

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 10/0093
604 - Fachbereich Verkehrsflächen und Entwässerung			Datum: 26.02.2010
Bearb.:	Herr Mario Kröska	Tel.: 258	öffentlich
Az.:	604-Kröska/Jung		

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

04.03.2010

Parkraumbewirtschaftung; Parkgebühren am ARriba-Bad

hier: Beschluss des Ausschusses zum Antrag der GALIN-Fraktion vom 04.02.2010

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 04.02.2010 wurde die Verwaltung (gem. Beschluss) beauftragt zu prüfen:

1. Welche Kosten würden entstehen, um ein Parkgebühren-System für den Bereich der Arriba-Parkplätze selbst (inklusive Parkplätze an der Schleswig-Holstein-Strasse), für die Wiesenstraße (östlich der Ulzburger Straße) und die Straße Am Hallenbad einzuführen; und zwar
 - a. welche Bau- und Anschaffungskosten und
 - b. welche Unterhaltungskosten ?
2. Welche Kosten würden entstehen, wenn ein solches Parkgebührensysteem die Parkplätze an der Schleswig-Holstein-Strasse **nicht** einschließen würde, weil diese Stellflächen mit Inbetriebnahme des Naturbades aufgegeben werden können ?

Prüfergebnis :

Ausgangslage / Mängelanalyse :

Der knappe, größtenteils unbewirtschaftete öffentliche Parkraum im Umfeld des „Arriba-Bades“ wird oft von Dauerparkern belegt. Dieses führt insbesondere an Wochenenden und in den Sommermonaten (Juni bis Anfang September) zu einem mangelhaften Angebot an Kurzzeitparkplätzen in den Wohngebieten, die sich in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Freizeitbad befinden. Weil das Angebot auf der Parkplatzanlage des Bades saisonal häufig ausgelastet ist und einige Besucher/ innen nicht auf den (etwas weiter fußläufig entfernten) Alternativparkplatz an der Schleswig-Holstein-Straße ausweichen wollen, parken zahlreiche Arribabesucher/ innen in den anliegenden Wohnstraßen. Die Folge ist eine Belästigung durch Parkraumsuchverkehre (Lärm- und Schadstoffentwicklung) und geringe Parkchancen für die Bewohner/ innen in deren eigenen Wohngebieten.

Zusammengefasst stellt sich die Situation vor Ort heute wie folgt dar:

- Dauerparker verdrängen Kurzzeitparker, Anwohner/ innen und dessen Besucher/ innen

Sachbearbeiter/in	Fachbereichs-leiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Stadtrat	Oberbürgermeister

- Zusätzliche Emissionen, verursacht durch Parkraumsuchverkehre, belasten Wohngebiete
- Das bestehende Parkraumangebot für Besucher/ innen des „Arriba-Bades“ ist einerseits teilweise überlastet und wird aber andererseits nicht immer bedarfsgerecht beansprucht (Wiesenstraße überfüllt – Plätze auf beiden „Arriba-Parkflächen“ frei).

In diesem Zusammenhang muss allerdings deutlich hervorgehoben werden, dass ein großer Anteil des Dauerparkeraufkommens in der Wiesenstrasse und in der Straße „Am Hallenbad“ von den dortigen Anliegern/ innen selbst produziert wird (Zweit- und Drittfahrzeuge werden im öffentlichen Straßenraum permanent abgestellt).

Ziele :

Um diese Probleme zu entschärfen, wäre die Schaffung eines ausgewogenen und nutzungsverträglichen Parkraumkonzeptes als Oberziel sinnvoll, welches eine Verbesserung der Parkchancen für alle Nachfragergruppen bietet und dabei einen (Teil-) Ausgleich der durch Parkierungsanlagen entstehenden Kosten bewirkt.

Erstrebenswerte Teilziele dieses Konzeptes wären :

1. Reduzierung von Dauerparkmöglichkeiten im (Wohn-)Umfeld des „Arriba-Bades“,
2. Verbesserung der Parkchancen für Bewohner/ innen und Kurzzeitparker/ innen,
3. Zuordnung und optimale Ausnutzung der (Dauer-) Parkmöglichkeiten für Freizeitbadbesucher/ innen,
4. Reduzierung von Beschwerden,
5. Schaffung eines rechtssicheren Konzeptes,
6. Refinanzierbarkeit der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen und
7. Reduzierung von Lärm und Schadstoffen in Wohngebieten.

