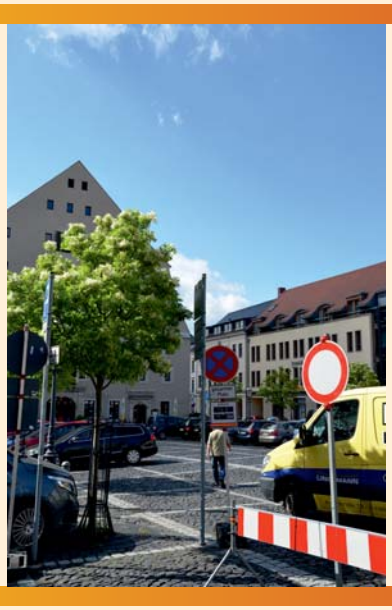
Zittau

Verkehrskonzept
Historischer Stadtkern Zittau 2015

Fassung Oktober 1015



Zittauer Stadtentwicklungsgesellschaft mbH
Treuhänderischer Sanierungsträger

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung 3
2. Grundlagen 4
3. IST – Analyse 5
3.1 Allgemeine Feststellungen 5
3.2 Konkrete Feststellungen 6
4. Zielsetzungen 13
5. Handlungsfelder 14
6. Planungshorizont 2025 19
Anhang 20

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1: statistische Werte zum Historischen Stadtkern Zittaus 5
Tabelle 2: statistische Werte zur KFZ-Frequenz einzelner Straßen 6
Tabelle 3: statistische Werte zur Stellplatzsituation 7
Tabelle 4: Auslastung der gebührenpflichtigen Parkplätze (Übersicht) 7
Tabelle 5: Fahrradstellplatzbedarf 10
Tabelle 6: Vergleich Weglängen vom Parkplatz zu den Geschäften in Zittau und anderen Städten ..... Anhang
Tabelle 7: KFZ-Frequenz ausgewählter Straßen, Gesamtmesszeitraum ..... Anhang
Tabelle 8: KFZ-Frequenz ausgewählter Straßen, pro Tag ..... Anhang
Tabelle 9: Auslastung PP Breite Straße, Breite Straße/Baderstraße ..... Anhang
Tabelle 10: Auslastung der gebührenpflichtigen Parkplätze, vollständig ..... Anhang
Tabelle 11: Maßnahmen zur Zielerreichung ..... Anhang

Grafik 1: 300 Meter Radien um die vorhandenen öffentlichen Parkplätze des Historischen Stadtkerns Zittaus 9

Grafik 2: Übersicht über den Verlauf der Verkehrsplanung ..... Anhang

Karte 1: Darstellung des motorisierten Verkehrs, des ruhenden Verkehrs und des ÖPNV ..... Anhang
Karte 2: Darstellung des Fahrradverkehrs ..... Anhang

Literaturverzeichnis

1) Entwurf Verkehrsentwicklungsplan Teil 3 und 4, Spiekermann, Dresden, 2014

2) Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2005

3) GLOBALRICHTLINIE Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze, Behörde für Bau und Verkehr Amt für Bauordnung und Hochbau Hamburg, Hamburg 2002

4) Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) 1), 22. Januar 2009

5) Parkraumkonzept für die historische Innenstadt von Zittau, IDU, Zittau, 2008

6) Städtebauliches Entwicklungskonzept (SEKo) der Großen Kreisstad Stadt Zittau, Zittauer Stadtentwicklungsgesellschaft mbH, Zittau 2011

7) Straßenverkehrsordnung (StvO), 2013

8) Weißbuch „Handlungskonzept Innenstadt Zittau 2015 – 2020“, Zittauer Stadtentwicklungsgesellschaft mbH, Zittau, 2014

9) Erreichbarkeitsindikatoren in der Nahverkehrsplanung, Björn Schwarze, Institut für Raumplanung, Universität Dortmund, Dortmund, 2005

Abkürzungsverzeichnis

IHI-Zittau	Internationales Hochschulinstitut der Technischen Universität Dresden, Standort Zittau
KFZ	Kraftfahrzeuge
LKW	Lastkraftwagen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
PP	Parkplatz
SEKo	Städtebauliches Entwicklungskonzept
SDP	Bund–Länder–Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“
VEP 3	Entwurf Verkehrsentwicklungsplan Teil 3, KFZ
VEP 4	Arbeitsstand Verkehrsentwicklungsplan Teil 4, Rad- und Fußgänger
Weißbuch	Weißbuch „Handlungskonzept Innenstadt Zittau 2015 – 2020“, 2014

1. Einführung

1994 wurde der Gesamtverkehrsentwicklungsplan mit einem Planungshorizont bis zum Jahr 2010 beschlossen. Dessen in Arbeit befindliche Fortschreibung gliedert sich in fünf verschiedene Teile:

- Teil 1 Leitbild (als Kapitel im SEKo 2008 beschlossen)
- Teil 2 Neue Ortsteile (Entwurf liegt vor)
- Teil 3 Motorisierter Individualverkehr (Entwurf liegt vor)
- Teil 4 Rad- und Fußgänger (in Bearbeitung)
- Teil 5 Öffentlicher Personen Nahverkehr

Dieser dient als übergeordnetes Planungswerkzeug. Davon wurden Einzelmaßnahmen kontinuierlich realisiert. Im Jahr 2008 wurde mit dem Beschluss des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (SEKo) der erste Teil in Form eines Leitbildes in das SEKo integriert. Im Jahr 2015 ist der Beschluss des Teils 2 (Neue Ortsteile) und des Teils 3 (Motorisierter Individualverkehr) vorgesehen.

Die tatsächlichen Entwicklungen der Bevölkerung und der Mobilitätsanforderungen weichen von den Prognosen, die als Ausgangsdaten für das Verkehrskonzept Innenstadt aus dem Jahr 2003 dienten, aus unterschiedlichen Gründen ab. Gegen den in der Gesamtstadt zum Beispiel vorherrschenden Trend des Einwohnerrückgangs ist die Einwohnerzahl seit einigen Jahren als Ergebnis der Stadtumbaumaßnahmen im Historischen Stadtkern stabil.

Unter Berücksichtigung der aktuellen Fassung des SEKo, der jeweiligen Entwurfsfassungen des Gesamtverkehrsentwicklungsplans, der Lärmaktionsplanung Stufe 2 und des Weißbuchs „Handlungskonzept Zittauer Innenstadt“ u. a. wird das Verkehrskonzept zur Zittauer Innenstadt aus dem Jahr 2003 mit einem Planungshorizont bis in Jahr 2025 fortgeschrieben. Dabei werden verschiedene Mobilitätsformen (z. B. Fußgänger, KFZ, Fahrrad) und der ruhende Verkehr berücksichtigt.

2. Grundlagen

Der Geltungsbereich des Verkehrskonzeptes Historischer Stadtkern wird durch den Inneren Stadtring (1. Verkehrsring) begrenzt.

Das Verkehrskonzept, als Ableitung aus dem Verkehrsentwicklungsplan, ist grundsätzlich mit allen überörtlichen Planungen in Übereinstimmung zu bringen. Die vorgesehenen Maßnahmen sind mit den Anforderungen der Stadtentwicklung, der Stadtplanung, der Verkehrsbehörde, dem Ordnungsamt und der Denkmalpflege abgestimmt.

