



PARKEN OHNE ENDE?

Eine AGFS-Broschüre zum Thema Nahmobilität und Autoparken



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

PARKEN OHNE ENDE?

Eine AGFS-Broschüre zum Thema Nahmobilität und Autoparken

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wenn es um die offensive Förderung der Nahmobilität geht, sehen sich alle Akteure mit einer grundlegenden Tatsache konfrontiert: Während sich Konzepte und Maßnahmen auf neue Siedlungsvorhaben meist ohne Weiteres übertragen lassen, existiert in gewachsenen Stadträumen ein Nutzungskonflikt zwischen den Flächenansprüchen für Fuß- und Radverkehr und dem Bedarf an Kfz-Abstellplätzen. Denn in vielen Städten – unabhängig von ihrer Größe – übersteigt die Nachfrage nach Stellplätzen den vorhandenen Raum.

Doch Ansätze einer zeitgemäßen Parkraumpolitik mit dem erklärten Ziel, Raum für andere Nutzungen, z.B. Nahmobilität, zurückzugewinnen, sind in Deutschland bislang kaum existent. Stattdessen entspricht es der kommunalen Praxis, dass bei Nutzungskonflikten das Autoparken Vorrang erhält. Die Folge: verstopfte Straßen, die mehr und mehr zu einem Hemmnis für alle Verkehrsarten werden.

Darüber hinaus wird auch das Anlegen neuer Radverkehrswege insbesondere in Form von markierten Radfahr- oder Schutzstreifen immer schwieriger. Ein weiterer Negativaspekt ist, dass Parken in unmittelbaren Knotenpunktbereichen das Queren für den Fuß- und Radverkehr erschwert. Den traurigen Beweis findet man in den kommunalen Unfallbilanzen, die ganz eindeutig belegen, dass ein nicht unerheblicher Teil von Kinderunfällen im Zusammenhang mit sichtbehindernd parkenden Autos steht. Mit der sehr erfolgreichen Kampagne „Nina – Warum stehst du auf meinem Weg?“ engagiert sich die AGFS daher bereits seit Jahren dafür, im Umfeld von Schulen das Falschparken einzudämmen und so die Sicherheit der Kinder zu erhöhen.

Autoparken findet im öffentlichen Raum im Übermaß und vorzugsweise im Straßenraum statt. Dies blockiert wertvolle Flächen für Grün und Nahmobilität und schränkt Fußgänger und Radfahrer in ihrer Mobilität erheblich ein.

Die AGFS gibt mit ihrem Leitbild der „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ sowie dem Konzeptansatz „Nahmobilität 2.0“ Antworten auf relevante Entwicklungen und brennende Fragen einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Mobilität. Denn unsere Kommunen müssen sich Themen wie dem demografischen Wandel, dem Megatrend Gesundheit und der zunehmenden Verbreitung von e-mobilen Fahrrädern stellen – auch in puncto Parken.

Klar ist: Es bedarf zumindest einer Teilverlagerung der Parker vom öffentlichen Straßenraum in Parkhäuser oder andere Parkgelegenheiten, um Raum für Bewegung und Anlagen der Nahmobilität zu gewinnen. Doch hierfür ist zunächst eines notwendig: ein grundlegender Einstellungswandel in Politik und Verwaltung, aber auch in der Bürgerschaft, denn am liebsten wird immer noch vor der eigenen Tür geparkt.

Die AGFS will mit dieser Fachbroschüre ein Problembewusstsein für den Schlüsselfaktor „Parken“ in Stadt- und Verkehrsplanung schaffen und ermutigende Strategien und erfolgreiche Konzepte für eine Neuordnung des Parkens aufzeigen. Insbesondere geht es aber darum, eine Diskussion über das Parken im öffentlichen Raum anzustoßen.

