

§ 2369

Beschlussausfertigung

aus der

16. Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 15.11.2012

(Verkehrsausschuss, 06.11.2012)
(KAV, 24.09.2012)

Effiziente Parkraumbewirtschaftung, weniger Verkehr

Antrag der Piraten vom 11.09.2012, **NR 378**
hierzu: Antrag der FDP vom 30.10.2012, **NR 424**

Beschluss:

I. Die Vorlage NR 378 wird dem Magistrat zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

Die Drucksache lautet:

"Der Magistrat wird gebeten, zu prüfen und zu berichten, ob folgende, in anderen europäischen Großstädten realisierten Punkte zur Aufnahme in den Gesamtverkehrsplan oder andere geeignete Steuerungsinstrumente möglich sind:

1. Anwohnerparken:

a) Anwohnerparkausweise können auch über eine Website bestellt werden;

b) Anwohnerparkausweise für Zweitwagen werden teurer;

c) Die maximale Anzahl der Anwohnerparkausweise wird auf 90 Prozent der verfügbaren Parkplätze beschränkt;

d) Eine Anwohnerparkerlaubnis kann einmalig gegen eine RMV-Jahreskarte getauscht werden;

e) Alternativ zu Anwohnerparkerlaubnissen können in den Stadtteilen flächendeckend moderne Parkautomaten aufgestellt werden, bei denen man das Fahrzeugkennzeichen eingibt und Anwohner nach Abgleich mit einer Datenbank stark vergünstigt oder kostenlos parken können. Zum Vergleich: In Amsterdam gibt es 3.644 solcher Parkautomaten, in Frankfurt gerade mal 319, die veraltet sind. Gerade in Stadtteilen wie z. B. Niederrad mit einem starken Parkdruck von Pendlern, Stadionbesucherinnen und Stadionbesucher sowie Flugreisenden könnte dies über den Preis eine Entlastung schaffen. Für Umzüge, Handwerker, Ärzte und andere Personen werden Ausnahmegenehmigungen erteilt. Für

Besucherinnen und Besucher erhalten alle Einwohnerinnen und Einwohner eine Anzahl Coupons;

f) Vor Einführung dieser Änderungen werden in den jeweiligen Stadtteilen die Ortsbeiräte sowie die Bürgerinnen und Bürger angemessen beteiligt und befragt.

2. Parken auf der Straße:

a) Parken auf der Straße wird leicht teurer als im Parkhaus, um den Suchverkehr zu reduzieren;

b) Parkgebühren werden zeitlich gestaffelt: Kurzes Parken vor Geschäften ist günstig (z. B. 20:20, 20 Minuten für 20 Cent; in Antwerpen sind die ersten zehn Minuten bei Zahlung per SMS oder Pay-by-Phone kostenlos), längeres Parken wird proportional leicht teurer. Tagsüber ist das Parken teurer als nachts;

c) Tagsüber wird die Höchstparkdauer in der Innenstadt und in den Einkaufsstraßen wie bisher auf zwei bis vier Stunden begrenzt, um eine höhere Kundenfluktuation zu ermöglichen;

d) Parkgebühren werden räumlich gestaffelt: Zentrale Parkplätze sind deutlich teurer als dezentrale Parkplätze. In Amsterdam reichen die Gebühren beispielsweise von 90 Cent in der Peripherie bis fünf Euro pro Stunde im Zentrum. Dabei sollten die Gebühren wie in München sehr feinteilig nach Wohnblöcken angepasst werden;

e) Installation von Smart Meters: Sie registrieren per Magnetfeld, wenn ein Auto geparkt wird und informieren den Parkenden per SMS und die Polizei, wenn die Parkzeit überschritten ist;

f) Bargeldloses Bezahlen: Moderne Parkautomaten verzichten mehr und mehr auf Bargeld. Dadurch werden Manipulationen am Münzeinwurf seltener, durch die in Frankfurt jährlich Schäden in fünfstelliger Höhe entstehen (siehe Frage vom 23.03.2012, F 393). Alternative Zahlungsmethoden bestehen mit Kreditkarten, Geldkarten oder per SMS. Durch die neuen Zahlungsmethoden wird es möglich sein, auch größere Beträge einzuziehen, z. B. für 24-Stunden-Parken in dezentralen Stadtteilen;

g) Bezahlung per Telefon: Pay-by-Phone bieten zahlreiche Dienstleister an. Sie bekommen dafür in verschiedenen Städten drei bis zehn Prozent des Umsatzes. Zum Bezahlen per Telefon reicht schon das Aufstellen eines Schildes mit einer Telefonnummer darauf, was im Unterhalt deutlich günstiger ist als ein Parkautomat;

