



## Parkraummanagement Innenstadt Crailsheim – Grundlagen

Gremium	Termin	Beratungsfolge	Status
Bau- und Sozialausschuss	05.11.2024	Kenntnisnahme	öffentlich
Gemeinderat	14.11.2024	Kenntnisnahme	öffentlich

### Anlagen

### Weitere beteiligte Ressorts

Anlage 1 - Parkgebührenordnung vom 21.04.2011

Anlage 2 - Übersichtsplan Parkzonen

Anlage 3 - Übersichtsplan weitere bewirtschaftete Parkplätze

Anlage 4 - Synopse Parkraumregelungen Innenstadt Crailsheim

Anlage 5 - Übersicht Ausnahmegenehmigungen (Bewohnerparken)

Anlage 6 - Synopse Parkraumregelungen in den Nachbarstädten

### N!-Check

- Die Durchführung des N!-Check ist erfolgt (liegt als Anlage 7 bei).
- Die Durchführung des N!-Check ist nicht erfolgt (  nicht erforderlich lt. Ausschlusskatalog).

### Begründung

#### I. Beschlussvorschlag

Die Bestandsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung wird zur Kenntnis genommen.

Ebenso wird zur Kenntnis genommen, dass die Verwaltung mit allen Betreibern von gebührenpflichtigen Parkierungsanlagen in Crailsheim und mit dem Stadtmarketing Gespräche hinsichtlich einer Weiterentwicklung der aktuellen Regelungen führen wird.

Danach wird ein konkreter Vorschlag zum künftigen Parkraummanagement in der Innenstadt, einschließlich Volksfestplatz, dem neuen Gemeinderat nach dessen Konstituierung vorgelegt.



## II. Sachverhalt und Begründung

### Anlass

In der Sitzung am 17.11.2022 beschloss der Gemeinderat die Ausarbeitung eines ganzheitlichen Parkplatz- und Parkraumbewirtschaftungskonzepts für die gesamte Innenstadt unter Einbeziehung des Volksfestplatzes. Gleichzeitig wurde beschlossen, dieses ohne Beteiligung eines externen Planungsbüros zu erstellen. Hintergrund war ein weiterer Beschluss vom 27.06.2022, ein Parkplatzkonzept für den Volksfestplatz, das auch E-Ladesäulen und die Gebührengestaltung beinhaltet, zu erarbeiten. Da die zuständigen Stellen auf Sachbearbeitungsebene nicht besetzt sind, kann die Sitzungsvorlage erst jetzt vorgestellt werden.

Da wesentliche und aufschiebbare Fragen nicht im geschäftsführenden Gemeinderat entschieden werden können und beide Attribute hier zutreffen, kann eine Entscheidung über konkrete Maßnahmen erst nach einer Konstituierung des neuen Gremiums stattfinden.

### Aktueller Stand der Parkraumbewirtschaftung in Crailsheim

Die Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze erfolgt auf Grundlage der Parkgebührenordnung vom 21.04.2011 unterschiedlich für drei Zonen sowie für die Tiefgarage (vgl. Anlage 1). Diese Zonen sind in einem Abgrenzungsplan dargestellt (vgl. Anlage 2). Darüber hinaus werden Parkgebühren erhoben in den Parkieranlagen an der Grabenstraße, beim Kreiskrankenhaus, der Bundesbahn sowie in weiteren privat betriebenen Anlagen. Diese sind dargestellt in Anlage 3. Eine Synopse aller Regelungen mit Angabe der Anzahl der Parkstände sowie ergänzender Angaben enthält Anlage 4. Angesichts der Anzahl der vorhandenen Parkplätze (knapp 1.500 mit Gebühren bewirtschaftet zzgl. 1.300 als theoretisch verfügbares Potential auf dem Volksfestplatz, allerdings bei einer festgestellten maximalen Auslastung von 570 (Sitzungsvorlage 2022/478, S.11)), dem Bedarf nach Parkraum und den im Folgenden beschriebenen Zielen von Parkraummanagement und -bewirtschaftung sind die Regelungen extrem differenziert, heterogen und kaum nachvollziehbar. Für die Gebühren, die bisher auf Grundlage einer Rechtsverordnung geregelt sind, ist zu prüfen, künftig eine Satzung zu erlassen.

