Stand der Untersuchung zur Parkraumsituation in Schleußig

Vorstellung im Stadtbezirksbeirat Südwest

am 10. Juni 2009

Verkehrs- und Tiefbauamt
der Stadt Leipzig
Dipl.-Ing. Torben Heinemann
Abteilungsleiter Generelle Planung

Luftbild

Gliederung

1. Veranlassung
2. Ausgangslage in Schleußig
3. Diskussion mit dem Bürgerverein Schleußig

4. Untersuchung der HTWK
5. Untersuchung des Helmholtz-Zentrums für Umweltforschung – UFZ

6. Zusammenfassung
7. Diskussion

8. Weitere Schritte...

Parkraumuntersuchung in Schleußig

1. Veranlassung

Im März 2007 wurde der Antrag IV/A 170/07 „Erweiterung des Angebotes von Stellplätzen für Pkw und Fahrräder in besonders belasteten Wohngebieten“und im Juli als Neufassung erneut eingebracht.

Für Schleußig sollte demnach als ein **Modellprojekt** in Leipzig vertieft nach Lösungsmöglichkeiten untersucht werden.

Seit Sommer 2007 hat sich die Stadtverwaltung auf Einladung der Bürgerinitiative Schleußig bis Herbst 2008 zu mehreren Arbeitskreisgesprächen getroffen und mit unterschiedlichen Beteiligten Lösungsmöglichkeiten untersucht.

2. Ausgangslage in Schleußig

Randbedingungen

- Guter Sanierungsstand der Gebäude
- Nachgefragte Wohnlage in attraktiver Umgebung
- Durch Nachverdichtung viele Wohneinheiten pro Haus
- Geringe Parkraumreserven im öffentlichen Straßenraum
- Grüne teilweise geschlossene Innenhöfe mit Altbaumbestand
- Attraktive Straßenräume mit breiten Gehbahnen und Bäumen
- Könneritzstraße als Geschäftsstraße mit guter ÖPNV-Anbindung
- Gute Radverbindung zur Innenstadt über Anton-Bruckner-Allee
- Hohe Zahl von CarSharing-Nutzern

2. Ausgangslage in Schleußig

Probleme mit dem ruhenden Verkehr

- Hoher Parkdruck insbesondere nördlich der Rödelstraße und westlich der Könneritzstraße
- Illegal abgestellte Kraftfahrzeuge
  - im Straßenraum
  - in Knotenflächen
  - auf Gehbahnen
  - vor/auf Feuerwehrflächen
  - auf Grünflächen/Baumscheiben
  - brachliegenden Grundstücken
- Ungeordnetes Abstellen von Fahrrädern

2. Ausgangslage in Schleußig

Probleme mit dem Parken auf Gehbahnen

- ist nicht zulässig, wenn es nicht angeordnet wird (Vorraussetzung entsprechende Beschilderung, die an bestimmte bauliche Bedingungen geknüpft ist)
- Abgestellte Fahrzeuge belegen Flächen, die für andere Nutzungen nicht mehr zur Verfügung stehen:
  - Kinderspiel
  - Aufenthalt von Fußgängern
  - Rad fahrende Kinder (bis 10 Jahre)
  - Bewegungsfläche für Sehbehinderte und Mobilitätseingeschränkte
  - Nachzupflanzende Bäume
- fahrende Fahrzeuge gefährden Personen auf der Gehbahn oder beim erreichen bzw. verlassen der Häuser
- Stehende bzw. fahrende Kraftfahrzeuge beschädigen Gehbahn (Fahrrinnen, Pfützenbildung, Schäden im Unterbau, Ebenheit/Verkehrssicherheit)

3. Diskussion mit dem Bürgerverein Schleußig

Bewohnerparken (früher „Anwohnerparken“)

- Bewohnerparkregelungen können in Schleußig nicht angeordnet werden können, da die Voraussetzung hierfür nicht erfüllt sind.
- Mit Bewohnerparkregelungen sollen beispielsweise Berufspendler oder Einkaufsverkehre aus einem bestimmten Gebiet herausgehalten werden. Hierfür müssen unter Beachtung der gemeldeten Fahrzeuge der Bewohner mindestens 50 % freie Stellplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen. Dieses Kriterium wird in Schleußig nicht erfüllt.
- Durch Bewohnerparkregelungen werden keine neuen Stellplätze geschaffen. Es wurde vermutet, dass die jährlich zu leistenden Gebühren (30,70 €) ohne zu erwartenden Stellplatz als Gegenleistung auf keine Akzeptanz stoßen würde.

