

Parkkonzept

Innenstadt Schwerin



Mai 2009

Amt für Verkehrsmanagement

Parkkonzept Innenstadt Schwerin

1. Rechtsgrundlagen

- Rechtsgrundlagen der Parkraumplanung finden sich
 1. im Bauplanungsrecht, einschließlich tangierender Normen des Wegerechts und des Zivilrechts
 2. im Bauordnungsrecht und
 3. im Straßenverkehrsrecht
- Zu 3: Die Sonderparkberechtigung für Bewohner ist rechtlich nach der Verordnungsermächtigung des Straßenverkehrsgesetzes (§6 Abs. 1 Nr. 14 StVG) in der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV- StVO) geregelt:

„Die Straßenverkehrsbehörden treffen... die notwendigen Anordnungen im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraumes für die Berechtigten oder durch Anordnung von Freistellung von angeordneten Parkbewirtschaftungsmaßnahmen“ (§45 Abs. 1b Nr. 2a StVO)
Rechtlich sind damit in großräumigen städtischen Bereichen Parkvorrechte für die Wohnbevölkerung zulässig.

Nach der VwV-StVO zu § 45 sind an Sonderparkberechtigungen für Bewohner zwingende Bedingungen geknüpft. Sie sind nur dort zulässig,

- wo „dem Parkraummangel für die ansässige Wohnbevölkerung wegen fehlender privater Stellplätze und hohen Parkdrucks durch nicht quartiersansässige Pendler oder Besucher nur durch eine entsprechende Anordnung abgeholfen werden kann“ und
- „die Bewohner in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung keinen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug finden“.

Der Gesetzgeber definiert den Bewohner als meldebehördlich registriert und in dem in Betracht kommenden Gebiet tatsächlich wohnend. Jeder Bewohner erhält nur einen Parkausweis für ein auf ihn als Halter zugelassenes oder nachweislich von ihm dauerhaft genutztes Kraftfahrzeug.

(Weitere Ausführungen in Anlage 11)

2. Grundzüge des Parkkonzeptes

- **Bevorzugung von Bewohnern, Kunden, Besuchern und Touristen und Sicherung des Wirtschaftsverkehrs, Verdrängung und Verlagerung der Berufspendler auf andere Verkehrsmittel oder dezentrale Stellplätze**
- **Sicherung der so genannten qualifizierten Parkraumnachfrage durch koordinierte Mehrfachnutzung der Stellplätze im Straßenraum**
- **Erhöhung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs, Reduzierung des Verkehrslärmes, Beitrag zum Klimaschutz**
- **Lenkung des Zielverkehrs in die Parkhäuser und auf größere Parkplätze**
- **Schaffung von städtebaulich verträglichen Straßenräumen**

3. Instrumente des Parkkonzeptes

3.1 Parkleitsysteme

- Führung des Verkehrs durch Statisches Parkleitsystem Zentrum in vorhandene Parkhäuser/ Parkplätze
- Aufbau eines Dynamischen Parkleitsystems

3.2 Mischprinzip

- **Überwiegende Bewirtschaftung der Stellplätze im Straßenraum im Mischprinzip (Bewohner und Kurzparker an Parkscheinautomaten, Bewohner sind von Gebührenpflicht an Parkscheinautomaten und Parkzeitbegrenzung ausgenommen)**

3.3 Bewohnerparkzonen

- **Gebietseinteilung Innenstadt mit durchschnittl. Größe ca. 400m (max. 1000m)**

3.4 Parkscheinautomaten

- **Bewirtschaftungszeiten :**
 1. i. R. Mo- Fr 8–19h
 2. Kernstadtbereich Mo –Fr 8–19h und Sa 8-14h
 3. Bahnhof, Theater tägliche Bewirtschaftung 8-19h
- **Maximale Parkdauer :**
 1. 2 Stunden in Geschäftsbereichen und vor Publikumseinrichtungen
 2. 3 bis 4 Stunden in peripheren Wohngebieten
 3. unbegrenzt mit ermäßigtem Tarif in Gebieten mit geringem Parkbedarf durch Kunden und Besucher
- **Parkgebühren:**

Staffelung Innenstadt	Zone 1
Restliche Stadt	Zone 2

3.5 Gebührenregelung

- Differenzierte und abgestufte Gebühren Straßenraum / Parkhäuser und Parkplätze (Straßenraum teurer dadurch Vermeidung von Parksuchverkehr , Zielführung in Parkhäuser mit Parkleitsystem)

