

## Begründung:

Die Stadtverwaltung wurde mit Beschlussantrag BA-016/2015 vom 25.03.2015 beauftragt ein Gesamtkonzept für das Parken im Stadtzentrum vorzulegen. Zu diesem Zeitpunkt war die Fortschreibung der Parkraumbewirtschaftung als Bestandteil der Weiterarbeit am „Rahmenplan Innenstadt“ (Fortschreibung BR-013/2013) bereits in Bearbeitung.

Die im Beschlussantrag BA-016/2015 genannten Punkte sind Bestandteil des „Parkraumkonzeptes Stadtzentrum Chemnitz“ (Anlage 3 und 4).

Ein wichtiger Baustein des bestehenden Parkraummanagements sind die Bewohnerparkzonen, die mit dem „Rahmenplan Stadtzentrum“ 2000 (B-289/2000) und dessen Fortschreibung im Jahre 2005 (B-216/2005) beschlossen und schrittweise umgesetzt wurden. Die Stadt Chemnitz muss die vorhandene Parkraumbewirtschaftung jetzt unter den Gesichtspunkten Parkraumbedarf, rechtliche Grundlagen, städtebauliche Entwicklungen sowie verkehrs- und umweltpolitische Zielvorgaben fortschreiben.

Diese Fortschreibung sollte wieder als Bestandteil des Rahmenplanes Innenstadt erfolgen. Auf Grund der dynamisch verlaufenden Innenstadtentwicklung, unter anderem in Umsetzung des Gutachterverfahrens Innenstadt (BR-012/2015 „Weiterentwicklung der Innenstadt“) erfolgt die Fortschreibung der Parkraumbewirtschaftung nunmehr im Vorgriff auf den Rahmenplan Innenstadt. Damit reagiert die Stadt unter anderem darauf, dass größere städtische Freiflächen, auf denen heute geparkt werden kann (Parkplätze an der Johanniskirche und am Tietz) einer baulichen Nutzung zugeführt werden sollen.

## Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung

Die öffentlichen Parkstände im Stadtzentrum werden einheitlich und flächendeckend mit Mischparken in zwei Gebührenzonen bewirtschaftet. Priorität haben Besucher, Kunden, Dienstleister, Wirtschaftsverkehr sowie Bewohner. Kunden und Besucher des Stadtzentrums sollen möglichst zu jeder Zeit die Chance haben, für ihre Erledigungen einen freien Parkstand vorzufinden.

Statt einer Vielzahl an Sonderregelungen, werden große Parkraumbewirtschaftungszonen ausgewiesen. Die Regellösung hier ist das Mischparken mit Gebührenpflicht. Dabei darf entweder mit gültigem Parkschein oder mit Bewohnerparkausweis geparkt werden. Grundsätzlich stehen die so bewirtschafteten Gebiete also, anders als heute, allen Nutzern frei. Es werden zwei Gebührenzonen eingerichtet, in Zone I mit ca. 800 und in Zone II mit ca. 4.800 Parkständen im Mischparken.

Die Quartiere werden größer gefasst, um die Parkchancen der Bewohner zu erhöhen. Statt der bisher lt. Rahmenplan Stadtzentrum 2005 geplanten 17 Bewohnerparkzonen werden 8 Bewirtschaftungsquartiere ausgewiesen.

Das Prinzip des Mischparkens sichert eine flächendeckend möglichst hohe Auslastung aller vorhandenen öffentlichen Parkstände und löst die bisherige starre Abtrennung von reinen Bewohnerparkbereichen ab. **Nur in Zone I soll es noch 450 Parkstände geben, die allein Bewohnern vorbehalten sind. Es handelt sich hier um Hofbereiche, in die aus verkehrlichen Gründen kein Besucherverkehr gezogen werden soll, um einen Abschnitt der Theaterstraße, auf dem keine Parkscheinautomaten aufgestellt werden können sowie um private Straßen vor Wohnblöcken. Darüber hinaus sichert allein schon das angestrebte Mischparken mit Gebührenpflicht die Anforderungen der Bewohner in vollem Umfang. Die Regulierung der Nachfrage erfolgt durch die flächendeckende Bewirtschaftung an sich und über die konkrete Gebührenehöhe, die seitens des Stadtrates festgelegt und angepasst werden kann, wenn die Lenkungswirkung nicht im gewünschten Umfang eintritt.**

