

Absender:

**SPD-Fraktion im Rat der Stadt /
Fraktion Bündnis 90 - DIE GRÜNEN im
Rat der Stadt**

22-19222-03
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Neufassung der Gebührenordnung für das Parken auf
gebührenpflichtigen Parkplätzen in der Stadt Braunschweig
(ParkGO) - Änderungsantrag**

Empfänger:

Stadt Braunschweig
Der Oberbürgermeister

Datum:

19.12.2022

Beratungsfolge:

Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

20.12.2022

Status

Ö

Beschlussvorschlag:

1. Die Umsetzung des Beschlusses 22-19665 „Ausweitung des gebührenpflichtigen Parkens innerhalb der Okerumflut (Zone I)“ erfolgt erst ab dem 1. Mai 2023 – abschnittsweise, wie in der Ursprungsvorlage beschrieben. Bis dahin bleibt der Status quo erhalten, um Umstellungs- und Umgewöhnungsprozessen die notwendige Zeit einzuräumen.

2. Mit Einführung des gebührenpflichtigen Parkens ist eine Überwachung der Parkregelungen und eine Ahndung von Verstößen unbedingt erforderlich. Die Verwaltung wird gebeten, vorab die betroffenen Personen auf geeignete Weise über die Änderung der Parkregelungen zu informieren.

3. Die Verwaltung wird gebeten, eine Überarbeitung der Parkgebührenordnung im Rahmen des Mobilitätsentwicklungsplans (MEP) zu prüfen, die das (veränderte) Verhalten unterschiedlicher Nutzer*innengruppen (z. B. Anwohner, Handwerker, Lieferdienste, Pflegedienste, Besucher*innen/Gäste) differenziert berücksichtigt.

4. Die Verwaltung wird gebeten, in Gesprächen mit den Betreibern der Parkhäuser und Tiefgaragen zu klären, inwieweit das Angebot an Dauerparkplätzen in diesen Parkbauten verbessert werden kann, um den öffentlichen Straßenraum zu entlasten.

5. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, wie eine Attraktivierung des sog. „Handyparkens“ (digitales Parken) erreicht werden kann.

6. Die Verwaltung wird auch gebeten, die Erfahrungen mit den neuen Parkregelungen dahingehend auszuwerten, welche Auswirkungen sich auf Bereiche außerhalb der Okerumflut ergeben. Daraus abgeleitet oder aufgrund bereits bestehenden Parkdrucks ist eine Ausweitung des Parkraummanagements auf Bereiche außerhalb der Okerumflut zu prüfen (vgl. 4./5. Schritt des 1997 beschlossenen Parkraumbewirtschaftungskonzepts).

Sachverhalt:

Bereits im Mai 1990 hatte der Rat sich mit einer Umstellung des innerstädtischen Parkens befasst. In der beigelegten Beschlussvorlage aus dem Jahr 1995 beschreibt die Verwaltung zutreffend die damalige innerstädtische Parksituation: „Die heutige Situation im ruhenden Verkehr der Innenstadt Braunschweigs ist durch den einfachen Grundsatz »Wer zuerst kommt, parkt (zuerst)« geprägt. Der Bestand an unbewirtschaftetem Parkraum ist mit 2.150 öffentlichen Parkständen absolut wie auch im Vergleich mit vergleichbaren Städten sehr groß. Diese im öffentlichen Straßenraum befindlichen, weder zeitlich beschränkten, noch mit einer Parkgebühr belegten Parkstände werden in der Regel in den Morgenstunden von

Berufstätigen oder Auszubildenden für eine Zeitdauer von 8 bis 10 Stunden belegt und stehen somit dann für andere Nutzer nicht mehr zur Verfügung. Auf diese Weise wird das Parkraumangebot z. B. für einen mit dem Auto aus der Region anreisenden Kunden der Braunschweiger Innenstadt oder auch Geschäftsmann/frau stark eingeschränkt.“

Der Rat beschloss daher im März 1997 das beigefügte Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt innerhalb der Okerumflut. Zunächst sollten nur die Schritte 1 bis 3 der vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden. Dieser Beschluss von 1997 umfasste auch bereits die Anfang November 2022 (erneut) mit Vorlage 22-19665 beschlossene Ausweitung des gebührenpflichtigen Parkens innerhalb der Okerumflut (Vorlage 22-19665).

Zu 1:

In der Vorlage 22-19665 schreibt die Verwaltung, dass die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung gestaffelt vorgenommen werden soll, damit der sich daraus ergebende personelle Mehraufwand im Bereich der Überwachung und Vollstreckung sukzessive aufgebaut werden kann. Die Aufstellung der ersten 40 Parkscheinautomaten werde in Abhängigkeit von der Witterung rund zwei Monate dauern und voraussichtlich bis Ende des I. Quartals dauern. Die Anregung aus dem CDU/FDP-Antrag, den Betroffenen Zeit für die Umstellung und Umgewöhnung einzuräumen, wird insofern aufgegriffen, als erst im Mai 2023 mit der Parkgebührenerhebung im ersten Abschnitt begonnen werden soll. Die weiteren Parkscheinautomaten werden in den anderen Abschnitten laut Verwaltungsvorlage ohnehin erst frühestens im Herbst 2023 in Betrieb genommen. Damit dürfte den Betroffenen ausreichend Zeit für eine Umstellung und Umgewöhnung zur Verfügung stehen.

Zu 2:

Die Verwaltung soll die betroffenen Personen durch geeignete Maßnahmen über die Änderungen der Parkregelungen umfassend informieren. Gezielter als mit reinen Informationsveranstaltungen erreicht man die Betroffenen in den weit auseinander liegenden Straßenzügen des Ausweitungsbereichs durch Faltblätter, die an parkenden Autos im Ausweitungsbereich angebracht werden.

Zu 3:

Wenn in der Vergangenheit Änderungen an den Parkregelungen vorgenommen wurden, waren in der Regel auch Nachsteuerungen erforderlich. Zum Beispiel wurden nach Einführung des Parkraummanagements rund um die Stadthalle erst im Nachhinein auf Drängen der Anwohner Parkscheinautomaten aufgestellt, die auch Besucherparken (bis zu 24 Stunden) ermöglichen. Insofern sollten die Erfahrungen mit der neuen Parkregelung einfließen in eine Prüfung von zonengestaffelten oder nutzerorientierten unterschiedlichen Parkdauern, wie es sie auch in anderen Städten (z. B. Hannover) gibt und im Parkraumbewirtschaftungskonzept von 1997 auch vorgeschlagen wurde.

Zu 4:

Wie der Mitteilung der Verwaltung 22-19222-01 zu entnehmen ist, gibt es bereits Gesprächstermine mit den Betreibern der städtischen Tiefgaragen, um das Angebot für Pendlerinnen und Pendler zur Nutzung der Tiefgaragen attraktiver zu gestalten. Denkbar ist, die Anzahl der Dauerparkplätze auszuweiten und die Öffnungszeiten zu verlängern. Auch Gespräche mit den Betreibern der Parkhäuser, die nicht im städtischen Eigentum liegen, seien bereits geplant. Der Graphik zur Gesamtauslastung der Parkhäuser in der Mitteilung 22-19222-01 ist zu entnehmen, dass noch genügend Kapazitäten vorhanden sind, weitere Dauerparker – auch zu attraktiven Konditionen – aufzunehmen. Dieses würde sehr zu einer Entlastung des Parkens an den öffentlichen Straßen beitragen.

Zu 5:

Das sog. Handyparken ermöglicht es, die Parkgebühren mit dem Handy zu bezahlen. Auf der städtischen Website gibt es weitere Erläuterungen: „Auf allen öffentlichen Parkflächen mit Parkscheinpflcht besteht die Möglichkeit, über PayByPhone den Parkschein komfortabel per Handy zu bezahlen und zu verlängern. Der digitale Parkschein wird direkt nach der Buchung an die Verkehrsüberwachung übermittelt. Mittels elektronischer

Kennzeichenabfrage kann die Verkehrsüberwachung vor Ort die digitalen Tickets einsehen. PayByPhone ist eine kostenlose App, die dem Nutzer außerdem mittels GPS den nächstgelegenen Parkplatz anzeigt. Die Parkgebühr wird einfach mit nur zwei „Klicks“ bezahlt. Auch eine einfache SMS-Funktion zum Lösen eines Parktickets steht zur Verfügung. Hierzu sind genaue Anwendungshinweise mit der entsprechenden Kurzwahlnummer auf den Parkscheinautomaten zu finden. Die PayByPhone-App kann kostenlos im App Store und Google Play Store heruntergeladen werden und ist auch ohne vorherige Registrierung direkt einsetzbar.“ – Aus städtischer Sicht ist besonders attraktiv, dass beim Handyparken das Handling von Kleingeld entfällt. Für die Nutzer*innen fallen jedoch zusätzliche Gebühren für den Dienstleister an, in der Regel 10 Prozent der jeweiligen Parkgebühr. In einigen Kommunen (z. B. Aachen, Erlangen, Magdeburg, Saarbrücken, Sulzbach-Rosenberg) fällt jedoch keine zusätzliche Gebühr an. Vielleicht können die Erfahrungen aus diesen Kommunen mit einfließen in einen Vorschlag der Verwaltung, das Handyparken in Braunschweig attraktiver zu gestalten.

