

Niederschrift

über die 1. Sitzung des Hauptausschusses vom 02. März 2021

ö 4: Beratungsgegenstand

Bewohnerparken Festland

AZ:

1401

Berichtersteller:

**Michael Stiefenhofer,
Leiter der Straßenverkehrsbehörde**

I. SACHVERHALT:

1. Vorgeschichte

Am 26.05.2020 beschloss der Hauptausschuss einstimmig die Demarkierung von sechs öffentlichen Parkplätzen in der Wackerstraße im Rahmen der Maßnahme 051 des Nahmobilitätskonzepts. Gleichzeitig wurde die Verwaltung damit beauftragt, „Ausgleichsmaßnahmen“ für die betroffenen Bewohner zu prüfen. Insbesondere wurde hier auch das Thema Bewohnerparken ins Gespräch gebracht. Die Wackerstraße wird vorliegend im Weiteren zusammen mit der anliegenden Straße „Im Wiesental“ betrachtet, da sich Maßnahmen in der Wackerstraße in erster Linie unmittelbar auf das Wiesental als direkt angrenzende Straße vor der Bahnunterführung auswirken werden.

2. Aktuelle Entwicklung

Zwischenzeitlich hat die Straßenverkehrsbehörde für die Wackerstraße und das Wiesental intensiv die Voraussetzungen für Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen und für das Bewohnerparken geprüft. Die Parkplätze in der Wackerstraße wurden aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Ausgleichsprüfung noch nicht demarkiert. Im Laufe des Jahres kamen einige Anwohner aus anderen Festlandbereichen auf die Stadt zu und baten ebenfalls um Ausweisung von Bewohnerparkbereichen. Forderungen kamen unter anderem aus den Straßen:

- Leiblachstraße
- Degelsteinweg
- Rainhausgasse / Ecke Am Rehberg
- Nobelstraße
- Motzacher Weg

II. FACHLICHE BEWERTUNG:

1. Bewohnerparken auf dem Festland im Allgemeinen

a) Rechtliche Voraussetzungen

Grundlage für die Einrichtung von Bewohnerparken ist § 45 Abs. 1 b Satz 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) und die dazugehörige Verwaltungsvorschrift. Demnach ist die Ausweisung von Bewohnerparkzonen in **städtischen Quartieren** bei Erfüllung folgender Voraussetzungen möglich:

- im Quartier gibt es einen erheblichen allgemeinen Parkdruck (mindestens 80% Auslastung der öffentlichen Parkflächen im Durchschnitt)
- es herrscht ein Mangel an privaten Stellplätzen
- es gibt keine ausreichenden Parkmöglichkeiten in zumutbarer fußläufiger Entfernung (ca. 200 Meter) zur Wohnung

Die Ausweisung steht bei Vorliegen dieser Voraussetzungen im Ermessen der Behörde. Zweck der Bewohnerparkzone ist es grundsätzlich, die Fluktuation der Stadtbevölkerung ins Umland aufgrund der schwierigen Parkbedingungen zu verhindern und so Leerstände innerhalb städtischer Quartiere zu verhindern. Bewohner sind dabei alle Personen mit Wohnsitz in den umliegenden Straßen; Gewerbetreibende können keinen Parkausweis erhalten.

Zu beachten ist, dass vor einer Ausweisung der Bewohnerparkzone sorgfältig zu prüfen ist, ob deren Voraussetzungen erfüllt sind. Anderenfalls kann im Zuge einer Klageerhebung durch gerichtliche Nachprüfung die Bewohnerparkzone wieder revidiert werden. Bewohnerparkzonen dürfen eine maximale Ausdehnung von 1000 m² haben. Ob die Kriterien in den einzelnen Straßenbereichen erfüllt sind, muss durch sehr arbeitsintensive Ermittlungen geprüft werden.

b) Arten von Bewohnerparken

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, Bewohnerparken auszuweisen. Dabei kann eine Ausweisung im Trenn-, Misch- oder Wechselprinzip erfolgen.

