

<b>Sitzungsvorlage</b>		<b>Vorlage- Nr:</b>	<b>VO/2021/4257-68</b>
Federführend: 68 Amt für Verkehrsplanung		Status:	öffentlich
Beteiligt: Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH Stadtbau GmbH Bamberg 61 Stadtplanungsamt		Aktenzeichen: Datum:	23.04.2021
		Referent:	Zweiter Bürgermeister Jonas Glüsenkamp
<b>Quartiersgaragen</b>			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
14.09.2021	Mobilitätssenat	Kenntnisnahme	

## I. Sitzungsvortrag:

Im Zuge des Antrags Quartiersgaragen der Stadtratsfraktion Grünes Bamberg/ ÖDP/Volt und der SPD vom 09.07.2020 wurde die Verwaltung beauftragt ein Konzept für Quartiersgaragen zu entwickeln. Folgende zentrale Inhalte sollen behandelt werden:

1. Konzeption bei städtischen oder privaten Bauvorhaben
2. Sachstand bereits in Planung befindlicher Quartiersgaragen
3. Erstellung eines gesamtstädtischen Parkflächenkatasters
4. Auslastung bestehender Tiefgaragen und Parkhäuser sowie Konditionen zur Nutzung als Quartiersgarage
5. Ausblick

### 1. Konzeption bei städtischen oder privaten Bauvorhaben

Grundsätzlich wird bei Bauvorhaben darauf hingewirkt, dass ein attraktives Mobilitätskonzept zugrunde liegt, damit es zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs sowie der notwendigen bzw. nachzuweisenden Kfz-Stellplätze kommt. Dazu werden je nach Standort der Bau von Tiefgaragen mit Mobilitätskonzepten verbunden. Die Konzepte werden im Zuge des konkreten Bauverfahrens mit der Stadtverwaltung abgestimmt und letztlich dem Bausenat zur Entscheidung vorgelegt. Grundsätzlich hängt die Realisierung einer Quartiersgarage mit den anfallenden Kosten zusammen. Bei Vorhaben wie ecoeco oder Lagarde kommt sowohl die Errichtung von Parkgaragen/Quartiersgaragen zum Einsatz, als auch innovative Mobilitätskonzepte. Die Größe der Parkbauten ist auf das Bauvorhaben abgestimmt- eine Vergrößerung auf das nahegelegene Umfeld kann einem Investor nicht auferlegt werden, sondern ist in jedem Einzelfall Teil der Konzeption im jeweiligen Bauvorhaben. Die Anlagen werden dabei in der Regel wie Immobilien betrachtet und müssen sich im Gesamtprojekt amortisieren. Dabei geht der Trend in den letzten Jahren bei den Investoren eher dahin, Mobilitätskonzepte im Wohnquartier zu verwirklichen um eben weniger Tiefgaragenplätze zu erstellen. Bei städtischen Bauvorhaben oder denen der städtischen

Tochter Stadtbau muss entsprechender Baugrund zur Verfügung stehen, damit der Bau einer Quartiersgarage realisiert werden kann. Das Mobilitätsreferat unterstützt das Ziel des Ausbaus der Quartiersgarageninfrastruktur zur Abwicklung des Parkverkehrs in der Stadt. Die Entscheidung bei konkreten Bauvorhaben fällt jedoch nicht durch grundsätzliche konzeptionelle Feststellungen, sondern durch Vergabe- und Bauplanerische Entscheidungen (bspw. B-Planfestsetzungen), die bei jedem Bauvorhaben durch den Stadtrat im Finanz- und Bausenat getroffen werden. Dabei liegt den Entscheidungen häufig der Zielkonflikt zwischen sozialer Verträglichkeit (bezahlbarer Wohnraum), ökologischen Bauforderungen (Klimanotstand, Freiflächen, energetische Anforderungen), kommunalen Finanzen (Grundstückspreise) und Mobilitätsanforderungen (Bau von zusätzlichen TG-Plätzen) zu Grunde. Die Entstehung der Quartiersgarage auf der Lagarde ist als Modellprojekt zu begrüßen und sollte bei weiteren Quartiersausweisungen als Modell Berücksichtigung durch den Stadtrat finden.