Viel Spaß beim Lesen wünscht

Christine Fuchs

Geschäftsführerin der AGFS



Inhalt

1

AUTOPARKEN KONKRET

Stadtmobilität heute – Parken ohne Ende?	9
Parken – Risiken und Nebenwirkungen	14
Parken – ein Schlüsselfaktor für Nahmobilität und Urbanität	22
AGFS-Expertenworkshop „Parken und Nahmobilität“	24

2

KERNASPEKTE DES AUTOPARKENS

Autoparken in der kommunalen Praxis	30
Effiziente Strategien zur Überwachung des Autoparkens im öffentlichen Straßenraum	41

3

PARKEN – NEUE KONZEPTE FÜR EIN ALTES THEMA

PHOENIX West, Dortmund	48
Stellplatzeinschränkungssatzung der Stadt Frankfurt am Main	49
Die Zukunft des Lasten- und Warentransportes hat zwei Räder – Fahrradlogistik in Graz	50
SFpark – eine moderne Pionierleistung	52
Tiefgarage Auerbachplatz, Köln-Sülz	54
Park Circa	56
Zingst – Nahmobilität im Grünen	58

4

NEUE WEGE IN DIE KÖPFE

Schlussbetrachtung	64
--------------------------	----

WISSENSWERTES RUND UMS PARKEN

Parkraummanagement	10
Blaue Zonen in München	11
Lade- und Lieferflächen	20
Gehwegbreiten: Eigentlich ist alles klar!	21
Parkleitsystem	44
Mehr Stellplätze durch Parksysteme	55

PARKEN UND NAHMOBILITÄT – AKTEURE NEHMEN STELLUNG

ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.	13
ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.	26
VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V.	45
FUSS e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland	60

Bildnachweis	68
Impressum	68



**STADTLANDSCHAFT WURDE
IN PARKPLATZLANDSCHAFT
UMGEWANDELT, DEREN
UNWIRTLICHKEIT NICHT
DURCH GUT GESTALTETE
STADTPARKS AUFGEHOBEN
WERDEN KANN, [...].**

Prof. Dr. Hermann Knoflacher

1



Stadtmobilität heute – Parken ohne Ende?

Zugeparkte Gehwege, stundenlange Parkplatzsuche, kein Durchkommen für Rettungsfahrzeuge: Es ist offensichtlich, dass in den meisten Städten der Bedarf an Pkw-Stellplätzen den vorhandenen Raum übersteigt – und zwar unabhängig von der Stadtgröße. Parkende Autos dominieren das Erscheinungsbild der Straßen und beeinträchtigen ihre Funktionsfähigkeit. Diese „Übernutzung“ öffentlicher Straßenräume führt zu zahlreichen (Folge-)Problemen.

Eine Entspannung der Situation ist derzeit nicht absehbar, denn die Zahl der Pkw steigt weiter. Der Nutzungskonflikt zwischen den erklärten Flächenansprüchen von Fuß- und Radverkehr sowie Kfz-Abstellplätzen wird sich folglich weiter verstärken. So waren Anfang 2012 bereits 42,9 Mio. Pkw in Deutschland registriert,¹ davon 38,6 Mio. Privatfahrzeuge.² Hintereinander abgestellt würden diese Pkw alle Kreisstraßen in Deutschland in beiden Fahrtrichtungen zuparken. Das entspricht einer Länge von knapp 174.000 km.³ Tritt bis 2030 der prognostizierte Anstieg auf 49,5 Mio. Fahrzeuge ein,⁴ ließe sich das gesamte Autobahnnetz Deutschlands, also 48.750 km, zweiseitig beparken. Verlierer sind insbesondere Fußgänger und Radfahrer, die sich mit Restflächen im Straßenraum begnügen müssen. Wo ehemals Kinder auf Freiflächen spielten und breite Gehwege zum Flanieren und zum Aufenthalt einluden, dominieren heute Pkw-Stellplätze das Stadtbild. Mit jedem Quadratmeter gewonnenen Parkraums geht somit Lebensraum verloren.

Flächenanspruch des ruhenden Autoverkehrs

Die Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research (FGM-AMOR) hat 2011 für die Stadt Graz einen Flächensplit von verschiedenen Arten des ruhenden Verkehrs erhoben:

- 2% Radabstellflächen im öffentlichen Raum
- 3% Ruhender öffentlicher Verkehr (Haltestellen und Bahnhöfe)
- 3% Flächen für den ruhenden Fußgänger-verkehr (Straßencafés, Parkbänke etc.)
- 92% Kfz-Parken im Straßenraum (ohne Parken auf Privatgrund)

¹ Kraftfahrt-Bundesamt, abrufbar unter: http://www.kba.de/cln_030/nn_191172/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/2012_b_fzkl_eckdaten__absolut.html (Stand 28.03.2012)

