

Beschlussvorlage der Verwaltung Nr.: 20172533

Status: öffentlich

Datum: 14.10.2017

Verfasser/in: Tobias Brauner

Fachbereich: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Bezeichnung der Vorlage:

Gesamtkonzept ruhender Verkehr - Öffentlichkeitsbeteiligung 1. Stufe

Beschlussvorschriften:

Beratungsfolge:

Gremien:

Bezirksvertretung Bochum-Mitte

Sitzungstermin:

02.11.2017

Zuständigkeit:

Anhörung

Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität

28.11.2017

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität beschließt die Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung zu den beschriebenen Maßnahmen des Gesamtkonzeptes ruhender Verkehr. Die Ergebnisse sind auszuwerten und in einer Beschlussvorlage zur Umsetzung des Gesamtkonzeptes ruhender Verkehr in der Bochumer Innenstadt sowie den angrenzenden Wohngebieten den zu beschließenden Gremien vorzulegen.

Begründung:

1. Anlass

In der Vorlage Nummer 20162815 „Gesamtkonzept ruhender Verkehr“ ist bereits in der Bezirksvertretung Bochum-Mitte am 19.01.2017 sowie dem Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität am 24.01.2017 über die Zielsetzung, Analyseergebnisse und Handlungsfelder zum Gesamtkonzept ruhender Verkehr berichtet worden. Die Inhalte dieser Vorlage sind ebenfalls im Beirat Mobilität diskutiert worden. Es wurde jeweils ein grundsätzliches Einverständnis mit den Zielen und Handlungsfeldern rückgemeldet. Es ist grundsätzlich anerkannt worden, dass ein zusätzlicher Personalbedarf zur Überwachung einer ausgeweiteten Parkraumbewirtschaftungszone gedeckt werden muss.

Die nun vorliegende Vorlage baut auf den beschriebenen Zielsetzungen und Analyseergebnissen auf und konkretisiert diese in einem Stufenkonzept. An dieser Stelle

werden daher Zielsetzung, Analyseergebnisse und Handlungsansätze nicht wiederholt, die bereits in Vorlage Nummer 20162815 beschrieben sind.

Die im Folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen sind als Entwurf zu verstehen, die im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung diskutiert und entsprechend den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses angepasst werden sollen, bevor ein weiterer politischer Beschluss zur Umsetzung getroffen werden soll.

2. Gebührenordnung

Neben der Ausweitung der Bewirtschaftung sieht das Gesamtkonzept ruhender Verkehr in der Bochumer Innenstadt sowie den angrenzenden Wohngebieten auch eine Anpassung der Gebührenordnung vor. Diese wird in einer separaten Beschlussvorlage den politischen Gremien vorgelegt, da eine andere Beratungsfolge notwendig ist. An dieser Stelle wird jedoch bereits über die Inhalte informiert.

Die aktuellen Tarifzonen der Gebührenordnung sehen, „entsprechend dem Wert des Parkraums“ (§1 Gebührenordnung vom 03. August 1992, in der Fassung vom 27. April 2015), drei Tarifzonen vor, die der Anlage 1 Karte 1 entnommen werden können. Die Zone I entspricht dabei dem Kernbereich der Innenstadt mit einer Taktung von 15 Minuten = 0,35€, Zone II dem Randbereich Innenstadt mit einer Taktung von 20 Minuten = 0,35€ und die Zone III der Randlage Innenstadt und Stadtteile mit einer Taktung von 30 Minuten = 0,35€. Die Zone III ist in der Karte nicht dargestellt, da diese das gesamte übrige Stadtgebiet umfasst.

Die bestehende Tarifzonenaufteilung spiegelt nicht die allgemein hohe Stellplatznachfrage im Untersuchungsgebiet wieder. Projekte der letzten Jahre, wie z.B. das neue Justizzentrum oder das Anneliese Brost Musikforum Ruhr sind ebenfalls unberücksichtigt. Die Handlungsansätze zur Anpassung ergeben sich aus der Analyse und sehen Tarifzonen entsprechend der hohen Stellplatznachfrage sowie eine Vereinfachung und Vereinheitlichung vor.