## **2. Sachstand bereits in Planung befindlicher Quartiersgaragen**

Der Sachstand zur Planung von Quartiersgaragen/Quartiersparken stellt sich wie folgt dar:

Im Sandgebiet wurde der Ottoplatz von städtischer Seite gekauft und an dieser Stelle soll künftig Quartiersparken ermöglicht werden. Unter Federführung von Referat 6 wird das Projekt vorangetrieben, um den öffentlichen Raum zu entlasten. In einem der kommenden Mobilitätssenate soll es dazu einen Sitzungsvortrag durch das Baureferat geben, in dem mehrere Varianten dem Stadtrat zur Entscheidung vorgestellt werden. Je nach Variante entstehen ca. 40 – 75 Stellplätze. Nachdem der Stadtrat sich für eine der Varianten ausgesprochen hat, soll es im Jahr 2022 zur Planung und 2023 zur Umsetzung des Quartiersparkens kommen. Es muss jedoch an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass dies nur realisiert werden kann, sofern die benötigten Planungs- und Finanzmittel durch den Stadtrat auch zur Verfügung gestellt werden können.

Weitere Ideen sind auf dem Gelände des Staatlichen Bauamts bzw. des Wasserwirtschaftsamts in der Kasernstraße, die vorhandenen Stellplätze auf dem Parkdeck und der Tiefgarage als Quartiersstellplätze mit zu nutzen (Mischnutzung mit Anwohnern). Die Planungen werden nicht weiterverfolgt, da das Staatliche Bauamt und das Wasserwirtschaftsamt die Stellplätze derzeit selbst benötigen.

Weitere Standorte, z.B. Abbruch des Gebäudes vor der Ottokirche und Herstellung von Quartiersparken oder eine Tiefgarage in den Michaelsberg zu bauen, sind bisher u.a. aus Kostengründen nicht weiterverfolgt worden.

## **3. Erstellung eines gesamtstädtischen Parkflächenkatasters**

Im Antrag findet sich folgender Wortlaut wieder: „Darüber hinaus soll ein gesamtstädtischer Parkflächenkataster erstellt werden, um kostenfreie, gebührenpflichtige sowie Parkflächen für Anwohnerinnen und Anwohner, Carsharing-Parkflächen und Parkflächen für Menschen mit Behinderung sowie alle weiteren und sonstigen Parkflächen verorten zu können.“

Seitens der Stadtverwaltung existiert ein verwaltungsinternes Parkplatzkataster. Dies deckt in erster Linie die Lizenzgebiete ab, aber auch angrenzende Stadtgebiete und Stadtteile sind teilweise mit aufgenommen worden.

Wenn ein Parkplatzkataster für jeden einsehbar ist, kommt dies aus Sicht der Verwaltung einer „Bewerbung“ der Parkplätze gleich. Viele Menschen würden sich in Folge dessen häufig auf kostenlose Parkplätze konzentrieren, und einen enormen Parksuchverkehr verursachen. Es ist aus fachlicher Sicht daher sinnvoller Parkhäuser und insbesondere Park and Ride zu bewerben, als den öffentlichen Raum.

Der Gutachtervorschlag des VEP 2030 sieht vor, dass das Parken im öffentlichen (und zentralen) Straßenraum in erster Linie nur noch für Anwohnerinnen und Anwohner, Menschen mit körperlichen Einschränkungen, Lieferverkehr und Kurzzeitparken (Kundenparken) erfolgen soll. Fachlich stellt das Parkplatzkataster daher die geeignete Grundlage dar, um künftig diese, und weitere Maßnahmen des VEP umzusetzen.

