

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 12.08.21

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Bewohner/-innenparkgebiete: Wie wird der „Parkdruck“ definiert und ermittelt?**

**Einleitung für die Fragen:**

*In vielen Hamburger Quartieren besteht der Wunsch nach Bewohner/-innenparkregelungen. Nach den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) können Bewohner/-innenparkgebiete nur eingerichtet werden, wenn „auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.“ Alleine die Ermittlung, ob die Voraussetzungen vorliegen, nimmt oft sehr lange Zeit in Anspruch. So antwortete beispielsweise die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende dem Regionalausschuss Eppendorf-Winterhude der Bezirksversammlung (BV) Hamburg-Nord: „Valide Erkenntnisse über die Parksituation kann allerdings eine Untersuchung mit anonymisierter Kennzeichenerhebung erbringen, welche in den kommenden drei Jahren durchgeführt wird.“ (BV-Drs. 21-1729)*

*Ich frage den Senat:*

**Frage 1:** Wie genau definiert der Senat den Begriff „Parkdruck“?

**Frage 2:** Welche anerkannten Definitionen des Begriffs „Parkdruck“ gibt es im Zusammenhang mit der VwV-StVO?

**Antwort zu Fragen 1 und 2:**

Die Anordnung von Bewohnerparken ist nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 45 Absatz 1 bis 1e, X dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und aufgrund eines erheblichen Parkdrucks die Bewohnerinnen und Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden. Eine genauere Definition enthält weder die VwV-StVO noch die StVO selbst. Es handelt sich insoweit um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der durch Auslegung unter Heranziehung der Maßstäbe aus Literatur und Rechtsprechung näher zu bestimmen ist.

Parkdruck ist Ausdruck nicht ausreichender Stellplätze auf privatem Raum einerseits und andererseits der fehlenden Möglichkeit, ergänzend Stellplätze im öffentlich verfügbaren Raum zur Verfügung zu stellen. Er entsteht folglich durch die historisch gewachsene Bebauungs- und Infrastruktur vor allem in innerstädtischen Quartieren.

**Frage 3:** Anhand welcher Kennzahlen, Daten und Faktoren ermittelt der Senat den sogenannten Parkdruck?

**Frage 4:** In welcher Einheit wird der „Parkdruck“ gemessen?

**Antwort zu Fragen 3 und 4:**

Ziel des Bewohnerparkens ist es, dass Bewohnerinnen und Bewohner einfacher einen Parkplatz in fußläufiger Entfernung zu ihrem Wohnort finden. Damit können Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner, die nur schwer mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können, einfacher erfüllt werden. Durch eine Verringerung des Parkdrucks und einer mit dem Bewohnerparken einhergehenden Kontrolle des Parkraums wird darüber hinaus die Verkehrssicherheit erhöht.

Der Parkdruck wird durch die Analyse von Struktur- und Erhebungsdaten ermittelt, die die grundsätzliche Beschaffenheit des Untersuchungsgebiets im Hinblick auf Zahl und Dichte der Einwohnerinnen und Einwohner, Pkw-Besitzquote, Beschäftigte, aber auch Anbindung zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) betrachten. Kernstück der Untersuchung ist dabei eine anonymisierte Kennzeichenerhebung an zwei Tagen (unter der Woche und samstags) mit circa Zwei-Stunden-Prüfintervallen zwischen 4.00 Uhr morgens und 3.00 Uhr morgens. Zu diesen Zeitpunkten können die Auslastung des Parkraums in Prozent und die verschiedenen Nutzergruppen-Anteile bestimmt werden. Damit kann ermittelt werden, wie groß der Parkraummangel ist und in welcher Regelmäßigkeit ein erheblicher Parkraummangel auftritt. Zudem gibt dies Aufschluss darüber, welche Nutzergruppen zu welcher Zeit das Parkbild dominieren.

**Frage 5:** *Wird „Parkdruck“ für jede einzelne Straße separat oder pauschal für das jeweilige Quartier oder den jeweiligen Stadtteil ermittelt?*

**Antwort zu Frage 5:**

Die anonymisierte Kennzeichenerhebung erfolgt in der Regel über zwei Erhebungsrouten ausgewählter Straßen. Diese erlauben anhand bestimmter Straßenabschnitte der Erhebungsrouten Ableitungen auf umliegende, ähnlich charakterisierte Straßen.

