

**Rahmenplanung Altstadt -
Teilfortschreibung Parken in der
Altstadt**



- Teil 1: Parkraumanalyse**
- Teil 2: Parkraumbewirtschaftung**
- Teil 3: Parken bei
Großveranstaltungen**
- Teil 4: Fahrradparken**
- Teil 5: Touristisches Leitsystem**



**Lutherstadt Wittenberg
Fachbereich Stadtentwicklung
Stand: September 2013**

Inhalt

1. VORBEMERKUNGEN	4
1.1 DAS UNTERSUCHUNGSBIET	4
1.2 ANLASS UND ZIELSTELLUNG	4
2. DAS PARKEN UND SEINE BEDEUTUNG FÜR DEN STADTRAUM	5
3. PARKRAUMMANAGEMENT	6
4. NACHFRAGEGRUPPEN UND DEREN CHARAKTERISTISCHE PARKMERKMALE	7
4.1 BEWOHNER	7
4.2 BESCHÄFTIGTE, AUSZUBILDENDE, STUDIERENDE UND SCHÜLER	7
4.3 BESUCHER	8
4.4 KUNDEN UND ANDERE ABNEHMER VON DIENSTLEITUNGEN	8
4.5 LIEFERANTEN	9
4.6 SCHLUSSFOLGERUNGEN	9
5. PARKRAUMANALYSE	10
5.1 PARKSITUATION	10
5.2 BESTANDSANALYSE - PARKRAUMANGEBOT	11
5.3 BEDARFSANALYSE - PARKRAUMNACHFRAGE	11
5.4 BEURTEILUNG DER PARKRAUMAUSLASTUNG	14
6. ZUKÜNFTIGE PARKRAUMBILANZ	14
6.1 ZUSÄTZLICHER PARKFLÄCHENBEDARF IN FOLGE DER WIRTSCHAFTLICHEN, DEMOGRAFISCHEN UND TOURISTISCHEN ENTWICKLUNG	14
6.2 ENTFALLENDE PARKFLÄCHEN IN FOLGE NEUER FREIRAUM- UND PLATZGESTALTUNG	15
7. EMPFEHLUNGEN	16
ANHANG 1: ERMITTLUNG DER PARKRAUMNACHFRAGE	21
ANHANG 2: BEGRIFFE	22



1. Vorbemerkungen

1.1 Das Untersuchungsgebiet

Die Altstadt Wittenbergs zeigt viel urbanes Leben in historischer Umgebung. Sie ist das städtebauliche Herz und zugleich der am meisten stadtbildprägende Siedlungsbereich Wittenbergs.

Der weitgehend erhaltene und sanierte Stadtkern zeichnet sich durch eine hohe Bebauungsdichte und Nutzungsmischung aus, in dem sich die Nutzungen gegenseitig stabilisieren und dynamisieren. Als Schauplatz regelmäßiger Veranstaltungen der Hoch- und Populärkultur ist mit ihm eine hohe Aufenthalts- und Erlebnisqualität verbunden: Das Welterbe der Luthergedenkstätten mit seiner Attraktivität für den nationalen und internationalen Kulturtourismus entfacht dabei genau so viel Anziehungskraft wie die Konzentration wichtiger und publikumsträchtiger Funktionen von Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie, Wohnen, Bildung, Kultur und Verwaltung.

Städtebauliches Entwicklungsziel der Altstadt ist gemäß Zentrenkonzept¹ die Stärkung des multifunktionalen Stadtzentrums, mit dem sich Wittenberg im mitteldeutschen Standortwettbewerb dauerhaft behaupten kann. Darüber hinaus gehört das Erhalten und Bewahren der historischen Nutzungsstruktur laut Rahmenplan Altstadt zu den wichtigsten Daueraufgaben. Dabei wird neben Sanierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an Gebäuden die Gestaltung des öffentlichen Raums zunehmend wichtig, denn das Erleben und das Begreifen der Stadt für die Bewohner und Besucher ist stark abhängig von der visuellen Einprägsamkeit und der örtlichen Wiedererkennbarkeit².

Erhalt und Entwicklung der Leistungsfähigkeit, Attraktivität und Multifunktionalität der Altstadt ist für die Lutherstadt Wittenberg bedeutend - stellen jedoch komplexe Anforderungen an die Planung und gehen auch einher mit einem entsprechenden Verkehrsaufkommen und den daraus resultierenden Erfordernissen des ruhenden Verkehrs.

1.2 Anlass und Zielstellung

Durch die Umsetzung verschiedener Bauprojekte im Zuge der Sanierungs- und Entwicklungstätigkeit hat sich die Parkraumsituation in der Wittenberger Altstadt maßgeblich verändert. Mit der Ansiedlung mehrerer zentralörtlicher Funktionen mit sehr starkem Publikumsverkehr (Einkaufszentrum, Exerzierhaus, Besucherempfang) und der schrittweisen Revitalisierung von Wohngebäuden und touristischen Zielen (z.B. Melanchthonhaus) entstehen neue Herausforderungen für die Organisation des Parkraums.

Ziel der Teilfortschreibung „Parken in der Altstadt“ als Bestandteil der Rahmenplanung Altstadt ist es, die gegenwärtige Parkraumsituation den veränderten Gegebenheiten anzupassen und neu zu ordnen. Die vorliegende Parkraumanalyse soll hierfür die notwendigen Grundlagen schaffen, in dem sie folgenden Planungsfragen nachgeht:

- Welche Aufgaben hat ein Parkraumkonzept und was sind seine Auswirkungen auf den Stadtraum?
- Welche Anforderungen stellen die verschiedenen Nutzergruppen an das Parken?
- Wie können die verkehrlichen und stadtentwicklerischen Ziele erreicht und gleichzeitig den Nutzergruppen entsprochen werden?
- Wie lassen sich Parkraumbedarf und Parkraumangebot quantifizieren?
- Wie ist die Bilanz zwischen Parkraumbedarf und -angebot in der Altstadt zu beurteilen?
- Was sind die Prognosen für die zukünftige Parkraumnachfrage?
- Welche Maßnahmen sind erforderlich, um das Parken in der Altstadt zu optimieren?



¹ Lutherstadt Wittenberg: Zentrenkonzept (2007), S. 74

² Lutherstadt Wittenberg: Rahmenplan Altstadt Wittenberg. 1. Fortschreibung (2007), S. 46

Im Zusammenspiel mit den weiteren Bestandteilen der Teilfortschreibung Parken in der Altstadt dient die Parkraumanalyse als Planungs- und Realisierungsbasis und unterbreitet Lösungsvorschläge, um den Anforderungen des ruhenden Verkehrs in der Altstadt zu begegnen.

2. Das Parken und seine Bedeutung für den Stadtraum

Die Anziehungskraft der Wittenberger Altstadt wird primär durch das Vorhandensein attraktiver Ziele und Angebote bestimmt - nicht nur durch ihre Parkplatzzahl. Trotzdem ist es Aufgabe der Stadtplaner, auch Parkraum für Bewohner, Kunden, Lieferanten, Dienstleister und Besucher zu schaffen. Hier zeigt sich das Dilemma der Verantwortlichen zwischen

-  einerseits dem Leitbild des Schutzes und der Gestaltung des hochwertigen öffentlichen Raums, der maßgeblich zur Attraktivität des näheren Umfelds, dem ästhetischen Anspruch einer historischen Altstadt sowie zur Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität beiträgt und
-  andererseits der Tatsache, dass der öffentliche Raum in Anbetracht der heutigen motorisierten Gesellschaft und ihren Mobilitätsansprüchen eine Nachfrage nach Parkmöglichkeiten erzeugt und unter Umständen durch diese Nachfrage in seinen Funktionen eingeschränkt wird.

Überlegungen zum ruhenden Verkehr sollten deshalb stets mit der Frage verbunden sein, wie viel Parken der Stadtraum überhaupt benötigt, wie viel er städtebaulich und stadtgestalterisch verträgt bzw. wie sich der Bedarf an Parkplätzen stadtverträglich und nachfragegerecht abdecken lässt, ohne die mannigfaltigen Funktionen des öffentlichen Raums (Aufenthalt, Versorgung, Wohnen, Erholung usw.) zu begrenzen.

Das unbegrenzte und uneingeschränkte Bereitstellen von Parkmöglichkeiten auf Straßen und Plätzen widerspricht den Nutzungsansprüchen der Radfahrer und Fußgänger und schränkt gestalterische Spielräume ein. Eine Einschränkung des Parkens (beispielsweise durch Bewirtschaftung) kann das Verkehrsaufkommen im Pkw-Verkehr reduzieren, die Nutzung des ÖPNV verstärken, das Dauerparken auf öffentlichen Straßen verhindern, Flächen für Freiräume, Gehwege, Radwege und Grünstreifen sichern und die Aufenthalts- und Gestaltungsqualität des öffentlichen Raumes verbessern.

Die Zunahme oder Wegnahme von Parkmöglichkeiten determiniert im Grunde das gesamte Verkehrsgeschehen, denn sie berührt nicht nur den Pkw-Verkehr, auch alle anderen Verkehre (Bus-, Rad-, und Fußverkehr) werden durch das Parkraumangebot beeinflusst.