**Eine weitergehende Ausweisung von reinen Bewohnerparkbereichen, z.B. im Umfeld des Brühl oder im Reitbahnviertel ist vor diesem Hintergrund nicht notwendig. Sollte, z.B. in den**

genannten Bereichen dennoch reines Bewohnerparken in bestimmten Straßenabschnitten angeordnet werden sollen, müsste das Parkraumkonzept für diese Bereiche flächenhaft überarbeitet werden. Es würde dann dort weiter das bisher praktizierte Trennprinzip mit den bekannten Nachteilen umgesetzt. In der Verwaltungsvorschrift zur 35. Verordnung zur Änderung der StVO ist festgelegt, dass werktags von 9 – 18 Uhr nicht mehr als 50% und nachts nicht mehr als 75 % der zur Verfügung stehenden Parkflächen für Bewohner reserviert werden dürfen. Beim vorgeschlagenen Mischparken ist dies nicht der Fall. Das ermöglicht eine wesentlich bessere flexiblere Auslastung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten. Deshalb hat sich dieses Prinzip in vielen anderen Städten durchgesetzt. Die Wirkung des veränderten Parkraummanagements soll im Übrigen schon im Zuge der schrittweisen, auf 3 Jahre angesetzten Umsetzung fortlaufend evaluiert werden, so dass die Stadt zeitnah weiter nachsteuern kann.

Parkstände, die in der Nacht von Bewohnern belegt sind, stehen morgendlich anreisenden Dauerparkern nur insoweit zur Verfügung, wie berufstätige Bewohner diese Parkstände bereits wieder verlassen haben. Es ist damit zu rechnen, dass hier immer nur einzelne Lücken zu verzeichnen sind. Ortskundige Dauerparker werden sich daher, um eine aufwändige Suche nach einer Lücke zu sparen, nach einer Eingewöhnungszeit eher auf Straßenabschnitte konzentrieren, die in der Regel von den Bewohnern weniger nachgefragt sind und in denen demnach die Chance auf einen freien Stellplatz höher ist. Die über den Tag durch weggehende Bewohner frei werdenden Stellplätze stehen dann unter anderem auch für Kurzparker zur Verfügung, die auf die Wohnnutzung bezogenen sind, wie Handwerker oder Pflegedienste. Gäbe es hier reines Bewohnerparken, stehen diese Parkstände dagegen tagsüber leer und dürften nur von anderen Bewohnern mit Bewohnerparkausweis genutzt werden. Dienstleister oder Besucher der Bewohner wären ausgeschlossen, obwohl freie Stellplatzkapazitäten in unmittelbarer Nähe zu den Wohnungen zur Verfügung stünden. Aus diesem Grund sind sehr große, reine Bewohnerparkbereiche rechtlich unzulässig.

Kleinräumige Bewohnerparkregelungen haben zudem den Nachteil, dass Bewohner auch mit Bewohnerparkausweis an allen anderen Parkständen nicht privilegiert sind. Hier müssten selbst Bewohner dann morgens oder aber am Abend während der noch laufenden Bewirtschaftungszeit wie alle anderen eine Parkscheibe auslegen oder einen Parkschein ziehen. Ihre Möglichkeit, einen freien Parkplatz zur dauerhaften Nutzung zu finden, ist also eingeschränkter, als beim angestrebten Mischparken.

Mischparken ohne Parkdauerbegrenzung, bei dem die Bewohner mit Bewohnerparkausweis flächendeckend von der Gebührenpflicht ausgenommen sind, bietet demnach größtmögliche Flexibilität für alle Nutzer bei gleichzeitig bestmöglicher Ausnutzung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten. Die entscheidende Schwäche des heutigen Parkraummanagements im Chemnitzer Stadtzentrum ist nicht, dass es generell zu wenige Parkplätze gibt, sondern deren durch die große Regelungsvielfalt verursachte ungleichmäßige Belegung. Das vorgeschlagene Mischparken sichert Stellplatzkapazitäten vor allem für Besucher und Bewohner, auch wenn die Zahl der Parkstände im Zuge der städtebaulichen Entwicklungen zurückgeht.