#### 4. Auslastung bestehender Tiefgaragen und Parkhäuser sowie Konditionen zur Nutzung als Quartiersgarage

##### Parkbauten der Stadtwerke:

	Kapazität	Mo-Fr 07.00 - 18.00 Uhr		Samstag/Sonntag 07.00 - 18.00 Uhr		Mo-Fr nachts 18.00 - 07.00 Uhr		Sa/So nachts 18.00 - 07.00 Uhr	
		Auslastung	nicht belegte Stellplätze	Auslastung	nicht belegte Stellplätze	Auslastung	nicht belegte Stellplätze	Auslastung	nicht belegte Stellplätze
Süd	473	80%	95	60%	189	40%	284	45%	260
Nord	461	60%	184	45%	254	20%	369	25%	346
Altes Hallenbad	88	60%	35	45%	48	20%	70	25%	66
Luitpold	100	80%	20	70%	30	75%	25	65%	35
KKH	354	45%	195	45%	195	45%	195	40%	212
Summe	1476		529		716		943		919

Die Zahlen beziehen sich auf das Jahr 2019, da im Jahr 2020 aufgrund der Corona-Pandemie keine aussagekräftigen Zahlen zu erwarten sind.

Wie sich erkennen lässt, ist die Auslastung der einzelnen Parkgaragen sehr unterschiedlich, die Auslastung ist tagsüber höher als nachts. Es ist ein gewisser Spielraum erkennbar, dass (weitere) Stellplätze als Quartiersstellplätze genutzt werden könnten.

Generell gibt es seitens der Stadtwerke für **Zentrum Nord** und **Zentrum Süd** folgende Tarifstrukturen:

Ganztags:	95,00 €/Monat
Geschäftstarif: Mo. – So. 7-20 Uhr:	85,00 €/Monat
Quartierstarif: Mo. – Fr. 18-8 Uhr, Sa. + So. ganztags	45,00 €/Monat

##### Konzert- und Kongresshalle:

Ganztags:	60,00 €/Monat
-----------	---------------

Eine genaue Anzahl über die zur Verfügung stehenden Dauerstellplätze kann nicht gegeben werden. Seitens der Stadtwerke wird aufgrund der Auslastung der einzelnen Tiefgarage im Antragsfall entschieden, ob noch weitere Stellplätze als Dauerstellplätze genutzt werden können. Im Falle von Zentrum Süd beträgt die momentane Anzahl etwa 200 Dauerstellplätze und bei Zentrum Nord ca. 150. Der Quartierstarif wird selten nachgefragt. Über die Zahl der möglichen Quartiers- bzw. Dauerstellplätze am Alten Hallenbad muss noch entschieden werden. Die Stadtwerke gehen davon aus, dass nach Lockerungen in der Pandemie die Nachfrage an Stellplätzen stark ansteigen wird, da die Menschen eher auf den MIV (Angst vor Ansteckung im ÖPNV) zurückgreifen. Deswegen kann für das Alte Hallenbad keine genaue Anzahl an künftigen Quartiersstellplätzen genannt werden. Allerdings wäre nachts der Tarif für das Quartiersparken, zu vergleichbaren Konditionen wie bei Zentrum Nord und Süd, denkbar. Tagsüber sind keine Kapazitäten vorhanden. Bei der Tiefgarage Luitpoldeck fällt das Thema Quartiersparken raus, da dort die vorrangige Nutzung durch das Best Western Hotel vorliegt. Dort sind die Stellplätze bereits ausgelastet.

Für das Zentrum Süd werden momentan keine weiteren Kapazitäten gesehen, bei Zentrum Nord gibt es sowohl tagsüber als auch nachts noch Kapazitäten. Hier muss aber nach den Corona-Lockerungen nochmals eine genaue Analyse vorgenommen werden, um eine genauere Bezifferung der zur Verfügung stehenden Stellplätze vornehmen zu können.

Bei der Konzert- und Kongresshalle verhält es sich so, dass tagsüber durchaus freie Kapazitäten vorliegen, allerdings sind bedingt durch den Veranstaltungsbetrieb gerade die Abendstunden stark nachgefragt.