Parksuchverkehr und illegale Parkvorgänge, z.B. in Kreuzungsbereichen und Einfahrten, behindern den fließenden Verkehr und stören sowohl alle anderen Verkehrsteilnehmer als auch die Bewohner der betroffenen Gebiete. Im Extremfall werden dadurch Erreichbarkeit und Wirtschaftskraft dieser Areale geschwächt.

Alle Anlagen des ruhenden (Pkw-)Verkehrs haben demzufolge nachhaltige Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltfolgen und wirken sich auf die Entwicklung und Struktur von Städten aus. Qualität und Quantität der Parkraumbereitstellung kann in erheblichem Maße die Flächennutzung, die Ziel- und Verkehrsmittelwahl, den Verkehrsablauf sowie die Gestaltung des städtischen Raumes beeinflussen. Parkraumplanung ist demzufolge auch immer Stadtentwicklungsplanung.



3. Parkraummanagement

Die Bedeutung des Parkens bedingt die Notwendigkeit eines durchdachten und effektiven Parkraummanagements. Dieses wiederum umfasst alle planerischen Tätigkeiten, die zur Bereitstellung einer als zweckmäßig angesehenen Menge an Parkraum in einem bestimmten Gebiet und in einer geeigneten Betriebsform beitragen.

Parkraummanagement kann einen wichtigen Beitrag zum städtebaulichen Entwicklungsziel eines leistungsfähigen, multifunktionalen Stadtkerns leisten, indem es das vorhandene Parkplatzangebot für möglichst viele Nutzer verwendbar macht, die Mehrfachnutzung forciert, die Umschlagszahlen eines einzelnen Stellplatzes erhöht und das Dauerparken gezielt steuert. Es beinhaltet dabei nicht primär das Bereitstellen neuer Abstellmöglichkeiten für Pkw, sondern hat im begrenzten Stadtraum vielmehr die Aufgabe, das Angebot von und die Nachfrage nach Parkraum im Sinne von Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Stadtverträglichkeit zu optimieren und zu lenken. Dabei greifen die einzelnen Bestandteile der Angebotssteuerung ineinander:

- räumliche Verteilung bzw. Konzentration
- Stellplatzsatzung
- Parkgebühren
- Parkdauerbeschränkung
- Parklizenzenvergaben
- Überwachung
- Parkleitsysteme

Im Rahmen des Schutzes vor Luft- und Lärmbelastungen gehört Parkraummanagement zu den Kernmaßnahmen mit hohem Wirkungsgrad, denn es verhindert unnötigen Parksuchverkehr und fördert mit Restriktionen für motorisierten Individualverkehr (Gebühren, Einschränkungen der Parkdauer) und die daraus resultierende Verkehrsverlagerung den Umweltverbund. Gerade in Anbetracht der Tatsache, dass Parksuchverkehr in manchen Innenstädten bis zu einem Drittel des Gesamtverkehrs verursacht und die Behörden durch aktuelle Gesetzgebung gleichzeitig dazu angehalten sind, die Lärmbelastung und Luftverschmutzung durch Lärmaktions- und Luftreinhaltepläne zu reduzieren, ist Parkraummanagement auch als wichtiger Bestandteil des Lärm-, Umwelt- und Klimaschutzes zu sehen.

Die Wiederentdeckung der Stadt als Wohnort, die attraktive Gestaltung der Innenstädte sowie Maßnahmen des Klimaschutzes sind Stichworte, bei denen ein breiter Konsens in der Bevölkerung, der Planung sowie der Politik besteht. Parkraummanagement ist hierbei ein wesentliches Instrument zum Erreichen der damit einhergehenden Ziele:

- gleichmäßigere Verteilung der Nachfrage
- höhere Parkchancen für verschiedene Nutzergruppen
- Vermeiden von illegalen Parkvorgängen
- Verlagerung von Fahrten auf Umweltverbund
- Verringerung des Parksuchverkehrs
- Verbesserung der Lebens-, Wohn- und Aufenthaltsqualität

Parkraummanagement bedarf zunächst einer umfassenden Parkraumanalyse. In diesem Zusammenhang erfolgt im ersten Schritt die Untersuchung der Nachfragegruppen und ihrer Bedürfnisse, gefolgt von einer Bilanzierung von Parkraumnachfrage und -angebot. Darauf aufbauend lassen sich die gegenwärtige Parksituation in der Altstadt bewerten und Maßnahmen zu deren Optimierung ableiten.



4. Nachfragegruppen und deren charakteristische Parkmerkmale

In der Wittenberger Altstadt überlagern sich aufgrund der Nutzungsvielfalt unterschiedliche Bedürfnisse auf engstem Raum. Die verschiedenen Nachfragegruppen stellen charakteristische Ansprüche an das verfügbare Parkraumangebot und im Sinne einer rationalen Diskussion über eine für Besucher, Dienstleister und Kunden attraktive Altstadt ist es hilfreich, wenn deren Nutzerverhalten bekannt ist. Zu unterscheiden sind gemäß den Richtlinien für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) die Parkvorgänge von:

- Bewohnern
- Beschäftigten, Auszubildenden, Schülern und Studenten
- Kunden
- Besuchern
- Lieferanten

Dabei werden Dauerparker (Fahrzeug wird während des Tages nicht bewegt), Langzeitparker (i.d.R. zwischen vier und zehn Stunden), und Kurzzeitparker (i.d.R. bis zu drei Stunden) voneinander abgegrenzt.

Es soll vorangestellt werden, dass nicht allen Interessen gleichermaßen entsprochen werden kann. Ebenso lässt sich auch der Wunsch nach bequemen und kostenlosen Parkmöglichkeiten „vor der Haustür“ aus städtebaulichen oder verkehrlichen Gründen nicht erfüllen.

Entscheidend bei der Planung von Maßnahmen des Parkraummanagements ist, dass die Interessenslagen der verschiedenen Nutzergruppen umfassend analysiert werden. In Folge dessen kann ein Ausgleich zwischen den Ansprüchen der Nachfragegruppen und den Zielsetzungen der Stadt- und Verkehrsplanung in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten erfolgen. Bisher gewohnte Situationen können sich jedoch aufgrund einer Neuordnung ändern und erfordern auch ein Umdenken in der Bevölkerung.

4.1 Bewohner

Die Gruppe der Bewohner stellt die größte potenzielle Nutzergruppe dar. Einwohner suchen Parkraum in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung, die Parkdauer ist zumeist lang. Bewohner, die über keinen privaten Stellplatz verfügen, folgen hinsichtlich ihres Parkverhaltens zwei wesentlichen Mustern:

- Das Kfz steht den ganzen Tag an der selben Stelle oder
- Das Kfz verlässt morgens den eingenommenen Stellplatz und erreicht das Gebiet in den Abendstunden wieder, um über Nacht abgestellt zu werden.

Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass Bewohner zumeist Dauer- oder Langzeitparker sind und Parkflächen üblicherweise über Nacht in Anspruch nehmen. Der Bedarf wird teilweise über private Flächen gedeckt. Oftmals sind Bewohner auf die Nutzung des öffentlichen Raumes angewiesen. Bei Bewirtschaftungskonzepten sollte diese Nutzergruppe besonders Berücksichtigung finden. Durch Mehrfachnutzung bzw. Ausnutzung der zeitlich unterschiedlichen Nachfrage von Bewohnern und beispielsweise Kunden oder Beschäftigten der Altstadt kann mehreren Nutzergruppen entsprochen werden.

4.2 Beschäftigte, Auszubildende, Studierende und Schüler

Der Berufs- und Ausbildungsverkehr beansprucht Parkraum für die Dauer der Anwesenheit an der Arbeits- oder Ausbildungsstelle. Es handelt sich hierbei meist um Langzeitparker, die jedoch nicht über Nacht parken.



Dem Routenwahlverhalten dieser Nutzergruppe ist (v.a. im Vergleich zur Nutzergruppe „Kunde“) eine gewisse Regelmäßigkeit zu unterstellen, was sie zu einer maßgeblichen Zielgruppe für den ÖPNV macht.

Auch ein genereller Verzicht auf die Benutzung des Pkw ist unter den entsprechenden Rahmenbedingungen möglich, beispielsweise durch ein ÖPNV-Angebot, welches geringe Reisezeiten zwischen Wohnort und Arbeitsstätte ermöglicht oder bei Vorhandensein günstiger Radwegeverbindungen. Attraktive Angebote des Umwelt- und Mobilitätsverbundes können bei dieser Nutzergruppe somit ein Umdenken bei der Verkehrsmittelwahl bewirken, wodurch sich die Parkplatzsituation insgesamt entspannt.

Im Zusammenhang mit kostenfreien Parkmöglichkeiten werden von dieser Nutzergruppe durchaus längere Fußwege akzeptiert. Dementsprechend kann die Parkraumnachfrage gedeckt werden, indem in den Radbereichen der Altstadt, von wo aus der Geschäftsbereich noch fußläufig zu erreichen ist, Abstellmöglichkeiten bereitgestellt werden.