² Wirtschaftswoche, abrufbar unter: <http://www.wiwo.de/technologie/umwelt/ranking-in-diesen-staedten-fahren-die-meisten-autos/6909530.html#image> (Stand 25.07.2012)

³ Destatis, abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/UnternehmenInfrastrukturFahrzeugbestand/Tabellen/Verkehrsinfrastruktur.html?nn=50918> (Stand 25.07.2012)

⁴ Shell PKW-Szenarien bis 2030, S. 43



Parkraummanagement

Unter Parkraummanagement versteht man die zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung, und zwar mittels baulicher, organisatorischer und verkehrsrechtlicher Maßnahmen. Die möglichen Stellschrauben sind dabei: Zeitpunkt des Parkvorgangs (Wochentag, Tageszeit), Dauer (beschränkt/unbeschränkt), kostenfreie oder kostenpflichtige Nutzung, Nutzungswidmung für bestimmte Fahrzeuge (z.B. Pkw, Lieferfahrzeuge) oder für bestimmte Halter (z.B. Anwohner, Menschen mit Behinderung). Eine entsprechende Beschilderung zeigt die jeweilige Regelung an. So generieren Kommunen beispielsweise in Gebieten mit sehr hohem Parkdruck über ein Parkraummanagement einen höheren Umschlagsgrad – und entsprechend mehr freie Parkstände.

In Gebieten mit überwiegender Wohnfunktion sollte Anwohnern eine Sonderparkberechtigung nach § 45 StVO erteilt werden. Über den sogenannten Anwohnerparkausweis erhalten sie Parkprivilegien gegenüber den gebietsfremden Nachfragegruppen wie Berufspendlern oder Kunden von anliegenden Geschäften. Das Ziel lautet, den Parksuchverkehr zu reduzieren und durch das erweiterte Parkraumangebot das Wohnumfeld zu verbessern.

Jedoch gilt es zu bedenken: Eine kurze Parkdauer und ein hoher Umschlagsgrad können zu einem vergleichsweise höheren Verkehrsaufkommen führen. Hinzu kommt, dass Parkraummanagement keinen zusätzlichen Platz für den Fuß- und Radverkehr oder für die Bürger schafft. Es bewirkt „nur“ eine Umverteilung des bestehenden Parkraums – in der Regel zugunsten der Anwohner. Braucht man dieses Anhängsel wirklich?

Grundlegend für jede Form des Parkraummanagements ist eine intensive Überwachung des Parkraums.

Grundtypen der Parkraumbewirtschaftung

⇒ Mischungsprinzip

Kurzparken mit Gebührenpflicht und/oder Parkdauerbeschränkung sowie Bewohnerparken werden „gemischt“ angeboten. Bewohner mit entsprechendem Parkausweis sind innerhalb des Kurzparkbereichs von Gebührenpflicht und Parkdauerbeschränkung befreit.

⇒ Trennungsprinzip

Kurzparken und Bewohnerparken werden räumlich getrennt angeboten. In einem Straßenabschnitt besteht entweder reines Kurzparken mit Gebührenpflicht bzw. Parkdauerbeschränkung oder aber reines Bewohnerparken.

Quelle:

„Parkraummanagement“, abrufbar unter:
<http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/29145/>
(Stand 01.08.2011)

Blaue Zonen in München

Die Blauen Zonen der Stadt München sind ein gutes Beispiel für Parkraumbewirtschaftung im Mischprinzip. Durch blaue Striche auf der Fahrbahn werden Parkzonen mit einer einheitlichen Parkregelung markiert. Außerhalb des kostenlosen Nachtparkens (23 bis 8 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen) ist die Parkdauer generell auf zwei Stunden begrenzt und es wird eine zweistufige Parkgebühr erhoben: in der Kernzeit von 8 bis 19 Uhr je angefangene zwölf Minuten 0,50 Euro (2,50 Euro pro Stunde) und zwischen 19 und 23 Uhr 0,20 Euro je angefangene zwölf Minuten (1,00 Euro pro Stunde). Die Anwohner parken mit einer entsprechenden Genehmigung umsonst in den Blauen Zonen. Wichtige Ladezonen wurden orange markiert. Darüber hinaus gilt in den Blauen Zonen das eingeschränkte Halteverbot und man darf nur zum Ein- und Aussteigen sowie zum Be- und Entladen halten. An Engstellen gilt das absolute Halteverbot.