- Trennprinzip → Es werden Parkplätze ausschließlich für Bewohner „reserviert“. Eine Nutzung durch andere Gruppen wird durch entsprechende Beschilderung ausgeschlossen.
- Mischprinzip → Es werden keine Parkplätze ausschließlich für Bewohner reserviert. Kurzparker können die Parkstände ebenfalls in Anspruch nehmen. Allerdings werden Bewohner von einer Höchstparkdauer oder von einer Pflicht zur Auslegung einer Parkscheibe durch Ausnahmegenehmigung befreit.
- Wechselprinzip → Bewohner werden lediglich in bestimmten Zeiträumen privilegiert, beispielsweise über die Nacht. In den anderen Zeiten wird eine Parkraumbewirtschaftung (z.B. mit Parkscheibe oder Parkschein) für alle – also auch für Bewohner – eingeführt.

Im Falle von Trenn- oder Wechselprinzip dürfen zwischen 9 und 18 Uhr maximal 50 % der Parkflächen ausschließlich für Bewohner reserviert sein, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75%.

c) Vor- und Nachteile von Bewohnerparken

Für die Einführung des Bewohnerparkens sprechen folgende Aspekte:

- Minderung des Parkdrucks für Anwohner wahrscheinlich
- Verdrängung von ortsfremden Dauerparkern
- Verkehrssicherheit kann im Falle von unkontrolliertem Parken, welches eine Gefährdung (z.B. Blockierung von Rettungswegen) mit sich bringt, verbessert werden

Die Einführung von Bewohnerparken bringt folgende Nachteile mit sich:

- Aufwändige Gebietsermittlungen erforderlich zur Prüfung der Voraussetzungen
- Nur sinnvoll, wenn ein hoher Parkdruck von außerhalb, z.B. durch Beschäftigte und / oder Besucher gegeben ist
- Hoher Überwachungsaufwand für die kommunale Verkehrsüberwachung, Personal müsste verstärkt werden → oder andere Bereiche können weniger häufig überprüft werden
- Keine Garantie zum Erhalt eines Parkplatzes, keine personenbezogene „Reservierung“
- Zumeist weit mehr Parkkarten, als Parkplätze vorhanden
- Bewohner ≠ Anwohner, d.h. es haben auch Personen aus umliegenden Straßenbereichen Anspruch auf eine Parkberechtigung
- Verdrängung der nicht bevorrechtigten Parker in umliegende Bereiche; dort entstehen womöglich neue Engpässe
- Im Gebiet ansässige Gewerbebetriebe und Institutionen dürfen rechtlich kein Bewohnerparkrecht erhalten. Kunden und Mitarbeiter leiden unter noch stärkerem Parkdruck
- Erhöhter Aufwand für die Verwaltung durch die mit der Ausweisung verbundene Bürokratie (Antragstellung, Ausweisausstellung, Gebührenerhebung, Verlängerungen, Kennzeichenänderungen)
- Beschilderungs- und Markierungsaufwand
- Einschränkung des Gemeingebrauchs für nicht vom Bewohnerkreis umfasste Personen (z.B. Besucher)

d) Probleme bei der Prüfung

Meist beauftragen größere Städte Planungsbüros mit der Prüfung von Bewohnerparken für bestimmte Bereiche. Diese Vorgehensweise wird auch von Gerichten immer wieder befürwortet und anerkannt, da die Parksituation in diesem Fall von einem Gutachter objektiv und rechnerisch analysiert wird. Planungsbüros gehen laut unseren Recherchen wie folgt vor:

- Erhebung der Parkraumauslastung halbstündlich bis stündlich durch bis zu 40 Zähler im Falle der Stadt Schwabach – Zähler notieren Kennzeichen (aus Datenschutzgründen ohne Ortskennung)
- Aus der individuellen Parkdauer wird ermittelt, um welche Nutzergruppe es sich handelt (Bewohner, Beschäftigte, Besucher...)
- Zählung der öffentlichen Parkflächen
- Schätzung der Anzahl an privaten Stellflächen mithilfe statistischer Erfahrungswerte
- Festlegung der geschätzten Anzahl auf Bewohner zugelassenen Kfz durch statistische Berechnungen

Im Vergleich zu Planungsbüros hat die Straßenverkehrsbehörde jedoch nicht die personellen Möglichkeit einer solchen Erhebung. Eine selbständige Erhebung ist sehr zeitaufwendig und nicht so spezifisch wie die Erhebung eines Planungsbüros, da beim Vorgehen der Straßenverkehrsbehörde nicht in Nutzergruppen unterschieden werden kann. Hierzu auch die unten stehende Prüfung in der Wackerstraße / Im Wiesental.