4.3 Besucher

Besucher und Gäste verursachen eine sehr unterschiedliche Parkraumnachfrage. Diese ist davon abhängig, zu welchem Zweck ein bestimmtes Ziel aufgesucht wird:

- Besuch von kleineren Veranstaltungen (z.B. Informationsabende, Tag der offenen Tür, Fußballspiele)
- Besuch von periodisch auftretenden Großveranstaltungen (z.B. Stadtfest, Reformationsfest, Konzerte)
- Besuch von touristischen Sehenswürdigkeiten
- Besuch von Kultur- und Freizeiteinrichtungen (z.B. Tierpark, Ausstellungen)
- Besuch von Hotels, Pensionen, Gaststätten, Tagungsorten usw.
- Kombination aus allem Vorangegangenen (möglicherweise inkl. Nutzung des Einzelhandelsangebotes)

Maßnahmen des Parkraummanagements können für diese Nachfragegruppe nicht allgemeingültig gelten, da das zeitliche Auftreten und die Dauer der Nutzung variiert und sich nicht pauschalisieren lässt. Grundsätzlich kann die Verkehrsabwicklung der Besucher durch ein Parkleitsystem sowie ein integriertes Marketing und Eventmanagement (Vermarktung der touristischen Ziele, Einrichtungen oder Veranstaltungen mit Informationen über Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Kombiticket für Eintritt zur Veranstaltung inkl. Bus- bzw. Bahnfahrkarte, Hinweis auf Parkleitsystem) unterstützt werden.

Auch auf die Verkehrsmittelwahl des Besucherverkehrs lässt sich mit gezielten Angeboten Einfluss nehmen. Hier stehen insbesondere günstige Bahnverbindungen, Busstellplätze, Radwege sowie deren entsprechende Vermarktung besonders im Mittelpunkt.

Um den Besuchern ihren Aufenthalt in der Altstadt angenehm zu gestalten und sie zum Verweilen anzuregen, sollten spezielle Langzeitparker-Tarife (Tagestickets, welche max. den Kosten von 4 bis 5 Parkstunden entsprechen sollten) bzw. ein kostenloses Angebot an (gut angebundenen) P+R-Möglichkeiten außerhalb des Altstadtgebiets vorhanden sein.

4.4 Kunden und andere Abnehmer von Dienstleistungen

Kunden fragen hauptsächlich während der Geschäftszeiten Parkraum nach, wobei die Dauer der Nachfrage zwar sehr unterschiedlich sein kann, oftmals aber eher gering ist. Die meist kurze Parkdauer beeinflusst die akzeptierte Entfernung zwischen Parkstand und Aktivitätsziel maßgeblich. Diese Entfernung sollte so gering wie möglich sein, da lange Wege von dieser Nutzergruppe kaum akzeptiert werden.



Gleichzeitig muss, um Kunden einen Parkplatz nahe dem Geschäftsbereich zu garantieren, eine Belegung durch Dauerparker zu vermeiden und Parksuchverkehr einzuschränken, auf den innenstadtnahen Parkplätzen ein hoher Umschlag erzielt werden. Hierbei ist es empfehlenswert, die Regulatoren Kosten und Parkzeitbegrenzung in Abhängigkeit der Nähe zum Altstadtkern einzusetzen.

Eine gebührenpflichtige Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten wird durch diese Nutzergruppe (entgegen vieler Befürchtungen des Einzelhandels) in der Regel akzeptiert, denn meist sind Kunden bereit für einen Parkplatz zu zahlen, wenn die Wahrscheinlichkeit, einen freien Stellplatz in Zielnähe zu finden, hoch ist. Für ausgiebige Einkäufe können Kunden analog den Besuchern Tagesparktickets nutzen.

Ein Teil der Kundschaft ist durch ein Parkleitsystem ansprechbar. Darüber hinaus ist bei entsprechenden Anreizen und Angeboten zum Teil auch eine Abwicklung über den Umwelt- bzw. Mobilitätsverbund möglich.

4.5 Lieferanten

Die charakteristische Parkdauer des Liefer- und Wirtschaftsverkehrs fällt in die Gruppe der Kurzzeitparker und kann teilweise nicht einmal dem eigentlich Parken (Verlassen des Kfz für mehr als 3 Minuten) zugerechnet werden. Dennoch benötigen Lieferanten zum Liefern und Laden Flächen in unmittelbarer Nähe des Ziels. Das Zusammenspiel von umlaufendem Erschließungs- bzw. Bedienungsring und zentraler Fußgängerzone mit ganztägigen Lieferzeiten ermöglicht eine gute Erschließung der Altstadt für den Anlieferverkehr, ggf. können auch Lieferantenhaltplätze ausgewiesen werden.

4.6 Schlussfolgerungen

Im Ergebnis der Nutzerbetrachtung lässt sich feststellen, dass aufgrund unterschiedlicher Nachfragemerkmale (siehe Abb. 4.6) auch differenzierte Angebote notwendig sind, um Zufriedenheit und Akzeptanz bei den Nutzern zu erreichen. Die Akzeptanz durch die Parkraumnutzer entscheidet letztendlich über den Erfolg eines Parkraummanagements.

Der vorhandene Parkraum sollte durch entsprechende Maßnahmen effektiver genutzt und ausgelastet werden. In diesem Rahmen spielt die bessere Steuerung der Parkraumnachfrage eine maßgebliche Rolle. So kann ein erhöhter Umschlag verhindern, dass Parkraum von Dauerparkern belegt ist und anderen Nutzergruppen (v.a. Kunden und Besuchern) nicht mehr zur Verfügung steht. Für Dauerparker (Beschäftigte, Anwohner) muss dennoch ein angemessenes Parkangebot vorhanden sein, da sie die größten Nutzergruppen darstellen.

Für einige Nutzergruppen ist eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel möglich und im Sinne der Verkehrsvermeidung, der Stadtgestaltung und des Lärm- und Emissionsschutzes durchaus auch empfehlenswert.

Grundsätzlich sollte jedoch berücksichtigt werden, dass ein Großteil der Nutzergruppen auch mit Fahrrad, Bus oder Bahn die Altstadt erreicht. Auch Fußgänger, Radfahrer und sowie der ÖPNV haben bestimmte Nutzungsansprüche für den öffentlichen Raum. Ein durchdachtes und ausgewogenes Parkraummanagement kann aus diesem Grund nicht nur auf die Interessen des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet sein, sondern muss die Interessen aller Verkehrsteilnehmer mit einbeziehen.



		Einwohner	Beschäftigte, Auszubildende, Studierende und Schüler	Kunden	Besucher und Gäste	Dienstleister	Lieferanten
Parkdauer	kurz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
	lang	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auf das Parken im öffentlichen Straßenraum angewiesen		<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Verlagerung auf andere Verkehrsmittel möglich		<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Langer Fußweg zumutbar		<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kostenpflichtige Bewirtschaftung zweckmäßig		<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Durch Parkleitsysteme ansprechbar		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
		<input checked="" type="radio"/> Trifft zu	<input checked="" type="radio"/> Trifft teilweise zu	<input type="radio"/> Trifft nicht zu			

Abb. 4.6: Parkraumnachfrager und ihre Merkmale (Quelle: EAR 05)

5. Parkraumanalyse

Um einen vorhandenen oder nicht vorhandenen Parkdruck innerhalb eines bestimmten Gebiets identifizieren zu können, müssen objektive Methoden und Bewertungskriterien herangezogen werden. Zur objektiven Beurteilung der Parksituation eines abgegrenzten Bereichs sind zwei Arbeitsschritte notwendig:

- Bestandsanalyse
- Bedarfsanalyse

Wenn die Gegenüberstellung von Bestand und Bedarf fehlenden Parkraum nachweist, d.h. deren Differenz ein Defizit an Parkmöglichkeiten ergibt, ist es empfehlenswert, geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

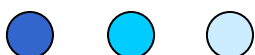
Der Bestandsanalyse vorangestellt ist die Erfassung der gegenwärtigen *Parksituation* in der Altstadt. Bereits im Jahr 2008 (zuletzt geändert am 31.03.2010) wurde im Auftrag der Lutherstadt Wittenberg vom Planungsbüro Richter-Richard eine Erhebung des ruhenden Verkehrs durchgeführt. Diese Erhebung liefert wichtige Informationen zu den Themen Auslastung, Parkdauer, Umschlaggrad und Bewirtschaftungsformen der öffentlichen Parkmöglichkeiten in der Altstadt sowie zur vorhandenen Wegweisung.

Ergänzend dazu fand durch die Stadtverwaltung im Juni 2013 eine Analyse des *Parkbestandes* statt, welche auf Grundlage von Begehungen und einer Luftbildauswertung öffentliche und private Parkflächen sowie Busstellplätze kartiert.

Komplettiert wird die Parkraumanalyse schließlich durch die Erfassung des *Parkbedarfs*, welcher sich aus den unterschiedlichen Nutzungen innerhalb des Altstadtgebiets ergibt.

