

## Parkraumkonzept Altstadt Schönebeck (Elbe)

Abschlussbericht

16.09.2013

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Dokumenteigenschaften</b>	<b>3</b>
1.1 Zweck und Inhalt	3
1.2 Dokument Information	3
1.3 Dokument Historie	3
1.4 Dokumentenkontext	3
1.5 Aktueller Status	3
<b>2. Bestandsanalyse</b>	<b>4</b>
2.1 Grundlagen	4
2.2 Betrachtungsgebiet	5
2.3 Einbettung des Parkraumkonzeptes in den Verkehrsentwicklungsplan	5
2.4 Verkehrserhebungen	5
2.5 Auswertungen der Bestandanalyse	7
<b>3. Parkraumkonzept</b>	<b>10</b>
3.1 Zielsetzung	10
3.2 Stellplatzbedarf der Anwohner	11
3.3 Umsetzungsstrategie	11
3.3.1 Vorgehen	11
3.3.2 Maßnahmenübersicht	12
3.3.3 Maßnahmenbereiche Parkraumkonzept Schönebeck	13
3.4 Parkkonzept Schönebeck Altstadt Maßnahmenübersicht	22
3.5 Parkkonzept Schönebeck Altstadt - Auswirkungen der Maßnahmen	23
3.5.1 Stellplatzsaldo	23
3.5.2 Berechnung möglicher Parkvorgänge – Definition	23
3.5.3 Parkkonzeption Schillerstraße	24
3.5.4 Kernachsen Altstadt Parkkonzeption	25
3.5.5 Kernbereich Altstadt Parkkapazitäten	26
3.5.6 Altstadtränder Parkkonzeption	26
3.5.7 Städtebauliche Projekt: Touristisches Elbufer plus Sicherung der Anwohner Stellplätze	27
3.5.8 Kernbereich Altstadt Städtebauliches Projekt	27
3.6 Gesamtbilanz der Parkraumkonzeption	28
3.7 Überwachung	28
3.8 Kostenschätzung	28
<b>4. Parkleitwegweisungskonzept</b>	<b>32</b>
4.1 Grundlagen der Parkleitwegweisung	32
4.2 Standorte für Wegweiser und Verkehrszeichen	32
4.2.1 Gliederung des Systems	32

---

4.2.2	Informationsleitwegweiser - „Infotafeln“	32
4.2.3	Vor-Wegweiser nach RWB	33
4.2.4	Gebotsschild- Verkehrszeichen StVO Typ 3	34
4.2.5	Zielspinne und Standorte der Wegweiser und Verkehrszeichen	35
4.3	Einschränkungen	36
<b>5.</b>	<b>Zusammenfassung und Ausblick</b>	<b>36</b>
<b>6.</b>	<b>Anhang</b>	<b>37</b>
6.1	Abbildungsverzeichnis	37
6.2	Quellen	38

## 1. Dokumenteigenschaften

### 1.1 Zweck und Inhalt

Mit diesem Abschlussbericht werden die Ergebnisse der Untersuchungen und Planungen zum neuen Parkraumkonzept für die Stadt Schönebeck (Elbe) dargestellt.

### 1.2 Dokument Information

Projekt	Ingenieurleistungen für die Erstellung eines Parkraumkonzeptes Altstadt Schönebeck (Elbe)		
Projektnummer	32125_Schönebeck		
Auftraggeber	Stadt Schönebeck (Elbe) Stadtplanungs-und Stadtentwicklungsamt Markt 1 39218 Schönebeck (Elbe)		
Auftragnehmer	VTT Planungsbüro Verkehr Technik Telematik Neumünstersche Str.17 20251 Hamburg	Tel. 040 / 41305656 Fax. 040 / 41305666 Verkehr@VTT-Planung.de www.VTT-Planung.de	
Bearbeiter	Dipl.-Ing. Ronald Mehling Dipl.-Ing. M.Sc. Pia Große Dipl.-Ing. Dietrich Stempel	Ronald.Mehling@VTT-Planung.de Pia.Grose@VTT-Planung.de Dietrich.Stempel@VTT-Planung.de	

### 1.3 Dokument Historie

Versions-Nr.	Status / Änderungen	Ausgabedatum	Verschickt
V 1.0	Abschlussbericht zur Abstimmung mit AG	29.06.2013	01.07.2013
V 2.0	Abschlussbericht	16.09.2013	16.09.2013

### 1.4 Dokumentenkontext

Die Abbildungen werden im Abschlussbericht (Fließtext) dargestellt. Zur besseren Lesbarkeit sind in der gedruckten Fassung die Abbildungen zusätzlich im Anhang dargestellt.

### 1.5 Aktueller Status

Zur Abstimmung mit AG, Mehling Hamburg, den 16.09.2013.  
Redaktionelle oder inhaltliche Änderungen aus der Beratung bei der Stadt Schönebeck vom 05.07.2013 werden in der Schlussfassung berücksichtigt.

## 2. Bestandsanalyse

### 2.1 Grundlagen

Für die Altstadt der Stadt Schönebeck (Elbe) wurden mit einem Parkraumkonzept zukunftsfähige Verkehrslösungen für den ruhenden Verkehr entwickelt. Das Konzept wurde in Einklang mit den städtebaulichen Entwicklungen und Zielen von Schönebeck entwickelt und diese wurden in das Parkraumkonzept integriert.

Das Parkraumkonzept erstreckt sich über den angegebenen Altstadtbereich von Schönebeck (Elbe) mit den 61 bestehenden und zukünftigen Stellplatzbereichen.

Für die Grundlagenermittlung und Vorplanungen werden Bestandspläne, Analysepläne, Konzept- und Maßnahmenpläne einschließlich Beschilderung und Wegweisungskonzepten dargestellt und diskutiert.

Für den vorliegenden Abschlussbericht wurden alle Konzept- und Entwurfsunterlagen zusammengefasst und nach Bestandsanalyse, Umsetzungsstrategien, Parkraumkonzept mit Maßnahmenstufen gegliedert und dargestellt. Die nachfolgende Abbildung zeigt den definierten Parkraumuntersuchungsbereich der Altstadt Schönebeck (Elbe).

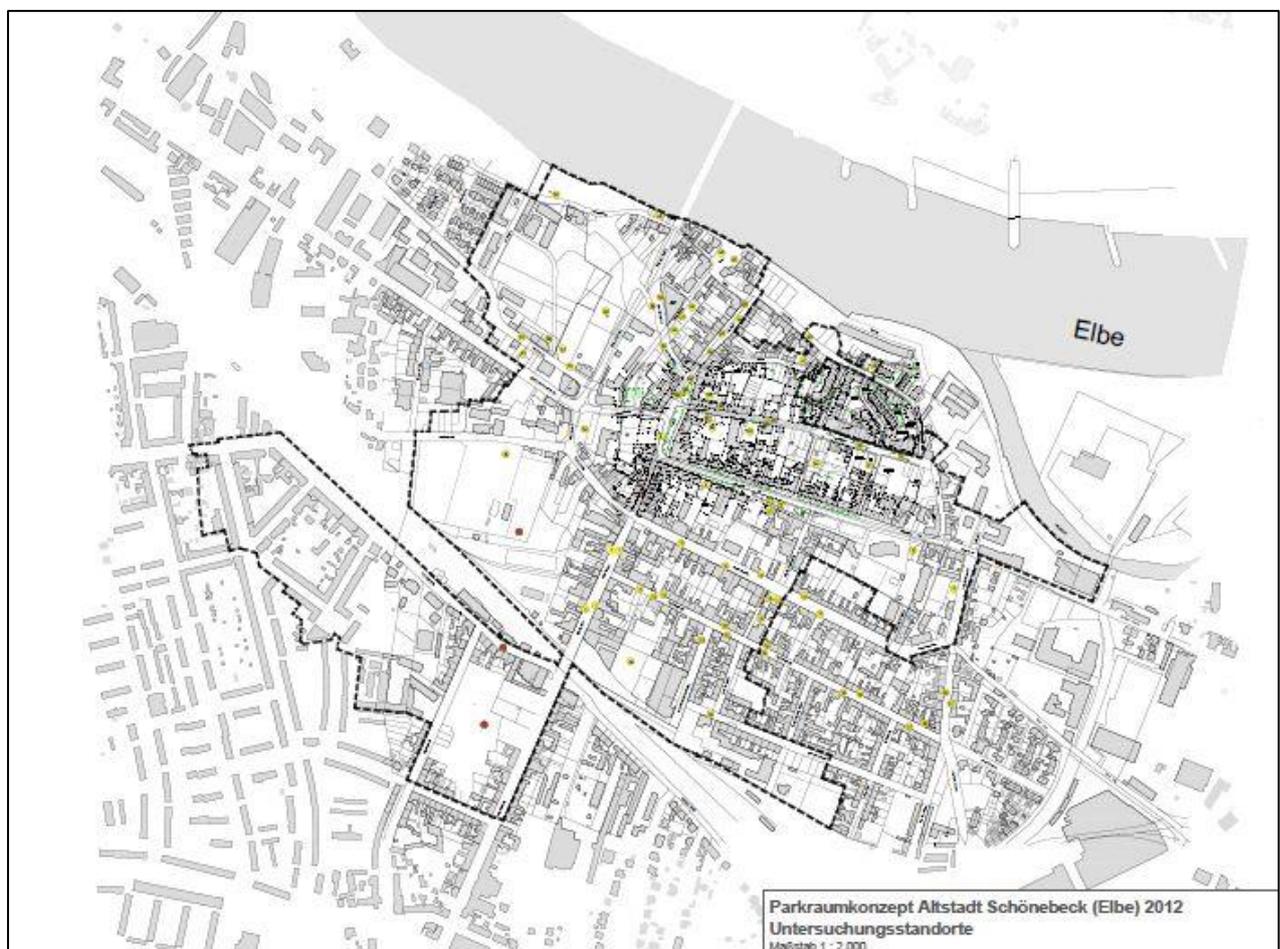


Abbildung 1: Untersuchungsbereich Altstadt Schönebeck (Elbe)

## 2.2 Betrachtungsgebiet

Der für die Untersuchung definierte Altstadtbereich entspricht dem Altstadtsanierungsgebiet. Die Altstadt wird in folgende Bereiche eingeteilt:

- Kernbereich
- Kernachse
- Elbufer
- Altstadtrand
- Schillerstraße und östliche Bahnhofstraße
- Bahnhofsumfeld mit westlicher Bahnhofstraße und Schillerstraße
- Shared space / Am Markt
- Fußgängerzone

Diese Einteilung dient zur klaren Abgrenzung der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen.

## 2.3 Einbettung des Parkraumkonzeptes in den Verkehrsentwicklungsplan

Der gesamtstädtische Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Schönebeck (Elbe)<sup>1</sup> und das „Quartierskonzept Altstadt“<sup>2</sup> jeweils aus dem Jahr 2011 dienen als Grundlage für das Parkraumkonzept. Das Ziel des Quartierskonzepts ist die strukturelle und funktionale Stabilisierung und örtliche Revitalisierung des Stadtkerns, dessen prägnantester Orientierungspunkt durch die Doppeltürme der St. Jakobi-Kirche definiert ist. Ein weiteres Charakteristikum der Altstadt ist die unmittelbare Wahrnehmbarkeit struktureller Gegensätze, da Bereiche hoher baulicher Dichte sich in direkter Nachbarschaft zu unbebauten Arealen finden.

Auf dieser städtebaulichen und verkehrstechnischen Basis und einer umfassenden Analyse (Bestandserhebung) wurden die nachfolgenden Handlungsempfehlungen und Maßnahmen entwickelt mit dem Ziel alle strukturellen und funktionalen Entwicklungsplanungen der Stadt Schönebeck (Elbe) in diesen zu integrieren.

