

# Ergebnis zum Prüfauftrag „Neuordnung der Parksituation am Bahnhof Salzwedel“ (Stadtratsbeschluss vom 26.11.2025)

## 1. Ausgangslage und Prüfauftrag

Der Stadtrat der Hansestadt Salzwedel hat in seiner Sitzung am 26.11.2025 die Verwaltung beauftragt, die bestehende Parksituation auf dem öffentlichen Parkplatz in der Bahnhofstraße am Bahnhof zu prüfen und Lösungsvarianten zur Verbesserung der Verfügbarkeit für Bahnnutzer zu erarbeiten.

Der Parkplatz verfügt über ca. 130 Stellplätze und ist seit längerer Zeit dauerhaft gut ausgelastet. Die Nutzung erfolgt überwiegend durch Bahnreisende, Anwohner und Mitarbeiter umliegender Firmen und Behörden (Gesundheitsamt Altmarkkreis Salzwedel), welche den Parkplatz ganztägig kostenfrei nutzen können. Für die eigentlichen Zielgruppen –Tagespendler mit der Bahn sowie Kurzturlauber – stehen lt. AfD- Antrag - kaum freie Stellplätze zur Verfügung.

Für Kurzzeitparker (Abholer/Begleiter) sind in ausreichender Anzahl Parkflächen mit einer zeitlichen Begrenzung von 30 Minuten angeordnet. Weiterhin verfügt der Parkplatz über vier ausgewiesene Sonderparkplätze für Schwerbehinderte.

Ziel des Prüfauftrages ist es, eine Lösung zu entwickeln, bei der der Parkplatz künftig **vorrangig den Bahnutzern** zur Verfügung steht.

Weiterhin soll die Verwaltung prüfen, inwieweit andere Verkehrsflächen in Bahnhofsnähe zur Parkmöglichkeit umgenutzt werden können.

---

## 2. Zieldefinition aus fachlicher Sicht

Aus Sicht der Verwaltung ist eine Neuregelung nur dann zielführend, wenn folgende Ziele gleichzeitig erreicht werden:

- Bevorrechtigung der Bahnnutzer:
  - Kurzzeitparker (Abholung/Begleitung)
  - Tagespendler mit Bahn-/Busanschluss (ZOB)
  - Kurzturlauber bis zu einer Woche
- Nachhaltige Verdrängung der derzeitigen Dauerparker
- Minimierung des Kontrollaufwandes
- Rechtssichere Durchsetzbarkeit
- Mindestens kostenneutrale Umsetzung

- Dauerhafte Wirksamkeit der Regelung

Die Nutzung durch Anlieger und Mitarbeiter umliegender Firmen/Behörden ist dabei **nachrangig** zu bewerten.

---

### **3. Prüfung einer kostenfreien Parkraumbewirtschaftung mit zeitlichen Begrenzungen (Parkscheibe)**

Im Rahmen der Prüfung wurde zunächst untersucht, ob eine rein kostenfreie Parkregelung (z. B. zeitliche Begrenzungen; Kontrolle über Parkscheiben) geeignet ist, die Zielstellung zu erfüllen.

Die Verwaltung kommt hierbei zu folgendem eindeutigen Ergebnis:

Eine reine kostenfreie Parkregelung mit zeitlichen Begrenzungen stellt die fachlich am schlechtesten bewertete Lösungsvariante dar, da:

- Parkscheibenregelungen über längere Zeiträume (mehr als ca. 4-5 Stunden) nicht praktikabel und nicht kontrollierbar sind, da über eine Parkscheibe nicht mehr ersichtlich ist, wer vormittags/nachmittags angereist ist (1 Uhr und 13 Uhr haben z.B. die gleiche Einstellung)
- Parkscheibenpflicht nur sinnvoll ist, wenn regelmäßiger Wechsel der Fahrzeuge erreicht werden soll - Kurzzeitparken (z. B. 30, 60, 120 Minuten);
- Tagespendler ca. 10-12 Stunden benötigte, Mitarbeiter umliegender Gewerbebetriebe in etwa die gleiche Zeit parken und ihre Fahrzeuge problemlos täglich neu einstellen könnten;
- ein extrem hoher Kontrollaufwand (mehrfache tägliche Kontrollen) erforderlich wäre;
- die bestehende Dauerbelegung durch Anwohner und Mitarbeiter nicht dauerhaft unterbunden werden kann.

Aus fachlicher Sicht ist eine kostenfreie Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheibenpflicht daher **nicht geeignet**, die bestehende Problemlage nachhaltig zu lösen.

---

### **4. Prüfung einer alternativen Parkraumbewirtschaftung durch privatwirtschaftliche Unternehmen z.B. „Konzept Park & Control“**

Bei dem Parkplatz am Bahnhof handelt es sich um einen öffentlich gewidmeten Parkplatz für den ruhenden Verkehr. Die Widmung als öffentliche Verkehrsfläche erfolgte am 12.12.2001 durch den Salzwedeler Stadtrat (Beschl.-Nr. 475/01).