5.1 Parksituation

In der Altstadt beträgt die mittlere Auslastung der öffentlichen Parkmöglichkeiten 56%, maximal sind 66% aller Parkplätze belegt (höchste Belegung zwischen 11.00 Uhr und 12.00 Uhr). Die maximale Auslastung der einzelnen Parkmöglichkeiten zeigt eine starke Inanspruchnahme bis hin zur Überlastung der gebührenfreien Parkflächen in unmittelbarer Altstadtnähe (z.B. Elbstraße, Wallstraße, Mauerstraße). In allen Fällen sind jedoch zum gleichen Zeitpunkt genügend freie, wenn



auch bewirtschaftete Parkplätze zu finden, von denen aus der Geschäftsbereich mit einem Fußweg unter 200m zu erreichen ist. Gering ausgelastete Parkflächen, wie beispielsweise an der Musikschule, in der Neustraße oder in der Fleischerstraße sind zumeist gebührenpflichtig und weisen große Reserven auf.

Die Anzahl der parkenden Fahrzeuge je Stellplatz und Tag liegt zwischen 0,5 und 4,0 und ist auf den mit einer Parkscheibe bewirtschafteten Abstellplätzen am höchsten. Der durchschnittliche Umschlag je Parkplatz beträgt 1,8 Kfz.

Die mittlere Parkdauer liegt bei 2,5 Stunden. Dreiviertel aller Parker parken maximal zwei Stunden. Länger als zwei Stunden und bis zu vier Stunden parken 13%. Der Anteil der Langparker (> vier Stunden) beträgt 12%. Viele Langparker halten sich auf den teils unbewirtschafteten Abstellplätzen im unmittelbaren Stadtzentrum (Wallstraße, Pfaffengasse, Fleischerstraße, Wilhelm-Weber-Straße) auf.

Die öffentlichen Parkflächen in der Altstadt weisen vier verschiedene Bewirtschaftungsformen auf, die unsystematisch über das Gebiet verteilt sind. Teilweise gibt es unterschiedliche Regelungen innerhalb eines Straßenabschnitts. Für Besucher sind diese Regelungen undurchschaubar, während Ortskundige fast immer und überall kostenfreie Parkmöglichkeiten finden können. Dies verursacht jedoch Parksuchverkehr, da Kraftfahrer verständlicherweise versuchen, möglichst einen gebührenfreien Parkplatz in Zielnähe zu finden.

Gegenwärtig existiert ein Parkleitsystem, welches in die innerörtliche Wegweisung integriert ist. Die Information zum Parken erfolgt überwiegend mit der Angabe „Parken Zentrum“. Nur wenige Parkplätze werden konkret benannt, wie z.B. Neues Rathaus.

5.2 Bestandsanalyse - Parkraumangebot

5.2.1 Privates Parkraumangebot

Die Altstadt Wittenbergs verfügt über 1.419 private Parkmöglichkeiten bzw. Stellplätze (siehe Abb. 5.2.1). Diese ordnen sich zum Großteil in den Innenhöfen der Gebäude an, sind in vielen Fällen bestimmten Nutzern vorbehalten (Mietern, Kunden) und werden teilweise über die Fußgängerzone erschlossen³. Hinzu kommen die größeren privaten Parkplätze (z.B. in der Töpferstraße) sowie die Parkhäuser der Hotels und Einkaufszentren.

5.2.2 Öffentliches Parkraumangebot

Die legalen öffentlichen Parkmöglichkeiten (Parkstände) sind in der Abbildung 5.2.2 illustriert. Insgesamt ergibt sich aus der Zählung eine Summe von 1.542 Parkständen und 21 Busparkmöglichkeiten.

5.3 Bedarfsanalyse - Parkraumnachfrage

Die Bauordnung Sachsen-Anhalt ermöglicht es Städten und Gemeinden, Stellplatzsatzungen zu erlassen, um sicher zu stellen, dass bei Errichtung baulichen Anlagen, die Zu- und Abfahrtsverkehr verursachen oder vermehren, Stellplätze in ausreichender Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt werden.

Der Stadtrat der Lutherstadt Wittenberg hat in diesem Rahmen 2005 die „Satzung der Lutherstadt Wittenberg über die Herstellung notwendiger Stellplätze“ beschlossen. Je nach Nutzung des Gebäudes (z.B. Wohnung, Büro, Geschäft) ist bei der Errichtung oder Umnutzung baulicher Anlagen eine vorgeschriebene Zahl an Stellplätzen nachzuweisen. Der daraus resultierende Parkbedarf ist in Anhang 1 dargestellt. Insgesamt verursachen die unterschiedlichen Nutzungen in der Altstadt einen Bedarf von 3.914 Abstellmöglichkeiten.

³ Ermittelt wurden nutzbare Garagen und Stellflächen in jedem für Pkw befahrbaren Hofraum.



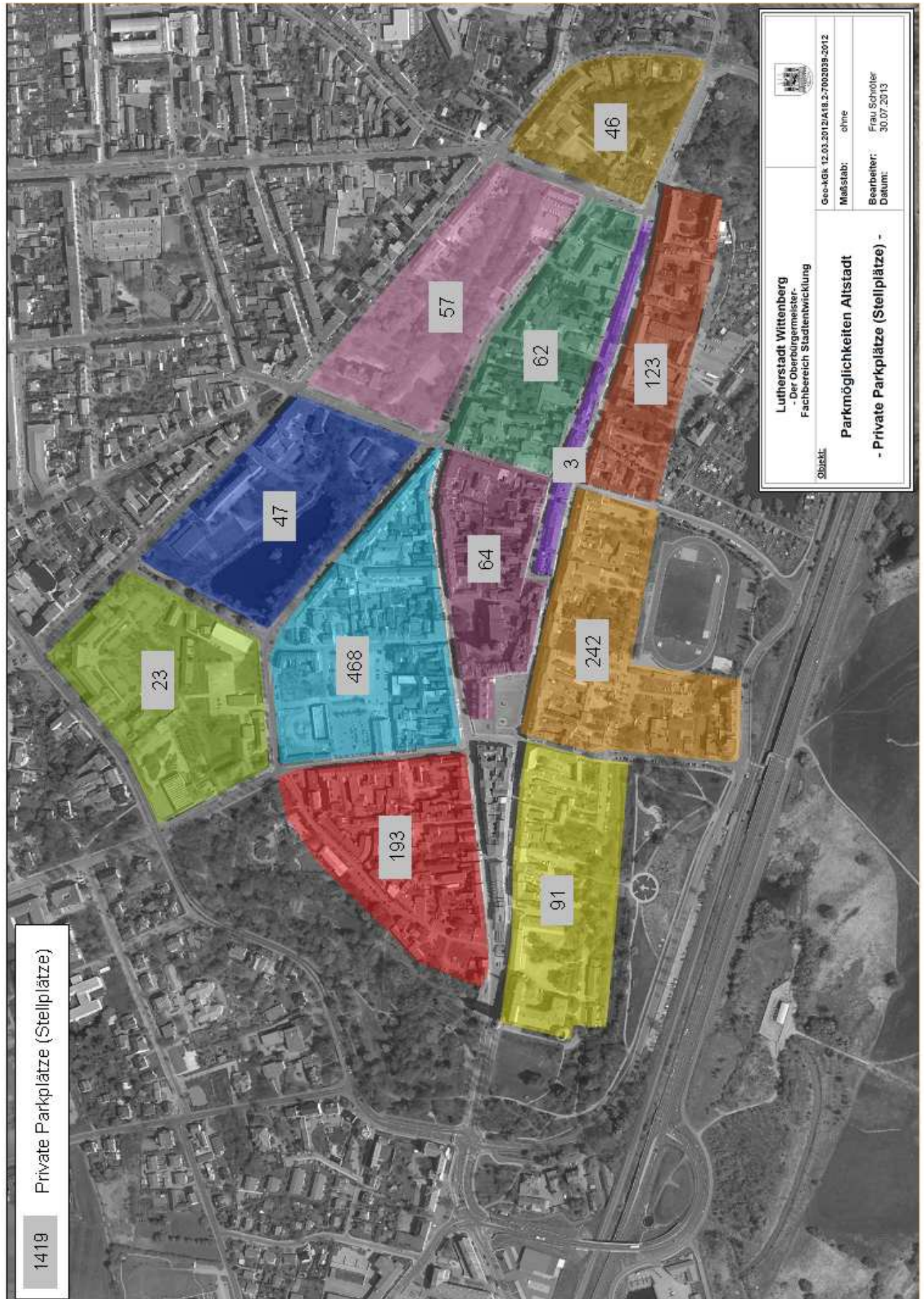
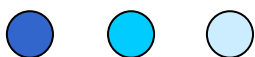


