

Betreff:

Quartiersparkhäuser – Standortuntersuchung und weiteres Vorgehen

Antrag der Stadtratsfraktion der SPD vom 15.11.2023

Antrag der FDP vom 09.05.2023

Anlagen:

Bewertungsmatrix

Entscheidungsvorlage

1. Ausgangslage

Quartiersparkhäuser sind Parkhäuser oder Tiefgaragen, ggf., auch Parkplätze, die jedermann gegen möglichst kostendeckendes Entgelt zur Verfügung gestellt werden. Sie können öffentlich oder privat betrieben werden. In der Regel sind sie mit der Rückgewinnung öffentlichen Raums zur Begrünung, für Fuß- und Radverkehr oder für andere Zwecke im Nahfeld verbunden.

Bei größeren Neubauvorhaben kann die Gestaltung des notwendigen Stellplatznachweises als Quartiersparkhaus zu einem Qualitätsgewinn führen, indem sie hilft, autoarme Quartiere von vorneherein zu etablieren. Dort werden derartige Ansätze bereits verfolgt. Im Bestand ist die Lage komplizierter.

Aktuell betreibt die Stadt Nürnberg (Ref. VII/LA) fünf entsprechende Anlagen:

Objekt	Anzahl Stellplätze	Miete/Stellplatz/ monatlich	Bemerkung
Tiefgarage Tafelfeldstr. 3a (Gem. Steinbühl, Flst.Nr. 74/20)	68 Pkw-Stellplätze 5 Motorrad-Stellplätze	72,29 € 24,37 €	
Garagenhaus Hessestr. 30 (Gem. Gostenhof, Flst.Nr. 57)	42 Pkw-Stellplätze	72,29 €	
Theaterparkhaus Sandstr. 39 (Gem. Tafelhof, Flst.Nrn. 4 und 7)	153 Pkw-Stellplätze	Verpachtet an: PS Parkhaus Service Nürnberg GmbH	
Listenhof (Gem. Nbg.-Sebald, Flst.Nr. 232)	47 Pkw-Stellplätze	66,39 € + NK 7,00 €	Vergabe "Wohnen vor Arbeiten", offener Stellplatz
Parkdeck Martin-Treu-Str. 9 (Gem. Nbg.-Sebald, Flst.Nr. 1664)	14 Pkw-Stellplätze	72,27 €	Vergabe nur an Ge- werbetreibende

Im Zuge der Errichtung eines Quartiersparkhauses werden öffentliche kostenfreie Stellplätze rückgebaut und anderweitig genutzt (s. o.) um die Auslastung des Quartiersparkhauses zu garantieren und einen Mehrwert für den Stadtteil zu generieren. In einer dicht bebauten Stadt konkurrieren Quartiersparkhäuser mit anderen Nutzungen wie bspw. Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung, Gemeinbedarf, Grün um Baufelder.

Ein wirtschaftlicher Betrieb eines Quartiersparkhauses ist nur mit Mieteinnahmen möglich. Um eine vollständige Kostendeckung des Parkhauses zu erreichen, muss trotz möglicher Förderungen ein Preis von 70-120 Euro aufgerufen werden. Dieser ist höher als in den Bestandsparkhäusern.

Die Akzeptanz für die Umgestaltung öffentlicher Stellplätze ist nur im Gleichklang mit der Bereitstellung von Quartiersparkplätzen denkbar. Finanzielle Mittel und personelle Ressourcen in der Verwaltung für die Umgestaltung von Parkbuchten und sonstigen Parkplätzen sowie für die Durchsetzung der Maßnahme sind zu prüfen.

Die Kernstadt (Untersuchungsgebiet) mit ihren nutzungsgemischten Quartieren, gutem ÖPNV-Angebot sowie seinem breitgefächerten Angebot an Einzelhandel und Dienstleistungen funktioniert als „Stadt der kurzen Wege“ und ermöglicht für eine große Zahl seiner Bewohnerinnen und Bewohner einen autoarmen Lebensstil. Die Errichtung von Quartiersparkhäusern soll dies fördern.

