



Stadt Halle (Saale)
Geschäftsbereich
Stadtentwicklung und Umwelt

14. Februar 2020

Sitzung des Ausschusses für Planungsangelegenheiten am 14.01.2020
Mitteilung zum Prüfantrag VI/2019/04912 zur Errichtung einer Park&Bike-Station
TOP: 7.2

Die Einrichtung von PKW-Parkplätzen in Kombination mit Fahrradabstellanlagen (Park&Bike) an Stellen guter Verkehrsinfrastruktur soll Pendlern und Besucherinnen und Besuchern der Stadt den Wechsel des Verkehrsmittels vom privaten PKW zum eigenen oder geliehenen Fahrrad ermöglichen. Außerdem können Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt mit dem Rad zu diesem Platz fahren und auf das dort geparkte Auto umsteigen.

Bedarfsabschätzung

Diese verkehrlichen Bedarfe in Bestand bzw. Prognose sind durch die Stadtverwaltung im Detail mit vertretbarem Aufwand nicht zu erfassen. Zur Beurteilung der Pendlerströme kann lediglich auf die Daten der Bundesagentur für Arbeit zurückgegriffen werden, die keine Zuordnung der Pendler zu Zielen unterhalb der Gemeindeebene ermöglichen. Eine alternative Informationsquelle wären Befragungen, deren Repräsentativität jedoch nicht herstellbar wäre.

Entsprechend der Untersuchung zum ruhenden Verkehr im Paulusviertel aus dem Jahr 2017 stehen in diesem Quartier in zumutbarer Entfernung von 350-400 Metern von den Wohnungen Parkplätze – private und öffentliche – zur Verfügung. Damit dürfte der Bedarf für Auspendler, eine weiter entfernte Park&Bike-Anlage für die Fahrt zur Arbeit zu nutzen und hierbei das Auto über Nacht unbewacht dort abzustellen, sehr gering sein. Zentrale Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner am Rand von Wohngebieten hatten bereits vor 1990 nicht den erhofften Effekt (z.B. Südstadtring).

Von Einpendlern wird erfahrungsgemäß eine Fahrstrecke mit dem Rad von ca. 2 Kilometern vom Parkplatz bis zum Ziel akzeptiert. In Halle sind innerhalb des 2-Kilometer-Radius um die Altstadt im Bereich zusammenhängender, meist gründerzeitlicher Bebauung keine größeren Anlagen für Verkehrsmittelkombinationen mit PKW-Parkplätzen eingerichtet, da einerseits geeignete Flächen fehlen und andererseits die möglichst direkte Anbindung an eine leistungsfähige Hauptverkehrsstraße nicht realisierbar ist. Flächen, die für den Verkehrsmittelwechsel attraktiv und auch stadtverträglich sind, sollen außerhalb von zusammenhängenden Wohngebieten und zudem außerhalb des Bereiches der flächenhaften Parkraumbewirtschaftung liegen. Die Wirkung einer kleinen und stark witterungsabhängig nachgefragten P+B-Anlage für Einpendler auf Verkehr und Umweltparameter wird als vernachlässigbar eingeschätzt. Den geringen Wirkungen stehen hohe Investitions- und Unterhaltungskosten gegenüber.

Für die Kommune als Anbieter einer für den Nutzer gebührenfreien P+B-Anlage entstehen Kosten für die Grundstücksbereitstellung, den Stellplatzbau, die Bereitstellung diebstahlsicherer Fahrradboxen und den Betrieb (Kontrolle, Instandhaltung, Bewachung). Demgegenüber stehen nicht nur keine Einnahmen, es sind auch keine verkehrlichen Ziele erreichbar. Um Ziele im Sinne auch der Verkehrspolitischen Leitlinien der Stadt Halle erreichen zu können, sollten intermodale Verkehrsangebote

- zur Auslastung der vorhandenen öffentlichen Verkehrsmittel beitragen
- die Bündelung von Verkehrsströmen erreichen
- den Zugang zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes verbessern
- den Umweltverbund insgesamt fördern
- die Nutzung des privaten PKW verringern
- Zeit- und Kostenvorteile für die Nutzer ermöglichen
- Umweltziele erreichen

Rechenbeispiel Investitions- und Unterhaltungskosten für eine B+R-Anlage im Bereich Dessauer Brücke:

Der Platzbedarf für einen abzustellenden PKW auf einem Großparkplatz beträgt ca. 25 Quadratmeter brutto. Der Untergrund muss mindestens teilversiegelt werden, der Eintrag von Öl- und Benzinbestandteilen in das Grundwasser verhindert werden. Für einen so ausgestatteten Stellplatz muss derzeit mit ca. 5.000 EUR Baukosten brutto gerechnet werden.

- 240 PKW-Stellplätze = 6.000 qm versiegelte Fläche
- Baukosten für 240 Stellplätze ohne Grunderwerb = ca. 1,2 Mio EUR
- Grundstücke sind nicht in städtischem Besitz, Grunderwerb ca. 100 EUR/qm = mindestens 600.000 EUR
- Kosten für 240 Fahrradboxen, Anschaffung = ca. 240.000 EUR
- Laufende Kosten für Wartung, Reparatur, Sicherheit ca. 6.000 EUR/Jahr

Der Kostenaufwand, der kaum durch die Nutzerinnen und Nutzer refinanzierbar wäre, läge bei ca. 2 Mio. Euro, der Unterhaltungsaufwand bei ca. 6.000 Euro pro Jahr. Im Gegenzug wären verkehrsentslastende Effekte oder die Erreichung von Verkehrs- oder Umweltzielen damit nicht verbunden. Bei 240 angelegten Parkplätzen im Bereich Dessauer Brücke würden maximal 480 PKW-Fahrten pro Tag in Richtung Innenstadt ersetzt durch Fahrradfahrten. Dies entspricht 1% der Verkehrsbelegung in der Paracelsusstraße.

Die Bedarfsprüfung hat daher zum Ergebnis, dass mit Investitionen in Park&Bike-Anlagen im Radius von 2 Kilometern um die Altstadt durch die Kommune wirtschaftliche, verkehrliche und Umweltziele nicht erreicht werden können.

Die Verwaltung empfiehlt daher den weiteren Ausbau von Umsteigeanlagen im Bereich von Schnittstellen des ÖPNV gemeinsam mit HAVAG und MDV. Diese Angebote werden gut angenommen. Für Park&Ride stehen über 1.000 Stellplätze am Stadtrand im Bereich guter Umsteigemöglichkeiten in den Öffentlichen Nahverkehr zur Verfügung. Diese können bereits heute auch für Bike+Ride oder Park&Bike genutzt werden.

René Rebenstorf
Beigeordneter