Im Ergebnis sieht die Anpassung der Gebührenordnung eine Ausweitung der Zone I auf den Bereich Gleisdreieck, Ehrenfeld und das Stadtparkviertel vor (siehe Anlage 1 Karte 2). Die Zone II beinhaltet das übrige Stadtgebiet, eine dritte Tarifzone wird dadurch unnötig. Vor allem im Bereich Gleisdreieck wird durch die Reduzierung auf eine Tarifzone Parksuchverkehr nach einem günstigeren Stellplatz im öffentlichen Straßenraum vermieden. Das Parken im öffentlichen Straßenraum hat in diesem Bereich somit einen einheitlichen Preis.

Eine Anpassung der Gebühren soll weiterhin ca. alle vier bis fünf Jahre geprüft werden. Hierbei ist sowohl die Konkurrenz zu den benachbarten Städten zu beachten, als auch, dass eine Anpassung der Gebühren umfangreiche und kostspielige Änderungen der Einstellungen an den Automaten erfordert und auch daher längere Zyklen wirtschaftlich sinnvoll sind.

Die zahlungspflichtigen Zeiten sind nicht Bestandteil der Gebührenordnung. Eine Erweiterung auf montags bis samstags 8:00 bis 19:00 Uhr (vorher montags bis freitags 8:00 – 18:00 Uhr, samstags 8:00 – 14:00 Uhr) ist entsprechend den geänderten Ladungsöffnungszeiten und der Nachfrage nach Parkraum angemessen. Sonn- und feiertags bleibt das Parken frei, ebenso sollen Sonderregelungen (z.B. am Hauptbahnhof) beibehalten und an den Bedarf angepasst werden. Auch die Höchstparkdauer kann weiterhin dem Bedarf angepasst werden, um einen notwendigen und gewünschten Umschlag zu generieren.

Die Maßnahmen entsprechen den Handlungsansätzen und Zielen (vgl. Vorlage Nr. 20162815). Dauerparker werden gezielt in Parkhäuser / Tiefgaragen gelenkt, der öffentliche Straßenraum deckt in erster Linie den Bedarf an Kurzzeitparken ab. Mittel- bis langfristig soll Parken in Parkhäusern / Tiefgaragen preiswerter sein als im öffentlichen Straßenraum.

Perspektivisch kann der öffentliche Straßenraum so auch für andere Nutzungen und die Steigerung der Aufenthaltsqualität vorgesehen werden.

Über diese genannten Punkte beraten die zuständigen politischen Gremien in einer kommenden Vorlage, die für Ende des Jahres 2017 bzw. Anfang 2018 vorgesehen ist.

3. Ausweitung der Bewirtschaftung - Stufenkonzept

Wie bereits in der Vorlage Nummer 20162815 erwähnt, sieht das Gesamtkonzept ruhender Verkehr eine Umsetzung in mehreren Stufen vor. Hierdurch sind Anpassungen aufgrund von Wirksamkeitsüberprüfungen oder auch allgemeinen Entwicklungen des Mobilitätsverhaltens möglich.

Maßnahmen der Stufe 1 sehen in erster Linie die Stärkung der Wohnfunktion im unmittelbaren Umfeld der Innenstadt (Gleisdreieck) sowie den Kliniken vor, ohne dabei die Erreichbarkeit für Beschäftigte und Besucher einzuschränken. Dieser Handlungsschwerpunkt basiert auf den Analyseergebnissen. Eine Anhebung der Parkgebühren oder ein Wegfall von Stellplätzen für andere Nutzungen ist nicht vorgesehen. Es wird jedoch die Zone der höchsten Gebührenstufe entsprechend der bestehenden Nachfrage erweitert.

In Stufe 2 wird die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen überprüft und gegebenenfalls optimiert. Die Überprüfung von Verdrängungsverkehren und der Wirksamkeit der Maßnahmen sollte ca. 1-2 Jahre nach Einführung durchgeführt werden, damit sich das Nutzerverhalten einspielen kann.

