

# Parkplatzanalyse Bitterfeld-Wolfen 2016

## Gutes Angebot an Parkplätzen

Bitterfeld-Wolfen verfügt insgesamt über ein relativ gutes Angebot an Parkplätzen, das in den vergangenen Jahren sukzessive ausgebaut wurde. Selbst im Zentrum Bitterfeld sind genügend Stellplätze vorhanden (siehe Verkehrsuntersuchung Uhlig & Wehling 2013).

Seit 2007 wurden beispielsweise über 500 Stellplätze ausgebaut bzw. neu errichtet. Der Fokus der städtischen Aktivitäten lag dabei auf der Schaffung von Parkplätzen für Besucher der Innenstadt Bitterfeld, Erholungssuchende / Touristen an der Goitzsche sowie für Bahn-Pendler. Auch das neue Bitterfeld-Wolfener Rathaus verfügt über zahlreiche Parkplätze für Besucher und Mitarbeiter. Zu den neu gebauten Parkplätzen gehören unter anderen:

### OT Stadt Wolfen

- P+R Bahnhof Wolfen
- P Rathaus Bitterfeld-Wolfen (privat)
- Parkplätze Steinfurth (Wolfen)

### OT Stadt Bitterfeld

- P+R Bahnhof Bitterfeld
- P Binnengärten
- Provisorischer Parkplatz am Plan
- P Bitterfelder Bogen
- P Stadion / Badestelle Bitterfeld
- Parkplätze Walther-Rathenau-Straße

## Parkraumbewirtschaftung überwiegend kostenfrei

Die **größeren Parkplätze** können überwiegend gratis genutzt werden. Ausnahmen sind die *Lindenstraße* und der *Kornhausplatz* in Bitterfeld als auch die Parkplätze an der Goitzsche (Privateigentum bzw. Bewirtschaftung durch die STEG).

Die Einnahmen für 2015 und 2016 sind nicht besonders aussagekräftig, da mehrere Parkscheinautomaten durch Vandalismus lange Zeit außer Betrieb waren.

- 2015 wurden rund 30.000 € eingenommen bei 1.750 € Kosten (Unterhaltung, Reparatur)
- 2016 (Jan-Sep) wurden rund 9.000 € eingenommen bei 160 € Kosten (Die Versicherung hatte die durch Vandalismus zerstörten Parkscheinautomaten ersetzt.)

Aufgehoben wurden bisher folgende kostenpflichtige Standorte:

- Leipziger Straße, Wolfen (2000)
- Walther-Rathenau-Str., BTF (mit Fertigstellung d. östlichen Neubauteils der W-R-Str.)

Die **öffentlichen Straßen** sind zum allergrößten Teil (dort wo es die Verkehrsverhältnisse zulassen) zum Parken frei gegeben und kostenfrei nutzbar. Dies kommt im Wesentlichen den Anwohnern zu Gute, aber auch Geschäftsbetreibern und ihren Kunden. Dies stellt für die Geschäftsleute der Innenstadt eine wichtige Hilfe im Wettbewerb mit den großen Einzelhandels-Ketten an den Bundesstraßen dar.

#### ❖ **Exkurs: Definition von Parkraumbewirtschaftung und rechtliche Grundlagen:**

Parkraumbewirtschaftung hat das Ziel, den Parkdruck zu senken und die Parkchancen der Bewohner, des Wirtschaftsverkehrs sowie der Kunden und Besucher zu erhöhen. Dies wird mit einer Verkürzung der mittleren Parkdauer erreicht, was außerdem zu einer höheren Umschlagshäufigkeit führt, so dass auch Kunden und Besucher des bewirtschafteten Gebiets leichter einen Stellplatz finden. Für die Zielerreichung kommen beispielsweise Bewohnerbevorrechtigungen, Parkgebühren, Parkdauerbegrenzungen oder eine Mischform dieser Instrumente zur Anwendung. Eine Parkraumbewirtschaftung muss straßenverkehrsrechtlich begründet sein und kommt nur in Frage, wenn

- Der Parkdruck hoch ist (Stellplatzmangel) und
- Verschiedene Nutzergruppen um die knappen Stellplätze konkurrieren (Anwohner, Kunden, Beschäftigte)

Eine kostenpflichtige Parkraumbewirtschaftung ist nur **sinnvoll** und **rechtssicher**, wenn beide Voraussetzungen erfüllt werden.

