

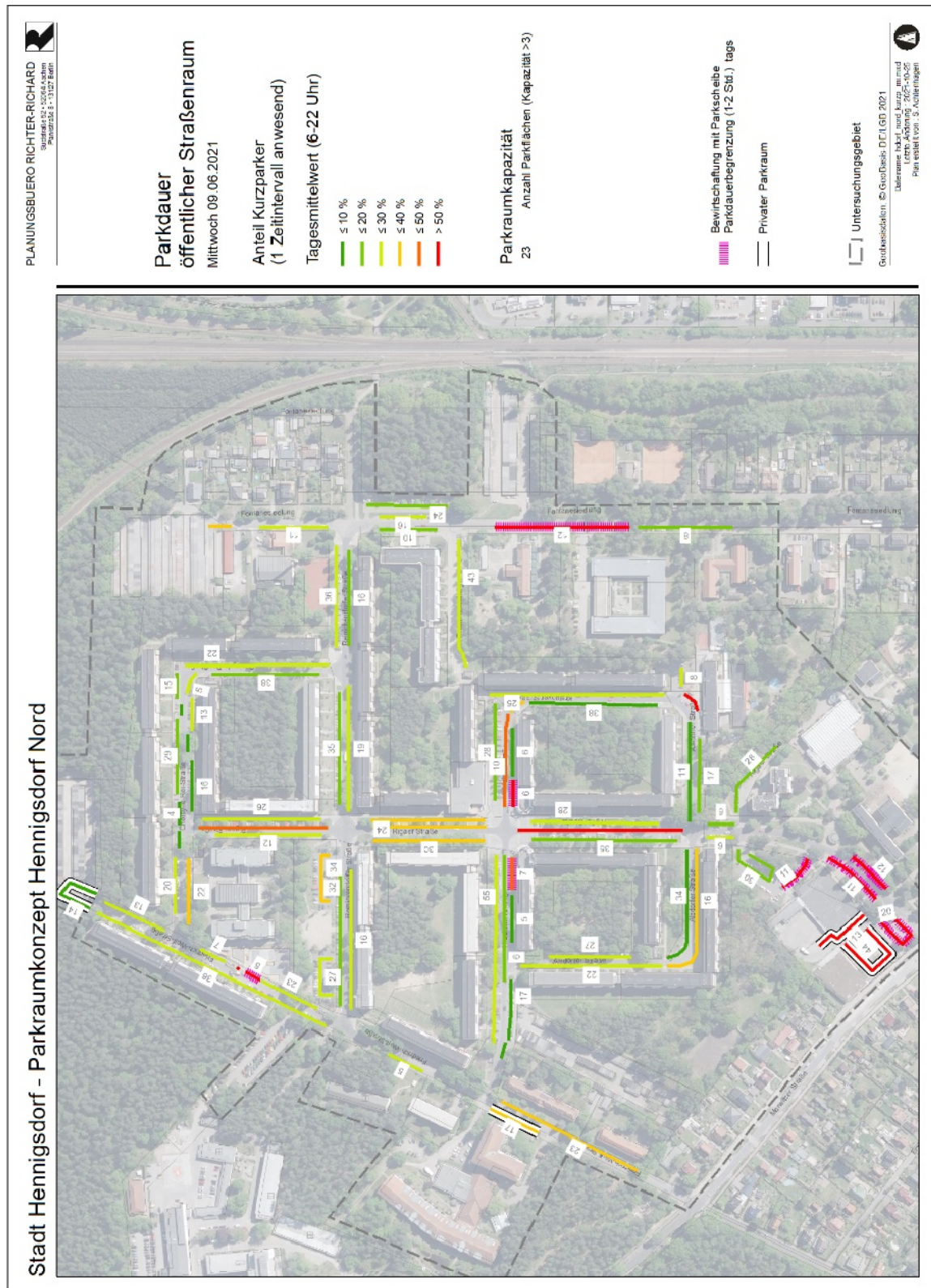


Abb. 3.23: Anteil Kurzparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Mittwoch

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

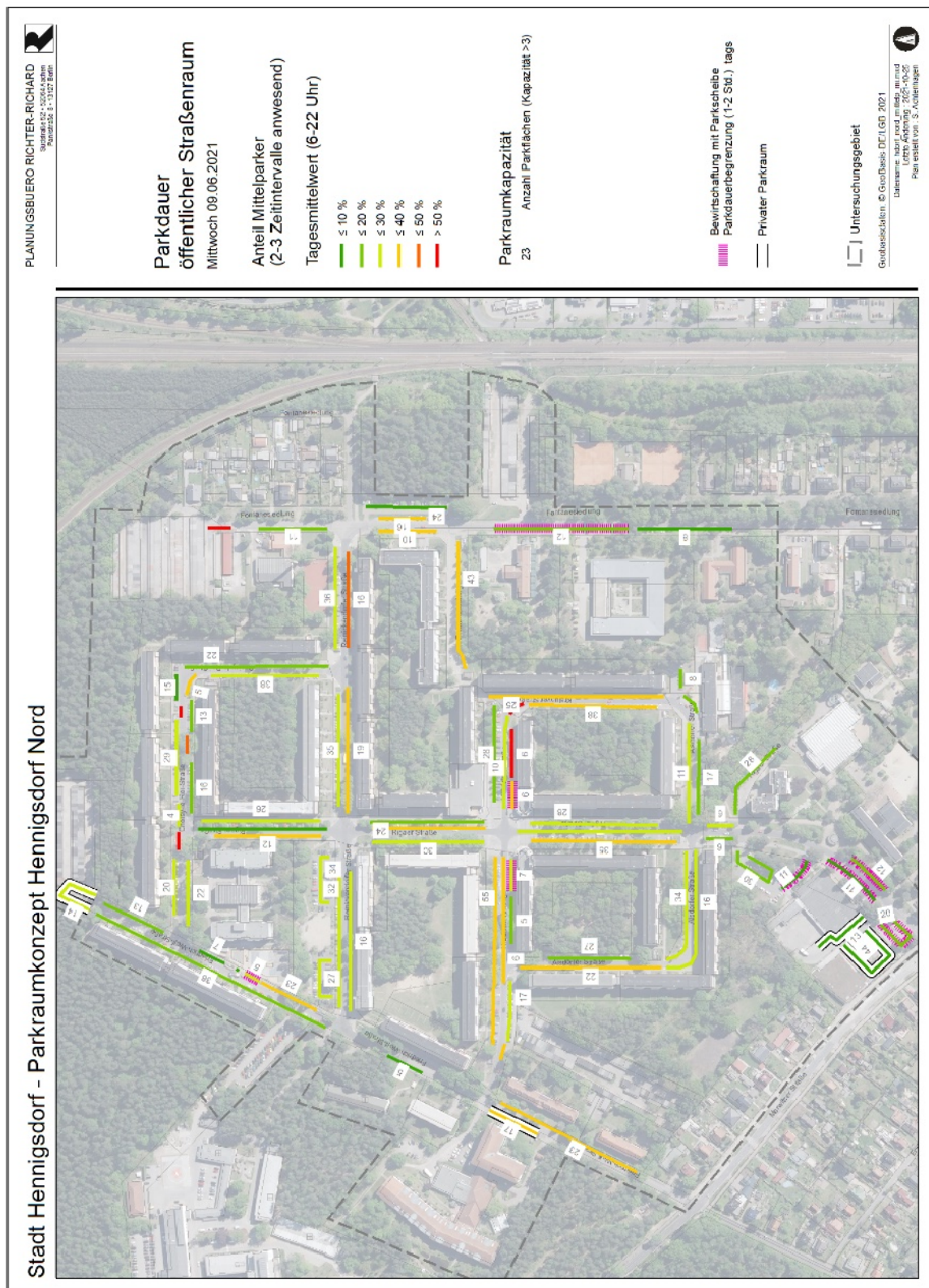


Abb. 3.24: Anteil Mittelparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Mittwoch