#### Weitere Schritte für die Umsetzung

Zur Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung muss die Verordnung der Stadt Chemnitz über Parkgebühren (Parkgebührenverordnung) angepasst werden. In dieser Verordnung werden die Höhe der Parkgebühren und die räumliche Abgrenzung der Gebührenzonen festgesetzt. Hierfür liegt eine gesonderte Beschlussvorlage für den Stadtrat vor (B-260/2016).

Für jedes neu geschnittene Quartier der Parkraumbewirtschaftung insbesondere für die Bewohnerparkbereiche muss nach Beschlussfassung zum vorliegenden Konzept eine gesonderte verkehrsrechtliche Anordnung erfolgen. Wenn die technischen Voraussetzungen gesichert sind (Beschaffung Parkscheinautomaten, Beschilderung, Markierung) werden die Zonen umgesetzt. Die Bewohner werden per Informationsschreiben über die Veränderungen informiert und können im

Anschluss Bewohnerparkausweise für die neuen Quartiere beantragen.

#### Finanzielle Auswirkungen

Die Stadt Chemnitz will mit der grundsätzlichen Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung die Erreichbarkeit der Innenstadt auch mit dem Pkw dauerhaft sichern. Kunden und Besucher des Stadtzentrums sollen zu jeder Zeit die Chance haben, für ihre Erledigungen einen freien Parkstand vorzufinden. Die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt ist für die Stadt mit erhöhten Aufwendungen verbunden.

**Dazu gehören zum einen die investiven Aufwendungen zur Erhöhung des Bestandes an Parkscheinautomaten. Es werden ca. 190 zusätzliche Automaten benötigt. Die geschätzten Kosten pro Automat einschließlich Leitungen und Fundament liegen bei 4.800 EUR. Hinzu kommen die jährlichen Aufwendungen für die Ersatzbeschaffung verschlissener Automaten. Man geht für Automaten von einer Laufzeit von 10 Jahren aus. In den kommenden drei Jahren steigt die Zahl der jährlichen Ersatzbeschaffungen (Stückpreis hier ca. 4.000 EUR) von heute unter 10 Automaten pro Jahr auf dann ca. 25 Automaten im Jahr. Neben diesen im Finanzhaushalt notwendigen finanziellen Mitteln steigt mit der Zahl der Parkscheinautomaten auch der Aufwand für Wartung und Betrieb der Parkscheinautomaten, welcher sich von heute ca. 110 TEUR bis 2020 auf ca. 450 TEUR erhöhen wird. Das Tiefbauamt geht davon aus, dass die jährlichen Erträge durch die Parkraumbewirtschaftung in der Kombination von Wegfall von über 1.000 Parkständen und gleichzeitiger Einführung einer flächendeckenden Bewirtschaftung gemäß des vorliegenden Konzeptes in etwa auf dem Niveau der Vorjahre gehalten werden können. Dieses liegt bei der Erlösseite in einer Höhe von 1,2 bis 1,5 Mio EUR im Jahr.**

**Damit bleibt die Parkraumbewirtschaftung für die Stadt weiterhin wirtschaftlich. Die Stadt geht allerdings nicht davon aus, dass sie nach Umsetzung der Neuordnung wesentlich höhere Einnahmen erzielen kann, als in den vergangenen Jahren. Das Parkraummanagement dient, wie bisher auch, der Ordnung des ruhenden Verkehrs im Interesse der Stärkung der Innenstadt. Hinsichtlich des notwendigen Überwachungspersonals wird aktuell kein Änderungsbedarf gesehen. Im Zuge der schrittweisen Umsetzung der Parkraumkonzeption wird evaluiert, ob das zur Verfügung stehende Personal für Überwachung der Regelungen und die Ahndung von Verstößen ausreicht. Bei Bedarf muss hier in den Folgejahren nachgesteuert werden. Dies trifft gleichfalls zu auf die technische Betreuung der Parkscheinautomaten. In Anbetracht der Vervierfachung des Anlagenbestandes wird zu prüfen und zu entscheiden sein, inwieweit eine Übernahme der Parkscheinautomaten in die Eigenwartung für die Stadt Synergieeffekte hinsichtlich Personaleinsatz, Service und Kosten bringt. In Abhängigkeit dessen wird sich der künftige Personalbedarf darstellen.**

