

# **Das Memminger Modell**

Zusammenfassung

Initiative Stopp-Flughafenparker-  
Nürnberg Nord

#SFNN

27.01.2026

- Das **Memminger Modell** kombiniert mehrere abgestimmte Maßnahmen:
- **Großflächige Halteverbotszone mit Parkscheibenpflicht:** In einem **klar definierten Gebiet** (Memmingen-Ost, ca. 1,5 km<sup>2</sup> südlich der A96, östlich der Bahnlinie, rund um den Tiroler Ring) gilt ein **eingeschränktes Halteverbot**. Innerhalb dieser Zone darf **maximal 10 Stunden mit ausgelegter Parkscheibe geparkt** werden. **Länger parkende Fahrzeuge verstoßen automatisch gegen das Haltverbot**. Damit haben **Flugreisende keine Möglichkeit mehr, ihr Auto wochenlang abzustellen**, da ihr Reisezeitraum i.d.R. jenseits der 10 Stunden liegt. Dieses Zeitlimit ersetzt die ursprünglich diskutierte 3-Tage-Regelung und lässt sich mit standardmäßiger Parkscheiben-Kontrolle leicht durchsetzen.

- **Ausnahmegenehmigungen für Anwohner:** Bewohner des Viertels können **gegen eine Gebühr von 30 € pro Jahr** einen **Anwohnerparkausweis** beantragen. Dieser befreit sie von der 10-Stunden-Beschränkung, sodass sie weiterhin **unbegrenzt vor der eigenen Haustür parken** dürfen. Die Genehmigungen sind **jährlich zu verlängern** und nicht übertragbar. **Ca. 5.000 Fahrzeuge** sind im betroffenen Gebiet gemeldet – entsprechend rechnete die Stadt mit hoher Nachfrage. **Verwaltet werden die Anträge vom Straßenverkehrsamt**, das hierzu eigens personell aufgestockt wurde (eine **zusätzliche Vollzeitstelle** wurde geschaffen). Die moderate Gebühr dient zur Deckung des Verwaltungsaufwands und wurde bewusst niedrig angesetzt, um **Akzeptanz** zu gewährleisten.

- **Kommunale Kontrolle, Polizei fürs Abschleppen:** Die Überwachung der Zone übernimmt wie üblich die **städtische Verkehrsüberwachung** (Kommunaler Ordnungsdienst) durch regelmäßige Streifenfahrten. Parkverstöße (fehlende Parkscheibe, abgelaufene Zeit, kein Anwohnerausweis) werden zunächst mit Verwarnungen geahndet, bei Nicht-Reaktion auch Bußgelder verhängt. **Abschleppmaßnahmen** sind rechtlich heikel und erfolgen **ausschließlich durch die Polizei**. Dabei gilt die Faustregel, die in Memmingen mit der örtlichen Polizei abgestimmt wurde: **Ab dem 4. Tag ohne Bewegung darf ein Falschparker abgeschleppt werden**. Hintergrund: Laut Gerichtsurteilen muss jeder Autofahrer sein Fahrzeug mindestens alle 3 Tage überprüfen; wer das nicht tut, muss mit Entfernung des Fahrzeugs rechnen. Diese Praxis stellt sicher, dass Dauerparker tatsächlich entfernt werden können, falls sie trotz Verbot die 10-Stunden-Regel ignorieren.

- **Beschilderung und Geltungsbereich:** Um die Regelungen rechtswirksam zu machen, wurden **14 neue Schilder** aufgestellt. Es handelt sich um die Beschilderung einer **Zone mit eingeschränktem Halteverbot**, kombiniert mit Zusatzzeichen („Parkscheibe 10 Stunden“ und „Anwohner mit Ausnahmegenehmigung frei“). Dadurch wird an allen Einfahrtsstraßen ins Viertel deutlich angezeigt, **dass spezielle Parkregeln gelten**. Der genaue Geltungsbereich („Memmingen-Ost“) wurde im Beschluss festgelegt und umfasst **südlich A96, östlich Bahnlinie, westlich/nördlich Tiroler Ring, einschließlich Im Kalker Feld**. Die einmaligen **Kosten für Schilder und Montage lagen bei ~10.000 €**, finanziert aus dem Stadthaushalt.

