

Nikola;
hier: Parkraumkonzept Nikola
- Antrag der Frau Stadträtin Jutta Widmann sowie des Herrn Stadtrates Dr. Stefan Müller-Kroehling vom 06.07.2020, Nr. 70

Gremium:	Verkehrssenat	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	9	Zuständigkeit:	Referat 3
Sitzungsdatum:	25.11.2020	Stadt Landshut, den	11.11.2020
Sitzungsnummer:	4	Ersteller:	Herr Stadler

Vormerkung:

Stellungnahme Tiefbauamt

Anlässlich des Plenumsbeschlusses vom 26.10.2018 für die Erstellung eines Parkraummanagementkonzeptes für das Nikolaviertel wurde das Ingenieurbüro PB Consult aus Nürnberg beauftragt. Durch eine umfassende Erhebung aller öffentlich zugänglichen Parkplätze im Untersuchungsgebiet im Juli 2019 erfolgte die Parkraumanalyse. Sie gibt Aufschluss über die Auslastung, Dauer der Belegung, tageszeitliche Verteilung und Nutzergruppen. Die vorliegende Parkraumuntersuchung empfiehlt auf Grund des hohen Parkdrucks im Nikolaviertel eine flächendeckende Bewirtschaftung in Kombination mit Bewohnerparken per Bewohnerparkausweise und bei Bedarf mit Ausnahmegenehmigung. „Die Analyse hat ergeben, dass ein Großteil der Stellflächen bereits durch Anwohner und Dauerparker genutzt wird. Allerdings soll zugleich die Parkraumverfügbarkeit für Kunden und Besucher verbessert werden. Als zentrales Steuerungselement gilt hier eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, um die Situation zu entspannen.“ (Parkraumuntersuchung Landshut Nikola und Hauptbahnhof, PB Consult, 2019, [1])

1. Wie wirkt sich eine gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftung in Nikola auf die angrenzenden Stadtteile aus (Verlagerung Parkdruck etc.)?

Damit Verdrängungseffekte innerhalb des Viertels ausgeschlossen werden, ist die Bewirtschaftung im gesamten Untersuchungsgebiet umzusetzen. Gleichzeitig ist den Planern bewusst, dass Verdrängungseffekte außerhalb des neuen Bewirtschaftungsraumes auftreten können: „Im Untersuchungsgebiet sind Bereiche vorhanden, die unterschiedlich stark ausgelastet sind. Vor allem in den Wohnbereichen am Rande des Nikolaviertels standen in der Regel zu jeder Zeit freie Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Bei der Einführung neuer, nicht flächendeckender Bewirtschaftungsgebiete, ist zu beachten, dass es zu Verdrängungseffekten in nicht bewirtschaftete, niedriger ausgelastete Bereiche kommen kann.“ [1]

Nach Aussage des Planers entspricht es der üblichen und in allen Städten mit Parkraumbewirtschaftung erprobten Vorgehensweise, in Stadtteilen mit hohem Parkdruck einen großflächigen zusammenhängenden Bewirtschaftungsraum zu entwickeln. An den Randbereichen der Bewirtschaftungszone ist die Parksituation zu beobachten und bei Bedarf sind durch weitere Untersuchungen die Grundlagen für eine Erweiterung der Bewirtschaftung in angrenzenden Stadtteilen zu schaffen.

Im unmittelbar angrenzenden Straßen kann auch falls erforderlich kurzfristig durch angepasste Bewirtschaftungsmaßnahmen nachjustiert werden.

