

# Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt  
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 04.12.2014	an den Magistrat <input type="checkbox"/> zur Kenntnis <input checked="" type="checkbox"/> zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:	
Dezernat III  Amt: Straßenverkehrs- und Tiefbauamt	an die Stadtverordnetenversammlung <input type="checkbox"/> OBW zur Befassung <input type="checkbox"/> zur Kenntnis <input checked="" type="checkbox"/> zur Beschlussfassung <input type="checkbox"/> zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss  <b>Behandlung in öffentl. Sitzung</b> Ja      Nein <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Dezernat I Dezernat IV  <input type="checkbox"/> OBW bei abschl. Be- schlussfassung Magistrat	
Verteiler:	  <b>Internetfähig</b> Ja      Nein <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<b>Vorlage-Nr. 2014/0386</b>  Magistratsbeschluss-Nr.	
<b>Produkt-Nr.:</b> <b>Kostenstelle:</b> <b>Kostenträger:</b>			<b>Investitionsnummer:</b> <b>Sachkonto:</b>

**Betreff: Parkraumbewirtschaftung Darmstadt**

**Vorlage vom: 14.11.2014**

## Beschlussvorschlag:

1. Der Magistrat nimmt den Bericht zum Sachstand des Parkraumbewirtschaftungskonzepts und zur Arbeit des Parkbeirats zur Kenntnis.
2. Der Magistrat stimmt dem vorgeschlagenen Vorgehen zu, in zwei Modellquartieren die entwickelten Eckpunkte zur Parkraumbewirtschaftung unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger beispielhaft umzusetzen.
3. Der Magistrat stimmt dem Vorschlag zu, Organisationsmodelle für eine zu gründende Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft sowie für die Einrichtung integrierter Mobilitätsdienstleistungen im Zusammenhang mit Parken zu prüfen.

**Anlagen:**

**Datenschutzrelevante Anlage:**

**Folgekosten:**  Ja  Nein

**Beschluss des Magistrats vom**

## **Begründung zur Magistratsvorlage vom 14. November 2014**

### **Hintergrund und Anlass**

Der öffentliche Raum wird zunehmend mehr beansprucht. Eine Ordnung ist unabdingbar.

Das Management des Parkraums stellt ein zentrales Instrument der kommunalen Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik dar. Menge, Art und Ort der Parkraumbereitstellung durch Private und durch die öffentliche Hand nehmen unter anderem Einfluss

- auf die Erreichbarkeit und damit auch die Attraktivität einer Stadt und ihrer einzelnen Ziele,
- auf die Verkehrsmittelwahl der Bewohner und Besucher sowie
- auf das Straßenbild und die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums für andere Nutzergruppen, und damit wiederum auf die Attraktivität einer Stadt.

Konflikte im Themenfeld Parkraum entstehen insbesondere durch den Wunsch von Kraftfahrzeugnutzern, ihr Kraftfahrzeug zielnah und kostenfrei, zumindest aber zu geringen Kosten, abstellen zu können einerseits und durch die Begrenztheit des verfügbaren Parkraums, die Aufwände für seine Bereitstellung sowie die Konkurrenz zwischen ruhendem Verkehr und anderen Nutzungen des Öffentlichen Raums (fließender Verkehr zu Fuß, mit Fahrrädern und Kraftfahrzeugen, Aufenthalt, Erholung, ...) andererseits. So beeinträchtigt beispielsweise vielerorts das regelwidrige Parken auf Gehwegen die Sicherheit von Zu-Fuß-Gehenden, auch auf ausgewiesenen Schulwegen.

In der Vergangenheit haben Magistrat und Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt bereits Beschlüsse zum Thema Parkraummanagement gefasst, die in der Folgezeit jedoch nur teilweise umgesetzt werden konnten. Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2005 wurde das Parkraummanagement in ein verkehrliches Gesamtkonzept eingebettet. Die im VEP beschlossenen Zielvorgaben zum Ruhenden Verkehr umfassen insbesondere folgende Punkte:

- Ausweitung Parkraumbewirtschaftung im citynahen Umfeld
- Bewohnerparken in Bereichen mit Nutzungskonkurrenzen
- Aufbau eines Parkleitsystems
- Gebührenstaffelung für die Benutzung der Parkhäuser
- Abbau von Gehwegparken

Zur Umsetzung dieser allgemein formulierten Strategien erarbeitet die Fachverwaltung seit 2012 ein Parkraummanagementkonzept. 2013 wurde angesichts der öffentlichen Diskussion um das Thema Parken ein Parkbeirat eingerichtet.