- **Übergangsphase mit intensiver Bürgerinformation: Bevor Strafen verhängt wurden, gab es eine mehrwöchige Schonfrist.** Ab Inkrafttreten Mitte September **wurden für mindestens 4 Wochen Verwarnungen nur als Hinweis notiert, aber keine Bußgelder erhoben.** Diese „**Eingewöhnungszeit**“ wurde in Memmingen aus praktischen Gründen sogar auf **7 Wochen** ausgedehnt: Zum einen brauchte das Straßenverkehrsamt Zeit, um die Vielzahl an Anwohnerausweisen zu bearbeiten, zum anderen sollten alle Bewohner und Parker ausreichend informiert werden. In dieser Phase wurden **Hinweisschilder aufgestellt, Flyer verteilt und die lokalen Medien berichteten,** damit wirklich jeder vom neuen Modell erfährt. Erst ab Anfang November galt dann die volle Durchsetzung mit Strafzetteln. Zusätzlich setzte die Stadt auf **Bürgernähe:** Fragen konnten telefonisch oder per E-Mail an das Ordnungsamt gestellt werden, was rege genutzt wurde (z.B. von Bürgerinitiativen aus Nürnberg, die sich erkundigten).



# **Rückmeldungen und Erfahrungen der Beteiligten**

- **Anwohner:** Im Memminger Osten wird die Maßnahme von den meisten Anwohnern **erleichtert und positiv aufgenommen**. Vor der Einführung hatten viele Einwohner ihren Unmut deutlich gemacht – einige hängten sogar **eigene Schilder („Bitte diesen Stellplatz für Anwohner freihalten. Danke.“) im Viertel auf**. Diese Verzweiflung wandelte sich nach Einführung der Zone in Erleichterung: Nun sind die Gehwege nicht mehr von fremden Autos gesäumt, und **Besuch findet wieder eher einen Parkplatz**. Zwar gibt es keine offizielle Umfrage, doch **die Stadt registriert deutlich weniger Beschwerden** aus dem Osten. Da **jeder Bewohner, der darauf angewiesen ist, problemlos eine Ausnahmegenehmigung bekommen konnte**, fühlen sich die Anwohner fair behandelt. Die Gebühr von 30 € wird als **gering im Vergleich zum gewonnenen Parkraum** angesehen. In der öffentlichen Darstellung wird das Modell explizit als Erfolg **„zur Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner“** beschrieben – ein Kernziel, das laut Stadt jetzt erreicht wird.

- **Stadtrat und Verwaltung:** Auch die **Politik vor Ort bewertet das Memminger Modell als Erfolg** und zieht ein zufriedenes erstes Fazit. Oberbürgermeister Jan Rothenbacher (parteilos) und die Fraktionen verweisen auf die spürbare Verbesserung der Situation im Osten. Wichtig war dem Stadtrat, **eine „bürgerfreundliche“ Lösung** umzusetzen. Die Verwaltung hebt hervor, dass **ohne die Ausnahmegenehmigungen die Zone politisch kaum durchsetzbar gewesen wäre** – so aber habe man einen *gerechten Ausgleich* geschaffen. **Birgit Haldenmayr, die Leiterin des Straßenverkehrsamts**, berichtete der lokalen Presse, dass man die Entwicklung nach dem Start genau beobachte. Sie betont, **in anderen Stadtteilen werde nicht mit einer ähnlich großen Verlagerung gerechnet**, da Memmingen-Ost durch die Nähe zum Flughafen ein Sonderfall war. Die Verkehrsüberwachung meldet unterdessen, dass **die Einhaltung der 10-Stunden-Regel gut funktioniert** – viele Fremdarker **scheuen nun das Risiko eines Strafzettels**, zumal die Stadt konsequent kontrolliert.

- **Öffentlichkeit und Medien:** Die Einführung der Halteverbotszone fand **breites Echo in der regionalen Presse**. Zahlreiche Medienberichte informierten darüber, *was Autofahrer nun beachten müssen*. Der Tenor der Berichte war sachlich bis positiv, da klar vermittelt wurde, **dass die Maßnahme der Entspannung der Parksituation dient**. Insbesondere wurde herausgestellt, dass **zunächst niemand sofort zur Kasse gebeten wird**, sondern es eine humane Übergangszeit gibt. Diese Kommunikation hat sicher dazu beigetragen, **Akzeptanz in der Bevölkerung zu schaffen**. In den Kommentaren lokaler Zeitungen und auf Facebook diskutierten Bürger das Für und Wider. Viele **Memminger zeigten Verständnis**, da sie die Problematik kannten oder selbst erlebt hatten. Kritik kam allenfalls von außerhalb: Einige Reisende ärgerten sich, dass das **kostenlose „Wildparken“ nun vorbei ist**. Allerdings gab es **keine organisierte Gegenwehr** – schließlich betrifft die Regelung primär Ortsfremde. Das Medienecho hebt zudem hervor, dass **Memmingen nicht allein steht**: Immer mehr Kommunen in der Umgebung und in Bayern greifen zu ähnlichen Maßnahmen gegen Flughafen- und Fernparkverkehr. Dadurch wurde das Memminger Modell eher als Teil eines Trends denn als singuläre Schikane wahrgenommen.

