

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0159/16	05.07.2016
zum/zur		
F0077/16 – Fraktion DIE LINKE Stadtrat Müller		
Bezeichnung		
Anwohnerparkzonen in der LH Magdeburg		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister		12.07.2016

Zu den Einzelfragen der F0077/16 nimmt die Stadtverwaltung wie folgt Stellung:

1. Wie viele Anwohnerparkzonen gibt es jeweils seit wann in der LH Magdeburg und wo befinden sie sich im einzelnen?

Vorangestellt sei zunächst ein Hinweis auf die derzeit gebräuchliche Bezeichnung der rechtlichen Regelung zur Bewohnerparkprivilegierung. Seit der Novelle der Straßenverkehrsordnung (STVO) von 1997 wird die ehemals Anwohnerparken genannte Regelung als **Bewohnerparken** bezeichnet.

Die Bewohnerparkzonen befinden sich ausnahmslos in der Innenstadt zwischen den Anlagen der Eisenbahn und der Elbe.

Bewohnerparkgebiet 02 wird begrenzt durch:

Südseite der Stresemannstraße, Westseite der Otto-von-Guericke-Straße, Nordseite der Ernst-Reuter-Allee und Brandenburger Straße
In Betrieb seit 01.12.2001, AO-Nr. 381/01

Bewohnerparkgebiet 03 für den Bereich Breiter Weg 111-125

In Betrieb seit 01.10.1994, AO-Nr. 191/94

Bewohnerparkgebiet 05 wird begrenzt durch:

Nordseite der Julius-Bremer-Straße, Ostseite des Breiten Weg, Südseite der Walther Rathenau-Straße, Westseite der Gustav-Adolf-Straße – Jakobstraße
In Betrieb seit 01.04.1995, AO-Nr. 51/95

Bewohnerparkgebiet 06 wird begrenzt durch:

Ostseite der Jakobstraße - Gustav-Adolf-Straße, Südseite der Walther-Rathenau-Straße, Ostseite des Schleinufer
In Betrieb seit: 01.07.1995, AO-Nr. 167/95

Bewohnerparkgebiet 08 wird begrenzt durch:

Westseite der Jakobstraße, Nordseite der Ernst-Reuter-Allee, Ostseite Breiter Weg, Südseite der Julius-Bremer-Straße
In Betrieb seit: 01.12.1994, AO-Nr. 241/94

Bewohnerparkgebiet 13 wird begrenzt durch:

Ostseite der Otto-von-Guericke-Straße, Südseite der Leiterstraße, Westseite Breiter Weg, Nordseite der Danzstraße
In Betrieb seit: 01.05.1993, AO-Nr. 97/93

Bewohnerparkgebiet 15 wird begrenzt durch:

Südseite der Danzstraße, Westseite Schleinufer, Nordseite der Keplerstraße, Ostseite Breiter Weg

In Betrieb seit: 01.08.1993, AO-Nr. 280/93

Bewohnerparkgebiet 16 wird begrenzt durch:

Westseite Breiter Weg, Südseite der Danzstraße, Bahnhofstraße und Hallische Straße

In Betrieb seit: 01.05.1994, AO-Nr. 75/94

Bewohnerparkgebiet 17 wird begrenzt durch:

Carl-Miller-Straße, Feuerbachstraße, Harnackstraße, Planckstraße, Schellingstraße, Sternstraße

In Betrieb seit: 2009, AO-Nr. 2009/O00343

Bewohnerparkgebiet 18 wird begrenzt durch:

Sternstraße - Ostseite Breiter Weg, Südseite Keplerstraße, Ostseite Schleinufer, Geißlerstraße

In Betrieb seit: 01.12.1993, AO-Nr. 365/93

Bewohnerparkgebiet 101 wird begrenzt durch:

Nordseite der Walther-Rathenau-Straße, Westseite der Gareisstraße - Lüneburger Straße, Südseite des Lorenzweg, im Westen durch den Bahndamm

In Betrieb seit: 02.01.2000, AO-Nr. 260/2000

Bewohnerparkgebiet 102 wird begrenzt durch:

Westseite der Lüneburger Straße, Nordseite des Lorenzweg, im Westen durch den Bahndamm

In Betrieb seit: 01.02.2000, AO-Nr. 266/2000

Bewohnerparkgebiet 103 wird begrenzt durch:

Ostseite der Lüneburger Straße, Südseite der Agnetenstraße, Pappelallee, Henning-von-Tresckow-Straße

In Betrieb seit: 02.01.2000, AO-Nr. 268/2000

2. Wann sind welche davon hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und ihres Nutzens für die Anwohner/innen in welchen zeitlichen Abständen überprüft bzw. evaluiert.