**Frage 6:** *Welche Schwellenwerte für den „Parkdruck“ hat der Senat festgelegt, um eine Abwägung dieses Wertes gegenüber anderen Interessen zu ermöglichen?*

**Antwort zu Frage 6:**

Die Festlegung eines Schwellenwertes ist in Hamburg nicht erfolgt. Denn allein die prozentuale Belegung des vorhandenen Parkraums ist als Kriterium nicht ausreichend. Vielmehr bedarf es der gesamtheitlichen Betrachtung aller Faktoren, unter anderem Strukturdaten und Nutzergruppen, um die Einführung eines Bewohnerparkgebietes zu begründen.

**Frage 7:** *Wo sind die anscheinend regelmäßig errechneten Daten veröffentlicht oder einzusehen?*

**Antwort zu Frage 7:**

Eine allgemeine Veröffentlichung erfolgt nicht. Die Ergebnisse werden bei den jeweiligen Verfahren zu möglichen Bewohnerparkgebieten den Ausschüssen der Bezirksversammlungen vorgestellt und dort entsprechend archiviert.

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

**Antwort zu Frage 8:**

Nein. Die Stadtverwaltungen deutscher Städte arbeiten grundsätzlich mit einer analogen Definition von Parkdruck. Auch in anderen Städten und Gemeinden bedarf es regelmäßig einer Einzelfallentscheidung zur Frage, ob in einem bestimmten Gebiet das Bewohnerparken eingeführt wird. Eine Eins-zu-eins-Übertragung ist daher nicht möglich.

**Frage 9:** *Erhebt der Senat auch ähnliche Kennzahlen für andere verkehrstechnischen Interessen, um zum Beispiel den Platzbedarf von Fußgängern/-innen auf einem Gehweg, das Verlangen nach sicherer Radinfrastruktur oder die Belastung der Anwohnenden durch Abgase und Lärm an Hauptstraßen auszudrücken?*

**Antwort zu Frage 9:**

Es werden unter anderem für verkehrstechnische Interessen regelmäßig Infrastruktur- und Verkehrsdaten erhoben und in den gängigen Portalen (zum Beispiel Geoportal, Transparenzportal, MetaVer) veröffentlicht. So gibt es hinsichtlich der Infrastrukturdaten eine Hamburger Radinfrastrukturdatenbank, eine Straßeninformationsbank und eine Feinkartierung Straße. Zudem erfolgen entweder automatisiert (insbesondere Hamburger Radverkehrszählnetz, automatisierte Verkehrsmengenerfassungen) oder manuell Verkehrserhebungen unterschiedlichster Art. Es gibt beispielsweise eine Vielzahl jährlicher Kfz-Zählstellen, aus denen unter anderem sogenannte Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärken (DTV) und Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärken an Werktagen (DTVw) mit Schwerverkehrsanteil ermittelt werden. Diese werden dann über die genannten Portale und zum Beispiel auch über die Homepage als Tabellen und Karten <https://www.hamburg.de/bvm/verkehrsstaerken/> veröffentlicht. Im Rahmen von Planungsprozessen erfolgen zudem je nach Bedarf teils sehr umfangreiche Zählungen des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs, um beispielsweise Potenziale und Platzbedarf der einzelnen Verkehrsteilnehmenden abschätzen oder Maßnahmen evaluieren zu können.

**Frage 10:** *Steuert der Senat an Orten mit besonders hohem Parkdruck durch eine Steigerung der Parkgebühren gegen?*

*Falls ja: Wie werden diese bemessen? Falls der Parkdruck nicht das Kriterium für unterschiedlich hohe Parkgebühren ist, welche Kriterien werden dafür sonst herangezogen?*

**Antwort zu Frage 10:**

Eine steuernde Wirkung zur Verringerung des Parkdrucks sowie des Parksuchverkehrs durch eine höhere Fluktuation auf vorhandenen Parkständen hat neben der Einführung von Bewohnerparkgebieten und regelmäßigen Kontrollen vor allem die Festlegung der Höchstparkdauer.

Die konkrete Gestaltung von Parkgebühren orientiert sich demgegenüber vor allem an dem wirtschaftlichen Nutzen des Parkens in der jeweiligen Gebührenzone, also der zeitlich befristeten Nutzung einer hochwertigen innerstädtischen Fläche. Zudem beeinflusst die Höhe der Parkgebühren auch die Wahl des Verkehrsmittels und die Dauer von Parkvorgängen.