Übergeordnete oder andere beeinflussende Planungen:

- Gesamtverkehrsenticklungsplan der Stadt Zittau, 1994
- Flächennutzungsplan der Stadt Zittau, 2000
- Verkehrskonzept Innenstadt Zittau, 2003
- Einzelhandelskonzept der Stadt Zittau, 2008
- Parkraumkonzept für die historische Innenstadt von Zittau, 2008
- Städtebauliches Entwicklungskonzept (SEKo) der Stadt Zittau, 2011
- Landesentwicklungsplan Sachsen, 2013
- Nahverkehrsplan ZVON Fortschreibung, 2011
- Weißbuch „Handlungskonzept Innenstadt Zittau 2015 – 2020“, 2014
- Handlungskonzept zur nachhaltigen Belebung der Zittauer Innenstadt, Projektwerkstadt „Innovations- und Projektmanagement“, IHI-Zittau 2014
- Audit 2014 aus dem European Energy Award (EEA) – Prozess, 2015

Durchgeführte Erhebungen während der Erarbeitung:

- Auslastung ausgewählter vorhandener städtischer Stellplätze (Zeitraum März bis April 2015) und des Parkhauses Pfarrstraße
- Geschwindigkeitsmessungen Zeitraum März bis September 2015
- Zählung des fließenden Verkehrs, Zeitraum März bis September 2015
- allgemeine Verkehrsbeobachtungen

Des Weiteren wurden zahlreiche Hinweise von Zittauer Einwohnerinnen und Einwohnern dankend entgegen genommen und flossen nach Abwägung der zuständigen BearbeiterInnen in das Konzept ein.

Das „Verkehrskonzept Historischer Stadtkern 2015“ umfasst schwerpunktmäßig die Belange der Fußgänger, des motorisierten Individualverkehrs, der Radfahrer, des ÖPNV und des ruhenden Verkehrs.

3. IST – Analyse

3.1 Allgemeine Feststellungen

Der Fahrzeugverkehr hat, trotz rückläufiger Bevölkerungsentwicklung, seit 1990 stark zugenommen und sich auf einem hohen Niveau stabilisiert. Neben den positiven Effekten einer schnelleren Überwindung von Entfernungen gibt es jedoch auch negative Auswirkungen, z. B. der Überlastung durch ein hohes Verkehrsaufkommen in einer historischen Innenstadt, der Beeinträchtigung von Aufenthaltszonen, des erhöhten Verkehrslärms und der Umweltverschmutzung . Trotz umfangreicher Neu- und Umbaumaßnahmen zeigt es sich, dass weiterhin Probleme für alle Verkehrsteilnehmer bestehen. Betroffen sind im Bereich des Historischen Stadtkerns besonders die Themen der Verkehrssicherheit und die der Aufenthaltsqualität.

Die im Jahr 2003 eingeführte 20 km/h Zone wird im Allgemeinen angenommen. Geschwindigkeitsmessungen bezeugen jedoch, dass permanente Geschwindigkeitsübertretungen die angeführten Probleme miterzeugen bzw. verstärken. Die eingeführten Einbahnstraßen haben sich zum großen Teil bewährt. Durch sie wird u. a. das Einfahren in den Historischen Stadtkern gesteuert und der Durchgangsverkehr erfolgreich reduziert. Die Freigabe der Einbahnstraßen für Radfahrer ist ebenfalls positiv zu bewerten.

Der Historische Stadtkern von Zittau ist in seiner räumlichen Ausdehnung kompakt und eignet sich daher sehr gut für eine nichtmotorisierte Mobilität. Eine komplett KFZ-freie historische Kernstadt ist nach Abwägen vielschichtiger Gründe keine Alternative (KFZ der Anwohner, Lieferverkehr, Kunden im Allgemeinen). Die vorhandenen Fußgängerzonen (Bautzner Straße, Frauenstraße, Johannisstraße) werden unterschiedlich angenommen. Die Fußgängerzone der Johannisstraße erfährt im Gegensatz zu den anderen keine hohe Frequentierung und steht so wieder zur Disposition.

Die vorhanden und ausreichenden Parkplätze und Stellflächen wurden aufgrund der Maßnahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes aus dem Jahr 2003 stärker zentralisiert und damit der Suchverkehr reduziert. Dies ist jedoch weiterhin zu optimieren. Der Historische Stadtkern ist von mehreren sehr gering ausgelasteten Parkplätzen umgeben, die eine hohe Stellflächenkapazität aufbieten. Diese Parkplätze werden zu wenig wahrgenommen und genutzt.

	Jahr 2015	Jahr 2003
Einwohner	2.473	2.291
Wohneinheiten	2.274	2.218
Wohneinheiten belegt	1.620	1.432
sanierte Wohneinheiten	1.049	1.914
Leerstand Gesamtverkaufsfläche	22%	17%
zugelassene KFZ Historischen Stadtkern	1.054	1.193

Tabelle 1: statistische Werte zum Historischen Stadtkern Zittaus, Quelle: eigene Erfassung, zugelassene KFZ: KFZ-Zulassungsstelle Zittau, Stand 06/2015,

3.2 Konkrete Feststellungen

Allgemeine Verkehrsorganisation

Die flächenmäßig kleine historische Kernstadt ist vollständig als verkehrsberuhigter Bereich mit Parken auf ausgewiesen Flächen definiert und durch drei Fußgängerzonen ergänzt.
Die Praxis hat gezeigt, dass die gesetzlich fixierte Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer auf einer Verkehrsfläche im verkehrsberuhigten Bereich nicht durchsetzbar ist. In den Bereichen der Übergänge zwischen Fußgängerzone und verkehrsberuhigtem Bereich kommt es dabei zu Unsicherheiten zwischen den Verkehrsteilnehmern. Durch das hohe Verkehrsaufkommen sollte dem Sicherheitsbedürfnis der Fußgänger im Gehwegbereich mit einem Bordanschlag von 6 cm Rechnung getragen werden. Der vorhandene und größtenteils für den Fahrradverkehr freigegebene Richtungsverkehr erschwert den Durchgangsverkehr und kann zur Verkehrsberuhigung erheblich beitragen. Jedoch ist das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme die wirksamste Methode, allen Nutzern des Historischen Stadtkerns gerecht zu werden.

Motorisierter Individualverkehr

Der innere Stadtring, die Bundesstraßen 96 und 99, sichern die Erreichbarkeit des Stadtkerns aus allen Richtungen. Täglich fahren ca. 16.000 KFZ (Zählung Stadt Zittau, Jahr 2010) auf diesen Straßen um den Historischen Stadtkern. Zur Beurteilung des Verkehrsaufkommens im Historischen Stadtkern erfolgte im März und September 2015 an verschiedenen Standorten die Erfassung des fließenden Verkehrs via Seitenradar. Der Historische Stadtkern ist trotz der Im Jahr 2003 eingeführten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung noch zu stark von KFZ frequentiert. Dies begründet sich an der historischen Stadtstruktur, welche grundsätzlich nicht für den KFZ-Verkehr dieser Quantität ausgelegt ist.

	KFZ pro Tag
Baderstraße vom Ring	165
Baderstraße zum Ring	240
Breitestraße Richtung Ring	116
Breitestraße Richtung Uhreninsel	467
Brüderstraße	684
Brunnenstraße	223
Innere Weberstraße	655
Mandauer Berg Richtung vom Markt	102
Mandauer Berg Richtung zum Markt	77
Reichenberger Straße Richtung Albertstraße	278
Reichenberger Straße Richtung Rathausplatz	543

Tabelle 2: statistische Werte zur KFZ-Frequenz einzelner Straßen, durchschnittliche Tageswerte (Messzeitraum April-September 2015)

Die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung im verkehrsberuhigten Bereich von 20 km/h wird zu oft überschritten. Dies im Durchschnitt um 8 km/h (das entspricht

einer Überschreitung von 40%). Als Folge steigt das Gefahrenpotential für andere Verkehrsteilnehmer sowie die Lärm- und Schadstoffbelastung.