#### Privilegierung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen

Zur Förderung der Elektromobilität entsprechend § 3 Abs. 1 des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) und § 45 Abs.1g StVO haben die Kommunen unter anderem die Möglichkeit Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge mit dem Fahrzeugkennzeichen „E“ von der Gebührenpflicht freizustellen. Die Stadt Chemnitz macht von dieser Möglichkeit Gebrauch, indem sie diese Fahrzeuge zunächst befristet bis 31.12.2019 von der Gebührenpflicht im Stadtzentrum befreit.

#### Parkleitsystem:

**Der Aufbau und Probetrieb des Parkleitsystems erfolgte im Jahr 2002, die technisch realistische Nutzungsdauer beträgt ca. 10 Jahre. Auch infolge der zunehmenden Störanfälligkeiten wurde der Wartungsvertrag im März 2013 durch den Hersteller aus wirtschaftlichen Gründen gekündigt. Im Mai 2014 kam es zum irreparablen Systemausfall, da hardwareseitig Ersatzteile für die technisch verschlissene Steuerungs- und Anzeigentechnik am Markt nicht mehr verfügbar waren. Die Anzeigentechnik der seit 2 Jahren stillgelegten Parkweg-**

weiser stellt quasi nur noch Elektronikschrott dar.

Die verkehrstechnische Untersuchung zur Entwicklung einer Neukonzeption für das Parkleitsystem wurde im Januar 2016 abgeschlossen. Im Ergebnis liegt zur Zielführung im Stadtzentrum eine Vorzugsvariante vor, die sowohl infrastrukturelle Veränderungen und stadtplanerische Leitlinien als auch eine Optimierung der Wegweisung nach dem Stand der Technik berücksichtigt. Für die Erneuerung wurden dazu geschätzte Kosten in Höhe von etwa 740.000 bis 850.000 € ausgewiesen, wobei von einer grundsätzlichen Förderfähigkeit ausgegangen werden kann.

Der Bau und Betrieb eines Parkleitsystems ist keine kommunale Pflichtaufgabe bzw. ist keine rechtliche Auslegung bekannt, dass dieses als Bestandteil der Verkehrsregelungspflicht zu betrachten ist. Entsprechend der Maßgaben zur Haushaltsaufstellung wurde deshalb der Ersatzneubau des Parkleitsystems bereits aus dem Haushalt für 2016 gestrichen und kann auch für den Haushalt 2017/2018 einschließlich der Folgejahre keine Berücksichtigung finden.

Aus konzeptionell-planerischer Sicht stellt sich die generelle Frage, welche Funktion ein solches dynamisches Leitsystem in der Zukunft überhaupt noch spielen kann. Vor dem Hintergrund der rapide fortschreitenden Digitalisierung und Vernetzung im Bereich der Mobilität ist zu erwarten, dass sich die Information über freie Stellplätze in Parkieranlagen zunehmend auf eine direkte Kommunikation zwischen Fahrzeug bzw. Fahrzeugführer (und deren mobilen Endgeräten) und Informationsplattformen verlagern wird, über die entsprechende Belegungsstände und Empfehlungen zur Parkierung abgerufen werden können. Damit werden die Parkierungswegweiser am Straßenrand zunehmend überflüssig. Auch hinsichtlich der Erfassung und Übermittlung der Parkhausdaten (freie Plätze, Öffnungszeiten, etc.) ist der direkte Kommunikationsweg zwischen Nutzer und Parkhausbetreiber u.a. aus Gründen der permanent aktuellen Datenhaltung künftig der bessere Ansatz.