- **Fluggäste und Parknutzer:** Für Reisende, die bisher die Wohnstraßen als gratis Langzeitparkplatz nutzten, bedeutet die neue Zone natürlich einen Einschnitt. Sie **müssen nun auf offizielle Parkplätze des Allgäu Airport oder private Parkservices ausweichen**. Schon vor der Einführung war bekannt, dass **viele Urlauber aus bis zu 150 km Entfernung** ihre Wagen im Memminger Umland abstellen und per Taxi zum Flughafen fahren. Diese Option ist in Memmingen-Stadt nun deutlich unattraktiver. Stattdessen weisen Stadt und Flughafen darauf hin, dass **ausreichend Parkplätze am Airport zur Verfügung stehen** – sogar **günstige Angebote ab ~35 € pro Woche** bei privaten Anbietern, während die teuersten Terminalparkplätze ~258 € pro Woche kosten. **Der finanzielle Anreiz, im Stadtgebiet wild zu parken, sinkt somit deutlich**, zumal jetzt im Worst Case Abschleppkosten drohen. Einige Vielflieger könnten versuchen, in benachbarten nicht geschützten Vierteln zu parken, doch das erfordert längere Fahrten mit dem Taxi zum Flughafen. Alternativ wird **der Shuttlebus vom Bahnhof/ZOB Memmingen zum Flughafen** empfohlen – dieser kostet 3,50 € pro Person und Strecke, was im Vergleich zu einem Strafzettel oder Taxi sehr günstig ist. Insgesamt passt sich die Gruppe der Fluggäste erfahrungsgemäß schnell an neue Regelungen an, **zumal Memmingen kein Einzelfall ist** (auch andere Airports wie München und Köln haben mittlerweile ähnliche Anwohnerparkzonen im Umfeld). Eine explizite Rückmeldung von Seiten der Airlines oder des Flughafens gab es nicht öffentlich – was darauf hindeutet, dass **der Flughafen mit der Lösung leben kann**, zumal sie die Nutzung der eigenen Parkflächen fördert.

# Herausforderungen und Kritikpunkte

- Trotz des Erfolgs gab es natürlich **einige Hürden und Kritikpunkte** bei Planung und Umsetzung des Memminger Modells:

- **Rechtliche Umsetzbarkeit der 3-Tage-Idee:** Ursprünglich schlug der CSU/FDP-Antrag vor, die Parkdauer auf 72 Stunden zu beschränken. Dieses Konzept stieß jedoch auf **rechtlich-praktische Probleme**. Eine **kontinuierliche Überwachung über Tage hinweg** wäre notwendig gewesen (z.B. mittels digitaler Erfassung oder Fotoabgleichen) – **ein Verfahren, das datenschutzrechtlich sensibel und organisatorisch aufwendig ist**. Außerdem existiert **kein gängiges Verkehrsschild für „Max 3 Tage Parken“**, was die Verständlichkeit einschränkt. Die Verwaltung und der Stadtrat erkannten diese Hürden und schwenkten deshalb auf die **10-Stunden-Parkregel** um, da sie **mit Standard-Parkscheiben** und klaren Schildern wesentlich einfacher zu kontrollieren ist. Diese Flexibilität in der Lösungsfindung war entscheidend für den späteren Erfolg.

- **Verwaltungsaufwand und Personalbedarf:** Ein kritischer Punkt war von Anfang an der **erhebliche Verwaltungsaufwand** für eine solche Zone. **Tausende Ausnahmegenehmigungen** müssen geprüft, ausgestellt und verwaltet werden. Zudem braucht es **dauerhaft Kontrollen** auf der Straße. Sceptiker merkten an, die Stadt könne damit bürokratisch überfordert sein. Memmingen hat dieses Problem angegangen, indem **eine zusätzliche Personalstelle** geschaffen wurde. Dennoch bedeutete der Start der Regelung eine Menge Arbeit für die Behörden: Anträge der Anwohner sammeln, Ausweise drucken, Fragen beantworten. In der Anfangsphase kam es dadurch auch zu Verzögerungen – etwa **dauerte es einige Wochen, bis alle Ausweise verteilt waren**, weshalb die Übergangsfrist verlängert wurde. **Lehre:** Städte, die dem Modell folgen, sollten früh genug Personal und Mittel einplanen, um die Bürger nicht durch Wartezeiten zu verärgern.

