

Parken im Quartier und Quartiersparkhaus Mögeldorf

Bericht

hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 24.06.2019
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 26.09.2019
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.10.2019

Drei Anträge der SPD- und CSU-Stadtratsfraktionen fordern die Prüfung verschiedener Maßnahmen, um dem hohen Parkdruck in Nürnberg zu begegnen und die Wohnbevölkerung gegenüber Pendelnden zu bevorzugen. Insbesondere für Mögeldorf soll die Einführung einer Bewohnerparkregelung und der Bau eines Quartiersparkhauses geprüft werden.

Bewohnerparken in Mögeldorf

Im Umfeld der Apinus- und Wurfbeinstraße wurde 2004 eine Bewohnerparkregelung mit den Regelungszeiten Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr eingeführt, was den gängigen Arbeitszeiten in den umliegenden Firmen entspricht. Außerhalb dieser Zeiten ist der Anteil an gebietsfremden Fahrzeugen im Gebiet zu gering, um eine Bewohnerparkregelung und einen dementsprechenden Eingriff in den Gemeingebrauch des öffentlichen Straßenraums rechtfertigen zu können. Das Verhältnis von ausgestellten Bewohnerparkausweisen zu Bewohnerparkplätzen wird von der Verwaltung regelmäßig überprüft. Bei Bedarf können weitere Bewohnerparkplätze nachgerüstet werden, was im betreffenden Gebiet L1 zuletzt im Dezember 2018 geschah. Sollte der Parkdruck rund um die Wurfbeinstraße aufgrund der Entwicklungen entlang der Ostendstraße deutlich ansteigen, können dort gegebenenfalls weitere Bewohnerparkplätze ausgewiesen werden.

Aufgrund wiederholter Beschwerden über Fremdparker im Umfeld der Dientzenhofer- und Schlüterstraße hat die Verwaltung untersucht, ob die gesetzlich festgelegten Kriterien für eine Bewohnerparkregelung im Gebiet erfüllt werden. Nach der Straßenverkehrsordnung kann Bewohnerparken nur dort angeordnet werden, wo mangels privater Stellflächen und aufgrund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohnerinnen und Bewohner regelmäßig keine ausreichenden Parkmöglichkeiten in ortsüblicher fußläufiger Entfernung vorfinden. Im Viertel rund um die Dientzenhoferstraße sind zahlreiche private Stellflächen vorhanden. Ferner stehen innerhalb der vom Gesetzgeber zumutbaren fußläufigen Entfernung von 300 bis 350 Metern ausreichend öffentliche Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Auch wenn die "Seetor"-Entwicklung unter Umständen zu einer etwas höheren Parkplatzauslastung beiträgt, kommt aufgrund der zahlreichen privaten Stellflächen im Quartier und der über das gesamte Gebiet betrachteten geringen Auslastung der öffentlichen Parkplätze keine Bewohnerparkregelung infrage.

Quartiersparkhaus in Mögeldorf

Damit eine Quartiersgarage für die Wohnbevölkerung einen Mehrwert bieten kann, müssen entsprechende Rahmenbedingungen vorliegen. An der Ostendstraße sind für Beschäftigte ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden. Eine Anfrage bei der Nürnberger Versicherung ergab, dass die knapp 1.000 auf Firmengelände vorhandenen Stellflächen nur zu 85% ausgelastet sind. Die Tiefgarage ist dabei zu rund 94% dauerhaft vermietet, auf den oberirdischen Parkplätzen beträgt die Belegung nur 53%. Um den öffentlichen Parkraum zu entlasten, sollten zunächst diese Kapazitäten ausgenutzt werden, bevor die Errichtung eines weiteren Parkhauses in Erwägung gezogen wird.

