

**Vorlage**

an den

**Rat der Stadt Helmstedt  
über den Verwaltungsausschuss**

**Parkraumkonzept für die Stadt Helmstedt**

Mit der Ursprungsvorlage hat die Verwaltung nach umfangreichen Erhebungen und einer lang andauernden politischen und gesellschaftlichen Diskussion den Entwurf für ein städt. Parkraumkonzept vorgestellt. Diese ist im ASO überwiegend positiv aufgenommen worden. Es wurden lediglich folgende Änderungswünsche vorgetragen, die einstimmig - bei zwei Enthaltungen - empfohlen worden sind:

1. Die Gebührenpflicht bzw. Bewirtschaftungszeit auf dem Holzberg wird von 09.00 Uhr auf 08.00 Uhr vorverlegt.
2. Der gebührenpflichtige Parkplatz Wallplatz wird nicht für Langzeitparker zur Verfügung gestellt. Die bestehenden Regelungen bleiben dort bestehen.

In dem geänderten Konzepttext sind die inhaltlich wie zuvor geänderten Absätze hervorgehoben

Es ergeht daher folgender

**Beschlussvorschlag:**

Das als Entwurf beigefügte Parkraumkonzept für die Stadt Helmstedt wird beschlossen.

In Vertretung

gez. Henning Konrad Otto

(Henning Konrad Otto)

Anlage: Entwurf Parkraumkonzept (Stand nach ASO)



**HELMSTEDT**  
Stadt der Einheit



**Stadt Helmstedt**  
Der Bürgermeister  
Markt 1  
38350 Helmstedt

# Parkraumkonzept für die Stadt Helmstedt

*Konzept zur Optimierung der nutzerorientierten (Kurzzeit-, Langzeit- und Dauerparker) Auslastung des innerstädtischen Parkraumes und der maschinellen Straßenreinigung)*

**Stadt Helmstedt**  
Fachbereich Sicherheit und Ordnung  
Markt 1, 38350 Helmstedt  
[www.stadt-helmstedt.de](http://www.stadt-helmstedt.de)

## Ausgangslage:

---

Die derzeitige Parksituation in der Helmstedter Innenstadt beruht vordergründig auf dem „Verkehrskonzept für die Innenstadt von Helmstedt“ der Ingenieurgemeinschaft Schnüll/Haller aus dem Jahre 1993, das sich u. a. auch mit dem ruhenden Verkehr ausein-ander setzt. Insbesondere wurde darin in Bezug auf den ruhenden Verkehr vorgeschlagen, innerhalb des Stadtringes ausschließlich kostenpflichtige Parkplätze mit unterschiedlicher Höchstparkdauer und ausschließliche sowie mischgenutzte Bewohnerparkplätze (seinerzeit noch Anwohnerparkplätze) auszuweisen. Im Rahmen der Konzepterstellung wurden vom Auftragnehmer umfangreiche Erhebungen und auch Passanten-/Nutzerbefragungen durchgeführt. Den Empfehlungen des Konzeptes ist allerdings nur teilweise politisch gefolgt worden. So wurden z. B. nicht alle bewirtschafteten Parkplätze gebührenpflichtig, sondern es wurde punktuell an den seinerzeit bestehenden Parkscheibenparkplätzen und sogar an gebührenfreien Parkplätzen festgehalten. Auch wurden nur ausschließliche (und das in verringerter Anzahl) und keine mischgenutzten Bewohnerparkplätze eingerichtet. Zudem wurde das seinerzeit vorgeschlagene bzw. umgesetzte System in den vergangenen Jahren mehrfach durch Einzelfallentscheidungen oder Rechtsänderungen modifiziert.

Dazu gehören z. B.:

- Vereinheitlichung der Höchstparkdauer auf gebührenpflichtigen Parkplätzen auf 3 Stunden
- Einführung der Gebührenpflicht auf den zuvor gebührenfreien Parkplätzen Südertor und Wallplatz
- Punktuelle Ausweitung von Bewohnerparkplätzen (z. B. Südertor)
- Punktuelle Ausweitung von Parkschein- und Parkscheibenparkplätzen (Gröpern)
- Ausdehnung der Berechtigung, Bewohnerparkplätze zu nutzen, auf Geschäftsinhaber

Aktuell ergibt sich hinsichtlich Anzahl und Zweckbestimmung der in der Innenstadt und der fußläufigen Umgebung dazu vorhandenen Parkflächen folgendes Bild:

1. Durch die Stadt bewirtschaftete Parkplätze (Parkschein, Parkscheibe, Parkhaus) innerhalb des Stadtringes: **ca. 620**
2. Privat bewirtschaftete Parkplätze innerhalb des Stadtringes:  
**ca. 290** (einschl. Tiefgarage Gröpern mit 90 Plätzen, die bei Bedarf noch aufgestockt werden können)
3. Bewohnerparkplätze:  
**ca. 210** (es sind derzeit ca. 320 Bewohnerparkausweise ausgestellt)

4. Schwerbehindertenparkplätze (in der Innenstadt):  
**ca. 20**
5. durch Stadt bewirtschaftete Parkplätze außerhalb des Stadtringes:  
**ca. 80**
6. unbewirtschaftete Parkplätze innerhalb des Stadtringes (überwiegend straßenbegleitend):  
**ca. 280**
7. große unbewirtschaftete Parkplätze außerhalb des Stadtringes:  
**ca. 630** (400 Maschplatz, 180 Bahnhof, 50 ehem. Posthof)

Hinsichtlich der Anzahl an privaten Stellflächen können keine Aussagen gemacht werden.

## Anlass/Arbeitsauftrag:

---

Durch die aktuelle Bebauung des Quartiers Edelhöfe/Beek durch die KWG ist es im Herbst 2017 zu einem massiven Wegfall an gebührenfreien Parkplätzen gekommen. Es handelt sich hier um eine Größenordnung von ca. 180 Parkplätzen, die bis dahin überwiegend von Beschäftigten als Langzeitparkplätze genutzt wurden. Aber auch unabhängig davon, ist durch verschiedene innerstädtische Bauprojekte (Wohnbebauung Brandgrundstück Schützenwall, Wohnbebauung Quartier Kybitzstraße/Schuhstraße, Ansiedlung EDEKA) kurz- bis mittelfristig mit einem erhöhten Stellplatzbedarf bzw. einem weiterem Wegfall an Stellplätzen in der Innenstadt zu rechnen.

Aus vorstehenden Gründen besteht das Bedürfnis/Erfordernis, den vorhandenen Parkraum möglichst effektiv zu nutzen. Der Fokus liegt dabei insbesondere auf Besucher- bzw. Kundenparkplätze sowie auf Langzeitparkplätze für Beschäftigte und auf Dauerparkplätze für Bewohner, wobei hinsichtlich der letztgenannten Benutzergruppen die größten Probleme bestehen.

Auch ein Thema, das regelmäßig in der öffentlichen Diskussion steht, ist die Durchführung der maschinellen Straßenreinigung, zu deren Gewährleistung punktuelle und zeitlich befristete eingeschränkte Haltverbote angeordnet sind. Hier wird insbesondere von den gebührenpflichtigen Anliegern vielfach bemängelt, dass die getroffenen Regelungen nicht eingehalten und zu wenig kontrolliert werden bzw. dass es solche Regelungen gar nicht gibt, so dass eine ordnungsgemäße Reinigung nicht erfolgen kann. Es bietet sich daher an, auch diesen Aspekt in die aktuellen Überlegungen einzubeziehen.

Politik und Verwaltung sind sich darüber im Klaren, dass ein detailliertes und substanzielles Gesamtverkehrskonzept, das auf genaueren Erhebungen (auch des fließenden Verkehrs) basiert und das beispielsweise auch „Parkvermeidungsaspekte“ wie Förderung des ÖPNV oder Stärkung des nicht motorisierten Verkehrs berücksichtigt, nur von einem Fachbüro erarbeitet werden kann. Insofern kann dieses Werk nur ein erster, kleiner Schritt zur besseren Lenkung der Verkehrsströme allgemein, zur Reduzierung des Parksuchverkehrs und zur Optimierung des Parkplatzangebotes sein.