Der Vorteil dieser Gestaltung ist, dass die Parkregelung statt mit vielen Verkehrszeichen mit einheitlichen Markierungen am Boden angezeigt wird. Dadurch sinkt die Zugangsschwelle für die Autofahrer: Hinter der klaren Markierung stehen einfache Regeln, die Unklarheiten vermeiden und so zu einem höheren Komfort für die Nutzer beitragen.

Quelle:

Stadt München, abrufbar unter:
<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Parkraummanagement/Blaue-Zone-Altstadt.html>
(Stand 24.07.2012)

Akteure nehmen Stellung

Wie wird der Themenkomplex „Parken“ wahrgenommen? Was ist die Meinung der Betroffenen und wie sehen ihre Lösungsvorschläge aus?

Um einen breiteren Blickwinkel zu bekommen, hat die AGFS verschiedene Interessengruppen gebeten, sich zum Autoparken zu äußern. Auf Basis einer kurzen Problembeschreibung und von fünf Leitfragen konnten die Multiplikatoren Stellung beziehen.

Problembeschreibung:

Im Gesamtspektrum der Mobilität hat das (Auto-)Parken wie kein anderes Thema direkten Einfluss auf die Nutzung und die Gestaltungsqualität der öffentlichen Stadt- und Verkehrsräume. Die „Übernutzung“ öffentlicher Straßenräume durch Straßenparken führt bekanntlich zu zahlreichen Problemen:

- ➡ Parker behindern in vielfacher Weise den fließenden Autoverkehr,
- ➡ in Großstädten wie Köln blockieren Parker an Wochenenden Fahrwege für die Feuerwehr,
- ➡ Parker erschweren oder stören den öffentlichen Busverkehr z.T. empfindlich,
- ➡ die Stellflächen für den Lieferverkehr werden häufig blockiert,
- ➡ Rad- und Gehwege werden punktuell durch Parker zugestellt
- ➡ und vieles mehr.

In ihrem Bemühen, fuß- und radverkehrsfreundliche Strukturen zu schaffen, stoßen viele Städte und Gemeinden an ihre Grenzen. Beispielsweise wenn es um die Ausweitung und die Anlage neuer Verkehrsflächen, insbesondere von Schutz- bzw. Radfahrstreifen, geht.

Aber auch die Verlagerung der Bürgersteigparker in geeignete Parkräume scheint kaum noch durchführbar zu sein und scheitert häufig am Widerstand der Betroffenen (Kostenfrage!).

Geht es um effiziente Verkehrsabwicklung, Verkehrssicherheit, die Ausgestaltung urbaner Lebensräume und um die Aktivierung neuer Flächen und Räume für den Radverkehr, hat sich das „Parken“ zu einem echten Problem entwickelt. Deshalb stellt sich für die Verkehrspolitik und -planung die drängende Frage: Welche Strategien und Maßnahmen bieten sich für eine nachhaltige Problemlösung an? Und zwar nicht nur im Interesse der Förderung der Nahmobilität, sondern auch mit Blick auf die Gesamtmobilität.

Leitfragen:

1. Welchen Standpunkt vertritt Ihr Verband zur Position der AGFS zu dem „Problem Parken“?
2. Wie beurteilen Sie den Stellenwert des Themas „Parken“ für die heutige und zukünftige Stadt- und Verkehrsentwicklung?
3. Sehen Sie, wie z.B. die AGFS, die Notwendigkeit, dass eine größtmögliche Verlagerung öffentlicher Stellplätze auf private Flächen – also im Sinne einer „Reprivatisierung“ von Parken – erfolgen muss?
4. Welche generellen, konzeptionellen und spezifischen Lösungsstrategien und ordnungspolitischen Maßnahmen bieten sich aus Ihrer Sicht für eine umfassende Problemlösung an?
5. Über bauliche und ordnungspolitische Maßnahmen hinaus: Was sind Ihre Empfehlungen, um das Verkehrsverhalten (Parkverbote, Anlieferregelungen, Verkehrsräume anderer Verkehrsteilnehmer freihalten etc.) positiv zu beeinflussen?



