

Stadtrat Jena

Beschlussvorlage Nr. 21/1255-BV



Einreicher:
Oberbürgermeister

- öffentlich -

Jena, 25.01.2022

Sitzung/Gremium	am:	
Dienstberatung Oberbürgermeister	25.01.2022	
Stadtentwicklungs- und Umweltausschuss	03.02.2022	
Stadtrat der Stadt Jena	23.02.2022	beschlossen am 23.02.22

1. Betreff:

Ergebnis Prüfauftrag zur Anpassung des Parkraumkonzeptes

2. Verfasser:

Herr Christian Gerlitz
Bürgermeister und Dezernent für Stadtentwicklung und Umwelt

3. Vorliegende Beschlüsse zum Sachverhalt:

Beschluss Stadtrat Nr. 10/0392-BV vom 24.03.10 „Bestätigung Parkraumkonzept“
(Einreicher: OB)

Beschluss Stadtrat Nr. 17/1287-BV vom 08.06.2017 "Mobilitätskonzept Jena-Zentrum und Jena-West" (Einreicher: OB)

Beschluss Stadtrat Nr. 18/2067-BV vom 20.02.19 „Fortschreibung des Parkraumkonzeptes/Entwicklung Mobilitätskonzept“ (Einreicher: DIE LINKE)

Beschluss Stadtrat Nr. 20/0585-BV vom 17.02.2021 „Anpassung des Parkraumkonzeptes“
(Einreicher: FDP)

Beschluss Stadtrat Nr. 21/0781 vom 25.03.2021 „Haushaltsplan 2021/2022 der Stadt Jena“
(Einreicher: OB)

4. Aufhebung von Beschlüssen:

keine

5. Gesetzliche Grundlagen:

StVO, Verwaltungsvorschrift StVO

6. Mitwirkung / Beratung:

Fachdienst Finanzen
Fachdienst Kommunale Ordnung
Fachdienst Bürger- und Familienservice
Fachdienst Stadtplanung
Fachdienst Bauordnung und Denkmalschutz
Fachdienst Umweltschutz
Fachdienst Stadtentwicklung

7. Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt: (in EUR) ja nein

Haushalt Stadt Jena Wirtschaftsplan

Zuständiger Teilplan: *xx* Bezeichnung:
Produkt: *xx.x.x* Bezeichnung:
SK / USK: *frei wählbar*

Gesamtkosten Maßnahmebezogene Eigenanteil: (€) Jährliche Folgekosten: (€)
der Maßnahme: (€) Einnahmen: (€)

Die für die Maßnahme erforderlichen Haushaltsmittel / Maßnahmebezogenen Einnahmen

- sind im Haushalt beim Produkt veranschlagt bzw. stehen im Budget zur Verfügung.
- in Höhe von **nicht** zur Verfügung.

8. Auswirkungen auf das Klima:

nicht klimarelevant

überwiegend negative

weitgehend klimaneutral

überwiegend positive

Prüfung erfolgt zu späterem Zeitpunkt*

Prüfung ist bereits erfolgt im Rahmen der
BV-Nr.:*

Prüfung ist nicht mehr möglich*

** Erläuterung erfolgt in der Begründung der Beschlussvorlage*

9. Bürgerbeteiligung:

10. Realisierungstermin:

11. Anlagen:

Anlage 1: Lageplan Bewohnerparkzonen Jena

Anlage 2: Ergebniszusammenfassung (Auszug) Parkraumsondierung AS & P 2018

gez. Dr. Thomas Nitzsche
Oberbürgermeister

Der Stadtrat beschließt:

- 001 Neue Bewohnerparkzonen (Trenn- oder Mischprinzip) werden nur angeordnet, wenn die hierfür in der Stadtverwaltung erforderlichen zusätzlichen finanziellen und personellen Voraussetzungen geschaffen werden können.
- 002 Das 2010 beschlossene und 2018 evaluierte Parkraumkonzept Jena (Stadtratsbeschluss 10/0392-BV, Evaluierung durch Büro AS+P) sowie das Mobilitätskonzept Jena-Zentrum und Jena-West (Stadtratsbeschluss 17/1287-BV) bilden aktuell die Arbeits- und Entscheidungsgrundlage zum Thema ruhender Verkehr.