Die Stufe 3 sieht eine erneute Anpassung an Entwicklungstrends vor und ist insbesondere als Lenkungs- und Förderungsinstrument für ein umweltverträgliches Mobilitätsverhalten zu verstehen, das bereits in den vorherigen Stufen durch die getroffenen Maßnahmen eingeleitet wird. Aufgrund von aktuellen dynamischen Entwicklungen, z.B. durch Verbreitung von Pedelecs, Nahmobilitätsverhalten u.ä., kann der öffentliche Straßenraum auch für andere Nutzungen und die Steigerung der Aufenthaltsqualität in Anspruch genommen und der Flächenverbrauch für den ruhenden Verkehr verringert werden.

Die folgenden Maßnahmenvorschläge für die erste Stufe sind als Entwurf zu verstehen, die durch die Beratung in den politischen Gremien, den sonstigen wichtigen Akteuren und einer anschließenden Öffentlichkeitsbeteiligung ausgearbeitet werden. Nach Abschluss der Beteiligung werden die abgestimmten Maßnahmen den politischen Gremien zum Beschluss vorgelegt (siehe 6. Weitere Vorgehensweise).

Den Handlungsansätzen und Zielen entsprechend ist vorgesehen, die Bewirtschaftung mit Parkschein und Parkscheibe sowie Bewohnerparkzonen zu erweitern. Bereits bestehende Regelungen werden beibehalten. Daraus ergibt sich für den Bereich Gleisdreieck eine Aufteilung in drei Zonen mit Bewirtschaftung im Mischprinzip, d.h. Parkscheiben- oder Parkscheinregelung mit dem Zusatz, „Bewohner frei“. Bewohner, die ihren Wohnsitz sowie den Besitz eines Kraftfahrzeuges nachweisen, können für 22,00 Euro im Jahr einen Bewohnerparkausweis für dieses Kraftfahrzeug beantragen. Der Ausweis berechtigt zum Parken auf den ausgeschilderten Flächen des jeweiligen Gebietes und befreit von der Parkschein- oder Parkscheibenpflicht. Der Zusatz „Bewohner frei“ ist jedoch nicht zwangsläufig notwendig, sollte der private Stellplatzbedarf auf eigenem Grundstück gedeckt oder die gemeldeten Kfz in einem Straßenabschnitt unerheblich sein. Die Zonen des Gleisdreiecks werden im Folgenden kurz beschrieben (siehe auch Anlage 2 Karte 1), die genauen Regelungen in den einzelnen Straßenabschnitten sind den Karten im Anhang zu entnehmen (siehe Anlage 2 Karten 2 bis 8). Behindertenstellplätze bleiben unverändert und werden daher nur in der Bestandskarte der Vollständigkeit halber aufgezeigt. In den weiteren Karten wird aufgrund der besseren Lesbarkeit auf die Darstellung der Behindertenstellplätze verzichtet.