3. Diskussion mit dem Bürgerverein Schleußig

Änderungen der Parkanordnungen

- Durch die Verwaltung wurden für mehrere Straßen beispielhaft Veränderung der Parkanordnung geprüft (in der Regel von Längsaufstellung zu Schrägaufstellung).
- Es wurde untersucht in welchen Straßen Lösungen mit Markierungen vorgeschlagen werden können bzw. Straßen in denen nur durch bauliche Maßnahmen zusätzliche Stellplätze geschaffen werden könnten (z. B. die Brockhausstraße).
- Im Ergebnis ließen sich nur relativ wenige zusätzliche Stellplätze gewinnen, die weit unter dem Bedarf der legal und illegal abgestellten Fahrzeuge liegen.
- Gleichzeitig würde der Straßenraum so eingeengt, dass ein Begegnungsfall Pkw-Pkw bzw. Lkw nicht mehr gewährleistet und auch die Anfahrt der Feuerwehr im Einsatzfall nicht mehr in allen Fällen garantiert werden kann.

3. Diskussion mit dem Bürgerverein Schleußig

Einbahnstraßenregelungen

- Vorgeschlagene Einbahnstraßenregelungen, um bei einer Querschnittseinengung einen Einrichtungsverkehr zu ermöglichen, wurden untersucht.
- Mit Einbahnstraßenregelungen in geschwindigkeitsreduzierten Bereichen (z. B. Tempo 30-Zonen) besteht generell das Problem höhere Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr zu verursachen (es gibt keinen zu beachtenden Gegenverkehr).
- Fahrzeuge zur Ver- und Entsorgung, die im Straßenraum halten und an denen nicht mehr vorbeigefahren werden kann, blockieren die Straße.
- Weiter müsste davon auszugehen sein, dass Radverkehr in Gegenrichtung zuzulassen wäre bzw. fahren würde und es deshalb in stark beengten Begegnungsräumen zu Gefährdungen kommen könnte bzw. ein breiterer Querschnitt gewählt werden müsste und damit die Anzahl der erreichbaren Parkplätze sinkt.

3. Diskussion mit dem Bürgerverein Schleußig

Komplettumbau von Straßenzügen

- Am Beispiel der Brockhausstraße wurde ein Komplettumbau des Straßenraumes in mehreren Varianten diskutiert.
- Randbedingung war, dass auf die vorhandenen Baumbestände nicht verzichtet werden kann, entsprechend die Wurzelräume zu schützen sind und leere Baumscheiben im entsprechenden Raster nachgepflanzt werden sollten.
- Trotz des Einsatzes erheblicher Mittel ließen sich keine wesentlichen zusätzlichen Stellplätze erzielen.
- Auf die Eigentümer wären die Anliegerstraße entstehenden umlagefähigen Kosten zu 75 % umzulegen.
- Dies schien im Arbeitskreis vor dem Hintergrund, dass nicht nur Bewohner der Brockhausstraße, sondern auch aus den Nachbarstraßen illegal auf den Gehwegen parken, nur schwer vermittelbar zu sein.

3. Diskussion mit dem Bürgerverein Schleußig

Bau von Parkhäusern oder Tiefgaragen

- Für einen Parkhausneubau z. B. auch als automatisches Parkhaus wären Baukosten in der Größe von ca. 22.000 € bis 25.000 € pro Stellplatz zu erwarten zuzüglich der Kosten für den Grunderwerb.
- Für eine größere Anlage wären dann monatliche Mietkosten von **über 120 €** pro Stellplatz zu erwarten.
- Für den Bau von Parkhäusern können in Schleußig keine Mittel aus den Einnahmen für Stellplatzablösebeträge bereitgestellt werden (da in Schleußig keine Stellplatzablösebeträge angefallen sind).