Zu 6:

Eine flächendeckende Gebührenerhebung für das Parken in der Innenstadt wird voraussichtlich dazu führen, dass der Parkdruck auf Straßen außerhalb der Okerumflut zunehmen wird. Das wird schon im Parkraumbewirtschaftungskonzept von 1997 angenommen und auch in den Änderungsanträgen von CDU/FDP und BBS aufgegriffen. Die Bereiche außerhalb der Okerumflut sind vielfach bereits einem hohen Parkdruck ausgesetzt. Insofern sollte die Verwaltung unter Einbeziehung der betroffenen Stadtbezirke frühzeitig die Straßenzüge zwischen Okerumflut und wilhelminischem Ring in die Überlegungen zum Parkraummanagement mit einbeziehen.

Abschlussbemerkung:

Es wird erwartet, dass die angesprochenen Themen ebenso wie das Thema Park & Ride im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen aus dem MEP mit behandelt werden. Die Einführung des Deutschlandtickets („49-Euro-Ticket“) im Laufe des Jahres 2023 wird voraussichtlich zu einer spürbaren Veränderung im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung führen. Aufgrund des großen Erfolgs des 9-Euro-Tickets und der klimafreundlichen Wirkung durch die vermehrte Nutzung des ÖPNV soll das Deutschlandticket als dauerhaftes Zeitkartenangebot in Kooperation von Bund und Ländern im Rahmen des dritten Entlastungspakets des Bundes eingeführt werden. Das Deutschlandticket vereinfacht dabei als „Flatrate für den Regionalverkehr“ die Nahverkehrstarife, da es Reisen über Landes- und Tarifgrenzen ermöglicht. Es ist somit zusammen mit der Parkraumbewirtschaftung ein starkes Argument, vom Auto auf ein klimafreundliches Verkehrsmittel umzusteigen. Anpassungen und Weiterentwicklungen des Parkraumkonzepts, die neben den bewirtschafteten Parkflächen auch Systemfragen (digitales Bezahlen, Überwachung usw.) und die Parkgebühren im Blick haben, gehören insofern auch zukünftig zu den laufenden Aufgaben der Verwaltung.

Der vorliegende Antrag greift die Punkte aus den Änderungsanträgen 22-19930 der FDP, 22-19995 der BBS und 22-19222-02 von CDU/FDP auf.

Anlage:

Parkraumbewirtschaftungskonzept Braunschweig von 1997

Der Oberstadtdirektor Stadtplanungsamt 61.41-133/50 Pk-VG	Drucksache XV-58/97	TOP 29
---	-------------------------------	------------------

2. Ergänzungs-
VORLAGE

Datum
16.12.1996

Beratungsfolge	Sitzung			Beschlüßvorschlag		
	Tag	öffent- lich	nicht öffent- lich	ange- nom- men	abge- lehnt	geän- dert
☐ Stadtbezirksrat 120 - als Mitteilung -		X				
☐ Stadtbezirksrat 421 6.2.97	16.01.1997	X				
☐ Stadtbezirksrat 320	21.01.1997	X				
☐ Stadtbezirksrat 222	22.01.1997	X				
☐ Stadtbezirksrat 221	28.01.1997	X				
☐ Umweltausschuß 12.2.97	06.02.1997	X				
☐ Wirtschaftsausschuß	14.02.1997	X				
☐						
☐ Planungsausschuß	19.02.1997	X				
☐ Verwaltungsausschuß	25.02.1997		X			
☒ Rat	04.03.1997	X				
☐						
				Vom Rat angenommen Ausgef./Amt 15		

Beteiligte Ämter 12, 66	Beteiligung des Rechnungspr.-Amtes ☒ nein ☐ ja	Anhörungsrecht des StBezR. ☐ nein ☒ ja	Vorlage erfolgt aufgrund Vorschl./Anreg. d. StBezR. ☒ nein ☐ ja, Nr.
-----------------------------------	---	---	---

Überschrift, Beschlüßvorschlag (unverändert)

Parkraumbewirtschaftungskonzept Braunschweig

1. Das Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt Braunschweig innerhalb der Okerumflut wird beschlossen.
2. Die Schritte 1 bis 3 der vorgeschlagenen Maßnahmen werden, wie in Kapitel 6 ausführlich dargestellt, umgesetzt.

370

1. Anlaß

Die Verwaltung hat im November 1995 den Gremien eine umfangreiche Beschlußvorlage Parkraumbewirtschaftungskonzept Braunschweig zur Beschlußfassung vorgelegt. Die große Bedeutung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Innenstadt und Gesamtstadt Braunschweig machte umfangreiche Beratungen in den Gremien erforderlich. Die Verwaltung hat als Reaktion auf aufgeworfene Fragen eine 1. Ergänzungsvorlage erarbeitet und das Parkraumbewirtschaftungskonzept in dieser Fassung erneut den Gremien vorgelegt.

Der Stadtbezirksrat 120 (östliches Ringgebiet) hat dem Parkraumbewirtschaftungskonzept in der Fassung der 1. Ergänzungsvorlage zugestimmt. In den übrigen beteiligten Gremien konnten die Beratungen bis jetzt nicht zu einem für die Verwaltung erkennbaren Ergebnis gebracht werden. Aus diesem Grunde hält es die Verwaltung für angezeigt, das Parkraumbewirtschaftungskonzept an zwischenzeitlich eingetretene Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen anzupassen und in dieser Form erneut zur Beratung in die Gremien einzubringen.

Unabhängig davon haben Beratungen zur Platzgestaltung Wollmarkt/Alte Waage im Stadtbezirksrat Innenstadt am 04.12.1996 gezeigt, daß in den Gremien der Wunsch besteht, das Parkraumbewirtschaftungskonzept nun erneut zu beraten. Diesem Wunsch kommt die Verwaltung nunmehr nach.

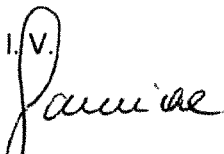
2. Veränderte gesetzliche Rahmenbedingungen

Seit dem 01.11.1996 gilt ein neues Ladenschlußgesetz, das den Rahmen für die zulässigen Öffnungszeiten ausgedehnt hat. Danach ist es in Zukunft möglich, montags bis freitags zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr, an normalen Samstagen zwischen 6.00 Uhr und 16.00 Uhr und an Samstagen in der Weihnachtszeit zwischen 6.00 Uhr und 18.00 Uhr Einzelhandel zu betreiben.

Diese Regelung ist nach mehreren Jahrzehnten der alten Regelung relativ neu und es ist weder für die Verwaltung noch für den Einzelhandelsverband oder die IHK derzeit absehbar, in welchem Umfang die erweiterten Rahmenbedingungen des neuen Ladenschlußgesetzes vom Braunschweiger Einzelhandel in Zukunft genutzt werden. Derzeit mögliche Beobachtungen spiegeln die besonderen Bedingungen der Vorweihnachtszeit im Einzelhandel wider, deren Übertragung auf die restliche Zeit des Jahres zumindest nach derzeitigem Erkenntnisstand fragwürdig ist. Die Verwaltung hat daher die Absicht, gemeinsam mit der IHK Art und Umfang der Nutzung des vergrößerten Rahmens im I. Quartal 1997 intensiv zu beobachten.

Da es wesentliches Ziel des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Braunschweig ist, neben der Nutzergruppe der Anwohner in ausreichendem Maße Parkraum für die bedeutende Nutzergruppe der Kunden und Besucher in attraktiver Lage zur Verfügung stellen zu können, ist es sinnvoll, auch den Kunden und Besuchern, die nach neuer gesetzlicher Regelung in der Zeit zwischen 18.30 Uhr und 20.00 Uhr Parkraumbedarf im öffentlichen Raum haben, einen adäquaten Parkplatz zur Verfügung zu stellen. Sollte sich nach den Beobachtungen der IHK und der Verwaltung zeigen, daß der Braunschweiger Einzelhandel in überwiegendem Umfang den Rahmen ausschöpft, so empfiehlt die Verwaltung, die Bewirtschaftungszeiten entsprechend anzupassen. Es ist beabsichtigt, diese Anpassung nach dem Vorliegen ausreichender Informationen ggf. im Rahmen des 3. Realisierungsschrittes vorzunehmen.

Mit dieser inhaltlichen Ergänzung empfiehlt die Verwaltung, dem Parkraumbewirtschaftungskonzept (Beschlußempfehlung unverändert) zuzustimmen.

I. V.

Jäenicke

Parkraumbewirtschaftungskonzept Braunschweig

Beratungsergebnisse der Stadtbezirksräte:

Die Verwaltung hat die Vorlage Parkraumbewirtschaftungskonzept vom 23.10.1995, die 1. Ergänzungsvorlage vom 08.01.1996 sowie die 2. Ergänzungsvorlage vom 16.12.1996 in folgende Stadtbezirksräte zur Beratung eingebracht:

(Die in der 2. Ergänzungsvorlage genannten Sitzungstermine haben sich teilweise verändert. Die Beratung im Unterausschuß erfolgt am 12.02.1997.)

Stadtbezirksrat 320 - westliches Ringgebiet zur Sitzung am 21.01.1997

Beratungsergebnis:

Der Stadtbezirksrat hat die Vorlage zur Kenntnis genommen.

Protokollnotiz:

„Die Verwaltung der Stadt Braunschweig wird gebeten, um den zu erwartenden Parkdruck im westlichen Ringgebiet zu vermindern, die in Planung befindlichen P + R-Plätze Werksteig, Varrentrappstraße und Hildesheimer Straße-Nord vor der Einführung der Stufen 2 und 3 des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes einzurichten.“

Stadtbezirksrat 222 - Viewegs Garten - Bebelhof zur Sitzung am 22.01.1997

Beratungsergebnis:

Der Stadtbezirksrat hat die Vorlage beschlossen.

