

Mitteilung der Verwaltung Vorlage Nr.: 20162815

Status: öffentlich

Datum: 02.01.2017

Verfasser/in: Tobias Brauner

Fachbereich: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Bezeichnung der Vorlage:

Gesamtkonzept ruhender Verkehr

Bezug:

Mitteilung der Verwaltung in der 18. Sitzung der Bezirksvertretung Bochum-Mitte am 07.04.2016, TOP 5.11, Vorlage Nr. 20160525

Beratungsfolge:

Gremien:

Bezirksvertretung Bochum-Mitte

Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität

Sitzungstermin:

19.01.2017

24.01.2017

Zuständigkeit:

Kenntnisnahme

Kenntnisnahme

Wortlaut:

1. Anlass / Zielsetzung

In der Bochumer Innenstadt sowie den angrenzenden Wohngebieten kommt es aufgrund einer hohen Nutzungsmischung von Wohnen, Gewerbe, Freizeiteinrichtungen, Arbeitsstätten u. ä. in Verbindung mit dem begrenzten Angebot an privaten und öffentlichen Stellplätzen zu Parkproblemen. Diese Situation ist in nahezu jeder innerstädtischen Lage anzutreffen, die verschiedenen Nutzerinteressen nach Parkraum haben ein Konfliktpotential.

In der Vergangenheit sind für einzelne Parkgebiete Bewohnerparkregelungen eingeführt worden und die Politik hat die Verwaltung beauftragt, für weitere Gebiete die Einführung von Bewohnerparken zu prüfen. Eine kritische Reflexion der bestehenden Bewirtschaftungsformen und den Zusammenhängen mit den Ausweisungen von neuen Bewohnerparkbereichen (z. B. Verdrängungseffekte) fand nicht statt.

Zur Gewährleistung eines ausreichenden Parkangebotes für alle Nachfragegruppen und zur Verringerung von Immissionsbelastungen soll daher für die Innenstadt und angrenzende Bereiche ein strategisches Gesamtkonzept erarbeitet werden, das die verschiedenen Nutzungen einbezieht und das Parken nachhaltig regelt.

Ziel ist in erster Linie die Stärkung der Wohnfunktion ohne die Erreichbarkeit für Beschäftigte und Besucher einzuschränken. In diesem Zusammenhang sollen auch die Parksuch- sowie Verdrängungsverkehre vermindert werden.

2. Bisherige Vorgehensweise / Methodik

Das Untersuchungsgebiet ist in verschiedene Parkgebiete gegliedert, die jeweils typische städtebaulich-parktechnische Gemeinsamkeiten aufweisen und/oder bereits in der Vergangenheit untersucht worden sind. Für die Belegung der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum zu verschiedenen Tageszeiten liegt eine Untersuchung der Firma gevas humberg&partner aus dem Jahr 2013 vor. Zur Auslastung der öffentlichen Parkhäuser wurden Gangliniendaten durch die Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft Bochum mbH (WEG) zur Verfügung gestellt.

Für die Auswertung der umfangreichen Daten hat die Stadt Bochum ein externes Gutachterbüro, die Firma VSU GmbH aus Herzogenrath, beauftragt, welches die Arbeit im Sommer 2014 aufgenommen hat. Der vorhandene Datenbestand wurde mit Informationen von geplanten Bauprojekten sowie dem Masterplan Einzelhandel Fortschreibung (Geschäftsbesatz) ebenso ergänzt wie mit den statistischen Einwohner- und Kfz-Daten oder auch z. B. den Bodenpreisen. Zusätzlich sind private Stellplätze und Stellplatzanlagen statistisch erhoben worden.

3. Zusammenfassung Analyse

Das Untersuchungsgebiet umfasst sowohl die eigentliche Innenstadt von Bochum mit dem teilweise sehr dichten Geschäftsbesatz als auch die an die Innenstadt angrenzenden unterschiedlich strukturierten Stadtviertel, die im Wesentlichen durch Wohnnutzung, aber auch vereinzelt Geschäftsbesatz und stark frequentierte Ziele (Bergbaumuseum, Krankenhäuser etc.) geprägt sind. Als Analyseergebnisse sind für die Parkgebiete umfassende Bilanzierungen erarbeitet worden, die die Basis für eine Konzepterstellung bilden.