Würde sich jedoch herausstellen, dass vorhandene Parkplätze bereits für Bewohner nicht ausreichen, so wäre die Einführung eines Bewohnerparkens nicht sinnvoll, beziehungsweise sogar rechtswidrig, da der Zweck der Ermächtigung nicht erreicht werden kann, die Maßnahme daher nicht geeignet und somit auch nicht verhältnismäßig ist.

e) Empfehlung zum weiteren Vorgehen

Die Straßenverkehrsbehörde empfiehlt dem Hauptausschuss, einen Grundsatzbeschluss zur Einführung weiterer Bewohnerparkzonen in Lindau zu treffen. Sollten dies grundsätzlich befürwortet werden, so sollten weitere Erhebungen durch ein Planungsbüro durchgeführt werden. Zum einen, da die Erhebung für die Wackerstraße bzw. das Wiesental extrem zeitaufwendig war, zum anderen, weil eine selbständige Erhebung durch die Stadt qualitativ nicht an die Expertise eines spezialisierten Planungsbüros heranreichen kann.

Allerdings ist anzumerken, dass eine Prüfung aus Sicht der Stadtverwaltung in den meisten Bereichen eher ein negatives Ergebnis zur Folge haben wird. Das Bewohnerparken kommt daher vor allem dort zum Tragen, wo bauhistorisch bedingt noch nicht mit einem Bedarf an Kfz-Stellplätzen gerechnet wurde. Ein Beispiel hierfür sind historische Altstädte wie die Lindauer Insel. In diesen Bereichen herrscht auch ein hoher Parkdruck durch die Besucher von Gastronomie und Geschäften.

Die Forderungen nach Bewohnerparken erreichen uns jedoch vermehrt aus Wohngebieten. Dort werden nach Einschätzungen der Straßenverkehrsbehörde die Voraussetzungen nur in absoluten Ausnahmefällen erfüllt sein. Das Ergebnis aus dem Bereich Wackerstraße / Im Wiesental unterstreicht diese Annahme. Dies gilt es angesichts der Beauftragung eines Planungsbüros und den damit verbundenen Kosten zu beachten. Je nach Ausdehnung des Prüfauftrages muss hier mit Kosten zwischen 10.000 und 30.000 € gerechnet werden. Wesentlicher Kostentreiber ist dabei der zeit- und personalintensive Erhebungsaufwand.

2. Aufhebung des Gehwegparkens in der Wackerstraße - Ausgleichsmaßnahmen

a) Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen (Parkschein, Parkscheibe)

Von den Bewohnern der Wackerstraße wurde im Zuge der Anhörung zur Aufhebung des Gehwegparkens vermehrt eingebracht, dass sich der Parkdruck in ihrer Umgebung vor allem durch Touristen ergibt. Diese würden oft als Dauerparker im Sommer für eine Überbelegung der verfügbaren Parkmöglichkeiten sorgen.

Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen, die zur Lösung eines Parkscheins oder zur Auslegung einer Parkscheibe verpflichten, sind gemäß der Verwaltungsvorschrift zu § 13 StVO nur dort verhältnismäßig und erforderlich, wo der Parkraum besonders kostbar ist und daher erreicht werden muss, dass möglichst viele Fahrzeuge nacheinander – für kurze und nach oben begrenzte Zeit – parken können. Ziel ist es dabei, den Parkraum möglichst vielen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung zu stellen. Notwendig sind solche Maßnahmen zumeist in Bereichen, in denen Einrichtungen mit Kundenverkehr angesiedelt sind und gleichzeitig wenig private Stellplätze zur Verfügung stehen.

Für Bewohner können Ausnahmegenehmigungen zur Befreiung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen erteilt werden.