### **Parkraumbewirtschaftungskonzept Vorgehen und Sachstand**

Aufgabe des Parkraumbewirtschaftungskonzepts ist es, ein schlüssiges und umsetzungsfähiges Bewirtschaftungskonzept für die Wissenschaftsstadt Darmstadt zu entwickeln. Mit Hilfe der Parkraumbewirtschaftung sollen dabei folgende Ziele von Stadt- und Verkehrsentwicklung erreicht werden:

- Verbesserung der Parkraumsituation für Anwohner, insbesondere in den innenstadt-nahen Quartieren mit relevantem Fremdparkanteil.
- Sicherung der Erreichbarkeit der relevanten Ziele für Besucher, Kunden und Lieferanten.
- Unterstützung einer Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund (Zu-Fuß-Gehen, Fahrrad, ÖPNV, CarSharing, Fahrgemeinschaften).
- Verbesserung der Situation für Zu-Fuß-Gehende durch systematisches Unterbinden behindernden Parkens auf Fußwegen.
- Sachgerechte Kostenbeteiligung der Nutznießer an der Bereitstellung von Parkraum.

Als Grundlage für das Parkraumbewirtschaftungskonzept wurden zum einen die Leitlinien des Verkehrsentwicklungsplans herangezogen. Zum anderen wurde der aktuelle Erkenntnisstand zum Parkraummanagement in Verkehrswissenschaft und kommunaler Praxis ermittelt. Dabei zeigte sich unter anderem, dass derzeit nach einer längeren Pause etliche Großstädte in der Rhein-Main-Region das Thema Parkraummanagement wieder forciert behandeln, darunter Frankfurt (Main), Hanau, Mainz und Offenbach.

Aufbauend auf diesen Grundlagen wurden „Eckpunkte der Parkraumbewirtschaftung“ formuliert, die den stadtweiten Rahmen für die konkrete Umsetzung bilden sollen. Bei der verwaltungsinternen Diskussion und Abstimmung dieser Eckpunkte erwies sich, dass

- a) vor einer Festlegung auf die Eckpunkte deren praktische Umsetzung modelhaft erprobt werden sollte, um eventuelle Umsetzungshemmnisse von vornherein berücksichtigen zu können und
- b) der engere City-Bereich einer eigenen Konzeption bedarf, da einerseits dort die in privater Hand befindlichen Parkhäuser und Tiefgaragen die Parkraumsituation dominieren und daher eine Abstimmung mit den Betreibern erforderlich ist, und da andererseits hier auch das komplexe Thema Parkleitsystem zusätzlich zu behandeln sein wird.

Als Test-Quartiere für die praktische Umsetzung der „Eckpunkte“ wurden das Johannesviertel und Teile von Kapellplatz- und Woogsviertel (umgrenzende Straßen: Landgraf-Georg-Straße – Holzstraße – Nieder-Ramstädter Straße – Heinrichstraße – Beckstraße) ausgewählt, da hier Parkraumprobleme bestehen. Für diese beiden Quartiere wurden zunächst das Parkraumangebot im öffentlichen Raum und - soweit möglich - im privaten Raum erfasst und Erhebungen zur Parkraumnachfrage durch Anwohner und „Fremdparker“ durchgeführt.

Als wesentliche Analyseergebnisse und Folgerungen zum weiteren Vorgehen wird im zugehörigen Untersuchungsbericht Folgendes festgehalten:

- Das Parkraumangebot liegt in den beiden Quartieren bei 0,72 (Kapellplatz- / Woogsviertel) bzw. 0,49 (Johannesviertel) Abstellplätzen pro Einwohner. Das umfangreiche Angebot im Kapellplatz- / Woogsviertel ist mit der dort hohen Dichte an öffentlichen Einrichtungen zu erklären sowie mit den vorhandenen Großparkierungsanlagen, die auch zur Deckung der Parkraumnachfrage der Innenstadt bzw. der nördlich anschließenden Quartiere beitragen.