Parken und Nahmobilität

ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.

1. Welchen Standpunkt vertritt Ihr Verband zu der im Anschreiben formulierten Sicht auf das „Problem Parken“?

Die im Anschreiben formulierte Sichtweise ist zu scharf zugespitzt. Parken stellt nicht überall ein Problem dar. Viele Städte besitzen entweder gar kein oder nur ein lokales Parkproblem. Auch stellen Beeinträchtigungen des fließenden Kfz-Verkehrs durch Parker (z.B. durch Parken in zweiter Reihe) nur punktuell ein Problem dar. In vielen Großstädten kann beobachtet werden, dass junge Erwachsene zunehmend auf das eigene Auto verzichten, wodurch der Parkdruck insgesamt zurückgeht.

2. Wie beurteilen Sie den Stellenwert des Themas „Parken“ für die heutige und zukünftige Stadt- und Verkehrsentwicklung?

Ohne ausreichendes Parkraumangebot droht den Städten eine Abwanderung von Wohnbevölkerung und Geschäften an den Stadtrand bzw. auf die grüne Wiese („Verödung der Innenstädte“).

3. Sehen Sie, wie z.B. die AGFS, die Notwendigkeit, dass eine größtmögliche Verlagerung öffentlicher Stellplätze auf private Flächen – also im Sinne einer „Reprivatisierung“ von Parken – erfolgen muss?

Private Flächen stehen vielerorts gar nicht zur Verfügung oder sind zu weit von den Zielen entfernt. Dennoch sind umfangreiche private Stellplatzangebote (z.B. in Parkhäusern) unverzichtbar, wobei die Parkgebühren auf privaten und öffentlichen Stellplätzen stets aufeinander abzustimmen sind. Auch stehen die Kommunen in der Pflicht, das Parkraumangebot zu verbessern. Dazu sollten die Beiträge aus der Stell-

platzabläse zeitnah und zweckgebunden eingesetzt werden. Insbesondere beim Bewohnerparken sollte das private Stellplatzangebot (z.B. in Tiefgaragen) stets mit einbezogen werden.

4. Welche generellen, konzeptionellen und spezifischen Lösungsstrategien und ordnungspolitischen Maßnahmen bieten sich aus Ihrer Sicht für eine umfassende Problemlösung an?

Parkraumkonzepte stellen ein geeignetes Mittel dar, den Parkraum effizient zu verwalten. Problem ist, dass zu wenige Städte (insbesondere Klein- und Mittelstädte) solche Konzepte einsetzen oder die eingesetzten Konzepte nicht optimal austariert sind. Zur Vermeidung des Dauerparkens von Pendlern in Innenstadtbereichen mit hohem Parkdruck sollten Park-and-Ride-Plätze in entsprechender Qualität und Quantität angeboten werden. Dynamische Parkinformationen (z.B. zum Belegungsgrad der Parkhäuser) können dazu beitragen, Parksuchverkehr zu vermeiden.

5. Über bauliche und ordnungspolitische Maßnahmen hinaus: Was sind Ihre Empfehlungen, um das Verkehrsverhalten (Parkverbote, Anlieferregelungen, Verkehrsräume anderer Verkehrsteilnehmer freihalten etc.) positiv zu beeinflussen?

Ein wirkungsvolles Instrument zur Beeinflussung des Parkverhaltens stellt zweifellos die Überwachung dar. Darüber hinaus können intermodale Verkehrs- und Mobilitätsmanagement auf Quartiers- oder Mobilitätskarten zur Nutzung von Bahnen, Bussen, Carsharing-Fahrzeugen und Leihfahrrädern zu einer Änderung des Mobilitätsverhaltens beitragen.