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

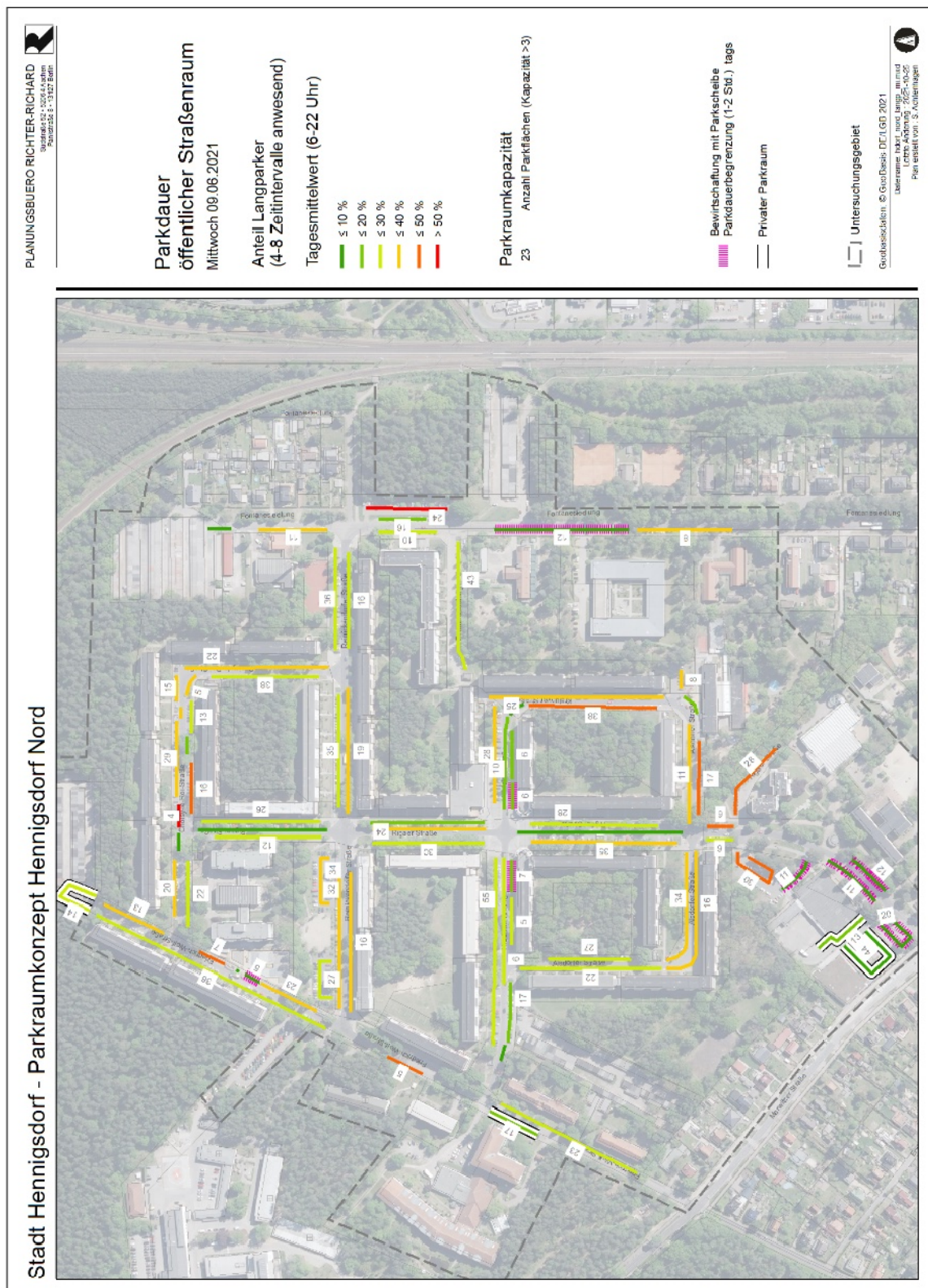


Abb. 3.25: Anteil Langparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Mittwoch

Stadt Hennigsdorf – Fortschreibung Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord

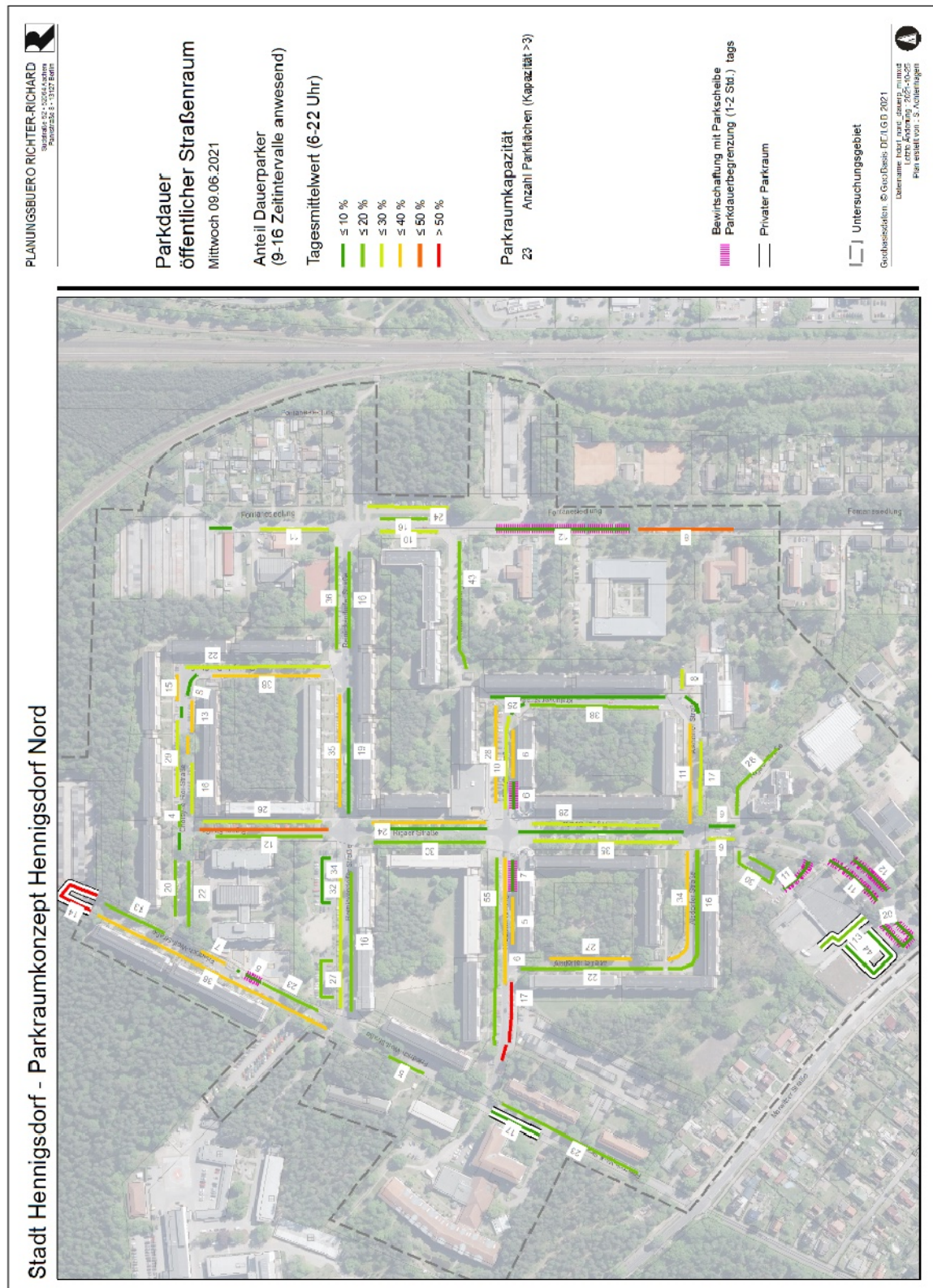


Abb. 3.26: Anteil Dauerparker an Parkraumnachfrage im Tagesmittel (6-22 Uhr), Mittwoch

3.4 Abschätzung Parkraumbedarf (Bewohner)

Die verkehrsrelevanten Einrichtungen in Hennigsdorf Nord verfügen über gesonderte Stellplatzangebote. Auch während deren Betriebs- und Öffnungszeiten stehen gemäß der Parkraumerhebung ausreichend freie Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung.

Im Fokus steht deshalb die Einschätzung der Parkraumnachfrage durch die Bewohner im Untersuchungsgebiet. Diese ist maßgebend für die Bemessung des (öffentlichen) Parkraumangebots.

Gemäß Aufgabenstellung ist der Parkraumbedarf in Relation zum städtischen Motorisierungsgrad und der kommunalen Stellplatzsatzung zu ermitteln und wird nachfolgend dargestellt.

Abschätzung nach Motorisierungsgrad

In der vergangenen Dekade sind die Fahrzeugzulassungen in der Stadt Hennigsdorf in einem höheren Maß als der Zuwachs an Einwohnern gestiegen. Im Jahr 2009 betrug die Motorisierung noch 478 Pkw/Krad je 1.000 Einwohner.

Im Untersuchungsgebiet (neue Abgrenzung) Hennigsdorf Nord wohnen etwa 3.800 Personen (Stand März 2021, ohne Bewohner der beiden Senioreneinrichtungen Friedrich-Wolf-Straße und Fontanesiedlung). In Bezug auf 536 zugelassene Pkw/Krad je 1.000 Einwohner (Stichtag 01.01.2020) ergibt sich ein rechnerischer Bedarf von ca. 2.000 Stellplätzen. Dieser Wert erhöht sich mit einem Zuschlag von 10 % für Besucher auf ca. 2.200 Abstellmöglichkeiten.

Abschätzung nach Stellplatzsatzung

In der Stellplatzbedarfssatzung vom 24. März 2005 wird für Neubauvorhaben und Nutzungsänderungen die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze über Richtzahlen geregelt. Die Stellplätze müssen vollständig außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen nachgewiesen werden. Demgemäß ist für Einfamilien-/ Mehrfamilienhäuser ein Stellplatz je Wohnung anzusetzen.