Es besteht keine Regelung bezüglich der Anlieferzeiten für Gewerbe und Handeltreibenden in den Fußgängerzonen.

Ruhender Verkehr

Aufgrund der gestiegenen Mobilität ist der Nutzungsdruck von KFZ im öffentlichen Verkehrsraum hoch. Dies spiegelt sich auch in einer erhöhten Nachfrage nach Anwohnerstellplätzen wider. Die derzeitigen Stellflächen, ohne Beparkung des Marktes, reichen nach dem derzeitigen Bedarf unter der Berücksichtigung der derzeitigen Auslastung (Tabelle 4, Seite 8) aus. Bei einer Änderung der Ausgangsdaten (Einwohnerzahl, Belegung der Gewerbeeinheiten u. ä.) ändert sich der Bedarf und damit die potentielle Auslastung der Parkplätze. Bei einem Mehrbedarf muss und kann entsprechend reagiert werden.

Die erforderliche Stellplatzanzahl ergibt sich aus der Nutzung und der Größe vorhandener Infrastrukturen. Dabei wird die Anzahl der vorhandenen Einheiten mit einem für die Nutzung vorgesehen Faktor (Richtwert) bestimmt –Anzahl der Einwohner (2.473) x Faktor (0,42 pro EinwohnerInnen[2]) = Bedarf von 1.039 Anwohnerstellplätzen. Bei dem ermittelten Bedarf (Tabelle 3) wird von einer in der Realität unwahrscheinlich vorkommenden, gleichzeitigen Vollauslastung aller Nachfragergruppen ausgegangen.

	Jahr 2015	Jahr 2003
vorhandene Stellplätze		
gebührenpflichtig	540	385
privat	639	189
reine Anwohnerstellplätze	390	540
freies Parken (Parkscheibe)	80	450
gemischte	94	k. A.
private Garagen	17	k. A.
Busse	6	6
Taxen	10	12
Behindertenstellplätze	24	k. A.
Summe (ohne Busse, Taxen)	**1.784**	

derzeitig benötigte Stellplätze		
für Einwohner (Hauptwohnsitz)	1039	0,42 pro EinwohnerInnen [2]
für Handel/Firmen	387	1 je 50 m² Verkaufsfläche [3]
für Schank und Speisewirtschaften	145	1 pro 10 Sitzplätze [3]
für Kino	107	1 je 7 Sitzplätze [3]
für Kirchen	60	1 für 15 Sitzplätze [2]
für Kita	4	1 je 2 Gruppen [2]
für Verwaltung	8	0,12 je Angestellte(r) [2]
für Schulen	32	1 je 25 SchülerInnen [2]
IHI	31	1 für 10 StudentenInnen [3]
	1813	

Tabelle 3: statistische Werte zur Stellplatzsituation, eigene Erhebung 06/2015, Zahlen für das Jahr 2003: Parkraumkonzept für die historische Innenstadt von Zittau

Die vorhandenen gebührenpflichtigen Parkplätze werden im Durchschnitt zu 61% ausgelastet (Tabelle 4, bezogen auf die einzelnen Parkplätze). Im Vergleich zum Jahr 2003 (60%) stellt dies keine Veränderung dar (vgl. Tabelle 1 Seite 5).
Wenn die reine Stellplatzanzahl und ihre Auslastung betrachtet werden, beträgt die Auslastung 52% (durchschnittlich sind 295 Stellplätze von 564 Stellplätzen belegt).

Das im Dezember 1997 durch einen privaten Investor eröffnete Parkhaus mit 189 Stellplätzen in der Pfarrstraße ist nicht zufriedenstellend ausgelastet. Die durchschnittliche Belegung beträgt ca. 50 %. Noch geringer ist die Auslastung mit 27 % im öffentlichen Parkhaus Poststraße (Stadtbad). Im Bereich des gebührenpflichtigen Nichtanwohnerparkens ist somit kein weiterer Stellplatzbedarf vorhanden.

	Kapazität	maximale Auslastung		durchschnittliche Auslastung	
Parkplätze					**61%**
Böhmische Straße	14	12	86%	9	63%
Breite Straße	67	29	43%	17	23%
Breite Straße / Baderstraße	98	74	76%	45	46%
Franz-Könitzer-Straße	35	28	80%	15	44%
Frauenstraße (Parkscheibe)	7	7	100%	5	64%
Haberkornplatz	24	24	100%	15	63%
Innere Oybiner Straße	19	17	89%	11	60%
Innere Weberstraße	45	35	78%	22	49%
Innere Weberstraße (Kirche)	15	12	80%	8	52%
Karl-Liebknecht-Ring (Parkscheibe)	6	7*	117%	5	83%
Neustadt Samariterinnenbrunnen	12	12	100%	10	83%
Neustadt Herkulesbrunnen	52	52	100%	38	73%
Neustadt Schwanenbrunnen	26	27*	104%	22	86%

Neustadt Ostseite Salzhaus	20	24*	120%	16	80%
Neustadt Westseite Salzhaus	16	15	94%	11	67%
Ottokarplatz (Parkscheibe)	32	17	53%	12	39%
Poststraße (Parkhaus)	44	15	34%	12	27%
Rathausplatz	28	27	96%	18	64%
Rathausplatz (Südseite)	4	4	100%	4	100%
Summe **Stellplätze**	564			294	**52%**

* mit Falschparkern

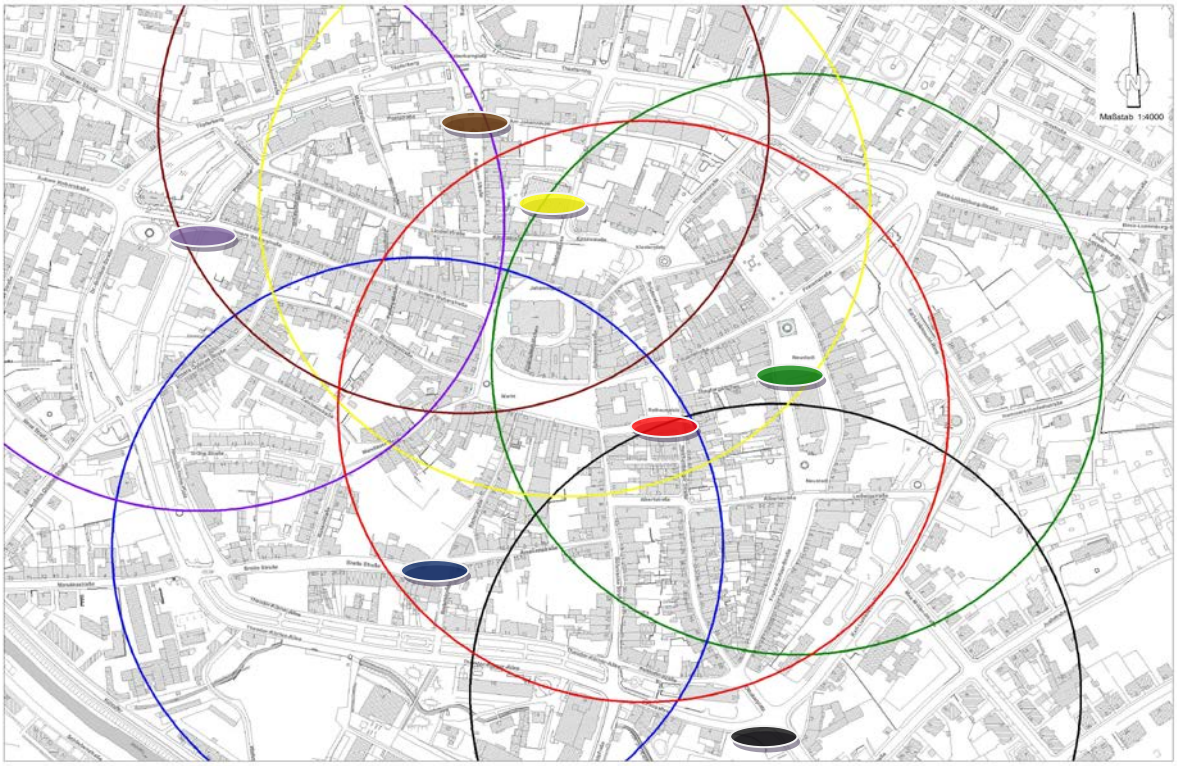
Tabelle 4: Auslastung der gebührenpflichtigen Parkplätze, Quelle: eigene Erhebung, Ordnungssamt Zittau, Stand 06/2015