- **Akzeptanzprobleme und Kommunikation:** Jede neue Parkregelung hat das Potenzial, **auf Unverständnis oder Widerstand zu stoßen** – gerade wenn **Einheimische plötzlich Gebühren zahlen** sollen, weil Auswärtige Probleme verursachen. In Memmingen war die Stimmungslage allerdings von vornherein zugunsten der Maßnahme, da der Leidensdruck hoch war. Wichtig für die Akzeptanz war die **intensive Kommunikation:** Klare Pressemitteilungen erklärten **Ziel und Nutzen der Zone („Keine durch Fluggäste zugeparkten Straßen“)**. Durch die **Schonfrist** fühlten sich die Leute fair behandelt, niemand wurde unvorbereitet bestraft. **Politisch** gab es dennoch Diskussionen: Einige Stadträte (vermutlich aus der Opposition) stimmten dagegen, *möglicherweise* aus Sorge vor den Kosten oder weil sie prinzipielle Vorbehalte gegen neue Verbote hatten – der Beschluss ging jedoch **mit Mehrheit durch**. Insgesamt blieben größere Akzeptanzprobleme aus. Ein **kleiner Kritikpunkt** von Bürgerseite: Anwohner ohne Internetzugang oder mit wenig Mobilität fanden das Antragsprocedere für die Genehmigung etwas mühsam. Hier half die Stadt pragmatisch – z.B. wurden Anträge auch schriftlich per Post und am Telefon unterstützt.

- **Verdrängungseffekte in umliegende Gebiete:** Wie befürchtet, ist das Problem der „Flughafenparker“ **nicht komplett verschwunden, sondern teils verlagert**. Schon kurz nach Start der Zone beobachteten Anwohner in **anderen Stadtteilen Memmings** vermehrt fremde Autos, z.B. im Bereich der Autobahnbrücke „Neue Welt“. Dies wirft die Frage auf, ob das Problem **nun einfach die Nachbarn belastet**. Die Stadt reagierte darauf offen: Man **erkenne den Effekt und werde die Lage genau verfolgen**. Sollte es irgendwo zu einer unerträglichen neuen Situation kommen, **schließt Memmingen punktuelle Lösungen auch in anderen Vierteln nicht aus** – etwa befristete Halteverbote oder Anwohnerzonen im kleineren Maßstab. Allerdings wird **eine Ausweitung der strikten Zone auf die ganze Stadt abgelehnt**, da dies unverhältnismäßig wäre und enormen Aufwand bedeuten würde. Für andere Kommunen bedeutet das: **Man muss das Umfeld im Blick behalten**. In Nürnberg z.B. könnte eine Flughafen-Parkverbotszone dazu führen, dass Ausweichverkehr in Nachbarstadtteile oder Außenorte stattfindet – was idealerweise im Vorfeld mit diesen Gemeinden abgestimmt wird.

- **Keine direkten Einnahmen für die Stadtkasse:** Zwar fallen durch die 30-€-Jahresgebühr und mögliche Verwarnungsgelder Einnahmen an, diese sind jedoch **nicht gewinnorientiert, sondern decken bestenfalls die Kosten**. Memmingen kalkulierte mit **rund 150.000 € jährlichen Gebühreneinnahmen**, falls ein Großteil der Berechtigten einen Ausweis erwirbt (5000 × 30 €) – damit kann die neue Personalstelle und der Verwaltungsaufwand bezahlt werden. Die Schilderkosten von 10.000 € sind einmalig. Allerdings darf die Stadt diese Maßnahme **nicht als „Einnahmequelle“ betrachten**, sondern rechtlich nur zur Gefahrenabwehr bzw. Ordnung des Verkehrs ergreifen. Diese Zweckbindung ist zu beachten. In der öffentlichen Debatte spielten finanzielle Aspekte aber kaum eine Rolle, da der Fokus auf der Entlastung der Bürger lag.

- Zusammengefasst sind **keine unüberwindbaren Schwierigkeiten aufgetreten**. Die genannten Herausforderungen konnten durch Planung, Investition und Kommunikation erfolgreich gemeistert werden. **Memmingen dient daher als positives Beispiel**, aber auch als Mahnung, **Begleiterscheinungen aktiv zu managen** (Informationsbedarf, Ausweichverkehr, Bürokratie).