h) Qualitätskontrolle: Zielvorgaben für Parkkontrollen umfassen eine Anzahl zu kontrollierender Parkplätze pro Schicht. Der Erfolg wird nicht gemessen an den verteilten Strafzetteln, sondern am Prozentsatz der korrekt geparkten Fahrzeuge. Mit GPS-unterstützten Handgeräten können sogenannte Heatmaps erstellt werden, sodass die Kontrollfrequenz in Problemzonen intensiviert werden kann;

i) Scan-Fahrzeuge: In Amsterdam werden Scan-Fahrzeuge eingesetzt, die den ruhenden Verkehr mit 40 km/h abfahren und mit 160 Scans pro Sekunde Nummernschilder automatisch erfassen. Nachfolgende Hilfspolizisten auf Vespas verteilen die Strafzettel, wodurch eine hohe Effizienz erreicht wird. Hier ist die rechtliche Situation in Hessen zu prüfen, insbesondere die des Datenschutzes unter Berücksichtigung des anhängigen Verfahrens beim Bundesverwaltungsgericht;

j) Für Carsharing werden Parkplätze auf der Straße reserviert.

3. Parkhäuser:

a) Fixierung einer maximalen Anzahl an innerstädtischen Parkplätzen: Menschen brauchen nicht das Auto, um in die Innenstadt zu gelangen. Kommen neue Parkplätze in Parkhäusern hinzu, werden dafür Parkplätze im Straßenraum entfernt. Der freiwerdende Raum wird umgenutzt, beispielsweise für Fußgängerzonen, Spielstraßen, Radwege, Gehwegnasen, Abstellplätze für Fahrräder, Cafés, Baumpflanzungen oder für Sitzgelegenheiten;

b) Die in der Stellplatzeinschränkungssatzung festgeschriebenen Höchstgrenzen für Parkplätze in Neubauten werden gekoppelt an die Nähe zur nächsten Bahnstation. In Paris sind beispielsweise Neubauten von Parkhäusern im Umkreis von 500 Metern einer Metro-Station verboten, in Kopenhagen und Straßburg reduziert. Dort gibt es auch Bedingungen, dass vor dem Bau von neuen Parkplätzen zunächst nach freien Plätzen in Parkhäusern der Umgebung gesucht werden muss, auch in privaten Parkhäusern. Die städtische Parkbehörde hilft dort bei der Suche;

c) Zentrale Vermittlung von Parkplätzen in privaten Garagen und Parkhäusern über eine Online-Plattform;

d) Bereitstellung eines Mustervertrages für die Vermietung von Parkplätzen in privaten Garagen und Parkhäusern;

e) Nichtstädtische Parkhausbetreiber erhalten eine Konzession für die Erhebung von Parkgebühren;

f) Beteiligung von Anwohnern bei der Finanzierung von Quartiersgaragen: In Barcelona können Anwohner einen Parkhausplatz für 50 Jahre pachten oder aber monatlich mieten. Monatliche Mietpreise für Pendler sind höher als für Anwohner;

g) Einführung einer Steuer auf Firmenparkplätze: Um Fahrten mit dem Auto zum Arbeitsplatz zu vermeiden und Alternativen zu fördern, wird seit 2012 in Nottingham und anderen britischen Städten eine Steuer auf Firmenparkplätze von Unternehmen mit mehr als zehn Parkplätzen von jährlich bis zu jeweils 250 Pfundsterling erhoben. Wenn es hierzu eine Rechtsgrundlage in Hessen gibt, wäre das eine mögliche Kompensation für die entfallene Stellplatzabläse.

4. Park-and-ride

Koppelung von gebührenpflichtigem Park-and-ride mit einer 24-Stunden-Gruppenkarte: In Amsterdam kostet das Parken auf Park-and-ride-Plätzen acht Euro. Dafür gibt es ein kostenloses 24-Stunden Gruppenticket für zwei Personen dazu oder ein stadt eigenes Mietfahrrad für einen Tag.

5. Verwendung der Gewinne:

Gewinne sollten wie in vielen europäischen Städten z. B. für eine Subventionierung des ÖPNV verwendet werden, dessen Ausbau oder den Ausbau des Fußweg- und Radwegenetzes, was eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung findet. In Kensington und Chelsea gehen zwölf Prozent des Gewinns in die Finanzierung des ‚Freedom Pass‘, einem Programm, das dort älteren (60+) und behinderten Menschen eine kostenlose Nutzung des ÖPNV ermöglicht. In Barcelona werden 100 Prozent der Parkgebühren für das städtische Bike-Sharing-Programm verwendet.“

II. Die Vorlage NR 424 wird dem Magistrat zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

Die Drucksache lautet:

„Der Magistrat wird beauftragt, zu prüfen und zu berichten, wie und zu welchen Kosten das Parkleitsystem überarbeitet werden kann. Ziel soll sein, das Parkleitsystem für die Nutzer deutlich übersichtlicher und verständlicher zu gestalten, um den Parkplatzsuchverkehr zu reduzieren.“

Beglaubigt:

(Palmowsky)