## 2.4 Verkehrserhebungen

Für das Parkraumkonzept wurden Erhebungen im Monat Oktober 2012 durchgeführt und in nachfolgender Abbildung die Ergebnisse dargestellt. Folgende Abbildung zeigt die Standorte und Anzahl der Stellplätze im Bestand.

---

<sup>1</sup> [01] Verkehrsentwicklungsplan Stadt Schönebeck (Elbe, 2011)

<sup>2</sup> [02] Quartierskonzept Altstadt Schönebeck, Stadt Schönebeck (Elbe) 2011

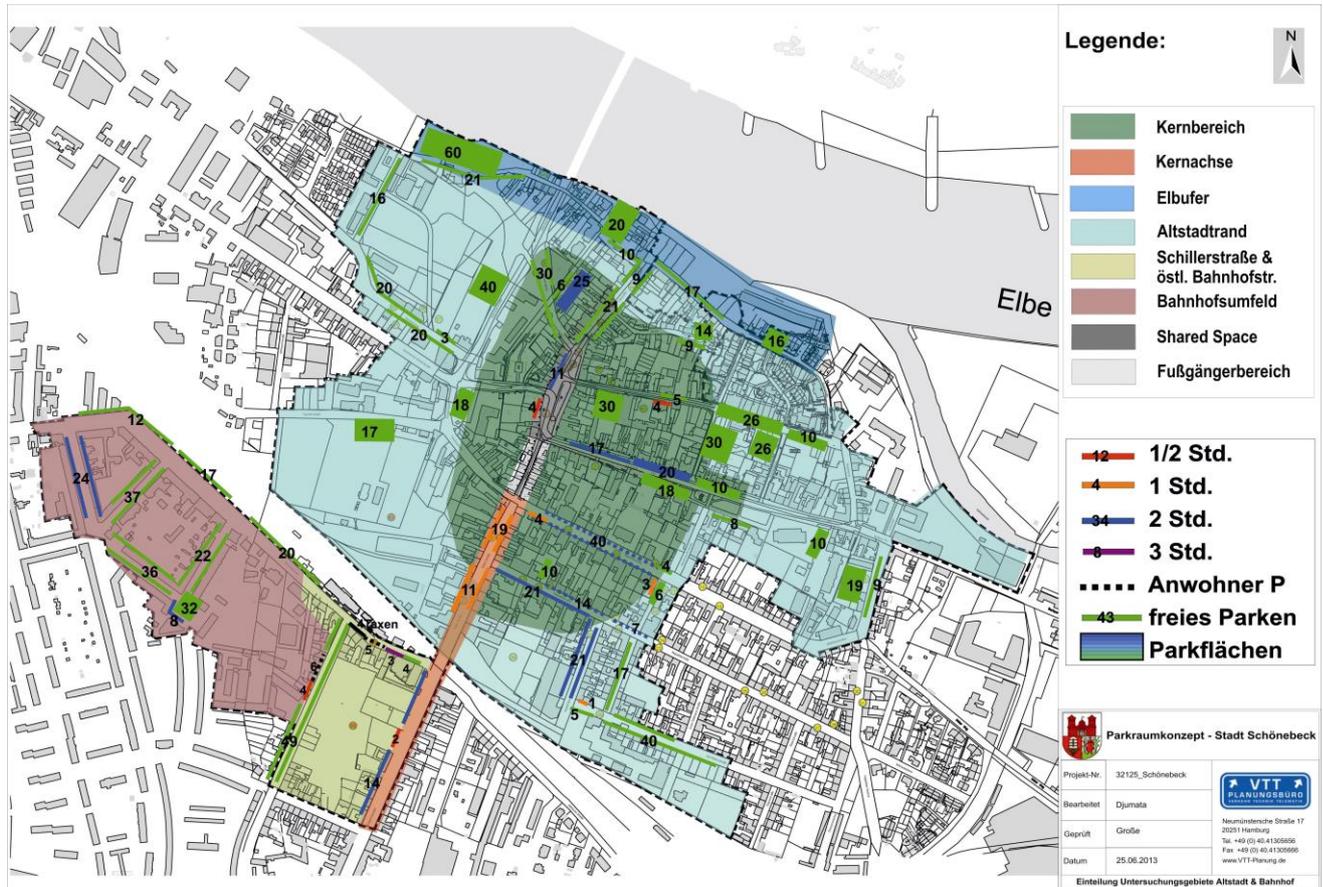


Abbildung 2: Einteilung Untersuchungsgebiet und Stellplätze im Bestand

## 2.5 Auswertungen der Bestandanalyse

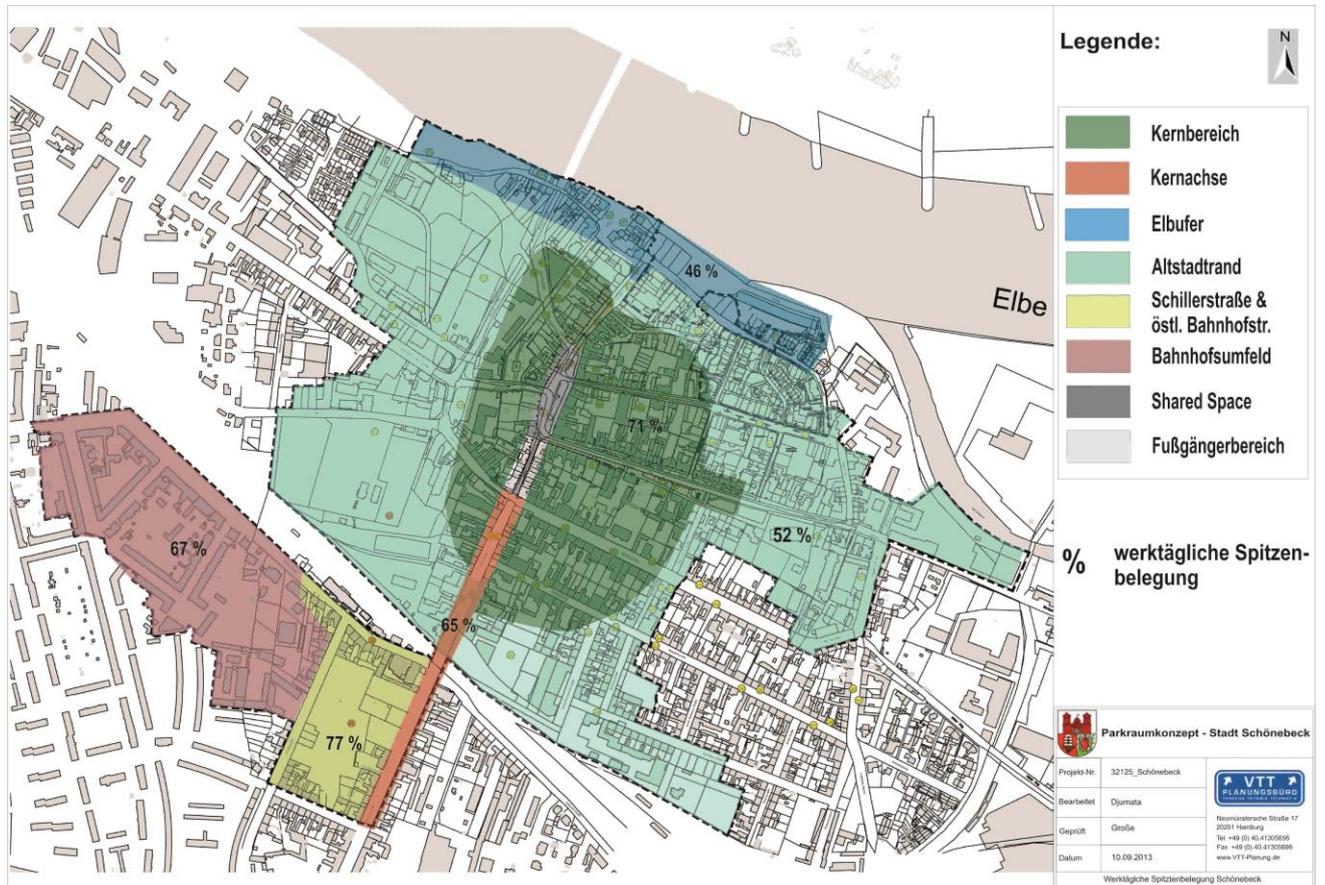


Abbildung 3: Auswertungen maximale Stellplatzbelegungen nach Altstadtbereichen - Oktober 2012

Schönebeck Altstadtbereiche:	Bestand öffentl. Stellplätze	belegt	Auslastungs- grad in %
<b>Kernachse</b>	<b>52</b>		
<b>Do. zw. 7- 8 Uhr</b>		<b>13</b>	<b>25 %</b>
<b>Do. zw. 11-12 Uhr</b>		<b>30</b>	<b>58 %</b>
<b>Do. zw. 16 -17 Uhr</b>	<b>18 frei</b>	<b>34</b>	<b>65 %</b>
<b>Sam. zw. 9- 10 Uhr</b>	<b>21 frei</b>	<b>31</b>	<b>60 %</b>
<b>Sam. zw. 12- 13 Uhr</b>		<b>24</b>	<b>46 %</b>

Abbildung 4: Auswertungen Stellplatz-Belegungen Kernachse

Auffällig für die Kernachse sind die Stellplatzreserven von immerhin minimal 35%. Die Erfahrungen des Ordnungsamtes insbesondere dem SG Straßenverkehr bestätigen die Zahlen. Es wird davon ausgegangen, dass auf Stellplätzen in den nahen Straßenzügen und auf dem „Rewe“ Parkplatz in der Söker Straße ausgewichen wird.

Schönebeck Altstadtbereich:	Bestand öffentl. Stellplätze	belegt	Auslastungs- grad in %
<b>Kernbereich</b>	<b>256</b>		
<b>Do. zw. 7- 8 Uhr</b>		<b>129</b>	<b>50%</b>
<b>Do. zw. 11-12 Uhr</b>	<b>74 frei</b>	<b>182</b>	<b>71 %</b>
<b>Do. zw. 16 -17 Uhr</b>		<b>167</b>	<b>65 %</b>
<b>Sam. zw. 9- 10 Uhr</b>	<b>186 frei</b>	<b>70</b>	<b>27 %</b>
<b>Sam. zw. 12- 13 Uhr</b>		<b>68</b>	<b>26 %</b>

Abbildung 5: Auswertungen Stellplatz-Belegungen Kernbereich

Auffällig hier die höhere Stellplatzbelegung werktags tagsüber (+13%) als auf der Altstadt Kernachse (werktags nachmittags aber gleich hoch mit 65%).

Die Zahlen stimmen mit den Erfahrungen überein. Sie sind die Folge des Zusammentreffens von Funktionshäufung von Standorten des Einzelhandels und Dienstleistern sowie diversen Betreuungs- und Bildungseinrichtungen.

Aufgrund fehlenden Stellplatzangebotes auf privaten Grundstücken besteht weiterhin ein Bedarf auf öffentlichem Grund.

Schönebeck Altstadtbereiche:	Bestand öffentl. Stellplätze	belegt	Auslastungs- grad in %
<b>Altstadtränder</b>	<b>307</b>		
<b>Do. zw. 7- 8 Uhr</b>		<b>143</b>	<b>47 %</b>
<b>Do. zw. 11-12 Uhr</b>	<b>146 frei</b>	<b>161</b>	<b>52 %</b>
<b>Do. zw. 16 -17 Uhr</b>		<b>152</b>	<b>50 %</b>
<b>Sam. zw. 9- 10 Uhr</b>	<b>176 frei</b>	<b>131</b>	<b>43 %</b>
<b>Sam. zw. 12- 13 Uhr</b>		<b>97</b>	<b>32 %</b>

Abbildung 6: Auswertungen Stellplatz-Belegungen Altstadtränder

Im Bereich der Altstadtränder ist eine um fast 20 % geringere Spitzenauslastung als im Kernbereich der Altstadt festzustellen. Hier gibt es eine sehr differenzierte Situation. Es ist ein Bereich, der zum Teil vor Umbrüchen steht.