# **Bisherige messbare Auswirkungen des Modells**

Bereits wenige Monate nach Einführung lassen sich **erste messbare Effekte** feststellen:

- **Entlastung im Viertel:** Die Zahl fremder Langzeitparker im Memminger Osten ist **gegen Null gegangen**. Wo zuvor wochenlang Autos mit Kennzeichen aus München, Kempten oder weiter her die Straßenrandflächen belegten, stehen nun überwiegend Fahrzeuge der Bewohner. Daraus ergibt sich **mehr verfügbare Parkfläche** für Anwohner, Besucher und lokale Pendler – eine **spürbare Verbesserung der Lebensqualität**, wie sie Ziel der Maßnahme war. Konkrete Zahlen zu freien Stellplätzen liegen nicht vor, doch die subjektive Wahrnehmung und die Rückmeldungen deuten auf eine deutliche **Reduktion des Parkdrucks** hin.

- **Nutzung der Flughafenparkplätze gestiegen:** Zwar gibt es hierüber noch keine offiziellen Statistiken von Allgäu Airport, doch ist anzunehmen, dass **mehr Reisende auf die ausgewiesenen Flughafen-Parkplätze ausweichen.** Die Tatsache, dass Parken im Stadtgebiet nun sanktioniert wird, macht kostenpflichtige Angebote attraktiver. **Private Parkplatzbetreiber** rund um den Flughafen werben ohnehin mit vergleichsweise günstigen Tarifen (z.B. 35–60 € pro Woche). Diese dürften jetzt stärker nachgefragt werden. Auch der **öffentliche Shuttlebus** zum Airport könnte Zuwächse verzeichnen, da er eine Alternative darstellt. In Summe verteilt sich die Verkehrslast also mehr in geordnete Bahnen – weg von ungeplanten Wohnparkern hin zu regulären Angeboten. Für Nürnberg (mit eigenem Parkhaus am Flughafen und ÖPNV-Anbindung) wäre ein ähnlicher Effekt wünschenswert: Fluggäste nutzen verstärkt die **vorgesehenen Parkmöglichkeiten oder den Nahverkehr**, sobald Wohngebiete tabu sind.

- **Verwarnungen und Abschleppzahlen:** In der Anfangsphase (November/Dezember 2025) wurden in Memmingen einige dutzend **Verwarnungen** an säumige Parker ausgesprochen. Genaue Zahlen wurden nicht bekannt gegeben, doch es handelte sich meist um **Auswärtige, die die neue Regelung übersehen hatten**. Dank der vorherigen Hinweise konnte sich jedoch kaum jemand herausreden. **Abschleppfälle** gab es nach Kenntnisstand **nur sehr vereinzelt** – die Schwelle von 4 Tagen Überschreitung war wenigen egal. Dies zeigt, dass **die bloße Existenz der Regel und regelmäßige Kontrollen abschreckend wirken**. Hier wird sich über ein volles Jahr erst ein Trend ablesen lassen, wie oft wirklich sanktioniert werden muss, oder ob die Zone quasi selbstregulierend funktioniert.

- **Anwohnerausweis-Nutzung:** Von den potenziell 5.000 berechtigten Fahrzeughaltern haben bis Ende 2025 **bereits mehrere Tausend einen Anwohnerparkausweis beantragt** (genaue Zahlen stehen noch aus). Die meisten Haushalte im Gebiet besitzen ein Auto und haben das Angebot wahrgenommen, um auf Nummer sicher zu gehen. Einige mit eigenem Stellplatz oder Garage verzichteten. Die Einnahmen aus den Gebühren liegen damit grob geschätzt im **mittleren fünfstelligen Euro-Bereich** – ein willkommenes Budget, um die Personalkosten zu decken. Für Nürnberg kann man daraus lernen, dass **eine ähnliche Maßnahme in einem größeren Stadtteil durchaus mehrere hunderttausend Euro Umsatz** durch Ausweise generieren könnte, die aber zweckgebunden für Verwaltung und Überwachung wieder auszulegen sind.

