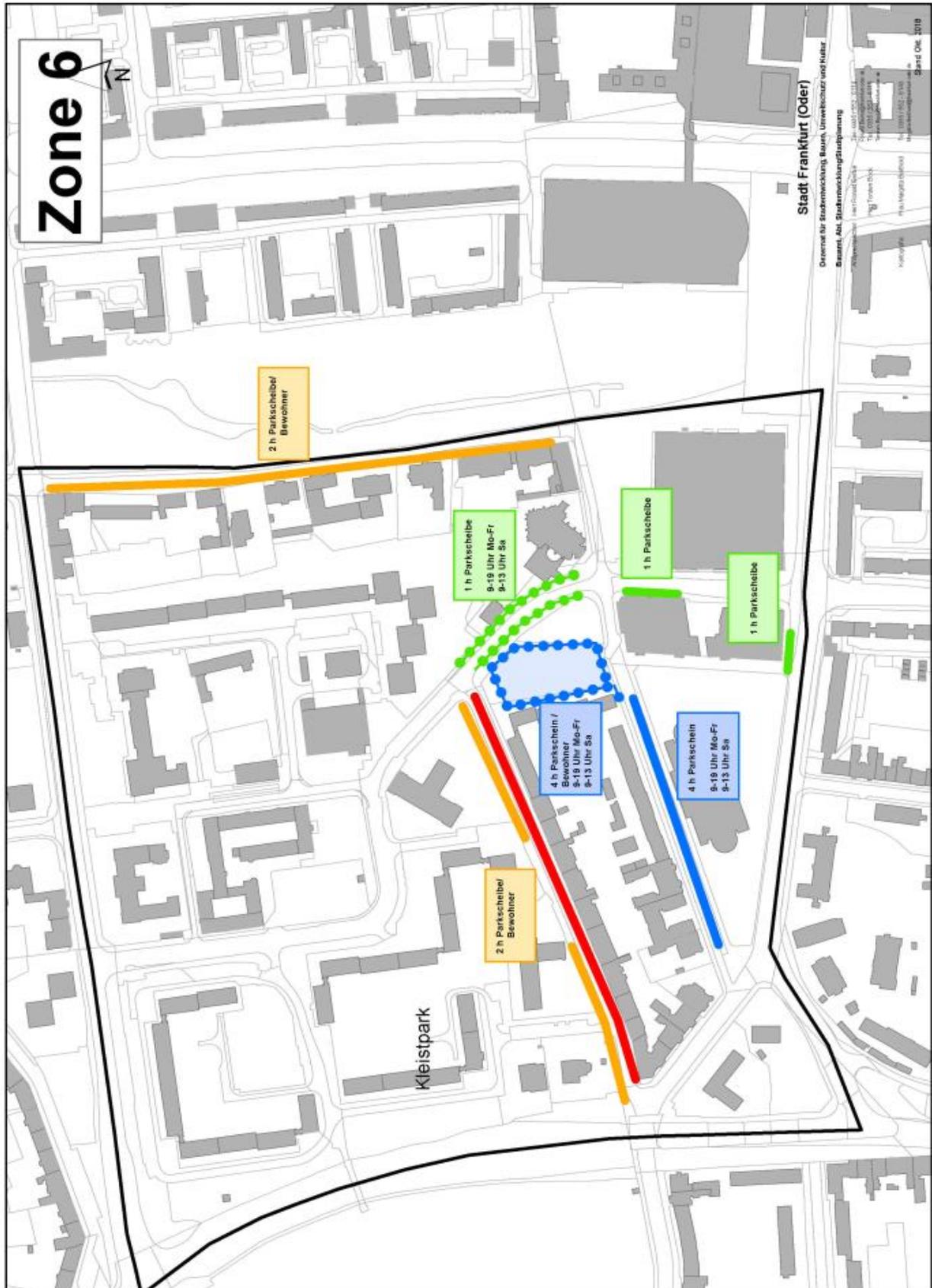
Stiftsplatz: Bewohnerparken im Mischprinzip mit Parkscheinregelung in der Geschäftszeit

- 2) Aufheben der Bewirtschaftung in Franz-Mehring-Straße nördlich KP Am Kleistpark

2. Änderung

- 1) zusätzliches Ausweisen von „Sonderparkberechtigung für Bewohner (Bewohnerparken)“ in Rudolf-Breitscheid-Straße, östlicher Abschnitt (32 Parkstände) von Stiftsplatz bis Zufahrt Kleistforum

Karte 6: Zone 6



Zone 7

Die Stichprobenerhebung am nördlichen Bahnhofplatz ergab eine hohe Parkstandsauslastung (etwa zu 2/3) und einen hohen Anteil an Falschparkern (etwa 60%).

