

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 14/0422
604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften			Datum: 25.09.2014
Bearb.:	Herr Mario Kröska	Tel.: 258	öffentlich
Az.:	604/Herr Mario Kröska -lo		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
-----------------------	-----------------------	----------------------

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	02.10.2014	Anhörung
--	------------	----------

**Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Norderstedt
hier: Beantwortung der Anfrage von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Herr Grube)
in der Sitzung am 18.09.2014 (TOP 10.11)**

Sachverhalt

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 18.09.2014 teilte Herr Grube u. a. mit, dass vor dem Hintergrund der seit einigen Wochen in Hamburg kostenpflichtigen P+R-Parkplätze u. a. aus Presseberichten zu entnehmen sei, dass es zu Verdrängungsprozessen auf kostenlose Parkplätze – auch in Norderstedt – gekommen wäre.

Vor diesem Hintergrund wurden folgende schriftliche Anfragen – mit der Bitte an die Verwaltung, diese zu beantworten – zu Protokoll gegeben:

1. *Werden seitens der Verwaltung systematisch Daten – hinsichtlich der Entwicklung der Parkplatznutzung – seit dem o. g. Vorstoß Hamburgs erhoben?*

Wenn ja, welche und mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ja.

Der zuständige Fachbereich Verkehrsflächen und Entwässerung erhebt und pflegt kontinuierlich große Mengen an Daten, um ständig über die Auslastung des öffentlichen Parkraumes in der Stadt Norderstedt informiert zu sein.

Die Analyse-Daten erreichen den Fachbereich u. a. in Form von:

- Informationen der täglich im gesamten Stadtgebiet im Einsatz befindlichen städtischen Mitarbeiter/-innen für die Überwachung des ruhenden Verkehrs (sog. Politessen),
- Auswertung der laufenden telefonischen und schriftlichen Beschwerdelage der Bürger/-innen,
- regelmäßiger Austausch mit Rettungsdiensten und der Polizei,
- wöchentlicher Auswertung der Parkscheinautomatenprotokolle, die u. a. detaillierte Angaben zu Einnahmen und Parkauslastungsgrad enthalten,

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--	---------------------	-------------------

- monatliche Kontrolle der Auslastung in Norderstedt-Mitte (Zentrum mit insgesamt ca. 1.000 Parkplätzen) und in Garstedt (P+R-Anlage mit ca. 450 Parkplätzen und ca. 250 Parkplätze im Straßenraum) durch Mitarbeiter/-innen der Stadtverwaltung,
- regelmäßige Erhebungen des Parkraumsuch- und Parkverhaltens, der Tiefgarenauslastung und der Parkdauer in Norderstedt-Mitte und Garstedt unter Hinzuziehung externer Fachbüros und studentischer Hilfskräfte (die letzte derartige Untersuchung erfolgte im April 2014),
- regelmäßiger Austausch mit der Mehrzwecksäle Norderstedt GmbH. Aufgrund der Organisation für das Kulturwerk und der Tribühne ist diese Gesellschaft u. a. über den Auslastungsgrad der Parkplätze am Stadtpark sehr gut informiert,
- Abgleich mit ergänzenden Datenmengen (Verkehrsmengenerhebungen, ÖPNV-Fahrgastzahlen, Ergebnisse des städtischen Verkehrsrechners, Verkehrserhebungen von Nachbargemeinden und des Landes S.-H.).

Zusammenfassende Ergebnislage für die relevanten Parkplatzanlagen:

(vor Einführung der Gebührenpflicht auf P+R-Parkplätzen in der Freien und Hansestadt Hamburg)

Norderstedt-Mitte:

Für alle vier öffentlichen Tiefgaragen (P+R-Nord, P+R-West, P+R-Ost und Rathaus Tiefgarage) sowie den dazugehörigen Rathausparkplatz wurde eine täglich hohe bis sehr hohe Ausnutzung der dort zur Verfügung stehenden Stellplatzkapazitäten erfasst.

Sämtliche Tiefgaragenplätze werden überwiegend von Langzeit-Parkern/-innen mit über vier Stunden Parkdauer (P+R-Nutzer/-innen, Einpendler/-innen, u. a. Angestellte) genutzt.

Kurzzeitparker/-innen nutzen überwiegend das andauernd sehr stark in Anspruch genommene Parkangebot im öffentlichen Straßenraum.