Begründung:

Evaluierung Parkraumkonzept 2010 / 2022

Der Beschluss Nr. 20/0585-BV vom 17.02.2021 "Anpassung des Parkraumkonzeptes" legt Ziele fest, die in das zu überarbeitende Parkraumkonzept aufgenommen werden sollen. Das aktuell gültige Parkraumkonzept aus dem Jahr 2010 (erarbeitet durch das Büro BSV Aachen, beschlossen am 24.03.2010 Beschluss-Nr. 10/0392-BV) umfasst die in der Beschlussvorlage 20/0585-BV formulierten Ziele und Inhalte bereits größtenteils (Ausnahme: testweise Einführung Mischparken):

Kapitel 2 / Innenstadt des PRK 2010 befasst sich detailliert mit der Festlegung des notwendigen innerstädtischen Parkraumangebotes (insbesondere mit dem notwendigen Ersatzangebot nach der Bebauung von Inselplatz, Eichplatz u.s.w. / vgl. Kapitel 2.2.3 bis 2.2.5) sowie mit Parkraum-Bewirtschaftungsmaßnahmen (Kapitel 2.3). Es formuliert ebenso Lösungsansätze bei verschiedenen Problemkonstellationen außerhalb der Innenstadt (Kapitel 4).

Im Jahr 2017 wurde durch die Verwaltung im Auftrag des Stadtrates (Beschluss 16/0998-BV vom 21.09.2016) das "Mobilitätskonzept Jena-Zentrum und Jena-West" erarbeitet und mit Beschluss 17/1287-BV am 08.06.2017 durch den Stadtrat bestätigt. Im genannten Konzept wurden die innerstädtischen Großprojekte (Inselplatz, Eichplatz, Bachstraße, Volkshaus/Kongresszentrum, DOM, Ernst-Abbe-Bibliothek/Bürgerservice, Hotel Volksbad) hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den fließenden und ruhenden Verkehr bewertet. Im Rahmen der Beschlussfassung wurden Festlegungen zur "inneren Westtangente" (Beendigung des B-Plan-Verfahrens) und "Osttangente" (vierspuriger Ausbau) abgeleitet sowie ein Prüfauftrag zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für ein Parkhaus an der Stadtrodaer Straße (Seidelparkplatz) erteilt.

Die Planungen zur vierspurigen Ostumfahrung sind zwischenzeitlich so weit fortgeschritten, dass voraussichtlich Anfang 2022 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann. Auch die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum Parkhaus an der Seidelstraße liegt seit 2018 vor. Das beabsichtigte B-Plan-Verfahren wurde jedoch nicht eingeleitet, da sich eine Bürgerinitiative Kernberge gegen das Vorhaben gegründet hat, im politischen Raum Zweifel am Standort bestanden und die Finanzierung nicht gesichert werden konnte.

Im Auftrag des Oberbürgermeisters wurde das Parkraumkonzept im Jahr 2018 durch das renommierte Planungsbüro AS & P (Frankfurt a.M.) evaluiert. Die Ergebnisse wurden dem Stadtentwicklungsausschuss am 22.11.2018 vorgestellt. Im Wesentlichen wurden die Aussagen des Parkraumkonzeptes 2010 bestätigt (vgl. Anlage 2). Die Empfehlungen von AS & P zur Veränderung der Stellplatz-Ablösebeträge wurden bereits umgesetzt.

Das im Jahr 2010 beschlossene Parkraumkonzept widerspiegelt nach wie vor die aktuelle Situation und zeigt die fachlich möglichen und sinnvollen Gestaltungsansätze auf. Es stellt damit weiterhin die aktuelle Arbeitsgrundlage für das Verwaltungshandeln dar. Auch nachfolgende Konzepte bestätigten die Inhalte des Parkraumkonzeptes 2010.

Aktuelle Parkraumbewirtschaftung / Bewohnerparkregelungen

Die Parkraumbewirtschaftung durch Parkuhren/Parkautomaten wurde in Jena ebenso wie das Bewohnerparken bereits Anfang der 1990er Jahre eingeführt. Nach der Beschlussfassung des Parkraumkonzeptes 2010 wurden die empfohlenen Maßnahmen zur Parkzonenabgrenzung, Bewirtschaftungstyp (Mischprinzip) und Gebührenstaffelung weitgehend umgesetzt.

Im Parkraumkonzept 2010 wird als Bewirtschaftungstyp das "Mischungsprinzip mit eingelagerten reinen Bewohnerparkbereichen" festgelegt. Im gesamten Bewirtschaftungsgebiet gilt die Gebührenpflicht an Parkscheinautomaten. Die Bewohner mit entsprechendem Parkausweis sind von der Gebührenpflicht ausgenommen.