3.6 Flexibilität der spezifischen Regelungen

- Anpassung an den jeweiligen aktuellen Parkraumbedarf sind jederzeit möglich z.B. laufende detaillierte Untersuchungen und Anpassungen in den bestehenden Bewohnerparkzonen A bis E
- Einführung Bewohnerzone L als Verkehrsversuch für 2 Jahre (Veranstaltungsfläche/ BUGA)
- Einführung Bewohnerparkzone J als Testgebiet mit Erweiterungsoption

3.7 Vorhandene Parkhäuser und Parkplätze Innenstadt

- Führung des Parksuchverkehrs über das Parkleitsystem in die vorhandenen Parkhäuser und Parkplätze

4. Wirkungszusammenhänge

Bewirtschaftung führt:

- schrittweise mittelfristig zur Verlagerung der Berufspendler auf private Parkflächen oder auf dezentrale unbewirtschaftete Bereiche außerhalb der Innenstadt (Alternative Angebote: Prüfung verbilligter Tageskarten an Parkscheinautomaten, Parkplatz Sport- und Kongresshalle, kostenfreies Parken/ keine Parkscheinautomaten außerhalb der Innenstadt als Grundsatz mit Ausnahmen z.B. Zippendorf)
- zur Verlagerung auf andere Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr)
- zur Abnahme des Parksuchverkehrs und damit auch zur Abnahme des Kfz-Verkehrs in den Bewirtschaftungsgebieten und somit zu weniger Lärm und Abgasbelastung und besserer Umweltverträglichkeit
- zur Erhöhung der Parkchancen und von zielnahem Parken für Bewohner, Kunden und Innenstadtbesucher im Straßenraum und damit zur Stärkung der vorhandenen städtebaulichen Strukturen
- zur möglichen Umgestaltung der entlasteten Straßenräume zugunsten der Fußgänger und der Aufenthaltsfunktionen (Städtebausanierung)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Schaffung von Fußgängerquerungsstellen (geringere Kfz-Belastung, Lücken in den Parkreihen)
- zur Verbesserung der Abwicklung des Lieferverkehrs
- zur gleich bleibenden Nachfrage an öffentlichen Parkmöglichkeiten für Kurzparker
- zur Konzentration auf nutzungsintensive Bereiche durch Bündelung der Flächen für gebietsfremde Parker, Schaffung von reinen Bewohnerparkbereichen
- zur Erhöhung der Umschlagshäufigkeit auf den Stellplätzen und damit zur besseren Auslastung der Stellplätze und damit auch zu einer besseren Erreichbarkeit der Unternehmen der Innenstadt (siehe Punkt 5.)
- zur besseren Auslastung der z.Zt. unausgelasteten Parkhäuser durch Verkehrsverlagerung aus dem überlasteten Straßenraum

5. Auswirkung der Bewirtschaftung auf die Stellplatzkapazität

- Parkraumbewirtschaftung führt zu einer Erhöhung der sog. Parkraumkapazität durch mehrfachen Stellplatzumschlag am Tag

		Bestand		Konzept	
1	2	3	4= 2*3	5	6= 2*5
Bewirtschaftungsart	Mindestumschlag	Stellplatzangebot	Parkraumkapazität	Stellplatzangebot	Parkraumkapazität
unbewirtschaftet	1	2940	2940	-	
Bewohner	1	1149	1149	1235	1235
Mischprinzip ohne Parkzeitbegrenzung	1	-	-	1105	1105
Mischprinzip Parkzeit z.B. 3 Stunden (8 – 18h)	2,6	576	1498	2330	6058
Kurzparken 2 Stunden (8 – 18h)	5	327	1635	260	1300
gesamt		4992	7222	4930	9698

* Mindestumschlag: Anzahl der möglichen Parkvorgänge pro Stellplatz und Tag

Anlagen:

- Anlage 1: Bewohnerparkzonen Gebietseinteilung
- Anlage 2: Bewirtschaftungszeiten an den Parkscheinautomaten
- Anlage 3: Flächendeckende Bewirtschaftung im Mischprinzip
- Anlage 4: Zoneneinteilung Parkgebühren im Straßenraum
- Anlage 5: Höhe der Verwaltungsgebühren ausgewählter Städte für Bewohnerparkkarten
- Anlage 6: Nutzungsstrukturen in Bewohnerzone A
- Anlage 7: Nutzungsstrukturen in Bewohnerzone B und C
- Anlage 8: Nutzungsstrukturen in Bewohnerzone D
- Anlage 9: Übersicht Parkhäuser / Parkplätze Innenstadt
- Anlage 10: Parkhäuser Öffnungszeiten, Einstellpreise
- Anlage 11: Anhang C: Sonderparkberechtigung für Bewohner
(aus Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen)
- Anlage 12: Parkraumbewirtschaftung in anderen Städten