Die Auslastung bei den Anwohnerstellplätzen ist hoch. Sie schwankt wochentags- und tageszeitenbedingt. In den Spitzen kann es zu einem erhöhten Stellplatzdruck bei gemischten Stellflächen (Anwohner und Gebührenpflichtige) in bestimmten Bereichen auf Grund stärkerer Besuchernachfrage kommen, z. B. Innere Oybiner Straße.

Bei Wohnungen wird eine Entfernung bis zu 300 m zwischen Wohngrundstück und Stellplatz als zumutbar angesehen. In denkmalgeschützten, innerstädtischen Bereichen kann diese Entfernung überschritten werden, wenn die Erhaltung oder der Schutz der Bereiche dies rechtfertigen. Bei nicht dem Wohnen dienenden Gebäuden kann eine weitere Entfernung vertretbar sein (EAR 2009, GLOBALRICHTLINIE 2005).

Die vorhandenen öffentlichen Parkplätze befinden sich in zumutbarer Entfernung zu den Gewerbeeinheiten vor Ort (Grafik 1). Ein Vergleich der Entfernungssituation in anderen Städten befindet sich im Anhang: Tabelle 6 „Vergleich Weglängen vom Parkplatz (PP) zu den Geschäften in Zittau und anderen Städten“. In unmittelbarer Nähe zum Historischen Stadtkern befinden sich mehrere gut zu erreichende, gebührenfreie Parkplätze (Äußere Weberstraße, Martin-Wehnert-Platz, Bahnhofstraße/Bahnhof, Ottokarplatz). Die zeitliche Entfernung beträgt bei halber, normaler Gehgeschwindigkeit 2,5 km/h 15 Minuten (Berücksichtigung von älteren Menschen).

Die zurzeit vorhandene statische Wegweisung zu den Parkplätzen über Vorwegweiser und separate Parkwegweiser ist zu komplettieren. Hoher Optimierungsbedarf besteht bei der Ausweisung einzelner Parkplätze. Im Besonderen vom Verkehrsring aus wird nicht auf alle Parkplätze ausreichend hingewiesen. Zudem fehlen an den Parkplätzen in der historischen Kernstadt sowie in den umliegenden gebührenfreien Parkplätze, Entfernungsangaben zu wichtigen Zielen (z. B. Markt, Rathaus u. a.). Der Auf- und Ausbau eines dynamischen Parkleitsystems ist zurzeit nicht notwendig. Bei Bedarf sind bereits Teilbereiche im innenstadtnahen Straßennetz zur Verkabelung vorbereitet.



Grafik 1: 300 Meter Radien um die vorhandenen öffentlichen Parkplätze der historischen Kernstadt Zittaus, ohne Maßstab, blau: PP Baderstraße, rot: PP Rathausplatz, grün: PP Neustadt, braun: PP Haberkornplatz, magenta: PP Weberkirche gelb: privates Parkhaus Pfarrstraße, schwarz: PP Ottokarplatz

Das Parkhaus Pfarrstraße kann durch ein zugeschnittenes Angebot für Berufspendler seine Auslastung erhöhen.

Die Vergabezahl von Ausnahmegenehmigungen zum Parken im eingeschränkten Halteverbot ist zu hoch. Durch eine zu hohe Vergabezahl können die einzuhaltenden Regeln ausgehebelt und der Verkehrsfluss behindert werden (im schlimmsten Fall in Rettungssituationen, vgl. StVO § 46).

Freie Stellplätze ohne Beschränkung sind im Innenstadtbereich kaum noch vorhanden und spielen in der Betrachtung keine Rolle mehr.

Fußgänger

Die Erreichbarkeit des für Fußgänger in 10 bis 15 Minuten zu durchlaufende Stadtzentrums wurde durch die Signalisierung auf dem inneren Verkehrsring verbessert. Insbesondere in den Bereichen Ottokarplatz, Heinrich-Heine-Platz, Kreuzung B96-Innere Weberstraße, Haberkornplatz, Goethestraße/Schillerstraße, Theodor-Körner-Allee (Hochschule) und Karl-Liebknecht-Ring (Parkschule) ist die Querung für Fußgänger sicherer und leichter geworden.

Nach wie vor besteht Handlungsbedarf am Klienebergerplatz, B96 Höhe Lindenstraße und bei der Querung von der Baderstraße zur Hochschule bzw. den im Bau befindlichen Fraunhofer Institut (Stadtachse Bahnhof – historische Kernstadt – Hochschulcampus).

Die Verkehrssicherheit ist an den Übergängen von den Fußgängerzonen zu den verkehrsberuhigten Zonen auf Grund mangelnder Kenntnis und mangelnde Rücksichtnahmen der Verkehrsteilnehmer erniedrigt.

Radfahrer

Die Radfahrverbindungen durch und um den Historischen Stadtkern stellen einen gegenüber dem Jahr 2003 verbesserten, jedoch noch nicht befriedigenden Zustand dar.

Die Anbindung der Fahrradfernwanderwege Neißeradweg und D12 erfolgt in Zittau abseits der historischen Kernstadt. Dadurch wird sein hohes touristisches Potential nicht ausreichend genutzt. Der Historische Stadtkern – das touristische Zentrum der Stadt – bietet sich als Knotenpunkt zwischen den Fahrradfernwanderwegen und dem nördlich gelegenen Bahnhof und Busbahnhof an.

Die Freigabe der meisten Straßen mit Richtungsverkehr wirkt sich positiv für die FahrradnutzerInnen aus. Ein Gefahrenpotential besteht auch hier in zu geringer Aufmerksamkeit aller VerkehrsteilnehmerInnen in den Übergangsbereichen zum verkehrsberuhigten Bereich und bei der Querung der B96/99

Das Fahrradstellplatzangebot ist mangelhaft. Der Fahrradstellplatzbedarf wurde ebenso wie der der KFZ-Stellflächen ermittelt:

Einwohner (Hauptwohnsitz)	810	2 je Wohnung [3]
Handel/Firmen	414	1 je 120m² [3]
Schank und Speisewirtschaften	140	1 je 10 Sitzplätze [3]
Kita	3	1 je 25 Kinder [3]
Kino	107	1 je 7 Plätze [3]
Verwaltung	30	1 je 60m² [3]
Kirche	40	1 je 25 Sitzplätze [3]
Schulen	415	1 je 2 SchülerInnen [3]
IHI	100	1 je 3 StudentenInnen [3]
	2059	

Tabelle 5: Fahrradstellplatzbedarf, Stand 06/2015

Für den Fahrradverkehr am Ring B96/B99 konnten bisher nur die Bereiche zwischen Innere Oybiner Straße und Lindenstraße ausgebaut und für Fahrradverkehr ausgeschildert werden. In den anderen Bereichen ist das Fahrradfahren zum Teil möglich, jedoch baulich nicht sofort erkenntlich.

ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

Das bestehende Angebot „Stadtverkehr“ mit zentraler Haltestelle Klosterplatz wird in einer Untersuchung des Landkreises als vorteilhaft bewertet und ist konform mit dem Nahverkehrsplan. Eine Variantenuntersuchung zur Durchfahrung

des Historischen Stadtkerns mit Stadtbussen kam zur Feststellung, dass dies mit den genutzten Niederflurbussen nicht möglich ist.

Die drei vorhandenen innerstätischen Buslinien tangieren den Historischen Stadtkern. Sie beschreiben jedoch zu große Wege im Stadtgebiet und verlangen dementsprechend viel Zeit, so dass der ÖPNV via Bus kein attraktives Alternativangebot zur Nutzung eines KFZ darstellt.

Es fehlen Erschließungen mit integrierten Taktfahrplänen der historischen Kernstadt zu den Ortsteilen sowie in das benachbarte Bertsdorf-Hörnitz.

Die Ausstattung der Haltestellen am Ring einschließlich der baulichen Einordnung in den Straßenkörper wird fortlaufend geprüft.

4. Zielsetzungen

Grundsätzlich gilt, dass

- der Erhalt der historischen Bausubstanz unter Einhaltung von denkmalpflegerischen Randbedingungen
- die Schaffung eines lebendigen Zentrums für Bewohner, Kunden, Besucher, Touristen
- die Aufwertung als Wohnstandort
- die Stärkung von Gewerbe, Dienstleistungen und Handel im Historischen Stadtkern
- die Erhöhung attraktiver Freizeitangebote

auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt übergeordnete Prämissen für das Verkehrskonzept des Historischen Stadtkerns sind.

Die weitere teilweise Verkehrsberuhigung ist entsprechend den Bedürfnissen fortzusetzen. Durch eine neue Fußgängerzone soll eine Bevorzugung der Fußgänger im mittelbaren Zentrum erreicht und damit die Aufenthaltsqualität erhöht und das Einkauferleben gesteigert werden.

Das Miteinander aller VerkehrsteilnehmerInnen ist unter dem Aspekt der erhöhten Verkehrssicherheit zu ermöglichen.

Die Aufenthaltsqualität ist qualitätsmäßig und fortlaufend zu verbessern. Die Bedingungen für Radfahrer sind durch Ausbau, Ausstattung und Erweiterung des Radwegenetzes ständig zu optimieren.

Die Erhöhung des Komforts und der Sicherheit für ältere und mobilitätsbehinderte Menschen sowie für Kinder sind bei allen Maßnahmen zu beachten.

5. Handlungsfelder

Die aufgezeigten Handlungsfelder dienen der Erreichung der Gesamtzielsetzungen. In diese sind die einzelnen Maßnahmen eingeteilt (Tabelle 6 im Anhang). Dabei werden sie in einen zeitlichen, dreigeteilten Horizont eingeordnet:

- kurzfristige Maßnahmen Umsetzung ab 2015
- mittelfristige Maßnahmen Umsetzung ab 2020
- langfristige Maßnahmen Umsetzung ab 2025.

Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr

- Im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich müssen die Verkehrsarten baulich getrennt werden. Fahrzeugführer müssen die Fahrbahn benutzen. Der übrige Teil der öffentlichen Verkehrsfläche ist den Fußgängern vorbehalten.

- Der Historische Stadtkern muss aus allen Richtungen erreichbar bleiben.

- Der Fahrverkehr im gesamten Stadtgebiet ist durch die Umsetzung des Prinzips der kurzen Wege weiter zu reduzieren. Der Individualverkehr, insbesondere der Suchverkehr, ist zu verringern.

- Der Durchgangsverkehr im Stadtzentrum soll weiter erschwert werden bzw. bleiben. Dies wird unter anderem durch einen festgelegten Richtungsverkehr in bestimmten Straßenabschnitten erreicht, welcher einen Quell-Ziel-Verkehr zulässt. Als Änderung im fließenden Verkehr wird der Richtungsverkehr in der Böhmischen Straße von Süden nach Norden festgesetzt. Der Verkehr vom Rathausplatz fließt über die Reichenbergerstraße, ebenfalls im Einrichtungsverkehr bis Höhe Albertstraße, nach Süden hin ab. In der Böhmische Straße sowie der Reichenbergerstraße wird das Befahren mit Fahrrädern gegen die Fahrtrichtung gestattet.

- Die gesamte Albertstraße wird nur noch in Richtung Ludwigstraße zu befahren sein. Die etwaige Bebauung des Grundstücks Alberstraße (Flurstücke 544/1 und 545) mit einem Geschäftshaus (FMZ)– derzeitig Nutzung als Anwohnerparkplatz – ist dabei berücksichtigt.

- Die Fußgängerzone auf der Johannisstraße wird aufgelöst. Die Johannisstraße wird als Einbahnstraße Richtung Norden bis zum Abzweig Johannisplatz befahren. Danach wird sie zum Klosterplatz hin gegenläufig befahrbar bleiben. Der Johannisplatz – und damit die Innere Weberstraße – wird von der Johannisstraße als Einrichtungsverkehr erreichbar.

- Die Situation auf dem Markt kann losgelöst von der übrigen Verkehrsführung betrachtet werden.
    - 1. Vorschlag: Der nördliche und größte Teil des Marktes wird zur Fußgängerzone. Die Befahrung durch KFZ erfolgt auf der Südseite mit Einrichtungsverkehr von West nach Ost und mit straßenbegleitenden Parkmöglichkeiten.
    - 2.: Der Markt wird für KFZ voll gesperrt und damit zur Fußgängerzone. Die Ein– und Ausfahrung des Marktes mit KFZ (Liefer-, Rettungs- und Anwohnerverkehr sowie Taxi) ist im Bereich nördlich des Rolandbrunnens und südlich des Gebäudes Markt 24 in beiden Fällen zu ermöglichen.

  Für beide Varianten gilt:
  Auf der westlichen Marktseite, Höhe Rolandbrunnen, fließt der KFZ-Verkehr gegenläufig über den Mandauer Berg und als Einrichtungsverkehr Zufahrt Brunnenstraße bzw. Abfahrt Innere Weberstraße.

Handlungsfeld ruhender Verkehr

- Der Parkplatzsuchverkehr ist weiter zu verringern bei gleichzeitig optimaler Bewirtschaftung der zur Verfügung stehenden Parkflächen. Kurzfristig ist das statische Parkleitsystem zu komplettieren.

- Um eine Zentralisierung des Parkens zu erreichen werden die hinweisenden Beschilderungen zum gebührenpflichtigen Nichtanwohnerparken für die Parkhäuser auf der Poststraße und der Pfarrstraße, die Parkplätze auf der Neustadt und der Breite Straße sowie der neue Parkplatz auf der Breite Straße / Baderstraße als relevante Parkierungsmöglichkeiten ausgewiesen. Von diesen zentralen Parkmöglichkeiten sind besondere und zentrale Plätze und Einrichtungen (Rathaus, Markt usw.) mit Angabe von Gehwegminuten und Richtungen zu beschildern.