Allgemein ist zunächst festzustellen, dass das Untersuchungsgebiet für heutige Verhältnisse eine Unterversorgung mit privaten Stellplätzen aufweist. Dies liegt vor allem an dem hohen Anteil an Bebauung aus den 1950er Jahren mit geringem Stellplatznachweis. Aufgrund der räumlich engen Nutzungsmischung und der Vielzahl an unterschiedlichen Nachfragegruppen nach Parkraum entsteht der bereits beschriebene Konflikt.

Öffentliche Einrichtungen, integrierte kleine gewerbliche Nutzungen und das Wohnen weisen häufig ein Stellplatzdefizit auf. Vor allem im Umfeld der Kliniken wird intensiv im öffentlichen Straßenraum geparkt, da dieser im Gegensatz zu den zugehörigen Parkhäusern größtenteils nicht gebührenpflichtig ist.

Die Betrachtung der Zusammenhänge Einwohnerdichte, Haushaltsgröße, PKW-Besatz und Verfügbarkeit von privaten Stellplätzen zeigt mögliche Gründe für die hohe Parkraumnachfrage auf. Einwohnerschwerpunkte sind im Bereich des Innenstadtringes sowie im nordwestlichen Teil des Untersuchungsgebietes zu finden. Daneben gibt es vereinzelte, kleinräumigere Schwerpunktbereiche. Die durchschnittliche Haushaltsgröße ist selten höher als 2,5, in hoch verdichteten Bereichen teilweise unter 1,5 Einwohner pro Haushalt. Die Pkw-Verfügbarkeit pro Haushalt schwankt zwischen 0,5 und 0,9, nur im Gebiet östlich der Bergstraße liegt diese bei 1,0 Pkw pro Haushalt. Bei der Untersuchung von gemeldeten Kfz und privaten Stellplätzen zeigt sich ein großflächiges Missverhältnis von Fahrzeugmenge zu Vorhaltung entsprechender privater Stellplatzanlagen. Nur einzelne Bereiche des gesamten Untersuchungsgebietes sind ausreichend mit privaten Stellplätzen versorgt. Insgesamt ist also ein Ausweichen auf den öffentlichen Straßenraum notwendig.

Die Beschäftigtenzahlen aus dem Verkehrsmodell der Stadt Bochum zeigen eine starke Dominanz des Stadtkerns sowie an den Klinikstandorten. Der Handel konzentriert sich ebenfalls vor allem auf die Innenstadt. Daneben gibt es vereinzelte Handelsbereiche an den Cityradialen.

Die Analyseergebnisse zeigen insgesamt eine hohe bis sehr hohe Auslastung im öffentlichen Straßenraum zu bestimmten Tageszeiten. Die bereits in der statistischen Betrachtung aufgezeigte Problematik der Unterversorgung mit privaten Stellplätzen ist auch in den Erhebungsergebnissen klar erkennbar. In Teilen der Parkgebiete zeigt sich eine deutliche Dominanz des Wohnparkens (starke Auslastung frühmorgens). Im Nahbereich der City sind die öffentlichen Stellplätze grundsätzlich hoch ausgelastet. Tagsüber ist eine sehr hohe Auslastung vor allem im Bereich der Kliniken festzustellen. Für jedes Parkgebiet ist eine separate Analyse und Typisierung durchgeführt worden.

Die öffentlichen Parkhäuser sind tagsüber zu Spitzenzeiten hoch ausgelastet, haben jedoch morgens und abends noch Kapazitäten. Im Innenstadtbereich gibt es eine Konkurrenz zwischen öffentlichen Parkhäusern und dem Parken im Straßenraum. Teilweise werden in breiten öffentlichen Straßen erhebliche Mengen von Parkraum kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die Belegung der öffentlichen Parkhäuser zeigt tagsüber wenig Spielraum für eine Steigerung. In der Weihnachtszeit oder an Samstagen ist bei vielen Parkhäusern eine Vollbelegung festzustellen. Potential ist im Ganzen vor allem für nächtliche Dauerparker vorhanden, womit für innenstadtnahes Wohnen Stellplatzpotentiale zur Verfügung stehen.