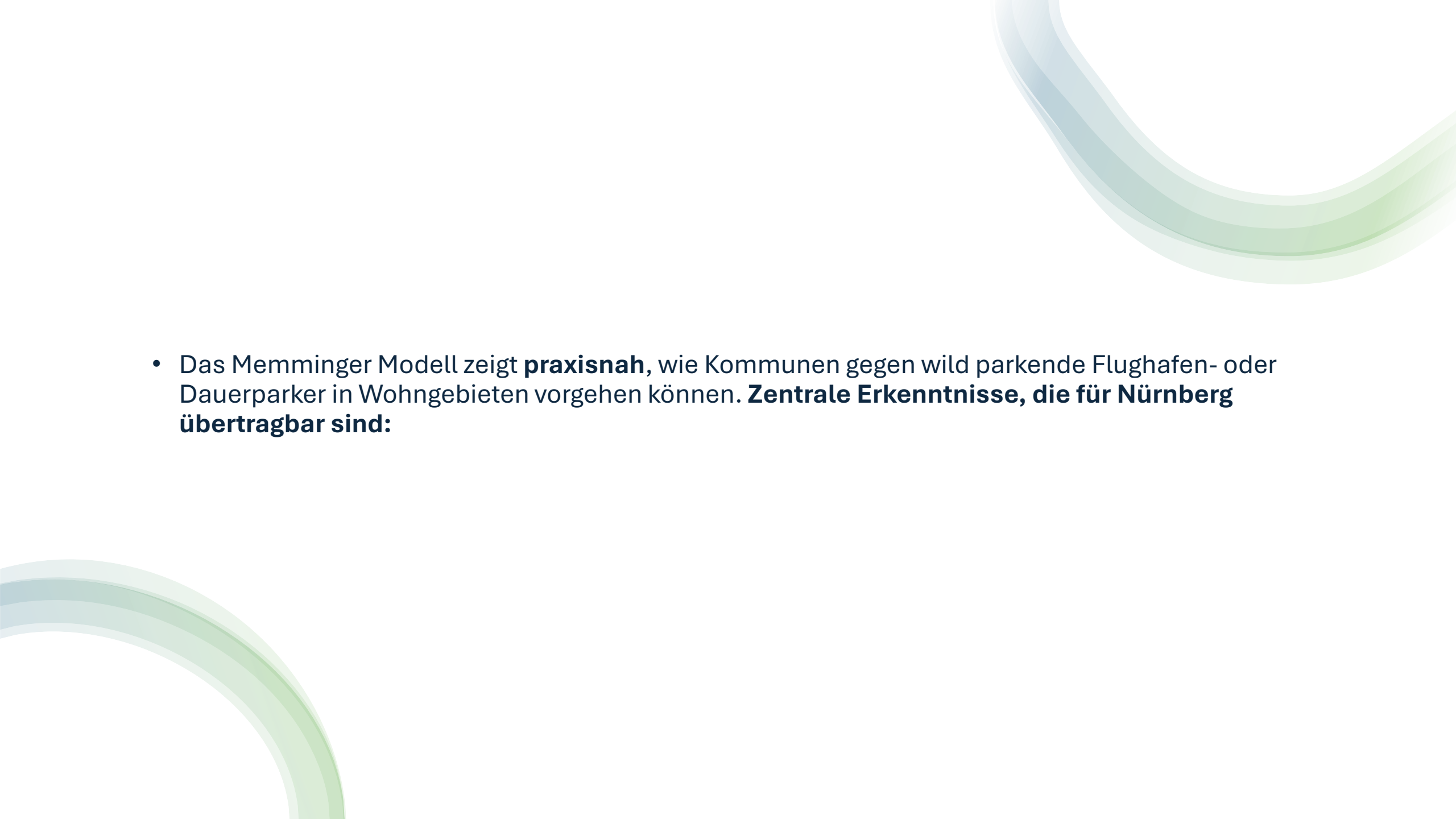
- Nach dieser ersten Bilanz plant Memmingen, **im Frühjahr 2026 eine detaillierte Auswertung** vorzunehmen. Dann wird man etwa sechs Monate echte Betriebserfahrung haben und kann genauer beurteilen, ob Nachsteuerungen nötig sind (z.B. Erweiterung der Zone, Anpassung der Kontrolldichte etc.). Bisläng jedoch gelten die **Effekte als äußerst ermutigend – „Ziel erreicht“** könnte man schon jetzt feststellen: **Keine zugeparkten Straßen mehr im Osten.**

- 
- Die folgende Tabelle fasst **die wichtigsten Maßnahmen des Memminger Modells und ihre Ziele, Umsetzung sowie Wirkung und Resonanz** noch einmal übersichtlich zusammen:

# Maßnahmen des Memminger Modells mit Zielen, Umsetzung, Wirkung und Resonanz.

| Maßnahme   | Ziel  | Umsetzung  | Wirkung   | Rückmeldungen   |
|--|---|--|---|---|
| <b>10-Stunden-Parkscheibenregelung in Halteverbotszone Memmingen-Ost</b> | Parkdauer von Fremdparkern drastisch begrenzen, Kurzzeitparken für Berechtigte ermöglichen. | Zone südlich A96/östlich Bahn, beschildert als eingeschränktes Halteverbot, Parken mit Parkscheibe max. 10 Std erlaubt.<br>Kontrolle durch städtischen Ordnungsdienst (regelmäßige Rundgänge).                                     | Verdrängung der Flughafen-Dauerparker: Länger als ~0,5 Tage parken nicht möglich, somit Aufgabe des „Gratisparkens“.<br>Bevorzugung von Anwohnern/Besuchern: diese finden wieder eher freie Plätze.     | Anwohner: spürbare Entlastung, kaum noch fremde Autos im Viertel (große Zustimmung).<br>Auswärtige Parker: weichen auf Flughafenparkplätze, ÖPNV oder andere Bereiche aus (Unmut einzelner, aber keine Proteste).                 |
| <b>Anwohner-Ausnahmegenehmigungen (Parkausweis 30 €/Jahr)</b>            | Nachteile für Anwohner ausschließen; Rechtssicherheit für Bewohner schaffen.                | Ausgabe von Jahresparkausweisen an Bewohner des Gebiets (Online/amtliche Beantragung).<br>Gebühr 30 €, jährliche Verlängerung; neue Vollzeitstelle bearbeitet Anträge.<br>Ca. 5.000 Kfz anspruchsberechtigt.                       | Uneingeschränktes Parkrecht für Anwohner bleibt gewahrt – Bewohner können zeitlich unbegrenzt parken.<br>Kostenneutralität: Gebühren decken Verwaltungsaufwand (ca. 150 T€ p.a. möglich).               | Anwohner: fühlen sich fair behandelt, geringe Gebühr wird akzeptiert (hohe Ausnutzung des Angebots).<br>Stadtverwaltung: großer Ansturm bewältigt, aber dank Gebühr finanziell abgedeckt.   |
| <b>Übergangsphase &amp; Info-Offensive (4–7 Wochen ohne Knöllchen)</b>   | Akzeptanz erhöhen, Bürger informieren; „weiche“ Einführung ohne Verärgerung.                | Ab Beschilderung ~4 Wochen lang nur Hinweiszettel, keine Bußgelder.<br>Pressemittelungen, Zeitungsartikel und Radiospots erklären neue Regeln.<br>Extra-Hinweisschilder im Viertel.  | Hohe Regelkenntnis: Anwohner und Parker wissen Bescheid, fühlten sich vorbereitet.<br>Kaum Konflikte: Niemand wurde überraschend bestraft, was die Stimmung positiv hielt.                              | Öffentlichkeit: lobt die Stadt für bürgerfreundliches Vorgehen („erst informieren, dann sanktionieren“).<br>Politik: Übergangsfrist fand breite Zustimmung im Stadtrat als sinnvoll.  |
| <b>Konsequente Kontrolle &amp; Abschlepp-Praxis</b>                      | Nachhaltige Durchsetzung, Abschreckung von Regelverstößen.                                  | Städtische Kontrolleure überwachen Zone ab Nov 2025 regelmäßig.<br>Abschleppen ab Tag 4 Verstoß durch Polizei möglich (gerichtlich untermauert).<br>Dauerparker identifizieren via Parkscheibe-Foto.                               | Abschreckungseffekt: Reisende vermeiden das Gebiet von vornherein – Risiko von Bußgeld/Abschleppen wirkt.<br>Rechtssicher: Tägliche Kontrollen nicht nötig, 3-Tage-Grenze für Polizei schafft Handhabe. | Anwohner: begrüßen konsequente Ahndung (nur so bleibt Zone frei).<br>Polizei: trägt Maßnahme mit, setzt auf moderate Abschleppregel (kein massenhaftes Abschleppen notwendig, bisher selten genutzt).                             |
| <b>Beobachtung möglicher Verlagerung (Flankierende Maßnahmen)</b>        | Unerwünschte Verschiebung des Parkdrucks verhindern, flexibel reagieren.                    | Verwaltung analysiert Parkverhalten in angrenzenden Vierteln (Bürgerhinweise, Kontrolldienst).<br>Falls nötig, lokale Parkzeitbeschränkungen auch dort erwägen.<br>Keine Ausweitung der großen Zone stadtwert (unverhältnismäßig). | Teilweise Ausweichverkehr erkennbar (z.B. an weniger regulierten Straßen am Stadtrand).<br>Noch beherrschbar: bislang keine neuen „Hotspots“, aber Stadt ist sensibilisiert und würde eingreifen.       | Stadtverwaltung: betont, man habe die Lage im Griff und könne notfalls nachsteuern.<br>Anwohner anderswo: vereinzelt Sorgen über mehr Fremdarker, aber noch keine große Beschwerdelage; sie schätzen proaktiven Ansatz der Stadt. |