Als verkehrssteuernde und verkehrslenkende Maßnahme wurde die Methodik der Parkraumbewirtschaftung (im Sinne des beschlossenen Prüfantrages) auf ihre Machbarkeit, Kostenentwicklung, Zielkompatibilität und den entsprechenden Wirkungsgrad überprüft.

Maßnahmen und Kosten :

Konzept mit Bewirtschaftung beider „Arriba-Parkplätze“, bzw. Bewirtschaftung in der Wiesenstraße und der Straße „Am Hallenbad“ :

Eine Bewirtschaftung des öffentlichen Straßenraumes und der beiden „Arriba-Parkplätze“ ist heute, aufgrund der zahlreich auf dem Markt befindlichen technischen Medien, grundsätzlich machbar und für alle Anspruchsvoraussetzungen individuell anpassungsfähig.

In der Straße „Am Hallenbad“ und in der Wiesenstraße müssten vor Einführung einer Parkraumbewirtschaftung (Parkautomatenregelung) unwesentliche aber kostenwirksame bauliche Arbeiten vorgenommen werden. Dazu gehören u. A. Leitungs- und Fundamentverlegungen, Markierungsarbeiten, Beschilderungen und temporäre bauliche Anpassungsarbeiten im Straßenraum.

Die Parkplätze des „Arriba-Bades“ müssen vor Einführung einer Bewirtschaftung (Schranken- und Kassensysteme) baulich umfangreich angepasst werden. Es wäre erforderlich, mindestens 14 Ein- und Abfahrtsbereiche (Hauptparkplatz 12 / Ausweichparkplatz 2) umzubauen und diese mit genügend Aufstauspuren (einschließlich Wartebuchten im Störfalle, Kontaktschleifen für Einfahrtsystem, Schrankenanlage (n)) auszustatten.

Leitungs- und Fundamentverlegungen sowie Beschilderungs- und Markierungsarbeiten wären auch hier im Vorwege unvermeidbar.

Um einen späteren Betrieb der Maßnahme aufrecht erhalten zu können, ist die dauerhafte Bereitstellung von zusätzlichem Personal unvermeidbar. Im Störungsfalle der Schranken- und Kassensysteme auf den Parkplätzen und für allgemeine Probleme während des Bewirtschaftungsbetriebes, müssten zwei Personen jederzeit vor Ort ansprechbar sein, um den Verkehrsteilnehmern/ innen zu helfen, den Betrieb aufrecht zu erhalten (auch Vertretungsfälle) und kleinere Störungen bei Bedarf vor Ort zu beseitigen.

Vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit dem Parkraumbewirtschaftungsbereich in Garstedt, der Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Planung eines Bewirtschaftungskonzeptes für die öffentlichen Tiefgaragen in Norderstedt –Mitte und des in der hauptamtlichen Verwaltung vorliegenden Literaturmaterials für Parkkonzepte, konnten die Herstellungs- und Unterhaltungskosten für die o. g. Maßnahmen im Vorwege vergleichsweise genau eingeschätzt werden.

Darüber hinaus hat bereits ergänzend dazu, die Arriba – Betriebsleitung ebenfalls eine Kostenschätzung (für einen Arriba-Parkplatz) ausgearbeitet die in der Anlage –1– beigefügt ist.

Nach allem ergeben sich folgende Kosten:

a) Parkraumbewirtschaftung mit Parkautomaten u. Beschilderung im Straßenraum:

Herstellungskosten **75.000,00 €** (netto) / Unterhaltung im Jahr = **23.000,00 €** (netto)

b) Parkraumbewirtschaftung der beiden „Arriba-Parkplätze“ mittels Schrankensystemen:

Herstellungskosten **750.000,00 €** (netto) / Unterhaltung im Jahr = **147.000,00 €** (netto)

In den Herstellungskosten sind, neben der Anschaffung für die technischen Parkgeräte, sämtliche bauliche Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum und alle erforderlichen Anpassungsarbeiten auf den vorhandenen Parkplatzanlagen enthalten.

Ebenso alle Kosten für Leitungs- und Fundamentverlegungen, Beschilderungs- und Markierungsarbeiten.

Zu den Unterhaltungskosten zählen u. A. Versicherungsprämien, Wartungs- und Unterhaltungsmaßnahmen an den technischen Geräten / der Beschilderung, Prämien für Sicherheitsunternehmen (Geldzählung- u. Entleerung), Stromkosten, Notfalleinsätze im Störungs- und Vandalismusfällen und laufende Kosten für Verbrauchsgüter und Personaleinsatz (z. B. Parkscheine, Tickets, Störungsdienst vor Ort, etc.).