3. Diskussion mit dem Bürgerverein Schleußig

Bau von Parkhäusern oder Tiefgaragen

- Beispiele von Quartiersgaragen in anderen Stadtteilen werden nur unzureichend angenommen.
- Offensichtlich liegt dies an dem Thema Mietkosten, die – unabhängig von der Höhe – von den Nutzern, die zuvor einen kostenlosen Stellplatz im öffentlichen Raum nutzten, kaum akzeptiert werden.
- In Schleußig liegen die Mietkosten für einen Stellplatz heute zwischen ca. 70 bis 90 € pro Monat und damit deutlich über der in der Befragung des Helmholtz-Zentrums für Umweltforschung - UFZ ermittelten mittleren Zahlungsbereitschaft **von 20 € pro Monat**.

3. Diskussion mit dem Bürgerverein Schleußig

Bau einer Parkpalette

- Durch den Bürgerverein wurde der Bau einer Parkpalette über den Garagen westlich der südlichen Holbeinstraße ins Gespräch gebracht.
- Aus Sicht der Stadt ist dieser Standort mit dem dann entstehenden zusätzlichen Verkehren in unmittelbarer Nachbarschaft zum Spielplatz Oeserstraße zunächst keine gute Wahl.
- Auf Grund der statisch schwierigen Konstruktion der Parkpalette (daraus resultierender Kosten) und der Eigentumsverhältnisse der Garagen ist die Idee noch nicht abschließend geprüft worden.
- Bei einem Wegfall der Eigentumsgaragen wäre vorzugsweise eine Begrünung der Fläche und eine Integration in den grünen Landschaftsraum (Ufer zur Weißen Elster/Spielplatz) anzustreben.

3. Diskussion mit dem Bürgerverein Schleußig

Bau von temporären ebenerdigen Stellplätzen

- Auf brachliegenden Flächen wäre eine zumindest temporäre Nutzung für Stellflächen grundsätzlich denkbar.
- Da die Flächen in Privateigentum liegen müssen diese an einer Vermietung ihrer Flächen interessiert sein.
- Bei einer großen Fläche wurden mit dem Eigentümer Möglichkeiten für eine temporäre Stellplatznutzung bis zu einer vom Eigentümer angestrebten Bebauung diskutiert. Leider konnten die Gespräche nach mehrmaligen Anläufen nicht erfolgreich abgeschlossen werden.

3. Diskussion mit dem Bürgerverein Schleußig

Fahrradparken

- Generell ist es möglich, dass sich private Eigentümer auf Antrag bei der Stadt Fahrradbügel vor die Haustür durch die Stadt errichten lassen.
- Die Kosten je Bügel liegen bei 135 €.
- Der Unterhalt der Bügel wird vom Verkehrs- und Tiefbauamt übernommen.
- Hierüber wurde auch in einem Artikel im Amtsblatt informiert.
- Mittlerweile liegen mehrere Anträge zum Aufstellen von Fahrradbügeln vor und es sind auch schon einige Bügel aufgestellt worden.

3. Diskussion mit dem Bürgerverein Schleußig

Vertreter Haus und Grund e. V.

- Durch den Bürgerverein wurde auch der Kontakt zum Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümer-Verein Leipzig und Umgebung e. V. (Haus und Grund e. V.) hergestellt.
- Der Geschäftsführer von Haus & Grund Leipzig hat seine Mitglieder zur Stellplatzproblematik angeschrieben.
- Allerdings konnte im Ergebnis keine Aktivität der Eigentümer erreicht werden.
- Offensichtlich sehen sich die im Verein zusammengeschlossenen Eigentümer nicht in der Verantwortung bzw. Pflicht etwas zur Beseitigung des Stellplatzmangels in Schleußig zu tun.

4. Untersuchung der HTWK

Untersuchung von Studenten der HTWK

- Im Studienjahr 2007/2008 konnte an der HTWK eine studentische Arbeitsgruppe von 10 Personen gewonnen werden, die sich im Rahmen ihrer Belegarbeit mit dem Parkproblem in Schleußig beschäftigten.
- In drei Arbeitsgruppen wurde der Bereich nördlich der Rödelstraße betrachtet.
- Die Ergebnisse aus der studentischen Arbeit wurden der Stadt Ende November 2008 übergeben und Ende Januar 2009 in einer hochschulinternen Veranstaltung vorgestellt.

- Die sehr engagierte Arbeit entstand in Zusammenarbeit und mit Unterstützung des Bürgervereins und entwickelte Lösungsvorschläge auf Grundlage einer detaillierten Analyse.
- So wurden Zählungen von abgestellten Kfz und Fahrrädern an unterschiedlichen Wochentagen und zu unterschiedlichen Tageszeiten (vor allem in den Nachtstunden) vorgenommen.

