



## Beschlussvorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **VII/2023/06103**  
Datum: 05.06.2024  
Bezug-Nummer.  
PSP-Element/ Sachkonto: 58110220/6600.1030  
Verfasser: FB Mobilität  
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	13.08.2024	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	28.08.2024	öffentlich Entscheidung

**Betreff: Parkraumkonzept Johannesviertel**

### **Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat beschließt das veränderte Parkraumkonzept Johannesviertel (vormals Parkraumkonzept Johannes-/Riebeckviertel).

René Rebenstorf  
Beigeordneter

## Darstellung finanzielle Auswirkungen

Für Beschlussvorlagen und Anträge der Fraktionen

Finanzielle Auswirkungen  ja  nein  
 Aktivierungspflichtige Investition  ja  nein

### Ergebnis Prüfung kostengünstigere Alternative

Das Kurzzeitparken mit Parkscheibe (statt Parkschein) zu regeln, hat funktionale Nachteile (Höchstparkdauer vorgegeben → keine Flexibilität für Nutzende; teilweise längeres Parken, als unbedingt nötig). Zudem wird anhand der Erfahrungen mit Parkscheinautomaten (PSA) an ähnlichen Standorten prognostiziert, dass sich die Investition- und Instandhaltungskosten der neuen PSA spätestens ab dem zweiten Jahr amortisieren.

### Folgen bei Ablehnung

Weiterhin ungesteuertes Parken im Quartier mit zunehmenden Konflikten zwischen Bewohnenden, Gewerbetreibenden, Pendlerinnen und Pendler sowie Verkehrssicherheitsdefiziten (insbesondere an Kreuzungen) und Zerstörungen von Gehwegen samt Baumscheiben.

A	Haushaltswirksamkeit HH-Jahr ff.	Jahr	Höhe (Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
---	----------------------------------	------	-------------	-----------------------------------

<b>Ergebnisplan</b>	<b>Ertrag</b> (gesamt)			
	<b>Aufwand</b> (gesamt)			
<b>Finanzplan</b>	<b>Einzahlungen</b> (gesamt)			
	<b>Auszahlungen</b> (gesamt)			

B	Folgekosten (Stand:	ab Jahr	Höhe (jährlich, Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	<b>Ertrag</b> (gesamt)			
	<b>Aufwand</b> (ohne Abschreibungen)			
	<b>Aufwand</b> (jährliche Abschreibungen)			

Auswirkungen auf den Stellenplan  ja  nein  
 Wenn ja, Stellenerweiterung:  ja  nein  
 Stellenreduzierung:

Familienverträglichkeit:  ja

Vereinfachte Mobilität per Kfz (Parklücken, Carsharing-Angebote) und zu Fuß durch weniger Kfz auf Gehwegen und in Kreuzungen für eine große Anzahl von im Quartier wohnenden Familien wiegt mehr als erschwerte Bedingungen für im Vergleich weniger Langzeit-Parkende (z.B. Berufspendelnde).

Gleichstellungsrelevanz:  ja

Klimawirkung:  positiv  keine  negativ

Es wird erwartet, dass sich der Parksuchverkehr reduziert und einige Wege mit dem Auto vermieden werden (kurzfristig durch erschwertes, verteuertes Pendeln; mittel- und langfristig durch verbessertes Carsharing statt Privatbesitz von Pkw).

## Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

### Beschlussvorlage Parkraumkonzept Johannesviertel

Pro	Contra
<ul style="list-style-type: none"><li>- Steuerung der Parkraumnachfrage</li><li>- Erleichterungen für Bewohnende, Gewerbetreibende inkl. Handwerk, Patienten- und Kundschaft</li><li>- positive Umwelt- und Klimawirkung</li><li>- verbesserte Verkehrssicherheit</li><li>- weniger Schäden im öffentlichen Raum (Gehwege, Bäume)</li><li>- über die Kosten hinaus ansteigende Einnahmen aus Parkgebühren</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- zusätzliche Regelungen und Verkehrszeichen</li><li>- erschwerte Bedingungen für Langzeit-Parkende</li><li>- (sich amortisierende) Investitionen und Folgekosten</li></ul>

Für die Innenstadt von Halle (Saale) wird eine weiterhin positive Entwicklung der Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner erwartet; so auch in den Quartieren rund um die Willy-Brandt-Straße, womit auch die Zunahme der Parkraumnachfrage anhalten wird. Aktuell stehen im Johannesviertel nördlich und einschließlich der Pfännerhöhe rd. 3.000 gemeldete Pkw knapp 1.200 Pkw-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum gegenüber.

Widerrechtliches Parken (vor allem auf Gehwegen, in Kreuzungen) ist omnipräsent. Schon heute ist der private Parkraum unzureichend und lässt sich nicht ohne Weiteres signifikant ausweiten. Vielmehr werden private Parkplätze auf Brachen infolge Neubebauung wegfallen. Der Bau einer Quartiersgarage ist bislang nicht abzusehen, so dass das Parkraumangebot tendenziell abnimmt.

Zwischen Francke- und Willy-Brandt-Straße bestehen bereits seit vielen Jahren die Bewohnerparkzonen „Prof.-F.-Hoffmann-Straße (Voßstraße)“ und „Riebeckviertel“ (siehe [https://halle.de/fileadmin/Binaries/FB\\_Mobilitaet/Bewohnerparkzonen/Bewohnerparken\\_Ist\\_Apr2021.pdf](https://halle.de/fileadmin/Binaries/FB_Mobilitaet/Bewohnerparkzonen/Bewohnerparken_Ist_Apr2021.pdf)), in denen sich die Parkraumbewirtschaftung nicht bzw. nur geringfügig ändern soll. Im Johannesviertel wurde die Parkraumnachfrage im November 2021 erfasst. Im Ergebnis liegen die Voraussetzungen für das Instrument „Bewohnerparken“ gemäß StVO (siehe [Informationsvorlage VII/2022/04124](#)) im nördlichen Teil des Quartiers vor, wofür ein Konzept zur Parkraumbewirtschaftung erarbeitet wurde. Weitere Grundlage der Planung ist der Grundsatzbeschluss des Stadtrats 97/I-29/533 zur Parkraumbewirtschaftung in Halle (Saale) vom 26.03.1997. Das Vorhaben harmoniert auch mit dem Ganzheitlichen Mobilitätskonzept der Stadt (siehe [Beschlussvorlage VII/2023/06633](#)):

- Parkraumbewirtschaftung als Steuerungsinstrument verstehen (Ziel 4)
- Quartiersbezogene Ansätze statt pauschaler Vorgaben (Ziel 7)
- Herausstellen von positiven Effekten mit Testprojekten und Einwohnerbeteiligung im Quartier (Ziel 8)
- Handlungsfeld Pkw-Verkehr – Parkraummanagement
- Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr – Halte- und Parkmöglichkeiten
- Handlungsfeld Sharing in Quartieren – Angebote für breite Nutzerkreise unterstützen.

Nach der Information im Ausschuss für Planungsangelegenheiten fand im Frühjahr eine gut fünfwöchige Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Der Umgang mit den Stellungnahmen von Einwohnerinnen und Einwohnern, Gewerbetreibenden sowie Institutionen ist wie angekündigt u.a. auf <https://mitmachen-in-halle.de/parkraumbewirtschaftung-johannes-riebeckviertel> veröffentlicht. Es ergeben sich daraus Anpassungen des Parkraumkonzepts.

### Gebietszuschnitt

Um die Verdrängungseffekte durch den ruhenden Jedermann-Verkehr abzumildern, wurde das Plangebiet bis inklusive beider Seiten der Pfännerhöhe erweitert. Das südliche Johannesviertel einzubeziehen, schließt sich angesichts der weit überwiegenden Parkraumnachfrage durch die Bewohnenden selbst gegenwärtig aus. Die Stadtverwaltung wird die Entwicklung beobachten.

### Carsharing (CS)

Seit einiger Zeit können in Quartieren mit Bewohnerparkausweisen auch Bewohnende, die nachweislich CS nutzen, zu den üblichen Konditionen auf Antrag einen Parkausweis bekommen. Statt eines Kfz-Kennzeichens wird in diesem Fall der Name des CS-Unternehmens eingetragen. Der Ausweis kann also für alle Fahrzeuge des Unternehmens verwendet werden.

Für das stationsungebundene „Zurückgeben“ eines Freefloating-Fahrzeugs in der Bewohnerparkzone ist das freilich keine Lösung. Der Parkausweis ginge verloren. Um die auch im Johannesviertel drohende Benachteiligung der Bewohnenden zu vermeiden, die ihre Mobilität u. a. durch insbesondere stationsloses CS gewährleisten, und CS allgemein zu fördern, sollen pragmatisch alle CS-Fahrzeuge jenen der Bewohnenden mit Parkausweis gleichgestellt werden. Damit wäre CS auf den künftigen Bewohner- und Mischparkstreifen zugelassen. Dieses Modell wird derzeit schon z. B. in Stuttgart angewandt.

Die neue Regelung fußt auf dem Carsharinggesetz § 3 (2) und soll pilothaft ohne vorab begrenzte Laufzeit eingeführt werden. Kontinuierliches Monitoring des Nachfrageverhaltens der CS-Nutzenden im Pilotgebiet soll absichern, dass rechtzeitig Anpassungen oder gar die Rücknahme der Regelung veranlasst werden können, wenn sich unerwünscht übermäßiges Abstellen von CS-Fahrzeugen abzeichnet.

Solange es keine amtliche Plakette für CS-Fahrzeuge gibt, soll eine nicht amtliche Kennzeichnung (z.B. Beklebung mit Firmenlogo) wie bisher auch auf den CS-Parkständen ausreichen. Die wenigen bestehenden CS-Parkstände im Quartier sollen zunächst beibehalten werden.

Mit der Etablierung von CS wird nicht nur erwartet, dass weniger Kfz geparkt werden müssen, sondern auch Umwelt- und Klimaeffekte eintreten infolge von bewussterer Kfz-Nutzung (Vermeidung unnötiger Fahrten) und mehr E-Mobilität (CS-Fuhrparke weniger fossil als Kfz-Durchschnitt). Sobald CS eine spürbare Größenordnung erreicht, muss die pauschale Befreiung von Parkausweis und/oder -schein zurückgefahren werden.

Das Parkraumkonzept wird wie folgt anhand von drei Lageplänen vorgestellt und erläutert.

### Gebietsanalyse: Ziele von Nicht-Bewohnenden (Anlage 1)

Die Ziele von Nicht-Bewohnenden (Handwerkskammer, Ärzte etc.) sind ungleich verteilt. Lieferbereiche sind an begründeten Stellen eingerichtet.

### Geplante Parkraum-Regelungen (Anlage 2)

Es ist überwiegend eine effiziente Mischnutzung durch Bewohnende mit Parkausweis oder Carsharing-Fahrzeug und die Allgemeinheit mit Parkschein vorgesehen. Im Abschnitt zwischen Beyschlagstraße und Preßlersberg sorgt der Mangel an Zielen für Nicht-Bewohnende dafür, dass reines Bewohnerparken ausgewiesen werden soll; hingegen Abschnitte mit reinem Parkschein-Parken ohne Höchstparkdauer in Gräfe-, W.-Brandt- und Turmstraße, wo gewerbliche Ziele prägend sind (z. B. HWK). Für die Pfännerhöhe wird auf Kurzzeitparken mit Parkscheibe abgezielt, da hier private Parkplätze mit flexibler Nutzungsdauer verfügbar sind und der Betrieb von Parkscheinautomaten vsl. nicht kostendeckend sein wird.

Es sollen einseitige Parkstreifen verlagert werden, um die widerrechtliche Befahrung von Gehwegen und Baumscheiben einzudämmen, soweit der Brandschutz es zulässt. Im Vorfeld wird dazu die bauliche Sicherung von Baumscheiben geprüft.

Die grafische Darstellung der Bewirtschaftungszone kann auch hier abgerufen werden:  
<http://u.osmfr.org/m/990234>.

Nach dem Stadtratsbeschluss wird mit dem Markierungs- und Beschilderungsplan das Anhörungsverfahren gemäß StVO durchgeführt; Änderungen im Detail sind möglich. Zusätzliche Lieferbereiche nach begründetem Antrag durch Anliegerinnen und Anlieger sind weiterhin möglich.

Mit Vorliegen des Stadtratsbeschlusses zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung im nördlichen Johannesviertel erfolgen 2024 die ersten Vorbereitungen zur Umsetzung. Die Einstellung der finanziellen Mittel für die Parkraumbewirtschaftung wird im Rahmen des verfügbaren Budgets des FB Mobilität als neues Projekt mit den nächsten Haushaltsplanungen in Höhe von 400.000 Euro angestrebt. Die Einstellung des Ertrags erfolgt nach der Prognosehochrechnung „6 Monate nach Umsetzung des Parkraumkonzepts und Hochrechnung auf 12 Monate“ mit der nächsten Haushaltsplanung.

Bis zur vollständigen Umsetzung ist eine Übergangslösung mit Parkscheibe (statt Parkschein) und der entsprechenden Beschilderung vorgesehen.

Ferner ist geplant, an noch zu bestimmenden Kreuzungsbereichen Fahrradbügel zu errichten – analog der Pilotmaßnahmen in Paulus- und Medizinerviertel.

#### **Anlagen gesamt:**

Anlage 1	Gebietsanalyse: Ziele von Nicht-Bewohnenden
Anlage 2	Geplante Parkraum-Regelungen