

Antrag

Bearbeitung: Natalie Beisiegel (E-Mail: natalie.beisiegel@luebeck.de Telefon: 122-1051)

Antrag des AM Thomas-Markus Leber (FDP): Entwicklung eines umfassenden Gesamtkonzeptes für den ruhenden Verkehr in Lübeck und Travemünde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
07.06.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

Antrag:

Der ruhende Verkehr in der Hansestadt wird von den Bürgern als mehr oder weniger unbefriedigend wahrgenommen. Seit Jahren steigt der Parkdruck. Zwar ist es gelungen mit einzelnen Maßnahmen punktuelle Verbesserungen herbeizuführen. Eine befriedigende Gesamtlösung steht indes noch aus. Vor dem Hintergrund des stetig steigenden Parkdrucks, der innerstädtischen Flächenknappheit, aber auch zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist es erforderlich den ruhenden Verkehr konsequent im Rahmen einer differenzierten Analyse zu untersuchen, zu bewerten und ggf. in Teilen auch neu zu denken. Am Ende des Prozesses sollte ein umfassendes, abgestimmtes, koordinierendes Gesamtkonzept stehen, das möglichst vielen Nutzungsinteressen gerecht wird, dabei aber auch gesamtstädtische Aspekte sowie individuelle Besonderheiten in den einzelnen Quartieren berücksichtigt. Ggf. vorhandene Erkenntnisse und Erfahrungen sind in die Analyse und Konzepterstellung einzubeziehen. Das Gesamtkonzept könnte zu einem wichtigen Baustein des Verkehrsentwicklungsplans werden und ist auf diesen abzustimmen. Der Fokus ist zunächst auf Quartiere mit besonders hohem Parkdruck zu legen, später dann auf weitere Quartiere auszudehnen.

1.. Der Bürgermeister wird gebeten den Parkraumbedarf und das jeweils vorhandene Nachfragepotential zunächst in Quartieren mit hohem Parkdruck detaillierte zu erfassen.

- In einem 1. Erhebungsschritt wird die Nachfrage nach Parkflächen im öffentlichen Raum systematisch und unter Berücksichtigung der individuellen Dynamik im Quartier erfasst. Idealerweise erfolgt die Erhebung in mehreren Zeitschritten über den Tag verteilt. Zu unterscheiden ist dabei zwischen Quartieren, in denen der Parkdruck einzig durch die Wohnbevölkerung besteht und solchen in denen es Einpendler gibt.
- In den frühen Morgenstunden lässt sich das Bewohnermaximum erfassen, später ergeben sich vielfach Parkzwecküberlagerungen von Bewohnern, Beschäftigten, Besu-

chen, Kunden, Studierenden usw.. Zielführend ist es die jeweilige Spitzennachfrage bzw. -auslastung vormittags, nachmittags und abends zu erfassen.

- In einem 2. Erhebungsschritt sind der tatsächliche Bedarf, die ökonomischen und sonstigen Rahmenbedingungen durch Befragung von Bewohnerhaushalten, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen im jeweiligen Quartier zu ermitteln.

- Idealerweise wird auch die zukünftige Nachfrageentwicklung berücksichtigt. Hier sind differenzierte Zukunftsprognosen einzubeziehen.

2.. Weiterhin wird der Bürgermeister gebeten auf der Basis der gewonnen Erkenntnisse für jedes Quartier (beginnend mit den Quartieren mit hohem Parkdruck) konkrete Maßnahmen vorzuschlagen, die idealerweise in ein umfassendes Gesamtkonzept einfließen.

- Das Angebot ist an den nachgewiesenen Bedarf anzupassen. Die Maßnahmen sollen sich an den verkehrspolitischen Zielen zur Steuerung und Ordnung des ruhenden Verkehrs, aber auch an der Dynamik im Quartier orientieren.
- Das Konzept ist so zu konditionieren, dass Fußgänger, Menschen mit Kinderwagen, Rollatoren und im Rollstuhl sich barrierefrei und sicher bewegen können, Müllabfuhr und Rettungsfahrzeuge ohne Hindernisse durch die Straßen kommen, Wohnstraßen von vorschriftswidrig abgestellten Fahrzeugen entlastet werden und der Parksuchverkehr minimiert wird. Falschparken soll konsequent verhindert werden, insbesondere im Einmündungsbereich. Ggf. ist der Straßenraum in Teilen auch neu zu ordnen.
- Die Überlegungen sollen nicht an den Quartiersgrenzen enden, sondern quartiersübergreifend anlegt sein. Dem Aspekt der Mobilitätswende ist Rechnung zu tragen. Zusätzliche Fahrradstellplätze und Stellflächen für das Car-sharing sind vorzusehen.
- Jeweils zu prüfen ist der Bau von Parkpaletten auf vorhandenen Parkplätzen, die Verdichtung des Straßenraums durch Schräg- oder Senkrechtaufstellung bei ausreichend breiten Fahrbahnquerschnitten, die Anlage von zusätzlichen Parkplätzen in Randbereichen oder der Bau von Quartiersgaragen auf bislang unbebauten Grundstücken bzw. im Zusammenhang mit Neubauvorhaben, die Stellplatznachweise erfordern.
- Bei fehlenden Flächenoptionen sind kreative und pragmatische, auch quartiersübergreifende Lösungen gefragt. Es darf keine Denkverbote geben.
- Besondere Lösungen sind bei Nutzerkonkurrenzen an der Schnittstelle von Wohn- und Gewerbegebieten bzw. an der Schnittstelle von Wohngebieten zu großen Freizeiteinrichtungen (Sport- und Freizeitanlagen) mit temporären Nachfragespitzen zu finden. Hier sind Maßnahmen wie das Ausstellen von Sonderparkberechtigungen für Bewohner einerseits und infrastrukturelle und/oder organisatorische Maßnahmen andererseits zu prüfen. Neben der Anlage von geordneten, bei (Groß-)Veranstaltungen in der Regel gebührenpflichtig bewirtschafteten Parkplätzen kommen hierfür vor

