

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0194/2016/IV**

Datum:  
17.10.2016

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Einführung eines Anwohnerparkens in der Bahnstadt**

## Informationsvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 07. Dezember 2016

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bahnstadt	15.11.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	23.11.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	01.12.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Bezirksbeirat Bahnstadt, der Stadtentwicklungs-und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information zur Parkraumbewirtschaftung in der Bahnstadt zur Kenntnis.*

**Zusammenfassung der Begründung:**

Ein Anwohnerparken in der Bahnstadt wird derzeit nicht eingeführt. Vor der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung wird erneut geprüft, wie sich die Parksituation für Anwohner entwickelt hat.

Auf die Einführung einer „Brötchentaste“ wird – wie im restlichen Stadtgebiet – verzichtet.

Die Erhöhung der Höchstparkdauer erfolgt für die außerhalb des Einzugsgebietes des Hauptbahnhofs liegenden Bereiche mit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung.

## Sitzung des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 15.11.2016

Ergebnis öffentlichen Sitzung Bezirksbeirates Bahnstadt vom 15.11.2016

### 5.1 Einführung eines Anwohnerparkens in der Bahnstadt Informationsvorlage 0194/2016/IV

Zu diesem Tagesordnungspunkt ist Herr Kettemann vom Amt für Verkehrsmanagement anwesend, um Stellung zur vorgelegten Informationsvorlage zu beziehen.

Bezirksbeirat James-Schulz zeigt sich enttäuscht, dass dem Wunsch nach einem Anwohnerparken in der Bahnstadt, der inzwischen vermehrt aus dem Gremium und nun auch durch einen Antrag aus der CDU-Fraktion des Gemeinderates (Drucksache 0066/2016/AN) an die Verwaltung herangetragen worden sei, nicht nachgekommen werde. Wie solle man mit der Absage der Verwaltung, die sich auf rechtliche Grundlagen beziehe, umgehen, wenn doch die derzeitige Parksituation im Stadtteil seiner Meinung nach nicht tragbar sei?

Auch andere Mitglieder des Gremiums pflichten ihm bei und können die Argumentation der Verwaltung, die in der vorliegenden Informationsvorlage dargelegt ist, in einigen Punkten nicht nachvollziehen. Sie wünschen sich, dass über Alternativen nachgedacht werde und sind der Meinung, dass man mit dem Wunsch der Bewohner anders umgehen müsste.

Herr Kettemann verweist darauf, dass die Verwaltungsvorschriften für das zuständige Amt für Verkehrsmanagement bindend seien und man auch – zum Beispiel in Bezug auf die gewünschte Brötchentaste – in der Bahnstadt keine anderen Grundsätze anwenden wolle als die, die bereits in den restlichen Stadtteilen gelten. Seiner Einschätzung nach werde sich eine Entspannung der Situation einstellen, wenn die geplanten ortsnahen, öffentlichen Parkhäuser erstellt und nutzbar seien.

Bezirksbeirat James-Schulz begründet daraufhin, dass bis zu diesem Zeitpunkt ein Anwohnerparken Sinn mache und nach Inbetriebnahme der öffentlichen Parkhäuser schließlich nochmals über diese Regelung nachgedacht werden könne. Vielleicht könne man das Anwohnerparken zu einem späteren Zeitpunkt wieder zurücknehmen.

Abschließend wird Bezirksbeirat James-Schulz in den nachfolgenden Ausschuss (Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 23.11.2016) entsandt.

**gezeichnet**  
Hans Joachim Schmidt  
Vorsitzender

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.11.2016

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.11.2016

### 13.1 Einführung eines Anwohnerparkens in der Bahnstadt Informationsvorlage 0194/2016/IV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner eröffnet den Tagesordnungspunkt und führt in das Thema ein. Zurzeit gebe es im Stadtteil eine große Diskussion bezüglich des Anwohnerparkens. Die Verwaltung habe durch entsprechende Informationen ihr Vorgehen begründet. Er betont, dass es bei einem Anwohnerparken zu bedenken gebe, dass dies auch für alle Anwohner gelten würde. Der Kreis sei oft größer, als manche denken würden. In der Bahnstadt gebe es genehmigte private Stellplätze in Form von Tiefgaragenplätzen. Diese sollten auch genutzt werden. Er verweist auf das Ergebnisblatt des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 15. November, welches als Tischvorlage ausliegt und bittet Herrn Bezirksbeirat James-Schulz die Meinung des Bezirksbeirates Bahnstadt vorzutragen.