## Hansestadt Salzwedel

Der Bürgermeister

Das Oberlandesgericht Frankfurt am Main hat in einer Grundsatzentscheidung die Überwachung des ruhenden Verkehrs durch "private Dienstleister" für gesetzeswidrig erklärt (OLG Frankfurt am Main, Beschluss vom 03.01.2020 - 2 Ss-Owi 963/18). Als hoheitliche Aufgabe, folgt die Verkehrsüberwachung unmittelbar aus dem Gewaltmonopol des Staates und berechtigt diesen, bei Verstößen auch mit Bußgeldern zu reagieren. Damit ist diese Aufgabe dem Beschluss zufolge ausschließlich Hoheitsträgern übertragen, die in einem Treueverhältnis zum Staat stehen.

Alternative Parkraumbewirtschaftungen von öffentlichen Verkehrsflächen durch privatwirtschaftliche Unternehmen sind **somit unzulässig**. Für eine Bewirtschaftung durch privatwirtschaftliche Unternehmen müsste zuvor eine Entwidmung der Parkfläche erfolgen. Da Privatunternehmen betriebswirtschaftlich arbeiten, ist davon auszugehen, dass eine Bewirtschaftung der Parkfläche für die Nutzer nicht kostenneutral ausfallen wird.

---

## 5. Prüfung einer kostenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung mit zeitlichen Begrenzungen (Parkscheinautomaten)

*Hinweis:*

*gem. Antrag 05/2025 AfD-Fraktion ausdrücklich nicht gewünscht.*

Eine dauerhaft wirksame, rechtssichere und wirtschaftlich tragfähige Lösung wäre die Einführung einer kombinierten Variante aus Kurzzeitregelung (Parkscheibe) und kostenpflichtiger, nutzerorientierter Parkraumbewirtschaftung durch Parkscheinautomaten mit klarer Priorisierung der Bahnnutzer.

Mögliche Zonierung:

### **Zone A – Kurzzeitparkzone (ca. 8 Stellplätze)**

- Parkdauer: maximal 30 Minuten
- Nutzung kostenfrei mit Parkscheibe
- Ausschließlich für Abholung/Begleitung von Bahnreisenden
- Hohe Fluktuation, geringer Kontrollaufwand

### **Zone B – Langzeitparkzone (ca. 115 Stellplätze)**

- Parkscheinpflicht über Automaten oder App-Parken
- Kostenpflichtig (z. B. 2,00–3,00 € pro Tag oder Wochenpauschale)
- Nutzung vorrangig für Bahnnutzer
- Planungssicherheit für mehrtägige Bahnreisen
- maximale Parkdauer: 7 Tage
- Kontrolle durch Ordnungsamt
- nur bargeldlose Zahlung (Vandalismussicherheit)

**Alternativ: Ohne Zonenausweisung mit kompletter Parkscheinplicht und 30 Minuten frei (analog Brötchentaste).**

Die geringe Gebühr wirkt als wirksame Steuerung und verdrängt die bisherige kostenlose Dauerbelegung durch Anwohner und Mitarbeiter umliegender Firmen/Behörden zuverlässig, da davon auszugehen ist, dass die die Gebühr rechtfertigende Nähe zum Bahnhof nur den diejenigen ausreichend attraktiv ist, die auf diese Nähe als Bahnnutzer auch angewiesen sind. Verstöße wären klar feststellbar.

Anwohner und Mitarbeiter umliegender Firmen gehören nicht zur Zielgruppe dieses Parkplatzes. Durch die Einführung einer Gebührenpflicht entfällt der wirtschaftliche Anreiz zur dauerhaften Fremdnutzung. Alternativlösungen (eigene Stellplätze, weiter entfernte Parkflächen, Nutzung des ÖPNV) sind durch die Anliegenden selbst zu organisieren.

Der finanzielle Aufwand würde sich auf die Beschaffung von 2 weiteren Parkscheinautomaten (ggf. auch deren Umsetzung von anderen Standorten) und Aufstellung von Beschilderung beschränken. Mit den Einnahmen wäre der durch Kontrollen verursachte Personalaufwand dauerhaft gedeckt.

---

## **6. Erschließung neuer Parkmöglichkeiten rund um das Bahnhofsareal**

Die Erschließung neuer Parkmöglichkeiten rund um das Bahnhofsareal erweist sich als schwierig, da ungenutzte Flächen in kommunalem Eigentum nicht zur Verfügung stehen (s. Flurkarte – kommunales Eigentum rot dargestellt). Zusätzlicher Erwerb von Grundstücksflächen wäre notwendig, stünden aber im Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf an Parkmöglichkeiten (vgl. nachfolgend Pkt. 7).