- Im Zuge einer etwaigen Bebauung des Anwohnerparkplatzes Albertstraße sind die Stellplätze am gleichen Ort in Form eines Parkdecks in gleicher Anzahl zu erhalten.

- Bei einem Anstieg der Einwohnerzahl bzw. einem signifikanten Anstieg belegter Gewerbeeinheiten ist bei gleichzeitigem mangelnden Stellflächenangebot die Parkierungsfläche Baderstraße/Breitestraße in ein zwei- bis dreistöckiges Parkdeck zu wandeln bzw. das Potential der unbebauten Grundstücke Breite Straße 33 bis 43 auszunutzen.

- Auf dem südlichen Teil des Marktes entstehen fahrbahnbegleitend Stellplätze. Voraussetzung dafür ist die südliche Befahrung des Marktes. Der Taxistand bleibt erhalten.

- Die sogenannte „Brötchentaste“ (15 Minuten kostenloses Parken) wird abgeschafft. Stattdessen wird durch die Einführung von Kurzzeitparken und die Erhöhung der Parkgebühr das Parkverhalten so gesteuert, dass es zur einer besseren Ausnutzung der tangierenden und peripheren Parkplätze kommt (Breitestraße, Baderstraße, Poststraße, Ottokarplatz u. a.). Dadurch wird auch das Einkaufserlebnis entschleunigt.

- Für Berufspendler und Touristen sind die vorhandenen Angebote zentrumsnaher Parkplätze z. B. am Ottokarplatz, Martin-Wehnert-Platz, Bahnhofstraße und Äußere Weberstraße besser auszuschildern. Die Beschilderung ist mit der Angabe der Gehwegentfernung zu wichtigen zentralen Destinationen (Rathaus, Markt u. ä.) zu gestalten.

- Das Angebot von reinen Anwohnerstellplätzen ist auf der Inneren Oybiner Straße zu erhöhen bzw. zu vervollständigen. Alternativ wird vorgeschlagen, die Regelung der Parkzonennutzung für die Anwohner flexibler zu gestalten.

- Das Parkraumkonzept ist zu überarbeiten und den zukünftigen Nutzungsverhalten anzupassen.

Handlungsfeld Aufenthaltsqualität

- Entsprechend Bedarf und Nachfrage ist die Erweiterung von Fußgängerzonen im Historischen Stadtkernbereich fortlaufend zu untersuchen und zu prüfen. Die Erweiterung von Fußgängerzonen entspricht dem Sicherheitsbedürfnis der Fußgänger und somit dem obersten Ziel des Fußgängerschutzes.

- Die Einführung einer Fußgängerzone auf dem Markt dient der Schaffung einer Wohlfühlatmosphäre

- Eine mögliche südliche Befahrung des Marktes durch KFZ wäre ein Kompromiss.

- Die Freigabe des Marktes für Befahren mit Fahrrädern muss geprüft werden.

Handlungsfeld Radverkehr

- Grundsätzlich soll das Radfahren im gesamten Historischen Stadtkern entsprechend den gesetzlichen Möglichkeiten und städtischen Festlegungen erlaubt werden.

- die nötige Infrastruktur in Abstimmung aller Beteiligten ist stetig auszubauen. Fortschritte müssen in folgenden Bereichen erzielt werden:

  - Konzeptionelle Grundlagen (Verkehrsentwicklungsplan Teil 4 in Arbeit)
  - Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer
  - Themenrouten bzw. die Optimierung an bestehende Routen Anbindung zu schaffen
  - Aufbau eines freizeitorientierten Radverkehrsnetz
  - Ausweitung der Wegweisung besonders für die Anbindung an überregionale Fernradwanderwege
  - ganzjährige Qualitätssicherung der Wegeinfrastruktur
  - Ausbau der touristischen Vermarktung
  - Zusammenarbeit aller Akteure vor Ort einschließlich der Gewerbetreibenden.

- Auf eine Verbesserung von sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ist generell bei Straßenausbau- und Sanierungsmaßnahmen zu achten. Am Bahnhof sind Fahrradgaragen und sichere Abstellplätze für Berufspendler einzurichten.

- Es sind Voruntersuchungen für die Schaffung eines den 1. Verkehrsring begleitenden Radweges anzustrengen. Dafür ist eine enge Zusammenarbeit mit dem für den Bau zuständiger Träger öffentlicher Belange, dem Landesamt für Straßen und Verkehr, nötig. Es ist darauf zu achten, dass eine Variante für die Befahrung eines ringbegleitenden Radweges in beide Richtungen gefunden wird.

- Die etwaige z. B. zeitlich begrenzte Befahrung der Fußgängerzonen ist zu prüfen. Die Einbahnstraßen werden für den Fahrradfahrverkehr im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten (z. B. Beachtung der zulässigen Mindestbreite) für die gegenläufige Befahrung geöffnet.

Handlungsfeld ÖPNV

- Der Stadtkern, der Bahnhof und die wichtigsten Wohn- und Arbeitsgebiete sind nach Möglichkeit direkt zu verbinden (kurze Verbindungen, abgestimmtes Umsteigen ermöglichen). Langfristig ist die Führung einer Diagonallinie des Stadtverkehrs zur Minderung des Individualverkehrs als Möglichkeit zu prüfen.

- Eine Anbindung durch einen integrierten Taktfahrplan der Ortsteile und benachbarten Gemeinden an den Stadtkern bleibt als Ziel bestehen.

- Die Erschließung des Stadtkerns durch den ÖPNV erfolgt durch möglichst dem Ziel nahe gelegene Haltestellen der Regionalbuslinien. Eine ÖPNV-Haltestelle in Zentrumsnähe (Bahnhof) muss für den Wechsel der Verkehrs-

mittel ausgerichtet sein. Mit der weiteren Beplanung des Ottokarplatzes ist die Notwendigkeit einer Haltestelle für den Kommunal- und Regionalverkehr zu prüfen.

- Der Stadtbusverkehr verläuft wie bisher über Pfarrstraße – Haltestelle Klosterplatz – Klosterstraße und ist zu erhalten.

Handlungsfeld Straßen / Platzsanierung

- Im Fokus stehen generell der Erhalt und die weitere Sanierung des Straßennetzes. Das Hauptaugenmerkt liegt dabei auf der Sanierung der Amalienstraße, der Inneren Weberstraße, dem Johannisplatz und der Neugestaltung des Ottokarplatzes. Letzterer hat eine große städtebaulicher Bedeutung als Anfangspunkt der Stadtachse Ottokarplatz – Martin-Wehnert-Platz – Grenzübergang Friedensstraße. An dieser Achse befinden sich mehrere großflächige und gebührenfrei zu nutzende Parkplätze, welche z. B. bei Überlastung der Kernstadtparkplätze (bei Stadtfesten) genutzt werden können. Diese fußläufig in 10 bis 15 Minuten zu erreichenden Parkplätze könnten mit im Bedarfsfall bereitzustellenden Shuttlebussen bedient werden.

- Kurzfristig ist die Baderstraße als südlicher Zugang von den Parkplätzen Breite Straße/Baderstraße zum Markt hin zu sanieren und im Sinne einer positiven Willkommenskultur zu gestalten.

6. Planungshorizont 2025

Unter Beachtung der Zielsetzungen zur Fortschreibung des „Verkehrskonzeptes Historischer Stadtkern“ können für bauliche Veränderungen von Verkehrsanlagen folgende Aussagen getroffen werden:

- Die grundhafte Sanierung des Marktes und des Rathausplatzes ist im bestätigten Jahresprogramm (Bund-Länder-Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“) für die Jahre 2015/2016 eingeplant.