Protokollnotiz:

1. Die Verwaltung wird gebeten, im Rahmen der Einführung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes die Auswirkungen desselben durch Verkehrszählungen und Befragung der betroffenen Bürger begleitend zu erfassen.
2. Die Verwaltung wird gebeten, da durch die Einführung der 1. Stufe des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes eine stark erhöhte Verkehrsbelastung der an den Okerumflutgraben angrenzenden Gebiete zu erwarten ist, eine möglichst zeitgleiche Einführung der 2. Stufe ins Auge zu fassen.“

Stadtbezirksrat 221 - Innenstadt zur Sitzung am 28.01.1997

Beratungsergebnis:

Der Stadtbezirksrat hat die Vorlage beschlossen.

Stadtbezirksrat 421 - Nordstadt zur Sitzung am 06.02.1997

Beratungsergebnis:

Der Stadtbezirksrat hat die Vorlage abgelehnt.

Beratungsergebnisse in Ausschußsitzungen:

Der Unterausschuß und der Wirtschaftsausschuß haben die Vorlage ohne Beschluß passieren lassen.

Der Oberstadtdirektor - Stadtplanungsamt - 61.41-133/50 PK-VG	Drucksache	TOP
---	------------	-----

1. Ergänzungs- VORLAGE

Datum
08.01.1996

Beratungsfolge	Sitzung			Beschlüßvorschlag		
	Tag	öffent- lich	nicht öffent- lich	ange- nom- men	abge- lehnt	geän- dert
☐ Stadtbezirksrat 221 - Innenstadt -	23.01.1996	X				
☐ Stadtbezirksrat 120 - Östliches Ringgebiet -	24.01.1996	X				
☐ Stadtbezirksrat 222 - Viewegs Garten Bebelhof -	31.01.1996	X				
☐ Stadtbezirksrat 421 - Nordstadt -	01.02.1996	X				
☐ Stadtbezirksrat 320 - Westliches Ringgebiet -	13.02.1996	X				
☐ Planungsausschuß	14.02.1996	X				
☐ Wirtschaftsausschuß	16.02.1996	X				
☐ Ausschuß für Frauen- und Familienfragen	07.03.1996	X				
☐ Umweltausschuß	07.03.1996	X				
☐ Verwaltungsausschuß	19.03.1996		X			
☐ Rat	23.04.1996	X		Vom Rat angen. Ausgef./Amt 15		

Beteiligte Ämter	Beteiligung des Rechnungspr.-Amtes ☒ nein ☐ ja	Anhörungsrecht des StBezR. ☐ nein ☒ ja	Vorlage erfolgt aufgrund Vorschl./Anreg. d. StBezR. ☒ nein ☐ ja, Nr.
------------------	---	---	---

Überschrift, Beschlußvorschlag

Parkraumbewirtschaftungskonzept Braunschweig

- „1. Das Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt Braunschweig *innerhalb der Okerumflut* wird beschlossen.“
- Die Schritte 1 bis 3 der vorgeschlagenen Maßnahmen werden wie in Kapitel 6 ausführlich dargestellt umgesetzt.“

373

Die Verwaltung hat in der Beschlußvorlage zum Parkraumbewirtschaftungskonzept Braunschweig vom 23.10.1995 ausführlich dargestellt, daß aufgrund der Bedeutung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Stadt Braunschweig ein schrittweises Realisieren des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes zur Erreichung der damit angestrebten Ziele von großer Wichtigkeit ist.

Daher hat die Verwaltung von den insgesamt dargestellten 6 Realisierungsschritten zunächst 3 Schritte zur Realisierung vorgeschlagen, um danach die Erfahrungen mit der Parkraumbewirtschaftung zusammentragen zu können, eine erneute Anhörung wichtiger Institutionen und Verbände durchzuführen und die Ergebnisse aller dieser Recherchen den Gremien in Form einer zweiten Beschlußempfehlung zu weiteren Realisierungsschritten vorzulegen.

Die Verwaltung hat in der Beschlußvorlage vom 23.10.1995 die Maßnahmen dargestellt, die im Rahmen der Schritte 1 bis 3 zur Realisierung vorgeschlagen werden. Diese Maßnahmen betreffen ausschließlich den Bereich innerhalb der Okerumflut. Um diesen Sachverhalt, an dem sich nichts geändert hat, noch klarer darzustellen, hat die Verwaltung den Punkt 1 des Beschlußvorschlages um den Zusatz „innerhalb der Okerumflut“ ergänzt.

I. V.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. F. Beckmann', with a long horizontal flourish extending to the right.

Dr. Beckmann

Der Oberstadtdirektor Stadtplanungsamt 61.41-133/50 Pk-VG	Drucksache	TOP
---	------------	-----

VORLAGE

Datum
23.10.1995

Beratungsfolge	Sitzung			Beschlussvorschlag		
	Tag	öffent- lich	nicht- öffent- lich	ange- nom- men	abge- lehnt	geän- dert
☐ Stadtbezirksrat 221	07.11.95	X				
☐ Planungsausschuß	08.11.95	X				
☐ Stadtbezirksrat 120	13.12.95 15.11.95	X				
☐ Stadtbezirksrat 421	23.11.95	X				
☐ Stadtbezirksrat 222	29.11.95	X				
☐ Stadtbezirksrat 320	05.12.95	X				
☐ Wirtschaftsausschuß	08.12.95	X				
☐ Umweltausschuß	18.01.96	X				
☐ Ausschuß für Frauen und Familienfragen	18.01.96	X				
☐ Verwaltungsausschuß	13.02.96		X			
☐ Rat	27.02.96	X		Vom Rat angen. Ausgef./Amt 15		

Beteiligte Ämter 12, 20, 23, 31, 32, 37, 40, 41, 45, 54, 66, 80	Beteiligung des Rechnungspr.-Amtes ☒ nein ☐ ja	Anhörungsrecht des StBezR. ☐ nein ☒ ja	Vorlage erfolgt aufgrund Vorsch./Anreg. d. StBezR. ☒ nein ☐ ja, Nr.
---	---	---	--

Überschrift, Beschlussvorschlag

Parkraumbewirtschaftungskonzept Braunschweig

- " 1. Das Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt Braunschweig wird beschlossen.
2. Die Schritte 1 bis 3 der vorgeschlagenen Maßnahmen werden, wie in Kapitel 6 ausführlich dargestellt, umgesetzt."

375

Inhaltsübersicht

1. Anlaß und Bearbeitungsablauf
2. Heutige Situation im ruhenden Verkehr
3. Ziele des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes
4. Prognose der zukünftigen Situation im ruhenden Verkehr
5. Parkraumbewirtschaftungskonzept
6. Realisierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes und zu erwartende Auswirkungen
7. Grundsatzpositionen wichtiger Institutionen und Verbände
8. *Anhörung wichtiger Institutionen und Verbände*
9. Zusammenfassung und Verwaltungsvorschlag

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Ratsbeschluß vom 15.5.1990
Anlage 2	Vergabebeschluß vom 03.9.1991
Anlage 3	<i>Bezirkseinteilung Parkraumbewirtschaftungskonzept</i>
Anlage 4	<i>Stellungnahmen im Rahmen der Anhörung</i>

376

Alle Textpassagen in *Schrägdruck* gehen auf die Stellungnahmen der Institutionen und Verbände im Rahmen der Anhörung zum Parkraumbewirtschaftungskonzept zurück.

1. Anlaß und Bearbeitungsablauf

Mit Beschluß vom 15.05.1990 hatte der Rat einen Antrag, mit dem die Verwaltung beauftragt werden sollte, ein Konzept zur Verkehrsentslastung der Braunschweiger Innenstadt zu erstellen, an die Ausschüsse verwiesen.

Als kommunale Lösungsstrategien gegen die Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs wurden in dem Antrag Parkraumbewirtschaftungskonzepte, verbunden mit einer konsequenten Förderung des ÖPNV und einem angemessenen P + R-Konzept, genannt. Dieser Beschluß ist als Anlage 1 enthalten.

Am 03.09.1991 hat der Rat die Vergabe zur Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Innenstadt Braunschweig an das Planungsbüro Retzko + Topp, Darmstadt, beschlossen. Der Vergabebeschuß ist als Anlage 2 enthalten.

In den folgenden Jahren hat das Planungsbüro das nunmehr vorliegende Parkraumbewirtschaftungskonzept Braunschweig erarbeitet.

Die Verwaltung legt das Parkraumbewirtschaftungskonzept Braunschweig den Gremien nunmehr zur Beratung vor und empfiehlt, die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu beschließen.

2. Heutige Situation im ruhenden Verkehr

Die heutige Situation im ruhenden Verkehr der Innenstadt Braunschweig ist durch den einfachen Grundsatz "Wer zuerst kommt, parkt (zuerst)" geprägt. Der Bestand an unbewirtschaftetem Parkraum ist mit 2150 öffentlichen Parkständen absolut wie auch im Vergleich mit vergleichbaren Städten sehr groß. Diese im öffentlichen Straßenraum befindlichen, weder zeitlich beschränkten, noch mit einer Parkgebühr belegten Parkstände werden in der Regel in den Morgenstunden von Berufstätigen oder Auszubildenden für eine Zeitdauer von 8 - 10 Stunden belegt und stehen somit dann für andere Nutzer nicht mehr zur Verfügung. Auf diese Weise wird das Parkraumangebot z. B. für einen mit dem Auto aus der Region anreisenden Kunden der Braunschweiger Innenstadt oder auch Geschäftsmann/frau stark eingeschränkt.