Herr Bezirksbeirat James-Schulz erläutert, dass die Bahnstadt ein Anwohnerparken benötige. Die Argumentation der Verwaltung gegen das Anwohnerparken könne der Bezirksbeirat in einigen Punkten nicht nachvollziehen. In dem Leitplan zum Parken in der Bahnstadt sei vorgesehen, dass es öffentliche Parkhäuser geben solle. Somit hätten Anwohner, mit mehreren Autos, oder Besucher die Möglichkeit, auch für einen längeren Zeitraum zu parken. Da diese Parkhäuser noch nicht existieren würden, müsse eine Alternative geschaffen werden. Die in der Vorlage vorgeschlagenen Parkmöglichkeiten in einem Radius von circa 1000 Metern würden in dem Gewerbegebiet liegen, welches außerhalb des Bereichs liege, welcher als Bahnstadt wahrgenommen werden würde. Die Aufteilung, wo gerade in der Bahnstadt die Parkflächen bewirtschaftet werden, seien oft nicht nachvollziehbar, da es in manchen Straßen unterschiedliche Regelungen gebe. Er schlägt vor, dass nur die Anwohner mit Erstwohnsitz Anspruch auf einen Parkausweis haben sollten.

#### In der Aussprache melden sich zu Wort:

Stadtrat Föhr, Stadtrat Holschuh, Stadtrat Eckert, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadträtin Spinner

- Es wird bestätigt, dass der Bezirksbeirat Bahnstadt mit der Rückmeldung der Verwaltung sehr unzufrieden sei.
- Da die Verwaltung perspektivisch die Höchstparkdauer sowieso auf vier Stunden erhöhen wolle, könnte dies vorgezogen werden, um den Bewohnern der Bahnstadt entgegenzukommen. Ein weiterer Kompromiss könnte sein, dass das Parken am Wochenende von Freitagabend bis Montagmorgen ohne Unterbrechung möglich sein solle. Momentan gebe es samstags bis 14 Uhr eine Beschränkung.
- In der Bahnstadt gebe es zu viele Mikroapartments und damit sehr viele Anwohner, die mindestens ein Auto besitzen würden. Es wird die Frage gestellt, inwieweit die Vermieter in die Pflicht genommen werden können, Stellplätze zur Verfügung zu stellen.
- Die Vermieter hätten im Rahmen der Baugenehmigung mehr Stellplätze ausweisen sollen. Somit hätten diese bei der Vermietung ein Interesse gehabt, dass die Stellplätze direkt mit den Wohnungen mitvermietet werden würden.

- Bei der Einführung von Anwohnerparkausweisen sollten Regelungen wie in München überdacht werden. Hier hätten Anwohner, die einen Tiefgaragenstellplatz besitzen, keinen Anspruch auf einen Anwohnerparkausweis.
- Für Tiefgaragenplätze, die nicht einer bestimmten Wohnung zugeordnet worden seien, könnten Modelle wie zum Beispiel eine Parkplatz-Börse angedacht werden.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner antwortet, dass sich die Stellplatzvorschriften aus baurechtlicher Sicht nur auf das Gebäude beziehen würden. Ein Bewohner kann nicht verpflichtet werden, einen Stellplatz zu nutzen. Daher kann es vorkommen, dass die Tiefgaragenstellplätze nicht genutzt werden, sondern der öffentliche Straßenraum. Dies hänge auch mit den unterschiedlichen Kosten zusammen. Er betone auch, dass die Gemeinde nicht berechtigt sei die Preise für das Anwohnerparken zu erhöhen, da es sich hier um ein Bundesgesetz handle. Auch könne die Stadt den Eigentümer nicht verpflichten mehr Stellplätze auszuweisen, als dies durch die Gesetzgebung vorgeschrieben sei. Die Regelung, wie sie in München praktiziert werde, sei nach Ansicht von Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner ein guter Vorschlag, allerdings mit einem hohen Verwaltungsaufwand verbunden. Auf die Nachfrage, warum die Tiefgaragen noch nicht gebaut seien, antwortet Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner, dass die Tiefgaragen unter den Wohnhäusern alle bereits fertig gebaut seien.

