

Bereich 35 - Mobilität
Bastian Hagmaier

Datum:
03.07.2023

Anfrage

Beschließendes Gremium:

Anfrage zum Wegfall der innenstadtnahen Parkplätze (Anfrage der CDU-Stadtratsfraktion vom 03.07.2023, eingegangen am 03.07.2023)

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	07.09.2023	Ausschuss für Mobilität

Sachverhalt:

Siehe Anfrage zum Wegfall der innenstadtnahen Parkplätze (Anfrage der CDU-Fraktion vom 03.07.2023)

Anlagen:

Anfrage der CDU-Fraktion

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:



Oberbürgermeisterin der Stadt Lüneburg
- Rathaus -
Am Ochsenmarkt
21335 Lüneburg

Lüneburg, den 03.07.2023

Anfrage zum Wegfall der innenstadtnahen Parkplätze

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

Im Zusammenhang mit dem Wegfall von innenstadtnahen Parkplätzen seit 2021 stellt die CDU-Fraktion zum nächsten Mobilitätsausschuss am 07.09.2023 folgende Anfragen:

- 1. Welche Kompensationsmaßnahmen wurden bisher ergriffen, um den Wegfall von innenstadtnahen Parkplätzen auszugleichen - sowohl hinsichtlich des Parkangebots, als auch die Verringerung der Einnahmen? Bitte geben Sie einen Überblick über die konkreten Maßnahmen und ihre Wirksamkeit.**
- 2. Wo wurden alternative Parkmöglichkeiten geschaffen, um den Bedarf an Parkraum in der Nähe der Innenstadt zu decken?**
- 3. Inwiefern konnte durch die Umwandlung der bisher bewirtschafteten Parkplätze mehr Anwohnerparkplätze zur Verfügung gestellt werden?**
- 4. An welchen Stellen und in welchem Umfang sind Anwohnerparkplätze in Lüneburg seit 2021 entfallen?**
- 5. Welche Flächen kommen für die Schaffung von alternativen neuen Parkflächen in Betracht?**
- 6. Nach welchen Kriterien stellt die Stadt den Bedarf an Anwohnerparkplätzen fest?**

Mit freundlichen Grüßen

A. Bauseneick

Folgende Anfrage wurde eingereicht:

Anfrage der CDU-Fraktion, eingegangen am 03.07.2023,
zur Sitzung des Mobilitätsausschusses am 07.09.2023
„Anfrage zum Wegfall der innenstadtnahen Parkplätze.“

Antwort der Verwaltung zu obiger Anfrage:**Zu 1.:**

Die Innenstadt Lüneburgs ist ein sehr dichter Raum mit Blick auf die unterschiedlichen Nutzungen wie Wohnen, Mobilität, Gewerbe, Arbeit sowie Kultur- und Freizeitangebote. Um eine Gleichberechtigung der Verkehrsträger zu schaffen, steht kein zusätzlicher Raum zur Verfügung. Dies gilt umso mehr, als dass das Straßen- und Wegenetz weitestgehend den historischen Gegebenheiten entspricht, weil Lüneburg glücklicherweise keine großen Weltkriegsschäden zu verzeichnen hatte. Hierdurch entsteht eine Flächenkonkurrenz, welche nur durch Neuaufteilung/Umverteilung von Verkehrsräumen zu Gewinnen für Verkehrsträger führen kann, deren Infrastruktur derzeit als unzureichend bezeichnet werden muss. In einem Stadtraum mit der Funktionsdichte der Innenstadt stehen auch für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) keine zusätzlichen Flächen zur Verfügung.

Die Verwaltung erarbeitet derzeit mit einem externen Planungsbüro ein Parkraumbewirtschaftungskonzept, welches sowohl die bewirtschafteten Parkflächen als auch das Bewohnerparken betreffen wird. Der Fokus der Verwaltung liegt u.a. in der Aktivierung bereits vorhandener aber ungenutzter Kapazitäten wie beispielsweise in den nicht ausgelasteten Parkhäusern in der Innenstadt. Eine niedrige Auslastung von Parkhäusern ist ein allgemein zu beobachtender Trend, aber auch eine Chance zur Aktivierung von Parkflächen.

Der Ausgleich innenstadtnaher Parkplätze für Besuchende der Innenstadt kann durch die Parkhäuser grundsätzlich abgedeckt werden.

Eine Verringerung der Einnahmen ist derzeit nicht zu verzeichnen, da bisher nur in der Haagestraße parkscheinpflichtige Parkplätze entfallen sind.

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass die mit der Vorlage „Reduzierung von Stellplätzen zu Gunsten von Rad- und Fußverkehr“ (VO/09993) beschlossenen Maßnahmen mit Ausnahme der Haagestraße bislang nicht umgesetzt wurden.

