



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Franz Bergmüller AfD**
vom 29.06.2022

Parkraumbewirtschaftung

Parkplätze sind grundlegend für die Funktionalität des Straßenverkehrs für Bürger, Unternehmen, Handwerker, Behörden und alle anderen gesellschaftlichen Gruppen. Die zur Verfügung stehenden Stellflächen sind aber leider bayernweit meist Mangelware. Parkraumbewirtschaftung ist daher ein wichtiger Aspekt, damit das gesamte öffentliche Leben auch funktionieren kann.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- 1.1 Gibt es ein aktuelles und zukunftsfähiges Entwicklungskonzept, das die Parkraumbewirtschaftung bayernweit ausbauen und optimieren kann und das die Kommunen als Leitfaden nutzen könnten (bitte genaue Ausführung)? 3
- 1.2 Wie ist der neueste Stand dieses Konzepts (bitte Zielrichtung angeben und Einzelfallmaßnahmen ausführen)? 3
- 1.3 Falls es zum Thema kein aktuelles Konzept gibt: Ist geplant, ein solches Konzept zu erstellen (bitte genauer Zeitplan)? 3
- 2.1 Auf wie vielen innenstadtnahen Parkflächen, auf denen das Parken zeitlich unbefristet erlaubt ist, können Fahrzeuge über viele Tage bis Wochen abgestellt werden (bitte genaue Anzahl)? 4
- 2.2 Führt diese Möglichkeit, Fahrzeuge über viele Tage bis Wochen völlig legal abzustellen, zu Problemen für Kurzparker? 4
- 2.3 Gibt es eine Studie darüber, wie lange Fahrzeuge im Schnitt auf öffentlichen Parkflächen abgestellt werden (bitte genaue Auflistung)? 4
- 3.1 Wie wird das Konzept, alle bisher zeitlich unbegrenzt nutzbaren, jedoch stetig ausgelasteten Parkflächen durch eine Begrenzung der Parkdauer auf einige Tage zu entlasten, eingeschätzt? 4
- 3.2 Wie wird das Konzept, diese Herangehensweise auch für Anwohnerparkzonen in Innenstadtlagen zu nutzen, eingeschätzt? 4
- 3.3 Wäre eine solche Maßnahme aus rechtlicher Sicht machbar? 4
- 4.1 Wäre es möglich, Parkflächen, die aktuell für stundenweises Parken genutzt werden, auch als Parkflächen für tageweises Parken umzuwidmen (bitte Nennung der gesetzlichen Grundlagen)? 5

4.2	Kann diese Maßnahme in diese Form bedarfsgerechter sein und so zu einer flexibleren Nutzung der Parkflächen führen?	5
4.3	Wäre es städtebaulich sinnvoll, diese Möglichkeit zu schaffen, um den begrenzten öffentlichen Verkehrsraum in Innenstädten effizienter zu nutzen?	5
5.1	Wie wird die Möglichkeit und die Effizienz eingeschätzt, eine Parkscheibe einzuführen, die neben der bekannten 24-Stundenskala auch eine 31-Tagesskala für den Ankunftstag aufweist, damit die Parkdauer auf beispielsweise einen, zwei, vier oder sieben Tage beschränkt werden kann?	5
5.2	Könnte diese modifizierte Parkscheibe zu einer effizienteren Nutzung der Parkflächen führen?	5
5.3	Müssten bestehende Gesetze oder Verordnungen geändert werden, damit diese modifizierte Parkscheibe genutzt werden könnte (bitte genaue Auflistung der zu verändernden Gesetze und Verordnungen)?	5
	Hinweise des Landtagsamts	6

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration

vom 02.08.2022

- 1.1 Gibt es ein aktuelles und zukunftsfähiges Entwicklungskonzept, das die Parkraumbewirtschaftung bayernweit ausbauen und optimieren kann und das die Kommunen als Leitfaden nutzen könnten (bitte genaue Ausführung)?**
- 1.2 Wie ist der neueste Stand dieses Konzepts (bitte Zielrichtung angeben und Einzelfallmaßnahmen ausführen)?**
- 1.3 Falls es zum Thema kein aktuelles Konzept gibt: Ist geplant, ein solches Konzept zu erstellen (bitte genauer Zeitplan)?**