### Aktueller Stand von Ausnahmegenehmigungen (Bewohnerparken) in Crailsheim

Ausnahmegenehmigungen (Befreiung von der Parkscheinpflicht) werden erteilt für Handwerker (aktuelle Jahresgebühr 80 € – nicht Gegenstand der weiteren Betrachtungen) sowie für Anwohner (2024: 92) und Geschäftsinhaber (2024: 36) in einem definierten Innenstadtbereich. Die aktuelle Jahresgebühr beträgt 92 bzw. 180 €. Eine genaue Übersicht enthält Anlage 5. Hier wird deutlich, dass aktuell sehr kleinteilige Lösungen hinsichtlich der Anwohnerstraßen und des Befreiungsbereiches gelten. Die unterschiedlichen Gebühren und der Kreis der Begünstigten sind nicht nachvollziehbar. Nicht nachvollziehbar sind ebenfalls das Fehlen einer Rechtsverordnung sowie die vom Gemeinderat beschlossenen Gebührenhöhen, obwohl bis 2020 die Gebühren für Bewohnerparkausweise bundeseinheitlich auf höchstens 30,70 Euro pro Jahr gedeckelt waren



(Gebührennummer 265 der GebOSt). Durch eine Gesetzesänderung wurde dann die Zuständigkeit auf die Länder übertragen (Einführung des § 6a Abs. 5a StVG), die somit die Möglichkeit haben, die Höhe der Gebühr freizugeben. Die Länder Baden-Württemberg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen und Thüringen haben entsprechende Delegationsverordnungen zur Übertragung der Zuständigkeit an die Kommunen erlassen. Nunmehr können auch in Crailsheim die Gebühren für das Bewohnerparken eigenständig definiert werden. Ergänzend gibt es in Crailsheim die Regelung, dass städtische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (2024: 175) von der Parkscheibenpflicht auf dem vorderen Teil des Volksfestplatzes befreit werden können.

### **Ziele von Parkraummanagement und -bewirtschaftung**

*„Unter Parkraummanagement wird die zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung durch bauliche, organisatorische und verkehrsrechtliche Maßnahmen verstanden, die lokale Bedingungen berücksichtigt. Parkraummanagement soll das Parkraumangebot und die Nachfrage im Sinne von Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit steuern. Für ein erfolgreiches Parkraummanagement ist das Einbeziehen von Maßnahmen bzw. Daten der Angebotssteuerung, des Parkraumangebots, der Informations- und Leitsysteme sowie der Parkraumbewirtschaftung notwendig. Zentrale Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung sind beispielsweise die Einführung bezahlten Parkens, die Markierung von Bewohnerparkbereichen und ggf. die Reduzierung des Parkangebots. Durch Parkraumbewirtschaftung können – bei regelmäßiger Überwachung – sicherheitsrelevante Sichtachsen ermöglicht, Flächen für Freiräume und Grün gesichert und die Aufenthalts- und Gestaltungsqualität des öffentlichen Raumes verbessert werden. Parkraummanagement ist kein Katalog von Negativmaßnahmen, sondern wichtiger Baustein eines integrierten Mobilitätskonzepts.“* (Deutsches Institut für Urbanistik, difu). Eine differenzierte Betrachtung dieses Begriffes ist u.a. in der Veröffentlichung des Umweltbundesamtes „Parkraummanagement für eine nachhaltige urbane Mobilität in der Stadt für Morgen“ vom Oktober 2021 enthalten. Parkraumbewirtschaftung meint demgegenüber nur gebührenpflichtiges Parken im öffentlichen Straßenraum.

Klassisches Ziel der Parkraumbewirtschaftung ist, bei zu knappen Angeboten den „Umschlag“ eines Stellplatzes (Mehrfachnutzung an einem Tag) zu erhöhen, um mehr Kunden die Möglichkeit zu geben, zentrumsnah einen Parkplatz zu finden. Daneben sollen die Parksuchverkehre gelenkt und so auch Anreize für längeres Parken in den Randbereichen geschaffen werden. Davon abgeleitet sind weitere Ziele:

- Parkraumangebot und Parkraumnachfrage so beeinflussen, dass ein ausgeglichenes Verhältnis entsteht (effizientes Parken)
- Verringern von Lärm- und Abgasbelastung
- Minderung der Anzahl von Dauerparkern (z. B. Beschäftigte)
- Steigerung der Zufriedenheit von Anwohnern, Lieferanten, Kunden und Besuchern
- Rückgang bei den Parkverstößen