Die beiden P+R-Tiefgaragen westlich und östlich des U-Bahnhofes weisen – gemessen an ihrer Auslastung im Tagesverlauf – nur noch geringe Reservekapazitäten von durchschnittlich ca. 10 % auf.

Die P+R-Anlage Nord (Tribühne), die Rathaus Tiefgarage und der daran angrenzende Rathausparkplatz weisen die höchste Auslastung – mit zeitweiser Überbelegung durch Falschparker – auf. Reservekapazitäten sind dort an den Werktagen in der Regel nicht vorhanden.

Es finden in Spitzenzeiten Verdrängungen von Parkverkehren in das nördlich angrenzende Wohngebiet „Alter Heidberg / Sanddornweg“ statt. Schutzwürdige Konflikte durch konkurrierende Stellplatznutzungen der dort ansässigen Bewohner/-innen wurden bisher nicht beobachtet und liegen auch nicht in Form von entsprechenden Beschwerden vor.

Garstedt:

Die P+R-Anlage (unter dem Herold-Center) weist von Montag bis Freitag die höchste Auslastung – mit zeitweiser Überbelegung durch Falschparker – auf.

Sämtliche Tiefgaragenplätze werden überwiegend von Langzeit-Parkern/-innen mit über vier Stunden Parkdauer (P+R-Nutzer/-innen, Einpendler/-innen, Angestellten und von einigen Kunden des Einkaufszentrums) genutzt.

Reservekapazitäten sind dort an diesen Tagen in der Regel nicht vorhanden. An Samstagen und Sonn- und Feiertagen sind in dieser Garage in der Regel Reservekapazitäten von durchschnittlich 15 % bzw. 40 % vorhanden.

Der angrenzende, öffentliche Straßenraum ist täglich gut ausgelastet. Dennoch sind durchschnittlich (an allen mit Parkgebühren- und Parkscheibenregelung bewirtschafteten Parkständen) in der Regel 10 – 15 % Reserven vorhanden.

Verdrängungen in die angrenzenden Wohngebiete finden aufgrund der dort seit über zehn Jahren erfolgreich eingeführten Parkzonenregelungen nur untergeordnet statt. Konflikte mit den dort ansässigen Bewohnern/-innen sind seit Einführung des Gesamtbewirtschaftungskonzeptes nicht mehr aufgetreten.

Stadtpark:

Die Auslastung der öffentlichen Parkplätze im Bereich des Stadtparkes, der Musikschule und des Kulturwerkes ist in der Regel gut und bedarfsgerecht.

In den Monaten Juni bis August und dabei insbesondere in Zusammenhang mit Großveranstaltungen, treten temporär sehr hohe Auslastungen – mit zeitweiser Überbelegung durch Falschparker – auf. Legale Reservekapazitäten sind dann (trotz Überlaufparkangebote) temporär nicht vorhanden.

Aufgrund der Durchfahrtsperren treten jedoch anteilig sehr geringe Parkverdrängungen in den angrenzenden Wohngebieten auf. Vielmehr stellen Parksuchende ihre Fahrzeuge in der Stormarnstraße oder auf privaten Parkplätzen des angrenzenden Einzelhandels ab. Nennenswerte Konflikte mit den dort ansässigen Gewerbetrieben treten dort an ca. 20 Tagen im Jahr auf.

Harksheider Markt / Schmuggelstieg / Tangstedter Landstraße:

In diesen drei Nahversorgungszentren ist das öffentliche Parkangebot an allen Werktagen stets sehr gut ausgelastet. Gemessen an der Auslastung im Tagesverlauf sind dort überall nur noch geringe Reservekapazitäten von durchschnittlich ca. 10 % vorhanden.

In allen o. g. „Einkaufsbereichen“ treten vereinzelt (z. B. in der Weihnachtszeit oder im Zuge von Marktveranstaltungen) Überbelegungen auf. In diesen Spitzenzeiten finden leichte Verdrängungen von Parkverkehren in angrenzende Wohngebiete statt. Schutzwürdige Konflikte durch konkurrierende Stellplatznutzungen der dort ansässigen Bewohner/-innen wurden bisher nicht beobachtet und liegen auch nicht in Form von entsprechenden Beschwerden vor.