Die Bewirtschaftung der Stellplätze mit Parkscheinautomaten wird durch die WEG durchgeführt, die Erlösdaten der einzelnen Parkautomaten liegen vor. Rechnet man Kosten und Ertrag der Parkraumüberwachung und der Parkraumbewirtschaftung zusammen, kommt man nach Berechnung des Gutachters auf ein Plus von ca. 787.200 EUR als Ertrag aller Stellplatzanlagen im Straßenraum (Datenbestand 2013). Hierbei sind schon die Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern berücksichtigt.

4. Handlungsansätze

Grundsätzlich soll zur Erreichung der Ziele die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet werden und die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum können nicht mehr, wie heute noch weit verbreitet, kostenlos und/oder zeitlich unbegrenzt zur Verfügung gestellt werden. Dies ist aufgrund der sehr guten Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sowie des Bestands an öffentlichen Parkhäusern auch nicht erforderlich. Auch für die Konkurrenzsituation zum Ruhrpark und den Nachbarstädten sind kostenlose Stellplätze im öffentlichen Straßenraum für den Einzelhandel nicht zwingend notwendig.

Die Einführung von Parkraumbewirtschaftung im Mischprinzip, das bedeutet eine Bewirtschaftung mit Parkscheibe/Parkscheine und Bewohner frei, ist in Gebieten mit einer Mischnutzung und geringer privaten Stellplatzanzahl sinnvoll, um den Zielen Rechnung zu tragen und Konflikte zu lösen. Dies bedeutet eine großflächige Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung und von Bewohnerparkgebieten.

Eine Zunahme der Bewirtschaftung (Parkschein, Parkscheibe, Bewohnerparken) muss eine höhere Parkraumüberwachung zur Folge haben, die zunächst öffentliche Mittel kosten (Personalkosten). Eine Refinanzierung ist nur über weitere Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung realisierbar (Parkschein statt Parkscheibe). Dies ist nur bei einem hohen Parkdruck erfolgversprechend. Hierfür bieten sich vor allem das Umfeld von Krankenhäusern, jene Bereiche mit sich überlagernden Ansprüchen sowie die öffentlichen Straßen im Innenstadtbereich an. Eine Gebührenanhebung von z.B. Bewohnerparkausweisen ist ebenfalls sinnvoll, um die Kostendeckungsrate zu erhöhen. Die Wirtschaftlichkeit der öffentlichen Parkhäuser kann zusätzlich durch die Verknappung kostenfreier Stellplätze im öffentlichen Straßenraum verbessert werden.

Eine Umsetzung sollte moderat und in einem Stufenkonzept erfolgen. Die letzte Stufe könnte die Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Fahrradstellplätze oder sogar der Wegfall von Tei-

len von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität oder z.B. neuen Radwegen zur Angebotsverbesserung sein. Diese muss an die allgemeinen Trends und strategischen Ziele der Stadt Bochum zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität angeglichen werden.

Die Parkraumplanung sollte sich nach folgenden Grundsätzen richten:

Bewirtschaftung öffentlicher Stellplätze (Mischprinzip Parkscheibe/Parkschein, wenn notwendig mit Bewohnerparkregelung (Bewohner frei)),

- im Umfeld von Kliniken,
- im Umfeld der Innenstadt,
- bei sich überlagernden Ansprüchen,
- im Umfeld öffentlicher Institutionen,
- auf öffentlichen Parkplätzen.

Eine Entschärfung der Situation kann darüber hinaus durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, insbesondere den öffentlichen Verkehr aber auch Rad- und Fußverkehr, erzielt werden. In diesem Zusammenhang sind aktuell die Ergebnisse des „Fachgutachten zur Untersuchung des Bus- und Straßenbahnlinienetzes“ und die Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu sehen.

