

Zusammenfassende Sachdarstellung Parkraumbewirtschaftung in Glaucha (Informationsvorlage)

1 Ausgangsbedingungen und Veranlassung

Grundlage der Parkraumbewirtschaftung in Glaucha ist der Stadtratsbeschluss 97/I-29/533 vom 26.03.97 über die „Grundsätze der Parkraumbewirtschaftung in Halle (Saale)“. Die damalige Entscheidung gilt nach wie vor und ist aus verkehrsplanerischer Sicht auch im Wesentlichen noch richtig. Der Innenstadtgürtel wurde als erste Priorität klassifiziert. Zu den dort anzuwendenden Grundsätzen zählt, dass „der vorhandene Parkraum je nach Erfordernis bestimmten Nutzergruppen zugeordnet [wird ..]. Für Anwohner und Mobilitätsbehinderte sollen Sonderparkberechtigungen ausgegeben werden.“

Das Wohngebiet zwischen Altstadt, Franckeschen Stiftungen, Torstraße und Saale ist nach Einführung des Bewohnerparkens in der Altstadt samt Spitze das einzige große Quartier im 1997 definierten Innenstadtgürtel, in dem eine Parkraumbewirtschaftung in Gänze noch fehlt¹. Die Einwohnerzahl der Südlichen Innenstadt stieg indessen von 17.573 im Jahr 1996 auf inzwischen (2015) 23.321; für 2030 sind ca. 24.600 Bewohner prognostiziert². Glaucha erlebte diese expansive Entwicklung infolge eines außerordentlich intensiven Gebäudesanierungsprozesses in den letzten Jahren besonders drastisch und weist heute mit die höchste Einwohnerdichte im Stadtteil auf (5.208 Einwohner, davon 5.132 mit Hauptwohnsitz, am 31.12.15 gemeldet). Laut Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 1b Nr. 2a Straßenverkehrsordnung ist die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten (nur) dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden. Diese Problemdefinition trifft auf Glaucha zu.

Zum 31.12.15 waren in Glaucha zusammen 1.529 Kfz, davon 1.316 Pkw, gemeldet³. Dem gegenüber stehen

- ca. 1.100 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum,
- mindestens 400 private Stellplätze in Höfen und auf Brachen sowie
- 164 Kurzzeitstellplätze in der öffentlich zugänglichen Tiefgarage des Elisabeth-Krankenhauses.

¹ Die Parkscheinautomaten in Steinweg und Heinrich-Pera-Straße wurden Ende 2014 im Vorgriff auf das Bewohnerparken sowie auf Basis des vorliegenden Konzepts installiert.

Die letzten bisher unbewirtschafteten öffentlichen Stellplätze im Innenstadtgürtel werden sich nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Altstadt (inkl. Spitze) und Glaucha zwischen Hermannstraße und Mühlweg befinden.

² Analyse & Konzepte Beratungsgesellschaft für Wohnen, Immobilien, Stadtentwicklung mbH: Stadt Halle (Saale) Bevölkerungs- und Haushaltsprognose 2014, Bericht vom 11.09.2014.

³ Inbegriffen sind insgesamt rd. 30 Pkw von Elisabeth-Krankenhaus, Kirchgemeinde „St. Mauritius & St. Elisabeth“, Saaleklinik und Seniorenheim „St. Cyriaki et Antoni“; nicht enthalten sind Fahrzeuge, die den Bewohnern zur Nutzung überlassen werden, hier also nicht gemeldet sind.

Unabhängig einer gewissen Unschärfe (einige Stellplätze mangels Zugänglichkeit nicht ohne größeren Aufwand kartierbar) reicht die Gesamtkapazität des privaten Parkraums bei Weitem nicht aus, um die auf den Grundstücken erzeugte Parkraumnachfrage zu decken. In Summe stehen in öffentlichem und privatem Raum für die Pkw der Bewohner theoretisch genug Stellplätze zur Verfügung, was sich auch nachts und sonntags beobachten lässt. In der übrigen Zeit sind widerrechtlich auf Gehwegen geparkte Fahrzeuge ein Indiz für die Überlastung des Straßenraums, letztlich verursacht durch den Zustrom gebietsfremder Kfz.

