Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung: Landauer Modell als Vorbild für Nürnberg
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 24.06.2024

Sachstand

Landauer Modell

Landau ist eine Stadt mit unter 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern in einer ländlich geprägten Region mit schlechtem Nahverkehrsangebot, in der viele Menschen auf ein Auto angewiesen sind. Anlass für die Änderung der Parkraumbewirtschaftung in Landau war u.a. die Überlegung, dass Pendlerinnen und Pendler, die keine Alternative zur Autonutzung haben, nicht deutlich mehr bezahlen sollten als die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt.

2021 begann die Stadt Landau mit der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in kernstädtischen Quartieren und schaffte im Gegenzug das bisher praktizierte Bewohnerparken ab. Vor der Umstellung wurde der öffentliche Parkraum ausschließlich in der Innenstadt und in einem Quartier nahe dem Hauptbahnhof bewirtschaftet. Zusätzlich war die frühere Bewohnerparkregelung in Landau sehr kleinteilig. Nur in den Quartieren Innenstadt und Ost galt eine Bewohnerparkregelung und in diesen gab es zwölf Bewohnerparkgebiete, die teilweise keine klaren Grenzen aufwiesen und extrem klein waren, was in der Praxis zu etlichen Problemen führte, weil man mit seinem Bewohnerparkausweis das Auto nur in einem begrenzten Bereich abstellen kann. Sind in diesem Bereich alle Stellplätze belegt, kann man nicht in benachbarte Straßen ausweichen, in denen ein anderer Bewohnerparkausweis gilt. Der Gesetzgeber hat deshalb vorgegeben, dass Bewohnerparkgebiete eine gewisse Größe nicht unterschreiten sollen.

Seit der Änderung gibt es sowohl für Anwohnende als auch für Gäste einheitliche Parkausweise. Montag bis Freitag von 9 bis 19 Uhr und Samstag von 9 bis 17 Uhr werden in diesen Quartieren die öffentlichen Parkplätze bewirtschaftet. Außerhalb dieser Zeiten kann kostenfrei geparkt werden. Die Kernstadt ist in sieben Quartiere unterteilt. In drei der sieben Quartiere wird die Bewirtschaftung bisher noch nicht auf allen Parkplätzen angewandt. Grundsätzlich gibt es sechs verschiedene Ticketoptionen. Welche Ticketoptionen angeboten werden und wie viel diese jeweils kosten, variiert je nach Quartierskategorie. Ein Jahresticket im Parkquartier Innenstadt kostet bspw. 300 Euro, in anderen Quartieren nur 250 Euro oder 180 Euro. Im Parkquartier Innenstadt gibt es zusätzlich sogenannte Handelsparkplätze, auf denen nur mit Kurzzeit- oder Tagesticket geparkt werden darf. Die Tickets sind nur in dem Parkquartier gültig, in dem es gelöst wurde. Dauerparkberechtigungen (ab Wochentickets) sind kennzeichengebunden und nicht übertragbar. Bewohnerinnen und Bewohner müssen nicht zwingend ein Parkticket für ihr Quartier erwerben, sondern können auch ein Parkticket für ein anderes Quartier kaufen, z.B. wenn sie in ihrem Wohnviertel eine private Parkmöglichkeit haben und in einem anderen Viertel arbeiten, aber dort im öffentlichen Raum parken müssen. Der Erwerb mehrerer Dauertickets für verschiedene Quartiere ist möglich.

Um mehr Akzeptanz für die Änderung der Parkraumbewirtschaftung zu erreichen, wurden bis dahin gültige Bewohnerparkplätze einmalig um zwölf Monate verlängert. Bei Abgabe des alten Bewohnerparkausweises erlaubt die Stadt Landau einmalig einen Nachlass um 50 Prozent für das Dauerparkticket.

Mit den gestiegenen Einnahmen aus der neuen Parkraumbewirtschaftung wurde das Stadtbusnetz verbessert, so dass die Nutzung des ÖPNV attraktiver wurde. Begleitend zur Umstellung der Parkraumbewirtschaftung wurden auch Parkplätze aufgelöst und Radständer aufgebaut.

Erfahrungen in Landau

Mit dem Landauer Modell gibt es eine deutlich größere Konkurrenz für die Bewohnerinnen und Bewohner um die Parkplätze im öffentlichen Raum, da nun auch Arbeitnehmende, Besucherinnen und Besucher, Pendlerinnen und Pendler ein Dauerparkticket für einen beliebigen Stadtteil erwerben können. Deshalb werden seit der Umstellung die privaten Stellplätze konsequenter genutzt.

Des Weiteren sind die Preise für die unterschiedlichen Ticketoptionen wesentlich günstiger als Parktarife in den Parkhäusern oder das Anmieten eines festen Parkplatzes. Dadurch wird das Parken im öffentlichen Raum wesentlich attraktiver.

Seit der Umstellung der Parkraumbewirtschaftung kommt es in Landau zu Verdrängungseffekten des Parkverkehrs in die unbewirtschafteten Stadtteile, weshalb 2023 bereits weitere Parkquartiere eingerichtet werden mussten. Eine weitere Ausdehnung ist vorgesehen.

Zwischen 2022 und 2023 ging die Zahl der privaten Pkw in der Stadt erstmalig wieder zurück. Ein Grund hierfür könnte die Einführung des neuen Parkraummanagements sein. Ein weiterer Grund könnte aber auch der Ausbau des Stadtbusnetzes darstellen, der zum Beispiel einen Pkw für Fahrten in der Stadt Landau oder den Zweitwagen überflüssig macht.