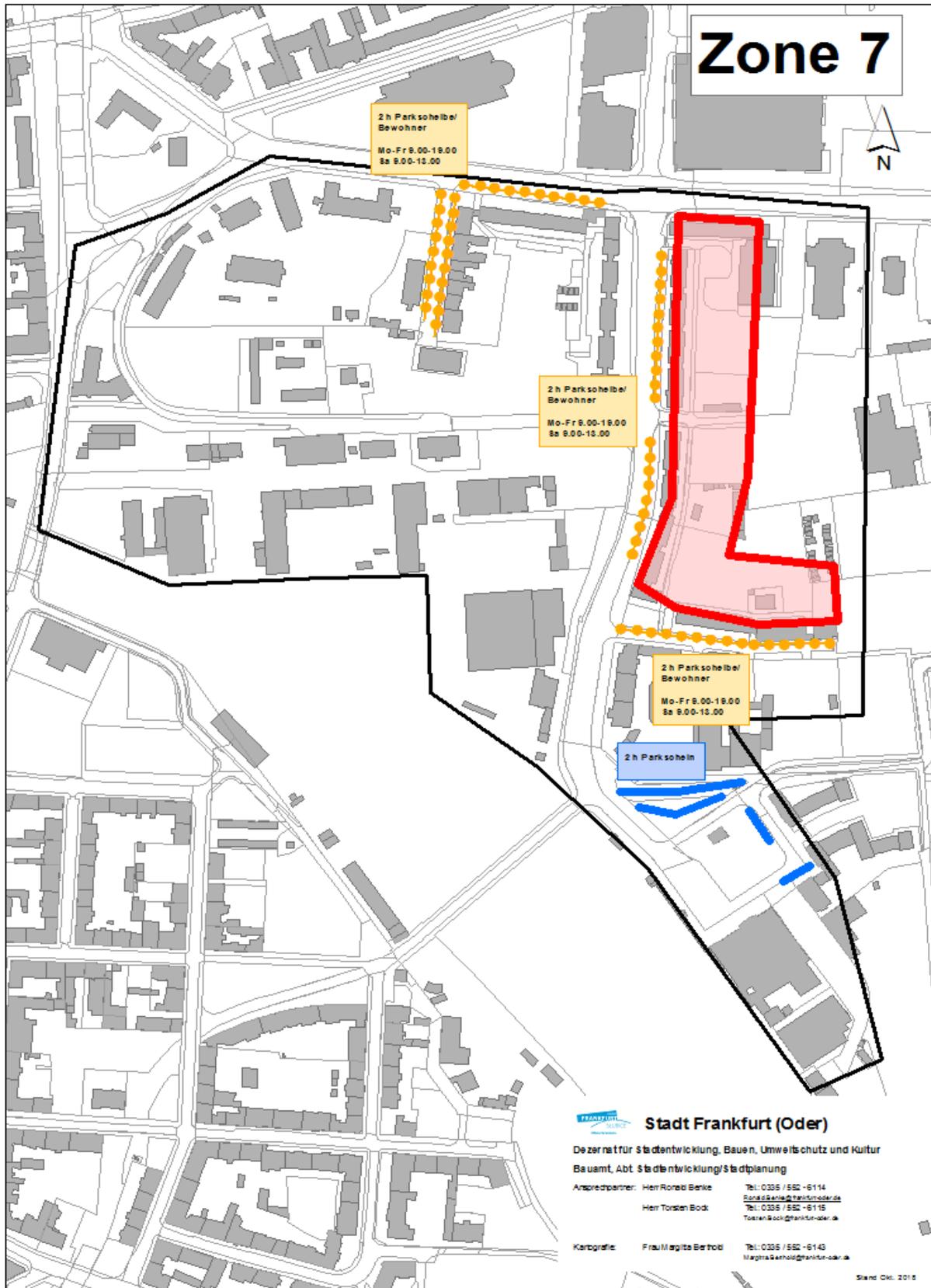
Der hohe Parkdruck in dieser Zone hat die Ursache in einem relativ geringen Parkstandangebot und den verdrängten Parkenden des Bahnhofsbereiches. Folgende Vorkehrungen werden festgelegt:

- 1) Ausweisen Kurzzeitparken (2h mit Parkscheibe) zur Geschäftszeit an der südlichen Heilbronner Straße und auf der Parkstandsanlage westlich der Bardelebenstraße.