Die hohe Stellplatznachfrage wird neben den Bewohnern selbst schließlich auch durch die Konzentration von besucherintensiven Einrichtungen sowie Arbeitsplätzen in erster Linie am Rand des Wohngebiets in Glauchaer Straße (z.B. Seniorenheim), Torstraße (z.B. Gymnasium), Ranischer Platz (Geschäfte), Steinweg (Geschäfte; auch Franckesche Stiftungen) und Mauerstraße (Krankenhaus, Kirchgemeinde) sowie durch die Bildungs-, Handels-, Dienstleistungs- und Freizeitangebote in der unmittelbar anschließenden Altstadt verursacht (siehe Karte in Anlage 1).

Letztlich sieht die Verwaltung wie in vielen anderen Städten (z.B. Erfurt, siehe www.erfurt.de/ef/de/leben/verkehr/mobil/auto/bewohnerparken/index.html) die einzig pragmatische Lösung darin, dass prioritär Bewohner der Innenstadt die Möglichkeit haben sollen, die Straßenstellplätze zu nutzen. Kunden, Besucher und Beschäftigte sollen hingegen primär und direkt die großen öffentlich zugänglichen Tiefgaragen, die bewirtschafteten Parkplätze (z.B. am Moritzzwinger) sowie ggf. die privaten Stellplätze am bzw. im Gebäude des jeweiligen Wegezwecks ansteuern.

2 Aufbau des Konzepts

Es ist vorgesehen, das Quartier Glaucha einschließlich der Kefersteinstraße als eine gemeinsame Bewohnerparkzone auszuweisen⁴. Keine Grenzen zwischen mehreren Zonen zu ziehen, hat zum Vorteil, dass

- sich die Nutzung des Parkraums selbstorganisierend optimiert,
- je Stellplatzsuche insgesamt mehr Möglichkeiten bestehen,
- weniger Bewohner an einer Zonengrenze bei ihrer Stellplatzsuche räumlich behindert werden und
- sich der Aufwand der Stadtverwaltung vereinfacht (Verkehrszeichen, Parkausweise).

Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung dürfen innerhalb von Bewohnerparkzonen werktags zwischen 9 und 18 Uhr nicht mehr als 50 % und in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der öffentlichen Stellplätze für Bewohner reserviert werden. Die übrigen Stellplätze müssen für Jedermann verfügbar bleiben, wobei sie mittels Parkscheibe, Parkscheinautomat (PSA) etc. bewirtschaftet werden können.

Die Herausforderung bei der Aufteilung des Parkraums besteht darin,

- zumindest tagsüber den zulässigen 50%-Anteil für die Bewohner möglichst aususchöpfen und den Quartieren mit dem höchsten Parkdruck zuzuordnen
- und dabei in der Nähe von besucherintensiven Einrichtungen (Dienstleistungen, Einzelhandel, Kleingewerbe und insbesondere Medizin; z.B. in Steinweg und Torstraße) Jedermann-Stellplätze vorzuhalten.

⁴ Gemäß Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung beträgt die maximale Zonenausdehnung 1 km, die hier eingehalten wird.

Tendenziell nimmt der Parkdruck und somit der Steuerungsbedarf vom Steinweg in Richtung Westen ab, weshalb in Saalberg, Hirten- und Schützenstraße sowie Unterplan kaum Regelungen beabsichtigt sind. Zwischen Bertram- und Glauchaer Straße soll grundsätzlich das Prinzip gelten, dass, wenn an beiden Fahrbahnrändern geparkt werden kann, jeweils eine Straßenseite den Bewohnern vorbehalten wird. Die Seitenzuordnung richtet sich nach der Verfügbarkeit von Stellplätzen auf den Grundstücken einerseits und der Existenz von besucherrelevanten Einrichtungen, insbesondere Arzt- und Therapiepraxen, andererseits. Für die Sackgassen der Schwetschkestraße ist vorgesehen, dass nur Bewohner parken dürfen, um häufige Wendemanöver infolge allgemeinen Parksuchverkehrs zu vermeiden. Das vollständige Ergebnis der Planung und Abstimmungen ist in den Anlagen 2 und 3 detailliert aufbereitet und für jeden Straßenabschnitt begründet.