Parken – Risiken und Nebenwirkungen

Es geht wichtiger Lebensraum verloren

Urbane und lebendige Städte sind gekennzeichnet durch Funktionsmischung und eine hohe Bevölkerungsdichte.⁵ In unseren historisch gewachsenen und dicht bevölkerten Innenstädten ist die verfügbare Fläche so begrenzt, dass die Nachfrage an Parkraum in der Regel nicht im öffentlichen Raum gedeckt werden kann.⁶ So stoßen viele Städte und Gemeinden in den Innenstädten an ihre (Platz-)Grenzen, wenn es um die Nutzung des Straßenraums für Nahmobilität und die Schaffung von „grüner“ Lebensqualität geht. Denn: Der teilweise massive ruhende Pkw-Verkehr und die mit ihm einhergehende Flächeninanspruchnahme schränken den Lebens- und Bewegungsraum mehr und mehr ein. Dies hebt die Funktion des öffentlichen Raums als Aufenthaltsort und als Stätte sozialer Begegnungen und Kommunikation stellenweise sogar aus.⁷ Fakt ist: Es fehlt schlicht der Platz, um allen Nutzungen gerecht werden zu können.

Parken verursacht Verkehr und Umweltbelastungen

Die Suche nach (kostenlosen) Parkständen entwickelt sich in den Innenstädten immer mehr zu einem Verkehrsproblem. Der Parksuchverkehr erreicht an normalen Tagen einen Anteil von bis zu 40% am städtischen Gesamtverkehrsaufkommen. Daraus können beispielsweise an Adventssamstagen bis zu 90% werden.⁸ Vor allem vor dem Hintergrund, dass der wirklich notwendige Kfz-Verkehr in den Städten im Schnitt einen Anteil von 4 bis 6% hat, ist dies eine große zusätzliche Belastung für Mensch und Umwelt.⁹

Der eigentlich gut bündelbare und teilweise auch vermeidbare zusätzliche (Parksuch-)Verkehr bringt nicht nur weitere Feinstaub- und Abgasbelastung, Lärmbelastigungen sowie mehr Verkehrsunfälle mit sich. Er beeinträchtigt auch den generellen Verkehrsfluss und potenziert so die genannten negativen Auswirkungen.

Die Verkehrssicherheit wird erheblich beeinträchtigt

Vor allem an Knotenpunkten, Einmündungen sowie Querungsstellen und -hilfen behindern illegal abgestellte Kfz die Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und Autofahrern. Dies ist oft die Hauptursache für schwere Fußgängerunfälle, vor allem auch von Kindern, Jugendlichen und Senioren. Um diese gravierenden Missstände zu beheben, ist vielerorts die Neuordnung des Autoparkens unabdingbar. Dazu gehört die Umgestaltung falsch geplanter Parkstände, die Vermeidung von illegalem, falschem Parken auf Geh- und Radwegen und an Querungsstellen sowie das Freihalten von Knotenpunkten durch bauliche Mittel. Die Stadt Krefeld verhindert sichtbehinderndes Parken beispielsweise durch das Abpollern mehrerer Knotenpunkte. Mit Erfolg: Sie konnte ihre Unfallbilanz bei Querungsunfällen mit Kindern signifikant reduzieren.

Der fließende Verkehr wird immer langsamer

Durch zugestellte Knotenpunkte, Parken in zweiter Reihe und zugestellte Ladezonen, die Lieferanten zum Halten auf der Fahrbahn nötigen, wird der fließende Verkehr in zunehmendem Maße behindert. Das betrifft sowohl den Pkw-Verkehr als auch den ÖPNV: Durch Behinderungen werden Strecken blockiert und Fahrtzeiten verlängert.



Sichtkontakte zwischen den Verkehrsteilnehmern sind unter diesen Umständen fast unmöglich.

Die Nahmobilität wird behindert

Zugestellte Gehwege und Hindernisparcours für die Radfahrer sind in Gebieten mit hohem Parkdruck allgegenwärtig. Dies schränkt den Komfort, die Schnelligkeit und auch die Sicherheit dieser Verkehrsarten unmittelbar ein. Gleichzeitig führt es zu Konflikten zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr, die sich ohnehin häufig genug schon mit – ggf. zugestellten – Restflächen begnügen müssen. Der Raumgewinn bei einer

Neuordnung des Parkens kommt den gewachsenen Flächenansprüchen des Fuß- und Radverkehrs, aber auch der Grüngestaltung in den Städten entgegen.¹⁰

Blockade durch Lieferverkehr

Aktuell werden fast 100% des Gütertransports in den Städten mit Kraftfahrzeugen – vom privaten Pkw bis hin zu schweren Lkw – geleistet. Darunter befinden sich auch zahlreiche leichte Güter.¹¹ In Breda (NL)