Schönebeck Altstadtbereich:	Bestand öffentl. Stellplätze	belegt	Auslastungs- grad in %
<b>Elbufer</b>	<b>183</b>		
<b>Do. zw. 7- 8 Uhr</b>		<b>81</b>	<b>44 %</b>
<b>Do. zw. 11-12 Uhr</b>	<b>98 frei</b>	<b>85</b>	<b>46 %</b>
<b>Do. zw. 16 -17 Uhr</b>		<b>72</b>	<b>39 %</b>
<b>Sam. zw. 9- 10 Uhr</b>	<b>111 frei</b>	<b>72</b>	<b>39 %</b>
<b>Sam. zw. 12- 13 Uhr</b>		<b>68</b>	<b>37 %</b>

Abbildung 7: Auswertungen Stellplatz-Belegungen Elbufer

Auffällig hier die geringe Auslastung über alle 5 Erhebungszeiten (mindestens 98 freie Stellplätze).

Die geringe Auslastung ist auf die jahreszeitlichen Gegebenheiten während der Bestandsaufnahme ohne Fahrgastschiffahrt zurückzuführen. Im Sommer sind die Stellplätze dort höher prozentual ausgelastet.

Schönebeck:	Bestand öffentl. Stellplätze	Belegt * Lkw= 2 Pkw	Auslastungs- grad in %
<b>Schiller-/Friedrichstraße östliche Bahnhofstraße</b>	<b>133</b>		
<b>Do. zw. 7- 8 Uhr</b>	<b>30 frei</b>	<b>103</b>	<b>77 %</b>
<b>Do. zw. 11-12 Uhr</b>		<b>86</b>	<b>65 %</b>
<b>Do. zw. 16 -17 Uhr</b>		<b>85</b>	<b>64 %</b>
<b>Sam. zw. 9- 10 Uhr</b>	<b>62 frei</b>	<b>71</b>	<b>53%</b>
<b>Sam. zw. 12- 13 Uhr</b>		<b>55</b>	<b>41%</b>

Abbildung 8: Auswertungen Stellplatz-Belegungen Schillerstraße und östliche Bahnhofstraße

Auffällig ist hier die starke Überlagerung von Anwohner Parken und P&R donnerstags früh morgens. Das Handelsquartier Schillerstraße ist bereits im Bau, auch die Bahnhofstraße befand sich während der Bestandsaufnahme in der Bauphase.

Schönebeck:	Bestand öffentl. Stellplätze	belegt	Auslastungsgrad in %
<b>Bahnhof Wohnumfeld</b>	<b>191</b>		
<b>Do. zw. 7- 8 Uhr</b>		<b>121</b>	<b>63 %</b>
<b>Do. zw. 11-12 Uhr</b>		<b>124</b>	<b>65 %</b>
<b>Do. zw. 16 -17 Uhr</b>	<b>63 frei</b>	<b>128</b>	<b>67 %</b>
<b>Sam. zw. 9- 10 Uhr</b>	<b>64 frei</b>	<b>127</b>	<b>66%</b>
<b>Sam. zw. 12- 13 Uhr</b>		<b>113</b>	<b>59 %</b>

Abbildung 9: Auswertungen Stellplatz-Belegungen Bahnhof Wohnumfeld und westliche Bahnhofstraße

Die Stellplätze in den Seitenstraßen zur Bahnhofsstraße sind der Erfahrung nach bei den Pendlern sehr begehrt und damit überwiegend von ihnen belegt. In den Quartierinnenbereichen sind private Stellplätze für Anwohner vorhanden. Am Wochenende wirkt sich möglicherweise die sehr gute S-Bahnanbindung zu Magdeburg aus, die sehr gut angenommen wird.

### 3. Parkraumkonzept

#### 3.1 Zielsetzung

Trotz unterschiedlicher Einschätzungen der Intensität von Verkehrsproblemen bestehen vielerorts umfangreiche Anforderungen an die Verkehrsplanung. Beispielsweise erzeugt der Kfz-Verkehr an Wohnstraßen Störungen, die meistens als extrem empfunden werden. Die Zeitverluste durch Staus gehören in vielen Städten zum Alltag. Gerade der Zusammenhang mit Umwelt- und Gesundheitsschutzziele wird zunehmend in den Vordergrund gerückt. Im Parkraumkonzept werden die Vorplanungsergebnisse konkretisiert und im Hinblick auf ihre Funktionsfähigkeit und Verträglichkeit weiter entwickelt. Umwelt- und Gesundheitsschutzziele rücken zunehmend in den Vordergrund und bilden mit den Leitziele den Schwerpunkt für die Erstellung des Parkraumkonzeptes.

Die wesentlichen Ziele für das neue Parkraumkonzept werden unter Berücksichtigung von Zielkonflikten definiert mit:

- Sicherung und Ausbau des Anwohner-Parkens, auch tagsüber
- Kostenfreie Bewirtschaftung der öffentlichen zentrumsnahen Parkplätze für Besucher, Kunden und Touristen
- Beschäftigte parken ihre Fahrzeuge auf privatem Grund oder ohne Zeitbegrenzung an den definierten Altstadträndern
- Standortempfehlungen mit notwendigen Kapazitäten für Stellplätze von geplanten städtebaulichen Projekten (P&R + ÖPNV Bahnhofsquartier, Shared Space Markt, Verkehrsberuhigung Breiteweg, Ausbau der Altstadtwohnquartiere, Rathaus Center)
- Klar und verständlich gegliedertes Parkkonzept und Wegweisung zur Minderung des Parksuchverkehrs
- Prioritätenplan und temporäre Organisation der Maßnahmenkonzepte
- Aufzeigen der Auswirkungen und notwendigen Rahmenbedingungen

### 3.2 Stellplatzbedarf der Anwohner

Einwohner Altstadt und Bahnhofsumfeld am 31.11.2012 = 2498

Der private Fahrzeugbestand wird nach Motorisierungsgrad des Landes mit 614 Fahrzeugen je 1000 Einwohner<sup>3</sup> abgeschätzt, das bedeutet 1533 Private Kfz im Altstadt-Sanierungsgebiet.

Altstadtbereiche	Private Stellplätze (nach Google Earth)	Private Tiefgaragen Plätze (Abschätzung)	Summe der privaten Abstellmöglichkeiten
<b>Kernbereich</b>	94		
<b>Kernachse</b>	15		
<b>Elbufer</b>	83		
<b>Altstadtstrand</b>	63	53	
<b>Bahnhof</b>	10		
<b>Bahnhofsumfeld</b>	37		
<b>Summen</b>	<b>302</b>	<b>+53</b>	<b>= 355</b>

Abbildung 10: Abschätzung des Stellplatzbedarfs der Anwohner

Der Bedarf im Straßenraum liegt bei 1533 abzüglich 355 privaten Abstellmöglichkeiten = **1178** maximaler Bedarf im öffentlichen Straßenraum.

Bestand im öffentlichen Straßenraum Ende 2012 = 989 Stellplätze – demnach würden rund **200** Bewohner- Stellplätze fehlen.

**Fazit: Bewohner-Parken muss gesichert und weiter ausgebaut werden.**

### 3.3 Umsetzungsstrategie

#### 3.3.1 Vorgehen

Auf Grundlage der Bestandsanalyse wurden die Parkbereiche definiert und in Abhängigkeit zur verkehrlichen Bedeutung der einzelnen Bereiche unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen in Bezug auf die Ziele konzipiert. In Abhängigkeit der Nutzung werden den Parkbereichen unterschiedliche Bewirtschaftungszeiten zugeordnet. Den Wohnbereichen wird vorrangig Anwohnerparken zugeordnet, die Kernachse und der Kernbereich sind stark geprägt durch Einzelhandel, daher wird hier die Bewirtschaftungszeit Parkscheibe kürzer festgelegt.

Durch die Veränderung der Funktionen in den Bereichen Kernachse/Fußgängerzone und shared space sind Verlagerungen der Parkbereiche vom Markt die Folge.

Für die einzelnen Bereiche wurden Maßnahmen erarbeitet, die zu den einzelnen definierten Zielen in Einklang stehen. Die Umsetzungsstrategie wird hier unterschieden nach kurz-, mittel- und langfristigen Zielen.

<sup>3</sup> [01] Durchschnittswert; Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

### 3.3.2 Maßnahmenübersicht

Die Ergebnisse der Umsetzungsstrategie sind in nachfolgender Übersicht in Abbildung 11, in den nachfolgenden Abschnitten je Einzelmaßnahme und in der Tabelle in Abbildung 23 im Ganzen mit zeitlicher Priorisierung in kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen dargestellt. Einzelne Maßnahmen sind unterschieden nach Bau- markierungstechnischen Änderungen, Bewirtschaftung mit neuen Verkehrszeichen und Sicherung von Ersatzstellflächen.