Auch die Anwohner der Innenstadt sehen sich mit der Situation konfrontiert, daß ihnen nicht ausreichend Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen, da sie mit dauerparkenden Beschäftigten und Innenstadtbesuchern um Parkmöglichkeiten konkurrieren. Als weiteres Beispiel ist noch das Problem des Lieferverkehrs anzuführen, der sich mit fehlgenutzten Lieferzonen konfrontiert sieht, was zu sehr unbefriedigenden behindernden Situationen gleichermaßen für den Lieferverkehr wie auch für den fließenden Verkehr führt.

Die sonstigen Begleiterscheinungen des Parkens in der Stadt wie Beeinträchtigung der Aufenthalts- und Erlebnisfunktion der Innenstadt, zahlreiche, vermeidbare Behinderungen der Innestadtutzer durch Falschparker und Beeinträchtigungen der Gestaltqualitäten in empfindlichen Bereichen der Innenstadt sind hinreichend bekannt.

Folgerichtig wird daher aus unterschiedlichen Blickwinkeln die Situation des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt Braunschweigs von Anwohnern, Kunden und Besuchern, Beschäftigten, Vertretern des Einzelhandels und der IHK, von Fußgängern, Radfahrern, Nutzern des ÖPNV und Autofahrern, um einige zu benennen, beklagt.

Dieses sind gute Gründe, die Situation im ruhenden Verkehr der Innenstadt Braunschweigs zusätzlich zu eher anschaulichen Erkenntnissen umfassend zu analysieren und zu verbessern. Unter Innenstadt wird hier der Bereich innerhalb der Okerumflut verstanden.

Das **Parkraumangebot** innerhalb der Okerumflut (Anzahl und Bewirtschaftung der Stellplätze) wurde detailliert erfaßt und dargestellt.

Parkraumangebot Innenstadt Stand 1991

Parkstandart und Parkstandtyp		Bezirk 1	Bezirk 2	Bezirk 3	Bezirk 4	Bezirk 5	Bezirk 6	Bezirk 7	Bezirk 8	Bezirk 9	Summe
gebührenpflichtige Parkstände	Parkstände in Parkbauten	0	0	0	1594	532	0	1540	0	1014	4680
	Parkstände mit Parkscheinautomaten	167	0	0	0	0	0	0	0	0	167
	Parkstände mit Parkuhr/-schein (0,5h - 1h)	70	15	0	260	84	13	210	108	43	803
	Summe	237	15	0	1854	616	13	1750	108	1057	5650
nicht gebührenpflichtige Parkstände	Parkstände mit zeitlicher Beschränkung	155	30	15	101	69	45	113	37	23	588
	Parkstände mit Parkscheibe (1h - 3h)	56	208	12	165	165	69	109	13	222	1019
	Parkstände ohne zeitliche Beschränkung	878	61	185	127	80	414	77	159	169	2150
	Anwohnerparkstände (Sonderausweis)	25	79	20	74	8	3	27	11	100	347
	Summe	1114	378	232	467	322	531	326	220	514	4104
Parkraum insgesamt	öffentliche Parkstände insgesamt	1351	393	232	2321	938	544	2076	328	1571	9754
	private Stellplätze	1055	964	393	1631	828	277	1051	166	839	7204
	Summe	2406	1357	625	3952	1766	821	3127	494	2410	16958

- Das gesamte innerstädtische Parkraumangebot umfaßt 16 958 Parkstände;
- davon sind 7 204 Parkstände (42,5 %) private Stellplätze;
- 4 680 Parkstände (27,6 %) befinden sich in Parkhäusern und Tiefgaragen;
- 5 650 öffentliche Parkstände sind gebührenpflichtig (58 % aller öffentlichen Parkstände);
- auf 2 150 öffentlichen Parkständen ist das Parken zeitlich unbegrenzt und kostenlos erlaubt (22 % aller öffentlichen Parkstände).
- auf 4104 öffentlichen Parkständen werden keine Gebühren erhoben

Die **Parkraumnachfrage** wurde durch umfangreiche Erhebungen im öffentlichen Straßenraum ermittelt. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, daß eine Erhebungsmethodik gewählt wurde, die eine Zuordnung der abgestellten Fahrzeuge zu Nutzergruppen zuläßt. Hieraus wurde dann zusätzlich ein EDV-gestütztes Rechenmodell erarbeitet und an den erhobenen Erkenntnissen geeicht. Als Fazit läßt sich folgendes feststellen:

- Das gesamte innerstädtische Parkraumangebot ist vormittags (10.30 - 11.00 Uhr) zu knapp 78 % ausgelastet, nachmittags zu knapp 70 %
- Der öffentliche Straßenraum ist vormittags um ca. 4 % überbelegt (Falschparker).
- Es bestehen erhebliche Reserven an privatem Parkraumangebot.
- In den öffentlichen Tiefgaragen und Parkhäusern bestehen zum Teil erhebliche Reserven.

3. Ziele des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes

Bei der Erarbeitung der Ziele des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes steht aus den oben angeführten Gründen eine Betrachtungsweise im Vordergrund, die die verschiedenen Interessenlagen abgewogen berücksichtigt.

Es werden die drei Nutzergruppen

- Anwohner
- Kunden und Besucher (einschl. Liefer-, Andienungs- und Serviceverkehre)
- Beschäftigte, Auszubildende und Schüler

unterschieden, damit für möglichst viele innenstadtrelevante Nutzungen eine Verbesserung im ruhenden Verkehr erzielt werden kann.

Die Ziele des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Braunschweig stehen unter den folgenden Leitzielen für die Innenstadtentwicklung

- Stärkung der Wirtschaftskraft der Innenstadt und Förderung der Stadtentwicklung
- Stärkung der Innenstadt als Kommunikations- und Erlebnisort durch Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten in der Innenstadt
- Verbesserung und Erhaltung der Wohn- und Lebensqualität in der Innenstadt.

Auch die Ergebnisse der Analyse liefern erste Hinweise auf Ziele, die ein Parkraumbewirtschaftungskonzept erreichen sollte:

- Es ist festzustellen, daß es in der Innenstadt Braunschweig ein Gesamtparkraumangebot gibt, das während der Spitzenstunden zu 70 - 78 % ausgelastet ist, wobei der öffentliche Straßenraum vollständig überparkt wird, während die öffentlichen Parkbauten und der private Parkraum zu erheblichen Teilen nicht ausgelastet sind. Hier zu einer ausgleichenden Auslastung zu kommen, ist ein wesentliches Ziel des Parkraumkonzeptes.

Auf dieser Grundlage entwickelt das Planungsbüro Strategien, die zu einer effektiveren Ausnutzung des vorhandenen Parkraums führen sollen, die die Interessen der Wirtschaft berücksichtigen und gleichzeitig den Ansprüchen an Stadtgestaltung sowie Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualitäten in der Innenstadt genügen sollen. Im Rahmen dieser Strategien untersucht das Planungsbüro drei Szenarien mit jeweils unterschiedlichen Konzepten der Verkehrsorganisation und bewertet die Auswirkungen im Hinblick auf die Ziele.

Szenario 1

Im Rahmen dieses Szenarios soll untersucht werden, welche Auswirkung eine uneingeschränkte Deckung der gesamten Parkraumnachfrage aller Nutzergruppen in der Innenstadt hätte.

Verlagerungsmöglichkeiten auf andere Verkehrsmittel, Park + Ride u. ä., sollen zunächst nicht angestrebt bzw. unterstellt werden.

Szenario 2

Im Rahmen dieses Szenarios soll davon ausgegangen werden, daß wie im Szenario 1 der Anwohnerparkbedarf und der Parkbedarf der Nutzergruppe Kunden und Besucher zu 100 % gedeckt wird (ohne Ausschöpfung von Verlagerungsmöglichkeiten). Der Nutzergruppe der Beschäftigten soll, anders als im Szenario 1, Parkraum nur noch auf privaten Flächen und in öffentlichen Parkbauten zur Verfügung gestellt werden.

Szenario 3

In diesem Szenario soll davon ausgegangen werden, daß der Anwohnerparkbedarf wie in Szenario 1 und 2 jederzeit zu 100 % gedeckt wird. Beschäftigten soll, wie im Szenario 2, nur noch Parkraum auf privaten Flächen oder in öffentlichen Parkbauten angeboten werden; und für die Nutzergruppe der Kunden und Besucher sollen durch umfangreiche flankierende Maßnahmen (siehe Seiten 9 und 14) Anreize geschaffen werden, in verstärktem Maße den öffentlichen Personennahverkehr und nichtmotorisierte Verkehrsmittel zu nutzen ("Umweltverbund").

4. Prognose der zukünftigen Situation im ruhenden Verkehr

Aufgrund der Bedeutung der Innenstadt für die gesamte Stadt Braunschweig und aufgrund der langfristigen Wirkungen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes ist es erforderlich, sich auch mit der erwarteten zukünftigen Situation im ruhenden Verkehr intensiv zu befassen.

Das Planungsbüro hat auf Grundlage der umfangreichen Erhebungsergebnisse ein Berechnungsmodell entwickelt, das die heutige Situation zuverlässig widerspiegelt. Mit Hilfe dieses geeichten Berechnungsmodells und der erwarteten Veränderung der Einflußgrößen

- künftige Anzahl der Einwohner
- künftige Anzahl der Beschäftigten
- künftige Anzahl der Kunden und Besucher
- künftiger Motorisierungsgrad
- künftige Verkehrsmittelwahl "modal split" der jeweiligen Nutzergruppe

wurde die zukünftig zu erwartende Parkraumnachfrage jeder einzelnen Nutzergruppe, zu insgesamt drei Tageszeiten, in den einzelnen Bereichen der Innenstadt ermittelt und dokumentiert.