Parkraumbewirtschaftung in Nürnberg

Die Situation in Nürnberg ist nicht mit der in Landau vergleichbar. Nicht nur die Größe der beiden Städte unterscheidet sich. Auch die sehr gute Erschließung mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln in Nürnberg ist ein wesentlicher Unterschied, der eine andere Herangehensweise erforderlich macht. Pendlerinnen und Pendler aus dem Umland und der Region sind weit weniger darauf angewiesen, mit dem Auto nach Nürnberg zu fahren. Auch Wege innerhalb der Stadt können meist bequem mit Bussen und Bahnen oder dem Rad zurückgelegt werden.

In Nürnberg werden öffentliche Parkplätze hauptsächlich in Bewohnerparkgebieten bewirtschaftet. Diese liegen größtenteils innerhalb des B4-Rings. In den Bewohnerparkgebieten werden je nach Struktur 15 bis 40 Prozent der öffentlichen Parkplätze als Bewohnerparkplätze bewirtschaftet. Zusätzlich gibt es entlang von Hauptverkehrsstraßen oder an Orten mit einer hohen Nutzungsvielfalt und entsprechendem Umschlag Kurzzeitparkplätze, die mit Parkschein oder Parkscheibe bewirtschaftet werden. Innerhalb der Altstadt gibt es keine kostenfreien Parkplätze mehr. Alle Parkplätze sind entweder als Kurzzeitparkplätze, Bewohnerparkplätze oder als Mischparkplätze, auf denen Bewohner mit entsprechendem Parkausweis kostenfrei stehen können und alle anderen einen Parkschein lösen müssen, ausgewiesen. Um den erwarteten Verdrängungseffekten in die an die Altstadt angrenzenden Gebiete entgegenzuwirken, wurden in den benachbarten Bewohnerparkgebieten weitere Bewohnerparkplätze ausgewiesen. Des Weiteren wurde in den vier Gebieten der Südstadt, in denen bisher die Bewohnerparkregelung nur am Nachmittag angewandt wurde, die Regelungszeit an die restlichen Bewohnerparkgebiete angepasst.

In Nürnberg funktioniert das Bewohnerparken sehr gut. Die aktuell 46 Bewohnerparkgebiete sind bis auf einzelne Sonderfälle wie z.B. am Dutzendteich wesentlich größer mit klaren Grenzen. Im Fall einer Umstellung nach dem Landauer Modell müssten in Nürnberg alle Bewohnerparkgebiete einbezogen werden, um die Verdrängungseffekte des Parksuchverkehrs in die angrenzenden Gebiete zu vermeiden. Um eine Verlagerung auf Gebiete ohne Bewohnerparken zu verhindern, müsste auch die Ausdehnung der allgemeinen Parkraumbewirtschaftung auf Gebiete außerhalb des B4-Rings geprüft werden.

Umsetzbarkeit in Nürnberg

Die Anwendung des Landauer Modells auf Nürnberg kann aus folgenden Gründen nicht empfohlen werden:

- Eine Zunahme gebietsfremder Parker in den heutigen Bewohnerparkgebieten könnte nur verhindert werden, wenn die Gebühren für das Quartiersticket ausreichend hoch wären und damit eine abschreckende Wirkung auf Pendler hätten. Da das Quartiersticket auch für Bewohnerinnen und Bewohner gelten würde, müssten auch diese die hohen Gebühren zahlen.

- Mit der Bewirtschaftung der Parkplätze nach dem Landauer Modell wären im Grunde alle Bewohnerinnen und Bewohner ohne privaten Stellplatz gezwungen, sich ein Quartiersticket zu kaufen, da der Parkdruck durch die Zunahme gebietsfremder Parker steigen würde.

- Das Ziel der Bewohnerparkregelung, eine Privilegierung für Bewohnerinnen und Bewohner zu schaffen und Pendler in den ÖPNV zu locken, würde entfallen.

- Der Anlass der Umstellung in Landau, nämlich Pendlerinnen und Pendlern, die aufgrund der schlechten ÖPNV-Anbindung des Umlandes auf das Auto angewiesen sind, bessere Bedingungen beim Parken in der Stadt zu verschaffen, kann nicht auf Nürnberg übertragen werden. Weite Bereiche des Großraums sind sehr gut mit dem S-Bahn- und R-Bahnnetz sowie mit P&R-Anlagen an Nürnberg angebunden.

- Bei der Einführung oder Ausweitung von Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung fordert der Gesetzgeber grundsätzlich, 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. 14 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 BayStrWG).

- Das Modell schafft Anreiz, mit dem Kfz in die Innenstadt zu fahren, da alle Stellplätze potentiell für alle zur Verfügung stehen. Dadurch würde auch der Parksuchverkehr zunehmen. Die Folge wäre unter anderem, dass zukünftig eine größere Anzahl an Pendlerinnen und Pendler mit dem Auto nach Nürnberg anreisen würden als bisher. Das würde dem Ziel der Stadt Nürnberg widersprechen, Fahrten des nicht notwendigen Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund, bestehend aus ÖPNV, Radverkehr und Fußgängerverkehr, zu verlagern.

- Die Umstellung der Parkraumbewirtschaftung im Gebiet innerhalb des B4-Rings würde einen enormen personellen und finanziellen Aufwand bedeuten. Die Erfahrungen mit der Umstellung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt lassen vermuten, dass mehrere Jahre für eine Umstellung in allen Bewohnerparkgebieten nötig wären.

Die Frage der geeigneten Parkraumbewirtschaftung für Nürnberg wird intensiv im „Städteprojekt Parken“ erörtert werden, das vom Deutschen Institut für Urbanistik in Zusammenarbeit mit interessierten Städten während der nächsten zwei Jahre durchgeführt wird und an dem die Stadt Nürnberg teilnehmen wird.