Aus den genannten Gründen wird der Abbau der technisch verschlissenen Anlagen des nicht mehr funktionsfähigen dynamischen Parkleitsystems der Stadt Chemnitz wie nachfolgend beschrieben empfohlen.

Die verschlissenen Parkwegweiser werden aus Sicherheitsgründen sukzessive zurück gebaut. Noch brauchbare Masten werden dabei zwischengelagert und die vorhandenen Kabelwege zur Datenübertragung werden gesichert. Damit könnten diese Komponenten für künftige Verkehrsmanagementmaßnahmen wieder verwendet werden.

Die noch im Betrieb befindlichen dynamischen Informationstafeln für die Anzeige von städtischen Veranstaltungen werden bei anfallenden Störungen im Rahmen der Möglichkeiten auch weiterhin repariert und betriebsfähig gehalten. Aufgrund des hohen technischen Verschleißes muss aber auch bei den Informationstafeln zunehmend damit gerechnet werden, dass Ersatzteile nicht mehr beschaffbar sind und eine sukzessive Stilllegung einzelner Informationstafeln unvermeidlich ist.

#### Kostenfreies Parken in gebührenpflichtigen Bereichen (sog. „Brötchentaste“)

Die sogenannte „Brötchentaste“ erlaubt in gebührenpflichtigen Bereichen für einen kurzen Zeitraum – in der Regel 15 Minuten – kostenfreies Parken.

Die gesetzlichen Grundlagen hierfür wurden 2004 geschaffen. In der Folge haben einige Kommunen Modellprojekte initiiert. Die wesentlichen Ergebnisse der Begleitforschung sind<sup>1</sup>:

<sup>1</sup> ARGUS / LK Argus: Parken in Hamburg, Abschlussbericht, Februar 2009. Es wurden Erfahrungen aus den Städten Hamburg, Berlin, Bonn, Bremen, Delmenhorst, Düsseldorf, Frankfurt am Main, Karlsruhe, Kiel, Koblenz, Köln, Münster, Saarbrücken und Stuttgart ausgewertet.

- Die mit der Einführung verbundenen Ziele (höhere Attraktivität des Straßenraumparkens, höhere Besucherfrequenz im Einzelhandel) konnten kaum oder gar nicht erreicht werden.
- Der Anteil der „Brötchentasten“-Nutzer ist gering. In Hamburg machten die legalen Brötchentasten-Vorgänge (mit Einhaltung der 15-min-Regel) nur 1 % aller Parkvorgänge aus.
- Wesentliche Veränderungen im Parkverhalten infolge der „Brötchentaste“ sind nicht feststellbar. Es wurden keine signifikanten Veränderungen bei der Anzahl der Parkvorgänge, der Parkdauer, der Umschlaghäufigkeit oder der Akzeptanz von Parkregeln ermittelt.
- Demgegenüber stehen Kosten für die Umstellung der Automaten und Einnahmeverluste bei den Parkscheingebühren. Die Einnahmerückgänge lagen in den betreffenden Bereichen der Städte Berlin, Hamburg, Köln, Münster und Stuttgart bei rund -10 % bis -40 %.
- Eine regelkonforme Nutzung der Brötchentaste findet nur bei intensiver Überwachung statt. In Hamburg wurden nur 29 % aller Brötchentaste-Parkscheine legal, d. h. mit Einhaltung der 15-min-Höchstparkdauer, genutzt. Eine intensivere Überwachung erhöht den Personalaufwand auf Seiten der Verwaltung.
- Eine zusätzliche Sonderregelung widerspricht dem anzustrebenden Ziel eines möglichst einfachen und verständlichen Systems ‚Parken‘.

Aus Sicht der Stadtverwaltung wird eine „Brötchentaste“ in Chemnitz also die daran geknüpften Erwartungen nicht erfüllen können. Auch ist ein erhöhter Überwachungsaufwand hierfür weder leistbar noch zielführend und erhöht zudem den finanziellen Verlust für die Stadt, der bereits mit den entgangenen Einnahmen einhergehen würde. Die Parkraumbewirtschaftung in Chemnitz soll klarer und einheitlicher werden, unter anderem durch die klare Trennung einer inneren und einer äußeren - preiswerteren - Gebührenzone sowie durch die flächendeckende Regelung eines Mischparkens. Auch dem widerspricht die Einführung einer „Brötchentaste“.