- Zone Nord: Die bestehende Bewohnerparkregelung im Bereich zwischen Nordring, Dorstener Straße, Prümerstraße und Stühmeyerstraße wird ausgeweitet und im Norden und Westen durch die Bahngleise, im Osten durch die Kortumstraße und im Süden durch den Willy-Brandt-Platz abgegrenzt (siehe Anlage 2 Karte 1). Der Bereich ist im nördlichen Teil größtenteils durch Wohnnutzung mit Geschäftsbereichen, vor allem an den Hauptstraßen, gekennzeichnet und grenzt im Südosten an den zentralen Geschäftsbereich der Innenstadt an. Bewohner im Umfeld des Imbuschplatzes oder auch der Kanalstraße und Widumestraße haben bisher keine Bewohnerparkregelung. Hier wird durch die Maßnahmen die primär vorhandene Wohnfunktion gestärkt (siehe Anlage 2 Karte 4). In der Zone Nord soll in direktem Umfeld der Geschäftsbereiche mit der bestehenden Parkscheinregelung und in den Nebenstraßen in den meisten Fällen mit einer Parkscheibenregelung im Mischprinzip verfahren werden (siehe Anlage 2 Karte 3 und 4). Besucher in den Wohnstraßen können somit weiterhin kostenlos, jedoch zeitlich befristet parken. Der Umschlag ermöglicht das Parken von Kunden in den Geschäftsbereichen. Für die Geschäftsbereiche der Zone Nord ändert sich daher wenig, während Bewohner, die auf das Parken im öffentlichen Straßenraum angewiesen sind, nun größere Chancen auf einen freien Stellplatz haben.
- Zone Ost: Die Massenbergstraße / Boulevard, die Bahngleise im Osten und Norden sowie die Kortumstraße westlich begrenzen das Gebiet, welches vor allem durch das neue Justizzentrum sowie ansässige Institutionen, wie z.B. Stadtwerke, IHK oder auch dem Katholischen Klinikum St. Elisabeth und den nördlichen Teil des zentralen Geschäftsbereichs der Innenstadt geprägt ist (siehe Anlage 2 Karte 1). Wohnnutzung ist innerhalb des Ringes vorhanden. Hier gibt es eine Konkurrenzsituation bei der Stellplatznachfrage, welche durch die Bewirtschaftung im Mischprinzip mit Bewohnerparkregelung gelöst wird (siehe Anlage 2 Karte 3 und 4).
- Zone Süd: Das Gebiet der Zone Süd wird im Norden und Osten durch die Bongard-/ Massenbergstraße / Boulevard und den Willy-Brandt-Platz sowie durch die Bahngleise im Westen und Süden begrenzt und ist hauptsächlich vom zentralen Geschäftsbereich der Innenstadt sowie dem Bermuda3Eck geprägt (siehe Anlage 2 Karte 1). Ähnlich der Zone Ost gibt es hier Wohnnutzungen, vor allem im südlichen und westlichen Teil, die bei der Stellplatznachfrage mit anderen Nutzungen insbesondere tagsüber in Konkurrenz stehen. Eine Bewirtschaftung im Mischprinzip soll auch hier den Parkraum entsprechend den Nutzungen bereitstellen und den Zielen des Parkraumkonzeptes Rechnung tragen und Konflikte lösen (siehe Anlage 2 Karte 3 und 4).

Neben dem unmittelbaren Bereich der Innenstadt ist in der Analyse der öffentlichen Stellplätze vor allem die Umgebung der Kliniken als problematisch beurteilt worden. Daher sieht die erste Stufe der Umsetzung des Konzeptes neben der Parkraumbewirtschaftung des Gleisdreiecks auch die Parkraumbewirtschaftung für das direkte Umfeld der Augusta-Kranken-Anstalten sowie des St.-Josef-Hospitals / LWL-Klinik vor (siehe Anlage 2 Karte 1).

- Zone Augusta: Der Bereich Stadtparkviertel ist in der Vergangenheit bereits mehrfach im Zusammenhang mit dem Thema Bewohnerparken untersucht worden. Im Umfeld der Augusta-Kranken-Anstalt hat eine Bewohnerbefragung aus 2009 ergeben, dass die Einführung von Bewohnerparken mehrheitlich nicht gewünscht ist. Daher wird die Parkscheinregelung ohne den Zusatz „Bewohner frei“ nur auf die im direkten Umfeld liegenden Straßen Bergstraße, Zeppelinstraße und Lorenz-Rebber-Allee eingegrenzt (siehe Anlage 2 Karte 3). Die vorhandenen Parkhäuser der Klinik werden durch zusätzliche 200 Stellplätze eines in Kürze errichteten Parkhausneubaus auf dem Klinikgelände erweitert, sodass für Besucher und Mitarbeiter ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen. Die Statistik (Haushalte, gemeldete Kfz und private Garagen) zeigt ebenfalls, dass aufgrund der hohen Anzahl an privaten Stellplätzen kein Bedarf

für ein Bewohnerparken vorliegt, weshalb in der ersten Stufe keine weiteren Maßnahmen für den Bereich notwendig sind.

- Zone St. Josef: Eine Bewirtschaftung mit Parkschein oder –scheibe mit dem Zusatz „Bewohner frei“ ist für die unmittelbar angrenzenden Straßen des St.-Josef-Hospitals / LWL-Klinik vorgesehen. Auch hier werden in der ersten Stufe nur die unmittelbar angrenzenden Straßen in die Bewirtschaftung mit einbezogen, um in dem weitläufigen Gebiet eine notwendige Überwachung gewährleisten zu können (siehe Anlage 2 Karte 3 und 4). Vor allem der Bereich Küppersstraße muss in der Überprüfung von Verdrängungsverkehren und Wirksamkeit der Maßnahmen zur zweiten Stufe des Konzeptes überprüft werden. Sollte sich durch die Öffentlichkeitsbeteiligung der dringende Bedarf für eine weitläufigere Bewirtschaftung in der ersten Stufe ergeben, muss dieses in der abschließenden Personal- und Wirtschaftlichkeitsdiskussion entsprechend berücksichtigt werden. Je weitläufiger bewirtschaftet werden soll, umso mehr zusätzliches Personal wird benötigt.