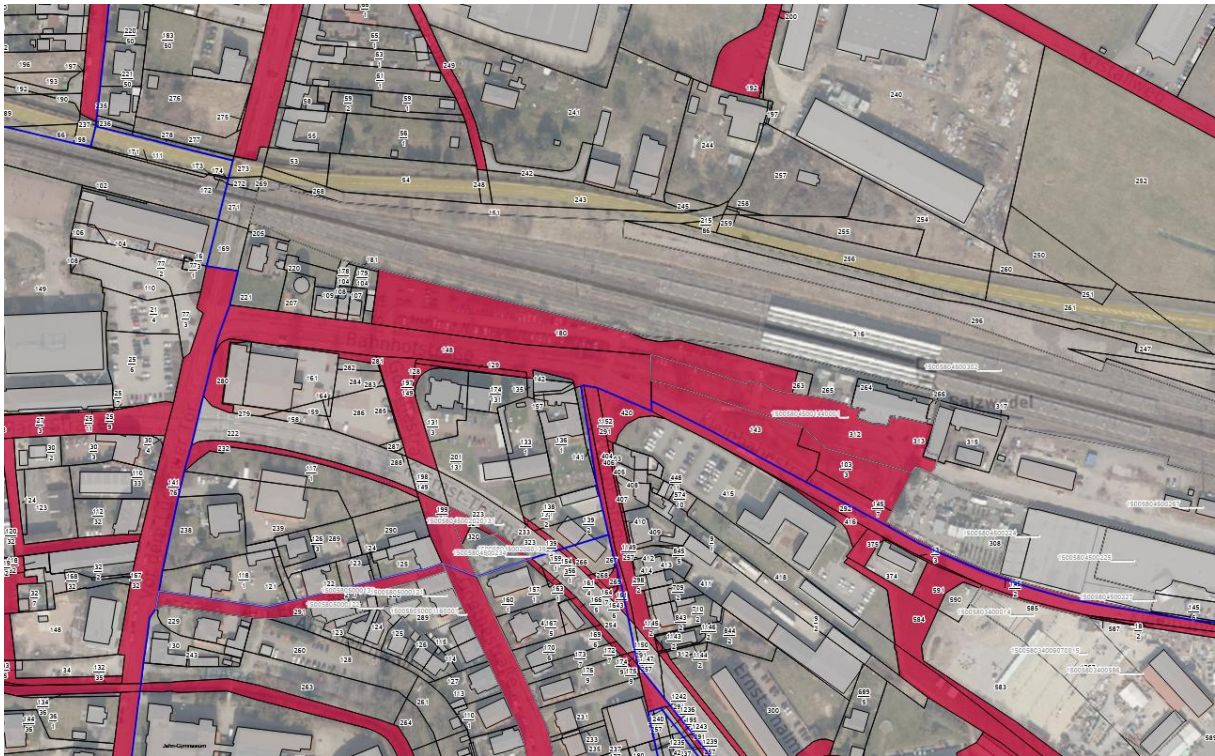


Abbildung 1: Auszug Liegenschaftskarte, rot: kommunales Eigentum

## 6. Gesamtergebnis des Prüfauftrages

Die Verwaltung kommt zu dem Ergebnis, dass:

- eine kostenfreie Parkregelung mit Parkscheibenpflicht nicht geeignet ist, die bestehende Problemlage nachhaltig zu lösen;
- private Verkehrsüberwachung auf öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen nicht zulässig ist;
- ausschließlich eine kostenpflichtige, nutzerorientierte Parkraumbewirtschaftung eine dauerhafte Bevorrechtigung der Bahnnutzer sicherstellt und nur diese Lösung wirtschaftlich vertretbar, kontrollierbar und rechtssicher umgesetzt werden kann.

Durch Langzeitbeobachtungen der Parksituation seit Beschluss des Stadtrates vom 26.11.2025 auf dem Bahnhofsparkplatz wurde überdies festgestellt, dass der Parkplatz zwar gut ausgelastet ist, aber **fast immer freie Restkapazitäten** (5-10%) auf dem genannten Parkplatz zur Verfügung stehen. Auch sind in zumutbarer Entfernung weitere kostenlose und zeitlich unbegrenzte Parkmöglichkeiten vorhanden (in der Verkehrsplanung gelten fußläufige Entfernungen von bis zu 400–500 m zwischen Parkplatz und Bahnhof als zumutbar  $\hat{=}$  5-6 Minuten Fußweg). **Insoweit teilt die Stadtverwaltung nach wie vor das dem auslösenden Antrag zugrundeliegende Problem nicht.**

## Fachliche Empfehlung der Verwaltung

**Die Verwaltung empfiehlt, die aktuellen Regelungen auf dem Bahnhofsparkplatz (kostenfrei, größtenteils ohne zeitliche Beschränkung) beizubehalten.**

Mit Wegfall des Schienenersatzverkehrs ist zudem aus Sicht der Verwaltung wieder mit einer Entspannung zu rechnen, da Pendlern in Richtung Uelzen wieder der Bahnhof Schnega als Zustiegsmöglichkeit zur Verfügung steht. Fahrten mit dem ICE nach Berlin werden vermutlich wieder ab dem Bahnhof Wittenberge angetreten.

Aufgestellt:

Petruschkat, 21.05.2026

Fachdienstleiter Straßenverkehr und Ordnung