Für Anwohner, Kunden und Besucher, Handwerkern und Gewerbe wird durch die Bewirtschaftung das Parken im Lizenzbereich erleichtert. Berufspendler und Ausbildungsverkehre, die bisher mit dem Auto kommen, haben hingegen mehrere Handlungsoptionen. Sie können kostenpflichtig mit einem Tagesticket im Straßenraum parken oder die Angebote von angrenzenden Parkhäusern und Parkdecks (Parkhäuser an der

Wittstraße, PH Altstadt, PH CCL, PD Robert-Koch-Straße, P&R/Bike Grieserwiese, P&R/Bike Oberndorfer Straße) in Anspruch nehmen, oder auf Bus, Fahrrad oder Fahrgemeinschaften umsteigen. Darüber hinaus gibt es auch die berechtigte Befürchtung, dass diese Verkehre u.U. in angrenzenden nicht bewirtschafteten Straßen ausweichen. Dabei kann bei Berufs- und Ausbildungspendler eine Wegstrecke von bis zu 500 Meter vom parkenden Auto bis zur Berufs- bzw. Ausbildungsstätte angesetzt werden. Um für das Bewirtschaftungsgebiet Nikola mögliche Verdrängungseffekte in die angrenzenden Stadtteile zu ermitteln, wurde in Abstimmung mit dem Planer eine Abschätzung auf Grundlage der Parkraumuntersuchung (Anzahl der gebührenfreie Stellplätze in den einzelnen Teilgebieten, Anteil Berufspendler und Ausbildungsverkehr) erstellt. Demnach ergeben sich relativ geringe potenzielle Verdrängungen von Fahrzeugen aus dem Nikolaviertel von maximal 44 Stellplätzen in (vorerst) nicht bewirtschaftete angrenzende Straßen. Alleine rund die Hälfte davon stammen aus dem untersuchten Teilgebiet Bahnhofstraße und können Richtung Rupprechtstraße bzw. Herzog-Albrecht-Straße verdrängt werden. Erwähnenswert sind noch rund 13 Stellplätze, die aus dem Teilgebiet Nikolastraße Richtung westlich der Luitpoldstraße in die angrenzenden Abschnitte des Rennwegs und des Hofangerwegs verdrängt werden können. Nur sehr wenige Stellplatzbelegungen, weniger als 10 Stellplätze, erfolgen aus dem südlichen Nikolaviertel in Richtung öffentlicher Straßenraum der Mühleninsel. Mit Einführung der Bewirtschaftung im Nikolaviertel wird zu beobachten sein, ob sich diese überschaubaren Verdrängungen in der Praxis einstellen werden und bei Bedarf werden entsprechende Anpassungen vorgenommen.

2. Welche alternativen Maßnahmen können ergriffen werden, um Fehlentwicklungen wie Dauerparken oder eine geringe Nutzung des ÖPNV und von Fahrgemeinschaften durch einpendelnde Schüler zu verringern?

Eine auf die lokalen Verhältnisse angepasste Parkraumbewirtschaftung und damit einhergehend die Erhebung von Parkgebühren sind das entscheidende Steuerungselement, um mittelfristig die Nutzung des ÖPNV und alternative Mobilitätsformen zu fördern. Grundsätzlich ist das Nikolaviertel durch die Nähe zum Hauptbahnhof und die Vielzahl der Stadtbuslinien mit einem guten ÖPNV-Angebot abgedeckt.

3. Inwiefern könnte ein Parkhaus im Bereich Nikola den vom Verkehrsgutachten festgestellten Parkraumdruck verringern?

Südlich und westlich des Nikolaviertels befinden sich in fußläufiger Entfernung die o.g. angrenzenden Parkieranlagen: Parkhäuser an der Wittstraße, PH Altstadt, PH CCL, PD Robert-Koch-Straße, P&R/Bike Grieserwiese. Im Bereich des Hauptbahnhofs ist die Schaffung von mehr Stellplätzen insbesondere für Bahn-Pendler wichtig.

Ein Parkhaus im Nikolaviertel würde ohne Bewirtschaftung des öffentlichen Straßenraums den Parkdruck nicht verringern, da bereits jetzt die Möglichkeit besteht die freien Stellplätze in den o.g. angrenzenden Parkieranlagen anzusteuern. Grundsätzlich sollten die Parkgebühren in Parkhäusern immer günstiger sein als im öffentlichen Straßenraum.

Ein zusätzliches Parkhaus kann nur in Kombination mit der Parkraumbewirtschaftung den Parkdruck im Nikolaviertel und evtl. in angrenzenden Straßen verringern.