Gesamt - Herstellungskosten = ca. **982.000,00 € (brutto)** einmalig

Gesamt - Unterhaltungskosten = ca. **202.000,00 € (brutto)** Jahre 2010ff

Sollte der „Arriba-Parkplatz“ an der Schleswig-Holstein Straße von Anfang an nicht in das Bewirtschaftungskonzept aufgenommen werden, ist eine Reduzierung der Herstellungs- und Unterhaltungskosten (unter Punkt b angeben) in Höhe von 30 % bzw. 5 % realistisch.

(Je geringer die Abnahme, desto höher der Einzelpreis. Deshalb kann eine Reduzierung der Gesamtherstellungskosten in Höhe von 50 % nicht erreicht werden. Zudem benötigt der Parkplatz an der Schleswig-Holstein-Straße sehr viel weniger Schranken-/ Einfahrtsysteme – siehe anliegende Tabelle mit Kostenschätzung)

Die Unterhaltungskosten würden sich kaum messbar (max. um 5 %) verringern. (technische Wartung, Geldentleerung, die Vorhaltung von zusätzlichem technischen Personal, kontinuierliche Bestellung von Verbrauchsmaterialien und die Zahlung von Versicherungsprämien ist in jedem Falle erforderlich.)

Vorgehensweise + Auswirkungen :

Um (im Sinne einer optimalen Zielerreichung) eine Zuordnung der Freizeitbadbesucher (Dauerparker/ innen) auf die dafür vorgesehenen „Arriba-Parkplätze“ und die Schaffung von Kurzzeitparkplätzen in den Wohngebieten erreichen und den Parkraumsuchverkehr reduzieren und ordnen zu können, wäre die Einführung einer gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung – sowohl auf den „Arriba-Parkplätzen“ als auch im öffentlichen Straßenraum – erforderlich.

Die Bewirtschaftung auf den Parkplätzen müsste (werktags, an den Wochenenden und teilweise an Feiertagen) analog der Öffnungszeiten des Freizeitbades (maximal 6.00 Uhr bis 23.00 Uhr) stattfinden. Zudem sollte dort keine Parkdauerbegrenzung eingeführt werden, damit die Badbesucher/ innen gezielt dieses Angebot bevorzugen und nicht das Parken in den Wohngebieten als gleichwertige Alternative nutzen.

Die Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum müsste sich überwiegend an den vorgenannten Bad-Betriebszeiten orientieren. Anders als z .B. in Garstedt (dort nur Werktags entsprechend der gesetzlichen Ladenöffnungszeiten) wäre eine tägliche Aufrechterhaltung der Maßnahme erforderlich, da der Hauptbetrieb des Freizeitbades an den Wochenenden stattfindet. Im Straßenraum wären zwei Stunden Höchstparkdauer (in der Zeit des Hauptbesucheraufkommens von 9.00 Uhr bis 21.00 Uhr) empfehlenswert.

Längere Parkdauerbegrenzungen sind durchsetzbar, wobei schon eine derart lange Bewirtschaftungsphase einer rechtlichen Überprüfung (im Klagefalle) wahrscheinlich nicht standhalten würde.

Diese Vorgehensweise hätte allerdings zur Folge, dass auch für die Anlieger/ innen der Wiesenstraße und der Straße „Am Hallenbad“, dessen Besucher/ innen (auch Kunden, Handwerker, Pflegedienste, etc.) ebenfalls nur zeitlich begrenzte Möglichkeiten zum Parken im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung stünden.

Wie bereits vor der Einführung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes in Garstedt seinerzeit ausführlich erläutert, sieht die Straßenverkehrsordnung (mit Ausnahme der „Bewohnerparkregelung mit Ausweis“, der Parkdauerbefreiungen für behinderte Menschen und für Notärzte im Einsatz) keine Ausnahmen für die Befreiung von angeordneten Parkdauerbegrenzungen im öffentlichen Straßenraum vor.

Öffentlicher Parkraum soll entweder allen Verkehrsteilnehmern/ innen gleichermaßen konsequent zur Verfügung gestellt werden oder ist in Ausnahmefällen mittels Bewirtschaftung eingeschränkt reglementierfähig.