Die Wackerstraße und das Wiesental sind vorrangig Wohngebiete. Wesentlicher Kundenverkehr findet nicht statt. Es muss hier auf den Parkflächen keine hohe Fluktuation erreicht werden. Aus diesem Grund sind Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen zum Ausgleich aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde weder erforderlich, noch verhältnismäßig. Daher wird von einer Ausweisung als Parkraumbewirtschaftungszone abgeraten.

b) Bewohnerparken

aa) Ermittlungen zur Parkraumauslastung „erheblicher allgemeiner Parkdruck“

Im Auftrag der Straßenverkehrsbehörde wurden verschiedene Festlandbereiche, darunter die Wackerstraße und das Wiesental, von August bis Oktober 2020 stichprobenartig im Rahmen der vorhandenen zeitlichen Kapazitäten durch die KVÜ auf deren Auslastung überprüft. Oftmals parkten in der Wackerstraße vor oder hinter den Markierungen, z.B. vor eigenen Grundstückszufahrten, teilweise mehr als 6 Fahrzeuge.

Parkraumauslastung Wackerstraße Wiesental (IST)						
Nr.	Wochentag	Dat	Uhr ca.	Wackerstraße (6 Parkplätze)	Wiesental (ca. 26 Parkplätze)	Gesamt (bisher 32)
1	Freitag	07.08.20	12:30	6	14	20
2	Montag	10.08.20	09:45	7	13	20
3	Dienstag	11.08.20	08:40	7	13	20
4	Mittwoch	12.08.20	09:30	7	9	16
5	Donnerstag	13.08.20	08:30	5	8	13
6	Samstag	15.08.20	10:40	5	8	13
7	Sonntag	16.08.20	10:30	7	11	18
8	Dienstag	18.08.20	14:15	9	12	21
9	Dienstag	18.08.20	17:30	7	9	16
10	Sonntag	30.08.20	09:25	6	11	17
11	Sonntag	30.08.20	11:20	6	9	15
12	Mittwoch	02.09.20	11:45	9	10	19
13	Donnerstag	03.09.20	11:50	9	12	21
14	Freitag	04.09.20	13:50	6	9	15
15	Donnerstag	01.10.20	11:50	5	8	13
16	Freitag	16.10.20	08:30	7	13	20
Durchschnittlich benötigter Parkraum				108	169	277
Durchschnittliche Auslastung in %				6,75	10,56	17,31
				112,50	40,63	54,10

Dabei ergab sich für beide Straßen in der Gesamtbetrachtung eine Auslastung von etwa 54 Prozent (mit Gehwegparken). Die Anzahl von 26 Stellplätzen im Wiesental wurde von der Straßenverkehrsbehörde durch Bemaßungen und einen Ortstermin geschätzt. Durch praktische Erfahrungen (z.B. Winterdienst) kann es hier auch zu geringen Abweichungen kommen.

Anschließend wurde die prognostische Auslastung des Wiesentals bei Wegfall der Parkflächen in der Wackerstraße berechnet:

Parkraumauslastung Wackerstraße Wiesental PROGNOSE (Wegfall 6 Parkflächen Wackerstraße / 26 Parkflächen Wiesental)	
Durchschnittlich benötigter Parkraum	17,31
Verfügbare Parkflächen	26,00
Durchschnittliche Auslastung in %	66,59

Demnach liegt die Auslastung des Wiesentals bei Wegfall der Parkflächen in der Wackerstraße bei etwa 67 Prozent und somit weit unter den geforderten 80 Prozent für den erheblichen Parkdruck.

bb) Ermittlungen zur Anzahl privater Stellflächen / „Mangel an privaten Stellplätzen“

Die Anzahl der privaten Stellplätze wurde für die Wackerstraße und das Wiesental aufwendig durch Auswertung der Luftbilder und im Hinblick auf die Tiefgaragenstellplätze durch Anfrage bei der Bauverwaltung ermittelt. Geringfügige Abweichungen sind bei dieser Methode möglich. Es ist darauf hinzuweisen, dass für die Straßenverkehrsbehörde eine Garage und ein ausreichend großer Vorplatz vor der Garage als zwei Stellmöglichkeiten gewertet werden.