Im Untersuchungsgebiet (neue Abgrenzung, ohne die beiden Senioreneinrichtungen Friedrich-Wolf-Straße und Fontanesiedlung) befinden sich 2.071 Wohneinheiten (Stand März 2021), woraus sich nach Satzung ein fiktiver Bedarf von knapp 2.100 Pkw-Stellplätzen ergibt. Im Vergleich zum Parkraumkonzept des Jahres 2008 ist die Wohnungsanzahl in Hennigsdorf Nord nur geringfügig um 21 Einheiten (+ 1 %) gestiegen.

Die Parkraumnachfrage der Bewohner mit gesamtstädtischen und pauschalen Ansätzen abzuleiten, ist nicht zielführend. Sie ist bestenfalls ein theoretischer Wert, unabhängig von den konkreten Verhältnisse vor Ort. Ferner ist die Stellplatzbedarfssatzung für Bestandsgebiete nicht verbindlich anzuwenden.

Gestufte Abschätzung nach Fahrzeugausstattung und Parkraumauslastung

Einen weiterführenden Anhaltspunkt liefert die differenzierte Aufteilung des Kfz-Besitzes je Haushalt aus der Mobilitätsbefragung SrV 2018 für die Stadt Hennigsdorf (Quelle: TU Dresden):

- 21 % der Haushalte verfügen über keinen Pkw,
- 59 % der Haushalte verfügen über einen Pkw,
- 19 % der Haushalte verfügen über zwei Pkw,
- <1 % der Haushalte verfügen über mehr als zwei Pkw.

Wie bereits erwähnt, ist eine gesamtstädtische Verteilung nicht repräsentativ für das vom Geschosswohnungsbau geprägte Wohngebiet Hennigsdorf Nord. Der tatsächliche Pkw-Bestand im Wohngebiet wird aus mehreren Gründen vom städtischen Durchschnitt abweichen:

- spezifische Einwohnerstruktur (z. B. Demografie),
- gute Einbindung in die Netze und Angebote der Umweltverbundverkehrsmittel (Rad, Fuß, ÖPNV),
- kompakte Bebauung mit zahlreichen Infrastruktureinrichtungen,
- Arbeitsplatzschwerpunkte (Krankenhaus, Gewerbegebiet Nord mit Stahlwerk) in kurzer Distanz.

Diese Einflussfaktoren weisen auf eine niedrigere Pkw-Rate und damit auch auf einen wesentlich geringeren Parkraumbedarf je Einwohner im Verhältnis zum Durchschnitt der Gesamtstadt. Somit ist ein deutlich geringerer Anteil von Haushalten mit zwei und mehr Pkw sowie ein höherer Anteil der Haushalte ohne Pkw zu erwarten. Das zukünftige Mobilitätsverhalten ist ferner nicht starr. Eine weniger autozentrierte Entwicklung kann durch ein Mobilitätsmanagement gezielt gesteuert werden (s. Kap. 4.3).

Es ist schätzungsweise davon auszugehen, dass die Fahrzeugausstattung in Hennigsdorf Nord im Bestand zwischen 0,7 und 0,9 Pkw je Haushalt liegt. Daraus resultiert ein Bedarf von

- ca. 1.500 Parkflächen bei 0,7 Pkw je Haushalt,
- ca. 1.900 Parkfläche bei 0,9 Pkw je Haushalt.

Dem geschätzten Bedarf von 1.500-1.900 Pkw-Parkflächen steht ein Angebot von bis zu 2.150 wohnungsbezogenen Pkw-Abstellmöglichkeiten gegenüber. Bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet ergibt sich je nach angesetzter Haushaltsmotorisierung ein rechnerischer Parkraumüberschuss von 15 % bis 40 %.

Gemäß der aktuellen Parkraumerhebung waren die etwa 1.300 öffentlichen Parkflächen in der Spitze zu 82 % ausgelastet. Ferner kann und muss aktuell auch nur ein Teil der 775 Stellplätze in den Garagenkomplexen für das Bewohnerparken zwingend beansprucht werden. Die Garagenplätze werden aus mehreren Gründen (Zweckentfremdung, Bequemlichkeit, viele Garagenpächter wohnen nicht in Hennigsdorf Nord) nicht im vollen Umfang genutzt.

In Summe sind rein rechnerisch ausreichend Parkflächen vorhanden, um die Bewohnernachfrage zu decken. Die erhobene Parkraumbeslegung vor Ort bestätigt diese Einschätzung. Die verkehrsplanerische Behandlung des öffentlichen Parkraumangebots sollte sich daran bemessen.

Tab. 3.8: Abschätzung Parkraumnachfrage Bewohner in Hennigsdorf Nord

Parkraumtyp für das Bewohnerparken	Angebot [Anzahl Pkw]	Auslastung	Nachfrage [Anzahl Pkw]
Parkstände im öffentlichen Straßenraum	1.293	80 - 90 %*	1.035 - 1.164
Stellplätze in Garagenkomplexen	775	40 - 60 %**	310 - 465
Stellplätze auf privaten Grundstücken (wohnungsbezogen)	80	90 - 100 %**	72 - 80
Gesamt	2.148	66 - 80 %	1.417 - 1.709

*erhobener Wert, **geschätzter Wert bzgl. der tatsächlichen Parkraumnutzung durch die Bewohner von Hennigsdorf Nord

3.5 Kfz-Bestand (Zulassungsstatistik Kraftfahrtbundesamt)

Nach Fertigstellung des Parkraumkonzeptes wurde vom Kraftfahrtbundesamt der gemeldete Bestand an Kraftfahrzeugen (Stichtag 01.01.2022) für das Untersuchungsgebiet Hennigsdorf Nord zur Verfügung gestellt. Die Ergebnisse werden nachrichtlich übernommen und sind in nachfolgenden Tabellen straßenbezogen und nach Fahrzeuggruppen ausgewertet.

Tab. 3.9: Kfz-Bestand nach Straßen in Hennigsdorf Nord je Fahrzeuggruppe (Stichtag 01.01.2022)

Straße	Anhänger	Krafträder	Nutzfahr- zeuge	PKW gewerblich	PKW privat
Alsdorfer Straße	13	12	7	1	184
Choisy-le-Roi-Straße	21	21	5	1	243
Fontanesiedlung	13	1	10	6	84
Friedrich-Wolf-Straße	21	12	15	6	170
Hradeker Straße	11	12	5	8	174
Kralupyer Straße	6	16	3	0	78
Marwitzer Straße	4	2	1	0	15
Reinickendorfer Straße	25	19	3	0	240
Rigaer Straße	16	10	4	10	244

Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Tab. 3.10: Kfz-Bestand nach Straßen in Hennigsdorf Nord gruppiert (Stichtag 01.01.2022)

Straße	Kfz ohne Anhänger und ohne Krad	Alle Kfz ohne Anhänger	Alle Kfz mit Anhänger
Alsdorfer Straße	192	204	217
Choisy-le-Roi-Straße	249	270	291
Fontanesiedlung	100	101	114
Friedrich-Wolf-Straße	191	203	224
Hradeker Straße	187	199	210
Kralupyer Straße	81	97	103
Marwitzer Straße	16	18	22
Reinickendorfer Straße	243	262	287
Rigaer Straße	258	268	284
Gesamt	1.517	1.622	1.752

Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Im Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord wurde die Parkraumnachfrage der Bewohner bisher

- mit Ansatz über die statistische Haushaltsmotorisierung auf 1.500 - 1.900 Pkw,
- und mit Ansatz über die Parkraumauslastung auf ca. 1.400 - 1.700 Pkw geschätzt.

Der gemeldete Kfz-Bestand (ohne Anhänger) liegt mit ca. 1.500 - 1.600 Kfz im mittleren Bereich der geschätzten Spannweite und bestätigt diese. Die Parkraumbilanzierung und getroffenen Ableitungen zur Parkraumnutzung sind mit der Zulassungsstatistik abgesichert und können somit weiterhin als valide Planungsgrundlage angesehen werden.

In Tabelle 3.11 ist der Kfz-Bestand (ohne Anhänger) in Relation zu den Wohneinheiten und Einwohnern in Hennigsdorf Nord dargestellt. Der Motorisierungsgrad mit 427 Kfz je 1.000 Einwohner liegt deutlich unterhalb des städtischen Durchschnitts (540 Kfz je 1.000 Einwohner). Ferner ist die Haushaltsmotorisierung mit 0,78 Kfz/ WE ebenfalls deutlich niedriger im Vergleich zu dem per Satzung bei Neubauvorhaben nachzuweisenden einen Stellplatz je Wohnung.

Der unterdurchschnittliche Motorisierungsgrad ist neben den soziodemographischen Einflüssen vor allem auf die lokalen kompakten Infrastrukturen (kurze Wege begünstigen Fuß- und Radverkehr) sowie insbesondere den Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV und dessen Angebot zurückzuführen. Der Motorisierungsgrad der Bewohnerschaft von Straßenzügen, in denen die Buslinien 808/ 809 verkehren und die über eine Bushaltestelle angebunden sind (Fontanesiedlung, Reinickendorfer Straße, Rigaer Straße, Alsdorfer Straße), ist am geringsten.