Abb. 5.2.1 Parkraumangebot auf privaten Flächen



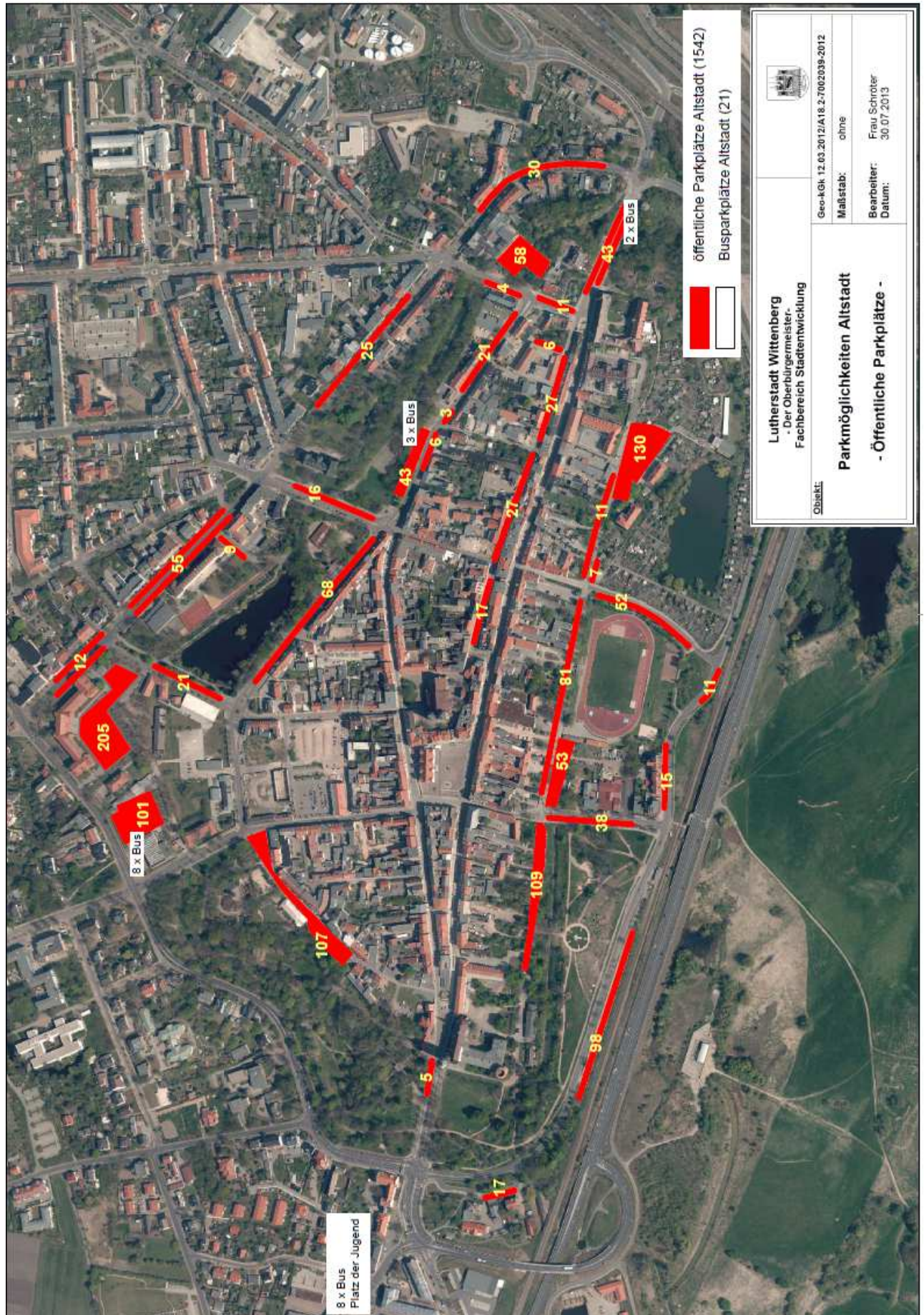


Abb. 5.2.2 Parkraumangebot auf öffentlichen Flächen



5.4 Beurteilung der Parkraumauslastung

Das Parkangebot in der Altstadt lässt sich im Ergebnis der Zählung insgesamt mit 2.961 Parkmöglichkeiten für Pkw und 21 für Busse quantifizieren. Demgegenüber steht eine Nachfrage von 3.914 Abstellflächen für Pkw. Anders ausgedrückt könnte es heißen: Von 3.914 Pkw, die in der Altstadt eine Parkmöglichkeit suchen, werden 2.961 fündig.

Hieraus ergibt sich rein quantitativ zunächst ein Defizit von 953 Abstellmöglichkeiten. Dabei ist allerdings zu beachten, dass im „Stellplatznachweis“ für die Altstadt die temporär variierende Inanspruchnahme von Parkraum (Mehrfachnutzung) nicht berücksichtigt werden kann. Wie in Kapitel 4 erläutert, sind Parkzeit und -dauer der Nutzergruppen unterschiedlich, dementsprechend wird der Parkraum in der Altstadt von den Nutzern nicht zur selben Tageszeit, sondern zeitlich versetzt nachgefragt. De facto steht eine Parkfläche nicht nur einem Fahrzeug zur Verfügung, der Belegungsgrad je Parkmöglichkeit ist >1.

Gemäß Analyse von Richter-Richard wurde für die öffentlichen Parkstände eine durchschnittliche Belegung von 1,8 ermittelt. Das bedeutet, dass ein Parkstand im Durchschnitt mit 1,8 Fahrzeugen belegt ist bzw. ein Parkstand den Parkbedarf von 1,8 Pkw abdeckt⁴. Sobald der Belegungsgrad der öffentlichen Parkmöglichkeiten in die Betrachtung der Parkraumauslastung mit einbezogen wird, indem konstatiert wird, dass die 1.562 Parkstände Abstellfläche für 2.775 Pkw bieten und diese in Addition mit den privaten Stellplätzen ein Angebot für 4.194 Pkw schaffen, ergibt sich eine positive Parkraumbilanz.

Durch Maßnahmen, welche die Umschlagzahl erhöhen (siehe Kapitel 7 Empfehlungen), kann die erfasste Belegungszahl zusätzlich gesteigert werden. Außerdem lassen sich durch alternative Angebote Umsteigerzahlen erzielen, was die Parkraumnachfrage für Pkw zusätzlich reduziert.

Aus der positiven Parkraumbilanz ist zu konstatieren, dass in Wittenberg nachweislich kein Parkdruck vorherrscht und sogar eine geringfügige Überkapazität an Abstellmöglichkeiten für Pkw vorhanden ist. Das diagnostizierte Parkproblem ist somit nicht quantitativ, sondern lässt sich eher damit begründen, dass einige Parkplätze sehr gut angenommen werden und teilweise überlastet sind während andere schlechter angenommen werden und noch Reserven aufweisen. Hier sollte mit einem Parkraummanagement steuernd eingegriffen werden.

6. Zukünftige Parkraumbilanz

Die Altstadt befindet sich stetig im Wandel. Wirtschaftliche, demografische und touristische Entwicklung sowie neue Nutzungen und Gestaltungsvorschläge wirken sich dabei nicht nur auf das Stadtbild, sondern auch den Parkraumbedarf aus.

Das Großereignis „Reformationsjubiläum 2017“ mit all seinen Einzelveranstaltungen kann an dieser Stelle nicht berücksichtigt werden, hierzu sollten gesonderte Betrachtungen erfolgen.

6.1 Zusätzlicher Parkflächenbedarf in Folge der wirtschaftlichen, demografischen und touristischen Entwicklung

Gemäß Zentrenkonzept der Lutherstadt Wittenberg werden die Anstrengungen zur Stärkung der zentralörtlichen Funktion auf die Altstadt (Hauptzentrum) konzentriert⁵. Die dortigen *Einzelhandelskapazitäten* sollen trotz sinkender gesamtstädtischer Kaufkraft gestärkt und qualitativ

⁴ Die Belegung der privaten Stellplätze wurde nicht ermittelt und kann an dieser Stelle nicht in die Betrachtung mit einfließen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der Belegungsgrad im Vergleich zu den öffentlichen Parkmöglichkeiten geringer ist.

⁵ Lutherstadt Wittenberg: Zentrenkonzept (2007), S. 63

aufgewertet werden, um im Wettbewerb mit den Konkurrenten in der Region bestehen zu können und überörtliche Kaufkraft zu binden.

Im Zusammenhang mit dem *demografischen Wandel* veranschaulicht das Zentrenkonzept ferner, dass die Einwohnerzahl in der Altstadt durch fortgesetzte Sanierung und bauliche Verdichtung trotz des prognostizierten gesamtstädtischen Einwohnerschwundes eine moderate Steigung erfährt, wenn sich die heutigen Trends fortsetzen und der Stadttumbau entsprechend dem städtebaulichen Leitbild des Stadtentwicklungskonzepts umgesetzt wird⁶.

Im Bereich des *Tourismus* ist für Wittenberg bei Umsetzung weiterer Marketing-Maßnahmen, dem Ausbleiben von negativen gesamtwirtschaftlichen Einflüssen und einer gelungenen Gesamtvermarktung von „2017“ für gewerbliche Übernachtungen von einem durchschnittlichen Wachstum von 2,4% p.a. im Zeitraum von 2011 bis 2017 auszugehen⁷.