Die Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen haben ihre Grundlage im Straßenverkehrsrecht. Sie müssen daher ausreichend verkehrlich begründet sein. Die Anordnung der Parkgebührenpflicht lediglich oder überwiegend zu dem Zweck zusätzliche Einnahmen für den Haushalt zu erzielen, wäre als „Parksteuer“ rechtsfehlerhaft und könnte einer verwaltungsgerichtlichen Überprüfung nicht standhalten.

Bei einigen mit Fördermitteln errichteten Parkplätzen droht u.U. die Rückzahlung von Fördermitteln oder eine Verrechnung der Fördermittel mit den Einnahmen, falls diese kostenpflichtig werden sollen.

#### **Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs bei der Planung von Straßen**

Bei der Planung von Straßenbauvorhaben wird der Ruhende Verkehr immer berücksichtigt. Dies betrifft sowohl Anwohnerstraßen als auch Straßen in Einzelhandelslagen, so z.B.

- Hitschkendorfer Straße in Steinfurth
- Walther-Rathenau-Straße in Bitterfeld

#### **Keine Stellplatzpflicht bei Neubau**

Hierbei sollte festgehalten werden, dass der Stellplatzbau eine freiwillige Aufgabe der Kommunen ist. Es besteht für die Stadt keine Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen. Gleichzeitig besteht für Grundstückseigentümer/Vermieter (Erzeuger von Ziel- und Quellverkehr) ebenfalls keine Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen. Dies gilt für den *Bestand* als auch für *Neubauvorhaben*.

In der Landesbauordnung von Sachsen-Anhalt wurde die Verpflichtung zum Bau von Stellplätzen bei Neubau/Umnutzung vor rund 10 Jahren abgeschafft. Ziel der Neuregelung war der Abbau von Bürokratie und die Erleichterung von Investitionen. Den Kommunen wurde im Gegenzug die Möglichkeit zur Einführung einer eigenen *Stellplatzsatzung* eröffnet. Bitterfeld-Wolfen entschied sich bewusst dagegen, weil absehbar war, dass Investoren bei Neubauvorhaben aus Gründen der Vermarktbarkeit (also aus Eigeninteresse) von sich aus genügend Stellplätze einplanen würden. Vorhaben über B-Pläne konnten sowieso seit jeher Verpflichtungen über Stellplätze enthalten.

Über die Jahre hat sich bestätigt, dass Investoren von sich aus freiwillig Stellplätze errichten.

Beispiele für Vorhaben mit freiwillig geschaffenen Stellplätzen sind:

- Die diversen Fachmärkte (hier werden meist deutlich mehr Stellplätze geschaffen als rechnerisch notwendig...)
- Wohnbebauung am Leineufer
- Sanierung des Musikerviertels in Wolfen (hier wurden sogar zahlreiche Wohngebäude abgerissen um Mieter-Parkplätze anlegen zu können...)

### **Stellplatzdefizite in Gebieten mit dichter Wohnbebauung**

Stellplatzdefizite (wenn auch auf geringem Niveau, da im öffentlichen Straßenraum geparkt werden darf) existieren in Wohngebieten mit dichter, mehrgeschossiger Bebauung, z.B.:

- Teile von Krondorf
- WK I Wolfen-Nord
- Anhaltsiedlung Bitterfeld
- Dichterviertel Bitterfeld

Hier hat sich gezeigt, dass eine Verbesserung im Bestand nur schwer möglich ist. Die Gründe dafür sind vielschichtig. Sie reichen von knappen Flächen (möglicher Verlust von Grün- und Freiflächen) bis hin zu der Tatsache, dass Mieter nicht gewillt sind für einen Parkplatz Miete zu zahlen. Eine Umlage von Parkplatzkosten auf alle Mieter würde die Mietkosten wiederum für alle Mieter erhöhen.