Tab. 3.11: Motorisierungsgrad nach Straßen in Hennigsdorf Nord

Straße	Anzahl WE	Anzahl EW	Alle Kfz ohne Anhänger	Kfz/ WE	Kfz/ 1.000 EW
Alsdorfer Straße	280	521	204	0,73	392
Choisy-le-Roi-Straße	290	591	270	0,93	457
Fontanesiedlung	133	271	101	0,76	373
Friedrich-Wolf-Straße	204	391	203	1,00	519
Hradeker Straße	210	436	199	0,95	456
Kralupyer Straße	110	193	97	0,88	503
Marwitzer Straße	10	22	18	1,8	818
Reinickendorfer Straße	320	603	262	0,82	434
Rigaer Straße	514	768	268	0,52	349
Gesamt	2.071	3.796	1.622	0,78	427

4. FAZIT UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Die Parkraumsituation im Wohngebiet Hennigsdorf Nord wurde auf Grundlage umfangreicher Bestandserhebungen untersucht. Die Ergebnisse werden nachfolgend zusammengefasst sowie erkennbare Handlungsempfehlungen abgeleitet. Die zukünftige Parkraumgestaltung wird durch das zeitgleich erarbeitete Quartiersentwicklungskonzept geregelt.

4.1 Zusammenfassung

- Das verfügbare Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet von mindestens 2.473 Parkflächen setzt sich aus 1.293 legalen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und 775 Stellplätzen in Garagenkomplexen sowie 405 Stellplätzen auf privaten Grundstücken zusammen.
- Der öffentliche Parkraum war während der Erhebungszeit von 6 bis 22 Uhr im Mittel mit bis 880 Fahrzeugen belegt, was einem mittleren Auslastungsgrad von 68 % entspricht. Tagsüber besteht kein erheblicher allgemeiner Parkdruck.
- Der öffentliche Parkraum in Hennigsdorf Nord wird hauptsächlich von der Bewohnernachfrage beansprucht. Diese ist geprägt durch eine lange Parkdauer, einem geringen Umschlagsgrad, der maximalen Parkraumbelastung ab dem Abend und lokalen Vollausslastungen in einzelnen Wohnstraßen.
- Die maximale Belegung im öffentlichen Parkraum lag bei ca. 1.060 Fahrzeugen (Auslastung 82 %) und tritt ab ca. 21 Uhr auf, was nahezu ausschließlich von der Bewohnernachfrage verursacht wird. Bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet sind ausreichend Parkmöglichkeiten für das Bewohnerparken vorhanden. Das verfügbare Parkraumangebot von 2.148 Stellplätzen für die Bewohner wird von 1.622 im Untersuchungsgebiet gemeldeten Kfz beansprucht, was einer theoretischen Auslastung (in der Praxis sind üblicherweise nicht alle Kfz gleichzeitig anwesend) von 76 % des verfügbaren Angebotes entspräche.
- Auf der Alsdorfer Straße, Choisy-le-Roi-Straße, Hradeker Straße und Kralupyier Straße wird ab dem Abend der öffentliche Parkraum durch die Bewohner lokal vollständig ausgelastet. Dies deckt sich mit Beschwerden der Bewohner, dass in unmittelbarer Wohnungsnähe zu wenig Parkraum besteht. Allerdings sind in kurzer und zumutbarer Entfernung noch freie öffentliche Parkmöglichkeiten auf den angrenzenden Straßen nachweislich vorhanden. Ferner stehen den Bewohnern insgesamt 855 Stellplätze auf privatem Grund exklusiv zur Verfügung. Hierbei ist festzustellen, dass vor allem die privaten Garagen nicht vollständig oder entgegen ihrer Zweckbestimmung fremdgenutzt werden.
- In der Friedrich-Wolf-Straße, Rigaer Straße und westlichen Reinickendorfer Straße wird der öffentliche Parkraum auch von gebietsfremden Personen (Kunden und Besucher) verstärkt genutzt. Dennoch waren tagsüber stets ausreichend freie Parkmöglichkeiten in und im Umfeld dieser Straßen zu finden.

4.2 Bewertung und Handlungsempfehlungen

Im Ergebnis der Parkraumuntersuchung und den Vorgaben aus dem Quartierentwicklungskonzept wird nachfolgend eingeschätzt, wie die Parkraumsituation in Hennigsdorf Nord zukünftig eingeordnet und entwickelt werden sollte:

- Gemessen an den quantitativen Ergebnissen der Parkraumbelegung und -nachfrage (Kfz-Zulassungen) besteht kein Handlungsbedarf zur Herstellung weiterer öffentlicher Parkraumkapazitäten oder zusätzlicher Stellplätze in den Innenhofbereichen der Wohnblöcke, wobei zusätzlich geeignete Flächen ohnehin nicht zur Verfügung stehen, wenn die Nutzbarkeit des Wohnumfelds nicht weiter eingeschränkt werden soll. Der Wunsch nach kostenfreien und öffentlich nutzbaren Parkmöglichkeiten in wohnungsnähe aller Bewohner ist nicht realisierbar.
- Die Garagenkomplexe werden offensichtlich häufig zweckentfremdet oder stehen den Bewohnern aus Hennigsdorf Nord nicht vollständig zur Verfügung. Die Anlagen entstanden zeitnah mit den Wohnungen und dienen dem erforderlichen Stellplatznachweis. Die dazugehörigen Grundstücke sind überwiegend den Wohnungsgesellschaften/ -genossenschaften zugeordnet. Die Flächen sind zur Deckung des Stellplatzbedarfs somit potenziell gesichert. Gleichfalls ist zukünftig rechtlich und organisatorisch sicherzustellen, dass die benötigten Garagen ihrem Zweck entsprechend, der Parkraumversorgung für die Bewohner von Hennigsdorf Nord, genutzt werden. Handlungsansätze für den planerischen Umgang der Garagenkomplexe werden im Zusammenhang mit den Untersuchungen zum Quartiersentwicklungskonzept Hennigsdorf Nord diskutiert und erarbeitet (vgl. Teil II Kap. 6.4).
- Die im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung stehenden Parkstände sind weiterhin grundsätzlich ausreichend, um die im Quartiersentwicklungskonzept Hennigsdorf Nord vorgeschlagenen Maßnahmen im öffentlichen Raum umzusetzen. Eine intensivere Nutzung der Garagenstandorte trägt flankierend zur Entlastung der öffentlichen Parkraumsituation bei (vgl. Teil II Kap. 6.4.3).
- Es besteht kein Bedarf, die vorhandene Parkraumbewirtschaftung im Sinne des privilegierten Kurzzeitparkens für Kunden/ Besucher auszuweiten. Die Bewirtschaftung der Parkstände auf der südlichen Rigaer Straße und Straße Fontanesiedlung könnte aufgrund geringer Auslastung in Teilbereichen aufgehoben werden.
- Die Notwendigkeit einer Einführung von Bewohnerparken leitet sich gemäß den Vorgaben der VwV-StVO aus den Erhebungsergebnissen nicht ab. Die potenzielle Anordnung von Bewohnerparken im Wohngebiet Hennigsdorf Nord wurde in gesonderten Gutachten sowohl fachplanerisch als auch juristisch geprüft. Diese sind dem Parkraumkonzept als Anlage beigefügt.
- Die privaten Stellplätze an den Infrastruktureinrichtungen sind zur Entlastung des öffentlichen Parkraums zu erhalten. Die Angebote an der Schwimmhalle können nach deren Schließung und je nach zukünftiger Nutzung ggf. entfallen.
- Die Parkraumnachfrage der Beschäftigten, Patienten und Besucher vom Krankenhaus wirkt sich nicht kritisch auf die Parkraumsituation im Wohngebiet aus, da
 - das Krankenhaus am Eingang Marwitzer Straße über ein sehr umfangreiches Parkraumangebot (428 Stellplätze) für Besucher und Patienten verfügt,

- der private Mitarbeiterparkplatz an der Friedrich-Wolf-Straße im Jahr 2018 um 49 Stellplätze erweitert wurde,
 - in unmittelbarer Nähe der Reinickendorfer Straße im Jahr 2009 weitere 48 öffentlich nutzbare Parkstände zur Entlastung geschaffen wurden,
 - gemäß Erhebung im Umfeld (200 bis 300 m) der Zufahrt zum Parkplatz der Oberhavel-Klinik an der Friedrich-Wolf-Straße tagsüber noch ausreichend freie öffentliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung standen,
 - die höchste Parkraumauslastung ab dem Abend und in der Nacht durch das Bewohnerparken zu verzeichnen ist, also außerhalb der Nachfragespitzen durch das Krankenhaus.
- Die Behindertenparkstände für Bewohner sind stets dem aktuellen Bedarf (Einrichtung auf Antrag) anzupassen. Im Umfeld der Infrastruktureinrichtungen (Ärztchenhaus, Einzelhandel Rigaer Straße) sind Sonderparkrechte im öffentlichen Straßenverkehr für Menschen mit Behinderung derzeit in ausreichender Anzahl vorhanden.
 - Durch entsprechende Parkraumüberwachung (Bestreifung) ist regelwidriges Parken weiterhin konsequent zu ahnden, wozu die aktuelle Straßenverkehrsordnung verbesserte bzw. verschärfte Sanktionsmöglichkeiten bietet.
 - Die Parksituation in Hennigsdorf Nord ist fortlaufend zu beobachten (Monitoring) und bei entsprechender Konfliktlage ggf. situativ anzupassen.