Die Fragen 1.1 bis 1.3 werden gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Städte und Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit die Ortsplanung eigenverantwortlich nach den rechtlichen Vorgaben gestalten. Durch informelle und formelle Planungsinstrumente können sie die Grundlagen für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung legen. Das Nachschlagewerk „Planungshilfen für die Bauleitplanung“ des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr bietet hierfür die entsprechende fachliche Unterstützung und enthält aktuelle und praxisnahe Hinweise für die Ausarbeitung und Aufstellung von Bauleitplänen. Insbesondere enthält das Kapitel III, Abschnitt 9 „Verkehr“ Empfehlungen zum ruhenden Verkehr.

Hieraus ergibt sich:

- Stellplatzrecht ist in erster Linie eine Frage gemeindlicher Verkehrspolitik. Deshalb schreibt Art.47 Abs. 2 Satz 2 Bayerische Bauordnung (BayBO) den Vorrang von gemeindlichen Satzungen für diesen Bereich fest. Die Vorgaben zur Zahl der notwendigen Stellplätze und Garagen (§ 20 Garagen- und Stellplatzverordnung – GaStellV i. V.m. der Anlage zur GaStellV) enthalten Mindestanforderungen und gelten nur, soweit keine gemeindliche Satzung nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO einen von diesen Werten abweichenden Stellplatzschlüssel festlegt.
- Bei der Planung öffentlicher Stellplätze soll wegen der Wirtschaftlichkeit und des hohen Raumbedarfs besonders in dicht bebauten Gebieten an die Möglichkeit der Mehrfachnutzung gedacht werden. Parkbauten in Kernbereichen sollen z.B. außerhalb der Geschäftszeiten für kulturelle Einrichtungen oder den Bedarf der Wohnbevölkerung zur Verfügung stehen. Parkplätze für Schulen können abends und am Wochenende für Einrichtungen des Sports und der Naherholung mit verwendet werden, falls nicht Gründe der Sicherheit und des Immissionsschutzes für die umgebende Bebauung entgegenstehen.

Eine städtebauliche oder mobilitätsplanerische Betrachtung sollte im Idealfall im Gesamtkontext erfolgen. Maßnahmen wie das Parkraummanagement sollten im Rahmen eines kommunalen Mobilitäts-/Verkehrskonzepts von der jeweiligen Kommune unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Rahmenbedingungen auf Basis der vereinbarten Ziele und im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen zum Verkehrs-/Mobilitätsmanagement betrachtet, geplant oder umgesetzt werden. Änderungen in

der Parkraumbewirtschaftung können Verlagerungseffekte auslösen, die im Rahmen einer kommunalen Gesamtbetrachtung besser antizipiert und mit geeigneten Maßnahmen beantwortet werden können.

Die Konzeption und Fortentwicklung der Parkraumplanung sind jedoch keine zentrale staatliche Aufgabe.

2.1 Auf wie vielen innenstadtnahen Parkflächen, auf denen das Parken zeitlich unbefristet erlaubt ist, können Fahrzeuge über viele Tage bis Wochen abgestellt werden (bitte genaue Anzahl)?

Zahlen hinsichtlich vorhandener Parkflächen liegen nicht vor. Hierzu besteht keine Berichtspflicht gegenüber dem Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration (StMI).

2.2 Führt diese Möglichkeit, Fahrzeuge über viele Tage bis Wochen völlig legal abzustellen, zu Problemen für Kurzparker?

Über derartige Probleme liegen keine Kenntnisse vor.

2.3 Gibt es eine Studie darüber, wie lange Fahrzeuge im Schnitt auf öffentlichen Parkflächen abgestellt werden (bitte genaue Auflistung)?