## Vorgehensweise:

---

Als erster Schritt hat bereits im September 2017 (also vor dem Wegfall der Parkplätze Edelhöfe/Beek und Rosmarinstraße) eine Bestandsaufnahme der Auslastung des innerstädtischen Parkraumes stattgefunden. Das Ergebnis ist der **Anlage 1** zu entnehmen. Auch wenn es sich im Gegensatz zu den umfangreichen Erhebungen im Rahmen des eingangs erwähnten Verkehrskonzeptes nur um punktuelle Bestandsaufnahmen handelt, können folgende Feststellungen/Grundaussagen daraus abgeleitet werden:

- a. Die Auslastung der gebührenpflichtigen Parkplätze ist vormittags besser als nachmittags.
- b. Insbesondere die im Nachhinein eingerichteten gebührenpflichtigen Parkplätze Südertor und Wallplatz sind nur schwach ausgelastet.
- c. Die Parkscheibenparkplätze sind überwiegend gut ausgelastet, wenngleich es durchaus Unterschiede zwischen den einzelnen Parkflächen gibt.
- d. Die Auslastung der Bewohnerparkplätze ist sehr unterschiedlich, bewegt sich (zumindest im Hinblick auf die größeren Parkflächen) überwiegend jedoch im oberen Bereich bis hin zur Vollauslastung. Aus vorgetragenen Beschwerden ist zudem bekannt, dass die Anzahl subjektiv als zu gering angesehen wird und eine flexiblere Handhabung gewünscht wird.

Zur Abrundung der Bestandsaufnahme hat Anfang 2018 eine erneute Erhebung stattgefunden. Das Ergebnis ist der **Anlage 2** zu entnehmen. Wie nicht anders zu erwarten, waren die Auslastungsgrade nach Wegfall der Parkplätze Edelhöfe/Beek und Rosmarinstraße insgesamt tendenziell angestiegen, wobei dies insbesondere für die zentrumsnahen Plätze und den Wallplatz galt. Auch bei der zweiten Erhebung war jedoch ein Unterschied zwischen Vormittags- und Nachmittagsbelegung festzustellen. Festzustellen war weiter, dass die Parkplätze Wallplatz und mehr noch Südertor nach wie vor weniger stark frequentiert waren. Auffällig war die sehr hohe Anzahl an Parkplatznutzern mit Parkcard (diese wurden bei der Erhebung 2017 nicht gesondert ermittelt), was auch der massive Anstieg bei der Ausgabe derselben verdeutlicht (im 3. Quartal 2017 vor Wegfall der Parkplätze Beek/Edelhöfe ca. **220**, ab dem 4. Quartal 2017 bis heute jeweils **300 – 350**). So liegt z. B. die Nutzerquote des Holzbergs mit Parkcard vormittags bei ca. 40 % und nachmittags bei ca. 30 %.

## Schlussfolgerungen aus den Erhebungen:

---

1. Es kann unterstellt werden, dass die eigentlich vorrangig für Kurzzeitparker (Kunden, Besucher) gedachten zentrumsnahen gebührenpflichtigen Parkplätze verstärkt von Langzeitparkern (Beschäftigten) mit Parkcard genutzt werden. Das wird auch aus der massiven Ausgabe und Nutzung der Parkcard deutlich. Das ist kontraproduktiv und widerspricht dem eigentlich guten Ansatz der Parkcard, da die zentrumsnahen Parkplätze für Kunden/Besucher verloren gehen und Beschäftigte kostengünstig Parkraum blockieren. Zwar ist die Parkcard an die zusätzliche Auslegung der Parkscheibe und die Höchstparkdauer von 3 Stunden gekoppelt, doch kann dem durch Verstellen der Parkscheibe und der aktuellen Bewirtschaftungszeit (von 09.00 bis 16.00 Uhr) relativ leicht begegnet werden. Halbtagsbeschäftigte müssen noch nicht einmal das tun.
2. Es kann gemutmaßt werden, dass für Kurzzeitparker eine ausreichende Anzahl zentrumsnaher Parkplätze vorhanden ist (erst recht, wenn es gelänge, die derzeitigen, unter 1. beschriebenen „Fehlbelegungen“ durch geeignete Maßnahmen abzustellen oder zu reduzieren).
3. Ziel sollte es daher sein, in Zentrumsnähe Langzeitparkplätze für Beschäftigte zu schaffen. Diese sollten nicht gebührenfrei sein, sollten sich aber in überschaubarem Rahmen an den Entgelten der innerstädtischen Parkhäuser orientieren, die derzeit nicht annähernd ausgelastet sind. Zu denken wäre dabei an Tages-, Wochen- und/oder Monatsgebühren.
4. Obwohl die Auslastung und damit auch die Anzahl der Bewohnerparkplätze durchaus (noch) akzeptabel ist, sollte den Wünschen der Betroffene nach mehr Flexibilität gefolgt werden

## Maßnahmen:

---

### a) Kurzfristig

1. Es werden innerhalb der bestehenden Strukturen zusätzliche Langzeitparkplätze eingerichtet werden. Dafür bietet sich der vergleichsweise wenig frequentierte und etwas abseits gelegene, aber doch fußläufig gut erreichbare, Parkplatz Südentor an (der vergleichbare Parkplatz Wallplatz bleibt außen vor). Hier werden neben den beizubehaltenden Kurzeittarifen, Tagestarife für **3 €** eingeführt.