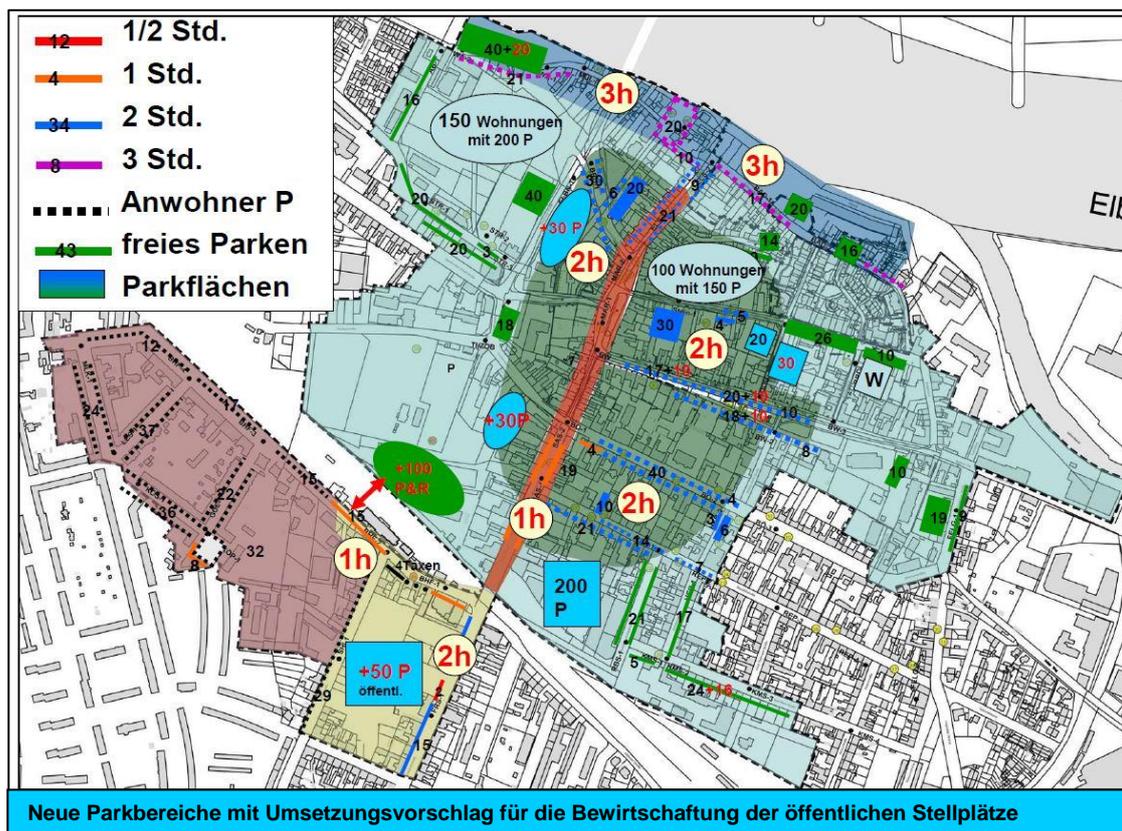
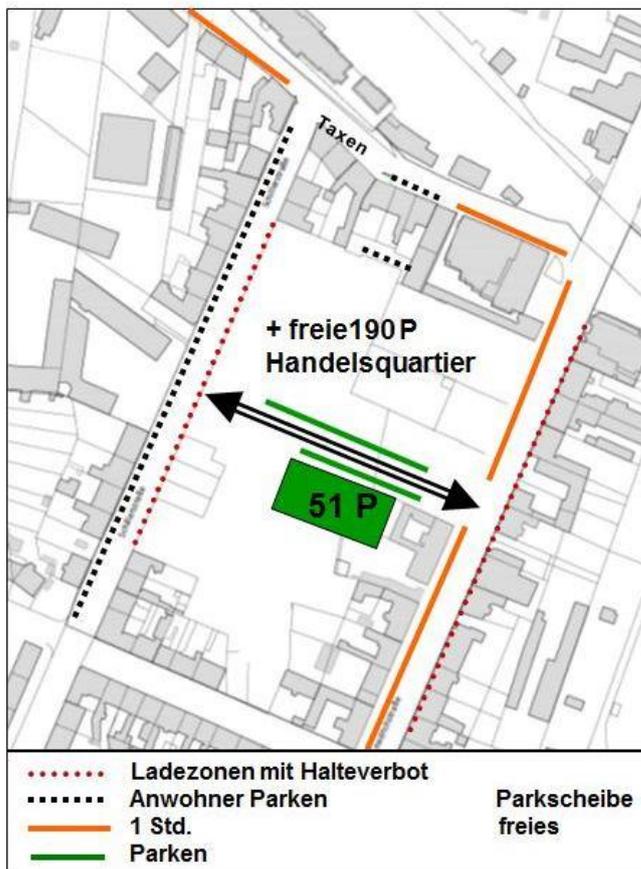


Abbildung 11: Neue Parkbereiche – Gesamtübersicht

### 3.3.3 Maßnahmenbereiche Parkraumkonzept Schönebeck

#### 3.3.3.1 Maßnahmenbereich Schillerstraße / Friedrichstraße / östl. Bahnhofstraße



Kurzfristiges Maßnahmenpaket:

- 51 öffentliche Ersatzparkplätze für Ladezonen in Schillerstraße und Parkplätze in Friedrichstraße
- freie Anwohnerplätze in Schillerstraße und bewirtschaftete Parkplätze in Friedrichstraße und östl. Bahnhofstraße

Abbildung 12: Maßnahmenbereich Schillerstraße

### 3.3.3.2 Maßnahmenbereich Bahnhofstraße / Söker Straße- P&R Fläche Altstadt Süd-West Umgehung

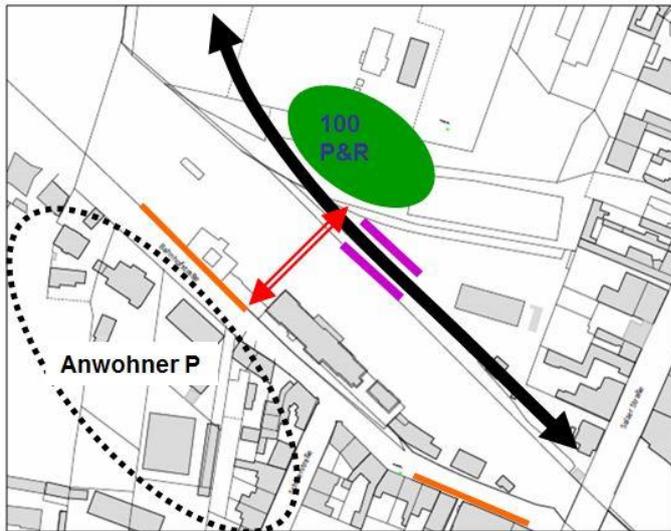


Abbildung 13: Maßnahmenbereich P&R-Fläche Altstadt Süd



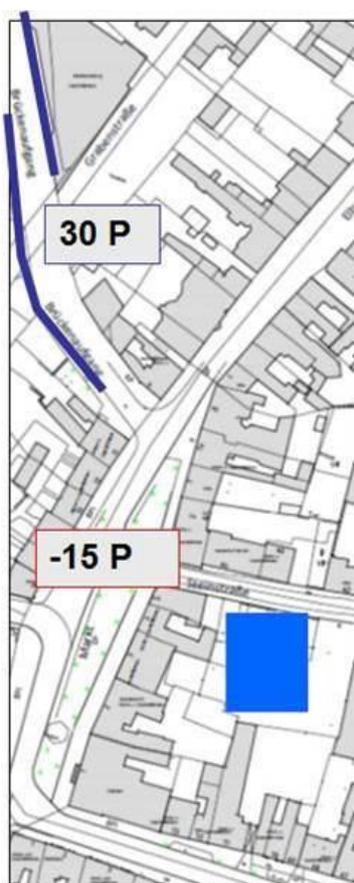
#### Kurzfristige Maßnahme:

- Provisorischer P&R mit 100 Plätzen auf 2500m<sup>2</sup> Südlich Busbahnhof (Söker Straße)

#### Mittelfristiges Maßnahmenpaket:

- Verlängerung Bahnhof- Fußgängertunnel um ca. 25 m mit neuem Ausgang an Verkehrs- anbindung an die östl. Gewerbegebiete (Söker Straße) mit Fuß Überweg plus ZOB Verlegung
- Anwohner P im Bahnhofsumfeld sowie Bewirtschaftung der östl. Bahnhofstraße

### 3.3.3.3 Maßnahmenbereich Markt – Ersatzstellplätze im Brückenaufgang

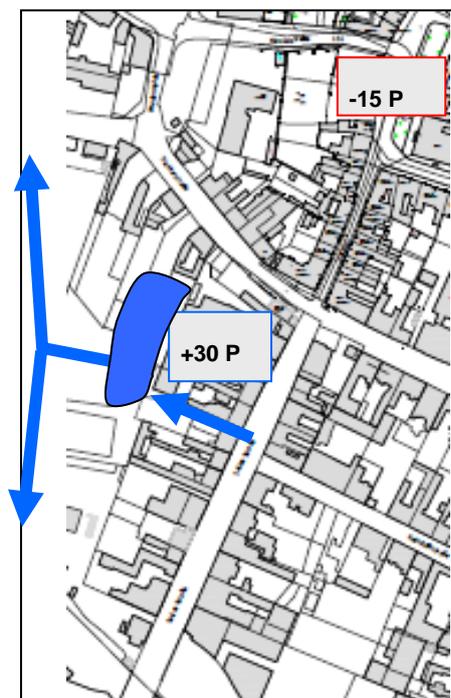


Kurzfristiges Maßnahmenpaket:

- Bewirtschaftung der 30 Stellplätze im Bereich Brückenaufgang mit **2-Std. Parkscheibenplätzen** plus Anwohner frei
- Bewirtschaftung Parkplatz Steinstraße mit **2-Std Parkscheibenplätzen** bis Rathaus-Center realisiert wird

Abbildung 14: Maßnahmenbereich Markt – Ersatzstellplätze „shared space“ im Bereich Brückenaufgang

### 3.3.3.4 Maßnahmenbereich Markt – Ersatzstellplätze für „Shared Space“



Mittelfristiges Maßnahmenpaket:

- Neuordnung stadteigenen Brache hinter Salzer Straße mit 30 2-Std. Parkscheibenplätzen auf 800 m<sup>2</sup>, Erschließung Pkw über Durchfahrt Salzer Straße - Ausfahrten über Busbahnhof

Abbildung 15: Maßnahmenbereich Markt – Ersatzstellplätze für „shared space“ im Bereich westlich Salzer Straße

### 3.3.3.5 Maßnahmenbereich Kernachse Friedrichstraße - Markt

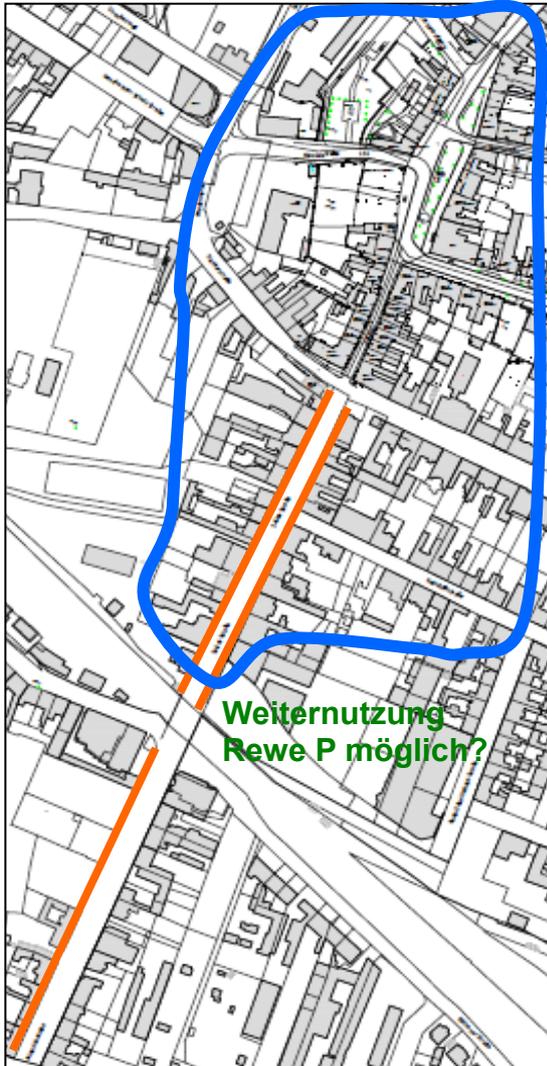


Abbildung 16: Maßnahmenbereich Kernachse



Kurzfristiges Maßnahmenpaket:

- Bewirtschaftung der Kernachse mit **1-Std. Parkscheibenplätze** ohne Anwohner Parksonderrechte
- Bewirtschaftung des angrenzenden Altstadtkernbereichs mit **2-Std. Parkscheibe** plus freies Anwohnerparken im öffentlichen Straßenraum