5. Strukturen Parkraumbewirtschaftung

Der öffentliche Straßenraum des Stadtgebietes ist in drei Tarifzonen aufgeteilt, die unterschiedliche hohe Entgelte für die Parkzeit im öffentlichen Straßenraum aufweisen:

- Zone I: Kernbereich Innenstadt (15 Minuten = 0,35€)
- Zone II: Randbereich Innenstadt (20 Minuten = 0,35€)
- Zone III: Randlage Innenstadt und Stadtteile (30 Minuten = 0,35€)

Die zahlungspflichtigen Zeiten sind, bis auf vereinzelte Ausnahmen (z.B. am Hauptbahnhof), montags bis freitags zwischen 08.00 – 18.00 Uhr, samstags 08.00 bis 14.00 Uhr und sonntag und feiertags frei. Es gibt keine Option, einen Parkschein für einen ganzen Tag zu lösen.

Die Zonenaufteilung sowie die zahlungspflichtigen Zeiten sind z.B. den Veränderungen im Einzelhandel bzw. den verlängerten Ladenöffnungszeiten der letzten Jahre nicht angepasst worden. Es erscheint daher sinnvoll und notwendig diese Strukturen den aktuellen Gegebenheiten anzupassen.

Die Konkurrenzsituation zwischen den Parkhäusern und dem Parken im öffentlichen Straßenraum kann durch eine Anpassung der Bewirtschaftungsstrukturen zugunsten der Parkhäuser gelöst werden. Die Wirtschaftlichkeit der Parkhäuser kann durch eine Verknappung von kostenfreien Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum ebenfalls verbessert werden.

Die Tarifentgelte sind zuletzt 2015 im Nachzug zu der Erhöhung der Entgelte in den Parkhäusern (2014) moderat erhöht worden. Weitere künftige Anpassungen der Tarife sollten moderat geprüft werden. Aus rein fiskalischen Gründen kann eine Anpassung jedoch auch eher notwendig sein.

6. Personalsituation

Das Straßenverkehrsamt hat im gesamten Stadtgebiet 17 Überwachungskräfte (15,32 Stellen), davon sind 12 (10,58 Stellen) im Innenstadtbereich im Einsatz. Im Jahr 2015 wurden

103.439 Verwarnungsverfahren eingeleitet und damit 2.146.793 EUR an Verwarnungsgeldern vereinnahmt. Nach einer vor einigen Jahren durchgeführten Berechnung mit Sachkosten, Personalkosten (Überwachung), Anzeigenbearbeitung und Vollstreckung, liegt die Deckungsquote für diese Aufgabe bei ca. 85 – 90 %.

Regelungen für den ruhenden Verkehr bedürfen einer regelmäßigen Überwachung (gesetzlicher Auftrag gem. Straßenverkehrsordnung). Insbesondere Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen wie Bewohnerparken und gebührenpflichtiges Parken sind erfahrungsgemäß personalintensiv. Schon heute können aufgrund der Personalausstattung aber auch aufgrund von Ausfallzeiten (Krankenquote und Altersstruktur im Außendienst) nur unzureichend Kontrollmaßnahmen durchgeführt werden. Zudem sind in der Vergangenheit Aufgaben hinzugekommen (Umweltplaketten, Bewohnerparkbereiche, Veranstaltungen, weitgehender Rückzug der Polizei aus der Aufgabe), ohne dass mehr Personal zur Verfügung steht. Dieses äußert sich bereits in häufigen Beschwerden von Bürgern über Falschparker und Anfragen aus der Politik (insbesondere zur Einrichtung von neuen Bewohnerparkzonen, die wiederum zusätzlich überwacht werden müssen).

Eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung bedarf personalwirtschaftlicher Maßnahmen. Insbesondere bei Neuausweisung von Bewohnerparkzonen besteht bei den Bürgern aufgrund der „bezahlten Parkberechtigung“ der Anspruch auf regelmäßige Kontrolle. Der Personalbedarf richtet sich nach dem Umfang und der Lage der Kontrollbereiche.