Erfahrungen aus Gostenhof zeigen, dass die dortige Quartiersgarage trotz der im Vergleich zu Mögeldorf dichteren Bebauung und Einwohnerdichte nur geringfügig ausgelastet war. Viele Anwohnerinnen und Anwohner bevorzugten trotz dieses Angebots, ihr Fahrzeug kostenlos im öffentlichen Raum unterzubringen, statt einen monatlichen Beitrag zu bezahlen und bei jedem Parkvorgang Fußwege vom Stellplatz zur eigenen Wohnung in Kauf zu nehmen. In Mögeldorf ist aufgrund der im Vergleich zu Gostenhof deutlich höheren Verfügbarkeit von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum in unmittelbarer Nähe des eigenen Wohnhauses zu erwarten, dass ein solches Parkhaus kaum genutzt würde. Für die Wohnbevölkerung der Dientzenhoferstraße ist ein Standort in der Ostendstraße unattraktiv, da Fußwege von mehreren hundert Metern (beispielsweise rund 400 Meter von der Ecke Dientzenhoferstraße / Gleißhammerstraße zur Ostendstraße östlich des Rings) sicherlich nicht täglich in Kauf genommen werden, wenn im eigenen Wohngebiet innerhalb einer deutlich geringeren fußläufigen Entfernung ausreichend freie Parkplätze vorhanden sind.

Für innerstädtische, gut erschlossene Flächen gibt es zahlreiche Nutzungsansprüche, von denen Parkmöglichkeiten keine höhere Priorität genießen. Auch kann die Stadt Betrieb und Unterhalt eines Quartiersparkhauses nicht selbst leisten. Hierfür müsste zunächst ein geeigneter Betreiber ausfindig gemacht und vertraglich verpflichtet werden. Gleichzeitig müsste gewährleistet sein, dass die Stadt keinen Verlustausgleich leisten muss, auch wenn ein wirtschaftlicher Betrieb nicht erreicht wird. Parkhäuser können zudem trotz des Wegfalls der Parkplatzsuche zu einer Verkehrszunahme führen. Steht ein garantierter Parkplatz am Wohn- oder Zielort zur Verfügung, motiviert dies dazu, den eigenen Pkw häufiger zu nutzen, statt auf den Umweltverbund, bestehend aus öffentlichem Nahverkehr, Fuß- und Radverkehr, umzusteigen. Da das Bereitstellen von Parkhäusern nicht zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs beiträgt, könnte sich die öffentliche Investition in ein teuer zu errichtendes und zu unterhaltendes Parkhaus kontraproduktiv auswirken. Die Verwaltung rät deshalb davon ab, in Mögeldorf ein Quartiersparkhaus zu errichten.

Nach einem ersten Gespräch mit der Verwaltung kann sich der Eigentümer einer derzeit ungenutzten Fläche an der Ostendstraße vorstellen, die Fläche bis zu einer hochwertigen Nutzung als Parkplatz zu bewirtschaften und die Stellplätze sowohl an interessierte Bewohner aus Mögeldorf als auch an Beschäftigte der umliegenden Betriebe zu vermieten. Dem Bedürfnis des Eigentümers, die Flächen nicht zu verkaufen (was für ein öffentlich finanziertes Parkhaus gleich welcher Größe Voraussetzung gewesen wäre) wird mit diesem Modell ebenso Rechnung getragen wie der Betreiberfrage. Die Erfahrungen aus dem Projekt, die Nutzungsdichte und das Preisgefüge, werden für Eigentümer wie für die Stadt wichtige Informationen liefern, mit denen die Frage nach dem Bedarf von Quartiersparkplätzen und -garagen für Berufstätige und Bewohner im Umfeld beantwortet werden kann.

Park & Ride an der Ostendstraße

Der von der CSU-Stadtratsfraktion im Antrag vom 21.10.2019 angesprochene Förderantrag der N-ERGIE im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft bezieht sich ausschließlich auf öffentliche Park&Ride-Parkhäuser, privat genutzte Quartiersgaragen kommen nicht infrage. Für Park&Ride ist die Ostendstraße ungeeignet, da der Standort hierfür zu nah an der Innenstadt liegt und die Zufahrenden somit zusätzliche, unnötige Verkehrsbelastungen auf der Ostend- und Laufamholzstraße erzeugen würden. Die Wohnbevölkerung aus Stadtteilen wie Laufamholz, Rehhof oder Erlenstegen profitiert von der guten Angebotsqualität der öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt und kann vollständig auf diese umsteigen, statt ein Park&Ride-Parkhaus an der Ostendstraße in Anspruch zu nehmen. Zudem wäre die Nutzung eines solchen Parkhauses an die Inanspruchnahme des ÖPNV gekoppelt, sodass es von der Wohnbevölkerung im Umfeld nicht genutzt werden dürfte.