Eine solche Studie ist dem StMI nicht bekannt.

3.1 Wie wird das Konzept, alle bisher zeitlich unbegrenzt nutzbaren, jedoch stetig ausgelasteten Parkflächen durch eine Begrenzung der Parkdauer auf einige Tage zu entlasten, eingeschätzt?

3.2 Wie wird das Konzept, diese Herangehensweise auch für Anwohnerparkzonen in Innenstadtlagen zu nutzen, eingeschätzt?

3.3 Wäre eine solche Maßnahme aus rechtlicher Sicht machbar?

Die Fragen 3.1 bis 3.3 werden gemeinsam beantwortet.

Über Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen wird in Kenntnis der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten unter Betrachtung des jeweiligen Einzelfalls entschieden. Die Konzeption und Fortentwicklung der Parkraumplanung sind hierbei keine zentrale staatliche Aufgabe.

Die straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben betreffend Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen ergeben sich insbesondere aus § 13 Straßenverkehrsordnung (StVO), Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu § 13, Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO, lfd. Nrn. 7, 8 und 10, § 45 Abs. 1b StVO, VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e, Rn. 29 ff. Zeitliche Einschränkungen, in welchem Rahmen die Parkdauer zu begrenzen ist, sind dort nicht festgehalten. Allgemein gilt, dass sich eine Parkraumbewirtschaftung nur dort empfiehlt, wo eine wirksame Überwachung gewährleistet ist.

-
- 4.1 Wäre es möglich, Parkflächen, die aktuell für stundenweises Parken genutzt werden, auch als Parkflächen für tageweises Parken umzuwidmen (bitte Nennung der gesetzlichen Grundlagen)?**
- 4.2 Kann diese Maßnahme in diese Form bedarfsgerechter sein und so zu einer flexibleren Nutzung der Parkflächen führen?**
- 4.3 Wäre es städtebaulich sinnvoll, diese Möglichkeit zu schaffen, um den begrenzten öffentlichen Verkehrsraum in Innenstädten effizienter zu nutzen?**

Die Fragen 4.1 bis 4.3 werden gemeinsam beantwortet.

Siehe 1.1 bis 1.3.

- 5.1 Wie wird die Möglichkeit und die Effizienz eingeschätzt, eine Parkscheibe einzuführen, die neben der bekannten 24-Stundenskala auch eine 31-Tagesskala für den Ankunftstag aufweist, damit die Parkdauer auf beispielsweise einen, zwei, vier oder sieben Tage beschränkt werden kann?**
- 5.2 Könnte diese modifizierte Parkscheibe zu einer effizienteren Nutzung der Parkflächen führen?**
- 5.3 Müssten bestehende Gesetze oder Verordnungen geändert werden, damit diese modifizierte Parkscheibe genutzt werden könnte (bitte genaue Auflistung der zu verändernden Gesetze und Verordnungen)?**

Die Fragen 5.1 bis 5.3 werden gemeinsam beantwortet.

Die bundeseinheitlichen Regelungen für die Ausgestaltung einer Parkscheibe ergeben sich aus der StVO sowie aus der VwV-StVO, welche darauf verweist, dass die Einzelheiten über die Ausgestaltung der Parkscheibe das Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gibt (Ifd. Nr. 11 Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO – Bild 318, VwV-StVO zu Bild 318). Durch Verlautbarungen im Verkehrsblatt vom 24.11.1981, 30.04.1989 bzw. 26.10.2013 machte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hiervon Gebrauch und gab die bundeseinheitlichen Regelungen hinsichtlich der Ausgestaltung der Parkscheibe bekannt. Dementsprechend müsste der Bund seine Regelungen bei einer anderweitigen Ausgestaltung der Parkscheibe ändern.

Erfahrungen hinsichtlich der Erforderlichkeit einer modifizierten Parkscheibe, welche durch die Angabe eines Ankunftstags ergänzt wird, bestehen beim StMI nicht.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.