- Der Anteil des öffentlichen, im unmittelbaren Einflussbereich der Stadt Darmstadt stehenden Parkraums am gesamten Stellplatzangebot macht im Kapellplatz- / Woogsviertel 50 %, im Johannesviertel 40 % aus. Die Möglichkeit, diesen öffentlichen Straßenraum zu bewirtschaften und damit den Ruhenden Verkehr strategisch zu gestalten, wird bisher kaum genutzt. So stehen beispielsweise im Kapellplatz- / Woogsviertel auch in unmittelbarer Innenstadt Nähe kostenlose und zeitlich unbeschränkt nutzbare Parkplätze zur Verfügung und im Johannesviertel findet nahezu keine Bewirtschaftung statt.
- Der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum ist in beiden Quartieren sowohl nachts (nur Bewohner) als auch tagsüber (Bewohner und „Fremdparker“ / Tagesbesucher) ausgesprochen hoch. Das Parkraumangebot ist im Kapellplatz- / Woogsviertel überwiegend voll ausgelastet, im Johannesviertel überlastet.
- Tagsüber machen Fremdparker 57 % (Kapellplatz- / Woogsviertel) bzw. 39 % (Johannesviertel) der Parkraumnachfrage im öffentlichen Straßenraum aus. Diese Anteile lassen es als sinnvoll und wirksam erscheinen, die Nachfrage über Bewirtschaftungsmaßnahmen zu beeinflussen.
- Plausibilitätsbetrachtungen lassen darauf schließen, dass das Stellplatzangebot im privaten Raum auch nachts, zur Zeit der höchsten Nachfrage durch Bewohner, noch freie Kapazitäten aufweist: im Kapellplatz- / Woogsviertel in einer Größenordnung von zwei Drittel, im Johannesviertel von zwei Fünftel des Angebots. Mögliche Erklärungsansätze sind Ineffizienzen bei der Nutzung privater Stellflächen, da jeweils nur ein begrenzter Nutzerkreis Zugang zu den Flächen hat, aber auch die mangelnde Bereitschaft von Quartierbewohnern, private Stellflächen zu mieten oder auch nur sie tatsächlich zu nutzen. Vertiefende Betrachtungen, um die angestellten Plausibilitätsüberlegungen zu überprüfen und deren Ergebnisse zu erklären, erscheinen dennoch unverzichtbar.
- In beiden Quartieren wird in nicht hinnehmbarem Maße falsch und behindernd geparkt. Im Kapellplatz- / Woogsviertel tritt behinderndes Gehwegparken besonders häufig auf. Im Johannesviertel sind von behinderndem Gehwegparken nur einzelne Straßenabschnitte betroffen, Parken im Bereich von Halteverboten sowie in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen spielt hier aber zusätzlich eine nennenswerte Rolle.

Summa summarum stellen die hohe Auslastung bzw. die Überlastung des öffentlichen Parkraums und – damit in engem Zusammenhang stehend – behinderndes und verkehrsfährdendes Parken in beiden Quartieren Probleme dar, die im Sinne einer funktionierenden Verkehrsentwicklung einer Lösung zugeführt werden müssen. Ein striktes Unterbinden regelwidrigen Parkens durch bauliche Maßnahmen und/oder verschärfte Kontrollen erscheint wenig erfolgversprechend, da dadurch das ohnehin nicht nachfragegerechte Abstellplatzangebot weiter verringert würde. Als grundlegende Lösungsansätze sollten daher im weiteren Projektverlauf insbesondere folgende Punkte einzeln und in Kombination miteinander geprüft werden:

- Reduzierung der Parkraumnachfrage
  - von Fremdparkern durch konsistente und gebiets- bzw. quartiersweite Bewirtschaftungsmaßnahmen im öffentlichen Straßenraum,
  - von Bewohnern durch Schaffung attraktiver Alternativen zum eigenen Pkw.

- Ausweitung des Angebots an regelkonformen Abstellplätzen durch
  - Neuorganisation des Straßenraums,
  - Schaffung neuer Parkieranlagen,
  - effizientere Nutzung von Stellplätzen auf privaten Flächen.

Da das künftige Parkraummanagement in bestehende Strukturen und Alltagsgewohnheiten eingreift, erscheint eine Beteiligung der verschiedenen Nutzergruppen – insbesondere der Bewohner, aber auch der Tagesbesucher der Quartiere (Kunden, Beschäftigte,...) – an der Lösungsfindung unerlässlich.