### 3.3.3.6 Maßnahmenbereich Breite Weg

#### Skizze – Schrägaufstellung im Breitenweg

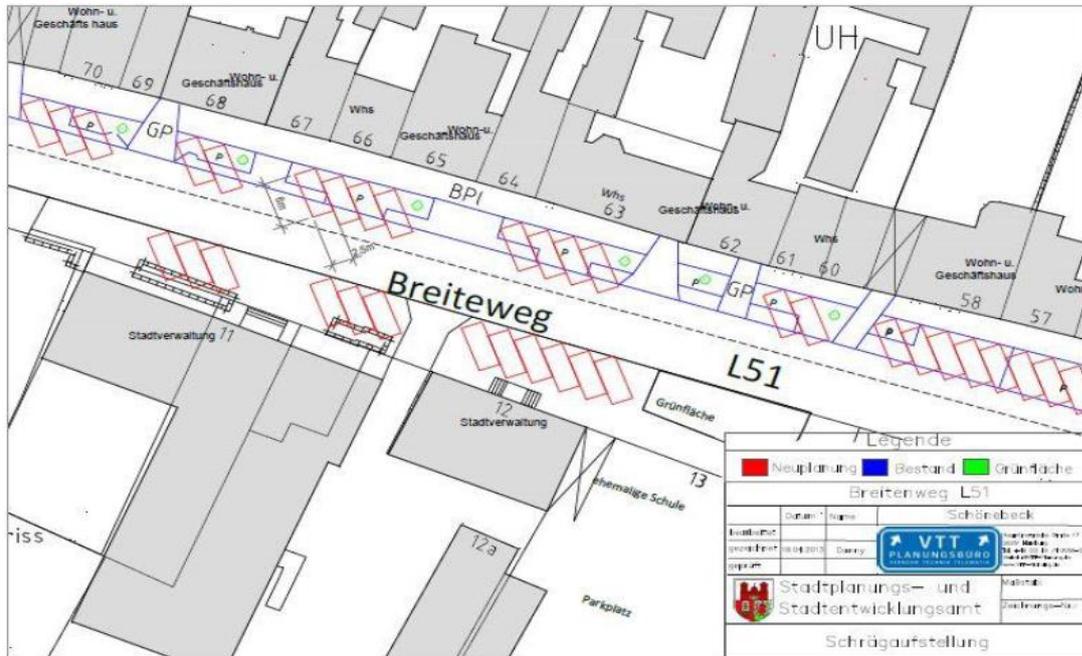


Abbildung 17: Maßnahmenbereich Breite Weg



#### Mittelfristiges Maßnahmenpaket:

- Komplette Neugestaltung Breitenweg zur verkehrsberuhigten Tempo 30 Zone mit Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- 2-Std. Parkscheiben und Anwohner Parken frei

### 3.3.3.7 Maßnahmenbereich Stellplatz-Sicherung für neue Altstadt Wohngebiete

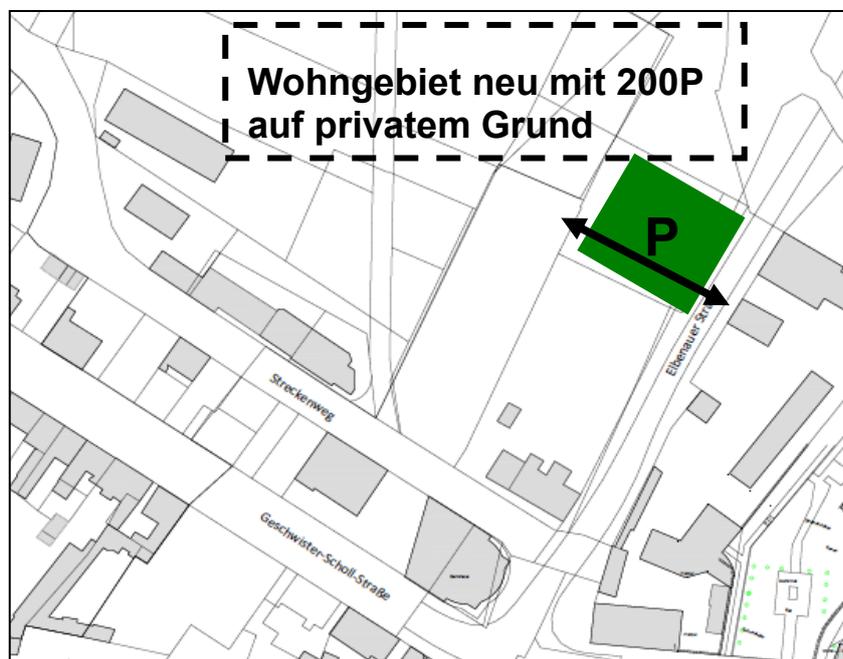


Abbildung 18: Maßnahmenbereich Stellplatzsicherung Altstadt



#### Mittelfristiges Maßnahmenpaket:

- Großbrache zw. Elbufer und Streckenweg für Wohnen und ca. 200 Bewohner - Stellplätze
- Erschließung über öffentlichen Parkplatz an der Elbenauer Str. und Streckenweg

### 3.3.3.8 Maßnahmenbereich Parken am Elbufer

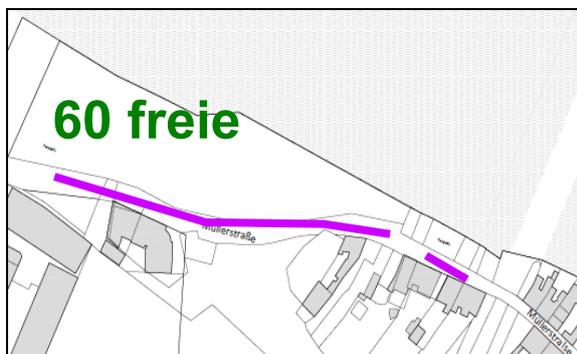


Abbildung 19: Maßnahmenbereich Elbufer West

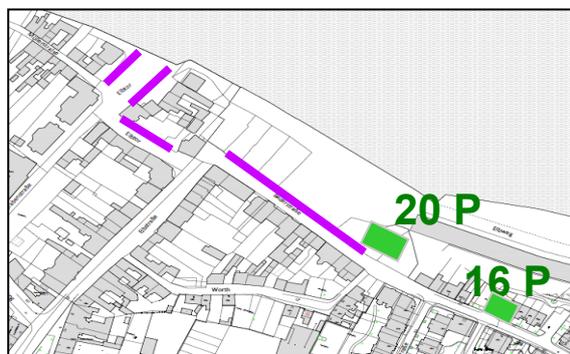


Abbildung 20: Maßnahmenbereich Elbufer Ost



Kurzfristiges Maßnahmenpaket:

- Hinweisschilder **freies Parken** Elbufer

Mittelfristiges Maßnahmenpaket:

- Bewirtschaftung Baderstraße/ Müllerstraße  
**3 Std. Parkscheibe** plus Anwohner frei

### 3.3.3.9 Maßnahmenbereich Rathaus Center – 30 Ersatzstellplätze Bedarf

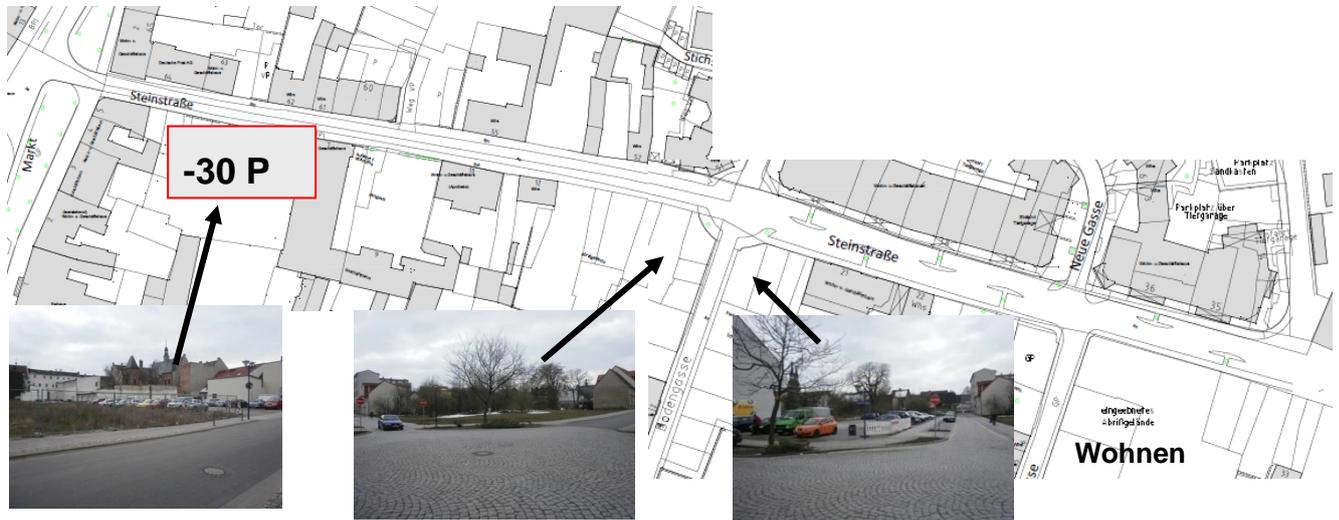


Abbildung 21: Maßnahmenbereich Rathaus Center



Abbildung 22: Ersatzfläche für geplantes Rathauscenter

#### Mittelfristiges Maßnahmenpaket:

- wenn das Rathaus Center kommt müssen mindestens 30 Ersatzparkplätze eingerichtet werden - dafür vakante Fläche der Polizei an der Elbenauer Straße für Ersatzstellplätze in unmittelbarer Marktnähe sichern
- alternativ 1-2 der möglichen Ersatzflächen in der Steinstraße sichern

### 3.4 Parkkonzept Schönebeck Altstadt Maßnahmenübersicht

Maßnahmen-bereiche nach Prioritäten	Bis 2015	Bis 2020	Bis 2025
<b>1. Schillerstraße/ Bahnhofstraße – P&amp;R</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 51 öffentliche freie P auf Gewerbeflächen als Ersatz für Haltezonen in Schiller- und Friedrichstr.</li> <li>• Bewirtschaftung östl. Bahnhofstraße</li> <li>• Weiternutzung „Rewe“ Parkplatz Söker Straße</li> <li>• P&amp;R mit 100 Plätzen Verkehrsanbindung an die östl. Gewerbegebiete</li> <li>• P&amp;R Busbahnhof</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlängerung Bahnhof-Fußgängertunnel</li> <li>• Anwohner P im gesamten Bahnhofsumfeld bis auf Bewirtschaftung Sparkasse + östl. Bahnhofstr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisierung BPL 25</li> </ul>
<b>2. Markt „Shared Space“ - 15 Ersatzparkplätze</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• provisorischer Ersatz durch Bewirtschaftung Brückenaufgang, Parkplatz Steinstraße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neugestaltung gesamter Breiteweg mit Neuordnung des Parken und Verkehrsberuhigung</li> <li>• Brache hinter Salzer Str.</li> </ul>	
<b>3. Bewirtschaftung Altstadtkern/-achse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Altstadtkern und Altstadt-achse differenziert bewirtschaften mit Parkscheibe und Anwohner frei</li> <li>• Überwachung anpassen</li> </ul>		
<b>4. Altstadt Wohnen - Sicherung und Ausbau Bewohner- stellplätze</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• alle öffentl. Stellplätze im öffentl. Straßenraum (bis auf neue Kernachse) bleiben für Bewohner frei</li> <li>• Stellplatzsatzung von 2005 in Kraft setzen, da sonst Hauseigentümer keine Stellplätze auf privatem Grund errichten müssen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Großbrache zw. Elbufer und Streckenweg für Wohnen mit Flächen-sicherung mit 200 ebenerdige Bewohner Stellplätzen auf privatem Grund</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brachen zwischen Steinstraße und Worth für 100 Wohnungen prüfen - öffentliche Stellplätze sind im Umfeld nicht ausreichend vorhanden,</li> <li>• deshalb keine Ablösung für Eigentümer !</li> </ul>
<b>5. Parken am Elbufer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freies Parken für Anwohner belassen</li> <li>• Hinweisschilder freies Parken Elbufer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewirtschaftung Baderstraße/Müllerstraße plus Anwohner frei</li> </ul>	
<b>6. Rathaus Center 30 P Ersatz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ersatzflächen in Steinstraße und Quartiersumfeld prüfen und sichern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vakante Fläche (z.B. Polizei) an der Elbenauer Straße für Ruhenden Verkehr sichern</li> <li>• alternativ 30 Ersatzpark-plätze an Steinstraße einrichten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rathaus Center ist realisiert</li> </ul>

Abbildung 23: Tabelle Maßnahmenübersicht

### 3.5 Parkkonzept Schönebeck Altstadt - Auswirkungen der Maßnahmen

#### 3.5.1 Stellplatzsaldo

Durch Schaffung neuer Stellplätze, Veränderung der Parkzeiten und des Bewirtschaftungskonzeptes entstehen insgesamt im Rahmen des vorliegenden Konzeptes ca. 1050 unterschiedlich bewirtschaftete Stellplätze. Die Berechnung der Parkierungsumläufe erfolgt auf Grundlage von Parkkonzepterfahrung, welche in Abbildung 24 dargestellt sind.

