

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dirk Nockemann (AfD) vom 31.01.22

und Antwort des Senats

Betr.: Parkplatzvernichtung in Osdorf

Einleitung für die Fragen:

Die AfD erreichte kürzlich eine Bürgeranfrage bezüglich der Parkplatzsituation in Osdorf. An der Straße Püttkuhl haben bis vor circa zwei Wochen die Anwohner der Häuser Julius-Brecht-Straße 11 und 7 die Parkplätze am Fahrbahnrand genutzt. Zu beiden Seiten der Straße befinden sich lediglich Schrebergärten. Fahrbahn und Seitenstreifen sind ausreichend dimensioniert, sodass Rettungs- und Einsatzfahrzeuge durch ordnungsgemäß abgestellte Fahrzeuge nicht behindert werden. Außer in der Straße Püttkuhl gibt es in der näheren Umgebung keine alternativen Parkmöglichkeiten mehr. Frühere Parkplatzzflächen im Bereich wurden durch den Bau des Elbe Einkaufszentrums vernichtet. Im EEZ kostet ein Dauerparkplatz 55 Euro pro Monat, was aufgrund der Einkommenssituation der meisten Anwohner zu einer erheblichen Belastung führen würde.

In den angegebenen Hausnummern gibt es knapp 440 Wohnungen. Die an den Häusern gelegenen Parkplätze reichen für die Kraftfahrzeuge der Anwohner nicht annähernd aus. Erschwerend kommt hinzu, dass aufgrund der hohen Stellplatzpreise auch Kunden des Einkaufszentrums die Stellflächen vor den Häusern belegen, eine Anwohnerparkzone würde den grundlegenden Stellplatzmangel jedoch nicht beheben.

Nun wurden in der Straße Püttkuhl auf gesamter Länge Parkverbotschilder aufgestellt, was bedeutet, dass circa 50 bis 60 Parkmöglichkeiten verloren sind.

Auf Nachfrage bei der Polizeiwache Blomkamp wurde den Anwohnern bestätigt, dass die Maßnahme des Verkehrsamtes aufgrund einer Bürgerbeschwerde einer Einzelperson vorgenommen wurde. Durch diese Maßnahme wird die Anwohnerschaft einer erheblichen Belastung in ihrer Alltagsorganisation ausgesetzt. Insbesondere ältere und mobilitätseingeschränkte Mitbürger sind auf wohnortnahe Stellplätze angewiesen, um ihre grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse, etwa zum Einkaufen, für den Arztbesuch oder Ähnliches, zu befriedigen. An dieser Entwicklung zeigt sich einmal mehr, dass die Leidtragenden der vom Senat verfolgten sogenannten Mobilitätswende immer die normalen Bürger sind.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Frage 1: Aus welchem Grund wurde an der Straße Püttkuhl ein Parkverbot eingeführt?

Antwort zu Frage 1:

Nach den Feststellungen der Polizei wurden in der Straße Püttkuhl Kraftfahrzeuge oft ganztätig und auf gesamter Straßenlänge auf dem nicht befestigten Seitenstreifen geparkt. Der Seitenstreifen ist nicht als Parkfläche hergestellt und freigegeben.

Aufgrund der schmalen Breite des Seitenstreifens, parkten die Kraftfahrzeuge teilweise auf der Fahrbahn, sodass die Restfahrbahnbreite nur noch circa 2,3 m betrug. Auf der Fahrbahn fahrende Kraftfahrzeuge mussten deshalb, insbesondere bei Gegenverkehr, auf den Seitenstreifen ausweichen, der in südlicher Lage nicht befestigt ist. In diesen Situationen hatten Radfahrende und zu Fuß Gehende kaum Möglichkeiten auszuweichen. Aus Sicht der örtlichen Straßenverkehrsbehörde war hier die Verkehrssicherheit gefährdet. Für die Sicherheit der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sowie des Begegnungsverkehrs und des Rettungsweges war daher eine Fahrbahnrandbeschränkung zur Herstellung der nötigen Fahrbahnbreite erforderlich

Frage 2: *Inwieweit wurde das Bedürfnis der Anwohner auf wohnortnahe Stellplätze bei der Umsetzung des Parkverbotes berücksichtigt?*

Antwort zu Frage 2:

Im Umfeld stehen den Anwohnerinnen und Anwohnern zwei Parkhäuser des Elbe Einkaufszentrums zur Verfügung. Nach den Erkenntnissen der zuständigen Behörde verfügen darüber hinaus einige Wohnhäuser jeweils über einen Anwohnerparkplatz beziehungsweise es steht eine Tiefgarage zur Verfügung. Weiterhin stehen in der näheren Umgebung baulich hergestellte zum Parken freigegebene Seitenstreifen zur Verfügung, zum Beispiel in der Osdorfer Landstraße. Im Übrigen siehe Antwort zu 1.