Zusammenfassende Ergebnislage für die relevanten Parkplatzanlagen:

(nach Einführung der Gebührenpflicht auf P+R-Parkplätzen in der Freien und Hansestadt Hamburg)

Nach Einführung der Bewirtschaftungsbereiche in Hamburg haben sich in der Stadt Norderstedt die oben beschriebenen Analysesituationen nicht verändert. Insofern sind die gegenteiligen Aussagen in der Presse fachlich nicht zu belegen. Pendlerverdrängungen aus Hamburg auf Bereiche im Norderstedter Stadtgebiet sind bisher nicht erkennbar. Dies bestätigt auch die Tatsache, dass keine entsprechenden (schriftlichen oder mündlichen) Beschwerden von Bürger/-innen, Rettungsdiensten oder der Polizei vorliegen. Es haben allerdings auf dem Stadtgebiet in Hamburg Verdrängungsprozesse stattgefunden. In fast allen Wohngebieten, die unmittelbar an die bewirtschafteten Parkplätze grenzen, treten zusätzliche Parkverkehre von bis zu 30 % auf.

2. *Welche Standorte zur Parkraumbewirtschaftung (nach Priorität) hält die Verwaltung – aus welchem Grund – am ehesten für geeignet, positive monetäre Effekte zu erzielen und/oder eine sinnvolle Verkehrslenkung zu erzielen?*

Antwort:

In der Vorlage Nr. M 14/0252 vom 02.06.2014 hat die Verwaltung eingangs darauf hingewiesen, dass alle dort aufgelisteten Standorte, die sich für eine Parkraumbewirtschaftung eignen, vor dem Hintergrund einer stadtweit übergreifenden und kaufmännisch orientierten (Haushaltskonsolidierung) Zielsetzung vorgeschlagen wurden. Insofern wäre es nicht zielkonform, diese Standorte mit einer Priorität zu versehen, da sie nur in zusammenhängender Umsetzung eine zielkonforme Wirkung (mit entsprechender Akzeptanz und Gleichbehandlung) entfalten.

Positive monetäre Effekte wären alternativ vor dem Hintergrund einer verkehrslenkenden Parkraumbewirtschaftung (vorwiegend zur Stärkung des Umweltverbundes, z. B. durch Rabattangebote für Pendler/-innen mit Schaffung von Zonen für Kurzzeitparker/-innen und nicht primär vor dem Hintergrund der Einnahmensteigerung) zu erreichen. Hierfür würden sich Bereiche mit einem starken P+R-Aufkommen anbieten.

In Norderstedt-Mitte verfügt die Stadt momentan über insgesamt ca. 1.000 Parkplätze (400 P+R, 300 Tiefgaragen und 300 Straßenraum).

Aus diesem Grund wurde in der Vorlage Nr. M 14/0252 bereits vorgeschlagen, als Einstieg mit der Bewirtschaftung dieses Bereiches zu beginnen. Eine kontinuierliche Fortschreibung (z. B. P+R-Anlage Garstedt) wäre möglich und könnte nach Auswertung der Erfahrungen zu gegebener Zeit erfolgen.

Diese Konzeption wird dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr in einer der nächsten Sitzungen vorgestellt.

3. *Die Auslastung der Parkflächen im Bereich des Stadtparkes ist bei gut besuchten Veranstaltungen an ihre Grenzen gekommen.*

Die Verkehrsbelastung der Anwohner/-innen ist dabei sehr hoch.

a) *Hält die Verwaltung eine Bewirtschaftung dieser Flächen aus den o. g. Gründen für sinnvoll und für 2015 in der Umsetzung für notwendig?*

Antwort:

Nein.

Die Bewirtschaftung der Parkplatzanlagen für den Stadtpark Norderstedt würde – wie bereits im Zuge der seinerzeit durchgeführten Landesgartenschau deutlich spürbar – die anliegenden Bewohner/-innen infolge von Verdrängungsprozessen belasten. Erfahrungsgemäß meiden unmittelbar nach Einführung von Parkgebühren ca. 25 % der Stammnutzer/-innen die gebührenpflichtig umgewandelten Bereiche und parken in den anliegenden Wohngebieten. Langfristig stellt sich eine Verdrängung von Dauerparkern mit einem Wert von ca. 15 % ein. Diese Auswirkungen sind in der Vergangenheit nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Garstedt (Herold-Center) als auch aktuell in der Freien und Hansestadt Hamburg gleichartig aufgetreten.