Wochen- oder Monatstarife wären problematisch, da den Nutzer/Bezahler nicht garantiert werden kann, dass ihm an Folgetagen tatsächlich auch ein freier Platz zur Verfügung steht. Die dort vorhandenen Parkscheinautomaten müssen dafür umprogrammiert und die Parkgebührenordnung muss angepasst werden. Auf diese Weise hätten Berufstätige die Möglichkeit, zentrumsnah und kostengünstig Parkraum zu nutzen.

Die Größenordnung von 3 € (pro tatsächlich in Anspruch genommener Tag) ist angemessen, damit daneben die (privaten) Parkhäuser konkurrenzfähige, aber trotzdem für sie auskömmliche Preise für Langzeitparker anbieten können. Diese liegen z. B. bei der Tiefgarage Gröpern, in der es gem. Rücksprache mit dem Betreiber nach wie vor eine beträchtliche Anzahl an freien Plätzen gibt und deren Anzahl bei einer höherer Nachfrage sogar noch ausgedehnt werden könnte, bei monatlich **40 €**.

2. Unter der Prämisse, dass die ParkCard beibehalten bleiben soll, muss es das Ziel sein, die Rahmenbedingungen punktuell zu verändern, um sie für Langzeitparker unattraktiv zu machen. Zu denken ist dabei an eine Verringerung der Höchstparkdauer, an eine Ausdehnung der Bewirtschaftungszeit und insbesondere eine Intensivierung der Überwachung.

Wie bereits eingangs ausgeführt, beträgt die Höchstparkdauer auf allen gebührenpflichtigen Parkplätzen einheitlich 3 Stunden. Für einen Einkaufsbummel oder einen Gastronomiebesuch (tagsüber) sollte eine Höchstparkdauer von 2 Stunden ausreichend sein, so dass sie auf einheitlich 2 Stunden reduziert wird.

Um gerade auf dem Holzberg die unterstellte Fehlbelegung durch Langzeitparker zu erschweren, wird dort die aktuelle Bewirtschaftungszeit um eine Stunde auf 08.00 Uhr vorverlegt. Da die Geschäfte in der Fußgängerzone i. d. R. erst später öffnen, ist dadurch die Beeinträchtigung des Einkaufsstandortes Helmstedt nur marginal. Ansonsten bleibt es bei 09.00 Uhr.

Die effektivste Möglichkeit, den unterstellten Unzulänglichkeiten bei der Nutzung der ParkCard entgegenzuwirken, ist eine intensivere Überwachung durch eine zumindest stichprobenartige Aufnahme/Kontrolle der Ventilstellungen. Die derzeitige, gute Personalausstattung macht es möglich, intensivere Kontrollen durchzuführen.

Ggf. erfolgt im Zusammenhang mit einer Zusammenführung des städt. Ordnungsdienstes, deren Machbarkeit derzeit verwaltungsseitig geprüft wird, eine weitere Aufstockung und Intensivierung.

3. Das bisherige System der Bewohnerparkplätze wird aufgegeben. Um das Wohnen in der Innenstadt (gerade auch im Hinblick auf die anstehenden Wohnbauprojekte) attraktiver zu machen, werden die bisherigen vier Bewohnerzonen aufgegeben und eine einzige Zone innerhalb des Stadtringes eingerichtet. Dies ist mit den Vorgaben der StVO räumlich (gerade noch) vereinbar. Die Bevorrechtigung der Bewohner liegt dann zukünftig darin, dass sie jeden (in welcher Form auch immer) bewirtschafteten Parkplatz innerhalb des Stadtringes zeitlich uneingeschränkt nutzen könnten, wenn sie im Besitz eines Bewohnerparkausweises sind. In diesem Zuge werden die bisherigen Bewohnerparkplätze zu bewirtschafteten Parkplätzen. Dabei bietet es sich an, große Parkplätze wie die obere Häuserfront Holzberg und möglicherweise auch Ostendorf (hier wäre auch die Einbeziehung in das Langzeitparkplatzangebot denkbar) gebührenpflichtig und kleinere Flächen zu Parkscheibenparkplätzen zu machen. Die Detailplanung obliegt der Verwaltung.