Somit wurden für die Wackerstraße im Hausnummernbereich 30 - 47f insgesamt 140 Parkmöglichkeiten gezählt. Für das Wiesental wurden auf die gleiche Weise 108 Stellmöglichkeiten erhoben.

Diese Anzahl an Stellmöglichkeiten wurde nun in Differenz zu zugelassenen Kfz gesetzt. Leider kann das Landratsamt als Zulassungsbehörde nur mit größerem Aufwand die Kfz hinsichtlich der einzelnen Straßen filtern. Eine Filterung auf einzelne Hausnummernbereiche ist technisch gar nicht möglich. Daher konnten wir nur Zulassungszahlen für die gesamten Straßenzüge erhalten. In der Wackerstraße sind demnach 113 Kfz zugelassen. Im Wiesental beträgt die Anzahl der zugelassenen Kfz 97. Demnach ergibt sich für die Wackerstraße ein positiver Stellplatzüberhang von 27 Parkplätzen und für das Wiesental ein positiver Stellplatzüberhang von 11 Parkplätzen. In der Wackerstraße müsste die Differenz im Grunde noch viel positiver ausfallen, da hier die Zulassungszahlen für die ganze Straße ins Verhältnis zu den Stellmöglichkeiten nur nach der Bahnunterführung gesetzt werden mussten. Aufgrund dieser Zahlen kann nicht von einem Mangel an privaten Stellplätzen ausgegangen werden.

Vielmehr ist anzunehmen, dass sehr viele der Stellmöglichkeiten nicht genutzt werden, da Garagen zweckentfremdet und als Lagerräume genutzt werden oder weil Stellplätze vor den Garagen aus Bequemlichkeit hinsichtlich des Abstimmungsaufwands nicht belegt werden (1 Kfz in Garage, 1 Kfz auf Stellplatz davor). Es ist auch Fakt, dass bei diversen Wohnanlagen in der Wackerstraße zu jeder Tages- und Nachtzeit teilweise jeweils mehrere oberirdische Parkflächen nicht belegt sind. Dies nicht einmal in der Phase, als die dortigen „Gehwegparkplätze“ wegen einer Umleitungsführung durch die Wackerstraße (Vollsperrungen Bahnunterführung Friedrichshafener Straße) jüngst mehrere Tage gesperrt werden mussten.

cc) Keine ausreichenden Parkmöglichkeiten in fußläufiger Entfernung

Angesichts der ermittelten Werte bei der Parkraumauslastung und bei der Anzahl der privaten Stellflächen ist nicht davon auszugehen, dass nicht ausreichend Parkplätze in fußläufiger Entfernung vorhanden sind.

dd) Prüfergebnis zum Bewohnerparken Wackerstraße / Im Wiesental

Nach den Erhebungen der Straßenverkehrsbehörde in der Wackerstraße und dem Wiesental liegen die Voraussetzungen für die Einführung von Bewohnerparken nicht vor. Aufgrund des Risikos einer gerichtlichen Nachprüfung im Zuge einer gerichtlichen Auseinandersetzung und des (Kosten-)Aufwands für Beschilderung, Überwachung und Ausstellung der Bewohnerparkausweise, sollte von einer **Einführung des Bewohnerparkens im Bereich Wackerstraße / Im Wiesental abgesehen werden**. Nach den Erhebungen der Straßenverkehrsbehörde reichen die Parkmöglichkeiten für Bewohner auf den Grundstücken aus. Im Zweifelsfall könnten vermutlich freie Flächen von benachbarten Grundstücken privatrechtlich angemietet werden. Eine Einschränkung des grundsätzlich Jedermann gestatteten Parkens im Rahmen des Gemeingebrauchs sollte unter diesen Umständen nicht erfolgen.

Selbiges gilt für die Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen. Diese sind im betreffenden Wohngebiet nicht geeignet, um eine eventuelle Parkplatzproblematik zu beseitigen. Es wird jedoch angenommen, dass das von den Bewohnern angesprochene Problem der Dauerparker mit den Angeboten am P1 und dem neuen Hartplatz Zech wesentlich verringert werden kann. Es ist zu beachten, dass ein Eingriff mittels Parkraumbewirtschaftung auch unmittelbare Verdrängungseffekte in die Bereiche Reinwaldstraße, Holbeinstraße, Heyderstraße etc. nach sich ziehen könnte.