#### 3.5.2 Berechnung möglicher Parkvorgänge – Definition

Um heutige Parkmöglichkeiten und zukünftige für Schönebeck einschätzen und vergleichen zu können werden nachfolgend die täglich möglichen Parkvorgänge (für 10 Std. von 8-18 Uh) je nach Bewirtschaftungsart definiert:

Stellplatz im Straßenraum ½ Std. Parkzeit	20 Parkvorgänge/Tag
Stellplatz im Straßenraum 1 Std. Parkzeit	10 Parkvorgänge/Tag
Stellplatz im Straßenraum 2 Std. Parkzeit	5 Parkvorgänge/Tag
Stellplatz im Straßenraum 2 Std. Parkzeit + Anwohner	2,5 Parkvorgänge/Tag
Stellplatz im Straßenraum 3 Std. Parkzeit	3 Parkvorgänge/Tag
Stellplatz im Straßenrau 3 Std. Parkzeit + Anwohner	1,5 Parkvorgänge/Tag
Stellplatz im Straßenraum ohne Parkzeitbeschränkung	2 Parkvorgänge/Tag

Abbildung 24: Tabelle Berechnung Parkvorgänge

### 3.5.3 Parkkonzeption Schillerstraße

Bahnhofstraße 4 freie Bahnhofstraße 3 x 3 Std.	X 2 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag X 3 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 8 = 9
Friedrichstraße 30 x 2 Std. Friedrichstraße 2 x ½ Std.	X 5 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag X 20 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 150 = 40
Schillerstraße 49 x freie Schillerstraße 4 x ½ Std.	X 2 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag X 20 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 98 = 80
Bahnhofcenter Bestand täglich durchschnittlich mögliche Parkvorgänge		<b>= 385</b>

**Abbildung 25: Städtebauliche Projekte: Handelszentrum Schillerstraße im Bestand**

Bahnhofstraße 7 x 2 Std.	X 5 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 35
Schillerstraße 25 x freie	X 2 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 50
Friedrichstraße 15 x 2 Std.	X 5 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 75
190 freie neue Parkplätze HZ 51 öffentliche neue Parkplätze	X 5 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag X 2 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 950 = 102
Rund um Handelscenter zukünftig täglich durchschnittlich mögliche Parkvorgänge.		<b>= 1212</b>

**Abbildung 26: Zukünftige Parkvorgänge mit neuem Bewirtschaftungskonzept Handelszentrum / Schillerstraße**

### 3.5.4 Kernachsen Altstadt Parkkonzeption

Markt	4 x ½ Std.	X 20 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 80
Markt	11 x 2 Std.	X 5 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 55
Salzer Str.	30 x 1 Std.	X 10 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 300
Friedrichstr.	28 x 2 Std.	X 5 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 140
Kernachse Bestand täglich durchschnittlich mögliche Parkvorgänge			<b>= 575</b>

**Abbildung 27: Kernachse im Bestand**

Die Berechnung sowie Vergleich der heutigen und zukünftig möglichen Parkvorgänge für das städtebauliche Projekt: „Shared Space“ Markt mit Aufhebung der bisher 15 bewirtschafteten Markt Parkplätze ergibt ein positives Ergebnis:

Salzer Str.	30 x 1 Std.	X 10 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 300
Friedrichstr.	15 x 2 Std.	X 5 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 75
Breiteweg	80 x 2 Std.	X 2,5 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 200
Brückenaufgang	30 x 2 Std.	X 2,5 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 75
Steinstr. Parkp. oder Brache hinter Salzer Str.	30 x 2 Std.	X 5 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 150
Kernachse plus Ersatzp. zukünftig durchschnittlich mögliche Parkvorgänge			<b>= 800</b>

**Abbildung 28: Zukünftige Parkvorgänge Altstadt Kernachse mit neuem Bewirtschaftungskonzept**

### 3.5.5 Kernbereich Altstadt Parkkapazitäten

Kernachse Bestand 2012 täglich durchschnittlich mögliche Parkvorgänge	= 575
Kernbereich Bestand 2012 täglich durchschnittlich mögliche Parkvorgänge	= 920
Gesamtkapazität Kernachse plus Kernbereich Altstadt an tägl. Parkvorgängen	= <b>1495</b>

**Abbildung 29: Kernbereich im Bestand**

Kernachse plus Ersatzparkplätze für Shared Space - zukünftig durchschnittlich mögliche Parkvorgänge (siehe Folie zuvor)	= 800
Kernbereich 165 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum mit 2 Std. Parkscheibe plus Anwohnerparken x 2,5 mögliche Parkvorgänge	= 412
Elbstraße 30 2 Std. Parkplätze plus Anwohner Parken x 2,5 mögliche Parkvorgänge	= 75
Kernbereich Konzept mit zukünftig durchschnittlich möglichen Parkvorgänge	= <b>1287</b>

**Abbildung 30: Zukünftige Parkvorgänge im Kernbereich mit neuem Bewirtschaftungskonzept**

### 3.5.6 Altstadtträger Parkkonzeption

Bisher in Straßenräumen als P&R genutzte freie Stellplätze z.B. Schiller-, Bahnhof-, Goethestraße, Friedensplatz ca. 120 x freie P (Ersatzweise demnächst 50 öffentl. P vom Handelszentrum)	X 2 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= <b>240</b>
---	---	--------------

**Abbildung 31: Altstadtträger im Bestand**

P&R Fläche nördl. Bahnhof mit 120 freien Stellplätzen, Friedensplatz  plus gleichzeitige Sicherung aller Stellplätze in den Straßenräumen für die Anwohner im Bahnhofsumfeld zwischen Schillerstraße und Martin-Luther-Straße	X 2 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= <b>240</b>
---	---	--------------

**Abbildung 32: Zukünftige Parkvorgänge Altstadtträger**

### 3.5.7 Städtebauliche Projekt: Touristisches Elbufer plus Sicherung der Anwohner Stellplätze

128 x freie Parkplätze	X 2 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 282
Baderstraße Ost 16 x 2 Std.	X 5 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 80
Elbufer Bestand täglich durchschnittlich mögliche Parkvorgängen		<b>= 362</b>

Abbildung 33: Elbufer im Bestand

Baderstraße Ost + Müllerstraße West 96 freie Parkplätze	X 2 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 192
in Straßenräumen 88 x 3 Std. plus Anwohner frei	X 1,5 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 132
Elbufer zukünftig täglich durchschnittlich mögliche Parkvorgänge		<b>= 324</b>

Abbildung 34: Zukünftige Parkvorgänge mit neuem Bewirtschaftungskonzept für Besucher und Anwohner am Elbufer

### 3.5.8 Kernbereich Altstadt Städtebauliches Projekt

30 x 2 Std.	X 5 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 150
Rathauscenter zusätzlicher Bedarf an durchschnittlich möglichen Parkvorgängen		<b>= 150</b>

Abbildung 35: Rathaus-Center im Bestand

30 Ersatzparkplätze x 2. Std. auf Brachen in Steinstraße	X 5 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 150
Alternativ 80 freie Ersatzparkplätze x auf Polizei Brache	X 2 Parkvorgänge durchschnittlich / Tag	= 160
Ersatzparkmöglichkeiten für Rathauscenter mit zukünftig täglich durchschnittlich mögliche Parkvorgänge		<b>= 310</b>

Abbildung 36: Zukünftige Parkvorgänge mit neuem Bewirtschaftungskonzept als Ersatz für Rathauscenter

### **3.6 Gesamtbilanz der Parkraumkonzeption**

In der Gesamtbetrachtung des Parkraumkonzeptes sind zusätzlich über 800 Parkvorgänge durch die neuen Stellplätze auf dem Handelszentrum Schillerstraße möglich, ohne dass die 200 „Rewe“ Stellplätze verloren sind.

Das erweiterte Bahnhofsumfeld wird vollständig für Anwohnerparken reserviert (bis auf Sparkasse und Bahnhofstraße), wenn neues P&R Angebot besteht. Für P&R nördlich des Bahnhofs sind zunächst provisorisch 100 Stellplätze konzipiert, welche allerdings nur gut mit einem neuen Fußgänger-Bahnhofstunnel angenommen werden. Die Kernachse erhält bei Wegfall der Markt Parkplätze ausreichend und nahe bewirtschaftete Ersatzstellplätze (plus 200 Parkvorgänge) bei gleichzeitiger Sicherung für die Bewohner.

Alle Stellplätze in den Straßenräumen des Altstadt Kernbereichs sind von 8-18 Uhr bewirtschaftet und für Anwohner tagsüber frei (bis auf Kernachse), dadurch sind aber im gesamten Kernbereich der Altstadt gegenüber 2012 etwa 100 Parkvorgänge weniger täglich möglich.

Der Sonderbereich Elbufer hat im Mittelteil ebenfalls bewirtschaftete Stellplätze plus Anwohner frei und zusätzlich drei freie Parkplätze an den Enden der Parkzonen.

Der gesamte definierte Altstadtrand bleibt ohne zeitliche Beschränkungen für freies Anwohnerparken. Die vorgeschlagene Parkraumbewirtschaftung ist kostenfrei für alle Nutzer und wird nur über differenzierte Parkscheibenregelungen und bereichsweise Parksonderrechte für Anwohner realisiert.

### **3.7 Überwachung**

Bisher sind von 4 Überwachungskräften des Ordnungsamtes nur eine für die Einhaltung der bestehenden Altstadt Parkraumbewirtschaftung verantwortlich. Für die Umsetzung der geplanten Parkraumbewirtschaftung sollten wegen der Ausweitung der Bewirtschaftung mit Parkscheibenregelung und gleichzeitiger Sicherung des Bewohnerparkens mittelfristig die bestehenden Überwachungskapazitäten neu zugunsten der Altstadt eingeteilt werden.

### **3.8 Kostenschätzung**

Für die geplanten Maßnahmen der wegweisenden Beschilderung und der Verkehrszeichen nach StVO wird nachfolgend die Kostenschätzung dargestellt.

Unterschieden wird nach

- Baustelleneinrichtung (nur notwendig für Montage der Infotafeln, da hier kurzfristig eine Baustelle im öffentlichen Straßenraum notwendig wird),
- Verkehrssicherung, nur notwendig für Montage Infotafeln
- Aufstellvorrichtungen für Infotafeln,
- Infotafeln,
- Vorwegweiser nach RWB,
- Maste für VZ und
- Verkehrszeichen nach StVO.

