Parkraumbewirtschaftung in den altstadtangrenzenden Gebieten
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 10.12.2021

Entscheidungsvorlage

Anlass

Die Umstellung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt konnte Ende Februar 2022 abgeschlossen werden. Ziel des Projektes war in erster Linie, die Dauerparker vom öffentlichen Raum in die Parkhäuser zu verlagern und die Parksituation für die Bewohnerinnen und Bewohner in der Altstadt zu verbessern. Gleichzeitig können Flächen für Verkehrsberuhigungs- und Umgestaltungsmaßnahmen gewonnen werden.

Nach der Umstellung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt, ist zu erwarten, dass es zu Verdrängungseffekten von Parksuchverkehr in die angrenzenden Gebiete kommen wird. Dort besteht die Möglichkeit, in fußläufiger Entfernung zur Altstadt nach wie vor kostenlos und ohne zeitliche Beschränkung zu parken. Diese Verdrängungseffekte gilt es möglichst zu verhindern. Zudem stellt sich die Frage, ob das Prinzip der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit und zur Erreichung der verkehrspolitischen Zielsetzung der Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf die altstadtangrenzenden Gebiete ausgeweitet werden sollte.

Darüber hinaus liegt ein Antrag der Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen vom 10.12.2021 vor, in dem die Verwaltung aufgefordert wird, analog zum Modell in der Altstadt konkrete Vorschläge zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf geeignete Bewohnerparkgebiete und einen Stufenplan bzgl. der zeitlichen Umsetzung zu erarbeiten. Dabei wird der Beginn der Umsetzung bereits für spätestens Anfang 2023 erwünscht.

Aktueller Stand in den an die Altstadt angrenzenden Bewohnerparkgebieten

Um einer Verlagerung der gebietsfremden (Dauer-)Parker aus der Altstadt in die umliegenden Gebiete entgegenzusteuern, wurde bereits begonnen, in diesen Quartieren weitere Bewohnerparkplätze auszuweisen. Als Ziel wird die Orientierung an der empfohlenen Quote von 1:1,6 (ein Bewohnerparkplatz zu 1,6 Bewohnerparkausweisen) angestrebt, die bislang in den meisten Gebieten überschritten wurde. Tagsüber können laut Straßenverkehrsordnung (StVO) maximal 50% der Stellplätze ausschließlich für Bewohner reserviert werden. Im Zuge der Nachrüstung sollen deshalb zunächst höchstens 40% der öffentlichen Parkplätze im Bewohnerparkgebiet als Bewohnerparkplätze ausgewiesen werden. Somit bleibt für weitere Nachbesserungen oder für andere Maßnahmen die Möglichkeit bestehen, zusätzliche Bewohnerstellplätze auszuweisen. Ein Beispiel für weitere Maßnahmen ist die Förderung des Fußverkehrs. Laut Mobilitätsbeschluss soll das Gehwegparken überprüft werden und bei mangelnden Restbreiten entfallen. Durch zusätzliche Bewohnerparkplätze könnte dies kompensiert werden.

Bei der Auswahl der neuen Bewohnerparkplätze wird berücksichtigt, dass die Mehrzahl der nachzurüstenden Parkplätze zwar in fußläufiger Entfernung zur Altstadt liegt, aber auch weiter entfernte Bereiche zusätzliche Bewohnerstellplätze erhalten, so dass gleichzeitig Verdrängungseffekte innerhalb der Gebiete vermieden werden und die Neuausweisung allen Bewohnern des Gebietes zugutekommt.

Mit der Bearbeitung der Nachrüstung wurde in Bewohnerparkgebieten, die an die nördliche Altstadt angrenzen, begonnen, da dort zuerst die Umstellung in der Altstadt erfolgte. So wurden die Gebiete Kleinweidenmühle, St. Johannis, Gärten h.d.V. Süd, Maxfeld Süd, Rennweg West und Gärten b. Wöhrd bereits konzipiert, die Umsetzung steht jedoch noch aus.

In Wöhrd (E1) wurden aufgrund der schlechten Quote bereits kurz vor der Parkraumumstellung in der Altstadt zusätzliche Bewohnerstellplätze beschildert. Die Quote liegt seitdem im empfohlenen Rahmen. Bevor in diesem Gebiet weitere Stellplätze nur für Bewohner reserviert

werden, sollen die Auswirkungen der Umstellung in der Altstadt und anstehende Entscheidungen zu derzeit diskutierten Projekten auf den größeren altstadtnahen Parkflächen abgewartet werden (UGS Keßlerplatz, Masterplan Freiraum Prinzregentenufer).