4.3 Quartiersentwicklungskonzept steuert Parkraumorganisation

Das Quartiersentwicklungskonzept für das Wohngebiet Hennigsdorf Nord (StadtBüro Hunger, Stadtforschung und -entwicklung, Ingenieurbüro Börjes GmbH & Co. KG, Stand 05.11.2022) ist die planerische Vorbereitung von Maßnahmen zur städtebaulichen, sozialen und infrastrukturellen Weiterentwicklung des Gebiets im kurz- (bis 2027), mittel- (bis 2032) und langfristigen Zeithorizont (bis 2040).

Das Quartierskonzept gibt dabei auch den Entwicklungsrahmen zu der zukünftigen Parkraumorganisation im Wohngebiet vor. Die Konzeption basiert unter anderem auf Ergebnissen und Einschätzungen im Umgang mit Parkraumangebot und -nachfrage, die vom Gutachter der Parkraumuntersuchungen aufbereitet und beigesteuert wurden.

In dem vorliegenden Parkraumkonzept wird bezüglich der weiteren Parkraumentwicklung auf die konzeptionellen Aussagen und Vorgaben des Quartiersentwicklungskonzepts verwiesen.

Im Fachkapitel "6.4 Mobilität – Ruhender Verkehr" des Quartiersentwicklungskonzepts werden die folgenden Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen herausgestellt:

- Zielgerichtete Nutzung (Auslastungssteigerung) der Garagenkomplexe.
- Kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen im öffentlichen Raum, wobei die im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung stehenden Stellplätze weiterhin grundsätzlich ausreichen, jedoch der Auslastungsgrad steigt:
 - Umgestaltung Quartiersauftakt im Umfeld der Rigaer Straße,
 - Umgestaltung Quartiersmitte,

- Gestaltung Festwiese an der Reinickendorfer Straße,
 - grundhafter Ausbau der Alsdorfer Straße, Hradeker Straße, Kralupyer Straße und Choisy-le-Roi-Straße,
 - Baumpflanzungen im Straßenraum.
- Perspektivische Maßnahmen auf privaten Grundstücken mit Auswirkung auf die Parksituation:
 - Entwicklung von Wohnbaupotenzialflächen (Hradeker Straße, Fontanesiedlung) mit Inanspruchnahme vorhandener Stellplätze können nicht im öffentlichen Raum kompensiert werden. Zusätzlich zu den wegfallenden Stellplätzen/ Garagen ist der durch die Neubauvorhaben entstehende Stellplatzbedarf nachzuweisen.
- Errichtung von Park- und Tiefgaragen als Ausgleich für entfallene Bestandsstellplätze infolge der Inanspruchnahme von Wohnbaupotenzialflächen. Mögliche Standorte befinden sich in der Hradeker Straße, Fontanesiedlung, Garagenkomplex WGH, Quartiersauftakt und Reinickendorfer Straße.
- Potenziale für Parkplatzerweiterungen im öffentlichen Raum
 - Perspektivisch am i2030 Haltepunkt östlich der Straße Fontanesiedlung.

Im Fachkapitel "6.7 E-Mobilität" des Quartiersentwicklungskonzeptes werden die folgenden Maßnahmen benannt:

- Umsetzung und Evaluierung des Masterplans E-Mobilität mit Errichtung von Ladesäulen an sechs Standorten mit jeweils zwei Ladepunkten bis zum Jahr 2026.
- Perspektivisch die weitere Ausstattung zentraler Parkplatzanlagen mit Ladesäulen je nach Ergebnis der Evaluierung.
- Ergänzende Ladeinfrastrukturangebote durch Vermieter im Bereich bestehender/ neugestalteter Garagenkomplexe oder ggf. bei Errichtung von Quartiersgaragen.



Anhang I

Parkraumkonzept Hennigsdorf Nord Prüfung Einführung Bewohnerparken

Während der Bearbeitung des Quartiersentwicklungskonzepts für das Wohngebiet Hennigsdorf Nord wurde von den Bewohnern die Parkraumsituation kritisiert. Beklagt wird ein Parkraummangel insbesondere im Bereich Friedrich-Wolf-Straße und Reinickendorfer Straße, hervorgerufen durch gebietsfremde Parker der ansässigen Einrichtungen (Beschäftigte und Besucher der Oberhavel-Klinik, des Ärztehauses und des Seniorenheims). Die Bewohner wünschen die Einführung einer Bewohnerparkregelung, um die eigenen Parkchancen im öffentlichen Straßenraum zu verbessern.

Die Straßenverkehrsbehörde (SVB) des Landkreises muss bei der Prüfung zur Anordnung eines Bewohnerparkens zwischen dem Gemeingebrauch, der bestehenden Parkraumnutzung und -auslastung sowie den örtlichen Gegebenheiten abwägen (VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e).

Nach Aussage der SVB des Landkreises Oberhavel sieht sich diese nicht für die Prüfung von Bewohnerparken zuständig. Der Stadt wird geraten, die Prüfung selbst zu veranlassen und bei einer Zulässigkeit von der SVV beschließen zu lassen. Die Aussage der SVB legt nahe, dass die SVB sich von der Prüfung der Zulässigkeit der Anordnung freisprechen wollte. Gemäß rechtsanwaltlicher Beratung (siehe Schreiben RA Sedlak vom 06.12.2022) macht es Sinn, *"dass die Stadt Hennigsdorf zunächst entsprechende Untersuchungen über die Geeignetheit und Erforderlichkeit einer solchen Maßnahme vornimmt. Die Prüfung der Zulässigkeit der Anordnung des Bewohnerparkbereiches obliegt aber wieder der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises. Davon kann und darf sie sich nicht freisprechen."*

Die potenzielle Anordnung von Bewohnerparken im Wohngebiet Hennigsdorf Nord wird nachfolgend fachplanerisch und juristisch geprüft sowie bewertet.

Rechtliche Grundlage der Sonderparkberechtigung für Bewohner (Bewohnerparkvorrechte) sind § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO und § 6 Abs.1 Nr. 15b StVG. Die VwV-StVO führt dazu aus: *"Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und 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."*

Gemessen an den Vorgaben der VwV-StVO lässt sich mit den Erhebungsergebnissen der Parkraumuntersuchung in Hennigsdorf Nord eine Notwendigkeit zur Einführung von Bewohnerparken für das gesamte Wohngebiet nicht begründen. Das Parkraumkonzept weist aus, dass tagsüber (8-18 Uhr), wenn gebietsfremde Parkraumnutzer (Besucher und Beschäftigte der Infrastruktureinrichtungen) um die Parkflächen konkurrieren, den Bewohnern stets ausreichend freie Parkmöglichkeiten in fußläufig zumutbarer Entfernung zur Verfügung stehen. Das Angebot von 1.293 öffentlich nutzbaren Parkmöglichkeiten war zu diesen Zeiten lediglich zu 60-70 % ausgelastet. Es besteht kein erheblicher allgemeiner Parkdruck. Zugleich steht den Bewohnern ein Angebot von 855 Stellplätzen auf privatem Grund exklusiv zur Verfügung. Es ist ferner festzustellen, dass vor allem die privaten Garagen nicht vollständig oder entgegen ihrer Zweckbestimmung fremdgenutzt werden.

Der öffentliche Parkraum ist zwar ab dem Abend lokal vollständig ausgelastet, was aber nahezu ausschließlich von der Bewohnernachfrage verursacht wird. Dem verfügbarem Parkraumangebot von insgesamt 2.148 Stellplätzen für die Bewohner stehen 1.622 in Hennigsdorf Nord gemeldete Kraftfahrzeuge (ohne Anhänger) gegenüber (siehe Tab. 1). Dies entspräche einer Parkraumnachfrage von 76 % der angebotenen Stellplätze – wenn alle zugelassenen Kfz gleichzeitig im Gebiet an-

wesend wären, was in der Praxis nicht der Fall ist (Urlaub, Auswärtstermine, Werkstatt).

Es besteht kein allgemeiner Parkraumangel. Nutzungsbedingt erzeugt zudem eine Bewohnerparkregelung keinen zusätzlichen Parkraum, da es sich weitgehend um Bewohnerfahrzeuge handelt. Üblicherweise gelten in den bestehenden Hennigsdorfer Bewohnerparkzonen die Parkraumbeschränkungen von 8-20 Uhr, weshalb sich die Nachfrage ab dem Abend nicht wesentlich verändern würde. Da in den Nachtstunden kaum Fremdarker im Wohngebiet Hennigsdorf Nord anzutreffen sind, ist eine Bewohnerparkregelung für diesen Zeitraum ohnehin nicht anordnungsfähig.