Ungeachtet dieser Voraussetzungen, wäre eine Ausnahmeregelung für Besucher/ innen der Wohngebiete (im Sinne des angestrebten Verkehrslenkungskonzeptes) kontraproduktiv. Viele KFZ-Nutzer/ innen würden in diesem Falle versuchen, unter dem Vorwand eines Anliegerbesuches, kostenlose Dauerparkplätze in der Nähe des Freizeitbades zu erhalten. Die bestehende Regelung würde schrittweise „aufgeweicht“.

Einen Bewohnerparkausweis kann nur ein Anlieger erhalten, der seinen amtlichen Erstwohnsitz innerhalb der bewirtschafteten Zone angemeldet hat, nachweislich über keinen privaten Stellplatz verfügt und diesen auch nicht auf eigenen Flächen herstellen kann. Für Zweitfahrzeuge wird zudem ebenfalls kein Bewohnerparkausweis ausgestellt. Die Wohnnutzung entlang der Wiesenstraße und der Straße Am Hallenbad besteht überwiegend aus Einzel- und Reihenhausbauungen. Auf den dazugehörigen privaten Grundstücken, befinden sich (gem. Landesbauordnung) Stellplätze. Anders als in Garstedt (dort befindet sich Wohnbebauung, für die in den Jahren ihrer Entstehung die heutigen bauordnungsrechtlichen Vorgaben nicht oder nur teilweise anzuwenden waren) kann das Instrument der Bewohnerparkregelung für die Anlieger/ innen der Wiesenstraße und der Straße „Am Hallenbad“ überwiegend keine Anwendung finden. Somit wäre das Ziel der Verbesserung der Parkchancen für Anlieger/ innen nicht erreicht.

Dieses hätte wiederum eine Erhöhung von Beschwerden der Anwohner/ innen und anderer Verkehrsteilnehmer/ innen zur Folge und würde die Akzeptanz für diese verkehrsplanerische Maßnahme dort nicht erhöhen.

Des weiteren würde eine restriktive Bewirtschaftung der „Arriba-Parkplätze“ zu einem starken Verdrängungsprozess der Besucherverkehre führen und das heutige Problem in unmittelbarer Nähe des Freizeitbades in weiter entfernte Wohngebiete verdrängen.

Es ist mit Sicherheit anzunehmen, dass Besucher/ innen des Bades (um Parkgebühren zu sparen) in etwas weiter entfernte Wohnstraßen ausweichen.

Ein vermehrtes Parkdaueraufkommen würde dann in den Straßen „Weg am Sportplatz“, „Langer Kamp“, „Kabels Stieg“, „Margarita-Lillelund-Weg“ und in der Wiesenstraße (westlich der Ulzburger Straße) auftreten. Als Reaktion darauf, würden die dortigen Anwohner/ innen ebenfalls gegen das Konzept intervenieren.

Um dieser Problematik entgegenzuwirken, müsste der Geltungsbereich für die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumes in einem bedeutend größeren Radius eingerichtet werden. Dieses würde eine weitere Kostensteigerung (Herstellungs- und Unterhaltungskosten) zur Folge haben. Daneben wäre es rechtlich unzulässig oder zumindest sehr bedenklich, in großflächig miteinander verbundenen Straßenzügen Parkraumbewirtschaftung einzusetzen. Schlussendlich ließe der heute bauliche Zustand einiger Straßen (z. B. „Langer Kamp“) keine Bewirtschaftung zu. Einige Straßen befinden sich in einem desolaten baulichen Zustand und müssten zunächst erstmalig und endgültig hergestellt werden, bevor dort Markierungen aufgebracht oder Parkautomaten aufgestellt werden.

Refinanzierbarkeit :

Aus den Erfahrungen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes in Garstedt kann sicher abgeleitet werden, dass die Gebühren-Einnahmen für das Parken im öffentlichen Straßenraum und auch auf den „Arriba-Parkplätzen“ die Unterhaltungskosten für den laufenden Betrieb dieser Maßnahmen überwiegend amortisieren. Darüber hinaus bestünde die Möglichkeit, die einmaligen Herstellungskosten innerhalb einer Zeitspanne von 10 bis 15 Jahren größtenteils zu tilgen. Diese Vorgehensweise hätte aber indirekt eine Erhöhung der Eintrittspreise für das Freizeitbad zur Folge, die von den Betreibern des Bades sehr kritisch gesehen wird und nach deren Einschätzung zu erheblichen Verlusten in der Besucherfrequenz und damit zu bedeutenden wirtschaftlichen Einbußen führen würde. Insofern könnte sich eine Parkraumbewirtschaftung zwar teilweise refinanzieren, führt aber in der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung (Badbetrieb) zu einem Defizit. Hierzu wurde von den Arriba – Betreibern dezidiert Stellung bezogen. Die Stellungnahme ist in der Anlage – 2 – beigefügt.