Zu 2.:

Es wurden keine alternativen Parkflächen geschaffen, da aus Sicht der Verwaltung ausreichend Kapazitäten in innenstadtnahen Parkhäusern zur Verfügung stehen. Angesichts der oben beschriebenen Flächenkonkurrenz könnte ein Neubau von neuen Parkplätzen – sofern dies politisch gewünscht wäre – nur durch die Inanspruchnahme von bislang unversiegelten Flächen, zu Lasten anderer Verkehrsträger (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) oder durch kostenaufwändige technische Lösungen (Tiefgaragen) erreicht werden. Angesichts der Verkehrssituation in der Lüneburger Innenstadt sollte aber

mit derartigen Maßnahmen zwangsläufig generierter Park(such)verkehr aus Sicht der Verwaltung unbedingt vermieden werden.

Zu 3.:

Es hat bisher keine Umwandlung stattgefunden (s. auch Antwort zu Frage 1). Im Rahmen der Erstellung einer „Untersuchung zum ruhenden Verkehr in der Hansestadt Lüneburg“ durch einen externen Gutachter wurden auch die vorhandenen Parkflächen in der Hansestadt valide erfasst; mögliche Umwandlungsoptionen werden im Rahmen der Befassung zum Gutachten abzuwägen sein.

Zu 4.:

Der nachfolgenden Übersicht sind die für Bewohner:innen entfallenen Parkplätze seit dem **01.01.2021** zu entnehmen. Ein Teil dieser Parkplätze musste aus reinen Sicherheitsgründen entfallen.

Straße	Anzahl	Grund
Auf der Altstadt	4 Plätze	Absolutes Halteverbot / VZ 283
Bardowicker Straße	3 Plätze	Kradstellplätze
Baumstraße	5 Plätze	Feuerwehrfläche / VZ 286
Haagestraße	18 Plätze	Umgestaltung
Wallstraße	4 Plätze	Längsparken/Fahrradstraße
Marienplatz	3 Plätze	Fahrradfläche
Ilmenaustraße	2 Plätze	Ladestation
Reichenbach Süd	4 Plätze	Ladestationen

Zu 5.:

Angesichts erheblicher freier Kapazitäten in den Parkhäusern erscheint die Schaffung **alternativer neuer** Parkflächen nicht opportun. Zur erfolgreichen Förderung des Umweltverbundes und zur Vermeidung der Versiegelung zu vieler Flächen im öffentlichen Bereich sollten aus Sicht der Verwaltung aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes sowie zur Förderung der Klima- und Hitze-Resilienz keine zusätzlichen versiegelten Parkflächen **im öffentlichen Raum** geschaffen werden.

Kommunen sind bei der (Um-)Gestaltung ihrer Verkehrs- und Parkflächen gehalten, sich an den Ausführungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu orientieren. Diese sind durch die Rechtsprechung allgemein anerkannt. Gemäß der FGSV sind Belange des Klima- und Umweltschutzes auch zu berücksichtigen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Frage 2 verwiesen.

Zu 6.:

Die Kriterien für die Einrichtung von Bewohnerparken richten sich nach der Straßenverkehrsordnung und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift. Maßgeblich ist § 45 Absatz 1b Nummer 2a StVO und X. der Verwaltungsvorschrift zu § 45 Absatz 1 bis 1e (siehe Anlage).

Der erhebliche Parkraumangel wird meistens mittels einer Vielzahl von Beschwerden der Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers an den Bereich Ordnung und Verkehr herangetragen. Auch durch die Mitarbeitenden des Verkehrsaußendienstes kann dies festgestellt und belegt werden. Durch das Baudezernat ist der Mangel an privaten Stellplätzen darzulegen. Bei der Kfz-Zulassungsstelle erfolgt eine Abfrage zu den

zugelassenen Kfz in dem entsprechenden Quartier. Danach erfolgt eine entsprechende Auswertung auch in Hinblick auf die Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Raum.

Kosten der Beantwortung der Anfrage: 76 €

Für die Beantwortung benötigte Zeit: 1h

Im Original gezeichnet

Bastian Hagmaier

Anlage

§ 45 Absatz 1b Nummer 2a StVO

Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen.

