

Sitzung der Bezirksvertretung Sennestadt am 20.02.2025

Antwort zur Anfrage Drucksache 9354/2020-2025

Parkraumbewirtschaftung

Text der Anfrage:

Wir bitten um Beantwortung der Frage, welche Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung es gibt? Wir bitten um detaillierte Beschreibung der unterschiedlichen Möglichkeiten.

Antwort der Organisationseinheiten 660.21 und 660.24

Parkraummanagement stellt die zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung dar unter Einsatz baulicher, organisatorischer und verkehrsrechtlicher Maßnahmen. Letztere werden unter dem Begriff der Parkraumbewirtschaftung zusammengefasst. Parkraumbewirtschaftung stellt ein essentielles Element eines wirksamen Parkraummanagements dar, da hierüber gesteuert werden kann, welche Nutzengruppen auf welchen Stellplätzen über welche Dauer und zu welchen Konditionen parken dürfen. Dies ist insbesondere relevant für Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, da hier eine starke Flächenkonkurrenz für verschiedene Nutzungen besteht und knapper Parkraum daher effizient genutzt werden sollte.

Mit einer Parkraumbewirtschaftung sollen daher u.a., die Parkdauer reduziert und Dauerparken vermieden werden. Rechtliche Grundlage für eine Parkraumbewirtschaftung ist einzig und allein, Parkflächen, die durch einen hohen Parkdruck hochbelastet sind, durch die Parkraumbewirtschaftung einer wechselnden Nutzung durch möglichst viele verschiedene Verkehrsteilnehmende zuzuführen, wenn ein Bedarf des fließenden Verkehrs nach nutzbaren Parkraum vorhanden ist.

Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen dürfen nur eingeführt werden, wenn sie verkehrlich begründet sind; Gründe für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung können bspw. Parkdruck oder konkurrierende Nutzergruppen sein.

Gängige Bausteine einer Parkraumbewirtschaftung werden nachfolgend dargestellt.

Parkgebühren (Straßenparken)

Parken ist eine nachgefragte Leistung und betrifft ein begrenztes Gut (öffentlicher Raum). Eine Bepreisung kann daher mit den Grundsätzen der Marktwirtschaft begründet werden. Weiterhin entstehen der Kommune für die Herrichtung und Unterhaltung von Stellplätzen Kosten, die in vielen Fällen bisher nicht von den Haltern der parkenden Kfz mitgetragen werden.

Um eine steuernde Wirkung durch Parkgebühren zu erreichen, muss die Gebührenhöhe mit den Kosten alternativer Verkehrsmittel, insb. dem ÖPNV, sowie den Parkgebühren in Parkhäusern mindestens vergleichbar sein, um einen Anreiz zu setzen, einen Weg ohne Kfz zurückzulegen bzw. das Auto in einem Parkbau abzustellen.

Neben der Gebührenfestsetzung kann auch eine Parkscheibenregelung erfolgen, die hinsichtlich einer Verlagerung des ruhenden Verkehrs nur eine geringe Wirkung zeigt.

Parkscheinautomaten dürfen nur dort angeordnet und aufgestellt werden, wo auf Grund des hohen Parkdrucks für einen kurzfristigen Umschlag der parkenden Fahrzeuge gesorgt werden muss. Sie stellen dabei das wirksamste Mittel zur Beschleunigung des Umschlages der

parkenden Fahrzeuge bei knappem Parkraum und zur Beeinflussung der Wahl des Verkehrsmittels dar.

Parkdauerbeschränkung (ggf. auch unterschieden nach Wochentag / Tageszeit)

Parkraumbewirtschaftung kann auch mittels einer Beschränkung der Parkdauer erfolgen. Ziel einer solchen Beschränkung ist das Vermeiden von Dauerparken und damit eine effiziente Nutzung von öffentlichem Parkraum.

Eine Kombination aus Parkdauerbeschränkung und Gebührenerhebung / Parkscheibenpflicht ist in Gebieten einzusetzen, in denen ein hoher Parkdruck herrscht und der Bedarf nach schneller Verfügbarkeit von Parkraum hoch ist.

Eine Parkraumbewirtschaftung durch Gebühren oder Parkscheibe ist zwingend mit zeitlichen Beschränkungen zu ergänzen. Ohne eine Höchstparkdauer hätte die Parkraumbewirtschaftung den Charakter einer „Parkraumsteuer“ oder „Straßenbenutzungsgebühr“ (City-Maut), die mangels gesetzlicher Grundlage rechtswidrig wäre. Zudem würde es dem Zweck des Umschlages von Parkraum zuwiderlaufen.

Bewohnerparken

Das Ausstellen eines Bewohnerparkausweises erlaubt es Bewohnern, in bewirtschafteten Straßen zu parken – unabhängig von den ansonsten geltenden Regelungen (Parkgebühren, eingeschränktes Halteverbot). Bewohnerparken ist daher nur möglich in Bereichen, in denen grundsätzlich eine Parkraumbewirtschaftung existiert. In welchen konkreten Straßen(abschnitten) Bewohnerparken eingerichtet werden kann, ist abhängig von verschiedenen Faktoren (Parkdruck, Nutzendenkonkurrenz etc.). Bewohnendenparken ist somit als Privileg zu verstehen, das eine Bevorrechtigung gegenüber anderen Nutzenden (bspw. Pendlern) im öffentlichen Straßenraum einräumt. Es richtet sich insb. an diejenigen Bewohnenden, die keinen privaten Stellplatz zur Verfügung haben.

