

Folgende Gestaltungskriterien sind bei den einzelnen Varianten unterschiedlich erfüllt:

Kriterium	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5
Anlagen des ruhenden Verkehrs	Parkplatz: Pkw- und Motorrad-Parkplätze in Senkrechtaufstellung	Parkplatz: Pkw- und Motorrad-Parkplätze in Schrägaufstellung	Parkbauten: Einfache Bauform und Pkw- und Motorrad-Parkplätze in Senkrechtaufstellung	Parkbauten und Parkplatz: Parkhaus mit Rampen und Pkw- und Motorrad-Parkplätze in Schräg- und Senkrechtaufstellung	Parkplatz: Pkw- und Motorrad-Parkplätze in Schrägaufstellung/ Zufahrt über ZOB und Schwarzer Weg
max. Anzahl der ebenerdigen Stellplätze (>100 St)	122 St	131 St	20 St	57 St	131 St
Parkhaus/Park-deck (= 150 St)	-	-	104 St	150 St	-
Bepflanzung (1 Baum/ 5 Stellplätze)	25 St	27 St	26 St	42 St	27 St
Gesamtfläche	5.650 m ²	5.650 m ²	5.650 m ²	5.650 m ²	5.650 m ²
Fläche Fahrgasse	2.015 m ²	1.650 m ²	730 m ²	1120 m ²	1.730 m ²
Flächen Stellplatz	1.490 m ²	1.715 m ²	310 m ²	760 m ²	1.715 m ²
Flächen Geh-Radweg	480 m ²	480 m ²	480 m ²	480 m ²	390 m ²
Flächen Gehweg	40 m ²	60 m ²	185 m ²	185 m ²	155 m ²
Flächen Grünflächen	1.625 m ²	1.745 m ²	2.175 m ²	2.080 m ²	1.660 m ²
Flächen Parkhaus/-deck	-	-	1.770 m ²	1.025 m ²	
	1,378 Mio € (brutto)	1,350 Mio € (brutto)	2,859 Mio € (brutto)	4,045 Mio € (brutto)	>1,35 Mio € (brutto)

Beschreibung und Bewertung Variante 5

Das Grundprinzip der Parkraumgestaltung ist die Gestaltung des Parkplatzes mit Pkw- und Motorrad-Parkplätzen in Schrägaufstellung. Der Parkplatz ist danach klar begrenzt und gekennzeichnet, in Fahrgassen und Parkständen aufgeteilt, durch geeignete Bepflanzung gestaltet und beleuchtet.

Der Parkplatz hat eine Zufahrt und eine Zu- und Ausfahrt. Die Zufahrt erfolgt im Einrichtungsverkehr über den Schwarzen Weg für den MIV aus südlicher Richtung (Lindenstraße/Bahnhofstraße). Die Zu- und Ausfahrt befindet sich östlich an der Mittelstraße. Die Zufahrt ist nur für den MIV aus Richtung Mittelstraße (Nord) kommend nutzbar. Für den aus Richtung Mittelstraße (Süd) kommenden MIV ist das Linksabbiegen und damit die Nutzung dieser Zufahrt untersagt. Die Ausfahrt aus dem P&R-Platz erfolgt für den gesamten MIV.

Die Variante 5 erfüllt mit der möglichen Einordnung von 131 Stellplätzen das ursprüngliche Ziel der Neuerrichtung von rund 100 Stellplätzen.

Da keine freie Flächenverfügbarkeit im Sinne einer vorgegebenen nutzbaren Rechteckfläche besteht, ist eine Grundeinteilung der Parkfläche nach der EAR 05 gemäß Bild F-1 im Anhang F nicht möglich. Die Abmessungen der Parkmodule werden daher individuell entsprechend der Flächenverfügbarkeit bestimmt. Die Schrägstellplätze sind 2,81 m breit und 4,60 m tief. Der Aufstellwinkel beträgt 70 gon. Die Breite der Fahrgasse beträgt im Bereich der Stellplätze 4,00 m. In Fahrgassenbereichen mit Zweirichtungsverkehr und in Kurven beträgt die Breite > 4,50 m.

Der sich im nördlichen Bereich (Hinterliegergrundstück) anschließende Parkplatz ist mit Senkrechtstellplätzen gestaltet. Die Stellplätze sind 2,65 m breit und 5,00 m tief. Die Breite der Fahrgasse beträgt 6,00 m.

Die im westlichen Bereich angeordneten 10 Stellplätze für Motorräder sind 1,50 m breit und 2,20 m tief.

Die ebenerdigen Stellplätze sind fußläufig über Gehwege, welche an den Geh-/Radweg im Bereich Schwarzer Weg anbinden, erschlossen.

Gegenüber der bisher als vorzugswürdig betrachteten Variante 2 können nachfolgende Vor- und Nachteile benannt werden.

