

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0407/21	13.10.2021
zum/zur		
F0238/21 Fraktion GRÜNE/future!		
Bezeichnung		
Definition "Parkdruck"		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	26.10.2021	

Zu den einzelnen Aspekten der Anfrage F0238/21 antwortet die Verwaltung wie folgt:

1. Wie genau definiert die Stadtverwaltung den Begriff „Parkdruck“?

Üblicherweise verwendet die Verwaltung den allorts in den Medien wie auch in den Expertengremien, Hochschulen und Stadtverwaltungen mit gewisser Bandbreite angewandten Begriff nach eigener Auslegung, die sich an den allgemein gebräuchlichen Interpretationen orientiert.

Parkdruck bedeutet eine Überlastung des öffentlichen Raums, hervorgerufen insbesondere durch zu viele abgestellte Kraftfahrzeuge.

Parkdruck entsteht aus einem Missverhältnis von Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage in einem räumlich abgegrenzten Bereich (insbesondere Stadtquartier, Innenstadt, Umfeld von Veranstaltungsstätten von Großveranstaltungen, Umfeld von großen Arbeitgebern sowie von Einrichtungen mit umfangreichem Publikumsverkehr wie z.B. Großkliniken etc.)

Es ist zu unterscheiden zwischen subjektiv empfundenem und objektivem, meist zeitlich begrenzt auftretendem Mangel an Stellplätzen.

2. Anhand welcher Kennzahlen, Daten und Faktoren ermittelt die Stadtverwaltung den sogenannten „Parkdruck“?

Parkdruck kann anhand des sogenannten Belegungsgrades von öffentlichen Kfz-Stellplätzen (im öffentlichen Straßenraum) erfasst und festgestellt werden. Darüber hinaus ist es möglich, das Verhältnis von Stellplatzangebot und Stellplatzbedarfen aus den vorhandenen Nutzungen auf Privatgrundstücken wie z.B. Wohnen, Dienstleistungen, Einzelhandel, Arbeitsstätten, Kultur, Freizeiteinrichtungen etc. zu ermitteln. Sollte sich auf diesen Privatgrundstücken ein Missverhältnis ergeben aus Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage, kann ebenfalls von Parkdruck im Stadtquartier ausgegangen werden. Dabei ist jedes Stadtquartier spezifisch zu betrachten.

3. In welcher Einheit wird der „Parkdruck“ gemessen?

Parkdruck wird anhand von spezifischen Verkehrserhebungen zum Ruhenden Verkehr, die anlassbezogen beauftragt werden, erfasst und mit einer Auswertung der Verkehrsdaten ermittelt.

Hierbei handelt es sich wie unter 2. bereits beschrieben um die Betrachtung des Belegungsgrades von (öffentlichen) Stellplätzen in einem genau definierten Bereich, i.d.R. in der Größe eines Stadtquartiers bzw. eines kleinräumigen Stadtteils.

4. Wird „Parkdruck“ für jede einzelne Straße separat oder pauschal für jeden Stadtteil ermittelt?

Ob in einem Stadtquartier Parkdruck besteht, wird in der LH Magdeburg nicht per se ermittelt. Eine anlasslose pauschale Erhebung solcher Verkehrsdaten kann nicht erfolgen. Für solch eine Vorgehensweise stünden weder personelle noch finanzielle Ressourcen zur Verfügung.

Erhebungen erfolgen anlassbezogen wie z.B. im Zuge von vom Stadtrat beauftragten stadtteilbezogenen Verkehrsuntersuchungen zur Förderung der Nahmobilität, zur Verkehrsberuhigung, zur Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs wie z.B. zur Einführung einer Bewohnerparkzone, ggf. auch im Zuge von straßenbaulichen Maßnahmen etc.

Der Stadtverwaltung stehen verschiedene Einzeluntersuchungen mit Relevanz zur Anfrage zur Verfügung, so u.a.:

- Verkehrskonzept Innenstadt, Baustein „Analyse und Gesamtbilanz zum Ruhenden Verkehr“ aus dem Jahr 2012
- Touristisches Parkraumkonzept der LH Magdeburg, 2020 (10226/20)
- verschiedene Einzeluntersuchungen zu kleinräumigen Gebieten mit Schwerpunkt Bewohnerparken

5. Welche Schwellenwerte für den „Parkdruck“ hat die Stadtverwaltung festgelegt, um eine Abwägung dieses Wertes gegenüber anderen Interessen zu ermöglichen?

Für die LH Magdeburg wurden wie andernorts auch keine Schwellenwerte festgelegt. Die Verkehrsuntersuchungen fokussierten bisher mehrheitlich auf andere inhaltliche Schwerpunkte. In der VU Verkehrskonzept Innenstadt, Baustein Analyse und Gesamtbilanz zum Ruhenden Verkehr wird kleinräumig entstandener Parkdruck bei einer quartiersweisen Stellplatzbelegung ab 70 % dokumentiert. Ab einer quartiersweisen Stellplatzbelegung von 90 % wurde von einem hohen Parkdruck ausgegangen. Ein Stellplatzbelegungsgrad von 90 % ist in der Fachliteratur und unter Experten für den Ruhenden Verkehr als Schwellenwert für das Anerkennen von hohem Parkdruck allgemein eingeführt.