Innovative Mobilitätskonzepte, eine Infrastruktur zur Förderung alternativer Mobilität (Carsharing, Fahrradverleih, -stellplätze, Fahrradwerkstatt etc.) sowie die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur müssen bei der Planung in Quartiersparkhäuser mitberücksichtigt werden.

Die Verwaltung hat eine Reihe von Standorten untersucht, als Ergebnis wird vorerst ein Standort identifiziert, der zunächst weiter verfolgt werden soll:

- **Plärrer West – N-ERGIE**

Weitere Standorte u.a. in der Nordwest- und Südstadt könnten zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden. Bevor die nächsten Schritte veranlasst werden können, soll das geplante Vorgehen beschlossen werden. Verhandlungen auch mit nicht in der Matrix dargestellten Eigentümern laufen aktuell.

2. Rahmenbedingungen

Die Errichtung eines Quartiersparkhauses muss durch begleitende Maßnahmen wie die Auflasung von öffentlichen Stellplätzen zugunsten einer erhöhten Aufenthaltsqualität ergänzt werden, um den Anreiz der Kfz-Nutzung und damit die Zunahme des Kfz-Verkehrs zu begrenzen und einen Mehrwert für den Stadtteil zu erreichen. Die Bereitstellung zusätzlicher Stellplätze in Quartiersgaragen ohne entsprechende Reduzierung der öffentlichen Stellplätze würde den Zielen des Mobilitätsbeschlusses zuwiderlaufen. Gleichzeitig wäre bei einer Mehrung der Stellplätze und einer damit verbundenen Verringerung des Parkdrucks mit einer geringen Auslastung der Quartiersparkhäuser zu rechnen. Dies bedeutet, dass für alle Bewohnerinnen und Bewohner frei zugängliche kostenfreie Stellplätze zugunsten von privaten kostenpflichtigen Stellplätzen aufgegeben werden müssen. Den höheren Kosten für den Stellplatz steht jedoch ein Mehrwert für den sicheren (garantierten!) Abstellplatz, ggf. auch E-Lademöglichkeit sowie Angebote zu ergänzenden Mobilitätsformen gegenüber.

Weiterhin muss zwischen Neubauvorhaben und Bestandssituationen differenziert werden. Während bei größeren Neubauvorhaben die Integration von Quartiersparkhäusern durchaus zu einem Qualitätsgewinn führen kann, indem sie hilft autofreie Quartiere zu etablieren, muss der Fokus in Bestandssituationen insbesondere auf die Aktivierung der vorhandenen Ressourcen (bestehende untergenutzte Stellplätze) gelegt werden. In Neubaugebieten besteht zudem eine höhere Akzeptanz, da die zuziehende Bewohnerschaft sich von vorneherein auf die Parkplatzsituation einstellen kann und nicht eine seit Jahren gewachsene Situation verändert wird.

3. Standortuntersuchung

Bei der Auswahl der Standorte wurden, neben der erforderlichen Grundstücksgröße und des festgelegten Suchraums, insbesondere Brachflächen bzw. aktuell bereits durch Parken genutzte Flächen berücksichtigt sowie Flächen in Bereichen, die nicht gut durch den ÖPNV abgedeckt sind und nicht im Einzugsbereich eines bestehenden Parkhauses liegen.

Die potenziellen Standorte für Quartiersparkhäuser wurden anhand von zehn Kriterien bewertet, um einen möglichst objektiven Vergleich zuzulassen (siehe Bewertungsmatrix). Der Punkt „fachliche Hinweise“ diente sozusagen als elftes Kriterium. Unter ihm wurden je nach Eigenheit der Fläche spezielle Aspekte genannt und bewertet. Die Flächen wurden innerhalb der Stadtverwaltung instruiert.