Für die notwendige Verkehrsüberwachung der Erweiterung der Bewirtschaftung werden in einer ersten Abschätzung drei neue Stellen, für die Sachbearbeitung 0,2 Stellen zusätzlich im Straßenverkehrsamt benötigt. Die Abschätzungen beruhen auf der zu überwachenden Bewohnerparkzoneneinteilung sowie einer Abschätzung der neu zu bearbeitenden Anträge für einen Bewohnerparkausweis. Für die Sachbearbeitung im Bereich des Rechtsamtes wird ebenfalls ein Mehrbedarf an Personal entstehen, der noch zu ermitteln ist. Der endgültige Personalmehrbedarf wird nach der Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt und in der Beschlussvorlage zur Umsetzung der Maßnahme angegeben.

Für die bestehenden Bewohnerparkgebiete Bochum-Ehrenfeld, Stadtparkviertel und Alsenstraße – Düppelstraße ergibt sich aus der Analyse für die erste Stufe kein dringender Handlungsbedarf. Die Regelungen bestehen teilweise über Jahre, die Stellplatzsituationen im öffentlichen Straßenraum haben sich eingespielt und sind bereits in der Vergangenheit auf ihre Wirksamkeit überprüft worden. Die Öffentlichkeitsbeteiligung kann jedoch Handlungsbedarf im Sinne von Anpassungen der bestehenden Regelungen für die zweite Stufe geben. Die Verwaltung ist daher offen für Veränderungen in diesen Bereichen aufgrund von Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen und die Umsetzung in einem Stufenkonzept werden die Ziele des Gesamtkonzeptes ruhender Verkehr erreicht:

Stärkung der Wohnfunktion

Durch die deutliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im Mischprinzip mit dem Zusatz „Bewohner frei“ haben nun alle Bewohner der neu geschaffenen Bewohnerparkzonen eine bessere Chance zum Auffinden eines freien Parkplatzes. Vor allem im Tageszeitraum erhöht sich durch den generierten Umschlag einer Parkraumbewirtschaftung und den damit verbundenen Wegfall von Dauerparkern die Möglichkeit des Auffindens eines freien Stellplatzes. Viele Bereiche innerhalb des Gleisdreiecks haben in der Vergangenheit keine Bewohnerparkregelung gehabt. Durch die Erweiterung und Neuregelung des Parkraummanagements, welches bestehende Regelungen ausdrücklich beachtet, besteht nun eine Gleichberechtigung aller Bewohner der Innenstadt und den direkt umliegenden Straßen, die in Konkurrenz mit anderen Nutzern stehen (siehe Anlage 2 Karte 4).

Erweiterung von Bewohnerparken im Mischprinzip:

Zone Nord	Ist 16%	geplant 62%
Zone Ost	Ist 0%	geplant 36%
Zone Süd	Ist 0%	geplant 53%

Die Öffentlichkeitsbeteiligung soll für das Untersuchungsgebiet, insbesondere auch für den Bereich Stadtparkviertel einen Dialog über den Bedarf von weiteren Bewohnerparkbereichen

initiiieren. Für den Bereich St. Josef-Hospital wird das Bewohnerparken in 19% der Stellplatzabschnitte eingeführt (vorher 0%). Die Verwaltung sieht für den Bereich der Augusta-Kranken-Anstalten aufgrund der Ergebnisse der Bürgerbefragung aus 2009 und der Analyseergebnisse keinen Bedarf für Bewohnerparken.