Für eine Evaluierung ist eine umfassende Bestandserhebung insbesondere mit Aufnahme der Frequentierung der Stellplätze zu verschiedenen Tageszeiten erforderlich. Hierfür und für die Auswertung werden in der Regel externe Verkehrsfachplaner als Auftragnehmer eingebunden. Hierzu sind entsprechende Finanzmittel erforderlich. Dies lässt sich derzeit nur in größeren Abständen begründen.

Überprüfungen der Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums in der Innenstadt, die eine umfassende Bestandserhebung, Untersuchungen zur Stellplatzbelegung zu verschiedenen Tageszeiten sowie eine Abschätzung von Stellplatzbedarfen sowie Handlungserfordernissen beinhalten, wurde insbesondere unter Verwendung folgender Verkehrsuntersuchungen durchgeführt:

- Überprüfung von Bewohnerparkzonen in innerstädtischen Quartieren der LH Magdeburg (Innenstadt + Teilbereich der Alten Neustadt) 2007 / 2008
- Erweiterung des gebührenpflichtigen Parkens in Bewohnerparkzone 18 (südliche Innenstadt), 2008
- Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung des gebührenpflichtigen Parkens in der LH Magdeburg (ausgewählte Teilbereiche, insbesondere in der südlichen Innenstadt und in der Alten Neustadt), 2009

- Analyse und Gesamtbilanz zum Ruhenden Verkehr (gesamte Innenstadt sowie Alte Neustadt), 2009 / 2011 (als erster Baustein eines künftigen Verkehrskonzeptes Innenstadt)

3. Wie und vor allem wie oft und mit welchen Ergebnissen wird deren Einhaltung kontrolliert?

4. Gibt es Anwohnerparkzonen, in denen besonders häufig Verstöße von Fremdparkern vorliegen und wenn ja, welche Bereiche sind das?

Die Fragen 3 und 4 können nicht umfassend beantwortet werden, weil in den meisten Bereichen quartiersfremden Parkern, d.h. „Nicht-Bewohnern“ dieser Quartiere, das Parken mit Parkschein über eine verkehrsplanerisch sinnvolle „Mischbewirtschaftung“ ermöglicht wird. Das heißt, dass sowohl Bewohner mit Bewohnerparkausweis als auch quartiersfremde Verkehrsteilnehmer ohne solch einen Ausweis, aber mit Parkschein (der an den Parkscheinautomaten erworben werden kann) bzw. über die neu eingeführte Möglichkeit des Handy-Parkens innerhalb der Bewohnerparkzonen ihr Kfz abstellen können. Die Sicherstellung des Parkens sowohl für Bewohnerparkausweis-Inhaber als auch für „quartiersfremde“ Parkschein-Erwerber innerhalb der Bewohnerparkzone ist gesetzlich vorgeschrieben. Die Parkbevorzugung für Bewohnerparkausweis-Inhaber kann immer nur für einen Teil des öffentlichen Stellplatzangebotes gewährt werden.

Nur in den u.g. Abschnitten dürfen lediglich die Bewohner mit dem entsprechenden Bewohnerparkausweis ihre Fahrzeuge parken. Die Anzahl der erfassten Verkehrsverstöße von Nichtberechtigten ergibt sich aus der Aufstellung.