Bei Eintreten der o.g. Entwicklungen wird der Parkraumbedarf in der Altstadt voraussichtlich ansteigen - jedoch nicht zwangsläufig nur für Pkw. Die vorangegangene Analyse zeigt, dass das vorhandene Parkangebot für Pkw einen moderat steigenden Bedarf abdecken kann. Können hohe Umsteigeranteile erzielt werden, sind daneben entsprechende Kapazitäten an Abstellmöglichkeiten für Reisebusse und Fahrräder vorzuhalten, um zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden.

6.2 Entfallende Parkflächen in Folge neuer Freiraum- und Platzgestaltung

Der grüne Ring der ehemals mittelalterlichen Wallanlagen bildet die wichtigste Grünanlage der Altstadt und bezieht seine Qualitäten aus der Integration verschiedener Freizeit- und Erholungsnutzungen. Der hohe Stellenwert der Wallanlagen als innenstadtnaher Grünraum geht weit über den eines Stadtparks hinaus: Nutzungsangebote wie beispielsweise die Spielplätze, das Stadion sowie der Tierpark machen die Wallanlagen als Ort des Verweilens, der Begegnung und Kommunikation für Einheimische und Touristen attraktiv. Darüber hinaus tragen die Wallanlagen ein Stück zur Identität der Altstadt und ihrer Unverwechselbarkeit gegenüber vielen anderen Städten bei.

Bereits seit vielen Jahren ist die Lutherstadt Wittenberg um deren Wiederherstellung und Aufwertung bemüht, da sie sich verpflichtet fühlt, den Gedenkstätten der Reformation, insbesondere hinsichtlich des bevorstehenden Reformationsjubiläums, einen würdigen Rahmen in Form eines repräsentativen öffentlichen Parkgürtels zu geben und somit das unverwechselbare Profil der Altstadt zu festigen.

Aus diesem Grund ist der „Ringschluss“ der Wallanlagen anzustreben, um den Grüngürtel in seinem Bestand zu stärken, historische Sicht- und Wegebeziehungen wieder herzustellen, die Parkzugänge von der Altstadt in die Wallanlagen sowie die Übergangsbereiche zwischen den einzelnen Anlagenteilen gestalterisch hervorzuheben und baulich entsprechend herzurichten.

Konkret bedeutet dies den Wegfall von Bus- und Pkw-Parkflächen in der Fleischerstraße im Zuge der Wiederherstellung der historischen Parkpromenade, welche auch Teil des barrierefreien Wallanlagenrundwegs ist, sowie den Rückbau von Pkw-Parkmöglichkeiten im südlichen Bereich der westlichen Wallstraße (Abschnitt Elbstraße bis Schloss) zur Wiederherstellung der Wegebeziehung zwischen Elbstraße und Schlossensemble.

⁶ Lutherstadt Wittenberg: Zentrenkonzept (2007), S. 49

⁷ GLC Glücksburg Consult GmbH



7. Empfehlungen

Aus der vorangegangenen Parkraumanalyse und im Ergebnis der Abwägung zwischen Nutzerbedürfnissen, Stadtentwicklung und -gestaltung sowie Umwelt- und Klimaschutz leiten sich für die Altstadt folgende Handlungsempfehlungen ab (siehe auch Abb. 7).

❖ **Effektivere Nutzung des vorhandenen Parkraums**

Das in der öffentlichen Wahrnehmung häufig diagnostizierte Mengenproblem stellt sich bei genauerer Betrachtung eher als Verteilungsproblem dar. Die Parkraumanalyse zeigt ein ausreichendes Angebot an Parkmöglichkeiten, wobei die Nachfrage besser gesteuert werden muss. Eine flächendeckende Bewirtschaftung kann die Nachfrage nach Parkplätzen optimal auf die zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten verteilen und den begrenzten Parkraum durch einen höheren Umschlag zielorientierter nutzen.

Empfohlen wird die Differenzierung der Altstadt in zwei systematische Zonen, wobei der innere Altstadtring eine Bewirtschaftung erfährt und die Randbereiche der Altstadt sowie bisher gering ausgelastete Parkplätze (z.B. an der Musikschule) unbewirtschaftet bleiben. Auf den bewirtschafteten Flächen können die Regulatoren Kosten und Parkhöchstdauer in Abhängigkeit ihrer Entfernung zum Geschäftsbereich eingesetzt werden, wobei weiterhin eine Beschränkung der Bewirtschaftung auf die Hauptgeschäftszeiten (Montag bis Freitag 9.00 - 18.00 Uhr, Wochenende 9.00 - 16.00 Uhr) erfolgt, um Anwohnern die Gelegenheit zu bieten, ihr Fahrzeug über Nacht kostenfrei abzustellen.

Dadurch soll erreicht werden, dass der unmittelbare Altstadtbereich - zumindest in den Hauptgeschäftszeiten - den Nutzergruppen „Besucher“ und „Kunden“ zur Verfügung steht und nicht durch Dauer- oder Langzeitparker belegt ist. Letztere können in den Randbereichen der Altstadt bzw. außerhalb der Geschäftszeiten auch in der Kernzone einen kostenfreien Abstellplatz finden. Gleichzeitig soll der Gegensätzlichkeit von Überlastungs- und Unterlastungserscheinungen entgegengewirkt werden. In Teil 2 der Teilfortschreibung („Parkraumbewirtschaftung“) wird auf die Bewirtschaftung des Parkraumes näher eingegangen.

Eine effektivere Nutzung des Parkraums kann neben einer entsprechenden Bewirtschaftung auch durch eine bessere Wegweisung erzielt werden (siehe optimierte Wegweisung). Darüber hinaus ist eine Fahrbahnmarkierung in Weserstraße und Hallescher Straße empfehlenswert. In beiden Straßenabschnitten ist das Parken streckenweise zwar erlaubt, jedoch selten genutzt. Durch eine entsprechende Markierung können dort kurzfristig und kostengünstig Anreize zum Parken geschaffen werden.

❖ **Optimierte Wegweisung**

Um für Ortsunkundige und Gebietsfremde im städtischen Netz die Orientierung zu erleichtern und Parksuchverkehr zu vermeiden, ist eine optimierte Wegweisung zu den Parkplätzen notwendig. Der Besucherverkehr soll auf diesem Weg an Haupt- und Sammelstraßen gebündelt und zielgerichtet zu größeren Parkierungseinrichtungen geführt werden (z.B. Parkhaus Arsenal, Parkplatz Mehrzweckhalle, Elbstraße).

In diesem Kontext ist das vorhandene Parkleitsystem zu überprüfen und ggf. anzupassen. Im Rahmen der Ausschilderung ist es sinnvoll, die ortsüblichen Bezeichnungen der Parkplätze beizubehalten, da Angaben wie „P1“ eher nutzerunfreundlich sind und die Orientierung erschweren. Zur ersten Information sind Hinweistafeln zum Parkangebot in der Altstadt an den jeweiligen Stadteingängen inkl. Haltemöglichkeit für 2-3 Pkw empfehlenswert.

Eine optimierte Wegweisung beinhaltet grundsätzlich nicht nur die gezielte Führung zu den zentralen Parkmöglichkeiten, sondern auch die touristische Wegweisung von dort zu den wichtigen Zielen der Altstadt (touristisches Leitsystem). In Teilbereich 5 wird der Schwerpunkt „touristisches Leitsystem“ weiter vertieft.

❖ **Differenzierte Angebote und Nutzerfreundlichkeit**

Das Vorhandensein differenzierter Angebote (z.B. Tagestickets, Be- und Entlademöglichkeiten, Kurzzeitparkplätze, Dauerparkmöglichkeiten) ist für eine bedarfsgerechte Abdeckung der Parkraumnachfrage unabdingbar. Diese Angebote sollten durch weitere Maßnahmen, beispielsweise eine weitestgehende Vereinheitlichung der Parkgebühren von öffentlichem Straßenraum und privaten Stellplatzanbietern oder einheitliche Regelungen zur Parkdauerbeschränkung, flankiert werden, um das Parken in der Altstadt möglichst benutzerfreundlich zu gestalten.

❖ **Stadtgestalterische Maßnahmen**

Lebendige Straßen und Plätze sind als erlebbare Räume wesentliche Elemente der Wittenberger Altstadt. Sie dienen Bewohnern und Besuchern als Zentrum der Begegnung und Auseinandersetzung. Den öffentlichen Raum als Ort der Kommunikation und Identifikation zu qualifizieren und gestalterisch sowie funktional die besten Voraussetzungen für diese Nutzungen zu schaffen, ist Ziel der Stadtentwicklung.

In Entsprechung des städtebaulichen Entwicklungsziels und unter Berücksichtigung der Zielvorstellungen des Rahmenplans Altstadt wird die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Wallanlagenkonzept empfohlen. Dies erfordert zur Vervollständigung des Wallanlagenrundweges in der Wallstraße und der Fleischerstraße einen Rückbau von bis zu 92 Pkw- und 3 Bus-Parkflächen.