Verkehrsterminals

Die im CSU-Antrag vom 24.06.2019 vorgeschlagenen „Verkehrsterminals“ versprechen keine zusätzliche Entlastung der Wohngebiete vom fließenden und ruhenden Verkehr. Ursache des oftmals hohen Parkdrucks ist die stetig steigende Anzahl an zugelassenen Kraftfahrzeugen im nur begrenzt verfügbaren öffentlichen Straßenraum. Abgestellte Lkws und Anhänger können nur durch eine strengere Bundesgesetzgebung sowie ausreichende Kontrollen vermehrt vom Parken in Wohnstraßen abgehalten werden, vollständig lässt sich dies jedoch nicht vermeiden.

Die 30 Mobilpunkte im Stadtgebiet stellen bereits heute ein multimodales Angebot vorrangig für die im jeweiligen Quartier ansässige Wohnbevölkerung dar und entsprechen der Grundidee eines „Verkehrsterminals“. An diesen Mobilitätsstationen stehen in unmittelbarer Nähe zu ÖPNV-Haltestellen Carsharingfahrzeuge sowie teilweise Stationen des Fahrradverleihsystems der VAG zur Verfügung. In der zweiten Ausbaustufe der Mobilpunkte wurden dabei auch Standorte in Wohngebieten außerhalb der zunächst fokussierten innerstädtischen Gründerzeitquartiere gewählt (z. B. Röthenbach, Langwasser Mitte und Mögeldorf) und inzwischen größtenteils realisiert. Inwiefern E-Scooter sinnvoll in multimodale Wegekettensysteme integriert werden können, wird im Frühjahr von der Verwaltung genauer untersucht.

Ein- und Auspendelnde sollten im Regelfall außerhalb des Stadtgebiets auf den ÖPNV umsteigen, um nur möglichst kurze Distanzen mit dem eigenen Pkw zurückzulegen. Weitere Park & Ride-Anlagen in Nürnberg können einen verstärkten Anreiz darstellen, die Stadt mit dem eigenen Pkw anzufahren, statt vollständig und/oder frühzeitig auf den Umweltverbund umzusteigen. Dieser Effekt kann durch verbaute Parksensorentchnologien verstärkt werden, da mit diesen suggeriert wird, dass leichter ein freier Stellplatz gefunden werden kann. Die N-ERGIE hat im Frühjahr 2019 für die Digitalisierung und Elektrifizierung von Parkraum eine Förderung in Höhe von 3,8 Millionen Euro erhalten. Die Mittel stammen aus dem Förderaufruf „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Ziel des Projekts ist es, Parkhäuser und -flächen mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge sowie Sensortechnologien auszustatten, beispielsweise um mithilfe dynamischer Preisgestaltung zum Umstieg auf den Umweltverbund zu motivieren. Da Sanierungs- sowie Erweiterungsmaßnahmen an Park&Ride-Anlagen anstehen, wurde eine Verlängerung des Förderzeitraums bis November 2021 beantragt. Das geförderte Projekt dient auch dazu, Daten zu erhalten, mit denen die Auswirkungen detektierter Parkstände insbesondere an Park&Ride-Standorten untersucht werden können.

Bezüglich der Bedarfsplanung von Park & Ride-Anlagen befindet sich die Stadtverwaltung in engem Austausch mit dem VGN. Grundsätzliches Ziel ist, solche Anlagen möglichst weit entfernt vom Stadtzentrum und idealerweise an S-Bahnstationen einzurichten, um einen frühzeitigen Umstieg zu bewirken und keinen unnötigen Verkehr auf die Einfallstraßen zu ziehen. Straßenbahn- und U-Bahnhaltestellen eignen sich für diesen Zweck daher nur, wenn sie am Stadtrand liegen. Überall dort, wo innerhalb Nürnbergs ein sinnvolles Park&Ride-Angebot geschaffen werden kann, bestehen bereits Anlagen. Eine Ertüchtigung dieser ist aufgrund der sehr begrenzten Platzverhältnisse und der hohen Kosten meistens nicht möglich und müsste im jeweiligen Einzelfall geprüft werden. Beim Neubau des Röthenbacher Park & Ride-Parkhauses sollen Ladestationen für Elektrofahrzeuge oder Pkw-Stellplätze mit Detektionstechnologien integriert werden. Auf die Behandlung des Themas in der AfV-Sitzung am 12.12.2019 wird verwiesen.