Frage 3: *Wie rechtfertigt der Senat das offenkundige Missverhältnis zwischen der Begründung der Parkverbotsmaßnahme und den Bedürfnissen der Menschen vor Ort?*

Antwort zu Frage 3:

Siehe Antworten zu 1 und zu 2.

Frage 4: *Wie kam es zu der unverhältnismäßigen und ausgleichslosen Reduktion der Stellplatzzahlen in der Julius-Brecht-Straße?*

Frage 5: *Welche Ausgleichsstellflächen sind für die weggefallenen Stellplätze in der Julius-Brecht-Straße vorgesehen?*

Antwort zu Fragen 4 und 5:

Maßnahmen im Sinne der Fragestellung hat die Straßenverkehrsbehörde in der Julius-Brecht-Straße nicht angeordnet; darüber hinaus siehe Antwort zu 1.

Frage 6: *Warum wurde keine Anwohnerbefragung vor Ort durchgeführt, bevor das Parkverbot ausgesprochen wurde?*

Antwort zu Frage 6:

Die Straßenverkehrs-Ordnung sieht keine Anwohnerbefragungen vor der Anordnung straßenverkehrsbehördlicher Maßnahmen vor.

Frage 7: *Welchen Lösungsvorschlag hat der Senat für die entstandene Notsituation?*

Antwort zu Frage 7:

Grundsätzlich besteht für Anliegerinnen und Anlieger kein Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar an deren Grundstück oder in dessen größtmöglicher Nähe eingerichtet werden oder erhalten bleiben (OVG Lüneburg, Beschluss vom 17. Februar 2012 – 7 ME 185/11).

Frage 8: *Welche Möglichkeiten gibt es, alternative, frei nutzbare, wohnortnahe Stellplätze in ausreichender Zahl vor Ort zu schaffen?*

Antwort zu Frage 8:

Auf öffentlichem Grund keine. Auf Aktivitäten auf Privatgrund hat das zuständige Bezirksamt Altona keinen Einfluss.

Frage 9: *Inwieweit besteht die Möglichkeit für Anwohner der Julius-Brecht-Straße, das Parken im Parkhaus des Elbe Einkaufszentrums zu verbesserten Konditionen zu ermöglichen? Gerade durch dieses wurden die ursprünglichen Stellflächen vor Ort beseitigt.*

Antwort zu Frage 9:

Der Senat hat hierzu keine Erkenntnisse.

Frage 10: *Wie stellt sich die Stellplatzplanung vor Ort in den kommenden Jahren dar?*

Antwort zu Frage 10:

Zurzeit ist keine neue Straßenplanung für diesen Bereich vorgesehen.

Frage 11: *Sieht der Senat Parkplatzvernichtung als integrativen Bestandteil seiner Verkehrspolitik an?*

Antwort zu Frage 11:

Der Senat hat erkannt, dass wachsende Mobilität in einer wachsenden Stadt bei gleichbleibender Verkehrsfläche nur über eine Verlagerung von Wegen auf die flächeneffizienteren Verkehrsträger des Umweltverbundes gewährleistet werden kann. Aus diesem Grund hat sich der Senat zum Ziel gesetzt, den Anteil der im Umweltverbund zurückgelegten Wege im Lauf des Jahrzehnts auf 80 Prozent zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, sind unter anderem maßgebliche Verbesserungen der Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr, beim Angebot von Lieferzonen, Behindertenparkständen, Fahrradabstellanlagen und weiteren Mobilitätsangeboten erforderlich, die in vielen Fällen mit dem privaten Kfz-Parken um dieselben Bestandsflächen konkurrieren. Eine anderweitige Nutzung von bisher öffentlichen Parkständen ist daher an vielen Orten unvermeidbar, um neue Angebote zu schaffen und wertvolle städtische Flächen effizient zu bewirtschaften.