Verwaltungsvorschrift X. zu § 45 Absatz 1 bis 1e

Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel (Bewohnerparkvorrechte)

1. Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.
2. Bewohnerparkvorrechte sind vorrangig mit Zeichen 286 oder 290.1 mit Zusatzzeichen "Bewohner mit Parkausweis ... frei", in den Fällen des erlaubten Gehwegparkens mit Zeichen 315 mit Zusatzzeichen "nur Bewohner mit Parkausweis ..." anzuordnen. Eine bereits angeordnete Beschilderung mit Zeichen 314 (Anwohnerparkvorrecht nach altem Recht) bleibt weiter zulässig. Werden solche Bewohnerparkvorrechte als Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen angeordnet (vgl. Nummer 6), kommen nur Zeichen 314, 315 in Betracht. Die Bezeichnung des Parkausweises (Buchstabe oder Nummer) auf dem Zusatzzeichen kennzeichnet zugleich die räumliche Geltung des Bewohnerparkvorrechts.
3. Die Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten sind unter Berücksichtigung des Gemeingebrauchs (vgl. dazu Nummer 4), des vorhandenen Parkdrucks (vgl. dazu Nummer 1) und der örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Dabei muss es sich um Nahbereiche handeln, die von den Bewohnern dieser städtischen Quartiere üblicherweise zum Parken aufgesucht werden. Die maximale Ausdehnung eines Bereiches darf auch in Städten mit mehr als 1 Mio. Einwohnern 1000 m nicht übersteigen. Soweit die Voraussetzungen nach Nummer 1 in einem städtischen Gebiet vorliegen, dessen Größe die ortsangemessene Ausdehnung eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten übersteigt, ist die Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten (mit verschiedenen Buchstaben oder Nummern) zulässig.
4. Innerhalb eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten dürfen werktags von 9.00 bis 18.00 Uhr nicht mehr als 50%, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75% der zur Verfügung stehenden Parkfläche für die Bewohner reserviert werden. In kleinräumigen Bereichen mit Wohnbebauung, in denen die ortsangemessene Ausdehnung (vgl. Nummer 3) wesentlich unterschritten wird, können diese Prozentvorgaben überschritten werden, wenn eine Gesamtbetrachtung der ortsangemessenen Höchstaussdehnung wiederum die Einhaltung der Prozent-Vorgaben ergibt. Die Parkflächen zur allgemeinen Nutzung sollen je nach Bedarf zu einem Anteil von bis zu 5 % für Carsharingfahrzeuge reserviert werden. Die Reservierung findet Eingang in das kommunale Stellplatzkonzept, sofern ein solches vorhanden ist; vgl. dazu VwV zu § 45 Absatz 1h, Randnummer 45e. Werden innerhalb des Bereiches keine Carsharingfahrzeuge angeboten, kann von einer Reservierung abgesehen werden.
5. Für die Parkflächen zur allgemeinen Nutzung empfiehlt sich die Parkraumbewirtschaftung (Parkscheibe, Parkuhr, Parkscheinautomat). Nicht reservierte Parkflächen sollen möglichst gleichmäßig und unter besonderer Berücksichtigung ansässiger Wirtschafts- und Dienstleistungsunternehmen mit Liefer- und Publikumsverkehr sowie des Publikumsverkehrs von freiberuflich Tätigen in dem Bereich verteilt sein.
6. Bewohnerparkvorrechte können in Bereichen mit angeordneter Parkraumbewirtschaftung (vgl. zu § 13) auch als Befreiung von der Pflicht, die Parkscheibe auszulegen oder die Parkuhr/den Parkscheinautomat zu bedienen, angeordnet werden. Zur Anordnung der Zusatzzeichen vgl. Nummer 2.

7. *Bewohnerparkausweise werden auf Antrag ausgegeben. Einen Anspruch auf Erteilung hat, wer in dem Bereich meldebehördlich registriert ist und dort tatsächlich wohnt. Je nach örtlichen Verhältnissen kann die angemeldete Nebenwohnung ausreichen. Die Entscheidung darüber trifft die Straßenverkehrsbehörde ebenfalls im Einvernehmen mit der Stadt. Jeder Bewohner erhält nur einen Parkausweis für ein auf ihn als Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug. Nur in begründeten Einzelfällen können mehrere Kennzeichen in dem Parkausweis eingetragen oder der Eintrag "wechselnde Fahrzeuge" vorgenommen werden. Ist der Bewohner Nutzer eines Carsharingunternehmens, ist der Eintrag „wechselnde Carsharingfahrzeuge“ einzutragen. Das Bewohnerparkvorrecht gilt dann nur für das Parken eines Carsharingfahrzeuges, das durch eine Carsharingplakette als solches gekennzeichnet ist; darauf ist der Antragsteller schriftlich oder elektronisch hinzuweisen.*
8. *Der Bewohnerparkausweis wird von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erteilt. Dabei ist das Muster zu verwenden, das das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Verkehrsblatt bekannt gibt.*