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung – wie in der Vorlage M 14 /0252 vom 02.06.2014 beschrieben – würde im Bereich des Stadtparkes aufgrund der Funktionsmischung von Wohn-, Gewerbe-, Freizeit- und Einzelhandelsnutzung keinen verkehrslenkenden Effekt, sondern einen haushaltskonsolidierenden Mehrwert leisten.

Dieses Resultat wird noch durch die gültige Rechtslage verstärkt, nach der es gesetzlich (gem. StVO) ausgeschlossen wäre, eine flächendeckende Bewohnerparkbevorrechtigung auszuweisen. Die Gründe dafür wurden in der Vorlage M 14/0252 bereits ausführlich dargestellt.

Jedoch könnte die großflächige Bewirtschaftung aller Parkplätze für den Stadtpark evtl. einen Anreiz zum Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) leisten.

Nach allem hält die hauptamtliche Verwaltung eine Einführung der Parkraumbewirtschaftung (nur) auf Parkplatzflächen des Stadtparkes für nicht zielführend im Sinne der o. g. Fragestellung.

b) *Welche Einnahmen bei welchen Parkgebühren wären machbar?*

Antwort:

Die Höhe möglicher Einnahmen wird von verschiedenen Faktoren (Gebührenordnung, Bewirtschaftungszeitraum, Zielsetzung, Rabatte, Bewirtschaftungsmethodik) beeinflusst. Insofern sind hierzu unendlich viele Modelle und Kombinationsformen denkbar. Vor diesem Hintergrund kann diese Frage nicht detailliert beantwortet werden.

Für die technische Bestückung der vorhandenen Parkplätze (ohne den öffentlichen Straßenraum) im Einzugsbereich des Stadtparkes mit z. B. Kassen- und Schrankensystemen, wäre eine einmalige Investition in Höhe von ca. 300 T € erforderlich. Zudem wären jährliche Unterhaltungskosten in Höhe von geringstensfalls 70 T € ff einzustellen. Ein Großteil der relativ hohen Unterhaltungsaufwendungen begründet sich aus der zwingend notwendigen Ruf- und Notdienstbereitschaft für die Schranken- und Kassensysteme.

Ein Gebührenüberschuss von ca. 25 % der jährlichen, laufenden Aufwendungen für den Unterhalt ist als realistischer Richtwert (aufgrund der Erfahrungen mit dem Parkraumbewirtschaftungsprojekt in Garstedt) anzusehen.

Dafür wären mindestens 1 € Parkgebühr, je ½ Stunde Parkdauer, bei einer täglichen, 24-stündigen Bewirtschaftungsdauer, zu veranschlagen.

Die Amortisierung der Herstellungskosten wäre nach 10 Jahren erreichbar.

- c) *Welche sonstigen Maßnahmen – zur Entspannung der verkehrlichen Situation vor Ort – sind geplant?*

Antwort:

Im Zuge der Umsetzung des B-Planes Nr. 218 (Stormarnstraße / Stormarnkamp / Emanuel-Geibel-Straße / Schützenwall) wurden bereits erhebliche Maßnahmen zum Schutz der bereits dort ansässigen Bewohner/-innen umgesetzt. Beispielsweise wurden Durchfahrtsverbote in Form von Schrankensystemen im „Falkenhorst“ und in der Emanuel-Geibel-Straße dauerhaft installiert. Darüber hinaus wurden, zusätzlich zum baulich hergestellten Parkplatz vor dem Kulturwerk, weitere dauerhafte Parkmöglichkeiten (z. B. im Bereich des ehemaligen Bauhofgeländes) zur Verfügung gestellt. Parallel dazu sind Vereinbarungen mit einigen ortsansässigen Betrieben getroffen worden, um private Parkplätze bei Bedarf in Anspruch nehmen zu können. Dadurch ist das vorhandene Parkplatzangebot bei Großveranstaltungen flexibel erweiterungsfähig. Darüber hinaus steht eine neue Bushaltestelle im direkten Einzugsbereich des Stadtparkgeländes zur Verfügung. Die dort verkehrenden Buslinien wurden grundsätzlich zu einem bedarfsgerechten 20-Minuten-Takt verdichtet. Flankierend dazu wurde eine Nextbike-Station für Leihfahrräder und ein umfangreiches Fahrradabstellangebot eingeführt.

Vor dem Hintergrund dieses großen finanziellen und personellen Aufwandes werden in der Verwaltung zurzeit keine weiteren baulichen oder strategischen Maßnahmenplanungen für das o. a. Plangebiet erarbeitet.