Diese künftige Parkraumnachfrage trifft auf ein verändertes zukünftiges Parkraumangebot. Im wesentlichen muß unterstellt werden, daß eine ganze Reihe heute brachliegender, bzw. als Parkplätze genutzter wertvoller innerstädtischer Baugrundstücke für eine Nutzung vor allem durch hochwertige Bebauung in Frage kommt und daher als Parkraum entfällt.

Als ein Beispiel sei das städtische Grundstück in der Langen Straße genannt.

Durch diese Annahme soll nicht die in jedem Einzelfall noch zu treffende Entscheidung vorweggenommen werden, sondern lediglich eine auf der "sicheren Seite" liegende Annahme getroffen werden.

380

Im Rahmen der Prognose wird daher zunächst davon ausgegangen, daß sich das Parkraumangebot im Jahre 2010 durch eine Nutzung der erwähnten Flächen von 16 958 auf 16 263 Parkplätze verringern wird.

Die Ergebnisse der Prognose sind in der nachfolgenden Tabelle anschaulich dargestellt:

		Szenario 2010								
		1			2			3		
		Parkstände			Parkstände			Parkstände		
		nachts	vormitt.	nachmitt.	nachts	vormitt.	nachmitt.	nachts	vormitt.	nachmitt.
Parkraumbedarf der Nachfragegruppe *	Anwohner	8254	3816	3635	8254	3816	3635	8254	3816	3635
	Beschäftigte		4893	3089		2926	2380		2926	2380
	Kunden und Besucher		5501	6317		5501	6317		3909	4489
	gesamt	8254	14210	13041	8254	12243	12332	8254	10651	10504
vorhandene private Stellplätze **	Anwohner	5261	3156	3156	5261	3156	3156	5261	3156	3156
	Beschäftigte		3156	3156		3156	3156		3156	3156
	Kunden und Besucher		701	701		701	701		701	701
	gesamt	5261	7013	7013	5261	7013	7013	5261	7013	7013
Rest-Parkraumbedarf der Nachfragegruppe ***	Anwohner	2993	691	544	2993	691	544	2993	691	544
	Beschäftigte		2001	708		0	0		0	0
	Kunden und Besucher		4800	5616		4800	5616		3207	3787
	gesamt	2993	7492	6868	2993	5491	6160	2993	3898	4331
Rest-Parkraumangebot gesamt ****		6256	1757	2381	6256	3758	3089	6256	5351	4918

* Der Parkraumbedarf der jeweiligen Nachfragegruppe wird über das in Abschnitt 4 entwickelte Berechnungsmodell und unter Zugrundelegung veränderter Strukturdaten ermittelt.

** 75 % des privaten Stellplatzangebotes stehen nachts Anwohnern zur Verfügung, 45 % tagsüber 45 % des privaten Stellplatzangebotes stehen tagsüber Beschäftigten zur Verfügung. 10 % des privaten Stellplatzangebotes stehen tagsüber Kunden und Besuchern zur Verfügung.

*** Der Rest-Parkraumbedarf ergibt sich aus der Differenz zwischen berechnetem Parkraumbedarf und verfügbarem privaten Stellplatzangebot (bezirkweise Berechnung erforderlich! private Stellplätze decken nur den Bedarf im jeweiligen Bezirk. Sie kompensieren keine Defizite anderer Bezirke).

**** Das Rest-Parkraumangebot ergibt sich aus der Differenz zwischen berechnetem Rest-Parkraumbedarf und dem öffentlich zugänglichen künftigen Parkraumangebot. Ein positiver Wert bedeutet ein Überangebot an Parkraum, ein negativer Wert ein Defizit.

Ergänzende Erläuterung: Das Restparkraumangebot entspricht der Summe der innenstadtweit zur entsprechenden Tageszeit nicht belegten öffentlichen Parkplätze.

Eine wesentliche Erkenntnis kann zusammenfassend festgehalten werden:

Das zukünftige gesamte innerstädtische Parkraumangebot ist in jedem der drei Szenarien in der Lage, mit einem erheblichen Überangebot an Parkraum die Nachfrage aller Nutzergruppen zu decken. Diese Feststellung ist an die nachfolgenden Voraussetzungen gebunden:

- Das *vorhandene* private Parkraumangebot wird, anders als heute, zu jeder Tageszeit in verstärktem Maße genutzt,
- Es wird davon ausgegangen, daß auch Tiefgaragen und Parkhäuser in Zukunft besser angenommen werden.

Um diese Voraussetzungen sicherstellen zu können, sind Maßnahmen eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes erforderlich, die nachfolgend dargestellt werden sollen.

5. Parkraumbewirtschaftungskonzept

Unter Beachtung der Ziele des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes werden auf der Basis der Erhebungen und der daraus resultierenden Vorschläge des Planungsbüros folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Es soll eine flächendeckende Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumangebotes eingeführt werden, um durch Vorgabe der zulässigen Parkdauer und Staffelung der Höhe der Parkgebühren in der Regel während der Geschäftszeiten eine den Zielen entsprechende Nutzung des Parkraumangebotes bewirken zu können.

Da sich eines der wichtigsten Ziele des Gesamtkonzeptes auf die Erhaltung der Wirtschaftskraft bezieht, sind Parkgebühren sorgfältig nach

- Lage des Parkstandes und
- Parkzweck des Verkehrsteilnehmers

zu gestalten. Darüber hinaus sollten bei der Festlegung von Parkgebühren folgende weitere Kriterien berücksichtigt werden:

- Länge des Fußweges vom Parkstand zum Reiseziel (Parkgebührenzonen),
- Parkkomfort und
- Nutzungsansprüche anderer Verkehrsteilnehmer (vor allem Radfahrer und Fußgänger im Straßenraum).

Daraus ergeben sich drei wesentliche Grundsätze:

- Der Preis für Kurzzeitparken muß akzeptabel bleiben,
- Straßenrandparken muß teurer sein als das Parken in Parkhäusern und Tiefgaragen,
- Anwohner erhalten Anwohnerparkbevorrechtigungen

Für die empfohlene Bewirtschaftung der Parkstände im öffentlichen Bereich werden aus wirtschaftlichen und gestalterischen Erwägungen Parkscheinautomaten vorgeschlagen.

- Die mit erheblichem finanziellen Aufwand errichteten öffentlichen Parkbauten sollen besser ausgelastet werden. Dieses Ziel soll erreicht werden, indem *im Verhältnis zum Straßenrandparken das Parken in öffentlichen Parkbauten preisgünstiger und zeitlich nicht begrenzt ist, und indem die Parkbauten durch Maßnahmen wie bessere Beleuchtung und Überwachung, Ausweisung von Frauenparkplätzen etc. für die Nutzer noch attraktiver gestaltet werden*
- *Für Aktivitäten mit größerem Zeitbedarf (bis hin zu halben oder ganzen Tagen) werden allen Nutzern vorrangig die öffentlichen Parkbauten angeboten. Ein geringfügig längerer Zu- und Abgangsweg erscheint im Vergleich zu Liefer- und Kurzzeitparkvorgängen hier eher vertretbar.*
- Der Anwohnerparkbedarf soll in Zukunft zu jeder Tages- und Nachtzeit wohnungsnah auf privaten Flächen (soweit verfügbar) und im öffentlichen Straßenraum gedeckt werden. Der Parkbedarf der Anwohner wird auf Antrag durch Ausgabe einer Anwohnerparkberechtigung je Anwohner und Fahrzeug gesichert. Diese können Anwohner der Innenstadt erhalten, *die dort gemeldet sind und wohnen, ein Kraftfahrzeug besitzen und nachweislich nicht über private Abstellmöglichkeiten verfügen. Die Verwaltungsgebühr hierfür beträgt 60,00 DM/Jahr.* Sofern kein Anwohnerparkplatz frei ist, können Anwohner in dem Bezirk, für den ihr Anwohnerparkausweis gilt, auch an Parkuhren ohne Betätigung der Uhr, auf Parkscheibenplätzen ohne Betätigung der Parkscheibe sowie an Parkscheinautomaten ohne Lösen eines Parkscheines parken.
- Die Langzeitparkstände im öffentlichen Straßenraum werden in Kurzzeitparkstände umgewandelt, die auf diese Weise der Nutzergruppe der Kunden und Besucher als zusätzliches Angebot zur Verfügung stehen.
- Die Nutzergruppe der Beschäftigten hat in Zukunft in verstärktem Maße die Möglichkeit, privaten Parkraum zu nutzen, da durch die flächendeckende Bewirtschaftung erstmals Anreize geschaffen werden, auch private Stellplatzangebote intensiver zu nutzen. Daß gerade dieser private Parkraum erhebliche Reserven aufweist, hat die Analyse deutlich gemacht.

Weiterhin steht der Nutzergruppe der Beschäftigten (*wie auch allen anderen Nutzern, die für längere Zeit Parkraum benötigen*) das *zeitlich unbeschränkte* Parkraumangebot in den öffentlichen Parkbauten nach wie vor zur Verfügung. Die Beschäftigten aus dem Stadtgebiet Braunschweig können auch auf das ÖPNV-Angebot in Braunschweig zurückgreifen, den Beschäftigten der umliegenden Region stehen das P + R-Angebot am Rand der Stadt und das ÖPNV-Angebot in Stadt und Region Braunschweig zur Verfügung.