Stadtrat Rothfuß möchte von der Verwaltung bis zum nächsten Gemeinderat eine kurze Stellungnahme, wie sie den Vorschlag von Stadtrat Föhr, das Parken am Wochenende ohne Beschränkung zuzulassen, bewerte. Er stelle sich die Frage, wie viel Geld der Stadt dadurch entgehen würde. Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner betont, dass es der Stadt hier nicht um das Geld gehen würde. Man wolle vielmehr vermeiden, dass die Geschäfte, wie zum Beispiel Bäcker, Metzger oder Cafés am Wochenende nicht mehr erreichbar seien. Dies sei nicht gegeben, wenn die Anwohner das ganze Wochenende die öffentlichen Flächen vor den Geschäften mit ihren Autos blockieren würden. Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner hat Verständnis dafür, dass die momentanen Regelungen nicht jeder gut finden würde. Allerdings sei dies im Rahmen einer Gebietsentwicklung in einem Neubaugebiet auch normal. Herr Erster Bürgermeister Odszuck ergänzt, dass man entscheiden müsse, ob man freie Parkplätze bedingt durch einen hohen Wechsel haben möchte oder Parkplätze, die das ganze Wochenende durch Dauerparker belegt seien. Unterschiedliche Regelungen in einem Gebiet seien durchaus gewollt, da so unterschiedliche Parkformen und Möglichkeiten abgedeckt werden könnten.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner sagt zu, dass in den Bereichen, in denen es noch keine Regelung gebe, die Verwaltung momentan keine Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung durchführen werde. Diese Bereiche seien immer noch fußläufig erreichbar und die Regelung würde insbesondere den Bewohnern der Bahnstadt zugutekommen. Momentan würden zwei große Parkhäuser gebaut werden, in denen die Anwohner dauerhaft Stellplätze mieten können. Um die Frequenz und die Parkmöglichkeit bei den Geschäften in der Bahnstadt zu verbessern solle eine Regelung für Kurzzeitparker geprüft werden.

Herr Herzog bemerkt, dass das städtebauliche Konzept in der Bahnstadt vorsehe, dass der öffentliche Raum besonders attraktiv gestaltet sein solle. Daher sind Langzeitparkmöglichkeiten ganz bewusst hauptsächlich in Parkhäusern oder auf private Flächen verlagert worden. Eine Höchstparkdauer von vier Stunden sei für die noch hinzukommenden Flächen vorgesehen, die zukünftig in die Parkraumbewirtschaftung eingebunden werden sollen. In dem Bereich am Bahnhof sei auch weiterhin eine Höchstparkdauer von zwei Stunden geplant.

Die Höchstparkdauer solle auf vier Stunden ausgeweitet werden, wenn die Parkraumbewirtschaftung ausgeweitet werden solle. Die aktuelle Situation sei die, dass sich das Parken momentan weg von den gebührenpflichtigen Möglichkeiten verlagere. Die Beschwerden der Anwohner beim Amt für Verkehrsmanagement seien zu diesem Thema sehr gering.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner bemerkt abschließend, dass das Problem von Seiten der Verwaltung noch einmal genau betrachtet werde. Er bitte um Geduld, bis sich die Situation durch die zwei großen Parkhäuser noch einmal verbessern werde.

Er fasst das weitere Vorgehen der Verwaltung zusammen:

- In den Bereichen, in denen es noch keine Regelung gebe, wird die Verwaltung momentan keine Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung durchführen.
- Eine Regelung für Kurzzeitparker solle geprüft werden.

gezeichnet  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## Sitzung des Gemeinderates vom 01.12.2016

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 01.12.2016

### 11.1 Einführung eines Anwohnerparkens in der Bahnstadt Informationsvorlage 0194/2016/IV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner weist auf das als Tischvorlage verteilte Ergebnis des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.11.2016 hin.