	Bewohner- parkzone Nr.	Erfassungen vom 01.01. – 25.04.16
BLAUEBEILSTRASSE	5	1
BREITER WEG	5	6
PETERSTRASSE	5	11
WEITLINGSTRASSE	5	24
GUSTAV-ADOLF-STR.	5 und 6	20
JAKOBSTRASSE	5 und 6	21
MÜHLENSTRASSE	6	21
NEUSTÄDTER STRASSE	6	43
BEI DER HAUPTWACHE	8	83
KATZENSPRUNG	8	2
PAPPELALLEE	10	31
OTTO-V.-GUERICKE-STRASSE	13	4
PRÄLATENSTRASSE	13	190
FÜRSTENWALL	15	3
KÜHLEWEINSTRASSE	103	13
ROLLENHAGENSTRASSE	103	68
TELEMANNSTRASSE	103	115

Statistisch kann die Anzahl der Kontrollen in allen Bewohnerparkzonen nicht genau belegt werden. Im Rahmen der Einsatzplanung ist es das Ziel des FB Bürgerservice & Ordnungsamt, jede Bewohnerparkzone zwei Mal am Tag zu kontrollieren. Dies wird im Rahmen der personellen Möglichkeiten versucht zu realisieren.

5. Welche annehmbaren Alternativen bieten sich Fremdparkern, denen durch die Einrichtung einer Anwohnerparkzone das Parken in bestimmten Bereichen untersagt ist?

Die mit „Fremdparker“ gemeinten quartiersfremden Parker können insbesondere auf Bereiche im Stadtgebiet ausweichen, in denen ein geringerer Parkdruck – d.h. eine geringere Belastung des öffentlichen Straßenraums durch den ruhenden Verkehr – besteht.

Aus gesamtverkehrsplanerischer Sicht wäre es jedoch empfehlenswert, dass ein möglichst großer Anteil dieser Verkehrsteilnehmer die Wahl ihres Verkehrsmittels kritisch prüfen könnte und ggf. auf andere Verkehrsmittel ausweichen würde. So empfiehlt sich häufig – auch mit Blick auf die zeitlichen und finanziellen Budgets – der Umstieg auf Verkehrsmittel bzw. -arten des Umweltverbundes, d.h. das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren, die Straßenbahn und die Eisenbahn sowie den Bus zu nutzen. Das in Magdeburg eingeführte Parken + Reisen (P+R)-System hat nach aktuellen Erkenntnissen noch Stellplatzreserven, obwohl es über direkte Anbindungen in die Innenstadt verfügt

Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass den „Fremdparkern“ aufgrund rechtlicher Vorgaben innerhalb einer Bewohnerparkzone tagsüber immerhin mindestens 50 % und des nachts sogar 75 % der öffentlichen Stellplätze zugänglich gehalten werden.

6. Ist es vorgekommen, dass ausgewiesene Anwohnerparkzonen nach einer gewissen Zeit wieder zurückgenommen worden sind? Wenn ja, welche genau waren es und was waren die Gründe dafür?

Die flächenmäßig sehr kleine Bewohnerparkzone Nr. 401 im Bereich des Parkplatzes am Standort des ehemaligen Sudenburger Wochenmarktes zwischen Halberstädter Straße, Lemsdorfer Weg und Hakeborner Straße bestand bis zur Bebauung durch einen Einkaufsmarkt.

Aufgrund der höherrangigen Bewertung der Ansiedlung eines wohnungsnahen Verbrauchermarktes für Waren des täglichen Bedarfs wurde der ehemals öffentliche Parkplatz teilweise einer neuen Nutzung zugeführt. Als Voraussetzung hierfür wurde diese Bewohnerparkzone aufgegeben. Dies war möglich, da die Stellplatznachfrage ohnehin gering war.

7. Gibt es Anwohnerparkzonen, die mehrheitlich gegen den Willen der Anwohner/innen eingerichtet wurden und wenn ja, wie hat sich hier das Nutzerverhalten entwickelt?

Einen Weg der Einführung von Bewohnerparkzonen gegen einen Mehrheitswillen gab und gibt es in Magdeburg nicht. Bewohnerparkzonen werden in einem geordneten Verfahren aufgestellt. Dabei kommt der Bürgerinformation und -beteiligung eine gebührende Rolle zu. Gleichwohl ist es ein Merkmal der Demokratie, dass es bei jeder Änderung von vertrauten Strukturen, Regelungen und somit auch Nutzungen des öffentlichen Raums Befürworter und Kritiker gibt.

Die Untere Straßenbehörde und die (i.d.R. sie beratende) Abteilung Verkehrsplanung im Stadtplanungsamt beziehen in den Vorgängen der Einführung von Bewohnerparkzonen die Meinung der Bürger vor Ort in den von Parkdruck geprägten Stadtteilen in ihre Entscheidungsfindung ein.