- Im Zusammenhang mit der weiteren Modernisierung und Instandsetzung von Innenstadtquartieren werden auch der weitere, grundhafte Ausbau der Straßen und Plätze eingeordnet. Den Maßnahmen Baderstraße, Johannisplatz, Amalienstraße und Innere Weberstraße werden im Bereich der Sanierung von Straßeninfrastruktur Priorität eingeräumt. Bei diesen Maßnahmen und generell ist die Fahrradinfrastruktur auszubauen.

- Für den ruhenden Verkehr werden entsprechend der Bedarfsentwicklung der Bau eines Parkdecks auf der Baderstraße oder Breite Straße sowie flankierende Maßnahmen außerhalb des 1. Verkehrsringes favorisiert. Weiterhin ist auf die zahlreichen gebührenfreie Parkplätze in die historische Kernstadt tangierenden Bereichen, z. B. Martin-Wehnert-Platz, Ottokarplatz, Bahnhofstraße, Äußere Weberstraße durch entsprechende Beschilderung und Wegweisung hinzuweisen.

Anhang

Tabelle 6:
Vergleich Weglängen von Parkplätzen (PP) zu den Geschäften in Zittau und anderen Städten

Zittau

zur Johannisapotheke

von Mitte Rathausplatz	70m
vom Markt Südseite Höhe Nr. 13	70m

zur Mitte Markt

von Mitte PP Rathausplatz	140m
vom fiktiven Standort Parkhaus Baderstr.	160m
von Mitte neuer PP Baderstraße / Breitstraße	220m
von Mitte Breite Straße	260m
vom Parkhaus Pfarrstraße	260m
vom PP Obere Neustadt	285m

Mitte PP REWE zum Eingang REWE/Baumarkt jeweils	75m

Görlitz

Mitte PP Wilhelmsplatz bis Mitte Berliner Straße	250m
Parkhaus am Bahnhof bis Mitte Berliner Str.	600m

Bautzen

Parkhaus im Kornmarktcenter bis Mitte Reichenstraße	240m

Dresden

Mitte PP Elbepark bis Eingang Kaufland	220m
Mitte PP Elbepark bis Eingang IKEA / Höffner jeweils	240m
Mitte Altmarktgalerie bis Karstadt	400m

Tabelle 7: KFZ Frequenz ausgewählter Straßen, Gesamtmesszeitraum Jahr 2015

Messzeitraum	Messtage	Straße	Krad/Fahrrad	PKW	LKW
04.09. - 18.09.	15	Baderstraße auswärts	1010	3474	132
04.09. - 18.09.	15	Baderstraße einwärts	757	2393	83
18.05. - 26.05.	9	Breitestraße RI Ring	183	958	87
18.05. - 26.05.	9	Breitestraße RI Uhreninsel	525	4134	68
10.04. - 17.04.	8	Brüderstraße	508	5393	79
17.08. - 24.08.	8	Brunnenstraße einwärts	324	1737	47
23.01. - 06.02.	15	Innere Weberstraße	1507	9690	129
26.05. - 03.06.	9	Mandauer Berg vom Markt	290	885	36
26.05. - 03.06.	9	Mandauer Berg zum Markt	284	665	28
17.04. - 27.04.	11	Reichenbergstr. RI Albertstr.	1200	2471	591
17.04. - 27.04.	11	Reichenbergstr. RI Rathauspla.	1113	5505	468

Tabelle 8: KFZ Frequenz ausgewählter Straßen, pro Tag Jahr 2015

Messzeitraum	Messtage	Straße	Krad/Fahrrad	PKW	LKW	Summe KFZ
04.09. - 18.09.	15	Baderstraße auswärts	92	316	12	328
04.09. - 18.09.	15	Baderstraße einwärts	69	218	8	225
18.05. - 26.05.	9	Breitestraße RI Ring	20	106	10	116
18.05. - 26.05.	9	Breitestraße RI Uhreninsel	58	459	8	467
10.04. - 17.04.	8	Brüderstraße	64	674	10	684
17.08. - 24.08.	8	Brunnenstraße einwärts	41	217	6	223
23.01. - 06.02.	15	Innere Weberstraße	100	646	9	655
26.05.-03.06.	9	Mandauer Berg vom Markt	32	98	4	102
26.05.-03.06.	9	Mandauer Berg zum Markt	32	74	3	77
17.04. - 27.04.	11	Reichenbergstr. RI Albertstr.	109	225	54	278
17.04. - 27.04.	11	Reichenbergstr. RI Rathauspla.	101	500	43	543

* erhöhte Zahl von LKW wegen Baustelle

Tabelle 9: Auslastung PP Breite Straße

	Mittwoch 08.04.2015	Donnerstag 09.04.2016	Freitag 10.04.2015	Montag 13.04.2015	Dienstag 14.04.2016	Mittwoch 15.04.2017	Donnerstag 16.04.2018	Freitag 17.04.2015	Montag, 20. April 2015	Dienstag, 21. April 2015	Donnerstag, 23. April 2015	Montag, 27. April 2015	Dienstag, 28. April 2015	Mittwoch, 29. April 2015	Donnerstag, 30. April 2015	Montag, 4. Mai 2015	Dienstag, 5. Mai 2015	Mittwoch, 6. Mai 2015	Donnerstag, 7. Mai 2015	mittlere Auslastung
Breite Straße einschl. südl. Uhreninsel																				
Kapazität		67	Stellplätze																	**23%**
07:00												13								19%
08:00	19	19	15	14	16	19	15	17												25%
10:00	29	24	14	14	16	25	19	23	10							10				27%
11:00								17						16				22		27%
12:00	27	19	23	12	13	19	19	17		15			9				10		6	24%
14:00	25	17		13	16	18	14	16												25%
16:00	15	16		16	16		15	16												23%
17:00																12			11	17%
21:00																12				18%