7. HSK-Maßnahmen

Die HSK-Maßnahme 2.54.01.00066 – „Ausweitung der bewirtschafteten Parkflächen im öffentlichen Straßenraum“ – sieht durch eine schrittweise Neuordnung der Parkzonen und Ausweitung der Gebührenpflicht Konsolidierungsbeiträge von 2015: 100.000,00 EUR, 2016: 200.000,00 EUR und 2017: 300.000,00 EUR vor. Die Verwaltung wird deshalb in einem moderaten Umfang bislang bewirtschaftungsfreie Stellplätze und Stellplätze, die bisher ein eingeschränktes Halteverbot aufweisen, z. B. innerhalb des Innenstadtringes oder im Umfeld des Musikforums, in Stellplätze mit Parkraumbewirtschaftung mittels Parkscheinautomaten umwandeln. Diese Maßnahmen können ohne zusätzlichen Mehraufwand an Kontrollen oder Personal realisiert werden, da diese Straßenabschnitte bereits kontrolliert werden. Die Umsetzung ist für Ende 2016/Anfang 2017 als laufendes Geschäft der Verwaltung geplant, die voraussichtlichen Mehreinnahmen werden von der Verwaltung berechnet und als Mitteilung an die politischen Gremien aufbereitet. Die Mehreinnahmen wirken sich jedoch erst vollständig auf den Haushalt 2018 aus, sodass die Konsolidierungsbeiträge derzeit aus den Unterhaltungs- und Instandhaltungsmitteln des Tiefbauamtes kompensiert werden müssen. Eine merkliche Veränderung im Mobilitäts- und Parkverhalten ist durch diese Maßnahmen nicht zu erwarten.

Die zweite HSK-Maßnahme „Erhöhung der Parkgebühren“ ist 2015 umgesetzt worden. Die Einnahmen aus der Erhöhung ergaben rund 400.000,00 EUR, die HSK-Einsparvorgabe beträgt jedoch 600.000,00 EUR. Die Differenz wird derzeit ebenfalls aus den Unterhaltungs- und Instandhaltungsmitteln des Tiefbauamtes kompensiert.

Bei einer Erweiterung der Tarifzone I und II können die Einnahmen durch eine Aufstufung einzelner gebührenpflichtiger Stellplatzabschnitte im Innenstadtbereich in eine höhere Tarifzone steigen. Hierfür ist eine Änderung und Ausarbeitung der Gebührenordnung notwendig.

8. Weitere Arbeitsschritte

Neben der Umsetzung der HSK-Maßnahmen wird eine gebührenpflichtige Öffnung der Parkhäuser in den Nachtstunden zur Verbesserung der Konfliktsituation für Anwohner geprüft. Die Prüfung wird durch die WEG vorgenommen.

Parallel zur vorliegenden Mitteilung an die politischen Gremien wird das Thema auch als Vorlage in den Verwaltungsvorstand zur Beratung eingereicht. Insbesondere zu den Punkten 5 „Strukturen Parkraumbewirtschaftung“ und 6 „Personalsituation“ besteht ein Klärungs- und Entscheidungsbedarf des Verwaltungsvorstandes. Die voraussichtlichen Arbeitsschritte sind aufbauend auf den Ergebnissen der Beratung des Verwaltungsvorstandes nachfolgend aufgelistet:

1./2. Quartal 2017: Überarbeitung der Gebührenordnung / -struktur mit Beschlussvorlage

1./2. Quartal 2017: Klärung des Mehrbedarfs an Personal

2./3. Quartal 2017: verwaltungsinterne Ausarbeitung eines Stufenkonzeptes zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

3./4. Quartal 2017: Beteiligung der Öffentlichkeit und Interessensvertreter (Moderation über externes Fachbüro)

4. Quartal 2017: Beschlussvorlage zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

Anlagen:

Übersichtskarte