4. Untersuchung der HTWK

Untersuchung von Studenten der HTWK

- Hauptinhalt der Untersuchung der Studenten der HTWK sind Ideen zur Umgestaltung der Straßen bzw. im Straßenraum vorhandener Grünflächen um ein Maximum an Stellplätzen zu schaffen.
- Teilweise entstanden Varianten auf Grund einer kompletten Umgestaltung des Straßenraumes mit Wegfall der heutigen Bäume und Ersatz in einem versetzten Raster.
- Gehwegrestbreiten von unter ca. 1,50 m bzw. ein abschnittsweiser kompletter Verzicht auf Gehbahnen entlang der Könneritzstraße im Einmündungsbereich der Brockhausstraße wurden dabei in Kauf genommen, um beispielsweise einen Parkplatz im heutigen Knotenbereich der Brockhausstraße einzuordnen.

4. Untersuchung der HTWK

Untersuchung von Studenten der HTWK

- Ebenfalls wurden Grundprinzipien der Erreichbarkeit der Grundstücke und Verkehrsflächen für die Feuerwehr bzw. zur Ver- und Entsorgung nicht eingehalten.
- Sie zeigen deswegen eine sehr theoretische, maximal mögliche, im öffentlichen Raum vorhandene Stellplatzanzahl. Die bei genauer Betrachtung tatsächlich möglichen zusätzlichen Stellplätze rechtfertigen nicht den vorgeschlagenen sehr kostenintensiven Umbau des Straßenraums.
- Diese Ideen werden seitens der Stadt aus Gründen
  - der Verkehrssicherheit
  - der Gestaltung
  - des Stadtbildes und
  - unter Beachtung der Realisierungskosten nicht weiterverfolgt.

5. Untersuchung des UFZ

Untersuchung des Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung

- Ebenfalls Ende 2007 konnte am Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung eine Gruppe von Wissenschaftlern gewonnen werden, die unterstützt von Stipendiaten und Diplomanden eine **Befragung** der Schleußiger Haushalte sowie eine **Teststudie** für freiwillige Verhaltensänderungen bei der Mobilitätswahl in Schleußig durchführten.
- Die Befragung erfolgte im Frühjahr 2008 als Vollbefragung von ca. 4.000 Haushalten im Gebiet zwischen Holbeinstraße und Könneritzstraße.
- Im Mai 2008 lief die Untersuchung des Verkehrsverhaltens der 10 Testhaushalte.
- Die ersten Zwischenergebnisse wurden Ende Juni 2008 in Schleußig öffentlich vorgestellt und die Endergebnisse sowie Auswertungen aus der Befragung und der Testreihe wurden der Stadt im November 2008 zur Verfügung gestellt.

5. Untersuchung des UFZ

Untersuchung des Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung

- Bei der Befragung der Haushalte wurde ein großes Gewicht auf die Verkehrsmittelwahl und die Mobilitätsbedürfnisse der Schleußiger bzw. ihre Einstellung zur Parkproblematik gelegt.
- Es konnten 10 Haushalte gewonnen werden, die sich in einer freiwilligen Testphase für 4 Wochen ohne die Nutzung des eigenen Pkws vor der Haustür zu recht finden sollten.
- Als Partner konnten die
  - LVB GmbH,
  - der Car-Sharing-Anbieter teilAuto GmbH,
  - die Firma Fahrradladen Rückenwind und
  - der Betreiber des Parkhauses in der Gießerstraße

  gewonnen werden, sich mit kostenfreien/-günstigen Angeboten zu beteiligen.

5. Untersuchung des UFZ

Untersuchung des Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung

- Ziel war es Alternativen zur Nutzung des eigenen Autos bzw. zum Abstellen des Fahrzeugs vor der eigenen Haustür auszuprobieren.
- Die Ergebnisse lassen Spielräume für mögliche Verhaltensänderungen erkennen. Diese werden jedoch ohne kostenfreie/-günstige Angebote bzw. eine Erhöhung des Parkdrucks bzw. der Ahndung illegalen Parkens nicht zur Geltung kommen.
- Hieraus abzuleitenden Lösungsansätze sind noch zu prüfen.