Keine Einschränkung der Erreichbarkeit für Besucher und Beschäftigte

Es ist hervorzuheben, dass alle öffentlichen Stellplätze erhalten bleiben. Durch die Bewirtschaftung im Mischprinzip mit dem Zusatz „Bewohner frei“ werden zwar besondere Rechte für das Parken der Bewohner im öffentlichen Straßenraum eingeräumt, durch das Mischprinzip stehen diese Parkplätze jedoch allen Nutzergruppen zur Verfügung (siehe Anlage 2 Karte 3 und 8). Ebenfalls haben nur bestimmte Straßenabschnitte den Zusatz „Bewohner frei“ (siehe Anlage 2 Karte 4). Durch eine Höchstparkdauer und den damit verbunden Umschlag wird das Auffinden eines freien Stellplatzes für alle Nutzergruppen einfacher. Dauerparken wird verhindert. Die Höchstparkdauer für die Parkschein- oder Parkscheibenregelung kann dem tatsächlichen Bedarf flexibel angepasst werden. Auch bestehende Bewirtschaftungsregelungen werden nicht verändert, das heißt, es gibt durch die Erweiterung der Bewirtschaftung nur unerhebliche Veränderungen für den Einzelhandel (siehe Anlage 2 Karte 5 und 6). Die Mehrheit der Straßenabschnitte in direkter Umgebung der Einzelhandelsbereiche sind bereits jetzt schon bewirtschaftet (siehe Anlage 2 Karte 2). Das Prinzip wird nun konsequenter verfolgt (siehe Anlage 2 Karte 3).

Erweiterung Parkschein:

Zone Nord	Ist 16%	geplant 34%
Zone Ost	Ist 73%	geplant 100%
Zone Süd	Ist 74%	geplant 94%

Die Vereinheitlichung der Gebührenordnung sowie der Parkraumbewirtschaftung soll für eine einfachere und nachvollziehbare Regelung für Kunden und Besucher sorgen. Das vorhandene Parkleitsystem sowie die große Anzahl an Stellplätzen in den Parkhäusern stellt eine Qualität dar. Dieses Potential ist stärker zu nutzen.

Die Erreichbarkeit ist ebenfalls über Alternativen des Umweltverbundes und der Nahmobilität gegeben und zu erweitern. Das Gesamtkonzept ruhender Verkehr ist kein Mobilitätskonzept, es ist jedoch als ein Teil zur Umsetzung einer ganzheitlichen „Bochum Strategie“ zu verstehen, die durch die Politik beschlossen wurde und in weiteren Konzepten und Planungen umgesetzt wird (z.B. auch Nahverkehrsplan, AGFS, etc.). Alternativen im Sinne einer smarten Infrastruktur und zukunftsweisenden Mobilität werden gefördert (siehe Vorlage Nr. 20170970).

Verminderung von Immissionsbelastung durch Parksuch- und Verdrängungsverkehre

Der Parksuchverkehr nach einem kostenfreien Stellplatz verursacht eine Immissionsbelastung, die durch die großflächige Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung verhindert werden soll. Der Vergleich zeigt, dass innerhalb des Gleisdreiecks bisher immer noch kostenfreie Stellplätze im öffentlichen Straßenraum vorhanden sind (siehe Anlage 2 Karte 5). In Zukunft soll eine gezielte Lenkung in die vorhandenen Parkhäuser erfolgen. Dieses Potential wird durch die vorgeschlagene Anpassung der Parkraumbewirtschaftung stärker genutzt werden (siehe Anlage 2 Karte 6).

Vergleich kostenfreies Parken:

Zone Nord	Ist 69%	geplant 8%, Parkscheibe 59%
Zone Ost	Ist 29%	geplant 0%, Parkscheibe 0%
Zone Süd	Ist 26%	geplant 0%, Parkscheibe 6%

Durch die immer wiederkehrende Prüfung und Anpassung auf Wirksamkeit und Verdrängungsverkehre in einem Stufenkonzept wird diesem Ziel ebenfalls in besonderem Maße Rechnung getragen.