Das Ziel bestand darin, die besten Standorte innerhalb der Kernstadt zu ermitteln. Daher muss zwischen den negativen Auswirkungen und dem Nutzen für das umliegende Quartier abgewogen werden. Es wurden folgender Standorte identifiziert:

Standort Plärrer – N-ERGIE:

Wesentliche Belange im Rahmen der Instruktion:

- Umgestaltungsvorschläge im Rahmen der Volksbadsanierung; ggf. kombinierte Lösung,
- Bauplanungsrecht: Quartiersparkhaus / -parkplatz fügt sich grundsätzlich nach § 34 BauGB ein,
- Parkdruck sehr hoch, ÖPNV Anbindung sehr gut,
- Umfeld mit Gründefizit auch im öffentlichen Raum,
- Fläche aus bioklimatischer Sicht nicht für ein Quartiersparkhaus geeignet,
- Lage im Stadterneuerungsgebiet Weststadt.

Im Umfeld des Standorts herrscht ein sehr hoher Parkdruck, es besteht ein großes Aufwertungspotenzial des öffentlichen Raums. Im Zusammenhang mit der Sanierung des benachbarten Volksbads können Synergieeffekte erzielt werden. Aktuell plant die N-ERGIE auf vormals als Lagerhallen genutzten Flächen einen offenen Parkplatz mit begrenzter Nutzungsdauer als Mitarbeitendenparkplatz der Städtischen Werke. Dieser Parkplatz wird auch ein Kontingent an „freien“ Bedarfen aus dem Umfeld sowie die Bedarfe des Volksbades aufnehmen. Die N-ERGIE wird den Parkplatz als Ganzes betreiben und im Betrieb ausloten, welche Preise sich realisieren lassen sowie welche Kapazitäten durch die erwartete Doppel- und Mehrfachbelegung aus Mitarbeitenden, Volksbadbesuchern und Anwohnern auftreten. Auf mittlere Sicht soll das Areal bebaut werden, aus der Parkplatzfläche wird dann ein Quartiersparkhaus werden, in dessen Konzept wiederum die Erfahrungen aus dem Betrieb des Quartiersparkplatzes einfließen können.

Übrige potenzielle Standorte:

Bei den anderen Standorten wird der zu erwartende Nutzen eines Quartiersparkhauses deutlich geringer eingestuft oder die Verhandlungen mit den Eigentümerinnen und Eigentümern sind noch nicht abgeschlossen. Daher werden diese Standorte erst später weiterverfolgt werden.

4. Standorte in neuen Baugebieten, Parktürme

In den Baugebieten Wetzendorf und Tiefes Feld, deren Bauleitplanungen gegenwärtig läuft, wird die Möglichkeit eines Quartiersparkhauses von Anfang an mitgedacht. In Lichtenreuth sind „Quartierstiefgaragen“ konzipiert worden.

Das Modell sehr kleiner Parktürme (Antrag des FDP) hat erhebliche städtebauliche Nachteile. Diese Parktürme lösen Abstandsflächen aus und sind stadträumlich nur begrenzt verträglich. Da sie als „paternoster“ ausgeführt sind, ist die Akzeptanz für derartige Lösungen (wegen der hohen Wartezeiten und der technischen Störanfälligkeit) noch unklar. Die Verwaltung wird die Marktentwicklung abwarten und dann, wenn andernorts funktionierende Beispiele in Betrieb sind, erneut das Thema prüfen.

5. Finanzierung und Umsetzung

Der Standort Plärrer – N-ERGIE soll weiterverfolgt und in einer zweistufigen Vorgehensweise realisiert werden.

Erste Stufe: Der Mitarbeitendenparkplatz wird in variablem Umfang durch die N-ERGIE zunächst testweise für Quartiersparken und dauerhaft für die Bedarfe des Volksbades zur Verfügung gestellt.

Zweite Stufe: Mit einer weiteren Entwicklung des Areals soll ein Quartiersparkhaus gebaut werden.

Die Finanzierung von Neubauten weiterer Quartiersparkhäuser soll über Mittel der Stellplatzablässe gesichert werden. Die Betreiberschaft neuer Quartiersparkhäuser ist im Einzelfall zu klären,

Die Ausgestaltung der zu errichtenden Quartiersparkhäuser, z.B. als Parktürme oder als integrierte Lösungen mit anderen Nutzungen, steht derzeit noch nicht fest. Sie ist in den nachfolgenden Planungsschritten einzelfallbezogen zu konkretisieren und sollte Fassaden- und Dachbegrünung beinhalten.