4. Welche städtischen Grundstücke sind im Bereich Nikola vorhanden, die für ein Parkhaus in Frage kommen?

Gemäß unseren Recherchen kommen im Stadtteil Nikola grundsätzlich nur drei Grundstücke für ein Parkhaus in Frage.

Allerdings befinden sich die beiden Grundstücke Fl.Nrn. 1052 und 1053/4 in Privateigentum und zudem innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 01-59a "Nordöstlich Seligenthaler Straße", welcher für die beiden Grundstücke ein erhebliches Baurecht für ein "besonderes Wohngebiet" zulässt. Insofern kann man diese beiden Grundstücke als für ein Parkhaus nicht verfügbar bewerten.

Auf dem Grundstück mit den beiden Fl.Nrn. 1065 und 1066 befindet sich derzeit ein städtischer Parkplatz. Bautechnisch ließe sich dort ein Parkhaus errichten, allerdings sind die Platz-

verhältnisse zur Seite und nach hinten (Erhalt der bestehenden Bäume!) sehr begrenzt und die Wirtschaftlichkeit der Errichtung eines Parkdecks müsste vom Amt für Gebäudewirtschaft geprüft werden. Zudem spricht sich die Sanierungsstelle gemäß der unten stehenden Stellungnahme deutlich gegen die Bebauung des Grundstücks mit einem Parkdeck aus.

Stellungnahme Sanierungsstelle:

Das Neuordnungskonzept zum Sanierungsgebiet Nikola aus dem Jahr 1996 sieht für die beiden Grundstücke Fl.Nr. 1065 und 1066 eine Straßenraumschließung mit einem Gebäude für Dienstleistung / Wohnen vor. Bei einer Baukörpertiefe analog der Nachbarbebauung verbleibt damit genügend Abstand zu dem bestehenden Grünbereich auf Fl.Nr. 1075/5. Im Neuordnungskonzept ist dieser Gehölzbestand entlang der Restpfettrach als geschützte / schützenswerte Zone gekennzeichnet. Im geltenden Landschaftsplan ist diese als geplanter Landschaftsbestandteil dargestellt.

2014 wurde diese Grünfläche im Rahmen eines Projekts der Sozialen Stadt Nikola von Schülern der Mittelschule Nikola, der Quartiersmanagerin und dem Bund Naturschutz als Pocket Park gestaltet, der seither als kleine Oase sehr gern angenommen wird und eine der ohnehin zu wenigen Freiflächen in Nikola, Bewohnern und Stadtklima zugutekommt.

Mit der Errichtung eines Parkdecks auf den Grundstücken Fl.Nr. 1065 und 1066 würde zum einen der Straßenraum der Johannisstraße städtebaulich keineswegs aufgewertet. Zusätzliche Ein- und Ausfahrtbeziehungen schaffen weitere Gefahrenstellen an der ohnehin stark frequentierten Straße.

Bei einer Bebauung der beiden Grundstücke müsste zusätzlich eine Zufahrt für das Tiefbauamt zur Pflege und Unterhalt des Gewässers freigehalten werden, wodurch der Bauraum für ein Parkdeck gegebenenfalls weiter eingeschränkt werden würde.

Nicht zuletzt jedoch würde der dahinterliegende Grünbereich völlig ins Abseits gerückt, würde zu einer abgelegenen, uneinsehbaren Fläche degradiert und allein schon aus Sicherheitsgründen stark an Akzeptanz verlieren. Der vorhandene Baumbestand auf den betroffenen Grundstücken würde beeinträchtigt bzw. müsste teilweise beseitigt werden. Dies ist kontraproduktiv zu den Sanierungszielen, die mehr Grünflächen anstreben. Aus sanierungsrechtlicher Sicht kann ein Parkdeck auf Fl.Nr. 1065 und 1066 nicht befürwortet werden.

5. Welche anderen Grundstücke (privat, Freistaat) kommen im Bereich Nikola evtl. noch für ein Parkhaus in Frage?

Siehe Ausführungen unter Ziffer 4

Beschlussvorschlag:

Vom Bericht des Referenten wird Kenntnis genommen.

Anlagen:

- 5