Die positive Parkraumbilanz lässt Spielraum für einen Rückbau von Parkmöglichkeiten im Sinne stadtgestalterischer Maßnahmen. Trotzdem ist es in Hinblick auf mögliche zukünftige Entwicklungen und in Anbetracht der Tatsache, dass die Fleischerstraße auch als Eingang zur Altstadt fungiert empfehlenswert, den Parkraum dort nicht vollständig zu entnehmen. So ist für die Realisierung der Promenade eine Gestaltungsvariante zu wählen, die das Parken - wenn auch in reduzierter Form - grundsätzlich zulässt oder zu untersuchen, ob durch einen veränderten Straßenquerschnitt ersatzweise Abstellflächen im Straßenraum geschaffen werden können. Die entfallenen Busparkplätze lassen sich auf der Fläche südlich des Exerzierhauses ersetzen.

Ferner ist zur Wiederherstellung von Sichtbeziehungen zum sich in Sanierung befindlichen Augusteum die Verlegung der Busparkplätze in der Collegienstraße (Abschnitt zwischen Augusteum und Kreisverkehr) in den nördlichen Bereich des Straßenabschnitts (beispielsweise vor dem „Haus des Handwerks“) zu prüfen.

Mit Einführung der Fußgängerzone hat die Altstadt ein hohes Maß an Fußgängerfreundlichkeit erreicht, was Besuchern und Bewohnern im selben Umfang zugute kommt. Durch weitere Angebote für Fußgänger sollte die Aufenthalts- und Erholungsqualität der Altstadt weiter verstärkt werden. Neben der Umsetzung des barrierefreien Wallanlagenrundwegs wird im Zusammenhang mit dem Neubau des Schlossensembles und der zu erwartenden Besucherströme empfohlen, die Funktionalität des Schlossplatzes zu überprüfen und ggf. anzupassen.



❖ **Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer**

In der vorhandenen städtebaulich-verkehrlichen Struktur der Innenstadt existiert ein Nebeneinander aller Verkehrsarten: Kunden, Bewohner oder Besucher erreichen die Altstadt nicht nur mit dem Pkw, sondern auch mit Fahrrad, Bus oder Bahn und möglicherweise sogar zu Fuß. Der Autofahrer selbst ist nach Verlassen des Pkw Fußgänger. Aus diesem Grund sollte die Wittenberger Altstadt für die Auto-Kundschaft gut erreichbar, aber nicht ausschließlich durch deren Ansprüche geprägt sein.

Überlegungen zum ruhenden Verkehr sollten darauf ausgerichtet sein, die Erreichbarkeit der Altstadt für Pkw, Fußgänger, Radfahrer und für den Busverkehr gleichermaßen zu verbessern, den Liefer- und Andienungsverkehr sicherzustellen und den Bewohnern annehmbare Alternativen zur Nutzung des privaten Kraftfahrzeuges anzubieten.

❖ **Alternativen schaffen**

Die Wittenberger Altstadt hat eine sehr gute Erreichbarkeit durch überörtliche Verkehrsmittel (ICE-Halt in fußläufiger Entfernung, Regionalbahnhalt direkt an der Altstadt), verfügt über eine gute innerörtliche Anbindung mit ÖPNV, per Fahrrad oder zu Fuß (kurze Wege) und eine ausgedehnte Fußgängerzone im Altstadtkern. Diese Potenziale sollten genutzt und weiter verstärkt werden - auch mit Hilfe des Parkraummanagements.

Ziel ist die Herausbildung einer stadtverträglichen Mobilität, in dem Geh-, Fahrrad- und öffentlicher Verkehr im Verbund das Hauptverkehrssystem darstellen. Hohe Bedeutung kommt dabei der Beschränkung der Parkierungsflächen zu, und zwar nicht nur wegen des immensen Flächenbedarfs, und der durch diese Flächen meist hervorgerufenen Barrierewirkung, sondern auch aufgrund von Umweltbelastungen und der damit verbundenen Entwertung des Wohnumfelds sowie der Verdrängung der sozialen und kulturellen Funktionen.

Parkraummanagement ist im Zusammenhang mit Luftreinhaltung und Lärmschutz eine Kernmaßnahme mit hohem Wirkungsgrad, da durch Restriktionen des motorisierten Individualverkehrs die Förderung des Umweltverbundes bzw. eine Veränderung des Modal Split erzielt werden kann. Der modale Steuerungseffekt des Parkraummanagements ist dabei wesentlich von der Qualität der Verkehrsmittelalternativen abhängig, denn bei guten Angeboten können bereits bei Einführung wenig restriktiver Parkraumbewirtschaftung hohe Umsteiger-Anteile erreicht werden.

Zu diesen Angeboten gehören günstige Bus- und Bahnverbindungen ebenso wie ausreichende Parkmöglichkeiten für Reisebusse. Für eine entsprechende Kapazitätserweiterung sind die Standort Polizeigelände südlich der Exerzierhalle (ca. 8 Busparkplätze) zu prüfen. Die Entwicklung dieser Fläche sollte auch im Hinblick auf die Nähe zum „Besucherempfang am Arsenalplatz“ intensiv verfolgt werden.

Empfohlen wird weiterhin die Entwicklung eines geschlossenen und leistungsfähigen Radwegenetzes in sehr guter Qualität, die Förderung von Bikesharing und eine bessere Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsträgern. Hierzu gehört auch die Thematik Fahrradparken in der Altstadt, denn vor dem Hintergrund der zu erwartenden Zunahme des Radverkehrs wächst auch der Bedarf an Flächen für das Fahrradparken. Fehlende Möglichkeiten zu sicherem und wettergeschütztem Parken führen dazu, dass moderne Elektrozweiräder und andere hochwertige Fahrräder wegen der Diebstahlgefahr im Zweifel nicht genutzt werden. Der Teilbereich 4. enthält in diesem Zusammenhang Maßnahmen zur Optimierung des Fahrradparkens in der Altstadt.

In der südlichen Bürgermeisterstraße (zwischen Kreisverkehr und Judenstraße) ist das Be- und Entladen im verkehrsberuhigten Bereich grundsätzlich möglich. Im nördlichen Abschnitt bis zur Klosterstraße wird zusätzlich die Einrichtung von 5 Kurzzeitparkplätzen (1h) empfohlen. Im Bereich zwischen Klosterstraße bis zur Scharrenstraße (Zugang Fußgängerzone) können gestalterische Maßnahmen (Möblierung mit Spielgeräten, Bänken, Pflanzkübeln) das widerrechtliche Abstellen von Pkw verhindern und die Attraktivität des Straßenabschnitts für Fußgänger erhöhen.

❖ **Großveranstaltungen**

Für die Abwicklung von Großveranstaltungen werden eine gezielte Wegweisung sowie ein integriertes Eventmanagement zur Abwicklung des fließenden und ruhenden Verkehrs empfohlen, um grundsätzlich die Belastungen der Wohnquartiere zu reduzieren. Da zunehmend individuelle Navigationsdienste (im Fahrzeug installiert oder über mobile Endgeräte genutzt) an Bedeutung gewinnen, sind diese zu berücksichtigen.

In diesem Zusammenhang sind Park & Ride - Anlagen vorzuhalten, welche die Innenstädte entlasten, indem sie bereits im Außenbereich ein Umstieg von Individualverkehr auf andere Verkehre ermöglichen und somit den Anteil des Individualverkehrs an der gesamten Wegekette verringern (siehe auch Teil 3 - „Parken bei Großveranstaltungen“).

Für die Akzeptanz von P+R-Angeboten sind deren gute Erreich- und Auffindbarkeit sowie das Vorhandensein einer leistungsfähigen ÖPNV- oder Fußwegverbindung an die Altstadt unabdingbar.

❖ **Öffentlichkeitsarbeit**

Parkraumbewirtschaftung erweist sich oft als emotionales Thema. In Teilen der Öffentlichkeit wird das gebührenpflichtige Parken kritisch gesehen. Ein häufiger Vorwurf an die zuständige Behörde ist die vermeintliche „Abzocke“, die unterstellt, dass die Bewirtschaftung einzig oder überwiegend zur Einnahmenerzielung erfolgt. Hintergrund dieses Vorwurfes ist häufig die fehlende Kenntnis über Ziele und Wirkungszusammenhänge der Parkraumbewirtschaftung. Für die Akzeptanz einer aus planerischer Sicht sinnvollen Parkraumbewirtschaftung ist es daher notwendig, Informationen über die Ziele und die Zusammenhänge in der Öffentlichkeit rechtzeitig und anschaulich zu vermitteln.

Die Kommunikation des Parkraummanagements nach Außen ist unerlässlich, denn notwendige Voraussetzung für die steuernde Wirkung ist eine weit verbreitete Kenntnis der Regelungen. Um den Betroffenen die Orientierung zu erleichtern, sollten die Regelungen möglichst transparent aufbereitet werden. Eine Darstellung auf der Homepage der Stadt für die Reiseplanung der Besucher wird empfohlen.