Aktuell bestehen drei zentrale Bewohnerparkzonen (Innenstadt seit 1992, Westvorstadt seit 1997, Damenviertel seit 1997) sowie drei dezentral gelegene Bewohnerparkzonen (Wöllnitzer Straße, Seidelparkplatz seit 2011, Emma-Heintz-Straße seit 2013, Ziegesarstraße seit 2019). Die bestehenden Bewohnerparkzonen sind in Anlage 1 dargestellt.

Für den Bewohnerparkausweis fällt bisher eine jährliche Verwaltungsgebühr von 30€ an. Durch die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes im Jahr 2020 wurde seitens des Bundes die Möglichkeit geschaffen, die Gebühren für Bewohnerparkausweise entsprechend der Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlichen Wert oder des sonstigen Nutzens zu erhöhen. Der Freistaat Thüringen hat dies 2021 ebenfalls durch eine entsprechende landesrechtliche Verordnung umgesetzt, so dass Kommunen die Gebührenhöhe für die Bewohnerparkausweise selbst festsetzen können. Die Stadt Tübingen erhöht bspw. die Gebühren für Bewohnerparkausweise ab 2022 auf 120 bis 180€/a.

Die Parkgebühren an Parkautomaten sind in der Parkgebührenordnung der Stadt Jena geregelt, diese sind im Stadtzentrum am höchsten und nehmen gestaffelt mit größer werdender Entfernung zum Zentrum ab. Die letzte Anpassung der Parkgebührensatzung der Stadt Jena fand im Jahr 2013 statt. 2015 wurden die Zonenabgrenzungen der Parkgebührensatzung gemäß den Empfehlungen des Parkraumkonzeptes 2010 mit denen des Bewohnerparkens abgeglichen. In diesem Zusammenhang erfolgte auch die Umstellung der Mehrzahl der innerstädtischen Parkplätze auf das Mischsystem. Zum 01.01.2022 ist die aktualisierte Parkgebührenordnung Jena in Kraft getreten.

Voraussetzungen für die Einführung von Bewohnerparkregelungen

Die Einführung des Bewohnerparkens ist an fachliche und rechtliche Bedingungen geknüpft. Gemäß Verwaltungsvorschrift der StVO ist dies nur dort zulässig, wo dem Parkraumangel für die ansässige Wohnbevölkerung wegen fehlender privater Stellplätze und hohen Parkdrucks durch nicht quartiersansässige Pendler oder Besucher nur durch eine entsprechende Anordnung abgeholfen werden kann und die Bewohner in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung keinen Stellplatz für ihr Kfz finden. Mit den Sonderparkbevorrechtigungen werden keine neuen Stellplätze geschaffen, sondern lediglich die Parkchancen in Wohnungsnähe gesteigert. Es erwächst kein Anspruch auf einen gesicherten freien Parkplatz.

Erweiterung der bestehenden Bewohnerparkregelung

In der Vergangenheit wurde seitens der Anwohner der Wunsch nach Ausdehnung des Bewohnerparkens v.a. für Jena West (Lutherstraße), Süd-West (Magdelstieg/Tatzendpromenade, Fr.-Körner-Straße, Umfeld Bahnhof Jena West), aber auch Nord und Lobeda-Ost (Umfeld Klinikum) formuliert.

2015 wurde durch die Verwaltung u.a. ein Konzept zur Erweiterung des Bewohnerparkens für die westliche Vorstadt (bis ca. Katharinenstraße) erstellt. Dieses wurde jedoch nicht umgesetzt, weil schon zum damaligen Zeitpunkt die Investitionskosten für Parkscheinautomaten, Stromanschlüsse sowie Beschilderungen von ca. 380T€ nicht zur Verfügung standen, die Folgekosten nicht getragen werden konnten und der Fachdienst Kommunale Ordnung die regelmäßig notwendige Überwachung neuer großflächiger Parkraumbewirtschaftungszonen nicht gewährleisten konnte.

Weitere denkbare Bewirtschaftungszonen (z.B. Magdelstieg / Umfeld Zeiss, Jena-Ost, Lobeda Ost / Bereich Klinikum) sind ähnlich ausgedehnt und erzeugen ähnliche Kosten, die generell wegen dem hohen Anteil von gebührenfrei parkenden Bewohnern nicht refinanzierbar sind. Außerdem würden diese die äußeren Bewirtschaftungszonen betreffen, wo niedrigere Parkgebühren als in der Innenstadt gelten. Die zu erwartenden Einnahmen wären somit ohnehin erheblich geringer als in den innenstadtnahen Lagen.