4. Öffnung der Parkhäuser für Bewohner

Die Überlegungen im Rahmen des Gesamtkonzeptes ruhender Verkehr in der Bochumer Innenstadt sowie den angrenzenden Wohngebieten sehen eine Ausweitung der Bewirtschaftung sowohl in der Fläche als auch für die gebührenpflichtigen Zeiten vor. Damit ist davon auszugehen, dass auch die Stellplatznachfrage von Bewohnern der Innenstadt bzw. innenstadtnaher Bereiche betroffen ist. Eine hieraus resultierende Nachfrage kann auch durch das Stellplatzangebot der WEG in den Parkhäusern abgedeckt werden. Hierbei sind die bewohnerspezifischen Anforderungen an einen Stellplatz, nämlich die jederzeitige Erreichbarkeit unabhängig von Parkhausöffnungszeiten und im Regelfall die feste Zuordnung eines reservierten Stellplatzes, zu berücksichtigen. Damit sind organisatorische und technische Voraussetzungen zu erfüllen und es besteht ein Abwägungsgebot zum Kurzparkangebot mit häufiger Stellplatzfrequenz in Bereichen besonderer Nachfrage der Innenstadtbesucher. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass die Akzeptanz aus Sicht der Bewohner an eine begrenzte Entfernung (sicherlich max. 500 m) zwischen Wohnung und Stellplatz geknüpft ist.

Im Bereich der nördlichen Innenstadt erfüllt das Parkhaus PS Brückstraße die o.g. Voraussetzungen; derzeit ist das Angebot auf die untere Parkebene begrenzt, kann aber nachfragegerecht auf die zweite Parkebene erweitert werden. Das östlich gelegene Parkhaus P7 Kurt-Schumacher-Platz erfüllt auch bereits heute die Anforderungen, die dann selbstverständlich auch in dem geplanten Neubau umgesetzt werden. Im südlichen Innenstadtbereich stehen die Parkhäuser P8 Konrad-Adenauer-Platz (ohnehin 24-Stunden-Betrieb) und P9 Schauspielhaus (24-Stunden-Zufahrts- und Zugangstechnik vorhanden) zur Verfügung. Für den westlichen Teil der Innenstadt kann bei Bedarf das Parkhaus P1 Husemannplatz, das durch den Umzug des Justizzentrums Kapazitätsreserven aufweisen wird, entsprechend ausgerüstet werden. Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Maßnahme „Viktoria Karree“ gibt es aktuell noch Abstimmungen über die genauen Stellplatzkapazitäten.

Im Hinblick auf die notwendige Privilegierung (reservierte Stellplätze im Regelfall) wird das beschriebene Angebot an den Nachweis des Wohnsitzes im Bereich der derzeitigen bzw. erweiterten Bewirtschaftung des Stellplatzangebotes im öffentlichen Raum gebunden sein

5. Beteiligung und Abwägung

In einer ersten Beteiligung der Öffentlichkeit sind verschiedene Institutionen (St. Josef-Hospital, Augusta-Kranken-Anstalt, LWL-Universitätsklinikum der Ruhr-Universität Bochum, Tierpark und Fossilium Bochum), das Cityforum und der Beirat Mobilität über die Maßnahmen zum Gesamtkonzept ruhender Verkehr informiert worden. Alle Beteiligten hatten Möglichkeit zur Stellungnahme und einem Gespräch, um Anregungen zum Thema zu geben.

Generell sind die Ziele und Maßnahmen des Gesamtkonzeptes ruhender Verkehr auf Verständnis und eine breite Zustimmung gestoßen. Alle Beteiligten sind sich darüber einig, dass der öffentliche Straßenraum nicht kostenlos zur Verfügung gestellt werden muss und der innerstädtisch typische Parkdruck durch eine angemessene Parkraumbewirtschaftung besser und gerechter für alle Nutzergruppen geregelt werden soll.

Viele Anregungen und Vorschläge beziehen sich auf erweiterte Nutzungsmöglichkeiten der Parkhäuser und zu technischen Details, wie z.B. Handyparken (Steuerung und Abrechnung des kostenpflichtigen Parkens per Smartphone) oder die Nutzung von Apps. Hier gibt es national und international Beispielprojekte, die allerdings einen gewissen Arbeits- und vor allem finanziellen Aufwand benötigen. Die Verwaltung wird die Prüfung solcher Möglichkeiten und die Betrachtung der Wirtschaftlichkeit mit der Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft Bochum gemeinsam vornehmen. Ebenfalls geprüft

werden sollen auch weitere Angebote für Mitarbeiter und Beschäftigte der Innenstadt in Parkhäusern, die durch Angebote für Dauerparker bereits jetzt schon durch die WEG bereitgestellt werden. Inwieweit dieses Angebot ausgedehnt werden kann wird diskutiert. Den Beteiligten ist jedoch klar, dass vor allem die Angebote des Umweltverbundes eine Alternative bieten und die Stadt diese durch Programme, wie z.B. die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes, weiter ausbauen wird.