Die Verwaltung gehe hinsichtlich der weiteren Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung verhaltener vor, bis die beiden Tiefgaragen fertiggestellt seien.

Es besteht kein Diskussionsbedarf.

Der Oberbürgermeister stellt fest, dass die Mitglieder des Gemeinderates mit dem im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 23.11.2016 festgehaltenen Vorgehen der Verwaltung einverstanden sind.

#### **Zusammenfassung der Information:**

*Der Gemeinderat nimmt die Information zur Parkraumbewirtschaftung in der Bahnstadt unter Berücksichtigung des Arbeitsauftrages an die Verwaltung beziehungsweise das weitere Vorgehen der Verwaltung zur Kenntnis.*

- In den Bereichen, in denen es noch keine Regelung gibt, wird die Verwaltung momentan keine Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung durchführen.
- Eine Regelung für Kurzzeitparker soll geprüft werden.

gezeichnet  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## Begründung:

Dem Parkraumkonzept in der Bahnstadt hat der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 21.11. 2013 grundsätzlich zugestimmt. Dieses wurde auf der Grundlage des 2007 beschlossenen Rahmenplans Bahnstadt entwickelt.

Der erste Teil der Parkraumbewirtschaftung wurde ab Januar 2016 im Bereich zwischen der Speyerer Straße im Osten, der Pfaffengrunder Terrasse im Westen, dem Zollhofgarten im Norden und dem Langen Anger im Süden ausgeführt. Die Parkplätze werden mittels Parkscheinautomaten bewirtschaftet. Die Höchstparkdauer beträgt zwei Stunden.

Anwohnerparken ist in diesem Bereich nach dem Grundkonzept nicht vorgesehen.

Auf Antrag der CDU-Gemeinderatsfraktion vom 5. Juli 2016 soll nun das Anwohnerparken in der Bahnstadt eingeführt werden. Vorausgegangen war ein Beschluss des Bezirksbeirates Bahnstadt vom 22.6. 2016.

### 1. Anwohnerparken

#### - Rechtliche Grundlagen:

Rechtsgrundlage für Anwohnerparken bzw. Sonderparkberechtigungen für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel (Bewohnerparkvorrechte) stellt § 45 Abs.1 b, Ziff. 2a. StVO dar.

Nach den entsprechenden Verwaltungsvorschriften ist die Anordnung von Bewohnerpark-vorrechten nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden. Als zumutbare Entfernung wird ein Bereich von bis zu 1000 Meter angesehen.

Bewohnerparkvorrechte können in Bereichen mit angeordneter Parkraumbewirtschaftung auch als Befreiung von der Pflicht, die Parkscheibe auszulegen oder die Parkuhr/den Parkscheinautomat zu bedienen, angeordnet werden.

#### - Derzeitige Situation:

In den Wohnstraßen südwestlich des Langen Angers sowie auf dieser Straßenseite des Langen Angers werden die Parkplätze derzeit nicht bewirtschaftet. Das Gleiche gilt für die gerade entstehenden Straßen westlich des Gadamerplatzes.

Weitere Parkmöglichkeiten befinden sich in der Eppelheimer Straße im Norden, der Rudolf-Diesel-Straße, Gottlieb-Daimler-Straße, Heinrich-Lanz-Straße und Czernyring, die innerhalb des o.g. zumutbaren 1000 Meterbereichs liegen.

Darüber hinaus ist das Parken auf den bereits bewirtschafteten Parkplätzen in den anderen Bahnstadtstraßen abends nach 19:00 Uhr und nachts, sowie an Wochenenden – samstags ab 14:00 Uhr - ohne Beschränkung möglich.

#### - Rechtliche Würdigung:

Die Voraussetzungen der Verwaltungsvorschriften zum § 45 Abs.1 b, Ziff. 2a. StVO für die Einführung des Anwohnerparkens liegen daher nicht in ausreichendem Maße vor.