##### Parkbauten der Stadtbau Bamberg:

Seitens der Stadtbau sind bzgl. der TG/Quartiersgarage Königsstraße keine Auslastungszahlen zu beziehen, da das Schranksystem keine Auslastungszahlen speichert bzw. aufnimmt. Es verhält sich jedoch so, dass alle zur Verfügung stehenden mietbaren Dauerstellplätze vollständig belegt sind (teils existieren Wartelisten). Von den Dauerstellplätzen sind 21 Mieter:innen aus dem Gärtner Viertel, 33 werden von Seiten der Stadt/städtischen Mitarbeiter:innen und 169 von Personen außerhalb des Gärtner Viertels angemietet. Natürlich sind dies dauerhafte und langfristige Verträge. Künftig gilt es aber darauf hinzuwirken, dass mehr Anwohner:innen des Gärtner Viertels die Möglichkeit erhalten einen Stellplatz anzumieten.

Eine Erweiterung der Dauerstellplätze seitens der Stadtbau wird es nicht geben, da alle restlichen zur Verfügung stehenden Parkplätze zwingend zum Kurzzeitparken benötigt werden.

Hinsichtlich der ERBA Tiefgarage sind Auslastungszahlen für das Jahr 2021 vorhanden. Hier beträgt die Gesamtauslastung von **Januar bis August ca. 23%**. Da die Auslastung der Kurzzeitstellplätze sehr niedrig ist, gibt es seitens der Stadtbau jüngst das Anliegen, dass 50 Kurzzeitstellplätze zu Dauerstellplätzen umgewandelt werden. Dies muss jedoch von Seiten der Verwaltung erst noch geprüft werden. Aus Sicht der Verkehrsplanung muss beachtet werden, dass die ERBA ein in sich geschlossenes Wohngebiet ohne größeres Umfeld ist. Alle Wohnungen haben dort einen Stellplatznachweis in der Tiefgarage. Demnach sollte gar nicht der Wunsch nach neuen Dauerstellplätzen seitens der Anwohner:innen entstehen. Hier muss kritisch betrachtet werden, dass durch weitere zur Verfügung gestellte Dauerstellplätze eine „Einladung“ zum Zweit- oder Drittwagen entstehen könnte.

Tarife und Konditionen der Stadtbau Parkbauten:

TG Königsstraße:	89,25 €/Monat
TG ERBA:	59,50 €/Monat

Die Stellplätze der TG setzen sich wie folgt zusammen:

TG Königsstraße:	223	Dauerstellplätze
	132	Kurzzeitstellplätze
	29	private Stellplätze
TG ERBA:	87	Dauerstellplätze
	203	Kurzzeitstellplätze
	183	private Stellplätze

#### Tiefgarage Karstadt:

Auslastungszahlen aus 2019 konnten aus dem Parkleitsystem generiert werden. Diese erscheinen jedoch relativ niedrig. Es wurde eine Auslastung **7-18 Uhr von 63%** und von **18-7 Uhr von 18%** ausgewertet. Zum Vergleich, die Daten der Planersocietät aus dem Jahr 2016, bei der eine Parkraumerhebung um 11, 13 und 16 Uhr an zwei unterschiedlichen Tagen (Donnerstag und Samstag) erfolgte. Dort ergab sich eine Auslastung von **73%**. An dieser Stelle muss ggfs. nochmals die Auslastung anhand einer richtigen Erhebung erfolgen. Rein nach den vorhandenen Auslastungszahlen scheint Potential, vor allem nachts, vorzuliegen. Ein Teil der Stellplätze könnte für Quartiersparken genutzt werden.

Seitens des Betreibers besteht eine große Bereitschaft die Tiefgarage in den Abend- und Nachtstunden zusätzlich als Quartiersgarage zu nutzen. Eine endgültige Entscheidung ist hier noch nicht gefallen. Ein möglicher Starttermin für das Quartiersparken könnte jedoch nach der Sanierung der TG (2021/2022) beginnen. Die bisher genannten Rahmenbedingungen lauten:

Quartierstarif: Mo-Sa 18:00 – 09:00 Uhr, So. ganztags:	ca. 49€/Monat
Anzahl an Stellplätzen für Quartiersparken:	ca. 80 Stellplätze

Diese Werte sind bisher mit ca. Angabe versehen, da die endgültige Entscheidung des Betreibers noch aussteht. Es wurde zudem besprochen, dass mit ca. 80 (von 205) Stellplätzen das Quartiersparken starten könnte. Je nach Annahme des Angebots seitens der Bürger:innen könnte die Anzahl an Stellplätzen auch dynamisch angepasst werden. Wenn seitens des Betreibers das Quartiersparken starten sollte, wird in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung ein Konzept erarbeitet, um die Möglichkeit des Quartiersparkens an die Bürger:innen in der TG Karstadt zu bewerben.

#### Parkhaus Alte Seilerei/Lichtenhaidestraße:

Im Parkhaus in der Lichtenhaidestraße gibt es insgesamt 96 öffentlich zugängliche Stellplätze. Auslastungszahlen liegen hier nicht vor, jedoch werden von den 96 Stellplätzen lediglich ca. 25 Stellplätze zum

Kurzzeitparken freigehalten. Von den verbleibenden ca. 70 Stellplätzen sind momentan ca. 50 dauerhaft vermietet. Die Kosten für einen Stellplatz belaufen sich auf 65€/Monat.

#### Parkplatz Schillerplatz:

Der Parkplatz am Schillerplatz bietet 42 Stellplätze. Aktuelle Auslastungszahlen liegen momentan bei **über 90%**. Aus diesem Grund werden dort keine Quartiersstellplätze angeboten. Für alle Bürger:innen gibt es einen Nachttarif von 20:00 – 07:00 Uhr (3€). Allerdings ist ganztags die Auslastung sehr hoch, so dass auch abends wenig Chancen auf freie Parkplätze bestehen.

#### TG Hotel Residenzschloss:

Laut dem Betreiber des Hotels sind keine Auslastungszahlen verfügbar. Es werden keine Parkplätze zur Dauermiete zur Verfügung gestellt. Die Tiefgarage kann nur zu den öffentlich einsehbaren Tarifen genutzt werden.

#### TG Geyerswörth / Zentrum-Altstadt:

Da es sich um einen privaten Parkhausbetreiber handelt wurden keine Daten zur Auslastung zur Verfügung gestellt. Die vorhandenen Dauerstellplätze sind langfristig und dauerhaft vermietet und werden nicht erweitert.

### 5. Ausblick

Die ersten Angebote für Quartiersparken werden von städtischer Seite aus künftig im Sandgebiet entstehen. Seitens der großen Betreiber bieten die Stadtwerke bereits Quartiersparken an. Als Betreiber von 5 Parkbauten ist das ein erster wichtiger Schritt. Auf Initiative des Mobilitätsreferats prüfen die Stadtwerke derzeit einen Tarif um Besitzerinnen und Besitzern von Elektroautos Parktarife im Quartier anzubieten. Die Stadtbau Bamberg bietet Quartiersparken an, allerdings sind hier die Grenzen laut des Betreibers ausgeschöpft. Für Bereiche wie ERBA ist eine Erweiterung der Dauerstellplätze kritisch zu sehen.

Grundsätzlich muss festgehalten werden, dass ein Lizenzparkausweis derzeit auf Grund von Bundesgesetzlichen Vorhaben 30,70€/Jahr kostet. Die Kosten für einen Dauer-/Quartiersstellplatz sind, wie dem Sitzungsvortrag zu entnehmen ist, um ein vielfaches höher. Momentan gibt es noch keine gesetzliche Grundlage, um die Gebühr für Bewohnerparken zu erhöhen. Erst wenn das möglich ist, kann ein gewisser Handlungsspielraum gegenüber den Betreibern privater Parkbauten für Quartiersparken entstehen.