Die vorhandenen allgemeinen und nutzerbezogenen Behindertenparkplätze bleiben erhalten und werden in der Parkraumbilanz entsprechend ihrer Nutzungsart (mit/ohne Parkausweis) zugeordnet. Es ergibt sich letztlich die tagsüber maximal zulässige Quote von 50 % Bewohnerstellplätzen. Zusätzlich zu den 50 % Stellplätzen für jedermann im Straßenraum befinden sich in der Tiefgarage des Elisabeth-Krankenhauses öffentlich zugängliche Stellplätze. Nachts soll die Reservierungsquote für Bewohner nicht auf bis zu 75 % angehoben sein, da die Parkraumnachfrage von außerhalb des Quartiers in diesem Zeitraum mangels Zielen gering ist.

Neben Steinweg und Heinrich-Pera-Straße soll in der Glauchaer Straße (ehem. Hospitalplatz) die Parkscheinpfllicht greifen. Die übrigen Jedermann-Parkstreifen im Kern von Glaucha können analog dem Quartier um die Große Wallstraße sukzessive mit PSA bestückt werden. Wo PSA voraussichtlich nicht kostendeckend betrieben werden können, soll die Parkzeit mittels Parkscheibenregelung auf eine bzw. zwei Stunde(n) begrenzt sein, wodurch mehr Nutzer im Tagesverlauf in den Genuss des Stellplatzes kommen.

An den zusätzlichen PSA soll gemäß der städtischen Parkgebührenordnung und dem praktizierten Bewirtschaftungsmuster im Innenstadtgürtel gelten:

- Gebühr: 0,25 € je angefangene 30 min Parkzeit
- Höchstparkdauer: unbegrenzt
- Bewirtschaftungszeit: Mo-Fr 8-18 Uhr, Sa 8-13 Uhr

Das Halten zum Ein- und Aussteigen sowie Be- und Entladen bleibt generell erlaubt (punktuelle Verbote aufgrund mangelnder Fahrbahnbreite etc. unberührt). Die Situation für den Lieferverkehr dürfte sich insoweit verbessern, dass die PSA-Bewirtschaftung einiger Parkstreifen, wo vorher jeder kostenfrei parken durfte (z.B. im Steinweg), deren Auslastung senkt und dadurch Lücken zum Halten häufiger auftreten.

3 Umsetzung des Konzepts

Aufgrund der großen Gebietsausdehnung und der angestrebten Bewirtschaftungsform mit nicht reglementierten Parkstreifen für jedermann ist eine Zonenbeschilderung ungeeignet. Die Kurzzeitstellplätze für jedermann werden wie in Heinrich-Pera-Straße und Steinweg positiv mit Zusatz „Parkscheibe“ oder „Parkschein“ ausgewiesen (siehe folgende Abbildung). Über die Verkehrszeichenkombination für die Bewohnerstellplätze wird in Abhängigkeit der straßenräumlichen Gegebenheiten im Einzelnen entschieden. Priorität wird der Verbotsschilderung gegeben, die unbeabsichtigte Missachtungen intuitiv reduziert.



Vor Anordnung der neuen Verkehrsregelung (nach Anhörung von Polizei, Straßenbaulastträger und Verkehrsunternehmen) sollen Bewohner und Gewerbetreibende umfassend (per Amtsblatt, Pressedienst und Website) mit dem Angebot, binnen vier Wochen Hinweise zu geben, informiert werden; wie zuletzt erfolgreich beim Konzept zum Bewohnerparken in der Altstadt praktiziert (siehe www.halle.de/de/Leben-Gesellschaft/Verkehr/Planung/Altstadtparken). Über Einwendungen wird im Rahmen einer Abwägung befunden, deren Ergebnis und eventuelle Änderungen am Konzept im Anschluss transparent veröffentlicht werden. Der Zeitpunkt der verkehrstechnischen Umsetzung des Konzepts steht letztlich unter dem Vorbehalt der ausreichenden Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln. Das Vorhaben ist für den Haushalt 2017 angemeldet. Eine zeitlich gestaffelte Umsetzung ist möglich, sodass das Bewohnerparken auch eingeführt werden kann, ohne simultan alle Jedermann-Stellplätze mit Parkscheinregelung zu versehen.

Die Einführung der Parkbevorzugung für Bewohner wird als familienverträglich eingeschätzt.

Anlage 1: Karte „Analyse“

Anlage 2: Karte „Konzept“

Anlage 3: Tabelle „Parkraumbilanz“