

Federführung:

60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung

Produkt:

50.23 Sicherheit und Ordnung des Verkehrs

60.03 Verkehrsplanung

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

20.05.2019

Beratungsfolge:

Rat der Stadt Coesfeld

Sitzungsdatum:

Entscheidung

Weitere Umsetzung des Parkraumkonzeptes

- Bewirtschaftung der bisher unbewirtschafteten Stellplätze
- Anpassung der Halteverbotszonen
- Anpassung der Bewohnerparkzonen

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, den aktuellen Bestand an Behindertenstellplätzen zu ermitteln und zu bewerten, ob weitere Behindertenstellplätze ausgewiesen werden sollten. Das Ergebnis ist dem Ausschuss zur Vorberatung vorzulegen.

Sachverhalt:

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Planen und Bauen am 08.05.2019 wurde die Verwaltung beauftragt, zu folgenden Anregungen Stellung zu nehmen:

- Eine zusätzliche Ausweisung von Behindertenparkplätzen vorzunehmen, insbesondere in der Nähe des „kleinen Marktplatzes“
- Statt einer einheitlichen Höchstparkdauer von 2 Stunden sollten 3 Stunden vorgesehen werden.
- Die Verwaltung sollte weiter prüfen, ob nicht das Konzept „Parken mit Sanduhr“ eine Alternative darstelle.

:

1. Behindertenstellplätze

Laut DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ und der H BVA - Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sollten 3% der Parkstände barrierefrei gestaltet und als Behindertenstellplätze ausgewiesen werden. Die Analyse im Rahmen des Parkraumkonzeptes weist einen Anteil von 2,3% aus. Hieran dürfte sich in den vergangenen Jahren nichts geändert haben, eine laufende Erfassung ist aber nicht erfolgt. Allerdings leitet das vom Rat beschlossene Parkraumkonzept hieraus keine konkreten Handlungsempfehlungen ab. Der reine prozentuale Anteil kann aber auch nicht das alleinige Kriterium sein. Entscheidend ist auch die räumliche Verteilung und die Zuordnung zu Bereichen mit einer erhöhten Nachfrage nach Behindertenstellplätzen. Aufgrund des

demografischen Wandels sieht die Verwaltung inzwischen aber insgesamt einen gesteigerten Handlungsbedarf. Daher sollte der aktuelle Bestand noch einmal überprüft und dann bewertet werden. Im Rahmen dieser Betrachtung kann dann auch die im Ausschuss zugesagte Prüfung erfolgen, ob am Übergangsbereich Kleine Viehstraße in Neustraße in den Viererblöcken 1 oder 2 Behindertenstellplätze ausgewiesen werden können. Das Ergebnis wird dem Ausschuss nach den Sommerferien vorgelegt.

2. Parkhöchstdauer

Im Parkraumkonzept der Stadt Coesfeld ist eine Höchstdauer von 2 Stunden empfohlen worden. Ziel der Maßnahme ist es, den knappen Parkraum nicht Langzeitparkern zur Verfügung zu stellen, die auch einen längeren Fußweg akzeptieren müssten, sondern Kurzzeitparkern. Dieses Ziel lässt sich ohne Parkdauerbeschränkung nur erreichen, wenn die Höhe der Bewirtschaftungsentgelte so weit angehoben wird, dass es eine stark steuernde Wirkung hätte. Die Verwaltung hat aber nochmals aktuelle Literatur zu diesem Thema ausgewertet.

Untersuchung „Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V 145

(Auszüge aus Kapitel 2 „Wirkungen aktueller Instrumente der Parkraumbewirtschaftung“, als Anlage beigefügt)

Einhaltung der Parkdauer

„Der Anteil von regelkonformen Parkvorgängen bei Kurzzeitparkern ist (unabhängig von der Festsetzung einer Höchstparkdauer) insgesamt relativ gering. Nur bei den Parkdauerklassen von 15–30 Minuten, 30–60 Minuten und von 60–120 Minuten weisen knapp über 50 % einen gültigen Parkschein auf. Bei allen anderen Parkdauerklassen werden diese Raten deutlich unterschritten. Bei Parkvorgängen über 120 Minuten dominiert der Anteil von überzogenen Parkscheinen.“ (s. Abbildung).