Zielerreichungsgrad :

1. Reduzierung von Dauerparkmöglichkeiten im (Wohn-)Umfeld des „Arriba-Bades“ **wird erreicht.**
2. Verbesserung der Parkchancen für Bewohner/ innen **wird nicht erreicht.**
3. Direkte Zuordnung und optimale Ausnutzung der (Dauer-) Parkmöglichkeiten für Freizeitbadbesucher/ innen **wird teilweise erreicht.**
4. Reduzierung von Beschwerden **wird nicht erreicht.**
5. Schaffung eines rechtssicheren Konzeptes, wird **nicht** oder nur **teilweise erreicht** .
6. Refinanzierbarkeit der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen **wird teilweise erreicht** aber infolge starker wirtschaftlicher Einbußen durch das Freizeitbad wieder kompensiert.
7. Reduzierung von Lärm und Schadstoffen in Wohngebieten **wird wenig erreicht**, da weiterhin Arriba-Parkraum angefahren wird und keine Parkplatzreduzierung im Straßenraum erfolgt. Parkraumsuchverkehr wird auch durch Kurzzeitparker/ innen und Anlieger/ innen verursacht und kann dort (solange das Freizeitbad besteht) nicht vollständig herabgesetzt werden.

Alternative :

Zu dem o. g. Bewirtschaftungskonzept wurde eine Alternativplanung geprüft, in der die gebührenpflichtige Bewirtschaftung der Arriba-Parkplätze vollständig herausgenommen wurde und der öffentlichen Straßenraum (Am Hallenbad / Wiesenstraße) ausschließlich mit einer Parkscheibenregelung ausgestattet wird. Mittels dieser Variante würde ein höherer Zielerreichungsgrad und ein optimales Kosten-/ Nutzenverhältnis erreicht.

Vorteile :

- Reduzierung der Herstellungs- und Unterhaltungskosten um 98 %
- Stabilität der Eintrittspreise für Badbesucher/ innen
- Vermeidung eines wirtschaftlichen Defizits für den Badbetrieb
- Sicherung von Dauerparkplätzen auf den dafür vorgesehenen Flächen
- Reduzierung (geschätzt ca. 15 %) des Parkraumsuchverkehrs in Wohngebieten
- Rechtssicherheit infolge verringerter Bewirtschaftungsradien

Nachteile :

- Verbesserung der Parkmöglichkeiten für Anwohner/ innen wird wenig erreicht
- Besucher der Wohngebiete werden auf kostenloses „Parkangebot“ ausweichen
- Beschwerden und Akzeptanzprobleme (kein Bewohnerparken) zu erwarten

Fazit :

Vor den Hintergrund des geringen Zielerreichungsgrades und dem ungünstigen Kosten-/ Nutzenverhältnis kann von der hauptamtlichen Verwaltung eine Umsetzung des (gem. Prüfauftrag untersuchten) Bewirtschaftungskonzeptes nicht empfohlen werden.

Eine Verkehrslenkung mittels des Instrumentes der Parkraumbewirtschaftung wird zu keiner Zeit eine für alle Interessengruppen gleichfalls angenehme Lösung darstellen.

In jedem Falle kann eine Refinanzierung der Herstellungs- und Unterhaltungskosten für die Bewirtschaftungsmaßnahmen nur teilweise erreicht werden, wenn konsequent großflächig eine Parkgebührenpflicht (keine Parkscheibenregelung oder Rabattsysteme) eingeführt wird.

Finanzmittel in Höhe von rund **980 T€** für die Einführung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung (Wiesentrasse + Am Hallenbad + Arriba-Parkplätze) sind im Haushalt der Stadt Norderstedt nicht vorhanden und müssten außerplanmäßig bereitgestellt werden. Zur Finanzierung der jährlich anfallenden Unterhaltungskosten wäre der heutige Ansatz (25 T€) auf der Kostenstelle 122300 / 524100 (Parkautomaten) um rd. **202 T€/Jahr** überplanmäßig zu erhöhen.

Die Alternativ-Variante wurde noch nicht spezifisch ausgearbeitet und müsste bei Bedarf konzeptionell vertieft untersucht werden.

Anlagen: Tabelle Kostenschätzung für 1 Parkplatz + Stellungnahme Arriba – Betriebsleitung