2. Änderung

- 1) Ausweisen Kurzzeitparken (2h mit Parkscheibe) zur Geschäftszeit mit „Sonderparkberechtigung für Bewohner (Bewohnerparken)“ auf Bahnhofstraße/ Bardelebenstraße/ Heilbronner Straße/ Spiekerstraße

Karte 7: Zone 7



Zone 8

Im Bereich westliche Ferdinandstraße sind eine hohe Parkstandsauslastung (90%) und ein hoher Anteil auswärtiger Kfz (über 50%) zu verzeichnen.

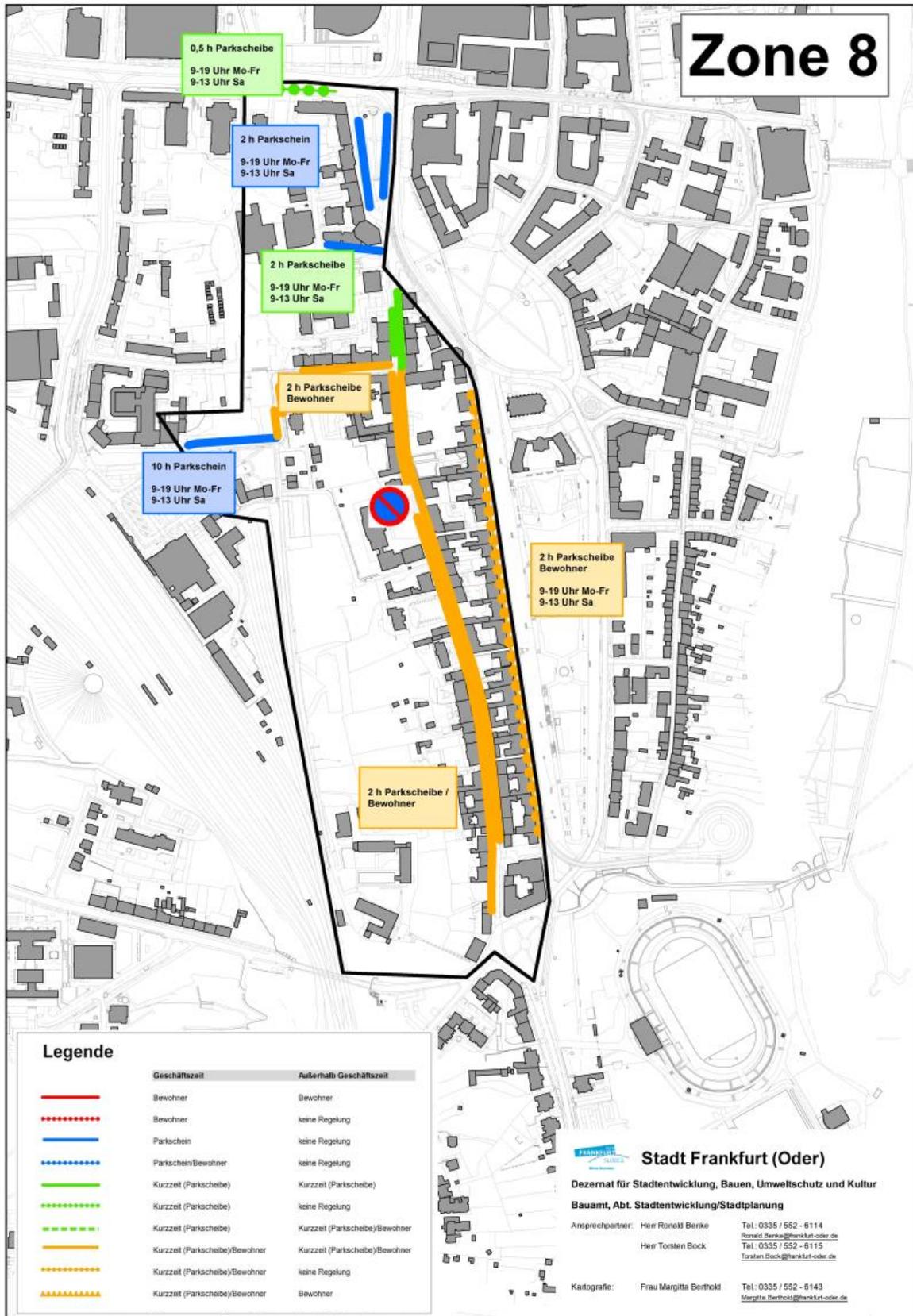
Der hier herrschende Parkdruck wird überwiegend von gebietsfremden, langparkenden Nutzern des Bahnhofs verursacht. Um diese in das Parkhaus am Bahnhof zu verweisen und verträgliche Angebote für Bewohner anzubieten, werden folgende Maßnahmen festgelegt:

- 1) Anwenden des Mischungsprinzips Bewohner und Kurzparken (2h Parkscheibe) ganztags in der Gubener Straße und dem östlichen Bereich der Ferdinandstraße.
- 2) Anwenden des Mischungsprinzips Bewohner und Kurzparken (2h Parkscheibe) während der Geschäftszeit in der Lindenstraße.
- 3) Ausweitung der Parkscheinregelung auf Gubener Straße südlich Zehmeplatz 11 und 11b, Einbeziehen von 11 Parkständen.
- 4) Einbeziehen von 27 Parkständen in der westlichen Ferdinandstraße in die PSA-Regelung, Anbieten von Parkständen für Langparkende.
- 5) Schaffen von Kurzparkständen für die Regelung mit Parkscheibe auf der Heilbronner Straße.
- 6) Schaffen eines Bereiches mit eingeschränktem Haltverbot an der Grundschule Mitte.
- 7) Ausweisen der Parkstände nördlich des KP Gubener Straße/Ferdinandstraße als Kurzparkbereich mit Parkscheibe während der Geschäftszeit.

1. Änderung

- 1) zusätzliches Ausweisen von „Sonderparkberechtigung für Bewohner (Bewohnerparken)“ in Ferdinandstraße (vor Gebäude Hausnummern 15 und 16)

Karte 8: Zone 8



Zone 9

Diese Zone besitzt mit dem Quartier in der Fischerstraße ein innenstadtnahes, sensibles Wohnquartier, welches eines besonderen Schutzes bedarf. Mit der Eröffnung der Bundesagentur für Arbeit/Jobcenter wurde der Parkdruck erhöht, daher müssen geeignete Maßnahmen getroffen werden, um hier für ein Abmildern der Probleme Sorge zu tragen:

- 1) Einbeziehen der Parkstände in der Paul-Feldner-Straße, der südöstlichen Logenstraße und des Platzes östlich der Gertraudenkirche (Teil der Straße Kellenspring) in die PSA-Regelung.
- 2) Ausweisen von Kurzparkbereichen in der Geschäftszeit in der Walter-Korsing-Straße, Kellenspring und Fischerstraße. Langfristig sollen in diesen Bereichen Lösungen mit einer PSA-Regelung vorgesehen werden.