Die wesentlichen Inhalte der „Eckpunkte“ in der im Parkbeirat diskutierten Form und das geplante weitere Vorgehen bezüglich des Parkraumbewirtschaftungskonzepts sind weiter unten dargestellt.

### **Parkbeirat**

Die Einrichtung eines Parkbeirats wurde am 12. September 2013 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Zu Zusammensetzung, Aufgaben und Arbeitsweisen des Parkbeirats wird auf die Vorlage 2013/0103, vom 30.04.2013 verwiesen.

Der Parkbeirat hat bislang drei Mal getagt und sich dabei inhaltlich insbesondere mit folgenden Themen befasst:

#### 1. Sitzung, 27. September 2013

- Konstituierung des Parkbeirats und Vereinbarung einer Geschäftsordnung.
- Fachliche Einführung zum aktuellen Stand des Parkraummanagements in Städten durch Prof. Christoph Hupfer, Hochschule Karlsruhe.
- Bericht zum Sachstand der Parkraumbewirtschaftung in Darmstadt.
- Aussprache zu fachlicher Einführung und Bericht.

#### 2. Sitzung, 6. Dezember 2013

- Vorstellung der „Eckpunkte der Parkraumbewirtschaftung“ und erste Aussprache hierzu.
- Vorstellung der Analyseergebnisse aus dem Modellquartier Kapellplatz- / Woogsviertel

#### 3. Sitzung, 28. Februar 2014

- Diskussion der „Eckpunkte der Parkraumbewirtschaftung“  
Der Parkbeirat stimmt abschließend dem Eckpunktepapier zur Parkraumbewirtschaftung zu (siehe folgender Abschnitt) und empfiehlt dem Magistrat, diese für die konkrete Planung der Bewirtschaftung in den beiden Modellquartieren zu Grunde zu legen.

### **Eckpunkte der Parkraumbewirtschaftung**

Der Parkbeirat hat den folgenden Eckpunkten der Parkraumbewirtschaftung zugestimmt:

- Sukzessive flächendeckende Bewirtschaftung des gesamten öffentlichen Straßenraums; Quartiere ohne nennenswerten Parkdruck bleiben bis auf Weiteres ausgespart.

- Vorgehen von innen (höchster Parkdruck) nach außen.  
(Hinweis: dies steht der Befassung punktueller Parkprobleme in Quartieren, die bei dem systematischen Vorgehen erst später behandelt werden, nicht entgegen.)
- Einrichtung von Parkraumbewirtschaftungszonen, wo erforderlich Einzelbeschilderung.  
(Hinweis: wichtig sind die gute Erkennbarkeit und Begreifbarkeit)
- Entrichtung der Parkgebühren über Parkscheinautomaten oder Mobilfunkparken  
(→ regionale Plattform mit mehreren Betreibern).
- Wo erforderlich, zusätzliche Maßnahmen (Markierung von Stellplätzen, Parkverbote, Einbahnstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche), um bequeme und sichere Nutzbarkeit der Gehwege für alle Personengruppen zu sichern.  
(Hinweis: ob Parkstände grundsätzlich oder nur im Einzelfall markiert werden und in welchen Fällen Parken auf dem Gehweg legalisiert werden kann, soll am praktischen Beispiel der Modellquartiere geprüft werden.)
- Bewirtschaftungszeiträume ausgedehnt (ca. 8 bis 20 Uhr, Anpassung an örtliche Verhältnisse) und nach möglichst einheitlichem Schema.  
(Hinweis: für Anwohner, Expressgut- und Paketdienste (KEP), Sozialdienste sollen in den Quartieren Kurzparkzonen eingerichtet werden.)
- Höchstparkdauern von 1 oder 2 Stunden im Umfeld von Einzelhandel und Dienstleistung mit Kundenverkehr; konkrete Dauer abgestimmt auf Nutzungen vor Ort; sonst: keine Höchstparkdauer.
- Drei Gebührenzonen (Kernstadt / Hbf, Gebiete mit hohem Parkdruck, Rest).
- Gebührenstruktur: Kurzzeittarif, Tagesstarif, Wochen- / Monatstarif  
(Hinweis: Über den Umgang mit Wochen- / Monatstarif soll konkret in den Quartieren befunden werden.)
- Gebührenniveau orientiert an privaten Stellplatzgebühren /-mieten  
(Hinweis: die Einführung einer Zweckbindung der Parkgebühreneinnahmen für Verbesserungen der Parkraumsituation soll geprüft werden.)
- Erleichterungen für Bewohner (Bewohnerparken nach § 45 StVO oder bevorzugt, falls rechtssicher anwendbar, nach § 46 StVO) und für Wirtschaftsverkehr (Handwerker, Sozialdienste, Paketdienstleister → Handwerker-Parkausweis)  
(Hinweise: Im Zusammenhang mit Ausnahmegenehmigungen für Kurier-, Expressgut- und Paketdienste (KEP) und anderen Dienstleistern soll nach Möglichkeiten gesucht werden, deren häufig hindernde Parkweisen einzudämmen bzw. den wirtschaftlichen Vorteil, den diese aus dem Parkverhalten ziehen, bei der Bemessung der Gebühren für Ausnahmegenehmigungen zu berücksichtigen.
- Bei der Bemessung der Parkgebühren sowie der Gebührenhöhe für Ausnahmegenehmigungen für die Bewohner soll das allgemein bereits hohe Mietpreisniveau berücksichtigt werden.
- Bei Ausnahmeregelungen sind Berufsschüler zu berücksichtigen und die Mitnahme von Dienstfahrzeugen an den Wohnort (z.B. bei Handwerkern) zu ermöglichen. Der „Handwerkerblock“ wird beibehalten.)
- Einheitliche Bewirtschaftung durch Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft  
(Hinweis: Die konkreten Modalitäten einer Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft,