Auszugsweise eine Auflistung von nachprüfbaren Fundstellen zu Schwellenwert „Parkdruck“:

Schwellenwert 90 % bei LK Argus GmbH (renommiertes Planungsbüro mit qualifizierten Fachkenntnissen und umfangreichen Referenzen in der Parkraumbewirtschaftung)

Schwellenwert 85 % bei SHP Ingenieure z.B. für Auftraggeber Freie und Hansestadt Hamburg, z.B. Verkehrsuntersuchung für Hamburg Altona

In der Stadt gibt es alternative Mobilitätsformen, die parallel oder alternativ genutzt werden können. Ein knapper Parkraum verstärkt die Inanspruchnahme alternativer stadtverträglicher Mobilitätsangebote u.a. des Umweltverbundes, was durchaus erwünscht ist.

6. Wo kann man die anscheinend regelmäßig errechneten Daten öffentlich einsehen?

Es gibt keine regelmäßig errechneten Daten bei der LH Magdeburg.

7. Wie hoch ist beispielsweise der „Parkdruck“ in der Goethestraße, Arndtstraße und Gr. Diesdorfer Straße?

Es gibt keine aktuelle Verkehrserhebung für den genannten Bereich in Stadtfeld Ost mit Schwerpunkt auf dem Ruhenden Verkehr. Somit stehen keine Werte zum Stadtquartier im Bereich der in der Frage genannten Straßen zur Verfügung.

8. Gibt es Vergleichszahlen zum „Parkdruck“ mit anderen deutschen und internationalen Städten und Gemeinden?

Magdeburg verfügt über gute verkehrliche Alternativen zum motorisierten Individualverkehr. Da das Parken vergleichsweise preisgünstig und an vielen Stellen im Stadtgebiet sogar kostenfrei möglich ist, dominieren aus Sicht der Nutzer Aspekte wie Bequemlichkeit gegenüber den Vor- und Nachteilen der anderen Verkehrsarten. Die Situation ist in der Gesamtschau vergleichsweise wenig angespannt, in vielen Bereichen sogar relativ entspannt.

9. Erhebt die Stadtverwaltung auch ähnliche Kennzahlen für andere verkehrstechnischen Interessen, um z.B. den Platzbedarf von zu Fuß Gehenden Menschen auf einem Gehweg, das Verlangen nach sicherer Radinfrastruktur oder die Belastung der Anwohnenden durch Abgase und Lärm an Hauptstraßen auszudrücken?

Nein. Insbesondere ein Fußverkehrskonzept, das sich i.d.R. mit diesen Fragen vertiefend auseinandersetzt, ist für Magdeburg nicht vorhanden.

Der Stadtrat hat die Fortschreibung der Radverkehrskonzeption (RVK; Beschluss 1684-059(V)13) beschlossen. Letztmalig mit der Information I0227/16 hat sich die Stadtverwaltung zum Fortschreibungsstand geäußert.

Ein schlüssiger Zeitpunkt für den Beginn der Fortschreibung der RVK ist nach Abschluss des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2030*plus*, Baustein 5 gegeben. Es wurde als nicht zielführend eingeschätzt, sektorale Konzepte, wie etwa die Fortschreibung der RVK oder die Erstellung eines Konzeptes für Radschnellwege (siehe S0063/14) vor der Beschlussfassung zum VEP 2030*plus* zu erarbeiten und zum Beschluss zu bringen. Eine ausgewogene und ganzheitliche Betrachtung der Verkehrsarten Fuß-, Rad-, motorisierter Individual- und Öffentlicher Personennahverkehr sowie Wirtschaftsverkehr wäre sonst im Rahmen der Erstellung des VEP 2030*plus* nicht mehr gegeben. Nunmehr ist die Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption für 2022 bis 2023 geplant.

Die Reduktion von Luftschadstoffen wird mit dem ‚Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Magdeburg‘ sowie die Reduktion von Lärmimmissionen mit dem ‚Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Magdeburg‘ gesteuert.

10. Gehört die Schaffung von öffentlichen Parkflächen im Straßenraum zu den freiwilligen oder Pflichtaufgaben der Kommune Magdeburg?

Die Bereitstellung von öffentlichen Stellplätzen innerhalb des Straßenraums gehört grundsätzlich nicht zu den Pflichtaufgaben einer Kommune außer das Vorhalten eines gewissen Maßes an öffentlichen Stellplätzen für Verkehrsteilnehmer mit einer Behinderung („Behinderten-Parkausweis“) sowie für Besucher eines Stadtquartiers.