

<b>Sitzungsvorlage</b>		<b>Vorlage- Nr:</b>	<b>VO/2011/0013-61-1</b>
Federführend: 61 Stadtplanungsamt		Status:	öffentlich
Beteiligt: 31 Straßenverkehrsamt Referat 1 Referat 2 Referat 5 Stadtwerke		Aktenzeichen: Datum: Referent: Amtsleiter: Sachbearbeiter:	 17.10.2013 Thomas Beese Thomas Beese Manuela Rattel
<b>Fortführen und Umsetzen des Parkraumbewirtschaftungskonzepts</b>			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
26.11.2013	Umweltsenat	Kenntnisnahme	

## I. Sitzungsvortrag:

### 1. Ausgangslage:

Der Stadtrat hat sich in der Vergangenheit wiederholt mit dem Parkraumbewirtschaftungskonzept befasst. Bereits Ende des Jahres 2007 wurde das Ziel zur „Umstrukturierung und Verbesserung der Parkraumsituation in Bamberg mit dem Ziel der wirtschaftlichen Optimierung“ formuliert. Als inhaltliche Grundlagen dienten der Verkehrsentwicklungsplan, die bisherige Zonierung, die Ergebnisse aus dem Mediationsverfahren Innenstadt, fachliche Beiträge des Stadtplanungsamtes, des Straßenverkehrsamtes und der STVP (einschl. eines Kommunikationskonzepts) sowie fachlicher Input durch Herrn Prof. Dr. Mohnheim.

Wesentliche Inhalte des Parkraumbewirtschaftungskonzepts sind die

- Reduktion des Parksuchverkehrs,
- Verlagerung des oberirdischen Parkraums von innen nach außen,
- Aufwertung des öffentlichen Raums durch Verlagerung von oberirdischen Parken zu vorhandenen Parkhäusern und P+R-Anlagen.

Leitgedanken sind:

- Einfache und klare Kommunikation z.B. durch eingängige Zonengrenzen,
- Umfassende Beplanung und Bewirtschaftung sowie Beseitigung von Ausweichparkplätzen,
- Parkdauer von außen nach innen verkürzen,
- Tarife von außen nach innen verteuern und an der Tarifstruktur von Parkhäusern orientieren.

Nachdem bei erster Vorlage des Themas bereits eine kontroverse Diskussion in der Öffentlichkeit entstand, wurde eine breite Beteiligung von Interessensverbänden und interessierten Bürgern durchgeführt. Insgesamt gingen 28 Stellungnahmen, z.T. auch mehrfach von einzelnen Interessensverbänden/Verfassern ein, wobei 19 davon zustimmend waren. Zum Teilbereich Kernstadt wurden durch die Gruppen „Stadtmarketing“ und „Masterplaner“ Positionspapiere erarbeitet, die Eingang in den Sitzungsvortrag fanden.

Am 25.11.2009 wurde nach Vorberatung und Empfehlung aus dem Stadtentwicklungssenat der folgende Beschluss in der Vollsitzung des Stadtrates gefasst:

### **I. Beschluss des Stadtrates vom 25.11.2009**



1. Der Stadtrat der Stadt Bamberg nimmt den Sitzungsvortrag zur Kenntnis
2. Der Stadtrat der Stadt Bamberg stimmt dem Parkraumbewirtschaftungskonzept grundsätzlich zu.
3. Der Stadtrat der Stadt Bamberg stimmt der vorgeschlagenen Vorgehensweise gemäß Ziffer 5 des Sitzungsvortrags zu mit der Maßgabe, dass die Worte „Umsetzungsbeginn sofort“ beim Zeithorizont unter Ziffer 5 lfd. Nr. 1 Buchstabe b) gestrichen werden.
4. Der Stadtrat der Stadt Bamberg beauftragt die Verwaltung, die konkreten Umsetzungsschritte im zuständigen Senat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Bei der im Beschluss genannten Ziffer 5 Nr.1 handelt es sich um Maßnahmen in der Kernstadt bzw. den Zonen I und II.

Zuletzt wurde der GAL-Antrag vom 23.11.2010 (vgl. Anlage 1) in der Sitzung des Stadtentwicklungssenats am 02.02.2011 behandelt. Der Antrag bezieht sich auf den oben abgebildeten Beschluss des Stadtrates, worin die Verwaltung beauftragt wurde, die konkreten Umsetzungsschritte dem zuständigen Senat zum Beschluss vorzulegen. Dies wurde bezüglich der Plätze Heumarkt/Holzmarkt und nördliche Promenade getan und bezüglich des grundsätzlich beschlossenen Parkraumbewirtschaftungskonzepts aus 2009 auf Antrag aus der Sitzung beschlossen:

### **I. BESCHLUSS des Stadtentwicklungssenates vom 02.02.2011**

1. Der Stadtentwicklungssenat befürwortet den konstruktiven Dialog mit den Vertretern aus dem Masterplanverfahren und den Wirtschaftsverbänden.
2. Der Stadtentwicklungssenat beauftragt die Verwaltung, auf der Grundlage des Sitzungsvortrages vom 27.01.2011 mit den o. g. Gruppierungen Sondierungsgespräche zu führen mit dem Ziel, Übereinstimmungen und Differenzen herauszuarbeiten und zu dokumentieren. Dazu gehören auch Klarstellungen zu Mischzonen, Lizenzzonen und alternativen Kurzzeitparkplätzen.
3. Im Hinblick darauf wird die Angelegenheit in die 2. Lesung verwiesen, die noch vor der Sommerpause stattzufinden hat.

Am 15.04.2013 stellte die GAL-Stadtratsfraktion Bezug nehmend auf den Grundsatzbeschluss aus 2009, dem Nahverkehrsplan und dem o.g. Beschluss vom 02.02.2011 einen weiteren Antrag (vgl. hierzu Anlage 1):

1. Über die Umsetzung des Beschlusses vom 2.2.2011 wird Bericht erstattet.
2. Die Verwaltung zeigt auf, welche weiteren Schritte zu welchem Zeitpunkt zur Umsetzung des beschlossenen Parkraumbewirtschaftungskonzepts geplant sind.

## 2. Sachstand:

### 2.1. Grundlagen Parkraumbewirtschaftungskonzept:

Wesentliche Grundlagen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes sind:

- Das Angebot an Parkplätzen ist eine wichtige Einflussgröße auf die Wahl der Verkehrsmittel. Kann ein Autofahrer damit rechnen, dass er am Fahrtziel für seinen Pkw eine Abstellmöglichkeit findet, so wird er in der Regel selbst bei einem günstigen ÖPNV-Angebot mit dem Auto fahren. Die Auswirkungen einer solchen Verkehrsmittelwahl machen sich vor allem in den stark verdichteten Straßenräumen der Kernstadt bemerkbar. Somit gilt die Parkraumbewirtschaftung als wichtiger Bestandteil des Push+Pull-Ansatzes in der Verkehrsentwicklungsplanung (vgl. VEP Teil C, Seite C-3 und C-55 ff und Nahverkehrsplan).
- Durch die Vielzahl von Einzelregelungen - im Straßenraum und in den Parkhäusern - wird Kunden die Suche von Parkraum häufig nicht erleichtert. Der Eindruck entsteht, Parkplätze stünden nicht in ausreichendem Umfang bereit, da zunächst jeweils der günstigste Platz gesucht wird. Innerhalb der Innenstadt gibt es vor allem zwei Gruppen, die bei Neuregelungen in besonderem Maß berücksichtigt werden müssen: Zum einen die Bewohner, deren Mobilität über die entsprechenden Bewohnerparkregelungen gesichert wird, zum anderen die Besucher bzw. Kunden der Innenstadt.
- Der städtische Raum ist geprägt durch hohes Verkehrsaufkommen auf engem Raum.
- Der Ausbau der Verkehrsnetze zur Vermeidung von Stausituationen und zur Beseitigung von Konflikten der verschiedenen Verkehrsträger ist daher nur begrenzt möglich.
- Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung ist nur möglich durch
  - Intelligente Vernetzung der Verkehrssysteme
  - Schärfung des Bewusstseins von Personen und Firmen für den Verkehrsbereich durch Management von Mobilität und Logistik

Die unter Ziff. 1. (Ausgangslage) geschilderten Ziele und Leitgedanken sind ebenfalls wesentliche Grundlagen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes.

Zusätzlich flossen die Ergebnisse aus dem Mediationsverfahren Masterplan Innenstadt ein.

### 2.2. Parken im öffentlichen Raum:

Seit dem grundsätzlichen Beschluss zum Parkraumbewirtschaftungskonzept mit neuen Parkzonen fanden vielfältige Entwicklungen in der Parkraumbewirtschaftung statt.

Im Herbst 2010 ging die Tiefgarage Königstraße in Betrieb. Diese enthält in der obersten Ebene 120 Stellplätze in zentraler Lage.

Bereits 2009 eröffnete auch die Tiefgarage Luitpoldeck mit 100 innenstadtnahen Stellplätzen.

Daneben wurden die bewirtschafteten Stellplätze am Bambados in Betrieb genommen, sowie die Tiefgarage An der Weberei und die P+R-Anlage Brennerstraße.

So wurden seit dem Jahr 2009 über 1.200 Parkplätze im Stadtgebiet neu errichtet.

Durch die zukünftige Ansiedlung der Firma Brose an der Breitenau in Bamberg wurden die P+R-Stellplätze bedarfsgerecht im September 2013 durch die neue P+R-Anlage Kronacher Straße ersetzt.

Die *Anlage 2* zeigt die Lage der bewirtschafteten und öffentlich nutzbaren Parkieranlagen mit mehr als 50 Stellplätzen im Stadtgebiet bezogen auf die im Jahr 2009 beschlossenen Parkzonen.

Ebenfalls befindet sich das Projekt „Quartier an der Stadtmauer“ weiterhin im Verfahren. Eine abschließende Entscheidung über das weitere Vorgehen liegt aktuell noch nicht vor. Daher müssen zunächst im Nahbereich die weiteren Planungen abgewartet werden.

Im Bereich der Lange Straße, des Obstmarktes und Am Kranen wurde eine Arbeitsgruppe bestehend aus Bewohnern, Eigentümern, Gewerbetreibenden und verschiedenen Interessensgruppen eingerichtet. Deren Ergebnisse wurden vom Verkehrsversuch „Flaniermeile Lange Straße“ überlagert. Dies führte dazu, dass im Stadtrat die Ergebnisse aus der Arbeitsgruppe nicht beschlossen wurden. Und das wiederum verhinderte den punktuellen Umbau in dem Bereich des innerstädtischen Rings für die Aufwertung der Seitenräume durch Umgestaltung des dazu gewonnen Straßenraumes für Fußgänger. Der Stadtrat beschloss am 26.07.2012 auch den Erhalt der 14 Kurzzeitstellplätze. Daher herrscht in diesem Bereich kein Handlungsdruck. In diesem Fall konnte bis heute kein Konsens der Interessensgruppen herausgearbeitet werden.

Die Plätze Heumarkt und Holzmarkt sind aktuell wegen der Baumaßnahme Maria-Ward-Schulen stark betroffen. An- bzw. Abfahrt der Baustellenfahrzeuge erfolgt hierüber. Am Holzmarkt ist daher derzeit nur noch eingeschränktes Parken in Mischnutzung möglich. Eine weitere Baustelle der Universität ist in der Stangsstraße / Heumarkt geplant. Deren Auswirkungen können derzeit nur schwer eingeschätzt werden. Durch die Sanierung des Clavius-Gymnasiums wurde ebenfalls in die Verkehrsführung am Holzmarkt eingegriffen, um grundsätzlich den Baustellenbetrieb zu ermöglichen. Insofern sind diese Baumaßnahmen zunächst abzuwarten, um die Maßnahmen aus dem Parkraumbewirtschaftungskonzept umzusetzen.

Auch im Bereich der nördlichen Promenade ist derzeit kein Handlungsdruck spürbar. Weitere Platznutzungen, wie Märkte und Ähnliches sind aktuell nicht absehbar. Der Status Quo ermöglicht zwanzigminütiges Kurzzeitparken zu den üblichen Geschäftszeiten und nachts eine Dauerparkmöglichkeit.

Daneben erfordert die Haushaltslage der Stadt bei Maßnahmen in der oberirdischen Parkraumbewirtschaftung, welche zu Einnahmeverlusten führen, einen adäquaten Kostendeckungsvorschlag. Diese Anforderung wird bereits mit dem Parkraumbewirtschaftungskonzept aus 2009 aufgegriffen und die Parkraumbewirtschaftung seither in den Zonen I bis III (in einem größeren Radius um die Innenstadt) ermöglicht, wobei hier noch Potential vorhanden ist. Genaue Festlegungen, unter welchen Bedingungen diese Regelung greifen soll, werden für das kommende Haushaltsjahr durch die Verwaltung noch abgestimmt.

Das Baureferat hat in der Vergangenheit dieses kontroverse Thema als eine Daueraufgabe begriffen, mit dem beständigen Anforderungsprofil mehrheitsfähige Schritte und Maßnahmen immer wieder neu auszuloten und zur Umsetzung zu empfehlen. Die phasenweise negative Besetzung der Parkraumbewirtschaftung in der öffentlichen Wahrnehmung trat auf diese Weise in den Hintergrund. Dies bewirkte eine neuerliche positive Wahrnehmung der Innenstadt mit ihrer Erreichbarkeit und konnte der Entstehung eines negativen Images erfolgreich entgegenwirken.

### 2.3. Bewohnerparken:

In allen Bamberger Lizenzgebieten werden bedarfsgerecht im Rahmen der Möglichkeiten die Stellplatznutzungen im öffentlichen Raum angepasst. Die jüngsten neuen bzw. wieder eingeführten Parklizenzegebiete führten zu einer Erweiterung der Parkzone IV vor allem im Norden und Osten der Stadt (vgl. Anlage 2).

Zu diesen neuen Parklizenzegebieten zählt „V“ Katharinenstraße (01.06.2012), welches östlich des Bahnhofs als Ergänzung nach der Eröffnung der P+R Brennerstraße nötig wurde.

„K“ Jäckstraße, das am 01.04.2012 wieder eingeführt wurde, war auf Antrag der Bewohnerschaft, sowie mit Umbau des Schaeffler-Geländes auf die Bedürfnisse der bestehenden Bewohnerschaft abgestimmt worden.

Die neuen Gebiete im Umfeld des ERBA-Campus „Q“ Friedensbrücke (01.02.2013) und „X“ Mayersche Gärtnerei (01.06.2013) gehen auf Bürgeranträge sowie Anträge aus dem Stadtrat zurück. Ergänzt werden diese durch die Parkraumbewirtschaftung am ERBA-Campus.

Ebenfalls nach Bürgeranträgen und –initiativen wurde das Gebiet „C“ Marienstraße zum 01.12.2012 erneut erweitert.

Dass sich auch in bestehenden Gebieten mit Bewohnerparkausweisen die Situation verändern kann, zeigen die neuerlichen Entwicklungen im Haingebiet und im Umfeld der Konzert- und Kongresshalle. Mit Schreiben vom 05.08.2013 beantragte die SPD-Stadtratsfraktion (vgl. Anlage 3):

*„Die Verwaltung wird beauftragt, ihr Konzept für den ruhenden Verkehr im Haingebiet so zu modifizieren, dass es den neuen Entwicklungen Rechnung trägt. In die Überlegungen miteinzubeziehen ist eine Erweiterung der Lizenzgebiete bzw. eine Ausweitung der Parkscheibenzonen. Die Behandlung soll in einer der nächsten Sitzungen des Verkehrssenats erfolgen.“*

Der Antrag beschreibt im Weiteren die Situation, dass das Haingebiet zum Großparkplatz geworden sei. Statt ihr Fahrzeug am P&R-Platz Heinrichsdamm abzustellen, würden viele Autofahrer einen Stellplatz in den Straßen suchen und 70-80% der Fahrzeuge kämen dabei nicht aus Bamberg und blieben oft den ganzen Tag dort stehen.

Im Haingebiet erstreckt sich das Lizenzgebiet „A“ Hain Nord von der Friedrichstraße /Augustenstraße nach Süden bis in die Schönbornstraße und liegt in der Parkzone III. Südlich davon liegt die Parkzone IV und beinhaltet das Lizenzgebiet „S“ Hain Süd im Bereich Claviusstr, Wetzelstr, Schützenstraße, wobei die restlichen umliegenden Straßenräume zwischen Hainstraße und Heinrichsdamm bereits in einem Gebiet mit Parkraumbewirtschaftung liegen. Innerhalb der Lizenzgebiete sind die Stellplatznutzungen bedarfsorientiert verteilt. Je weiter südlich, also weiter von der Kernstadt entfernt, desto mehr Dauerstellplätze stehen zur Verfügung. Im Umfeld von Einrichtungen mit hohem Besucheraufkommen, wie z.B. Eingänge zum Park oder Bistumshaus St. Otto befinden sich heute bereits 74 Kurzzeitstellplätze.

Aus verkehrsrechtlicher Sicht fehlen im Haingebiet die für eine Ausweitung von Lizenzgebieten als auch für die Einführung einer Parkscheibenzone rechtlich notwendigen Voraussetzungen.

Das südliche Haingebiet als reines Wohngebiet ist im Vergleich zur Kernstadt durch großzügig angelegte Straßen und das Vorhandensein zahlreicher öffentlicher Parkflächen gekennzeichnet. Nahezu alle Grundstücke verfügen dabei über private Stellplätze. Es ist folglich ein Überangebot öffentlicher Parkflächen vorhanden, denen nur eine geringe Nachfrage durch die Bewohnerinnen und Bewohner gegenübersteht.

Im bestehenden Lizenzgebiet Hain-Süd (Claviusstr, Wetzelstr, Schützenstraße) gibt es 158 öffentliche Parkplätze, von denen aufgrund der geringen Nachfrage nur 43 für Bewohner reserviert sind. Daneben existieren 157 private Stellplätze.

Es wurden 2011 – 59  
2012 – 60  
2013 – 57

Bewohnerlizenzen ausgegeben.

Die Benutzung der öffentlichen Straßen und damit auch der dort vorhandenen Parkplätze ist im Rahmen ihrer Widmung für den Verkehr (Gemeingebrauch) grundsätzlich jedermann gestattet. Eine Einschränkung der Benutzung durch eine den Gemeingebrauch beschränkende Parkregelung darf daher nur aufgrund einer entsprechenden gesetzlichen Regelung erfolgen. Eine solche liegt hier allerdings nicht vor. Gemäß den Regelungen der StVO ist die „Anordnung von Bewohnerparkvorrechten nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.“ Das ist – wie oben beschrieben –im Gebiet Hain-Süd nicht der Fall. Es gibt ausreichend private und öffentliche Stellplätze.

Eine die Parkzeit, beispielsweise mittels Parkscheibe, einschränkende Regelung dürfte ebenfalls nur dann angeordnet werden, wenn die vorhandenen öffentlichen Stellplätze für den konkret vorhandenen Parksuchverkehr nicht ausreichen, weil z.B. durch lokal ansässige Dienstleistungs- oder Handelsbetriebe

zusätzlicher Parkverkehr ausgelöst wird. Im Gegensatz zum nördlichen Haingebiet sind südlich der Schönbornstraße kaum noch Handel oder Dienstleistung ansässig. Daher ist eine „Parkscheibenzone“ im Bereich des südlichen Haingebietes nicht zulässig.

Die Ausführungen des Straßenverkehrsamtes zum Gemeingebrauch und zum Bewohnerparken, lassen sich entsprechend auf andere Stadtbereiche übertragen. Eine ähnliche Situation, wie im Haingebiet liegt beispielsweise nördlich der Kernstadt im Umfeld der Konzert- und Kongresshalle oder der Schweinfurter Straße vor. Das Lizenzgebiet „L“ Konzerthalle, zwischen Regensburger Ring / Weidendamm / Pfeuferstr. / Mußstraße gelegen, befindet sich in der Parkzone III. Die Straßenräume sind zum einen ebenfalls großzügig gestaltet oder in Neubaugebieten mit öffentlichen Stellplätzen geplant worden.

Bei konkreten und nachweisbaren veränderten Bedarf werden in den zuvor genannten Bereichen in der Parkzone III oder außerhalb zukünftig Nutzungsanpassungen, wie z.B. Kurzzeitparken für Besucher und Besucherinnen oder Kunden und Kundinnen oder bei Bewohnerstellplätzen, weiterhin durchgeführt.

### 3. Zusammenfassung:

Maßnahmen in der Parkzone IV bzw. außerhalb der Parkzone III wurden je nach Bedarf umgesetzt und mit den jeweiligen Betroffenen und Trägern Öffentlicher Belange abgestimmt. Die Positionen der beteiligten Interessensgruppen wurden in der Beteiligung zum Sitzungsvortrag vom 24./25.11.2009 als Stellungnahme geäußert und kontrovers diskutiert. Ebenfalls waren diese Interessensgruppen (Stadtmarketing und IG Masterplan Innenstadt) in der AG Lange Straße vertreten, wo die jeweiligen Positionen ausgetauscht wurden.

Für den innerstädtischen Bereich wurden weder Konsensstendenzen, noch Handlungsdruck zur Umsetzung der in 2009 grundsätzlich beschlossenen Maßnahmen zum Parkraumbewirtschaftungskonzept festgestellt. Insofern unterbreitet die Verwaltung dem Umweltsenat folgenden Beschlussvorschlag.

## II. Beschlussvorschlag

1. Der Umweltsenat nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Umweltsenat beauftragt die Verwaltung Bewohnerlizenzzgebiete entsprechend der jeweiligen Bedarfslage weiter zu entwickeln.
3. Der Umweltsenat beauftragt die Verwaltung weiter Gespräche hinsichtlich möglicher Konsenspositionen zu führen und regelmäßig zu berichten.
4. Die Anträge der GAL-Stadtratsfraktion vom 23.11.2010 und 15.04.2013 sowie der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.08.2013 sind damit geschäftsordnungsmäßig erledigt.

## III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

<b>X</b>	<b>1.</b>	keine Kosten
	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	<b>3.</b>	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:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

**Anlage/n:**

1. Anträge der GAL-Fraktion
2. Übersichtsplan Parkieranlagen mit Parkzonen, Stand 01.10.2013
3. Antrag der SPD-Fraktion vom 05.08.2013

**Verteiler:**

Ref. 5 / A 31

Ref. 2 / A 20

STVP

Bamberg,

Baureferat

Sozial- und Umweltreferat

Thomas Beese  
Stellv. Baureferent

Ralf Haupt  
Referent

Stadtplanungsamt: .....  
(Thomas Beese)

Straßenverkehrsamt: .....  
(Kornelia Towstoles)

.....  
(Manuela Rattel)