6. Zusammenfassung

- Trotz intensiver Bemühungen aller Beteiligten, insbesondere auch des Bürgervereins Schleußig, war es bisher nicht möglich, vorhandene private Freiflächen für die Nutzung als Pkw-Stellplätze zu finden.
- Es gab keine Bereitschaft seitens der von der Stadt angesprochenen Eigentümer, trotz vorgestelltem Nutzungs- und Betreiberkonzeptes, Flächen ggf. als Zwischennutzungen zur Verfügung zu stellen.
- Offensichtlich ist die Gewinnerwartung einer unbelasteten Grundstücksfläche höher als die möglichen Einnahmen einer Bewirtschaftung der Flächen als Parkraum.

6. Zusammenfassung

- Bei der Betrachtung des öffentlichen Raumes war die Verwaltung mit den erforderlichen Umbaumaßnahmen des Straßenraums sehr schnell an die Kostengrenzen gestoßen.
- Die untersuchten typischen Straßenräume in Schleußig (Brockhausstraße, Alfred-Frank-Straße) sowie die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen in der Stieglitzstraße, Rochlitzstraße, Schnorrstraße schaffen keine überzeugende Lösung für den ruhenden Verkehr.
- Neben erheblichen Kosten, die zu großen Teilen bei Anliegerstraßen auf die Eigentümer umgelegt werden, wären auch gravierende Eingriffe in den Baumbestand, den Seitenraum, die Gestaltung des städtischen Raums und die Verkehrsorganisation (Einrichtung von Einbahnstraßen) erforderlich gewesen.
- Im Ergebnis musste festgestellt werden, dass bei Berücksichtigung vorhandener Bäume bzw. Fahrbahngrenzen nur sehr wenige zusätzliche Stellplätze geschaffen werden könnten. **Insbesondere bei den komplexen Umbaumaßnahmen standen diese in keinem Verhältnis zu den notwendigen Aufwendungen und Kosten.**

6. Zusammenfassung

- Die Untersuchungen des Helmholtzzentrums für Umweltforschung – UFZ lassen einen gewissen Spielraum für „weiche Maßnahmen“ erkennen.
- Es gibt in relativ engen Grenzen einen geringen Prozentsatz an Haushalten, die es sich bei „unterstützenden Rahmenbedingungen“ vorstellen könnte das eigene Fahrzeug außerhalb von Schleußig abzustellen.
- Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass rund ein Viertel der geparkten Autos mehrere Tage oder sogar länger als eine Woche am Stück ungenutzt abgestellt sind. Insofern wäre ein ggf. zusätzliche Aufwand zum holen des Fahrzeug für diesen Personenkreis überschaubar.

- Maßnahmen die auf eine Änderung des Parkverhaltens der Bewohner in Schleußig abzielen können nicht – als „Umerziehungsmaßnahmen“ missverstanden – von der Stadt „aufgezwungen“ werden.
- Vielmehr muss die Initiative hierzu aus der Bürgerschaft selbst kommen. Die Verwaltung kann dann begleitend wirken.

7. Diskussion

- …
- …
- …

7. Diskussion

- Welche Lösungsansätze können Sie sich vorstellen?
- Sind alternative Mobilitätsangebote ausreichend bekannt?
- Welche alternative Mobilitätsansätze sollten weiterverfolgt werden?
- Welche Kosten sind Sie bereit zu tragen?
  - Für einen Stellplatz pro Monat
  - Für eine freie Gehbahn
  - Für weniger Parksuchverkehr
  - Für ein anderes Mobilitätsangebot (Rad, ÖPNV, CarSharing)

8. Weitere Schritte...

- Möglichkeiten für den Bau einer Parkpalette müssen abschließend geprüft werden
- Parken als temporäre Nutzung auf brachliegenden Flächen neu prüfen
- Initiativen von Privaten positiv begleiten und unterstützen
- Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheinautomat und Bewohnerparkregelung prüfen (d. h. Bewohner parken mit Ausweis für 30,70 € pro Jahr ohne weitere Kosten)
- ...

Stadt Leipzig

Dezernat Stadtentwicklung und Bau
Verkehrs- und Tiefbauamt
Abteilung Generelle Planung

Prager Straße 17
04092 Leipzig

Tel.: +49 (341) 123 - 34 41
Fax.: +49 (341) 123 - 34 55

www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/verkehr/