Die Gebiete, die an die südliche Altstadt angrenzen, werden derzeit Vpl-intern geprüft und bearbeitet.

Rechtliche Grundlagen zur Parkraumbewirtschaftung

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist (§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO).

§ 45 Abs. 1b StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden, die notwendigen Anordnungen im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohnerinnen und Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen zu treffen.

Die VwV-StVO empfiehlt für die Parkflächen zur allgemeinen Nutzung die Parkraumbewirtschaftung (Parkscheibe, Parkuhr, Parkscheinautomat). Nicht reservierte Parkflächen sollen möglichst gleichmäßig und unter besonderer Berücksichtigung ansässiger Wirtschafts- und Dienstleistungsunternehmen mit Liefer- und Publikumsverkehr sowie des Publikumsverkehrs von freiberuflich Tätigen in dem Bereich verteilt sein.

Unter diesen Rahmenbedingungen erfolgt dann – unter Berücksichtigung der Parkplätze für Schwerbehinderte, der Ladeplätze für E-Fahrzeuge und der Parkplätze für Carsharing - der Einsatz von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen dort, wo sich besondere Umstände zeigen, die eine Parkregelung zwingend erforderlich machen, um in Gebieten oder Straßenzügen für die nicht privilegierten Gruppen die Chancen zu erhöhen, einen Parkplatz zu finden. So machen Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen in Straßenzügen mit der genannten Mischnutzung Sinn, ebenfalls in Straßenzügen, in denen sich Verdrängungseffekte zeigen.

Bei der Einführung oder Ausweitung von Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung ist grundsätzlich gefordert, die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit zu wahren. Wenn zum Beispiel keine öffentlich zugänglichen Parkhäuser zur Verfügung stehen und deshalb nicht wie in der Altstadt auf solche ausgewichen werden kann, kann es nicht mehr als angemessen betrachtet werden, den Parkraum zu hundert Prozent zu bewirtschaften. Es muss dann noch ein angemessener „Restbestand“ an ungeregelten Parkmöglichkeiten verbleiben, um das straßenrechtlich manifestierte Prinzip des kostenfreien Gemeingebrauchs nicht gänzlich auszuhöhlen (Art. !4 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 BayStrWG).

Die Bewirtschaftung schwach genutzter Stellplätze in Wohnstraßen, die keinen Parkdruck aus der Umgebung aufnehmen, wäre unverhältnismäßig und sollte erst in dem Fall in Erwägung gezogen werden, wenn sich Verdrängungseffekte zeigen oder konkret zu erwarten sind.

Zusätzlich zu berücksichtigende Aspekte

Für die Akzeptanz einer flächendeckenden Bewirtschaftung ist ein relativ hoher Parkdruck durch gebietsfremde Dauerparker oder ein entsprechendes Kurzzeitparkbedürfnis notwendig. Dies ist vor allem in Gebieten mit hoher Nutzungsvielfalt der Fall. Anders als in der Altstadt ist in den daran angrenzenden Gebieten keine vergleichbare Dichte an Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie vorhanden, viele Gebiete sind durch Wohnnutzungen geprägt. Der für eine flächendeckende Bewirtschaftung notwendige Parkdruck ist somit in der Regel nicht vorhanden. Hier würden Kurzzeitparkplätze im Anwendungszeitraum nicht ausreichend genutzt werden und leer stehen. Es würde erheblichen Unmut auslösen, wenn kostenpflichtige Stellplätze regelmäßig in größerer Anzahl nicht belegt sind.

Weitere Aspekte sind folgende:

- Alle Bewohnerinnen und Bewohner werden bei flächendeckender Bewirtschaftung gezwungen, sich einen Bewohnerparkausweis zuzulegen.

- Die Aufstellung und der Unterhalt von Parkscheinautomaten rentiert sich nur, wenn auch ausreichend Parkscheine gekauft werden. Dabei ist die akzeptierte Entfernung zum nächsten Parkscheinautomaten sehr gering. Das Bezahlen auf die Möglichkeit des Handyparkens zu beschränken, ist nicht möglich. Je weiter die Bewirtschaftung nach außen geht, desto mehr Parkscheinautomaten müssen aufgestellt werden. Die Kosten sind zunächst sehr hoch.