 <b>Mengenermittlung und Kostenschätzung</b>		
<b>Wegweisende Beschilderung im Altstadtgebiet Schönebeck (Elbe)</b>		
<b>Kostenschätzung</b> Straßenbauverwaltung	<b>Berechnung der Einzelkosten</b> <b>Sachsen-Anhalt</b>	<b>SBK1</b>
Straßenklasse/-Gruppe und N Bundes- und Gemeindestraßen Streckenbezeichnung		
Projektnummer Bauabschnitt Name Länge	32125 Altstadt SBK Wegweisende Beschilderung	
Gesamtkosten der Baumaßnahme Stand (Datum) Kosten brutto		neu <b>01.07.2013</b> <b>22.000,00 €</b>
Träger der Baumaßnahme:		
bearbeitet: 02.09.2013 Mehling  	geprüft: Stadt Schönebeck (Elbe), den	
	genehmigt, Stadt Schönebeck (Elbe), den	

Abbildung 37: Kostenschätzung Deckblatt

 <b>Mengenermittlung und Kostenschätzung</b> 									
<b>Kostenschätzung</b>			<b>Berechnung der Einzelkosten für den Teil Gesamtmaßnahme</b>				Blatt <b>A28/2</b>		
Grundlage Stand 01.07.2013							Seite <b>1</b>		
Projektnummer <b>32116</b>			Bauabschnitt <b>As 12 bis AS 15</b>				Name <b>0</b>		
Position	Einheit / Menge					Position	Kosten		
00.00	m	m <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>	St.	psch		EP (€)	GP (€)	
001					1	Baustelleneinrichtung	350,00	350,00	
002					1	räumen	350,00	350,00	
003				5		Verkehrssicherung für Montage Infotafeln	250,00	1.250,00	
<b>Zwischensumme Baustelleneinrichtung</b>								<b>1.950,00</b>	
00.02	m	m <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>	St.	to		EP (€)	GP (€)	
Pos-Nr.						<b>Erd- und Oberflächenarbeiten</b>			
001						Suchgraben	40,00	0,00	
002						Suchgraben	50,00	0,00	
003						Handschachtung	80,00	0,00	
004			10,0			Baugrube für Infotafeln	65,00	650,00	
005			5,0			Oberboden abtragen	12,00	60,00	
			7,5	0,3		Fundamente für Infotafeln	240,00	1.800,00	
				0,3		Stahlbeton	250,00	75,00	
<b>Zwischensumme Tiefbau</b>								<b>2.585,00</b>	
00.03	m	m <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>	St.			EP (€)	GP (€)	
Pos-Nr.						<b>Aufstellvorrichtungen</b>			
001				25		Mast für VZ	50,00	1.250,00	
002				5		Mast für Infotafeln	60,00	300,00	
003			0,5			Beton f. Sauberkeitsschicht	200,00	100,00	
004			7,5			Beton f. Fundament	190,00	1.425,00	
005				0,2		Betonstahl	250,00	50,00	
<b>Zwischensumme Aufstellvorr.</b>								<b>3.125,00</b>	
00.03	m	m <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>	St.			EP (€)	GP (€)	
Pos-Nr.						<b>Wegweisende Beschilderung</b>			
			10,0			Infotafeln	135,00	1.350,00	
001			35,0			Vorwegweiser	135,00	4.725,00	
002						Tabellenwegweiser	145,00	0,00	
003						Pfeilwegweiser	150,00	0,00	
								<b>6.075,00</b>	
00.05						<b>Verkehrszeichen StVO</b>			
001						Vorfahrtregelnde Beschilderung nach StVO am Mast		0,00	
002						Vorfahrtregelnde Beschilderung nach StVO am Ausleger		0,00	
003				18		Gebotsbeschilderung Typ. VZ 290 Sonderform mit VZ 10	95,00	1.710,00	
				12		Zusatzzeichen "Anwohner frei"	45,00	540,00	
004				4		Zeichen 314-50	50,00	200,00	
004				2		Zeichen 316	60,00	120,00	
005						Straßenbegleitende Beschilderung	145,00	0,00	
003						<b>Zwischensumme Beschilderung</b>		<b>2.570,00</b>	

Abbildung 38: Kostenschätzung Einzelkosten

 		
<b>Mengenermittlung und Kostenschätzung</b>		
<b>Zusammenfassung</b>		
Projektnummer	32125	
Bauabschnitt	SBK	
Name	0	
Hauptteil	9	Besondere Anlagen
Teil	01	Wegweisende Beschilderung
Kostenzusammenstellung der Hauptgruppe 8, Ausstattung		
Gruppe	Leistung	Kosten [€]
00.00	Baustelleneinrichtung	1.950,00 €
00.01	Demontagen	0,00 €
00.02	Erd- und Oberflächenarbeiten	2.585,00 €
00.03	Aufstellvorrichtungen	3.125,00 €
00.04	Wegweisende Beschilderung	6.075,00 €
00.05	Verkehrszeichen	2.570,00 €
00.05	Bestandsdokumentation	500,00 €
	<b>Zwischensumme Gesamt</b>	<b>16.805,00 €</b>
	pauchaler Zuschlag für Kleinleistungen und Unvorhergesehenes	1.680,50 €
Nettosumme		18.485,50 €
Mehrwertsteuer 19%		3.512,25 €
Summe		21.997,75 €
<b>Kosten gesamt</b>		
Kosten Umbau brutto gerundet		inkl. MWSt <b>22.000,00 €</b>

Abbildung 39: Kostenschätzung Zusammenstellung

## 4. Parkleitwegweisungskonzept

### 4.1 Grundlagen der Parkleitwegweisung

Das Wegweisungskonzept, das für die Abwicklung des Parksuchverkehrs zu den Parkflächen zuständig ist, folgt dem „3-Zonen-Modell der Wegweisung“<sup>4</sup>. Die Verkehrsteilnehmer und Parkplatzsuchenden werden in der äußeren Zone mit Informationstafeln auf das neue statische Parkleitsystem hingewiesen, in der mittleren Zone werden sie an den Knotenpunkten auf notwendige wechselnde Fahrbeziehungen hingewiesen, an den Parkflächen in der inneren Zone werden sie mit Gebotszeichen nach StVO<sup>5</sup> konkret auf die zeitlichen Beschränkungen hingewiesen.

Die Wahl des Zielführungsnetzes ist in Abbildung 42 dargestellt. Erste Entscheidungspunkte liegen außerhalb des Altstadtgebietes.

Zur konsequenten und plausiblen Wegweisung der Parkplatzsuchenden ist es notwendig, die „Längsplausibilität“ der Wegweisung einzuhalten. Das bedeutet, dass ein einmal angezeigtes Ziel auch an den folgenden Entscheidungspunkten wiederkehrt. Man spricht bei diesem ausgewählten Straßennetz auch vom „Zielführungsnetz“ oder „Zielspinnennetz“. „Zielspinnennetz“ deshalb, da es sämtliche Zielspinnen zu jedem einzelnen Standort zusammenfasst. Eine „Zielspinne“ wiederum entsteht aus einem Parkplatz („Spinnenkopf“) und seinen ausgewiesenen Zufahrtswegen („Spinnenbeine“).

Das Zielführungsnetz hat eine radialförmige Grundstruktur. Als Einfallstraßen, die mit entsprechenden Wegweisern zu versehen sind, werden folgende Straßen und deren Himmelsrichtung definiert:

- 1: Geschwister-Scholl-Straße, Anbindung von Westen (BAB 14, B 246a, L 51, L 65)
- 2: Elbnauer Straße, Anbindung von Norden (B 246a, K 1296)
- 3: Barbyer Straße von Osten (BAB 14, B 246a, L 51)
- 4: Hoher Weg von Südosten (K1279)
- 5: Friedrichstraße von Süden (L 65)

### 4.2 Standorte für Wegweiser und Verkehrszeichen

#### 4.2.1 Gliederung des Systems

Die Anzeigen des statischen Parkleitsystems setzen sich aus Übersichtstafeln, Parkleitwegweisern und Verkehrszeichen zusammen. Während die Übersichtstafeln an den Ortseingängen aufgestellt werden sollen, orientiert sich die Lage von Parkleitwegweisern an den sogenannten „Zielspinnen“ für die einzelnen Parkplätze.

Folgende Typen wurden im Rahmen des „3-Zonen-Modells“ der Wegweisung definiert. Die genaue Lage ist im Rahmen der Ausführungsplanung für die Wegweiser festzulegen. Dabei ist auf bauliche Gegebenheiten und die lichten Höhen und Weiten im Straßenraum zu achten.

#### 4.2.2 Informationsleitwegweiser - „Infotafeln“

Infotafeln sollen an allen 5 Einfallstraßen einmal aufgestellt werden. Die Infotafeln

- befinden sich an den fünf wichtigsten Einfahrtbereichen der Stadt Schönebeck
- sollen für alle Verkehrsteilnehmer deutlich sichtbar und gut verständlich sein

<sup>4</sup> [04] Das Zonenmodell nach Burgess wird hier in Anlehnung angewandt: äußere Zone=Information, mittlere Zone= Lenkung an Knotenpunkten, innere Zone = Gebotszeichen nach StVO

<sup>5</sup> [05] Straßenverkehrsordnung

- weisen auf die Verfügbarkeit von Stellplätzen hin
- sollen die Besucher der Stadt Schönebeck herzlich willkommen heißen

Die Standorte sind:

- 1: Geschwister-Scholl-Straße, hinter dem Knotenpunkt Streckenweg/ Tischlerstraße
- 2: Elbnauer Straße, im Bereich Brückenaufgang Fahrtrichtung Süden
- 3: Barbyer Straße vor Heinitzhof
- 4: Hoher Weg vor Felgeleber Straße
- 5: Friedrichstraße vor Krausestraße



Abbildung 40: Infotafel

#### 4.2.3 Vor-Wegweiser nach RWB

Knotenpunkte sind Entscheidungspunkte für die Routenwahl der Verkehrsteilnehmer. Hier müssen die Vorwegweiser auf die notwendige Fahrbeziehung hinweisen. Die Vorwegweiser werden nach RWB<sup>6</sup> konstruiert, sie

- befinden sich an allen Entscheidungspunkten/ Knotenpunkten
- sollen alle Verkehrsteilnehmer zu den Parkbereichen lenken

<sup>6</sup> [06] Richtlinien für die wegweisende Beschilderung



Abbildung 41: Verkehrszeichen Vorwegweiser VZ 314 StVO und RWB

#### 4.2.4 Gebotsschild- Verkehrszeichen StVO Typ 3



Abbildung 42: Verkehrszeichen Parkbereich VZ 314 StVO mit „Anwohner frei“



Abbildung 43: Verkehrszeichen Parkbereich VZ 314 StVO



Abbildung 44: Verkehrszeichen Parkbereich VZ 314 StVO für „freies parken an der Elbe“