Im November dieses Jahrs soll der VEP 2030 beschlossen werden. Neben der erwähnten Erhöhung der Gebühr für Bewohnerparkausweise sind im VEP viele Punkte verankert, die auf das Quartiersparken abzielen. Die Verlagerung von oberirdischen Parken in Parkbauten ist eine der Schlüsselmaßnahmen. Gerade für Bewohner der Innenstadt soll eine bedarfsgerechte Ausweitung von Quartiersgaragen als Ersatz von oberirdischen Parkmöglichkeiten erfolgen. In diesem Zusammenhang gibt es auch einen Beschluss, dass das Parkraumbewirtschaftungskonzept weiter fortgeschrieben werden soll. Die Grundzüge lauten, dass nicht nur der Parksuchverkehr reduziert, sondern auch der oberirdische Parkraum von außen nach innen verlagert werden soll. Da das Parkraumbewirtschaftungskonzept bereits beschlossen ist, und die Fortschreibung/Umsetzung stattfinden soll, ist eine Weitervertiefung des Themas nach Beschluss des VEP 2030 anzustreben.

## II. Beschlussvorschlag:

1. Vom Bericht der Verwaltung wird Kenntnis genommen.
2. Der Antrag der Stadtratsfraktion Grünes Bamberg vom 09.07.2020 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.

### III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

x	1.	keine Kosten
	2.	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	3.	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	4.	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

#### Anlage/n:

Antrag der Stadtratsfraktion Grünes Bamberg vom 09.07.2020

#### Verteiler:

**Referat 5**

**Amt 31**

**Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH**

**Stadtbau GmbH Bamberg**

**61 Stadtplanungsamt**



An

c/o GRÜNES BAMBERG

Grüner Markt 7  
96047 Bamberg  
Tel.: +49 (951) 23 777  
fraktion@gruenes-bamberg.de

Bamberg, 9. Juli 2020

### **Antrag: Konzept Quartiersgaragen**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

hiermit stellen wir namens der Fraktionsgemeinschaft GRÜNES BAMBERG / ÖDP / Volt und der Fraktion der SPD folgenden **Antrag**:

Die Verwaltung wird beauftragt, bis Ende 2020 ein Konzept für Quartiersgaragen in Bamberg zu erstellen. Wo möglich, soll dabei auf bestehende Parkhäuser und deren Verfügbarkeit im Rahmen der nächsten Jahre zurückgegriffen werden. Ebenso sind auch neu zu errichtende Quartiersgaragen in die Konzeption mit aufzunehmen – insbesondere im Rahmen ohnehin stattfindender städtischer oder privater Bauvorhaben (aktuell z.B. Karmelitenkloster, langfristig z.B. Baumaßnahmen am Bahngleis, etwa auf der frei werdenden Fläche an der Schwarzenbergstraße). Zeitliche Priorität haben dabei Gebiete, in welchen der Druck auf öffentliche Parkflächen besonders groß ist.

Zur Konzeption von Quartiersgaragen soll entsprechend eine stadtteilbezogene Analyse des aktuellen und prognostizierten Parkflächenbedarfs ebenso erstellt werden, wie eine Analyse der Auslastung von bestehenden Tiefgaragen und Parkhäusern. Hinsichtlich der vorhandenen städtischen und größeren privaten Tiefgaragen (z.B. Karstadt) soll aufgezeigt werden, ab wann bzw. unter welchen Konditionen diese in welchem Umfang in Quartiersgaragen umgewandelt werden können. Zum Sachstand bereits in Planung befindlicher Quartiersgaragen (z.B. im Sand) soll berichtet werden.

Darüber hinaus soll ein gesamtstädtisches Parkflächenkataster erstellt werden, um kostenfreie, gebührenpflichtige sowie Anwohner\*innen-Parkflächen, Carsharing-Parkflächen und Parkflächen für Menschen mit Behinderung sowie alle weiteren und sonstigen Parkflächen verorten zu können.

## Begründung:

Wir schaffen Raum für Menschen und teilen öffentliche Flächen neu auf. Wo heute Autos den Weg versperren, sollen künftig Menschen flanieren und Raum für Gespräche finden, Bäume Schatten spenden und das Lebensgefühl vor der eigenen Haustüre neu definieren.

Denn: die Aufteilung des Straßenraums zählt zu einer der schwierigsten Aufgaben für Städteplaner\*innen. Während in den allermeisten Straßen Anwohner\*innen wegen zu geringer Parkflächen klagen, haben beispielsweise Familien mit Kinderwägen oder Rollstuhlfahrer\*innen Schwierigkeiten, wenn Gehwege von parkenden Autos oder Fahrrädern, für welche die Fahrradbügel nicht mehr reichen, versperrt sind. Besonders ins Gewicht fällt auch, dass an vielen Straßen durch parkende Fahrzeuge auch Fläche verloren geht, welche etwa für sichere Fahrradspuren, Bäume oder Freischankplätze Verwendung finden könnte. Berücksichtigt man ferner, dass ein privater Pkw im Schnitt 95% der Zeit steht, wird umso offensichtlicher, dass in dieser Hinsicht ein Mismatch zwischen den Nutzungsoptionen sowie tatsächlichen Nutzungen des öffentlichen Raums besteht. Eine zukunftsfähige Verkehrspolitik muss also insbesondere die negativen Effekte des ruhenden Verkehrs in den Blick nehmen und bestmögliche Alternativen entwickeln. Eine konkrete Strategie hierfür wird v. a. zwei Aspekte bedienen. Einerseits alternative, dezentral konzentrierte Parkangebote in Form von Quartiersgaragen. Andererseits attraktive Anreize zur Reduzierung der Anzahl privater Pkw, ohne dabei wesentlich auf Mobilität zu verzichten.

Die Idee zur Etablierung von Quartiersgaragen ist freilich nicht neu, jedoch hinkt die Beschlusslage sowie Umsetzung desselbigen dem Kenntnisstand deutlich hinterher. Quartiersgaragen dienen nicht nur dazu, den öffentlichen Raum wesentlich von parkenden Fahrzeugen zu befreien. Sie bilden auch die einfache Möglichkeit, zu bedeutenden Mobilitätshubs entwickelt zu werden. So können dort besondere Flächen für Sharing-Angebote, etwa Leih-Lastenräder, Leih-Räder oder Leih-Autos, vorgehalten werden. Das Aufladen von E-Fahrzeugen lässt sich in entsprechend dafür erschlossenen Quartiersgaragen ebenso deutlich einfacher umsetzen, als beispielsweise auf Anwohner\*innenparkflächen am Straßenrand. Selbst Reinigungsangebote für Lastenräder oder Fahrzeuginnenräume ließen sich in Quartiersgaragen integrieren, um die saubere Übergabe von Leih-Fahrzeugen möglichst einfach zu gestalten. Wohnortnahes Be- und Entladen von Fahrzeugen am Straßenrand soll im Übrigen selbstverständlich so weit wie möglich auch künftig stattfinden können.

Mit Quartiersgaragen schaffen wir Infrastrukturen, die umgehend ihre Wirkung entfalten und zahlreiche Vorteile generieren. Diese Vorteile erstrecken sich dabei nicht nur in einen Zeitraum einiger Jahre, sondern sind langfristig sinnvoll nutzbar. Selbst wenn etwa autonom fahrende E-Fahrzeuge der Stufe fünf die - geringfügige, aber auch dann noch vorhandene - motorisierte Fortbewegung auf vier Rädern ausführen, sind dezentrale Quartiersgaragen eine hilfreiche Unterbringungsmöglichkeit.

Gleichwohl wollen wir auch kurz- und mittelfristige Optimierungen in diesem Bereich anstreben. Hierzu soll das beantragte Parkflächenkataster als Handlungs- bzw. Entscheidungsgrundlage den jeweiligen Akteuren dienen.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen.  
Mit freundlichen Grüßen

Andreas Eichenseher

Christian Hader

Sebastian Niedermaier