Nachteile:

- Die Verkehrsströme des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zur Nutzung des P&R-Platzes aus Richtung Lindenstraße und Bahnhofstraße vermischen sich mit den Verkehrsströmen zur Nutzung des ZOB (Busverkehr, Fußgängerverkehr und geringfügig MIV) und der Nutzung des „Schwarzen Weg“ als Radverkehrsanlage entspr. der Radverkehrskonzeption (Radverkehr, Fußgängerverkehr) im Bereich von der Einmündung Lindenstraße/Bahnhofstraße bis zur Anbindung P&R-Anlage auf einer Länge von ca. 150 m.

- Durch die Führung des MIV im Bereich des ZOB entstehen neue Konfliktpunkte durch die unterschiedlichen Nutzungsansprüche der einzelnen Verkehrsarten wie:
 - Ein- und Ausfahrt Lindenstraße-/Bahnhofstraße:
Konflikt zwischen den ein- und ausfahrenden Bussen und dem einfahrenden MIV (P&R-Platz) mit den querenden Fußgängern (Reisenden) und Radfahrern nach Aussage Vetter GmbH:
ca. 800 aussteigende Fahrgäste/Tag bzw. 120 Fahrgäste/Spitzenstunde
ca. 240 ankommende und abfahrende Busse/Tag
 - Östlicher ZOB-Bereich:
Konflikt zwischen den ZOB nutzenden Bussen (Anfahrt Ausstiegshaltestelle, Anfahrt Abstellplätze, Anfahrt Haltestellen) und dem MIV (P&R-Platz)
 - Bereich „Schwarzer Weg“ Einrichtungsfahrbahn mit Gehweg:
Konflikt zwischen Radverkehr (Wechsel von Geh-Radweg zum Mischverkehr und zurück) und dem MIV (P&R-Platz)
 - Bereich Anbindung an P&R-Platz:
Konflikt zwischen dem abbiegenden MIV (P&R-Platz) und den querenden Fußgängern und Radfahrern
- Die im Bestand vorhandene Straßenraumbreite von ca. 6,00 m (Breite zw. Fl.-St. 168/2 und Fl.-St. 507) ermöglicht nicht die Gestaltung der Straße mit einer Einrichtungsfahrbahn und einem angebauten Geh-/Radweg (B= 3,25 m bei 70 (Fg+R)/h). Neben der 3,50 m breiten Fahrbahn für den Einrichtungsverkehr kann nur ein Gehweg mit einer Breite von 2,25 m vorgesehen werden. Damit ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr erforderlich. Als nachteilig ist damit der ständige Wechsel der Radverkehrsführung (Geh-/Radweg und Mischverkehr) sowie deren Übergang auf kurz aufeinanderfolgenden Abschnitten zu erachten.
- Entsprechend der Radverkehrskonzeption der Stadt Bitterfeld-Wolfen 07/2019 ist der Schwarze Weg im Planungsgebiet Bestandteil des Zielnetzes. Die Umsetzung ist als Maßnahme Nr. 7.310 „Sanierung Schwarzer Weg“ in der Konzeption festgeschrieben. Entsprechend soll die Radverkehrsanlage als selbständig geführter Gemeinsamer Geh-/Radweg, welcher nicht im Zuge von Straßen verläuft, mit einer geplanten Breite von 3,00 m ein Aufkommen von ca. 100 Fußgängern und Radfahrern in der Spitzenstunde verkehrssicher führen. Dieses Ziel wird mit der geplanten Variante 5 nicht erreicht.
- Erhöhung der Baukosten durch erhöhten Anteil der befestigten Flächen (Fahrbahn) gegenüber Variante 2
- Erhöhung der Baukosten im Objekt 5 „ZOB“ durch Ausbau „Schwarzer Weg“ als Straße mit Gehweg im Einrichtungsverkehr gegenüber dem Ausbau als Geh-Radweg auf einer Länge von ca. 60 m
- das Zufahrtskontrollsystem an der Einfahrt Mittelstraße berücksichtigt nicht die einfahrenden Fahrzeuge über die Zufahrt „Schwarzer Weg“
- die Zufahrt über den „Schwarzen Weg“ kann in das Kontrollsystem nur mit erhöhtem Aufwand eingebunden werden, ein Wenden bzw. Zurückfahren der Pkw's über den Schwarzen Weg ist nicht möglich (Einrichtungsverkehr)

Vorteile:

- die barrierefreien Stellplätze grenzen direkt an den Geh-/Radweg, eine erforderliche Querung der Fahrgasse entfällt
- Lösung des „vermeintlichen Konflikts der Ein-/ Ausfahrt Mittelstraße" durch das nicht Zulassen der Fahrbeziehung Linksabbiegen in den P&R-Platz aus Richtung Lindenstraße (Süd)