

Betreff:

Potenzialflächen für Quartiersparken im Östlichen Ringgebiet

Organisationseinheit:
Dezernat III
0600 Baureferat

Datum:
25.04.2024

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Planung und Hochbau (zur Kenntnis)	25.04.2024	Ö
Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)	07.05.2024	N

Sachverhalt:

Zum Änderungsantrag 24-23284-01 der CDU-Fraktion vom 19.04.2024 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1. und 2.:

Für beidseitiges Schrägparken ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 13,20 m bei Zweirichtungsverkehr (4,50 m Fahrgasse und 4,35 m Aufstellfläche auf beiden Seiten), bzw. 12,20 m bei Einrichtungsverkehr (3,50 m Fahrgasse) erforderlich. Hinzu kommt ein Überhangstreifen von 0,70 m. Ein angrenzender Gehweg muss demnach mindestens eine Breite von 3,20 m aufweisen (2,50 m Mindestgehwegbreite und 0,70 m Überhangstreifen).

Weist die Straße ein geringeres Maß auf, ragen die Fahrzeuge beim Schrägparken in den Gehweg hinein und behindern den Fußverkehr (z. B. Schlegelstraße, Wilhelm-Raabe-Straße, welche Breiten von ca. 11,50 m aufweisen). Im Sinne eines barrierearmen Verkehrsraumes wäre Schrägparken daher ausschließlich in Straßen möglich, die mindestens 12,20 m Fahrbahn und 3,20 m Gehweg aufweisen.

Auf den Straßen im Östlichen Ringgebiet, die diese Maße annähernd erreichen (z. B. Roonstraße, Humboldtstraße, Grünwaldstraße, Herzogin-Elisabeth-Straße), ist das Schräg- bzw. Querparken größtenteils bereits möglich. Die Fahrbahn der Jasperallee eignet sich mit ihrer Breite von ca. 7,60 m nicht für das Schrägparken (4,35 m Aufstellfläche und 3,50 m Fahrgasse).

Im Östlichen Ringgebiet ist weiteres Schrägparken somit ohne bauliche Veränderungen oder der Einschränkung der Verkehrsteilnehmenden, besonders der Zufußgehenden, nicht sinnvoll möglich. Eine Einführung von Schrägparken hat besonders in Straßen mit vorhandenem Baumbestand und ohne grundsätzliche Neuplanung erfahrungsgemäß kaum Auswirkung auf die Anzahl der Parkplätze, da beim Schrägparken Abstandsflächen zu Straßenbäumen, die meist nicht in einem für schrägparken optimalen Raster stehen, eingehalten werden müssen.

Das Aufstellen von Bänken ist grundsätzlich sinnvoll, sofern entsprechende Standorte gefunden werden. Hierbei ist zu beachten, dass diese den Verkehr nicht einschränken und, um die Nutzbarkeit dauerhaft zu gewährleisten, einer intensiven und damit ressourcenaufwändigen Betreuung bedürfen. Diese Ressourcen stehen derzeit nicht in ausreichendem Maß zur Verfügung.

Zu 3.:

Ein übergreifendes Parkraummanagement mit einer Mischung aus bewirtschafteten Parkplätzen sowie reservierten Bewohnerparkplätzen bedeutet einen relativ hohen Aufwand, der derzeit parallel zur Erarbeitung des Mobilitätsentwicklungsplans personell nicht zu leisten ist. Parkmöglichkeiten für Fahrräder auf der Straße müssten im Rahmen eines solchen Konzeptes geprüft werden. Bereits heute werden im Rahmen der Umsetzung des Ziel- und Maßnahmenkataloges „Radverkehr in Braunschweig“ Standorte zum Abstellen von Fahrrädern untersucht.

Ein Parkverbot für Fahrräder auf Gehwegen ist nicht durchsetzbar, da das Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Raum im Sinne des Gemeingebrauchs zulässig ist, sofern durch das Abstellen keine anderen Verkehrsteilnehmer behindert werden. Auch Lastenfahrräder sind gemäß Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) Fahrräder. Da Fahrräder keine zulassungspflichtigen Fahrzeuge gemäß StVZO sind und keine Kennzeichen haben, ist es faktisch unmöglich, den Besitzer festzustellen und ein Bußgeld zu vollstrecken. Auch ist die Ausstellung eines Bewohnerparkausweises nur bei Fahrzeugen mit einem Kennzeichen möglich, da Bewohnerparkausweise fahrzeuggebunden sind.

Zu 4.:

Als Potenzialflächen für einen Modellversuch kommen Flächen (öffentlich, halb-öffentlich, privat) in Betracht, die sich nicht für eine höherwertige Nutzung im Sinne der klimagerechten Umfeldgestaltung eignen. Vorstellbar wäre hierfür ein Bereich am Gliesmaroder Bahnhof und Parkflächen des Handels in der Nähe oder am Rande des Östlichen Ringgebiets. Aus Sicht der Verwaltung sollte die Nutzung von Innenhöfen - auch wenn diese zurzeit versiegelt sind - ausgeschlossen werden, da so mögliche Entsiegelungspotenziale genommen würden. Zu den anzunehmenden Kosten für Planungsleistungen und dem Ausbau der Quartiersgaragen können aufgrund der zu beachtenden unterschiedlichen grundstücksbezogenen Rahmenbedingungen erst nach Festlegung der Flächen und der vorzusehenden Anzahl an Stellplätzen Aussagen getroffen werden. Planungskosten stehen in den allgemeinen Ansätzen des Fachbereiches 61 hierfür nicht zur Verfügung und müssten gesondert zur Verfügung gestellt werden.

Leuer

Anlage/n:

keine