Auch hier gilt wieder, dass die Kommune nicht für die Herstellung von Parkplätzen von privaten Wohnungsunternehmern zuständig ist. Ein Entgegenkommen besteht bereits darin, dass die Stadt auf den öffentlichen Straßen das Parken weitgehend zulässt.

### **Stellplatzdefizit am P+R Bahnhof Bitterfeld**

Besonders stark ausgelastet ist der P+R am Bahnhof Bitterfeld. Hier wird unter der Woche eine Auslastung von nahezu 100 % erzielt. Freie Kapazitäten sind nicht vorhanden. Um dennoch weitere Parkmöglichkeiten in der Nähe des Bahnhofs zu schaffen, wurden in der Walther-Rathenau-Straße 24 Stellplätze von der Parkscheibenregelung befreit. Dort kann jetzt ohne Zeitbeschränkung geparkt werden. Damit konnte die Stellplatzkapazität am Bahnhof um rund 25 % erhöht werden.

Gleichzeitig gibt es Überlegungen für eine zusätzliche P+R Fläche am Bahnhof. Die Realisierung ist jedoch nur mittelfristig möglich und noch abhängig von der Klärung grundstücksrechtlicher Fragen, Altlasten und Fördermittel. Ziel wäre eine Realisierung etwa 2019.

### **Stellplatzdefizite an Schulen**

Kurzzeitige Stellplatzdefizite bestehen auch an Schulen bedingt durch den stark zugenommenen „Elternbring und -holverkehr“ per Auto. Dort fehlen vor allem Kurzzeitparkplätze (und bisweilen auch das notwendige Problembewußtsein der autofahrenden Eltern, ihre Kinder nicht so dicht als möglich an die Schule zu bringen.)

## Stellplatzentwicklung im Zentrum Bitterfelds

Im Zentrum Bitterfelds sind derzeit genügend Stellplätze vorhanden (siehe Verkehrsuntersuchung Uhlig & Wehling 2013). Sollten die vorhandenen Brachflächen jedoch bebaut werden, sind hier sukzessive Maßnahmen der (kostenfreien) *Parkraumbewirtschaftung* sowie ein *Parkleitsystem* umzusetzen.

Die Maßnahmen werden darauf abzielen, vornehmlich die Dauerparker zu begrenzen. Als Maßnahme bietet sich hierzu die Ausweitung der zeitlichen Befristung mittels Parkscheibe an, wie es beispielsweise am Parkplatz „Binnengärten“ (ehemals KIZ) praktiziert wurde. Der dortige Parkplatz wird sehr gut angenommen und hat eine Auslastung von rund 90 %. Um genügend freie Kapazitäten für Besucher der Innenstadt vorzuhalten, wurde im vorderen Bereich des Parkplatzes für rund 20 Stellplätze eine zeitliche Befristung mit Parkscheibenregelung eingeführt.

- **Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung bzw. ein Bau von Stellplätzen sollte nur dort erfolgen, wo ein begründeter Stellplatzmangel vorliegt. Eine kostenlose, zeitlich befristete Parkraumbewirtschaftung hat dabei Vorrang vor einer kostenpflichtigen Bewirtschaftung, um Benachteiligungen von kleinen Innenstadt-Gewerbetreibenden sowie deren Kunden zu vermeiden.**

## Parkleitsystem

Ein Parkleitsystem ist für die Parkplätze an der Goitzsche teilweise vorhanden, bietet jedoch noch Möglichkeiten zur Verbesserung der Feinerschließung, um auch kleinere Parkplätze (z.B. Holzweißig) besser auszuschildern. Für die Wegweisung zu den Parkplätzen an der Goitzsche sind Abstimmungen mit dem Zweckverband erforderlich.

Ein Parkleitsystem für die Bitterfelder Zentrum macht erst wirklich Sinn, wenn die zentralen Brachflächen am Plan einer baulichen Nutzung zugeführt worden sind.