- Es sollen in ausreichendem Maße Liefer- und Lademöglichkeiten vorgesehen und für die entsprechenden Nutzer auch freigehalten werden, *damit vermeidbare Behinderungen für den wichtigen Liefer- und Serviceverkehr in der Innenstadt Braunschweig soweit wie möglich reduziert werden können.*
- Parallel zur Umsetzung dieses Parkraumbewirtschaftungskonzeptes soll eine weitere Verbesserung der Angebots- und Bedienqualität des ÖPNV sowie der geplante Ausbau von P + R-Anlagen, Radverkehrs- und Fußwegeverbindungen zu einer verstärkten Nutzung des ÖPNV und nichtmotorisierter Verkehrsmittel führen. Das derzeitige Angebot an P + R-Plätzen beträgt auf den fünf vorhandenen Standorten Salzdahlumer Straße, Linsolnsiedlung, Petzvalstraße, Gänsekamp und Thüringenplatz 650 Parkplätze. . . .

383

Hinzu kommen etwa 3 000 Parkplätze auf dem Messegelände, die in der Weihnachtszeit benutzt werden können. Dieses Angebot wird weiter ausgebaut; gemäß Ratsbeschuß vom 12.05.1992 sind insgesamt 20 Standorte vorgesehen. Insofern ist derzeit und auch mittel- bis langfristig ein ausreichendes Angebot an P + R-Plätzen vorhanden, wenn die geplanten P + R-Standorte realisiert werden.

- Der Erfolg jedes Parkraumbewirtschaftungskonzeptes setzt eine wirksame Überwachung der Parkregelungen sowie auch die Ahndung von Verstößen voraus.

Gleichzeitig verringern sich die Probleme des Lieferverkehrs, der Anwohner und des ÖPNV (durch Freihalten der Lieferstreifen, der Anwohnerparkplätze und der Haltestellen) sowie die Behinderungen des fließenden Verkehrs (z. B. durch Halten/Liefern in 2. Reihe).

In einem ersten Schritt soll die notwendige Überwachung mit dem vorhandenen Personal durchgeführt werden. Sollte sich nach Vorliegen von Erfahrungen eine Notwendigkeit zu Veränderungen ergeben, so wird die Verwaltung diese den Gremien vorschlagen.

6. Realisierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes und erwartete Auswirkungen

Aufgrund der Bedeutung für die gesamte Innenstadt soll das Parkraumbewirtschaftungskonzept schrittweise umgesetzt werden, um auf diese Weise nach jedem Realisierungsschritt Erfahrungen mit der veränderten Situation sammeln zu können und Verbesserungen einbringen zu können. Großer Wert soll hierbei auf die Begleitung der verschiedenen Maßnahmen durch eine wirkungsvolle Öffentlichkeitsarbeit in Form von Faltblättern, Broschüren, Pressemitteilungen und öffentlichen Anhörungen/Diskussionen gelegt werden, *damit Informationen über alle Angebote und Möglichkeiten (Anwohnerparkbevorrechtigungen, P+R-Angebote des ÖPNV, etc.) einem möglichst breiten Kreis in Stadt und Region Braunschweig vermittelt werden können.* Auf diese Weise können auch Erfahrungen von in unterschiedlicher Weise Betroffenen in den weiteren Prozeß der Realisierung eingebracht werden.

Um mit den Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung das wichtige Ziel der Erhaltung und Stärkung der Wirtschaftskraft der Stadt Braunschweig erreichen zu können, ist es darüber hinaus von entscheidender Bedeutung, daß durch Rat und Vertreter der Stadt Braunschweig, die hauptsächlich betroffenen Institutionen und Verbände und nicht zuletzt auch in der Presse die positiven Ziele der Parkraumbewirtschaftung im Interesse der Stadt offensiv vertreten werden. Es besteht sonst die Gefahr, daß (wie beispielsweise zunächst in Aachen) der falsche Eindruck entsteht, die Stadt Braunschweig sei für Kunden und Besucher aus Stadt und Region aufgrund der Parkraumbewirtschaftung schlechter zu erreichen als vorher. Auch die Stellungnahmen weisen auf die hohe Bedeutung der Öffentlichkeitsarbeit hin, weshalb die Verwaltung eine konzertierte Öffentlichkeits- und Pressearbeit aller Beteiligten im Interesse aller vor schlägt.

1. Schritt

Als erster Schritt innerhalb der Okerumflut soll die Einführung einer Parkgebühr und die Begrenzung der zulässigen Parkdauer auf maximal drei Stunden (für sämtliche Parkstände) im öffentlichen Straßenraum eingeführt werden. Die Parkgebühr innerhalb des Cityringes soll 1,50 DM je angefangene halbe Stunde betragen und in den übrigen Bereichen innerhalb der

Okerumflut wie heute einen Betrag von 1,00 DM je angefangene halbe Stunde betragen. Die Maßnahme ist durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten.

Mit diesem ersten Schritt der Realisierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes wird folgendes erreicht:

- Die Wirtschaftskraft der Innenstadt Braunschweig wird gestärkt, da Kunden und Besuchern anders als heute in attraktiver Lage Kurzzeitparkstände in ausreichendem Maße angeboten werden können.
- Die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt wird steigen, da der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum abnehmen wird und die Auslastung der städtischen Parkbauten zunehmen wird.
- Die Auslastung der vorhandenen P + R-Anlagen wird zunehmen, da für *die Beschäftigten, die Langzeitparkplätze kostenfrei nutzen möchten, dort entsprechende Möglichkeiten angeboten werden.*
- Durch diese Verlagerung von Fahrten der Beschäftigten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird auch ein wichtiges Ziel des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes, die Reduzierung des *motorisierten Individualverkehrs* in der Innenstadt, erreicht. Nach Berechnungen des Planungsbüros wird der *motorisierte Individualverkehr* in der morgendlichen Spitzenstunde um ca. 8 % zurückgehen.
- Der Parkdruck auf den öffentlichen Straßenraum wird zurückgehen, weil durch die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung *Kostenvorteile durch intensivere und effektivere Nutzung privater Flächen zu erreichen sind.*
- *Mit den erwarteten Mehreinnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung ergeben sich zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten für die erforderliche Öffentlichkeitsarbeit sowie für die parallele Verbesserung des ÖPNV und des P+R-Angebotes.*
- *Der nachstehenden Tabelle können die Parkgebühren einiger Innenstädte der Region entnommen werden:*

Stadt	Hannover	Wolfsburg	Gifhorn	Wolfenbüttel	Helmstedt	Braunschweig
Parkgebühren (DM/0,5h)	0,50 bis 2,00 DM	0,50 bis 1,00 DM	0,50 DM	0,30 bis 0,50 DM	0,50 DM	1,00 bis 1,50 DM
zulässige Parkdauer	1,0-2,5 h.	1,0-2,0 h	-	-	2,0-3,0 h	1,0-3,0 h

- *Im nationalen Vergleich mit Städten gleicher Größenordnung stellt sich die Situation wie folgt dar:*

Stadt	Augsburg	Wiesbaden	Karlsruhe	Bielefeld	Lübeck	Braunschweig
Parkgebühren (DM/0,5h)	1,50 DM	1,00 DM	2,00 DM	1,00 DM	2,00 DM	1,00 DM bis 1,50 DM

2. Schritt

Für den Erfolg der unter 1. genannten Maßnahmen ist zunächst eine zeitgleich erfolgende Überwachung der Parkregelungen und eine Ahndung von Verstößen unbedingt erforderlich. *Im Sinne des Stadtmarketings sollen in den ersten Tagen der flächendeckenden Bewirtschaftung und Überwachung zunächst Faltblätter mit detaillierten Informationen an Falschparker verteilt und erst danach zu einer konsequenten Ahndung übergegangen werden.*

Der Überwachungsaufwand, der zunächst mit dem vorhandenen Personal abgedeckt werden soll, kann nach dem Vorliegen erster Erfahrungen aus dem ersten Realisierungsschritt ggf. an veränderte Rahmenbedingungen angepaßt werden. Darüber hinaus können Erfahrungen mit den veränderten Regelungen gesammelt, *eventuelle Verlagerungswirkungen beobachtet* und im Einzelfall Verbesserungen durchgeführt werden.

3. Schritt

Gegebenenfalls sollen die Handlungsspielräume, die sich nach den Erfahrungen und Beobachtungen möglicherweise durch ein Überangebot im öffentlichen Straßenraum ergeben, genutzt und der erforderliche Überwachungsaufwand unmittelbar anschließend an das veränderte Parkverhalten angepaßt werden.

4. Schritt

Einführung der vom Planungsbüro vorgeschlagenen Planungsstufe 1 mit den nachstehenden Parkgebühren, Parkdauerbegrenzungen und Ausnahmeregelungen für Anwohner im gesamten Untersuchungsbereich. Abweichend vom Vorschlag des Planungsbüros soll jedoch der gesamte Wallringbereich innerhalb der Okerumflut in die Regelungen für die Zwischenzone mit einbezogen werden:

- Kernzone (Bereich innerhalb des Cityrings)
zulässige Parkdauer 0,5h im öffentlichen Straßenraum
Parkgebühr 2,00 DM/0,5h im öffentlichen Straßenraum
- Zwischenzone (Bereich zwischen Cityring und Okerumflut)
zulässige Parkdauer 1h im öffentlichen Straßenraum
Parkgebühr 1,00 DM/0,5h im öffentlichen Straßenraum
- Randzone (Zwischen Okerumflut und Wilhelminischem Ring)
zulässige Parkdauer 3h im öffentlichen Straßenraum
Parkgebühr 0,50 DM/0,5h im öffentlichen Straßenraum

Die Anwohner mit Anwohnerparkberechtigungen sind von den Regelungen wie erläutert jeweils ausgenommen.