Kein Ziel der Parkraumbewirtschaftung ist das Erzielen möglichst hoher Einnahmen für die Kommune. In den vergangenen Jahren wurden ergänzend Klimaschutzziele mit einer Veränderung des Modal Splits mit der Parkraumbewirtschaftung verbunden; so z.B. in der Stadt Reutlingen: *„Ziele der Parkraumbewirtschaftung verbunden mit Bewohnerparken sind die Schaffung eines Anreizes zur Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie der ÖPNV, das Fahrrad oder das Zufußgehen sowie einen Parkplatz für die Bewohnerinnen und Bewohner der Gebiete in fußläufiger Nähe zu ihrer Wohnung.“*

Über die Höhe der gerechtfertigten Parkgebühren gibt es sehr unterschiedliche Auffassungen. Nachvollziehbar ist sicher, dass höhere Gebühren dann erhoben werden, wenn der Parkraum, wie in Großstädten, sehr knapp ist. Die Bandbreite der Vorstellungen zeigen die beiden im Folgenden dargestellten Ansätze.

Zur Veränderung des Verkehrsverhaltens empfiehlt die Deutsche Umwelthilfe beim Bewohnerparken eine Gebühr von 360 €/a und beim normalen Parken je Stunde eine Gebühr in Höhe des günstigsten Bustickets im Normaltarif. Das wären für Crailsheim 2,40 €/h. Begründet werden Gebührenerhöhungen auch damit, dass Parkgebühren seit Jahren unverändert sind, während die Preise für Busse und Bahnen kontinuierlich gestiegen sind. Tendenziell seien auch die PKW-Besitzer finanziell bessergestellt als die Menschen, die auf den ÖPNV angewiesen sind.

Die Gegenposition vertritt die FDP mit dem Beschluss des Präsidiums vom 12.08.2024 „Fahrplan Zukunft – Eine Politik für das Auto“, nach dem u.a. kostenfreies Parken in den Innenstädten bzw. zumindest eine bundesweite Flat-Rate Parken gefordert wird.

Parken ist kein Selbstzweck, sondern dient in der Regel den Menschen, Dienstleistungen sowie Einkaufsmöglichkeiten etc. erreichen zu können. Somit stehen bewirtschaftete Innenstädte auch immer in Konkurrenz zu anderen Standorten wie der „Grünen Wiese“, wo das Parken kostenlos ist, oder anderen Städten in der Region. Da in Crailsheim der Parkraum nicht knapp ist, sollte diese Überlegung beim Finden der richtigen Gebührenhöhe beachtet werden.

### **Aktuelle Regelungen in der Region**

Wegen der vergleichbaren Größenordnung wird im Westen Schwäbisch Hall in diesem Vergleich berücksichtigt, im Norden und Osten Rothenburg und Dinkelsbühl, obwohl deutlich kleiner, aber wegen der touristischen Bedeutung hinsichtlich der Parkraumbewirtschaftung vergleichbar, sowie im Süden Ellwangen, wegen anderer Strukturen eher nachrichtlicher Natur. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden aus diesen Städten lediglich die Regelungen für das Straßenrandparken im Zentrum sowie in den großen Parkieranlagen an deren Rand dargestellt. Eine detaillierte Auflistung enthält Anlage 6.

### **Weitere Arbeitsschritte**

Wegen der eher unübersichtlichen Vielfalt der Parkgebühren in Crailsheim sollen Gespräche mit allen Betreibern geführt werden, mit dem Ziel einer weiteren Harmonisierung. Diese wäre auch



von Bedeutung, wenn ein dynamisches Parkleitsystem installiert werden soll. Anerkannt werden muss dabei aber auch, dass gerade die privaten Betreiber weitere Ziele bei der Bewirtschaftung Ihrer Parkplätze haben.

Parken in der Innenstadt ist eine wichtige Rahmenbedingung für die dort agierenden Gewerbetreibenden. Eine Einbindung des Stadtmarketings ist somit unerlässlich.

Aufbauend auf dieser Sitzungsvorlage und den Gesprächen soll dann ein konkreter Vorschlag für die Parkraumbewirtschaftung erarbeitet werden. Dabei wird auch geprüft, ob die Gebietskulissen für die Parkraumbewirtschaftung und das Bewohnerparken angepasst werden sollen.

### **III. Empfehlung und Ziel der Verwaltung**

Eine mögliche Neuordnung des Parkraummanagements sollte vereinfachte und damit transparentere Regelungen enthalten, auf die Ziele des Parkraummanagements zugeschnitten sein und sich an den Regelungen in der Region orientieren.