❖ **Überwachung**

Nach Einführung der Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung sind regelmäßige Kontrollen unabdingbar. Sollten diese sowie die Instandhaltung der für eine Bewirtschaftung notwendigen Infrastruktur (Parkautomaten) nicht funktionieren, steigt die Zahl der Regelverstöße, die Maßnahmen und dahinter stehenden konzeptionellen Überlegungen werden wirkungslos.

❖ **Wirkungskontrolle**

Es ist empfehlenswert, die ergriffenen Maßnahmen nach einem angemessenen Zeitraum zu evaluieren. In einem Vorher-Nachher-Vergleich kann festgestellt werden, ob die angestrebten verkehrlichen Ziele erreicht wurden. Bei Bedarf sind Anpassungen vorzunehmen.





Abb. 7: Empfohlene Maßnahmen



Anhang 1: Ermittlung der Parkraumnachfrage

Parkplatzbedarf Altstadt (Grundlage: Stellplatzsatzung 2005)

Einzelerhebungen (Stand: 02.08.2013)

Vorhaben	Merkmalswert	Anzahl notwendiger Stellplätze	Quelle
Wohngebäude	1.560 Wohneinheiten	1.950 ¹⁾	<ul style="list-style-type: none"> • STEK – Teilfortschreibung Stadtumbau v. 30.04.12, S. 25 • AWO Seniorenwohnanlage
Büro-, Verwaltungs-, Praxisräume	ZBE, Stadtverwaltung	246	<ul style="list-style-type: none"> • Bauanträge ZBE, Neues Rathaus
Verkaufsstätten (Läden, Geschäftshäuser)	28.511,67 m ² Verkaufsfläche	713	<ul style="list-style-type: none"> • Bauantrag EKZ „Arsenal“ • Zentrenkonzept, Endbericht Juli 2011, S. 41
Versammlungsstätten (außer Sportstätten)	302 Sitzplätze	60	<ul style="list-style-type: none"> • Bauantrag ZBE • Bauantrag Exerzierhaus • Website Leucorea / Leucorea, Antragsunterlagen • Website Evang. Akademie • CLACK Theater
Kirchen	<u>überörtlich</u> 1.740 Sitzplätze	117	<ul style="list-style-type: none"> • Evang. Stadtkirchengemeinde • Küster Schlosskirche • Kathol. Gemeinde Wittenberg
	<u>sonstige</u> 120 Sitzplätze	5	
Sportstätten	16.000 m ² Sportfläche	64	<ul style="list-style-type: none"> • Fachbereich Sport Luth. WB
Gaststätten	1.800 Sitzplätze	180	<ul style="list-style-type: none"> • Tourist-Information Luth. WB
Hotels und Beherbergungen	<u>gewerblich</u> 1.859 Betten	465	<ul style="list-style-type: none"> • Tourist-Information Luth. WB • Website JGH
	<u>nicht gewerblich</u> 180 Betten	18	
	<u>Jugendherberge</u> 153 Betten	15	
Altenpflegeheime	120 Betten	15	<ul style="list-style-type: none"> • Kursana Domizil Wittenberg
Schulen und Einrichtungen der Jugendförderung	<u>Sekundarschule</u> 292 Schüler	15	<ul style="list-style-type: none"> • Lk WB • Evangl. Kita „Himmelschlüsselschen“ • Kathol. Kita St. Josef • Kita „Buddelflink“ • Soziokult. Jugendzentrum „Pferdestall“
	<u>Kita</u> 110 Kinder	4	
	<u>Jugendfreizeitheime</u> 150 Besucher	10	
Kleingartenanlagen	111 Kleingärten	37	<ul style="list-style-type: none"> • Fachbereich Stadtentwicklung, Luth. WB
Gesamtanzahl notwendiger Stellplätze		3.914	

Anmerkungen

- 1) Da in der Altstadt fast ausschließlich Mehrfamilienhäuser vorhanden sind, ist ein Stellplatzbedarf von max. 1,25 je Wohnung realistisch (vgl. Stellplatzsatzung)
- 2) Weitergehende Daten zu Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen z. Zt. nicht vorhanden
- 3) Arthur-Lambert-Stadion verfügt über 3.000 Stehplätze – keine gesonderte Berücksichtigung auf Grund der nicht dauerhaft gegebenen Auslastung



Anhang 2: Begriffe

(Parkraum-)Bewirtschaftung

Der Begriff (Parkraum-)Bewirtschaftung umfasst im vorliegenden Konzept die Steuerung des Parkplatzsuchverkehrs im öffentlichen Straßenraum. Eine Bewirtschaftung kann u.a. durch Festlegung einer Parkhöchstdauer, Sonderparkberechtigungen oder mittels Erhebung von Parkgebühren erfolgen.

Lärmaktionsplanung

Nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) haben die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

Die Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt werden. Sie erfassen bestimmte Lärmquellen in einem betrachteten Gebiet, welche Lärmbelastungen von ihnen ausgehen und wie viele Menschen davon betroffen sind.

Luftreinhalteplanung

Ein Luftreinhalteplan soll für ein Gebiet oder einen Ballungsraum gewährleisten, dass von der europäischen Union festgelegte Grenzwerte für Luftschadstoffe eingehalten werden können. Rechtsgrundlage für die Aufstellung eines Luftreinhalteplans ist § 47 Abs. 1 und 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der 39. Verordnung zur Durchführung des BImSchG. Danach müssen die zuständigen Behörden einen Luftreinhalteplan aufstellen, der konkrete Maßnahmen zur Verminderung von Schadstoffen vorsieht, wenn die durch Rechtsverordnung festgelegten Immissionsgrenzwerte einschließlich festgelegter Toleranzmargen überschritten werden.

Mobilität

Der Begriff Mobilität bezeichnet die Beweglichkeit von Personen und Gütern in einem definierten System. Zur Mobilität gehören auch die Möglichkeit und Bereitschaft zur Bewegung, weshalb der Begriff im Gegensatz zum Terminus **Verkehr**, welcher ebenfalls die Bewegung von Personen oder Gütern in einem Raum bezeichnet, die individuellen Motive und Hintergründe der Beweglichkeit stärker betont.

Öffentlicher Raum

Mit öffentlichem Raum wird der ebenerdige Teil einer Gemeindefläche verstanden, der der Öffentlichkeit frei zugänglich ist und von der Gemeinde bewirtschaftet und unterhalten wird. Im Allgemeinen fallen hierunter öffentliche Verkehrsflächen für Fußgänger, Fahrrad- und Kraftfahrzeugverkehr, aber auch Parkanlagen und Platzanlagen. Öffentliche Räume sind damit Orte für bestimmte städtische Funktionen des Verkehrs, des Handels, des Aufenthalts, der Repräsentation oder der Erholung. Die nutzungsgerechte Aufteilung und Gestaltung öffentlicher Räume bestimmt die Lebens- und Aufenthaltsqualität einer Stadt.

Ruhender Verkehr

Als ruhender Verkehr werden geparkte, haltende und nicht fahrbereite Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr bezeichnet.

Parksuchverkehr

Parksuchverkehr entsteht, wenn der erste akzeptable Parkstand des Verkehrsteilnehmers belegt ist und dieser zum Auffinden einer freien Parkmöglichkeit im Zielgebiet eine Parksuchfahrt beginnt. Parksuchverkehr kann in einigen Städten 30 bis 50% des Gesamtverkehrs betragen.



Parkplatz

Der Parkplatz, auch Parkfläche, zählt zu den Anlagen des ruhenden Verkehrs und dient als Abstellfläche für Fahrzeuge. Er bildet eine zusammenhängende Fläche, die aus mehreren Stellplätzen oder Parkständen sowie den Fahrgassen, über die die Fahrzeuge die Abstellflächen erreichen oder verlassen, besteht.

Parkstand

Ein Parkstand ist eine abgegrenzte Fläche im öffentlichen Verkehrsraum, die dem Parken eines Fahrzeuges dient.

Stellplatz

Ein Stellplatz (auch Einstellplatz) ist eine Fläche zum Abstellen eines Fahrzeuges außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen, d.h. auf privatem Grund.

Umweltverbund

Mit dem Begriff Umweltverbund wird in der Stadt- bzw. Verkehrsplanung die Gruppe der umweltverträglichen Verkehrsmittel - die nicht motorisierten Verkehrsträger (zu Fuß gehen und Fahrrad), die öffentlichen Verkehrsmittel (Öffentlicher Personen Nahverkehr ÖPNV und Taxi) sowie das Carsharing zusammengefasst. Im Verbund miteinander können sie den Stadtbewohnern ermöglichen, „ohne Auto mobil“, d.h. weniger auf ihr Auto angewiesen zu sein.

Mobilitätsverbund

Langfristig kann sich der Umweltverbund durch die gezielte Einbindung von zusätzlichen Mobilitätsdienstleistungen (wie bspw. Mitfahrgelegenheiten, öffentliche Fahrräder, öffentliche Autos) zu einem Mobilitätsverbund entwickeln. Damit ist ein multimodales Verkehrsverhalten, also die situations- und angebotsgerechte Wahl des passenden Verkehrsmittels, noch einfacher möglich.