Bewohnerparkgebiete dürfen eine maximale Ausdehnung von 1500 Metern haben, ansonsten sind sie in mehrere Zonen zu unterteilen. Dabei dürfen maximal 50% der Flächen werktags von 9-18 Uhr, darüber hinaus maximal 75% der Flächen fest für Bewohnende vergeben werden. Wenn eine Zone deutlich kleiner als 1500 Meter ist, dürfen bis zu 100% der Flächen reserviert werden, wenn im Bereich der maximal zulässigen Größe die vorher genannte Prozentzahl nicht überschritten wird.

Parkzweckbeschränkung (z.B. Behindertenparkplätze, Serviceparkplätze)

Auch die Zuweisung einzelner Stellplätze zu einzelnen Nutzendengruppen stellt ein Instrument der Parkraumbewirtschaftung dar. Für die Nutzung erhalten die entsprechenden Personen eine Ausnahmegenehmigung, die sie zum Parken auf den für die Allgemeinheit gesperrten Stellplätzen berechtigt. Die Ausweisung von parkzweckbeschränkten Stellplätzen kann u.U. auch in Abhängigkeit der Uhrzeit erfolgen (z.B. 7-18 Uhr Ladebereich/ Ladezone, 18-7 Uhr Bewohnerparken).

Im Falle von schwerbehinderten Personen ist die Einrichtung eines Schwerbehindertenparkplatzes vor dem Haus [...] nur vertretbar, wenn nicht in zumutbarer Entfernung eine Garage oder ein Abstellplatz außerhalb des öffentlichen Raumes zur Verfügung steht. (§ 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO) Um einen solchen Parkplatz zu erhalten, muss beim Amt für Verkehr ein entsprechender Antrag gestellt werden.

Weitere Gruppen, denen Parksonderrechte eingeräumt werden können, sind z.B. Elektrofahrzeuge nach dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) oder Carsharing-Firmen nach dem Carsharinggesetz (CsgG).

Die Straßenverkehrsbehörden können gem. § 46 Abs. 1 StVO in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen genehmigen. Dies betrifft auch das Halten und Parken (§ 46 Abs. 1 Nr. 3, 4, 4a und 4b StVO). Voraussetzung ist allerdings, dass der Antragsteller gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern unverhältnismäßig stark belastet wird und die Verweigerung der Ausnahme sich somit als eine unbillige, nicht von der StVO gewollte Härte erweisen würde. Das ist bei dem Begehren vieler Berufsgruppen auf Freistellung von

den Halt- und Parkverboten grundsätzlich nicht der Fall. Vielmehr müssen die beruflichen Belastungen durch Parkraumangel von allen gleichermaßen getragen werden. Würden all diesen Personen „Parkerleichterungen“ genehmigt werden, müssten meist mehr Ausnahmen erteilt werden, als überhaupt Parkraum verfügbar ist. Eine Umgehung der fehlenden Freistellungen durch Haltverbote mit Zusatzzeichen für bestimmte Berufsgruppen oder Institutionen ist unzulässig.

Zudem gibt es seit Änderung der StVO im Oktober 2024 das neue Verkehrszeichen Ladebereich (VZ 230), welches lediglich das Halten zum Be- und Entladen erlaubt. Hier wird jedoch ebenfalls nicht nach der Gruppe der Nutzenden unterschieden, sondern es darf von allen Verkehrsteilnehmenden genutzt werden.

Der Einsatz verschiedener Ansätze zur Parkraumbewirtschaftung kann in Abhängigkeit der räumlichen Gegebenheiten (Parkdruck, Nutzendengruppen, Besiedlungsdichte etc.) in unterschiedlichen Bereichen des Stadtgebiets unterschiedlich ausfallen. Zur Differenzierung können z.B. verschiedene Zonen ausgewiesen und mit Parkgebühren in unterschiedlicher Höhe belegt werden.

Instrumente der Parkraumbewirtschaftung können ihre volle Wirkung nur entfalten, wenn eine konsequente Überwachung durch das Ordnungsamt gewährleistet ist. Dies erfordert entsprechenden Personaleinsatz oder digitale Kontrollmechanismen.

Zur Zielerreichung der Mobilitätsstrategie 2030 sind neben einer Parkraumbewirtschaftung weitere Elemente des Parkraummanagements relevant. So soll Parken im Straßenraum prioritär für bestimmte Nutzendengruppen ermöglicht werden (körperlich eingeschränkte Personen, Bewohnende, Handwerk / Dienstleistende), um Teile des ruhenden Verkehrs zu verlagern (Parkbauten, Privatparkplätze) und Flächen für weitere Nutzungen gewinnen zu können (Fußverkehr, Radverkehr, Shared Mobility, Grün / Klimafolgenanpassung etc.). Für die Generierung von Flächen für andere Nutzungen als den ruhenden Kfz-Verkehr ist daher bspw. auch eine Reduktion des Parkraums insgesamt im öffentlichen Straßenraum erforderlich.

Gez.
Lewald