Die im Beschluss 20/0585-BV, Beschlusspunkt 003 vorgeschlagene testweise Einführung des Mischparkens (Beschlusspunkt 003 aus 20/0585-BV) würde grundsätzlich den gleichen Aufwand erfordern (Kosten für Parkautomaten und/oder Beschilderung, Markierung, Ausgabe der Parkausweise, Kontrollen). Die mögliche Rücknahme des Testbetriebes nach einem Jahr könnte die Aufwendungen nicht wieder ausgleichen, da Parkautomaten ebenso wie die Beschilderung dann beschafft sind und darüber hinaus zusätzlicher Aufwand für die Demontage entsteht.

Alternative kostengünstigere Bewirtschaftungsformen

Um die Kosten für Erweiterungen des Bewohnerparkens zu reduzieren, besteht die Möglichkeit der Bewirtschaftung im Mischprinzip mittels Parkscheibe (Parkdauerbegrenzung) statt Parkautomat. Dauerparker / Pendler werden mit dieser Regelung konsequent aus dem Gebiet verdrängt, was bei der Bewirtschaftung mittels Parkautomaten nicht der Fall ist - hier wirkt die Parkgebühr als Regularium. Um die Wirksamkeit dieser Bewirtschaftungsform zu sichern, sind konsequente, möglichst mehrmals tägliche Kontrollen erforderlich.

Alternativ ist Bewirtschaftung im Trennprinzip denkbar: Laut Gesetzgeber dürfen werktags zwischen 9:00 und 18:00 Uhr max. 50%, in der übrigen Zeit max. 75% des Parkraumangebotes für Bewohner reserviert werden. Das verbleibende Angebot könnte ohne weitere Einschränkungen allen übrigen Nutzern zur Verfügung gestellt werden.

Es fallen einmalig lediglich die Kosten für die Beschilderung an. Es erhöht sich jedoch in jedem Fall der Aufwand für die jährliche Ausgabe der Bewohnerparkausweise sowie für die notwendigen täglichen (mehrmaligen) Verkehrskontrollen erheblich, so dass zusätzliches Personal erforderlich wird. Der genaue Bedarf hängt vom Umfang der Erweiterungen ab.

Die Erhöhung der Gebühren für die Bewohnerparkausweise könnte das Kosten-Nutzen-Verhältnis ebenfalls verbessern, wird vermutlich aber eher dazu führen, dass der Zuspruch zu dieser Bewirtschaftungsform sinkt. Die rechtlichen Voraussetzungen dafür sind sowohl seitens des Bundes als auch des Freistaates Thüringen durch die Anpassung des Straßenrechtes gegeben.

Sonstige Grenzen des Bewohnerparkens

Das Instrument des Bewohnerparkens dient der Bewirtschaftung des vorhandenen Parkraumes, das Mischprinzip ermöglicht die effektive Auslastung des Stellplatzangebotes durch die jeweiligen Nutzergruppen (Bewohner, Kunden/Besucher, Pendler). Es wird damit kein zusätzlicher Parkraum geschaffen. Vor allem dort, wo die Stellplatznachfrage der Bewohner das Angebot übersteigt, kann auch das Bewohnerparken keine spürbare Entlastung erwirken.

Das im Vergleich zum Mietparkplatz kostengünstige Bewohnerparken führt zur geringeren Akzeptanz kommerzieller Dauerparkplätze bei gleichzeitiger Überlastung des öffentlichen Parkraumangebotes.

In Abhängigkeit von der Höhe der Parkgebühren sind Verdrängungseffekte in unbewirtschaftete Nachbargelände nicht auszuschließen, die dann zwangsläufig zur weiteren Ausdehnung der Bewirtschaftungsmaßnahmen führen. Niedrige Parkgebühren zur Vermeidung von Verdrängungseffekten und um Pendler möglichst gering zu belasten, führen wiederum nicht zu den gewünschten Entlastungseffekten zugunsten der Bewohner.

Durch die notwendige verkehrsrechtliche Anordnung für Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung stehen i.d.R. eher weniger Parkplätze als vorher zur Verfügung, da Stellplätze entfallen, auf welchen derzeit "Grau" geparkt wird. Dies beträfe z.B. Gebiete mit sehr schmalen Straßen, wie der Bereich Friedrich-Körner-Straße oder das Umfeld des Bahnhofes Jena West.