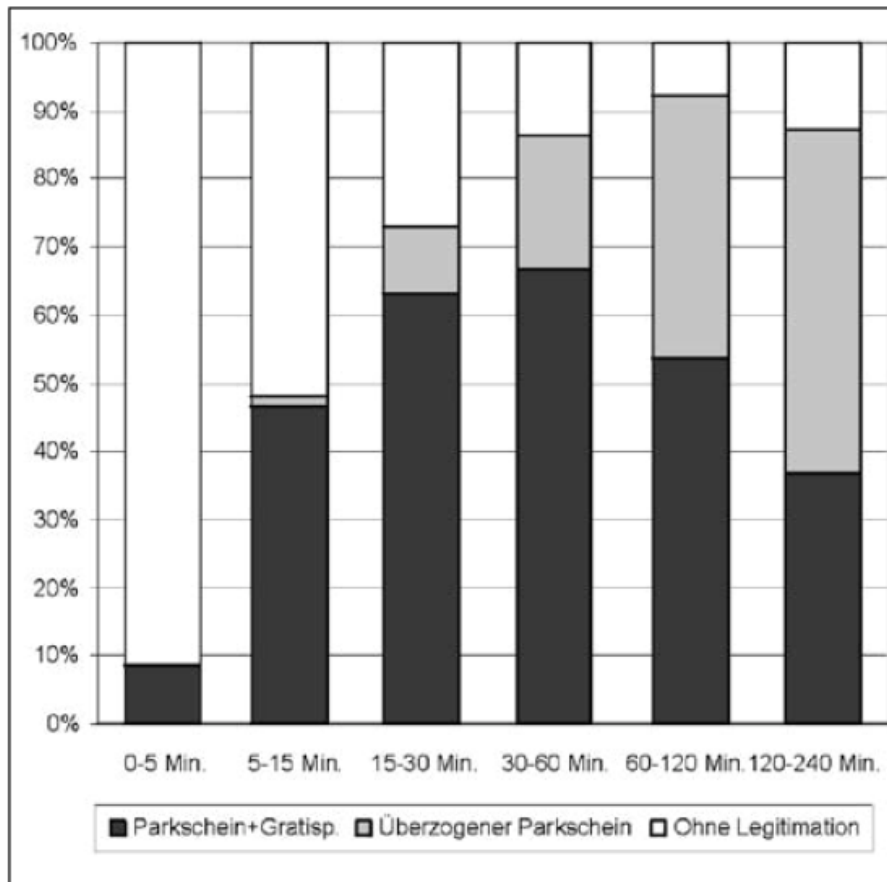


Bild 31: Regelkonformität von Kurzzeitparkvorgängen in den untersuchten Straßenabschnitten der Fallbeispielstädte differenziert nach Parkdauerklassen

Zusammenfassung Kapitel 2.1 „Höchstparkdauer“

„Von den im Rahmen des Forschungsvorhabens empirisch untersuchten Fallbeispielen verzichtet nur eine Stadt (Berlin) grundsätzlich auf die Festsetzung einer Höchstparkdauer. Eine Stadt (Köln) hebt durch das Angebot von Tagstarifen in ausgewählten, peripher gelegenen Teilbereichen die ansonsten geltende Höchstparkdauer auf. In den übrigen Städten gelten in den bewirtschafteten Bereichen grundsätzlich Höchstparkdauern. Diese reichen – abgesehen von besonderen, vereinzelt Teilbereichen (z. B. Bahnhof-, Hauptpostnähe) – von 2 Stunden bis 5 Stunden.“

Die Parkdauer aller Kurzparkvorgänge (ohne Sondergenehmigungen bzw. Bewohner) in den untersuchten Straßenabschnitten der Fallbeispielstädte beträgt im Mittel ca. 35 Minuten. Der größte Anteil der Parkvorgänge (über 80 %) in allen untersuchten Straßenabschnitten dauert maximal 60 Minuten. Der Anteil von Parkvorgängen, die länger als 120 Minuten dauern, ist in allen untersuchten Straßenabschnitten verschwindend gering.