insbesondere die Finanzierung und die Kontrolle durch die städtischen Gremien, sind noch zu entwickeln.)

- Intensive Öffentlichkeitsarbeit bei Vorbereitung und Einführung
- Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung zu integrierten Mobilitätsdienstleistungen  
(Hinweis: Denkbar sind integrierte Mobilitätskarten für Bewohner, die eine Bewohnerparkberechtigung, ein ÖPNV-Dauerticket und weitere Mobilitätsdienstleistungen umfassen)

### **Vorschlag zum weiteren Vorgehen**

Zum weiteren Vorgehen werden folgende Schritte vorgeschlagen:

- Die Leitlinien des Eckpunktepapiers werden in den zwei Modellquartieren angewendet und es werden konkrete Vorschläge zur Bewirtschaftung dort entwickelt. Bestandteil dieses Planungsprozesses sind zeitnah durchzuführende Bürgerveranstaltungen in beiden Quartieren, in der die Ergebnisse der Analysen vorgestellt und gemeinsam mit den Bürgern Lösungsansätze erarbeitet werden.  
Zur Evaluierung der Folgen einer damit einhergehenden evtl. Parkraumverknappung wurden die Effekte auf den ruhenden Verkehr im Bereich der östlichen Innenstadt während der Sperrung des Mercksplatzes Ost (Instandsetzung der Fläche als Parkplatz) durch Erhebungen und Beobachtungen systematisch erfasst.
- Es werden Vorschläge in 2015 für eine Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft und deren Organisation, Aufgaben, Befugnisse und erforderliche Ausstattung entwickelt.
- In Zusammenarbeit mit Mobilitätsdienstleistern wie der DADINA, der HEAG Mobilo, der ivm, Parkhausbetreibern und dem RMV werden integrierte Mobilitätsdienstleistungen unter Einbeziehung des Parkens entwickelt.

Um die Parkraumbewirtschaftung über die beiden Pilotquartiere implementieren zu können, sind Planungsmittel und eine Stelle (s. Stellenplan) erforderlich. Die Planungsmittel sind für die quartierbezogene Konzepterstellung, Markierung und Beschilderung und Planung ergänzender baulicher Maßnahmen erforderlich (d. h. Umsetzungsmittel).

Die Kosten können über die erwarteten Einnahmen kompensiert werden, sind jedoch in Höhe von 120.000,00 Euro vorzufinanzieren (Parkraumbewirtschaftung).

Die Parkraumbewirtschaftung wird auch in der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) thematisiert werden. Zur Evaluierung des VEP wird spätestens Anfang 2015 eine Magistratsvorlage vorgelegt.

Darmstadt, 14.11.2014

III-66/4-St-Wg

Nst. 2833

Der Dezernent I

Die Dezernentin III

Der Dezernent IV

Jochen Partsch  
Oberbürgermeister

Cornelia Zuschke  
Stadträtin

André Schellenberg  
Stadtkämmerer