Tabelle 10: Auslastung PP Breite Straße/Baderstraße

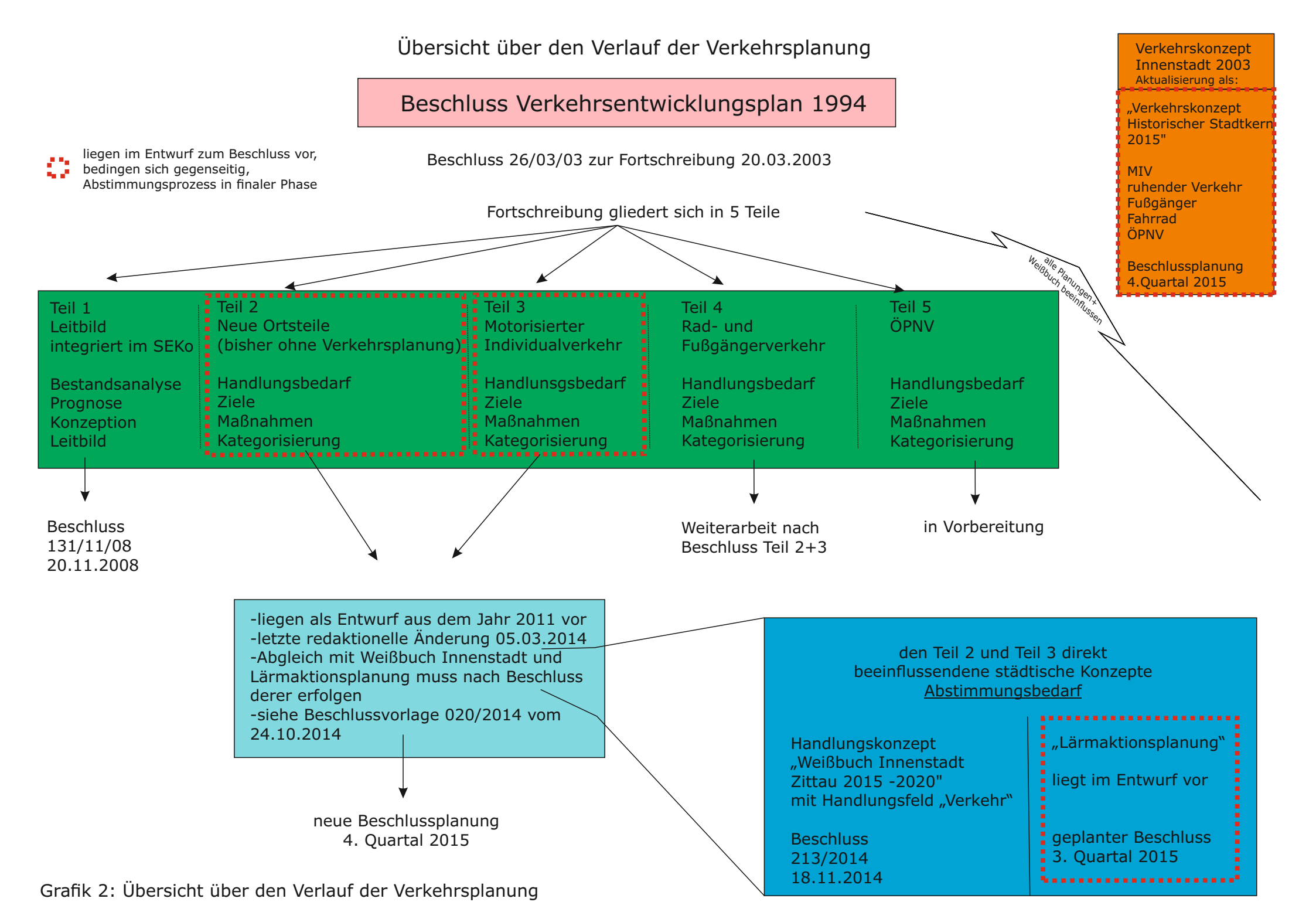
	Mittwoch 08.04.2015	Donnerstag 09.04.2016	Freitag 10.04.2015	Montag 13.04.2015	Dienstag 14.04.2016	Mittwoch 15.04.2017	Donnerstag 16.04.2018	Freitag 17.04.2015	Montag, 20. April 2015	Dienstag, 21. April 2015	Donnerstag, 23. April 2015	Montag, 27. April 2015	Dienstag, 28. April 2015	Mittwoch, 29. April 2015	Donnerstag, 30. April 2015	Montag, 4. Mai 2015	Dienstag, 5. Mai 2015	Mittwoch, 6. Mai 2015	Donnerstag, 7. Mai 2015	mittlere Auslastung
Breite Straße / Baderstraße																				
Kapazität	98	Stellplätze																		**48%**
07:00												30								
08:00	33	35	31	36	34	42	40	39												37%
10:00	66	53	42	46	44	64	52	49												53%
11:00								50						63		59		74		63%
12:00	68	53	55	44	46	65	44	51		49			55							54%
14:00	57	57		49	45	59	42													53%
16:00	42	51		47	40		45													46%
17:00																35			38	37%
19:00													40							41%
21:00												22				24				23%

Tabelle 11: Auslastung der gebührenpflichtigen Parkplätze, vollständig

	Kapazität	maximale Auslastung	maximale Auslastung	mittlere Auslastung	mittlere Auslastung	Uhrzeit ca.	Freitag, 17. April 2015	Montag, 20. April 2015	Dienstag, 21. April 2015	Donnerstag, 23. April 2015	Montag, 27. April 2015	Dienstag, 28. April 2015	Mittwoch, 29. April 2015	Donnerstag, 30. April 2015	Montag, 4. Mai 2015	Dienstag, 5. Mai 2015	Mittwoch, 6. Mai 2015	Donnerstag, 7. Mai 2015
Böhmische Straße	14	12	86%	9	**63%**	07:00					12							
						10:00									7			
						12:00		7								5		6
						17:00									12			10
						19:00						12						
						21:00									9			
Franz-Könitzer-Straße	35	28	80%	15	**44%**	07:00					6							
						10:00		10							15			
						11:00												
						12:00												
						17:00												
						18:00									14			
						22:00					22	28			12			
Frauenstraße (Park-scheibe)	7	7	100%	5	**64%**	07:00					2							
						10:00					4							
						11:00		7		6								
						12:00							6					
						21:00									2			
Haberkornplatz	24	24	100%	15	**63%**	07:00					3							
						10:00												
						11:00				24	17		18					
						13:00									17			
						16:00					16				19			
						17:00											16	20
						22:00						5			10			
Innere Oybiner Straße	19	17	89%	11	**60%**	07:00					10	17						
						11:00						12			10	9	10	8
						21:00					11	15			12			
Innere Weberstraße	45	35	78%	22	**49%**	07:00					19							
						11:00					18	12			16	19	15	20
						17:00									27			29
						21:00						35			31			
Innere Weberstraße (Kirche)	15	12	80%	8	**52%**	07:00					2							
						11:00					8	10			12	10	9	9

						17:00								6			6
						21:00						7		6			
Karl-Liebknecht-Ring (Parkscheibe)	6	7	117%	5	**83%**	07:00					3						
						11:00							5				
						21:00								7			
Neustadt Samariterin-nenbrunnen	12	12	100%	10	**83%**	07:00					3						
						10:00		12		12	11	8	12	12	12	10		
						13:00				12				11	8	7		
						15:00					12				12		11	
						17:00					9					12	12	
						22:00					6	7			8			
Neustadt Herkules-brunnen	52	52	100%	38	**73%**	07:00					17						
						10:00		42	29		41	31	48	47		46		47
						13:00								35	47			
						15:00									52			46
						18:00										45		
						22:00					23	21			28			
Neustadt Schwanen-brunnen	26	27	100%	22	**86%**	07:00					9						
						10:00					26		26	26		27		
						11:00		26		22								
						13:00								26	26			
						15:00									25		26	
						18:00						18				25		
						21:00					14	18			18			
Neustadt Ostseite Salzhaus	20	24	100%	16	**80%**	07:00					6						
						10:00		14		14	19	10	20	23	16			
						11:00												
						13:00								16	16			
						15:00									16	24		17
						18:00												
						21:00					16	12						
Neustadt Westseite Salzhaus	16	15	94%	11	**67%**	07:00					10						
						10:00		9		8	14					7		
						11:00												
						13:00								11	5			
						15:00										14		
						18:00												
						21:00					15	10			15			
Ottokarplatz (Park-scheibe)	32	17	53%	12	**39%**	10:00									9	11	17	
						22:00					12	13						
Poststraße (Parkhaus)	44	15	34%	12	**27%**	11:00				12								
						13:15									8			
						15:00					15							

						22:00						12						
Rathausplatz	28	27	96%	18	**64%**	07:00					11							
						12:00					17	27						
						16:00									22			
						18:00										14		
						20:00						22			13			
Rathausplatz (Südseite)	4	4	100%	4	**100%**	16:00									4			
						20:00									4			



Grafik 2: Übersicht über den Verlauf der Verkehrsplanung