Daher sollte dies kein Bestandteil der Parkraumbewirtschaftung in Chemnitz werden.

#### Änderung der Bewirtschaftungszeiten

Die Parkraumbewirtschaftung erfolgt bisher Montag bis Freitag von 8 bis 20 Uhr sowie am Samstag von 8 bis 14 Uhr. Aus Sicht der Stadtverwaltung sollten diese Bewirtschaftungszeiten beibehalten werden.

Bei der Festlegung der Bewirtschaftungszeiten müssen die Nutzungsstruktur und eine Nutzungskonkurrenz zwischen Bewohnern und anderen Nutzern beachtet werden. Mit der Bewirtschaftung können dadurch spürbare verkehrslenkende Effekte erzielt werden. Bei einer Reduzierung der Bewirtschaftungszeit wochentags um zwei Stunden (nur bis 18 Uhr statt bisher bis 20 Uhr) muss damit gerechnet werden, dass es zu einer Verlagerung der Kundenverkehre nach 17 Uhr und somit einer Überlagerung mit den Bewohnerparkverkehren im Zeitraum zwischen 18 und 20 Uhr kommt. Da flächendeckend – bis auf wenige Ausnahmen – Mischparken ausgewiesen werden soll, geht das zu Lasten der Bewohner, die dann entsprechend große Probleme haben könnten, einen Stellplatz zu finden.

#### Handyparken

**Die als Handyparken bezeichnete Zahlung des Parktickets mit dem Mobiltelefon stellt gegenwärtig generell nur eine Ergänzung zum flächendeckenden Einsatz von Parkscheinautomaten dar. Hierfür sind die rechtlichen Voraussetzungen vorhanden. Handyparken kann aber unter Beachtung der aktuellen Rechtslage keinen Parkscheinautomaten ersetzen. In Chemnitz gibt es das Handyparken bisher nicht.**

**Gleichwohl stellt diese Entwicklung eine Perspektive dar, die seitens der Stadt Chemnitz aktiv beobachtet wird und zu gegebener Zeit in das Parkraummanagement implementiert werden kann. Hierfür müssen dann die vertraglichen und auch technischen Voraussetzun-**

---

gen geschaffen werden.

**Vorteile des Handyparkens für den Nutzer sind das bargeldlose Bezahlen, die Option einer minutengenauen Abrechnung sowie ein flexibler Umgang mit dem Ende der Parkzeit. Die Rechnungsstellung erfolgt vom Systemanbieter an den Nutzer. Je nach Anbieter werden Grundgebühren und / oder Transaktionskosten für den Nutzer fällig. Einige Systembetreiber erheben auch für die Stadt Gebühren. Hinsichtlich eines für die Stadt möglicher Weise deutlich höheren Überwachungsaufwands für das Handyparken besteht noch Klärungsbedarf, ggf. kann hier die Einführung einer Vignettenpflicht hilfreich sein.**

**Beachtenswert ist auch die Entwicklung, dass sich die Anbieter elektronischer Zahlungssysteme für das bargeldlose Parken zwischenzeitlich auf eine gemeinsame Plattform und damit einen zukunftsfähigen Ansatz hinsichtlich Qualitätsstandards und Transparenz verständigt haben. Auf dieser Grundlage wird es möglich sein, im Falle einer avisierten Einführung des Handyparkens in der Stadt Chemnitz ein wettbewerbsübergreifendes und anbieteroffenes Konzept umzusetzen.**

### **Anlagenverzeichnis:**

Anlage 3: Parkraumkonzept Stadtzentrum (Stand September 2016)

Anlage 4: Abschlussbericht „Parkraumkonzept Stadtzentrum Chemnitz“ (Stand 28.06.2016)  
LK Argus GmbH

Anlage 5: Abbildungen aus Abschlussbericht in A3-Format - LK Argus GmbH