Diese Ergebnisse stellen die Notwendigkeit einer Festsetzung von Höchstparkdauern an Parkscheinautomaten in Frage.“

Einschätzung der Verwaltung

Stellungnahme FB 60 Verkehrsplanung:

Ziel der anstehenden Umsetzung des Parkraumkonzeptes ist auch eine verständliche und einheitliche Regelung für die gesamte Bewirtschaftungszone. Daher wurde eine einheitliche Höchstparkdauer für die gesamte Zone festgelegt, unabhängig davon, ob die Bewirtschaftung über Parkschein oder Parkscheibe erfolgt. Die Parkscheibenregelung

erfordert zwingend die Festsetzung einer Höchstparkdauer. Um eine einheitliche Regelung beizubehalten, hält die Verkehrsplanung den kompletten Verzicht auf die Festsetzung einer Höchstparkdauer für die mit Parkschein bewirtschafteten Plätze - wie sie durch die oben zitierte Untersuchung nahegelegt wird – nicht für sinnvoll. Unter Beachtung der Untersuchungsergebnisse kann die Höchstparkdauer auch weiterhin mit 2 Stunden festgesetzt werden, da der Anteil von Parkvorgängen, die länger als 120 Minuten dauern, in allen untersuchten Straßenabschnitten ohnehin verschwindend gering ist. Unter Beachtung der Belange der Familienbildungsstätte (siehe unten) könnte die Höchstparkdauer für den Parkplatz am Marienring ggf. abweichend hiervon auf 3 Stunden festgesetzt werden.

Stellungnahme Fachbereich 50 Straßenverkehrsbehörde (zur Parkhöchstdauer bei Parkscheibenregelung):

Sowohl die StVO als auch die HAV (Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) nennen keine Höchstparkdauer. Die HAV sagt zudem, dass die „Parkzeitregelungen auf bestimmte Stunden oder Tage beschränkt sein können“ und „die Zeit, die auf dem Zusatzzeichen angegeben ist“ maßgebend ist. Es wird also keine Maximalgrenze genannt. Zudem sind im Internet auch Beispiele für Höchstparkdauern zu finden, die über die 2 Stunden hinausgehen. In § 13 Abs.1 Satz 4 StVO steht explizit: „Die Parkzeitregelungen können auf bestimmte Stunden oder Tage beschränkt sein“. Also besteht keine rechtliche Beschränkung auf 2 Stunden. Über die Festsetzung der Höchstparkdauer kann daher nach Abwägung der verkehrsplanerischen Belange entschieden werden.

Telefonische Anregung der Familienbildungsstätte vom 15.05.2019:

Die Familienbildungsstätte befürwortet die geplante Bewirtschaftung des Parkplatzes am Marienring. Großer Wert wird aber auf die Festlegung einer Höchstparkdauer von 3 Stunden gelegt. 2 Stunden Höchstparkdauer reichen in der Regel für den Besuch der Kurse in der Familienbildungsstätte nicht aus.

Nach Abwägung der unterschiedlichen Aspekte empfiehlt die Verwaltung, es bei der Höchstparkdauer von 2 Stunden zu belassen. Eine vollständige Aufhebung würde dazu führen, dass die innenstadtnahen Parkplätze in den Morgenstunden von PKW- Nutzern in Anspruch genommen werden, die einen Arbeitsplatz in der Innenstadt haben. Die Plätze würden dann nicht mehr den Kunden und Besuchern zur Verfügung stehen. Das ist aufgrund der hohen Dichte von Arbeitsplätzen in der Innenstadt (Behörden, Schulen, Ärzte, Banken, Krankenhaus) mit Sicherheit zu erwarten. Dies steht im Widerspruch zu den Grundzielen des Parkraumkonzeptes.

Eine Anhebung auf 3 Stunden wird nur von wenigen PKW-Nutzern tatsächlich benötigt. Diese können aber auch gezielt die Parkbauten nutzen, bei denen keine Parkhöchstdauer besteht. Bei Parkdauern über 120 Minuten kommt es zu einer erheblich schlechteren „Parkmoral“. Das heißt, dass gerade diese Nutzer überproportional Verwarngelder in Kauf nehmen. Das ist für das Image der Stadt abträglich.