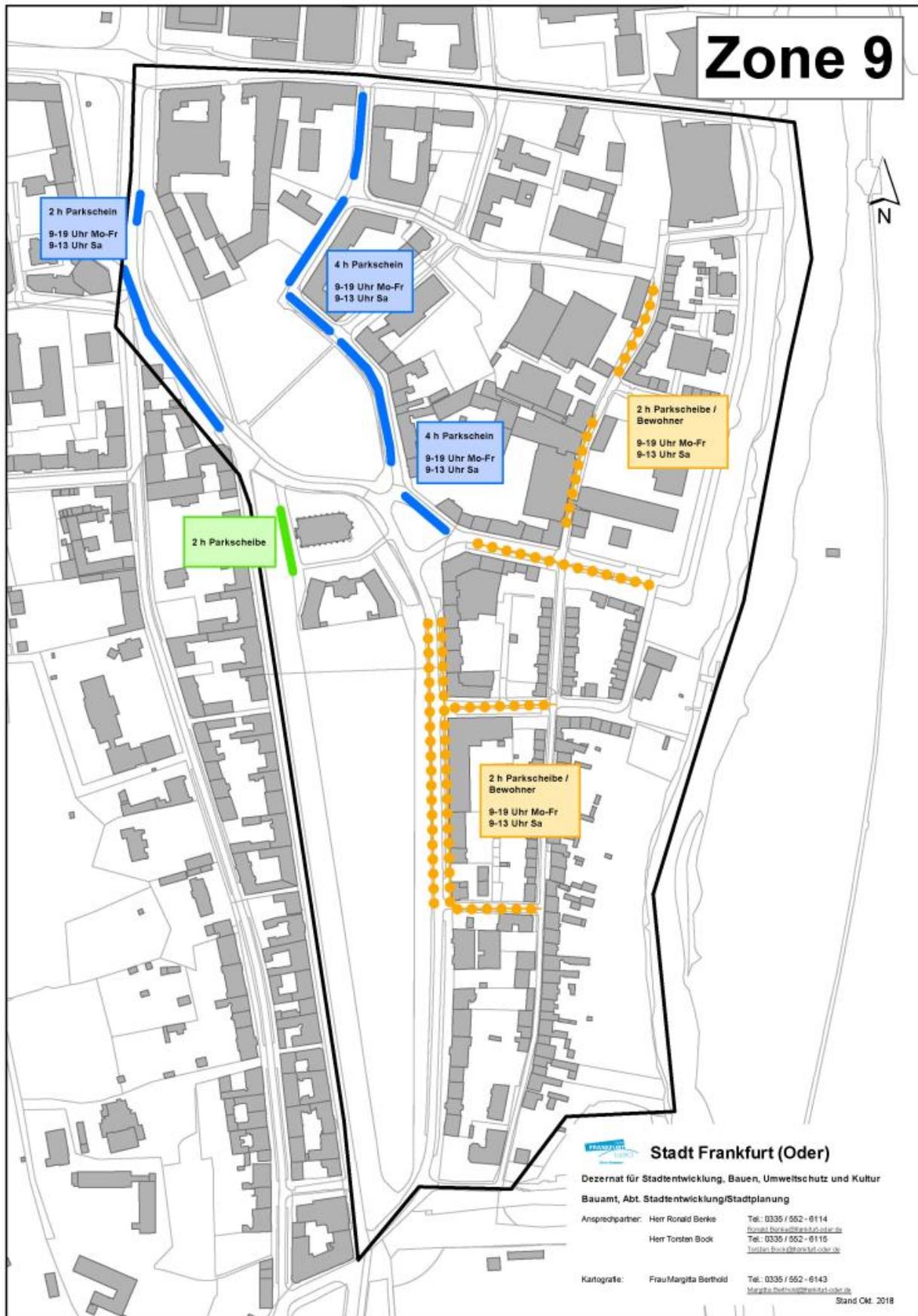
1. Änderung

- 1) zusätzliches Ausweisen von „Sonderparkberechtigung für Bewohner (Bewohnerparken)“ in Walter-Korsing-Straße nördlich KP Steingasse, Lehmgasse, Steingasse, Kellenspring, Fischerstraße nördlich KP Kellenspring
- 2) Entfall der Bewirtschaftung Walter-Korsing-Straße südlich KP Steingasse

2. Änderung

- 1) zusätzliches Ausweisen von „Sonderparkberechtigung für Bewohner (Bewohnerparken)“ in Paul-Feldner-Straße, südlicher Parkblock (12 Parkstände)
- 2) Aufnahme des östlichen Abschnittes der Lehmgasse (6 Parkstände) in die Bewirtschaftung

Karte Zone 9



Zone AB

Diese Zone ist mit einer Bewohnerbevorrechtigung im Mischungsprinzip mit Kurzparken für Gebietsfremde versehen. Die verdrängten Langparkenden des Bahnhofs erhöhen jedoch den Parkdruck, auch ist ein hoher Anteil an Falschparkenden zu verzeichnen.

Folgende Maßnahmen sollen hier für Abhilfe sorgen:

- 1) Herrichten der beiden Parkieranlagen an der Görlitzer Straße und Aufnahme in das vorhandene Mischungsprinzip.
- 2) Ausweitung des Mischungsprinzips zwischen Bewohner- und Kurzparken auf der Görlitzer Straße östlich KP Tunnelstraße.
- 3) Auf der vorhandenen Parkieranlage am Verbrauchermarkt nördlich der Cottbuser Straße wird das Mischungsprinzip zwischen Bewohner und Kurzparkenden angewendet (außerhalb der Geschäftszeit Bewohnerparken).
- 4) Ausweisen der Dresdener Straße westlich KP Fürstenberger Straße in der Geschäftszeit als Kurzparkbereich, außerhalb der Geschäftszeit Mischungsprinzip zwischen Bewohner und Kurzparkenden.
- 5) Ausweisen eines Kurzparkbereiches mit Parkscheibe auf der Dresdner Straße nördlich des Dresdener Platzes ganztags.

2. Änderung

- 1) In Fürstenberger Straße nördlich KP Cottbuser Straße werden unbewirtschaftete Parkstände ausgewiesen

Karte 10: Zone AB