Tab. 1: Parkraumangebot und Kfz-Bestand in Hennigsdorf Nord

PARKRAUM-BESTAND 2021 (Bewohnerparken)	Angebot [Anzahl Pkw]	
Parkstände im öffentlichen Straßenraum	1.293	
Stellplätze in Garagenkomplexen	775	
Stellplätze auf privaten Grundstücken	80	
Gesamt	2.148	

KFZ-BESTAND 2022 (Zulassungen KBA)	Nachfrage [Anzahl Pkw]	Theoretische Auslastung Parkraum [%]
Alle Kfz ohne Krad und ohne Anhänger	1.517	71 %
Alle Kfz ohne Anhänger	1.622	76 %

In einer Detailbetrachtung wird geprüft, ob eine kleinteilige Ausweisung von Bewohnerparken in der Friedrich-Wolf-Straße bzw. Reinickendorfer Straße angezeigt ist. Ausgehend von der Zufahrt zum Parkplatz der Oberhavel-Klinik an der Friedrich-Wolf-Straße werden zwei fußläufige Einzugsbereiche mit einer Länge von 200 m und 300 m festgelegt (siehe Abb. 1). Die 200 m-Zone umfasst ein öffentliches Parkraumangebot von 246 Pkw, das sich auf insgesamt 430 Pkw innerhalb der 300 m-Zone erhöht. Für beide Zonen wird nachfolgend die stündliche Parkraumbelegung und -auslastung zwischen 6 und 22 Uhr an den beiden Erhebungstagen im Juli 2021 ausgewertet.

Beschäftigte, Patienten oder Besucher des Krankenhauses und der umliegenden Einrichtungen suchen vornehmlich tagsüber den Parkraum im Wohngebiet auf und konkurrieren mit den Bewohnern um freie Parkmöglichkeiten. Der kritische Zeitraum ist von 8 bis 9 Uhr. Hier waren in beiden Teilräumen Parkraumauslastungen von jeweils etwa 80 % festzustellen (siehe Tab. 2). Demzufolge waren selbst in dieser Spitzennachfrage mindestens noch 43 (Zone 200 m) bis 110 (Zone 300 m) freie Parkmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung zu finden.

Da einige Bewohner ihren Parkraum ab dem frühen Morgen bereits geräumt haben, wird dieser von gebietsfremden Parkern beansprucht, ohne dass die Gesamtnachfrage übermäßig ansteigt. Der öffentliche Parkraum wird effizient wechselseitig genutzt. Die Parkraumsituation entspannt sich im weiteren Tagesverlauf, mit einem Tiefpunkt gegen 16 Uhr. Es verlassen mehr Fahrzeuge das Wohngebiet als weitere einfließen. Erst zum Abend steigt die Parkraumnachfrage aufgrund der zurückkehrenden Bewohner stark an und erreicht sein nächtliches Maximum.

Es besteht folglich kein erheblicher Parkdruck für die Bewohner aufgrund der übermäßigen Parkraumbelegung durch gebietsfremde Parker. Die Anordnungsvoraussetzungen für eine lokal auf

wenige Abschnitte der Friedrich-Wolf-Straße und Reinickendorfer Straße begrenzte Bewohnerparkbevorrechtigung sind nicht erfüllt. Darüber hinaus ist zu beachten, dass eine kleinräumige Ausweisung voraussichtlich zu Nachfrageverlagerungen in benachbarte Straßen mit uneingeschränkten Parkregelungen führen würde.

Prüfergebnis: Eine Beschränkung der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Parkraum durch Einführung von Bewohnerparkvorrechten in Hennigsdorf Nord ist unter den gegebenen Voraussetzungen weder für besonders betroffene Teilräume im Umfeld der Oberhavel-Klinik noch als gebietsbezogene Anordnung angemessen.

Zur Entlastung des öffentlichen Parkraumes sind Maßnahmen für eine Auslastungssteigerung und zielgerichtete Nutzung der privaten Garagen auszuschöpfen. Hierbei ist auf das beschlussfähige Quartiersentwicklungskonzept zu verweisen, welches entsprechende Handlungsempfehlungen enthält. Sollten diese Ansätze nicht genügen, wäre unter Voraussetzung von steuerungswirksamen Bewohnerparkgebühren die Einführung von Bewohnerparken perspektivisch neu zu bewerten.

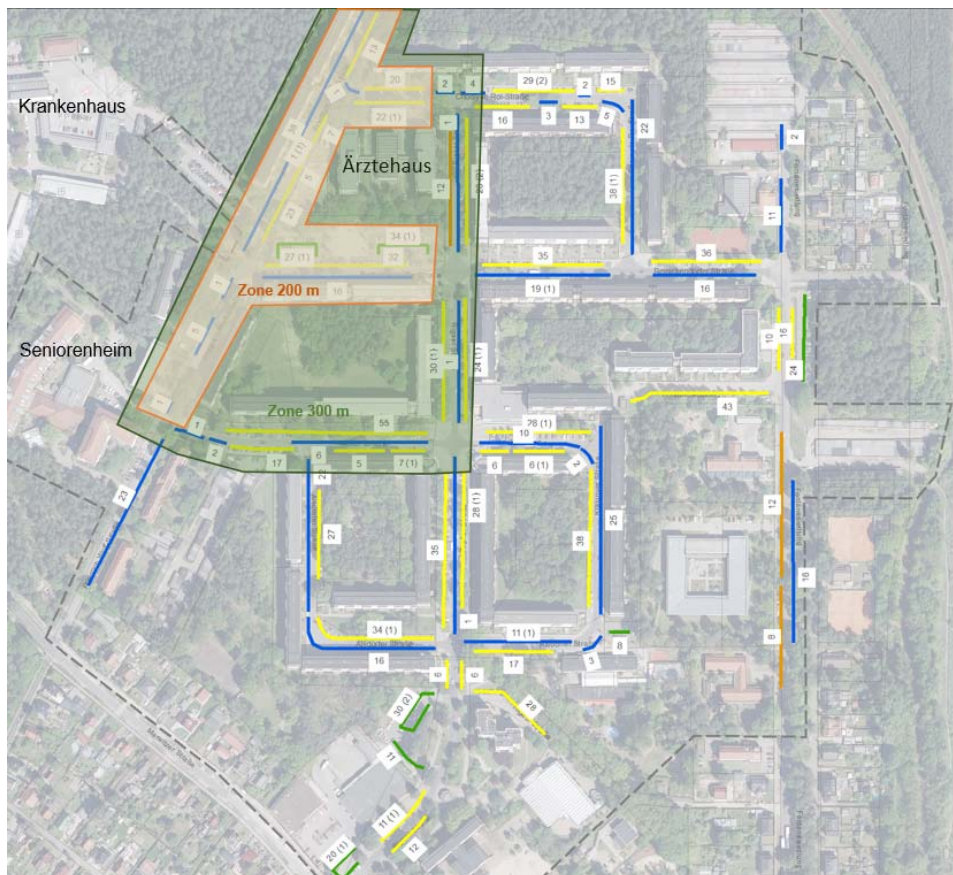


Abb. 1: Abgrenzung der Auswertungsbereiche (Zone 200 m und 300 m)



Tab. 2: Belegung/ Auslastung öffentlicher Parkraum in Hennigsdorf im Umfeld Krankenhaus

Beginn Zeitintervall	03.06.2021 Donnerstag Zone 200 m Kapazität 246 Kfz		03.06.2021 Donnerstag Zone 300 m Kapazität 430 Kfz		09.06.2021 Mittwoch Zone 200 m Kapazität 246 Kfz		09.06.2021 Mittwoch Zone 300 m Kapazität 430 Kfz	
	Bele- gung [Kfz]	Aus- lastung [%]	Bele- gung [Kfz]	Aus- lastung [%]	Bele- gung [Kfz]	Aus- lastung [%]	Bele- gung [Kfz]	Aus- lastung [%]
06.00 Uhr	184	75	322	75	178	72	318	74
07.00 Uhr	182	74	313	73	178	72	315	73
08.00 Uhr	203	83	330	77	195	79	320	74
09.00 Uhr	198	80	317	74	183	74	316	73
10.00 Uhr	186	76	309	72	187	76	310	72
11.00 Uhr	187	76	311	72	183	74	304	71
12.00 Uhr	169	69	287	67	169	69	289	67
13.00 Uhr	168	68	286	67	151	61	278	64
14.00 Uhr	166	67	282	66	150	61	270	63
15.00 Uhr	168	68	293	68	144	59	273	63
16.00 Uhr	154	63	288	67	140	57	268	62
17.00 Uhr	178	72	323	75	150	61	274	64
18.00 Uhr	169	69	309	72	155	63	291	68
19.00 Uhr	174	71	322	75	160	65	306	71
20.00 Uhr	189	76	352	82	183	74	346	80
21.00 Uhr	194	79	356	83	197	80	370	86
Minimalwert	154	63	282	66	140	57	268	62
Maximalwert	203	83	356	83	197	80	370	86
Mittelwert	178	73	313	73	169	69	303	70

Wolfram Sedlak

Rechtsanwalt Umweltrecht

RA Wolfram Sedlak, Escher Str. 18-20, 53501 Grafschaft

Planungsbüro Richter-Richard
Südstr. 52
52064 Aachen

Rechtsanwaltsbüro
Wolfram Sedlak
Schloß Vettelhoven
Escher Str. 18-20
53501 Grafschaft
Tel.: 02641/ 8903156
Fax: 0221/ 8903157
SteuerNr.: 215/5160/1269
Email: wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero@gmx.de
Internet: wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero.de

6. Dezember 2022
Az: 45/22

Juristische Prüfung Bewohnerparken in Hennigsdorf Nord

Sehr geehrter Herr Achtenhagen,

zu der mir von Ihnen zugesandten Ersteinschätzung vom 22.11.22 und Ihren Fragen vom 17.11.22 nehme ich wie folgt Stellung:

1.) Zuständigkeiten:

Nach § 45 Abs. 1b, Nr. 2a StVO ist für das Anordnen einer Bewohnerparkzone das **Einvernehmen der Gemeinde** erforderlich, d.h., der Gemeinde obliegt ein **Vetorecht mit Abwehr- und Sperrwirkung gegenüber der Straßenverkehrsbehörde.**

(vgl. M. Sauthoff, Straße und Anlieger, NJW-Schriftenreihe München 2003, Rz 983; BVerwG NZV 1994, 493; Sächsisches OVG, Beschluß v. 21.8.2020 – Az: 6 B 189/20, Rz 13+15)).