3. Parken mit Sanduhr

Untersuchung „Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V 145

(Auszug aus Kapitel 2 „Wirkungen aktueller Instrumente der Parkraumbewirtschaftung“ als Anlage beigefügt)

Zusammenfassung Kapitel 2.4 „Gebührenfreies Parken an Parkscheinautomaten“: „Anhand der vorliegenden Befunde aus den Untersuchungen kann festgestellt werden, dass sich das Parkverhalten durch gebührenfreies Parken in der Regel nicht ändert: Parkdauern, Umschlag und Regelkonformität bleiben bei Einsatz von Regelungen zum gebührenfreien Parken an Parkscheinautomaten weitgehend unverändert.“

Dies bedeutet, dass die mit der sog. „Brötchentaste“ verbundenen Vorstellungen und Ziele aus Politik und Stadtmarketing (Erhöhung des Anteils regelkonformer Parkvorgänge, des Umschlags und der Besucherfrequenz) in der Regel nicht erreicht werden. Gebührenfreies Parken an Parkscheinautomaten führt zu Einnahmerückgängen und subventioniert somit gebührenpflichtiges Kurzzeitparken im öffentlichen Straßenraum.

In Abhängigkeit von der örtlichen Parkmoral, der nutzerfreundlichen Aufstellung von Parkscheinautomaten und der ortsüblichen Grundeinstellung der Nutzer zu Parkgebühren kann das gebührenfreie Parken an Parkscheinautomaten ungeplante negative Effekte nach sich ziehen: Bei einer ausgeprägten „Spar-Mentalität“ der Nutzer kann die Möglichkeit zum gebührenfreien Parken für kurze Parkdauern dazu führen, die Aufenthaltszeit und damit das Zeitbudget für Erledigungen und Einkäufe zu kürzen; bei geringen Grundauslastungen des straßenräumlichen Parkstandsangebotes und entsprechend hohen Parkchancen kann eine flächenhaft geltende Regelung zum gebührenfreien Parken an Parkscheinautomaten auch zum sog. „Parkstand-Hopping“ führen, was eine Erhöhung im fließenden Kfz-Verkehr bewirken kann.

Stellungnahme vom Fachbereich 50:

Das Abschreckende ist wohl eher der Gang zum PS-Automaten als die Gebühr selbst. Rein rechtlich betrachtet ist die Sanduhr nicht konform mit § 13 Abs. 1 StVO. Danach darf an Parkscheinautomaten nur mit einem Parkschein, der am oder im Fahrzeug von außen gut lesbar angebracht ist, für die Dauer der zulässigen Parkzeit geparkt werden. Ist der PSA nicht funktionsfähig, dann darf im Ausnahmefall die Parkscheibe benutzt werden. Die Verwendung der Sanduhr ist daher rechtswidrig. Weshalb die Sanduhr beispielsweise in Cloppenburg trotzdem Anwendung findet, ist nicht ersichtlich.

In der Stadt Coesfeld ist im Frühjahr 2019 als attraktives Angebot für die PKW-Nutzer das „Handyparken“ eingeführt worden. Handyparken ermöglicht die Zahlung von Parkentgelten, die exakt der Nutzungsdauer entsprechen. Dies ist inzwischen auch bei den Parkscheinautomaten der Fall. Handyparken erlaubt darüber hinaus aber das unkomplizierte Nachzahlen, wenn die zunächst gewählte Parkdauer zu gering bemessen war (innerhalb der geltenden Höchstdauern). Daher wird die Einführung einer „Sanduhr“ eher als kontraproduktiv angesehen. Es sollten alle Maßnahmen darauf ausgerichtet werden, die heutigen digitalen Möglichkeiten einer Parkraumbewirtschaftung zu nutzen und nicht in die analoge Sanduhrzeit zurückzugehen.

Anlagen:

Untersuchung „Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V 145

Auszug mit Kapitel 2 „Wirkungen aktueller Instrumente der Parkraumbewirtschaftung“