- 
- **Fazit: Relevanz der Memminger Erfahrungen für Nürnberg und andere Städte**

- 
- Das Memminger Modell zeigt **praxisnah**, wie Kommunen gegen wild parkende Flughafen- oder Dauerparker in Wohngebieten vorgehen können. **Zentrale Erkenntnisse, die für Nürnberg übertragbar sind:**

- **Klare politische Beschlüsse und ausreichende Ressourcen:** Ein solcher Schritt erfordert den **Rückhalt des Stadtrats** und die Bereitschaft, in Personal und Material zu investieren. Memmingen musste ~10.000 € für Schilder und eine Planstelle aufwenden – Summen, die in einer größeren Stadt höher sein könnten, aber sich am Ende auszahlen durch die gewonnenen Lebensqualität.


- **Rechtskonforme, durchsetzbare Regelung statt halber Lösungen:** Wichtig ist, eine **Lösung zu wählen, die im Rahmen der Straßenverkehrs-Ordnung wirksam kontrolliert werden kann.** Die 10-Stunden-Parkscheibenregel hat sich hier als praktikabel erwiesen, **weil sie mit einfachen Mitteln überwachbar ist.** Halbherzige Ansätze (wie das zunächst erwogene 3-Tages-Limit ohne geeignete Kontrollen) führen nicht zum Ziel. Andere Städte sollten daher auf erprobte Instrumente zurückgreifen (Parkscheibe, Bewohnerparken usw.), anstatt Experimente zu wagen.

- **Kombination aus Restriktion und Anwohner-Privilegien:** Das **Akzeptanzrezept** in Memmingen war, **gleichzeitig hart gegen Fremdarker vorzugehen und großzügig zu den Anwohnern zu sein**. Dieses Gleichgewicht ist essenziell. Nürnberg sollte analog sicherstellen, dass **Anwohner keinerlei Nachteil erfahren** – z.B. durch kostenlose oder günstige Bewohnerausweise und ggf. Besucherregelungen – während *Externe* klare Grenzen aufgezeigt bekommen.

- **Übergangszeit und Kommunikation:** Die Bedeutung von **frühzeitiger Bürgerinformation** und einem **sanften Übergang** kann kaum überschätzt werden. Memmingen hat durch Presse und vierwöchige Schonfrist dafür gesorgt, dass **die Maßnahme auf Verständnis stößt**. Für Nürnberg heißt das: Im Falle einer Einführung müssten die lokalen Medien, Bürgervereine und Betroffenen früh eingebunden werden. Infoabende, Flyer und ein zeitlicher Vorlauf schaffen Transparenz und tragen zum Erfolg bei.

- **Kontrolle und Konsequenz:** Ohne regelmäßige Kontrolle nützen die besten Regeln nichts. Memmingen setzt hier auf seinen Ordnungsdienst – **Nürnberg müsste ggf. Kapazitäten der Verkehrsüberwachung aufstocken** oder umpriorisieren. Wichtig: **einheitlich durchgreifen**, damit sich keine Schlupflöcher etablieren. Die Erfahrung zeigt aber auch, dass **nicht massenhaft abgeschleppt werden muss**, wenn die Regeln klug gestaltet sind – die bloße Androhung (und ein paar Exempel) genügen, um Abschreckung zu erzielen.

- **Monitoring und Flexibilität:** Nach Einführung sollte man **Daten sammeln und offen für Anpassungen sein**. Memmingen beobachtet z.B. gerade die Ausweichbewegungen und behält sich vor, mit **kleineren Maßnahmen in anderen Straßen gegenzusteuern**. Dieses lernende Vorgehen ist vorbildlich. Eine Stadt wie Nürnberg könnte etwa feststellen, dass nach Einrichtung einer Zone um den Flughafen sich das Problem in ein anderes Quartier (z.B. an U-Bahn-Stationen weiter außerhalb) verlagert – und müsste dann dort ggf. reagieren. **Interkommunale Zusammenarbeit** kann ebenfalls helfen (Umlandgemeinden einbinden, damit nicht eine Gemeinde die Last der anderen trägt).



Das Memminger Modell zur **Halteverbotszone mit Ausnahmegenehmigung für Anwohner** hat in kurzer Zeit **greifbare Verbesserungen** gebracht, ohne unvermeidbare Kollateralschäden. Andere Städte, insbesondere **Nürnberg mit ähnlicher Problemlage am Flughafen**, können aus diesen Erfahrungen schöpfen. Die **Erfolgskriterien sind bekannt** – nun gilt es, sie lokal umzusetzen.