Schlussendlich zeigt die Erhebung hinsichtlich des Bewohnerparkens, dass Ausgleichsmaßnahmen nicht unbedingt erforderlich sind. Sollte die Praxis zeigen, dass es trotz des berechneten Bedarfs dennoch zu Problemen kommt, wäre ein Eingreifen der Straßenverkehrsbehörde jederzeit möglich. Beispielsweise könnten dann zur Ordnung der parkenden Fahrzeuge im Wiesental Parkplatzmarkierungen vorgenommen werden.

c) Bau von zusätzlichen Parkplätzen

Die Verwaltung hat zudem geprüft, ob im Nahbereich der Wackerstraße der Bau von zusätzlichen Parkplätzen infrage kommt. Dabei wies die Abteilung GT-Projekte darauf hin, dass bei der Planung der Erschließungsstraße für das Giebelbachviertel in unmittelbarer Nähe zur Wackerstraße weitere Parkmöglichkeiten vorgesehen werden können, welche auch von den Anwohnern der Wackerstraße genutzt werden könnten.

Im Übrigen sind keine geeigneten Flächen für einen Parkplatz ersichtlich. Die Herstellung von Parkflächen kommt außerdem angesichts der hierfür erforderlichen Flächenversiegelung und der Baukosten aufgrund des ermittelten Stellplatzüberhangs auch aus Nachhaltigkeitsgründen nicht in Betracht.

III. DISKUSSION:

Stadtrat M. K a i s e r bedankt sich bei der Verwaltung für die ausführliche Prüfung und Aufbereitung der Sitzungsvorlage. Er möchte, dass das Thema im Auge behalten wird und die Daten fortlaufend erhoben werden.

Stadtrat J ö c k e l möchte wissen, wie die Zahl der Parkplätze ermittelt wurde.
Frau S u g g aus der Straßenverkehrsbehörde antwortet, dass die Stellplätze mühsam anhand von Luftbildern erfasst wurden. Sie weist darauf hin, dass sowohl die Garage als auch der Platz davor als Stellplatz gewertet wird.

Stadtrat R e i c h möchte, dass das Bewohnerparken auf dem Festland weiterhin auf der Agenda bleibt.

Viele Bürger erhoffen sich unter dem Begriff „Bewohnerparken“ einen gesicherten Stellplatz. Dies ist aber nicht der Fall. Er bittet darum in der Bürgerzeitung über das Thema Bewohnerparken zu informieren.

Die Stadträte G e b h a r d, S o m m e r w e i ß und F e h r e r plädieren dafür der Verwaltung, welche viel Arbeit in die Prüfung gesteckt hat, zu vertrauen und von weiteren Prüfaufträgen abzusehen.

Oberbürgermeisterin D r. A l f o n s möchte, dass heute der Beschluss darüber gefasst wird, ob die Verwaltung ein Planungsbüro zur Prüfung beauftragen soll oder nicht. Wenn eine Beauftragung zur Prüfung jedoch nicht gewünscht wird, bittet sie ebenfalls darum, von weiteren Prüfaufträgen abzusehen.

IV. BESCHLUSS:

1. Der Hauptausschuss beschließt mit 12 : 1 S t i m m e n von der Ausweisung einer Bewohnerparkzone / von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen in der Wackerstraße bzw. im Wiesental Abstand zunehmen.
2. Der Hauptausschuss lehnt mit 12 : 1 S t i m m e n einen Prüfauftrag für Bewohnerparken auf dem Festland im Allgemeinen ab.

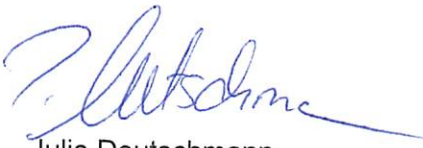
- V. An die Fraktionen
- VI. An das Amt 30/Abt. 323 z. K. u. w. V.
- VII. Zum Akt

Lindau (B), 18. März 2021


Dr. Claudia Alfons
Oberbürgermeisterin



beglaubigt


Julia Deutschmann
Protokollführerin