## Parkplätze für Pendler

An den Bahnhöfen Wolfen, Greppin und Bitterfeld existieren Parkplätze für Pendler. Der P+R Bahnhof Wolfen wurde 2015 erweitert. In Bitterfeld ist der P+R voll ausgelastet (siehe oben). Des Weiteren hat sich (in Zeiten hoher Spritpreise) auch ein Bedarf nach Pendlerparkplätzen an Autobahnen ergeben. Hierzu plant die zuständige Landesstraßenbaubehörde derzeit den Bau von Penderparkplätzen in Rödgen.

## Förderung umweltfreundlicher Fahrzeuge: E-mobilität und Carsharing

E-Pkw und CarSharing – *eventuell sogar in Kombination* – sind zwei Trends, für die eine starke Entwicklungsdynamik vorausgesagt werden, wobei beide sich vorerst in den Ballungszentren der Metropolen entwickeln werden.

Die Zahl der derzeit in Sachsen-Anhalt existierenden reinen E-Pkw ist noch äußerst gering:

- Reine E-Kfz im Landkreis ABI zum 01.01.2015: 12 (Okt. 2016: 30 Kfz)
- Hybrid-Kfz im Landkreis ABI zum 01.01.2015: 158
- In Bitterfeld-Wolfen gibt es eine Ladesäule. (Autohaus Grimm)
- Am Bahnhof Wolfen ist eine Ladesäule geplant (Stadtwerke)

Derzeit existiert noch kein Carsharing in Bitterfeld-Wolfen.

Für die Zukunft sind beide Entwicklungen zu beobachten.

Es ist grundsätzlich die Frage zu klären, wer die Ladesäulen überhaupt betreiben soll (Stadtwerke?), ob diese im öffentlichen Straßenraum platziert werden sollen (vielleicht auch in Lichtmasten integriert) oder ob die Aufladung überwiegend auf Privatgelände (zu Hause, Gastronomie, Tankstellen, bei Arbeitgebern) stattfinden soll.

- Förderung von E-Mobilität: **Für Bitterfeld-Wolfen bietet sich als erster Schritt die Reservierung von Stellplätzen auf größeren Parkplätzen für Elektrofahrzeuge (evt. mit Lademöglichkeit) an.**

## Zusammenfassung

- Insgesamt ist ein gutes Stellplatzangebot vorhanden (auch in den Zentren)
- Probleme bestehen in Bereichen mit dichter Wohnbebauung
- Vollauslastung ist am P+R Bf. Bitterfeld erreicht – an einer Parkplatzerweiterung wird gearbeitet
- Fehlende Kurzzeitparkplätze an Schulen („Elternbringverkehr“)
- Für die Zukunft stellt sich die Frage des Umgangs bzw. der Förderung von E-Fahrzeugen und Carsharing
- Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung setzen einen nachweisbaren Stellplatzmangel voraus. Dies gilt insbesondere dann, wenn es um die Einführung von *kostenpflichtiger* Bewirtschaftung geht. Die Erhebung von Parkgebühren zur Haushaltssanierung stellt keine rechtssichere Maßnahme dar und ist demnach juristisch angreifbar.

## Ziele:

- **Der Bau zusätzlicher Parkplatzkapazitäten sollte sich auf Standorte beschränken, die ein nachweisbares Stellplatzdefizit aufweisen, das anderweitig nicht gelöst werden kann. Hier gilt der Grundsatz: „Privat vor kommunal“.**
- **Besonderer Fokus liegt auf den Zielgruppen Besucher und Pendler.**
- **Kostenpflichtige Parkraumbewirtschaftung sollte auf ein Minimum beschränkt bleiben**
- **Freie Stellplatzkapazitäten in der Innenstadt Bitterfelds sollten dort, wo *notwendig*, kostenfrei mit Parkscheibe vorgehalten werden.**
- **Erweiterung des P+R am Bahnhof Bitterfeld**
- **Vorsorge für E-Mobilität treffen mit reservierten Stellplätzen für E-Fahrzeuge samt Lademöglichkeit (Die Betreiberfrage muss jedoch noch geklärt werden.)**
- **Mittelfristig sind auch reservierte Stellplätze für CarSharing zu berücksichtigen**
- **Parkleitsystem Zentrum Bitterfeld (nach Bebauung am Plan)**
- **Parkleitsystem Goitzsche in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband**