- Ergänzende Feststellungen:

In der Antragsbegründung wird auch die Frage von fehlenden privaten Stellplätzen insbesondere in den vorhandenen Studentenwohnheimen angesprochen. Nach den für solche Wohnheime geltenden bauordnungsrechtlichen Vorschriften ist im Verhältnis zu Privathäusern eine deutlich geringere Anzahl von Stellplätzen zu errichten. Viele Bewohner solcher Wohnanlagen haben daher zwangsläufig keinen Stellplatz, hätten aber bei Einführung von Bewohnerparkvorkonten einen Anspruch auf einen Parkausweis. Dies würde dem Sinn der baurechtlichen Vorschriften und dem Zweck des Anwohnerparkens zuwiderlaufen.

Es kann nicht erwartet werden, dass auf der einen Seite auf private Stellplätze verzichtet und auf der anderen Seite der öffentliche Straßenbereich als Ersatzparkraum zur Verfügung gestellt wird. Ein Bewohnerparken kann somit nicht eingeführt werden.

Vor einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist erneut zu prüfen, wie sich die Parksituation für Anwohner entwickelt hat (ortsnahe öffentliche Parkhäuser erstellt?).

2. Brötchentaste:

Im Jahre 2005 sind die Vorschriften zum gebührenpflichtigen Kurzzeitparken erheblich liberalisiert worden. Nicht nur, dass elektronische Geräte zur Parkzeitüberwachung eingesetzt werden dürfen, auch können die Gemeinden die zu entrichtende Gebühr frei festsetzen. Die davor geltenden Rahmenbedingungen (lineare Tarife, Höchstgrenzen) sind entfallen. Diese Öffnungsklausel gibt auch die Möglichkeit, einen bestimmten Zeitraum zu Beginn des Parkvorgangs gebührenfrei zu lassen. Der Begriff „Brötchentaste“ ist entstanden, weil in einigen Städten der Beginn des Parkvorgangs, meistens die ersten 30 Minuten, dann gebührenfrei gestattet wurden, wenn in der unmittelbaren Umgebung Ladengeschäfte angesiedelt sind, bei denen nur kurze Einkaufszeiten entstehen. Es sollte ermöglicht werden, diese schnellen Einkaufsmöglichkeiten, zum Beispiel bei Metzger oder Bäcker gebührenfrei zu gestatten.

Auch in Heidelberg war diese Regelung schon in der Diskussion, wurde aber aus verschiedenen Gründen nicht realisiert (siehe auch DS 0019/2009/ IV).

Zum einen wäre die Umrüstung der Parkscheinautomaten mit einem hohen Kostenaufwand verbunden, so dass dies nur bei der Neuanschaffung von Parkscheinautomaten realisiert werden könnte. Zum anderen gibt es auch negative Erfahrungen mit solchen Brötchentasten, da das kostenlose Kurzzeitparken auch häufig über Gebühr ausgenutzt wird und es dadurch nicht nur zu Problemen im Rahmen der Kontrollen, sondern auch zu Einnahmeverlusten kommt.

In der Regel werden auch in der kurzen Zeitspanne, die man braucht um z. B. kurz Brötchen einzukaufen, keine Verwarnungen erteilt.

Unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte sollte daher in Heidelberg stadtweit einheitlich auch weiterhin auf eine solche Regelung verzichtet werden.

3. Höchstparkdauer:

Wie bereits in den früheren Vorlagen aufgeführt ist bei einer weitergehenden Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheinautomaten eine Höchstparkdauer von 4 Stunden vorgesehen. Die aktuell bewirtschafteten Gebiete (Höchstparkdauer 2 Stunden) können dem Einzugsgebiet des Hauptbahnhofs zugeordnet werden.

Bei der Ausweitung soll dann die Höchstparkdauer auf 4 Stunden erhöht werden (Stufe 2).

## **Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg**

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

**Nummer/n:** + / - **Ziel/e:**  
**(Codierung)** **berührt:**

MO 1

Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern

**Begründung:**

MO 2

**Ziel/e:**

Minderung der Belastung durch den motorisierten Verkehr

**Begründung:**

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet  
Jürgen Odszuck