Ebenfalls ist eine stärkere Förderung eines umweltfreundlichen Verkehrsverhaltens und damit einer noch strengeren Durchsetzung der Parkraumbewirtschaftung u.a. mit höheren Gebühren diskutiert worden. Hier ist man sich jedoch einig, dass eine moderate Umsetzung in einem Stufenkonzept im Zusammenhang mit der Konkurrenzsituation sowohl zu den benachbarten Städten als auch zum Ruhrpark eine angemessene Vorgehensweise zur verträglichen Regelung des ruhenden Verkehrs darstellt und in einem zeitlichen Rahmen auch das Mobilitätsverhalten und eine Lenkungswirkung entsprechend berücksichtigt, ohne sofortige Gebührenerhöhung.

Die Themen Nutzungsmischung und die Förderung des Wohnens im Innenstadtbereich werden durch das Gesamtkonzept ruhender Verkehr ebenfalls in Zielen und Maßnahmen unterstützt. Die Thematik einer eigenen Stellplatzsatzung wird separat bearbeitet.

Sonstige Themen, wie z.B. der Einführung einer so genannten Brötchentaste für kostenloses Kurzzeitparken sind diskutiert worden. Diese entsprechen jedoch nicht den Zielen und den Lenkungswirkungen des Gesamtkonzeptes und werden nicht weiter verfolgt.

Alle Beteiligten haben durch die anschließende Öffentlichkeitsbeteiligung weiterhin die Möglichkeit, Anregungen mitzuteilen und sich vor einem politischen Beschluss zur Umsetzung erneut zu beteiligen.

6. Weitere Vorgehensweise

Nach der Beratung in den politischen Gremien soll eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden. Hierfür ist zum einen eine Online-Beteiligung vorgesehen, die durch ein externes Ingenieurbüro begleitet und ausgewertet wird. Zum anderen soll Bürgerinnen und Bürgern, die über keinen oder nur eingeschränkten Zugang zum Internet verfügen, durch ein persönliches Gespräch eine Möglichkeit zur Beteiligung gegeben werden. Nach der Auswertung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung können die Maßnahmen der ersten Stufe angepasst werden. Erst dann kann eine endgültige Klärung des Personalaufwands und der Wirtschaftlichkeit erfolgen und als Beschlussvorlage zur Umsetzung des Gesamtkonzeptes ruhender Verkehr den politischen Gremien vorgelegt werden.

Zeitplan:

1. Beteiligung / Stellungnahmen der Interessensgruppen (August / September 2017)
2. Information der Bezirksvertretung Bochum-Mitte sowie des Ausschusses für Infrastruktur und Mobilität mit Beschluss zur Öffentlichkeitsbeteiligung (November 2017)
3. Öffentlichkeitsbeteiligung: online und Beratungsmöglichkeit (1. Quartal 2018)
4. Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Anpassung des Konzepts (2. Quartal 2018)
5. Prüfung des Mehrbedarfs an Personal (3. Quartal 2018)
6. Wirtschaftlichkeitsberechnung (3. Quartal 2018)
7. Beschlussvorlage für die politischen Gremien zur Umsetzung (4. Quartal 2018)

Die Beschlussvorlage zur Änderung der Gebührenordnung wird separat erstellt und im Laufe des Jahres 2018 den entsprechenden Gremien zur Beratung und zum Beschluss vorgelegt.

Finanzielle Auswirkungen:

Mittelbedarf für die Durchführung der Maßnahmen:

Jährliche Folgekosten (gemäß beiliegender Berechnung):

Anlagen:

Anlage 1: Gebührenordnung Übersicht Zonen

Anlage 2: Karten Gesamtkonzept ruhender Verkehr