Durch die Bebauung der großen ebenerdigen Parkplätze der Stadt (Inselplatz/Lutherplatz, Eichplatz, Schlossgasse) reduziert sich die Anzahl der Bewohnerparkplätze v.a. in der Innenstadt von Jena (Zone 1). Bei sehr ungünstigem Verhältnis zwischen Stellplatzangebot und parkberechtigten Kfz / ausgegebenen Bewohnerparkausweisen (empfohlen max. 1,6 Kfz je vorhandener Parkstand) ist das System generell zu hinterfragen, auch um Akzeptanz neu geschaffener Stellplatzangebote (Stellplatzpflicht nach Bauordnung) zu erhöhen. Grundsätzlich ist für die Abdeckung der Stellplatznachfrage von Bewohnern der Eigentümer / Vermieter der Wohnung verantwortlich (Verursacherprinzip).

Sowohl die Grundsätze der Stadtentwicklung als auch des Klimaschutzes orientieren darauf, den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr zu entlasten und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu fördern. Parkerleichterungen für bestimmte Nutzergruppen sind in diesem Zusammenhang generell zu hinterfragen.

Das Bewohnerparken ist an enge rechtliche und fachliche Rahmenbedingungen geknüpft, verursacht hohe, nicht refinanzierbare einmalige und laufende Aufwendungen und wirkt v.a. in zentrumsnahen Bereichen der angestrebten Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes eher entgegen.

Die Erweiterung des Bewohnerparkens sollte deshalb nur dann erfolgen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gemäß Verwaltungsvorschrift der StVO vorliegen, wenn zu erwarten ist, dass die Bewirtschaftungsmaßnahme die tatsächlichen Parkchancen für Bewohner erhöhen und wenn die Voraussetzungen seitens der Verwaltung gegeben sind (einmalige und laufende Aufwendungen / Personal).

Bauliche Erweiterung des Parkraumangebotes

Da sich der öffentliche Straßenraum hinsichtlich der Einordnung von Längs-, Schräg- bzw. Senkrechtparkplätzen grundsätzlich ausgereizt darstellt, ist die einzige realistische Möglichkeit (innenstadtnahe) Parkraumkontingente zu schaffen der Bau von Parkhäusern (unterirdisch / oberirdisch).

Das Planungsbüro AS & P (Frankfurt a.M.) untersuchte in Ergänzung der bereits erwähnten Evaluierung des Parkraumkonzeptes (2010/2018) im Jahr 2019 eine Vielzahl von Parkhausstandorten in der erweiterten Innenstadt (siehe Anlage 2). Eine ganze Reihe von denkbaren Standorten mussten aus den verschiedensten Gründen verworfen werden (andere städtebauliche oder Sanierungsziele, Vorrang anderer Bauvorhaben, Eigentumsverhältnisse, Lage innerhalb des verkehrsberuhigten Altstadtbereiches, Lärmschutz, ungünstiger Flächenzuschnitt bzw. ungünstiges Verhältnis von Parkfläche zu Rampen/Verkehrsfläche, vorhandenes Stellplatzangebot / Schwerpunkt der Nachfrage u.s.w.). Aus den Empfehlungen des Gutachtens verblieben die Überbauung der vorhandenen Parkplätze Seidelstraße und Anger 26 (ehemaliger Schulhof Angergymnasium) als die Varianten mit den größten Realisierungschancen bzw. dem besten zu erwartenden Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Erste Überlegungen der Stadtverwaltung zum Standort Seidelstraße im Jahr 2018 führten umgehend zur Gründung einer Bürgerinitiative im Ortsteil Kernberge, die sich gegen das Vorhaben richtete. Auf Grund fehlender politischer Mehrheiten sowie ungeklärter Finanzierung wurde das Vorhaben seitdem nicht weiter verfolgt.

Für ein Parkhaus auf dem Parkplatz Seidelstraße mit ca. 450 Stellplätzen müssten nach heutigem Stand mind. 11 Mio.€ (entspricht ca. 25T€ / Stellplatz / ausgehend von einer weniger anspruchsvollen Bauweise als am Inselplatz) aus dem städtischen Haushalt aufgebracht werden. Auf Grund fehlender Förderprogramme für Parkhäuser ist der Einsatz von Fördermitteln nicht möglich.

Eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum Standort Seidelstraße (ScaReal Jena, 2018, vorgestellt im SEA am 26.04.2018) weist auf Grundlage der Baupreise 2017 nach, dass auch mit anteiligem Kurzzeitparken (Gebühren über den derzeitigen Parkgebühren von max. 2€/Tag) und marktgängigen Monatsgebühren für Dauerparker von 45€ keine Refinanzierung der Investitionen innerhalb der üblichen Frist von 15 bis 20 Jahren erreichbar ist.

Während der Standort Seidelstraße eine zum Stadtzentrum günstige Lage aufweist, liegt der Standort Anger 26 im Bereich ohne Parkraumdefizit bzw. in unmittelbarer Lagekonkurrenz zum geplanten Parkhaus Inselplatz bzw. zum Wiesencenter (ehemals Schillerpassage) und ist technisch deutlich weniger gut zu erschließen.

Alle externen Gutachter, die sich mit dem Stellplatzangebot der Jenaer Innenstadt befasst haben (BSV Aachen im PRK 2010, ScaReal in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum Parkhaus Seidelstraße 2018, AS+P Frankfurt a.M. in Parkraumsondierungen 2018 und 2019) formulierten die wirtschaftlichen Risiken eines zu hohen Stellplatzangebotes (Leerstand).

Haushaltslage / Finanzierung

Der Stadtrat hat die Stadtverwaltung 2021 mit dem Beschluss Nr. 21/0781-BV beauftragt, die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung um jährlich 200T€ zu steigern.

Im Zusammenhang mit der aktuellen Haushaltslage der Stadt ist die Stadtverwaltung außerdem gezwungen, den Investitionsplan der Eigenbetriebe KIJ und KSJ auf Einsparpotentiale zu untersuchen. Es geht dabei um Einsparungen in deutlichen Größenordnungen.

Das aktuell in Planung befindliche einzige städtische Parkhaus (Inselplatz) belastet den städtischen Haushalt schwer. Aktuell muss von Baukosten von deutlich über 40T€ pro Stellplatz (weitgehend oberirdisch) ausgegangen werden. Förderprogramme für Parkhäuser sind aktuell nicht zu finden. Mit dem Parkhaus soll ein Beitrag geleistet werden, das Parkraumbangebot für die erweiterte Innenstadt auch nach der Bebauung von Inselplatz, Eichplatz, Engelpatz und Schlossgasse zu erhalten bzw. zu verbessern.

Bauliche Erweiterungen des Parkraumbangebotes erscheinen hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit sowie der aktuellen Haushaltslage, v.a. auch unter dem Gesichtspunkt der nicht gegebenen Refinanzierbarkeit von Dauerparkplätzen derzeit wenig realistisch.

Zusammenfassung

Mit dem Parkraumkonzept aus dem Jahr 2010 (Evaluierung 2018) sowie dem Mobilitätskonzept aus dem Jahr 2017 liegen aktuell gültige Konzepte vor, welche die in den Beschlussvorlagen 18/2067-BV und 20/0585-BV geforderten Aussagen enthalten. Einer Überarbeitung fehlt derzeit die geänderte Faktenlage.

Die aktuelle Parkraumbewirtschaftung entspricht den Empfehlungen des Parkraumkonzeptes 2010. Eine räumliche Ausdehnung darüber hinaus würde sehr hohe Kosten verursachen, die Mittel dafür stehen gemäß der aktuellen Haushaltslage nicht zur Verfügung. Die zu erwartenden positiven Auswirkungen hinsichtlich des Stellplatzangebotes sind im Vergleich zu den Kosten gering. Die Ausdehnung des Bewohnerparkens zu den aktuell gültigen Konditionen würde zudem der Akzeptanz von Mietparkplätzen in Parkhäusern/Tiefgaragen entgegenwirken. Die testweise Einführung des Mischparkens führt zu hohen verlorenen Kosten und kann deshalb nicht empfohlen werden.

Die bauliche Erweiterung des Stellplatzangebotes stößt v.a. hinsichtlich der Verfügbarkeit geeigneter Flächen sowie der Finanzierung an Grenzen. Parkhäuser und Tiefgaragen mit Dauerparkplätzen für Bewohner sind wirtschaftlich nicht betreibbar und bedürften hoher Zuschüsse, die angesichts der aktuellen Haushaltslage und ohne Förderung seitens des Freistaates oder des Bundes nicht darstellbar sind.