Ein Nachteil ist allerdings, dass dadurch für „laufunwillige“ Bewohner der Innenstadt ein Anreiz geschaffen wird, auch für kürzere Wege das Auto zu benutzen (man kann dann ja überall umsonst parken). Dies wird jedoch in Kauf genommen.

In diesem Zuge werden abweichend von der bisherigen Praxis Bewohnerparkberechtigungen an Geschäftsinhaber nur noch ausgegeben, wenn im Einzelfall ein konkretes Bedürfnis nachgewiesen wird. Dies ist insbesondere dann gegeben, wenn auf dem Geschäftsgrundstück kein Parkraum vorhanden ist. Die Bedürfnisprüfung ist mit einem höheren Verwaltungsaufwand verbunden.

b) mittel- bis langfristig

In Bahnhofsnähe (auf derzeitigem Bahnhofsgelände) werden zusätzliche Stellplätze geschaffen, um einerseits noch einigermaßen zentrumsnah zusätzliche Parkplätze für innerstädtische Beschäftigte zu generieren und andererseits den (potentiellen) Bahnpendlern weitere Anreize zur Bahnnutzung zu geben.

## Problemfeld Straßenreinigung:

---

Um den in der Öffentlichkeit vielfach bemängelten Reinigungszustand der Innenstadt zu verbessern, wird die derzeit allerdings bei weitem nicht flächendeckende Beschilderung zugunsten der Straßenreinigung als „eingeschränktes Haltverbot“ in ein „absolutes Haltverbot“ umbeschildert. Dies hat zur Folge, dass dort parkende/stehende Autos sofort verwarnt werden



können, ohne dass es einer „Wartezeit“ der Überwachungskräfte oder gar einer konkreten Behinderung bedarf. Die Überwachung wird dadurch viel effektiver. In einem ersten Schritt wird „nur“ die bestehende Beschilderung geändert. Ob und ggf. in welchem Umfang auch weitere Straßen beschildert werden können/sollten, bleibt abzuwarten. Eine flächendeckende Beschilderung dieser Art, die für die Sauberkeit in der Stadt selbstverständlich zu bevorzugen wäre, wird kaum möglich sein, da dies in Bezug auf die Kehrpläne organisatorisch schwer realisierbar ist. Dafür müsste man großflächig ganze (Wohn)Quartiere stundenweise völlig autofrei machen oder die Kehrrouen massiv entzerren, um innerhalb eines Quartiers auf wechselnden Straßen Parkraum (insbesondere für die Anwohner) beizubehalten.

Es ist davon auszugehen, dass mit dem aktuellen (und ggf. noch aufzustockenden) Überwachungspersonal eine effektive Kontrolle der neuen Regelungen, die weniger zeitaufwändig sind, möglich ist. Sollte die Praxis zeigen, dass dies nicht der Fall ist, besteht die Option, die Kehrmaschinenfahrer in das Überwachungs- und Anzeigeverfahren einzubinden, indem diese bei behindernden Fahrzeugen (ohne zwingende Hinzuziehung einer Überwachungskraft) das Fahrzeug notieren oder fotografieren, so dass auf dieser Grundlage ein Verwarngeldverfahren eingeleitet werden kann. Eine vorsorgliche Abstimmung mit dem Landkreis Helmstedt ist bereits erfolgt.

Der **Anlage 3** ist zu entnehmen, welche Straßen in der Kernstadt (nicht nur die innerstädtischen) aktuell maschinell gereinigt werden und wo es eine Beschilderung zugunsten der Straßenreinigung (als derzeit „eingeschränktes Haltverbot“) gibt.

Der Austausch der bestehenden Sperrzeitenbeschilderung wird in der Innenstadt einmalige Kosten von ca. **9.000 €** verursachen. Würde das absolute Haltverbot für die Durchfahrzeiten der Kehrmaschine auf sämtlichen Straßen und an den Stadtring angrenzende Wohngebiete ausgedehnt, was organisatorisch problematisch wäre (s. o.), wäre mit Beschaffungskosten von zusätzlich bis zu **51.000 €** und mit zusätzlichen widerkehrenden Kosten von ca. **2.000 €/a** zu rechnen.