8. In welchen Bereichen der LH Magdeburg sollten aus Sicht der Verwaltung ebenfalls Anwohnerparkzonen eingerichtet werden, welche Beobachtungen liegen dem zu Grunde?

Es sollte anhand von aktuellen Erkenntnissen zur Situation im Ruhenden Verkehr insbesondere bei den Ansprechpartnern im FD 32.1 Stadtordnungsdienst nach Bereitstellung entsprechender erforderlicher Finanzmittel vertiefend geprüft werden, ob in der „Angersiedlung“ zwischen Berliner Chaussee und Jerichower Straße die Voraussetzungen zur Einführung einer Bewohnerparkzone gegeben sind.

Sollten darüber hinaus weitere Finanzmittel bereitgestellt werden, sind in weiteren Stadtteilen Verkehrsuntersuchungen zum Ruhenden Verkehr möglich. Bedarf hierfür ist vor allem in dicht bebauten, gründerzeitlich geprägten Stadtquartieren sowie in den Siedlungen der 20er Jahre gegeben.

9. Wie und mit welchem Ergebnis wird in sich neu entwickelnden Wohnbereichen der LH Magdeburg wie bspw. im Elbbahnhof der ruhende Verkehr geregelt, von Anfang an auf die ausreichende Anzahl von Stellplätzen geachtet und das Instrument Anwohnerparkzone eingesetzt? Ist für den Elbbahnhof die Ausweisung einer Anwohnerparkzone angezeigt und vorgesehen?

Für neue Baugebiete gelten insbesondere die planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplans. Für die jeweiligen Einzelbauvorhaben sind darüber hinaus die Regelungen der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt (BauO LSA) einzuhalten.

In diesem Zusammenhang ist die Garagen- und Stellplatzsatzung (GaStS) der LH Magdeburg zu beachten. Darin ist z.B. für neu zu errichtende Wohngebäude ein Stellplatzschlüssel vorgegeben. Das bedeutet, dass je nach Nutzung und Größe des Bauvorhabens eine bestimmte Zahl von Stellplätzen durch den Bauherrn auf dem Baugrundstück oder einem anderen Grundstück in der Nähe nachzuweisen ist.

Bei neu entwickelten Baugebieten wird das Grundprinzip beachtet, dass die aus der Bebauung von privaten Grundstücken resultierenden Stellplatzbedarfe grundsätzlich auf den jeweiligen privaten Grundstücken auszugleichen, d.h. baulich nachzuweisen, sind.

Die Kommune hat keine gesetzliche Verpflichtung, die aus privaten Nutzungen von Grundstücken resultierenden bauordnungsrechtlichen Stellplatzanforderungen im öffentlichen Straßenraum zu erfüllen.

Die GaStS eröffnet im Zusammenhang mit der Stellplatzablösesatzung der LH Magdeburg die Möglichkeit, unter bestimmten Voraussetzungen die nach Landesrecht bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze nicht auf dem privaten Baugrundstück nachzuweisen zu müssen, sondern durch Zahlung eines genau geregelten Finanzbetrages an die Landeshauptstadt Magdeburg „abzulösen“. Die derzeit gültigen Landes-Regeln in der BauO LSA zur Stellplatzablöse sind allerdings im Vergleich zu anderen Bundesländern sehr großzügig und daher aus stadtplanerischer sowie verkehrsplanerischer Sicht kontraproduktiv.

Das Instrument des Bewohnerparkens wird im Zuge der planerischen Aktivitäten bei der Neuentwicklung von Baugebieten nicht zugrunde gelegt. Der Gesetzgeber hat die Regelung in der Form aufgestellt, dass eine Bewohnerparkzone erst eingerichtet werden kann, wenn die Erforderlichkeit der Bewohnerparkprivilegierung anhand eines Verkehrsgutachtens auf Basis der tatsächlichen verkehrlichen Situation mit einem rechtssicheren Befund nachgewiesen wird. Dies lässt sich nicht im Voraus planen, sondern dies kann nur im Nachhinein nach fertiggestellter Entwicklung von Baugebieten und Stadtteilen untersucht und ggf. nachgewiesen werden.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr