



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VII/2023/06103**
Datum: **07.27.08.2024**
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 58110220/6600.1030
Verfasser: FB Mobilität
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	13.08.2024 10.09.2024	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	28.08.2024 25.09.2024	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)
---	----------------------------------	------	-------------	-----------------------------------

Ergebnisplan	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (gesamt)			
Finanzplan	Einzahlungen (gesamt)			
	Auszahlungen (gesamt)			

B	Folgekosten (Stand:	ab Jahr	Höhe (jährlich, Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (ohne Abschreibungen)			
	Aufwand (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~~ **fließende Kfz-Verkehr etwas** reduziert: ~~und einige Wege mit dem Auto vermieden werden (kurzfristig durch erschwertes, verteuertes Pendeln; mittel- und langfristig durch verbessertes Carsharing statt Privatbesitz von Pkw).~~

- **Weil ein Teil der gebietsfremden Dauerparkenden gar nicht mehr das Quartier aufsucht.**
- **Weil die übrigen Autofahrenden eher als bisher einen freien Stellplatz finden.**
- **Weil mittel- und langfristig durch verbessertes Carsharing ~~statt Privatbesitz von Pkw~~ einige Wege mit einem eigenen Auto vermieden werden können.**

Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

Beschlussvorlage Parkraumkonzept Johannesviertel

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

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 **durch einen Investor** bislang nicht abzusehen **und durch die Stadt nicht leistbar**, so dass das Parkraumangebot tendenziell abnimmt.

Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt und darüber hinaus ist seit Jahrzehnten und europaweit ein anerkanntes, geeignetes und allorts praktiziertes Mittel, um den ruhenden Verkehr zu ordnen sowie Stadtteilentwicklung zu fördern. Auch der Stadtrat Halle (Saale) hat schon 1997 den Grundsatzbeschluss pro Parkraumbewirtschaftung gefasst (97/I-29/533 vom 26.03.1997). Seitdem wurde die Innenstadt sukzessive mit Bewohnerparkzonen, in denen stets mindestens 50 % des öffentlichen Parkraums für jedermann nutzbar bleibt, ausgestattet. Der Erfolg der bestehenden Bewirtschaftungsbereiche zeigt sich darin, dass nach Einführung der Zonen der Verwaltung nahezu keine Kritik/Beschwerden aus der Öffentlichkeit mehr zugehen sowie durch weniger widerrechtliches Parken an Kreuzungen und auf Gehwegen.

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), 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](#)) vor, weshalb ein Konzept zur Parkraumbewirtschaftung erarbeitet wurde. Das Vorhaben harmonisiert 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 2023 eine gut fünfwöchige Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Der Umgang mit den **16** Stellungnahmen von Einwohnerinnen und Einwohnern, Gewerbetreibenden sowie Institutionen ist wie angekündigt u.a. auf <https://mitmachen-in-halle.de/bewohnerparken-johannesviertel> 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~~ **an die südliche Quartiersgrenze** erweitert.

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. **Weitere CS-Stationen sind wie bisher auf Antrag der Unternehmen möglich.**

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 zwei Lageplänen vorgestellt und erläutert.

Gebietsanalyse (Anlage 1)

Bis auf Behinderten-, Carsharing- und Taxi-Parkstände sind alle öffentlichen Stellplätze im Plangebiet bislang unbeschränkt nutzbar.

Die Ziele von Nicht-Bewohnenden (Gewerbe, Ärzte etc.) sind ungleich verteilt. **Ballungen treten an den umschließenden Vorrangstraßen und in der Thomasiusstraße auf. Die punktuell größte Anziehungskraft entfaltet die Handwerkskammer in der Gräferstraße.** Lieferbereiche sind an begründeten Stellen eingerichtet.

Geplante Parkraum-Regelungen (Anlage 2)

Es ist grundsätzlich und 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-AnBewohnernde dafür, dass nur hier reines Bewohnerparken ausgewiesen werden soll; hingegen Abschnitte mit reinem Parkschein-Parken ohne Höchstparkdauer in Gräfe-, W.-Brandt- und Turmstraße, wo ~~gewerbliche Ziele~~ **Einrichtungen mit Besucherverkehr** prägend sind (z. B. HWK). Für die Pfännerhöhe und südlich davon wird auf Bewohner-/Kurzzeitparken mit Parkscheibe abgezielt, da hier private Parkplätze mit flexibler Nutzungsdauer verfügbar sind und der Betrieb von Parkscheinautomaten voraussichtlich nicht kostendeckend sein wird.

Behinderten-, Carsharing- und Taxi-Parkstände bleiben unverändert.

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.

Das Senkrecht-Gehwegparken in der nördlichen Beyschlagstraße (Westseite) soll entfallen, weil der Gehweg in der Praxis zu stark eingengt wird (stattdessen Längsparken auf der Fahrbahn → netto -10 Stellplätze, was einem Verlust von weniger als 1 % im Quartier entspricht). Ansonsten bleibt die Anzahl öffentlicher Stellplätze unverändert.

Nach dem Stadtratsbeschluss, **der als rechtliche Voraussetzung den „Willen der Gemeinde“ ausdrückt**, wird mit dem Markierungs- und Beschilderungsplan das Anhörungsverfahren gemäß StVO durchgeführt; Planänderungen im Detail sind nicht ausgeschlossen. Gleichzeitig erfolgen 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.

Zusätzliche Lieferbereiche nach begründetem Antrag durch Anliegende sind weiterhin möglich.

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