- Da sich Parkscheinautomaten bei der in einem Wohngebiet zu erwartenden geringen Anzahl von Bezahlvorgängen nicht rentieren, kämen bei einer Mischregelung nur Parkscheibenregelungen mit einer begrenzten Höchstparkdauer in Frage. Da die Scheiben leicht weitergestellt werden können und die Bereitschaft zur Einhaltung der Regelung voraussichtlich nicht sehr hoch sein dürfte, ist der Sinn der Parkscheibenregelung anzuzweifeln. Zudem werden keine Einnahmen erzielt.

- Eine flächenhafte Mischregelung, die Bewohnerinnen und Bewohner auf allen Parkplätzen priorisiert, suggeriert diesen auch, dass sie immer das Auto nutzen können, da bei ihrer Rückkehr leichter ein Stellplatz zu finden ist. Da die Bewohnerparkgebiete aber sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind und viele Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden könnten, sollten auch die Anwohnenden dieser Gebiete so oft wie möglich auf die Autonutzung verzichten und zur Nutzung der stadtverträglichen Verkehrsmittel motiviert werden. Ein Nürnberger Autofahrer verursacht genauso negative Begleiterscheinungen wie ein auswärtiger Autofahrer.

<u>Vorschlag zum weiteren Vorgehen</u>

Als erster Schritt wird die bereits begonnene Ausweisung zusätzlicher Bewohnerstellplätze in den altstadtangrenzenden Bewohnerparkgebieten mit dem oben genannten Ziel der Einhaltung der empfohlenen Quote von 1:1,6 fortgeführt. Es wird darauf geachtet, dass zunächst maximal 40% der Stellplätze als Bewohnerstellplätze ausgewiesen werden, um weiterhin auf Kapazitäten für Nachrüstungen bei künftigen Maßnahmen zurückgreifen zu können.

Gleichzeitig werden Parkscheinautomaten in Straßen aufgestellt, in denen eine gewisse Nutzungsvielfalt und damit ein Bedarf an Kurzzeitparkplätzen besteht. Beispiele hierfür sind die Bereiche Kleinweidenmühle, die Johannisstraße, der Straßenzug Landgrabenstraße/ Wölckernstraße oder der Kirchenweg. Eine genaue Prüfung vor Ort ist erforderlich. Bestehende Parkscheibenregelungen sollen gebündelt und durch Parkscheinlösungen ersetzt werden.

Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit wird die Dichte der Parkregelungen mit der Entfernung zur Altstadt immer geringer. Anders als in der Altstadt werden in den angrenzenden Gebieten aufgrund der sich stark von der Altstadt unterscheidenden Nutzungsstruktur und aufgrund des einzuhaltenden Prinzips des kostenfreien Gemeingebrauchs auch noch vollständig unbewirtschaftete Parkplätze im öffentlichen Raum erhalten, da hier kaum auf öffentlich zugängliche Parkhäuser ausgewichen werden kann.

Zusammen mit der geplanten Ausweisung zusätzlicher Bewohnerstellplätze und der Einführung von kostenpflichtigen Kurzzeitstellplätzen werden Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs gemäß Mobilitätsbeschluss umgesetzt (z.B. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Freihalten von schmalen Gehwegen, Aufbau von Radständern). Wo möglich sollte die Pflanzung von Straßenbäumen und Straßenbegleitgrün erfolgen. Der weitere Ausbau von Mobilpunkten trägt zu einer Reduzierung des Kfz-Bestandes bei, weil ein Carsharing-Fahrzeug

bis zu 17 private Pkw ersetzt. Mit diesen Maßnahmen, die eine Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Raum zur Folge haben, wird das im Mobilitätsbeschluss festgelegte Ziel der Reduzierung des Kfz-Verkehrs unterstützt und es entsteht gleichzeitig ein erkennbarer Mehrwert für die Bürgerinnen und Bürger. Im Gegensatz hierzu würde eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im gesamten Gebiet tagsüber zu zahlreichen leeren Stellplätzen führen und als schikanös wahrgenommen werden, ohne einen Mehrwert für die Wohnbevölkerung zu bieten.

Eine behutsame Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist sinnvoll. Allerdings muss auf die Verhältnismäßigkeit geachtet werden. Da im Zuge der Fußverkehrsstrategie und des Ausbaus von Carsharing im öffentlichen Raum Parkplätze entfallen werden, sollte dies im Einklang erfolgen.