Ergänzend hierzu soll eine Harmonisierung der Parkgebühren in den städtischen Parkbauten vorgenommen werden. Nach Umsetzung dieser Veränderungen können weitere Erfahrungen mit der Parkraumbewirtschaftung gesammelt und die sich ergebenden Handlungsspielräume ggf. genutzt werden.

5. Schritt

Einführung der vom Planungsbüro vorgeschlagenen Planungsstufe 2 mit den nachstehenden Parkgebühren und Parkdauerbegrenzungen. Abweichend vom Vorschlag des Planungsbüros soll jedoch der gesamte Wallringbereich innerhalb der Okerumflut in die Regelungen für die Zwischenzone mit einbezogen werden:

- Kernzone (Bereich innerhalb des Cityrings)
 - zulässige Parkdauer 0,5h im öffentlichen Straßenraum
 - Parkgebühr 2,00 DM/0,5h, bzw. 2,50 DM/0,5h im öffentlichen Straßenraum
- Zwischenzone (Bereich zwischen Cityring und Okerumflut)
 - zulässige Parkdauer 1h im öffentlichen Straßenraum
 - Parkgebühr 1,50 DM/0,5h im öffentlichen Straßenraum
- Randzone (Zwischen Okerumflut und Wilhelminischem Ring)
 - zulässige Parkdauer 3h im öffentlichen Straßenraum
 - Parkgebühr 1,0 DM/0,5h im öffentlichen Straßenraum

Die Anwohner mit Anwohnerparkberechtigungen sind von den Regelungen wie erläutert jeweils ausgenommen. Die Veränderungen werden durch eine weitere Harmonisierung der Parkgebühren in den städtischen Parkbauten begleitet. Die Maßnahmen vor allem dieses 5. Schrittes sollen, neben anderen begleitenden Maßnahmen außerhalb des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes, dazu beitragen, daß das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr der Innenstadt entsprechend der schon erläuterten Ziele weiter reduziert werden kann. Dies geschieht vor allem dadurch, daß für Teile der Nutzergruppe der Kunden und Besucher die Fahrt mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes attraktiver wird als die Nutzung des privaten Pkw. Das Planungsbüro hat ermittelt, daß unter diesen Voraussetzungen bei gleichbleibender Wirtschaftskraft der Innenstadt Braunschweig die Verkehrsmenge im motorisierten Individualverkehr in der Innenstadt um 28 % reduziert werden kann.

Einerseits erhöht eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs die Aufenthaltsqualität und damit die Attraktivität und indirekt auch die Wirtschaftskraft der Stadt. Andererseits gewährleistet dies die Erhaltung der Erreichbarkeit der Innenstadt gerade auch im Falle einer weiteren Steigerung der Wirtschaftskraft, da nur auf diesem Wege die damit einhergehende gewisse Zunahme des Liefer- Kunden- und Besucherverkehrs ohne Ausbau der Anlagen für fließenden und ruhenden Verkehr abgewickelt werden kann.

6. Schritt

Auch nach den Maßnahmen der letzten Stufe sollen Erfahrungen mit der Parkraumbewirtschaftung entsprechend der Planungsstufe 2 gesammelt werden und ggf. Verbesserungen im Parksystem angebracht werden, so daß dann *sich möglicherweise ergebende* weitere Handlungsspielräume im öffentlichen Straßenraum genutzt werden könnten.

357

Begleitende Maßnahmen

Um die genannten Ziele zu erreichen, ist es erforderlich, das Parkraumbewirtschaftungskonzept als einen Bestandteil des Grundkonzeptes der Erreichbarkeit der Innenstadt zu sehen. Es gehört zu den Voraussetzungen für die Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes, daß sukzessive mit der Umsetzung zeitgleich auch die Angebote des P + R-Konzeptes ausgebaut, das Angebot und die Bedienqualität im ÖPNV weiter verbessert werden und somit auch dem Erfordernis der weiteren Erreichbarkeit aus der Region Rechnung getragen wird. Es sind zahlreiche Wechselwirkungen zu anderen „Bausteinen“ im städtischen Verkehrskonzept erkennbar und vorhanden, die in ihren gegenseitigen Abhängigkeiten ständig überprüft und ggf. aktualisiert werden müssen. Zu nennen sind hier hauptsächlich:

- P + R-Konzept
- Verbesserung des ÖPNV einschließlich Stadtbahnausbau
- Radverkehrskonzept
- Parkleitsystem sowie alle Überlegungen zum Angebot an städtischen Tiefgaragen und Parkhäusern
- Konzepte zur Förderung innerstädtischen Einzelhandels und zur Förderung innerstädtischen Wohnens

Die Bedeutung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Braunschweig erfordert selbstverständlich auch eine Abstimmung mit dem derzeit in Bearbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan. Das mit der Erarbeitung dieses Verkehrsentwicklungsplanes beauftragte Planungsbüro hat bestätigt:

“..... Sollte die politische Willensbildung gemäß gutachterlichem Vorschlag erfolgen, so ist das vorgelegte Parkraumkonzept generell als zielkonform anzusehen.“

7. Grundsatzpositionen wichtiger Institutionen und Verbände

Die Kernaussage des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes, Umnutzung öffentlicher Langzeitparkstände zugunsten gebührenpflichtiger Kurzzeitparkstände für Kunden und Besucher entspricht Forderungen maßgeblicher Institutionen und Verbände, die nachfolgend exemplarisch aufgeführt sind.

- Die Industrie- und Handelskammer Braunschweig äußert sich in einem Schreiben vom 19.08.1992 zur Verkehrsplanung in der Stadt Braunschweig wie folgt: "... Für die Verkehrserschließung der Innenstadt gilt insbesondere: .. 4.4 - Durchgängige Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt mit gebührenpflichtigen Kurzzeitparkplätzen bei progressiver Gebührenstaffel für längere Parkzeiten (2 Stunden kostengünstig, darüber hinaus progressiv ansteigend)."
- Der Arbeitsausschuß Innenstadt des Städtischen Verkehrsvereins Braunschweig äußert sich in einem Schreiben vom 06.08.1992 wie folgt: "... Das Problem Nr. 1 sind somit die Pendler, die täglich zweimal zu erheblichen Verkehrsbelastungen und zu einer dauerhaften effektiven Besetzung öffentlicher Stellflächen führen. Darum ist dringend erforderlich eine Parkraumbewirtschaftung:

Die Umwandlung frei verfügbaren Parkraums in der Innenstadt in gebührenpflichtige Kurz-

zeitparkplätze ergänzt um eine Gebührenerhöhung. Für Pendler und Besucher könnte die Verteuerung des Parkens und das Wissen um fehlende gebührenfreie Parkplätze ein Umsteigen auf den ÖPNV attraktiver werden lassen, während ein Stadtbesuch mit verteuertem Parken weiterhin möglich bleibt."

- Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels e. V. (BAG) kommt in einer Untersuchung von 1992 zu folgendem Ergebnis:
"... alle Verkehrsmittel müssen berücksichtigt werden. In Großstädten sollte langfristig dem öffentlichen Personennahverkehr Vorrang eingeräumt werden. ... Die Steuerung des Pkw-Aufkommens durch Parkraumbewirtschaftung bei öffentlichem und privatem Parkraum sollte durchgreifend erfolgen. Wer nur noch kostenpflichtige Parkplätze vorfindet, wird nicht mehr Dauerparken. Eine geringere Belastung durch Berufsverkehr ermöglicht eine reibungslosere Abwicklung des notwendiger Lieferverkehrs."
- Die Prognos-AG Basel kommt in einem Gutachten von 1986 im Auftrag der Stadt Braunschweig zu folgendem Schluß:
"... Dabei ist in Braunschweig - auch auch in anderen Städten - zu berücksichtigen, daß ständig eine Vielzahl von stadtnah gelegenen Parkflächen durch die Beschäftigten und nicht durch die Kunden der Geschäfte in Anspruch genommen werden. Es müßte und sollte möglich sein, durch gemeinsames Wirken von Stadt und Einzelhändlern (z. B. durch Fahrtkostenzuschüsse in Form von Abonnements für den öffentlichen Verkehr) auf eine Änderung dieser Parkgewohnheiten der Beschäftigten hinzuwirken in dem Sinne, daß die geschäftsnahen Parkplätze von Kurzparkern für Einkäufe genutzt und nicht schon frühmorgens von den auf lange Zeit, d. h. bis nach Geschäftsschluß, parkenden Beschäftigten belegt werden und damit dem Kundenverkehr verlorengehen ...".
- Die Volkswagen-AG führt in der Dokumentation "Parken mit Vernunft" (1990) zum Parken in der Innenstadt folgendes aus:
"... in der Innenstadt bleiben die vorhandenen Parkplätze erhalten für Anwohner (Dauerparker), Lieferverkehr, Behinderte und Kurzparker. Letztere müssen mit hohen Parkgebühren rechnen, die mit zunehmender Parkdauer überproportional ansteigen. Parken am Straßenrand wird nur noch für extrem kurze Parkdauer bei noch höherer Parkgebühr zugelassen ...".
- Der Deutsche Städtetag hat in einem Fünf-Punkte-Vorschlag zur Verkehrsberuhigung in den Städten 1991 folgende Vorschläge gemacht:
"... 3. Umfassendes Parkraummanagement in den Innenstädten und Ortsteilzentren. Eine strikte Begrenzung der Dauerparkplätze auf das erforderliche Maß (z. B. für Wohn- und Servicefunktionen im Stadtbereich) und eine umfassende Bewirtschaftung sowohl der Dauer- als auch der Kurzzeitparkplätze sowie die Staffelung der Parkgebühren je nach Lage der Parkplätze entlasten die Stadtkerne und Ortsteilzentren vom Individualverkehr, sichern dem Einkaufs-, Dienstleistungs- und Anwohnerverkehr die erforderlichen Stellplätze und stützen außerdem den öffentlichen Personennahverkehr ...".
- Die ADAC-Vorschläge zur Bewältigung kommunaler Verkehrsprobleme
6. "Weniger Berufsverkehr mit dem Auto" und
7. "City-Parkplätze für Kunden und Besucher"
sind im vorliegenden Konzept umgesetzt.