allem veranstalterseitige Ticketangebote mit integrierter ÖPNV-Nutzung, auch in Kombination mit einem veranstaltungsbezogenen Park + Ride-Angeboten in Frage.

- Zudem sind Maßnahmen des Parkraummanagements, das der Vorhaltung des notwendigen Parkraumangebotes und dessen effizienten Nutzung sowie zeitlichen und räumlichen Steuerung und Lenkung der Parkraumnachfrage durch Informations- und Leitsysteme dient, zu prüfen.
- Die konsequente Bewirtschaftung und Überwachung des Parkraums, vor allem in den belasteten innenstadtnahen Bereichen in Verbindung mit der Ausweisung von Bewohnerparken ist umzusetzen. Darüber hinaus ist eine Ausweitung der Kontrolle und Durchsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften anzustreben.
- Auch Elemente des Mobilitätsmanagements, das die Förderung einer umweltverträglichen Gestaltung der Mobilität zum Inhalt hat, sind zu prüfen. Insbesondere sind besondere Anreize anzudenken und zu prüfen, die Anwohner dazu bewegen könnten das individuelle Mobilitätsverhalten neu zu definieren oder zumindest die Nutzung einer Quartiersgarage oder öffentlichen Parkanlage in Erwägung zu ziehen.

Ein erster Zwischenbericht mit Analyseergebnissen sowie bereits entwickelten Bausteinen des Gesamtkonzeptes Ruhender Verkehr Lübeck und Travemünde sind bis zum Ende des Jahres 2021 vorzulegen.

Begründung:

In vielen Quartieren der Hansestadt hat sich der ruhende Verkehr in den letzten Jahren und Jahrzehnten stark verändert. Bestimmten anfangs Fahrräder, Mopeds und Kleinwagen das Bild, dominieren heute vielfach große Limousinen und SUVs die Situation. Der ruhende Verkehr hat seine Belastungsgrenze erreicht. Nicht nur die Fahrzeuggröße hat sich verändert, auch die Fahrzeuganzahl. In manchen Familien geht der Trend zum Zweit- und Drittwagen. Eine Anpassung des Straßenraums an die veränderte Situation blieb dabei indes aus. Der Parkdruck in vielen Quartieren, insbesondere in den innenstadtnahen, ist sehr groß. Das Thema Parken ist hochkomplex. Vielfältige Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum bestehen, die beachtet und befriedigt werden müssen. In den Quartieren herrscht je nach Art der Nutzung sowie der Randbedingungen ein zeitlich unterschiedlich hoher Parkdruck durch Einpendler, Bewohner, Kunden, Gewerbetreibende und Besucher.

Der Ruhende Verkehr dominiert dabei viele Straßenräume zu Lasten der Erreichbarkeit für Einsatzfahrzeuge und Müllabfuhr, zu Lasten der Mobilität und gesellschaftlichen Teilhabe von Menschen, die auf Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, ebenso wie von Eltern mit Kinderwagen. Der Ruhende Verkehr hat weiterhin Einfluss auf Sichtbeziehungen und damit der Verkehrssicherheit insbesondere in Einmündungsbereichen und vor sensiblen Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten, darüber hinaus auf die Aufenthaltsqualität sowie auf die verfügbare Geh- und Radwegbreite durch regelwidriges Parken. Straßenräume sind nicht nur Verkehrsräume, sondern vor allem auch Stadt- und Lebensräume.

Ein umfassendes Konzept für den ruhenden Verkehr kann dazu beitragen den Parkraum noch effizienter zu nutzen und den Parksuchverkehr zu reduzieren. Positive Effekte für den Klimaschutz und für die Verkehrs- und Mobilitätswende sind ebenso zu erwarten wie eine Steigerung der Attraktivität und der Aufenthaltsqualität in den Quartieren.

Anlagen:

Vorsitzende/r
der FDP-Fraktion