Die Anordnung selbst muß aber nach § 45 Abs. 1b, S. 2 StVO durch die Straßenverkehrsbehörde erfolgen.

Ich zitiere hierzu die grundlegende Entscheidung des BVerwG vom 28. Mai 1998:

BVerwG, Urteil vom 28. Mai 1998 – 3 C 11/97 –, juris Rz 32f:

„a) Das Straßenverkehrsrecht ist sachlich begrenztes Ordnungsrecht, für das dem Bund - abweichend

vom sonstigen (Polizei-)Ordnungsrecht - die Gesetzgebungskompetenz zusteht (vgl. [BVerfG, Beschluß vom 10. Dezember 1975 - 1 BvR 118/71 - BVerfGE 40 S. 371](#) <380>). Daraus folgt, daß es nicht die originäre Aufgabe der Straßenverkehrsbehörden ist, grundlegende Entscheidungen zur städteplanerischen Entwicklung von Gemeinden zu treffen. Dies hat der Gesetzgeber in § 6 Abs. 1 Nr. 15 StVG eindeutig anerkannt. Die dort eingeräumte Verordnungsermächtigung betrifft die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Bereichen. **Durch die Verwendung des Begriffs "Kennzeichnung" hat der Gesetzgeber deutlich gemacht, daß den Straßenverkehrsbehörden nicht die Befugnis eingeräumt werden soll zu entscheiden, ob ein Fußgängerbereich oder eine verkehrsberuhigte Wohnzone eingerichtet werden soll, weil dies jeweils eine bedeutende lokale städteplanerische Entscheidung der Gemeinde ist (vgl. BTDrucks 8/3150 S. 10).** Die flächendeckende Überspannung der gesamten Innenstadt einer Großstadt mit Anwohnerparkzonen stellt eine städteplanerische Entscheidung von mindestens gleichem Gewicht dar. Sie mag zwar darauf zielen, die Wohnbevölkerung der Innenstadt von einer Abwanderung ins Umland abzuhalten. Die Kläger weisen aber zu Recht darauf hin, daß sie gleichzeitig die nicht von der Hand zu weisende Gefahr einer Stadtfucht von Gewerbebetrieben und Freiberuflern zur Folge haben kann. Die weitgehende Reservierung des Parkraums der Innenstadt für Anwohner kann - und soll - Berufspendler und sonstige Innenstadtbesucher zwingen, nach Möglichkeit auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Es gibt sicher gute Gründe, eine solche Entwicklung zu fördern. Es ist aber nicht zu übersehen, daß eine solche Maßnahme auch nachteilige Wirkungen auf die Stadtentwicklung haben kann, wie die verbreitete Klage über die Entstehung großer Gewerbeparks "auf der grünen Wiese" zeigt.

Der Gesetzgeber hat in § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG offenkundig nicht die Grundlage für eine derart weitgehende städtebauliche Entscheidung legen wollen. Die Bestimmung über das Parkvorrecht der Anwohner ist eindeutig als ordnungsrechtliche Eingriffsermächtigung formuliert. Der Gesetzgeber ermächtigt den Verordnungsgeber zu Regelungen über "die Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten der Anwohner". Dieser Formulierung kommt besonderes Gewicht zu, weil sie im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens an die Stelle des Vorschlags der Bundesregierung getreten ist, die Schaffung von Parkmöglichkeiten für Anwohner vorzusehen (vgl. BTDrucks 8/3150 S. 4; BTDrucks 8/3622 S. 6 u. 10). Dadurch sollte klargestellt werden, daß Parkvorrechte für die Anwohner citynaher Wohnstraßen im Regelfall durch ein Parkverbotsschild mit dem Zusatz "ausgenommen Anwohner" verwirklicht werden sollen. Der Gesetzgeber zielte mithin auf konkrete Einzelmaßnahmen zum Schutz jeweils betroffener Anwohner. Die Einräumung einer grundlegenden stadtplanerischen Entscheidungsbefugnis war damit nicht beabsichtigt.“

Es macht daher Sinn, dass die Stadt Hennigsdorf zunächst entsprechende Untersuchungen über die Geeignetheit und Erforderlichkeit einer solchen Maßnahme vornimmt. Die Prüfung der Zulässigkeit der Anordnung des Bewohnerparkbereiches obliegt aber wieder der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises. Davon kann und darf sie sich nicht freisprechen. Lediglich, wenn die Stadt ihre Zustimmung versagt, sind der Straßenverkehrsbehörde die Hände gebunden.

2.) Nach Sichtung der jüngsten Rechtsprechung zu Bewohnerparkzonen verbleibt es aber bei einer **engen Auslegung der Zulässigkeitsvoraussetzungen** (vgl. u.a.: Sächsisches OVG, Beschluß v. 21.8.2020 – Az: 6 B 189/20, Rz 15; OVG Berlin, Urteil v. 26.8.2008 – Az: 1 B 35.05; Hamburger OVG, Beschluß v. 4.10.2021 – Az: 4 Bs 218/21; VG Köln, Beschluß v. 2.11.2022 – Az: 18 L 1522/22, Rz 137ff; VGH Baden-Württemberg, Beschluß v. 14.11.2022 – Az: 13 S 545/22, juris Rz 17f).

§ 6 Abs. 1, Nr. 15b StVG i.V.m. § 45 Abs. 1b, Nr. 2a StVO ist eindeutig **als Ausnahmenvorschriften formuliert**. Die Gesamtausrichtung des Straßenverkehrsrechts ist derzeit prinzipiell als „präferenz- und privilegienfeindlich“ anzusehen (Sächsisches OVG, Beschluß v. 21.8.2020 – Az: 6 B 189/20, Rz 15; BVerwG, Urteil vom 28. Mai 1998 – 3 C 11/97 –, juris Rz 35). Grundsätzlich soll der innerstädtische Verkehrsraum allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt zur Verfügung stehen (vgl. VG Köln, Beschluß v. 2.11.2022 – Az: 18 L 1522/22, Rz 137; VGH Baden-Württemberg, Beschluß vom 24.6.22 – Az: 2 S 809/22, juris Orientierungssatz Nr. 5 sowie Rz 173).

Die Straßenverkehrsbehörden können eine Parkraumbewirtschaftung etwa zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung betreiben (§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 2. Alt StVO) oder zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 1. Alt StVO). Des Weiteren kann sie sich auf allgemeine Gründe der Sicherheit des Verkehrs (§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO) stützen und auch auf diesem Weg die hier konkret beabsichtigte Steuerungswirkung – Anreizschaffung, dass Fremd- und Langzeitparkende, wie Berufspendler, Kunden und Besucher, auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) umsteigen – erzielen, ohne zugleich Bewohner zu privilegieren, (vgl. VG Köln, Beschluß v. 2.11.2022 – Az: 18 L 1522/22, Rz 140 – 142).

Entscheidet sich die Antragsgegnerin für ein Vorgehen nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO, ist das Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen ausreichend zu dokumentieren.

Diese wurden in **Ziff. X Nr. 1 - 8 der VwV zu § 45 StVO** konkretisiert.

Unter Nr. 1 heißt es dort: *„Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und 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.“*

3.) Der VGH Baden-Württemberg (Beschluß v. 14.11.2022 – Az: 13 S 545/22, juris Leitsatz 2 und Rz 18) definiert diesen **„erheblichen allgemeinen Parkdruck“** für Zustände, in denen regelmäßig mehr als 80 % der für die Bewohner des städtischen Quartiers zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten belegt sind. Ich zitiere Rz 18:

Die Frage, wann ein Parkraummangel als "erheblich" anzusehen ist, ist bisher in der Rechtsprechung nicht hinreichend geklärt. Die Begriffsbestimmung kann sich nicht maßgeblich an zeitlichen Elementen in dem Sinne ausrichten, dass ein ununterbrochener Parkraummangel bestehen muss, denn hierfür sieht die Ermächtigungsgrundlage in § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO auf der Rechtsfolgenseite bereits Differenzierungsmöglichkeiten vor. Es muss sich deshalb um ein qualitatives Element handeln, das einen Parkraummangel beschreibt, der die betroffenen Bewohner des städtischen Quartiers über die bloße Unannehmlichkeit, nicht in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung einen Parkplatz zu finden, hinaus belastet. Nach Nr. X. 1. VwV-StVO zu § 45 StVO ist die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und 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. Die Vorschrift lässt vermuten, dass die die Verwaltungsvorschrift erlassende Stelle nicht von einer regelmäßigen hundertprozentigen Auslastung der in Rede stehenden Parkmöglichkeiten ausgeht, da sie andernfalls nicht die Wörter "erheblich" und "keine ausreichende [Park-] Möglichkeit" in den Text aufgenommen hätte. Die Verwaltungsvorschrift lässt aber nicht nur offen, wie ein "erheblicher Parkdruck" unterhalb der hundertprozentigen Auslastung zu quantifizieren ist, sondern auch, welche Zahl verfügbarer Stellplätze "in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung" noch als "ausreichende Möglichkeit" anzusehen ist, einen Stellplatz zu finden.