4.2.5 Zielspinne und Standorte der Wegweiser und Verkehrszeichen

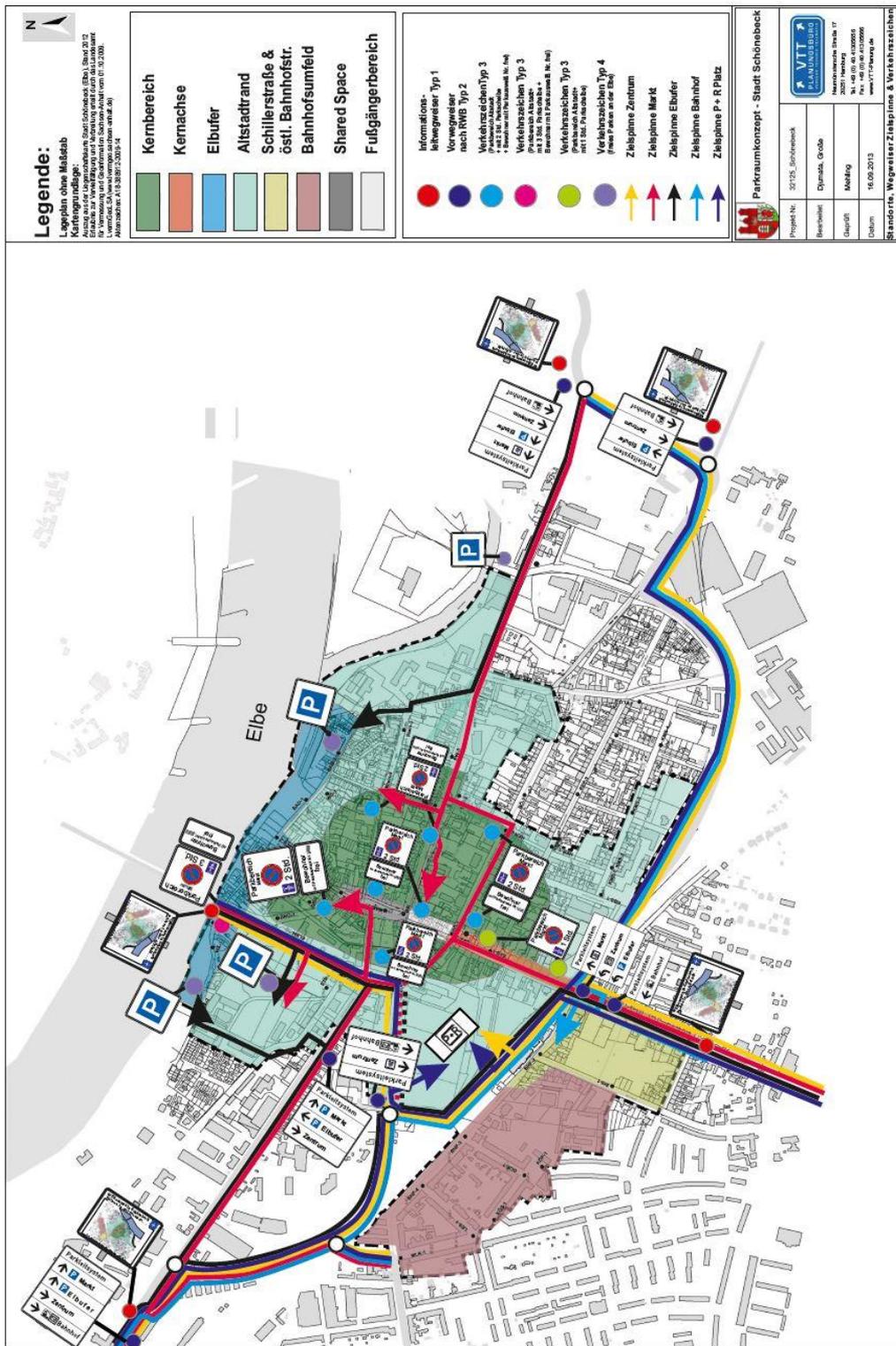


Abbildung 45: Standorte, Wegweiser und Verkehrszeichen-Plan

### 4.3 Einschränkungen

Im Rahmen des vorliegenden Projektes werden Empfehlungen für die Parkleitwegweiser formuliert. Das Erfordernis, das Parkleitsystem auf die gesamte Wegweisung abzustimmen, bleibt hiervon unberührt. Dieses Projekt ist nicht Bestandteil des Parkraumkonzeptes. Es wird empfohlen, die gesamte Wegweisung bezüglich der Inhalte der Wegweiser, der Anzahl der Zielangaben, einer möglichen Farbgebung als auch bezüglich der Standorte der Wegweiser zu überprüfen und anzupassen, da durch die neue südliche Erschließungsstraße die Wegweisung angepasst werden muss.

## 5. Zusammenfassung und Ausblick

Das Parkraumkonzept für Schönebeck / Elbe ist im Wesentlichen für alle geplanten städtebaulichen Projekte in und um den Altstadt kern bis 2025 konzipiert. Es beinhaltet für den ruhenden Verkehr kurz-, mittel- und langfristig abgestimmte Maßnahmen in allen Altstadtbereichen. Es schließt auch die verkehrsplanerisch offenen Fragen des Verkehrsentwicklungsplanes für Schönebeck aus dem Jahr 2011 mit ein.

Es schafft mit seiner Umsetzung gesicherte Parkmöglichkeiten für die Altstadtbewohner (auch tagsüber), indem die Parksonderrechte auf den gesamten Altstadt kern und das westliche Bahnhofsumfeld ausgeweitet werden. Die Einkäufer der Altstadt und Besucher der Elbe finden durch das Parkraumkonzept mehr Parkmöglichkeiten als beim Istzustand von 2012. Allein die Berufstätigen werden, soweit sie nicht über private Stellplatzmöglichkeiten verfügen, auf unbewirtschaftete Stellplätze am Altstadtrand verdrängt. Dieses "Opfer" muss erbracht werden, um mit den begrenzten Flächen und Straßenräumen altstadtverträglich und zielgerecht umzugehen.

Für definierte Projekte (Shared Space Markt, Rathaus-Center, neue Wohnquartiere) wurden in Zusammenarbeit mit der Stadtplanung ausreichende und fußläufige Ersatzstellflächen vorgesehen, welche nun planungsrechtlich gesichert werden können.

Die Zielsetzungen des Parkraumkonzeptes sind alle in den Einzelkonzepten, Maßnahmenbereichen und Gesamtübersichtsplänen integriert.

Alle Maßnahmen bestehen aus kostengünstigen Beschilderungen sowie ihre Überwachung (bis auf Verkehrsberuhigung Breitenweg), oder sind auf öffentlichen, stadteigenen Flächen geplant, so dass ihre schrittweise Realisierung für die Stadt Schönebeck finanzierbar ist.

Die Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen kann nach Vorliegen von Ausführungsunterlagen und Vorbereitung der Vergabe kurzfristig erfolgen. Nach politischer Beschlusslage könnte hiermit bereits im Spätherbst 2013 begonnen werden, so dass die neuen Wegweiser und Verkehrszeichen bereits in 2014 umgesetzt werden können.

Aufgestellt

Hamburg, den 16.09.2013

VTT Planungsbüro

Dipl.-Ing. M.Sc. Pia Große

Dipl.-Ing. Ronald Mehling

Dipl.-Ing. Dietrich Stempel

## **6. Anhang**

### **6.1 Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Untersuchungsbereich Altstadt Schönebeck (Elbe).....	4
Abbildung 2: Einteilung Untersuchungsgebiet und Stellplätze im Bestand.....	6
Abbildung 3: Auswertungen maximale Stellplatzbelegungen nach Altstadtbereichen - Oktober 2012.....	7
Abbildung 4: Auswertungen Stellplatz-Belegungen Kernachse.....	7
Abbildung 5: Auswertungen Stellplatz-Belegungen Kernbereich.....	8
Abbildung 6: Auswertungen Stellplatz-Belegungen Altstadtränder.....	8
Abbildung 7: Auswertungen Stellplatz-Belegungen Elbufer.....	9
Abbildung 8: Auswertungen Stellplatz-Belegungen Schillerstraße und östliche Bahnhofstraße.....	9
Abbildung 9: Auswertungen Stellplatz-Belegungen Bahnhof Wohnumfeld und westliche Bahnhofstraße.....	10
Abbildung 10: Abschätzung des Stellplatzbedarfs der Anwohner.....	11
Abbildung 11: Neue Parkbereiche – Gesamtübersicht.....	12
Abbildung 12: Maßnahmenbereich Schillerstraße.....	13
Abbildung 13: Maßnahmenbereich P&R-Fläche Altstadt Süd.....	14
Abbildung 14: Maßnahmenbereich Markt – Ersatzstellplätze „shared space“ im Bereich Brückenaufgang.....	15
Abbildung 15: Maßnahmenbereich Markt – Ersatzstellplätze für „shared space“ im Bereich westlich Salzer Straße.....	16
Abbildung 16: Maßnahmenbereich Kernachse.....	17
Abbildung 17: Maßnahmenbereich Breite Weg.....	18
Abbildung 18: Maßnahmenbereich Stellplatzsicherung Altstadt.....	19
Abbildung 19: Maßnahmenbereich Elbufer West.....	20
Abbildung 20: Maßnahmenbereich Elbufer Ost.....	20
Abbildung 21: Maßnahmenbereich Rathaus Center.....	21
Abbildung 22: Ersatzfläche für geplantes Rathauscenter.....	21
Abbildung 23: Tabelle Maßnahmenübersicht.....	22
Abbildung 24: Tabelle Berechnung Parkvorgänge.....	23
Abbildung 25: Städtebauliche Projekte: Handelszentrum Schillerstraße im Bestand.....	24
Abbildung 26: Zukünftige Parkvorgänge mit neuem Bewirtschaftungskonzept Handelszentrum / Schillerstraße.....	24
Abbildung 27: Kernachse im Bestand.....	25
Abbildung 28: Zukünftige Parkvorgänge Altstadt Kernachse mit neuem Bewirtschaftungskonzept.....	25
Abbildung 29: Kernbereich im Bestand.....	26
Abbildung 30: Zukünftige Parkvorgänge im Kernbereich mit neuem Bewirtschaftungskonzept.....	26
Abbildung 31: Altstadtränder im Bestand.....	26
Abbildung 32: Zukünftige Parkvorgänge Altstadtränder.....	26
Abbildung 33: Elbufer im Bestand.....	27
Abbildung 34: Zukünftige Parkvorgänge mit neuem Bewirtschaftungskonzept für Besucher und Anwohner am Elbufer.....	27

Abbildung 35: Rathaus-Center im Bestand.....	27
Abbildung 36: Zukünftige Parkvorgänge mit neuem Bewirtschaftungskonzept als Ersatz für Rathauscenter.....	27
Abbildung 37: Kostenschätzung Deckblatt .....	29
Abbildung 38: Kostenschätzung Einzelkosten .....	30
Abbildung 39: Kostenschätzung Zusammenstellung.....	31
Abbildung 40: Infotafel .....	33
Abbildung 41: Verkehrszeichen Vorwegweiser VZ 314 StVO und RWB.....	34
Abbildung 42: Verkehrszeichen Parkbereich VZ 314 StVO mit „Anwohner frei“ .....	34
Abbildung 43: Verkehrszeichen Parkbereich VZ 314 StVO.....	34
Abbildung 44: Verkehrszeichen Parkbereich VZ 314 StVO für „freies parken an der Elbe“ .....	34
Abbildung 45: Standorte, Wegweiser und Verkehrszeichen-Plan .....	35

## 6.2 Quellen

- [01] Abschlussbericht zur Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Schönebeck (Elbe), Büro Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Magdeburg 2011
- [02] Quartierskonzept Altstadt Schönebeck, Endbericht, Büro für Stadtplanung Dr. Ing. W. Schwerdt, Dessau- Roßlau, Mai 2011
- [03] Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005  
Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
- [04] Ernest W. Burgess, Das Zonenmodell der Stadtentwicklung, 1925/29
- [05] Straßenverkehrsordnung StVO, 46. Änderungsverordnung
- [06] Richtlinien für die wegweisende Beschilderung, RWB  
Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
- [07] Flächennutzungsplan der Stadt Schönebeck (Elbe) in der Fassung der Bekanntmachung vom 04.08.2008 Zuletzt geändert i.d.F.d.Bek. vom 28.10.2012
- [08] Bebauungsplan Nr. 25 „Schnittstelle Altstadt-Südwest“, Wenzel & Drehmann Architektenpartnerschaft, März 2009
- [09] Bebauungsplan Nr. 55 „Schillerstraße“, Büro für Stadtplanung Dr. Ing. W. Schwerdt, Dessau- Roßlau, Mai 2011
- [10] Bestandsaufnahme Stellplätze Stadtplanungs- und Stadtentwicklungsamt