8. Anhörung wichtiger Institutionen und Verbände

Aufgrund der Bedeutung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes hat die Verwaltung eine Anhörung wichtiger Institutionen und Verbände in Braunschweig durchgeführt. Dazu hat die Verwaltung ein Arbeitspapier zum Parkraumbewirtschaftungskonzept (damaliger Bearbeitungsstand) versandt, bei einem Anhörungstermin am 31.8.1995 vorgestellt, ausführlich erläutert und im Anschluß daran diskutiert. Zusätzlich wurde die Möglichkeit eingeräumt, eine schriftliche Stellungnahme abzugeben. Von folgenden Institutionen und Verbänden liegt eine schriftliche Stellungnahme vor (siehe Anlage 4) :

- Industrie und Handelskammer Braunschweig
- Städtischer Verkehrsverein, Arbeitsausschuß Innenstadt
- Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen
- Braunschweiger Forum
- ADAC
- ÖTV
- Zweckverband Großraum Braunschweig

Die Verwaltung hat die Diskussionsergebnisse und die Stellungnahmen ausgewertet und aufgrund dessen den Vorlagenentwurf überarbeitet. Entsprechende Veränderungen sind durch Schrägdruck kenntlich gemacht.

- Ein Teil der in den Stellungnahmen angesprochenen Fragen bzw. Kritikpunkten ist darauf zurückzuführen, daß die Verwaltung in dem Bemühen, die komplexen Zusammenhänge möglichst kurz darzustellen, in einzelnen Punkten zu Mißverständnissen Anlaß gegeben hat. Die Verwaltung hat deshalb bei diesen Punkten verdeutlichende Ergänzungen angebracht.
- Ein weiterer Teil der Stellungnahmen befaßt sich mit Anregungen, die zwar im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung stehen, aber in gegenseitiger inhaltlicher und zeitlicher Abstimmung mit Maßnahmen anderer Konzepte/Bausteine der Verkehrsplanung aufgegriffen werden sollen. Als ein Beispiel sei stellvertretend die Bitte des Verbandes des Gesamtverkehrsgewerbes Niedersachsen nach Veränderung der Ladezeiten in der Fußgängerzone und Beschleunigung der Abfertigung an den Laderampen zu nennen. Auch die Verwaltung hat vergleichbare Bezüge gesehen. (z.B. P+R, Ausbau ÖPNV). Soweit möglich wird im Text darauf eingegangen.
- Einige Anregungen aus den Stellungnahmen sind mit der derzeitigen Rechtslage nicht vereinbar und konnten deshalb, obwohl möglicherweise wünschenswert, nicht berücksichtigt werden.
- Mehrere Stellungnahmen befassen sich unter anderem mit der Anwohnerparkbevorrechtigung in Nutzungskonkurrenz zur Nutzergruppe der Kunden und Besucher mit dem Hinweis, diese Bevorrechtigung sei unangemessen.

Die Verwaltung sieht zwei Möglichkeiten zur Unterbringung der Fahrzeuge der Anwohner. Entweder werden reine Anwohnerparkmöglichkeiten in entsprechender Zahl geschaffen, die dann anderen Nutzern zu keiner Zeit zur Verfügung stehen, oder es werden reine Anwohnerparkmöglichkeiten nur in reduzierter Zahl geschaffen, die eigentlich noch erforderlichen restlichen Plätze werden als Kurzzeitparkplätze mit Parkscheinautomat bzw. -uhr eingerichtet, die im Bedarfsfall auch von Anwohnern benutzt werden können, in der übrigen Zeit aber dem allgemeinen Verkehr zur Verfügung stehen. Die Verwaltung betrachtet diese Alternative nach wie vor als die günstigste für alle Nutzergruppen

- *Weitere Stellungnahmen weisen aus unterschiedlichen Blickwinkeln darauf hin, daß die Realisierung der Schritte 4 bis 6 sehr kritisch gesehen wird. Auch in der Diskussion im Rahmen der Anhörung wurde deutlich, daß ein Maß an Unsicherheit vorhanden ist, das zunächst eine ablehnende Haltung gegenüber diesen weitergehenden Maßnahmen begründet. Die Verwaltung hat deshalb die Vorlage hinsichtlich des weiteren Vorgehens zur Realisierung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes in einem wichtigen Punkt ergänzt: Zunächst werden nur die Maßnahmen der Schritte 1 bis 3 zum Beschluß vorge-schlagen, um anschließend in einer erneuten Anhörung die gewonnenen Erfahrungen zu erörtern. Einen Erfahrungsbericht wird die Verwaltung dann zur Grundlage einer erneuten Beschlußvorlage über die weitere zum jetzigen Zeitpunkt nur skizzierte Vorgehensweise machen.*
- *Mehrere Stellungnahmen weisen auf die große Bedeutung einer uneingeschränkten Unterstützung durch alle Beteiligten und einer Öffentlichkeitsarbeit für das Parkraumbewirtschaftungskonzept hin, die auch in die Region Braunschweig wirken sollte. Auf Negativbeispiele (z.B. Aachen) wird explizit hingewiesen, Beispiele, die in Braunschweig durch eine konzertierte Aktion aller Beteiligten vermieden werden müssen. Diesen Hinweis hat die Verwaltung, der Bedeutung dieses Punktes angemessen, aufgegriffen (s. Seite 10).*
- *Die Bedeutung einer gegenseitigen Abstimmung zwischen VEP und Parkraumbewirtschaftungskonzept wurde hervorgehoben. Die Stadt wird, über die bisherige Abstimmung hinaus, auch die sehr detaillierten Erhebungsergebnisse des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes den Bearbeitern des VEP zur Verfügung stellen.*

Insgesamt hat sich das Anhörungsverfahren als wichtig und hilfreich für das weitere Vorgehen erwiesen, sämtliche Beteiligte haben dankenswerterweise sehr konstruktiv mitgewirkt.

9. Zusammenfassung und Verwaltungsvorschlag

Das Planungsbüro hat, gegründet auf umfangreiche Erhebungen im ruhenden Verkehr der Innenstadt Braunschweig, eine Analyse und eine Prognose vorgelegt, die erstmalig quantifizierte Aussagen zur Parknachfrage, zum Parkbedarf und zur zukünftigen Entwicklung ermöglicht. Auf dieser Basis hat das Büro einen Vorschlag entwickelt, der sich im wesentlichen auf die folgenden Punkte gründet:

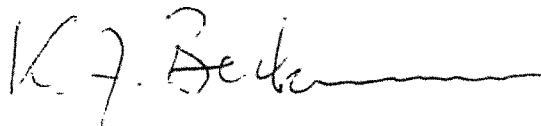
- Betrachtung der einzelnen Nutzergruppen mit dem Ziel, den Parkraumbedarf dieser Nutzergruppen zu quantifizieren,
- flächendeckende Parkraumbewirtschaftung mit dem Ziel, die Situation im ruhenden Verkehr vorrangig für die Nutzergruppen Anwohner sowie Kunden und Besucher vorrangig zu verbessern, indem *Langzeitparkplätze im öffentlichen Straßenraum in Kurzzeitparkplätze umgewandelt werden, die öffentlichen Parkbauten besser ausgelastet werden und das das private Parkraumbangebot in der Innenstadt intensiver und effektiver als heute genutzt wird,*
- der Nutzergruppe der Beschäftigten stehen Langzeitparkmöglichkeiten in städtischen Parkbauten, in verstärktem Maße auf privaten Flächen und auf den heute vorhandenen sowie den mittel- bis langfristig geplanten P + R-Anlagen zur Verfügung.

Die Verwaltung schlägt daher vor, auch unter Würdigung der vorstehend in Kapitel 7 und 8 aufgeführten Anregungen wichtiger Institutionen und Verbände in der Stadt vor, das dargestellte Parkraumkonzept, wie in Kapitel 6 dargestellt, schrittweise zu realisieren. Ein erster Ratsbeschuß soll auf die Schritte 1 bis 3 beschränkt werden. Dies würde bedeuten:

- innerhalb der Okerumflut flächendeckende Einführung von Parkgebühren
- Erhöhung der Parkgebühren gegenüber dem heutigen Zustand in Teilbereichen
- Einführung einer an die veränderten Rahmenbedingungen angepaßten Überwachung des ruhenden Verkehrs und Sammlung von Erfahrungen mit der neuen Situation

Vor weiteren Maßnahmen sollen die gewonnenen Erfahrungen erörtert und ein entsprechender Ratsbeschuß herbeigeführt werden.

I. V.



Dr. Beckmann