Dem Verwaltungsgericht ist darin zuzustimmen, dass ein erheblicher Parkraummangel grundsätzlich nicht schon bei einer regelmäßigen Auslastung von unter 80 Prozent der zur

*Verfügung stehenden Stellplätze zu der Tages- oder Nachtzeit angenommen werden kann. Von einer erheblichen Mangelsituation kann noch keine Rede sein, wenn von zehn Parkplätzen mehr als zwei Parkplätze für die Fahrzeuge von anderen Personen als Bewohner zur Verfügung stehen oder frei bleiben. Für die Erheblichkeit eines Parkraum mangels eine Belegung von 100 Prozent der Parkplätze zu fordern (vgl. VG Frankfurt/Oder, Urteil vom 18.03.2004 - 6 E 65/03 - juris Rn. 14), erscheint indes zu hoch gegriffen. Ein objektiver Betrachter dürfte in Anbetracht des Wortlauts von § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO auch bereits bei einer spürbaren Knappheit von einem "erheblichen Parkraum mangel" ausgehen und nicht erst dann, wenn zu keiner Zeit ein Parkplatz verfügbar ist, also die durchschnittliche Auslastung 100 Prozent beträgt. Die Verwendung des Attributs "erheblich" zum Begriff des "Parkraum mangels" legt nahe, dass der Ordnungsgeber der Straßenverkehrsbehörde nicht erst bei absoluter Nichtverfügbarkeit von Parkplätzen Handlungsmöglichkeiten gewähren wollte. Es ist nicht anzunehmen, dass die zahlreichen illegalen Parkvorgänge, die mit einem Parkraum mangel knapp unterhalb der hohen Schwelle hundertprozentiger Auslastung regelmäßig einhergehen dürften, hingenommen werden sollten. **Vor diesem Hintergrund dürften die in der Praxis bewährten Empfehlungen für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen angemessen sein, nach denen bereits bei einer Auslastung von 80 bis 90 Prozent der für Bewohner zur Verfügung stehenden Stellplätze von einem hohen Parkdruck auszugehen ist** (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Empfehlungen für Verkehrserhebungen EVE R2, Ausgabe 2012, Ziffer 3.6.1; vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 26.02.2008 - OVG 1 B 35.05 - juris Rn. 24; VG Leipzig, Beschluss vom 27.04.2020 - 1 L 12/20 - juris Rn. 82), was begrifflich einem "erheblichen Parkraum mangel" entsprechen dürfte.*

Nach den vorliegenden Untersuchungen in Hennigsdorf werden diese Zahlen nicht erreicht. Im Mittel wurden lediglich Auslastungen von bis zu **60 - 70 %** dokumentiert (vgl. Seite 1 Stellungnahme PRR). Auch die Prüfung einer kleinteiligen Ausweisung im Umfeld des Krankenhauses ergab im Mittel lediglich Auslastungen von **73 %** (vgl. Tab. 2, Seite 5).

Das genügt den v.g. Anforderungen nicht. Bei zu erwartenden Klagen gegen die gewünschte Bewohnerparkzone ist daher davon auszugehen, dass die Gerichte sie als rechtswidrig ansehen.

Zu beachten ist aus Sicht der Rechtsprechung auch, dass eine rechnerische Gegenüberstellungen der Anzahl der in dem Gebiet der Parkzone zugelassenen Pkw mit der Zahl der verfügbaren Stellplätze in dem Referenzgebiet lediglich eine **Indizwirkung** haben. Sie machen eine eingehende Untersuchung mit Mehrfacherhebungen zur tatsächlichen Auslastung der Parkplätze im Durchschnitt und zu Spitzenzeiten nicht entbehrlich (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluß v. 14.11.2022 – Az: 13 S 545/22, juris Leitsatz Nr. 3 sowie Rz 21; VG Köln, Beschluß v. 2.11.2022 – Az: 18 L 1522/22, Rz 130). Einzelne Stichprobenuntersuchungen genügen hierfür nicht (vgl. VG Köln, Beschluß v. 2.11.2022 – Az: 18 L 1522/22, Rz 128).

4.) Eine „ortsübliche fußläufig zumutbare Entfernung“ wurde nach dem Urteil des BVerwG vom 28. Mai 1998 – 3 C 11/97 –, juris Leitsatz Nr. 1, Rz 25 angenommen für einen Nahbereich, der i.d.R. nicht mehr als zwei bis drei Straßen umfaßt und inzwischen durch **Ziff. X Nr. 3 der VwV zu § 45 StVO** konkretisiert, indem er auch in Städten mit mehr als 1 Mio. Einwohnern maximal **1.000 m** nicht übersteigen darf. Dabei sind weiterhin die örtlichen Gegebenheiten, der vorhandene Parkdruck und der Schutz des Gemeingebrauches im konkreten Einzelfall in die Prüfungen mit einzubeziehen.

Ziff. X Nr. 3 der VwV zu § 45 StVO:

„Die Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten sind unter Berücksichtigung des Gemeingebrauchs (vgl. dazu Nummer 4), des vorhandenen Parkdrucks (vgl. dazu Nummer 1) und der örtlichen Gegebenheiten festzulegen. Dabei muss es sich um Nahbereiche handeln, die von den Bewohnern dieser städtischen Quartiere üblicherweise zum Parken aufgesucht werden. Die maximale Ausdehnung eines Bereiches darf auch in Städten mit mehr als 1 Mio. Einwohnern 1000 m nicht übersteigen. Soweit die Voraussetzungen nach Nummer 1 in einem städtischen Gebiet vorliegen, dessen Größe die ortsangemessene Ausdehnung eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten übersteigt, ist die Aufteilung des Gebietes in mehrere Bereiche mit Bewohnerparkvorrechten (mit verschiedenen Buchstaben oder Nummern) zulässig.“

5.) Ausnahmegenehmigungen: Wie verhält es sich bei gewerblichen Fahrzeugen (Kleintransporter), die von den Bewohnern im Wohngebiet abgestellt werden, bei denen diese aber nicht der Halter sind, im Fall einer Anordnung von Bewohnerparken? Kann für diese Fahrzeuge auch ein Bewohnerparkausweis oder Ausnahmegenehmigung von den Bewohnern beantragt werden?

Grundsätzlich ist dies nicht zulässig. Jeder Bewohner erhält nur einen Parkausweis für ein auf ihn als Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug:

vgl. Ziff. X Nr. 7 der VwV zu § 45 StVO:

„Bewohnerparkausweise werden auf Antrag ausgegeben. Einen Anspruch auf Erteilung hat, wer in dem Bereich meldebehördlich registriert ist und dort tatsächlich wohnt. Je nach örtlichen Verhältnissen kann die angemeldete Nebenwohnung ausreichen. Die Entscheidung darüber trifft die Straßenverkehrsbehörde ebenfalls im Einvernehmen mit der Stadt. **Jeder Bewohner erhält nur einen Parkausweis für ein auf ihn als Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug. Nur in begründeten Einzelfällen können mehrere Kennzeichen in dem Parkausweis eingetragen oder der Eintrag "wechselnde Fahrzeuge" vorgenommen werden.** Ist der Bewohner Nutzer eines Carsharingunternehmens, ist der Eintrag „wechselnde Carsharingfahrzeuge“ einzutragen. Das Bewohnerparkvorrecht gilt dann nur für das Parken eines Carsharingfahrzeuges, das durch eine Carsharingplakette als solches gekennzeichnet ist; darauf ist der Antragsteller schriftlich oder elektronisch hinzuweisen.“

Die begründeten Ausnahmefälle betreffen lediglich den Fall von mehreren Kennzeichen, die aber alle auf den Halter zugelassen sein müssen. Lediglich bei einem Kleintransporter von einem Carsharingunternehmen wäre ein Bewohnerparkausweis mit dem Zusatz „wechselnde Carsharingfahrzeuge“ möglich.

Wolfram Sedlak
(Rechtsanwalt)

Rechtsanwaltsbüro Wolfram Sedlak
Schloß Vettelhoven
Escher Str. 18-20
53501 Grafschaft-Vettelhoven
Tel.: 02641 / 890 31 56
Fax: 02641 / 890 31 57
Mail: wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero@gmx.de
Internet: <http://www.wolfram-sedlak-rechtsanwaltsbuero.de>