Kinder verschwinden unter diesen Umständen vollständig aus dem Blickfeld des Straßenverkehrs.

haben Studien gezeigt, dass weniger als 10% der Lieferungen tatsächlich einen Lkw benötigen und 40% der Lieferungen nur einen Karton umfassen.¹² Da Prognosen weiterhin einen Anstieg des Onlinehandels voraussagen, ist von einer weiteren Steigerung des Lieferverkehrs auszugehen. Wurden im Jahr 2010 7,0% des gesamten deutschen Einzelhandelsumsatzes im Internet erwirtschaftet, werden es 2016 schon 11,7 % sein. Davon werden in erster Linie große Onlinehändler wie

Amazon oder Otto profitieren.¹³ Ohne den klassischen Versandhandel zu berücksichtigen, kann man in den nächsten Jahren von einer deutlichen Steigerung der Liefertätigkeiten ausgehen. Doch die Lkw und Kleintransporter brauchen Platz zum Fahren und Halten. Platz, der heute schon in den Städten fehlt, um den aktuellen Ansprüchen der Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden.

Der Lieferverkehr hat darüber hinaus auch noch direkten Einfluss auf die Förderung des Radverkehrs. So lehnt eine Kommune, die anonym an der Befragung zum Thema „Autoparken“ teilgenommen hat, die Anlage von Schutzstreifen ab, um den Lieferverkehr nicht zu stören. Da Anlieferungen länger dauern können als die auf Schutzstreifen erlaubten drei Minuten „Halten“, wird zugunsten des Lieferverkehrs entschieden. Eine Neuregelung der Feinverteilung könnte viel Fläche im Straßenraum frei halten. Diesen Ansatz verfolgt das EU-geförderte Projekt CYCLE Logistics. Es geht davon aus, dass die Hälfte aller städtischen Kurzstreckenfahrten (Wege unter 5 km) – also gewerbliche wie private – Kleingütertransporte sind. Von diesen könnten, vorsichtig geschätzt, gut die Hälfte grundsätzlich mit Lastenrädern abgewickelt werden.¹⁴ Das käme nicht nur der Nahmobilität zugute, sondern auch der Umwelt und dem Autoverkehr insgesamt.

Der Einzelhandel sieht in jedem Autofahrer einen Kunden

Im täglichen Kampf um Kunden und im Wettbewerb mit Onlinehandel und Einkaufszentren argumentiert der innerstädtische Einzelhandel, dass jeder zusätzliche Parkstand für Kunden sorgt.¹⁵ Er ist daher grundsätzlich auch pro Straßenparken eingestellt. Denn die Parkstände sollen so zentral wie möglich und am besten kostenlos sein. Diese Forderung geht jedoch von falschen Annahmen aus:

⇒ **Kostengünstige Parkstände:** Je günstiger (zentrale) Parkplätze angeboten werden, desto eher werden sie von Langzeitparkern blockiert und stehen eben nicht

den in der Regel kurz parkenden Kunden zur Verfügung. Dadurch sind Konflikte vorprogrammiert.

⇒ **Zentral gelegene Parkstände:** In den Innenstädten zieht gerade das urbane Flair die Kunden an. Das Parken im Straßenraum bzw. dessen Ausbau ist dabei kontraproduktiv, denn für den Handel sind diese Fußverkehrsflächen überlebenswichtig. Wie empirische Studien belegen, geben Kunden mehr Geld aus, je länger die zurückgelegten Wege sind, je länger sie sich aufhalten und je entspannter sie sind. Dafür sind die innere Erreichbarkeit (Weg in der Innenstadt zu dortigen Zielen) und die Umfeldqualität wesentlich ausschlaggebender als die äußere Erreichbarkeit (Weg ins Stadtzentrum).¹⁶ Darüber hinaus gibt es bereits heute ein mehr als ausreichendes Parkangebot in den Zentren – in Parkhäusern oder Parkgaragen. Allerdings liegt deren Auslastung in der Regel deutlich unter der der Parkstände.¹⁷ Ein Grund sind oftmals die zu hohen Parkgebühren, insbesondere im Verhältnis zu dem möglichen Bußgeld fürs Falschparken.¹⁸ Zudem meiden Pkw-Besitzer ältere Parkgaragen oft auch aus Sicherheits- und Komfortgründen und ziehen stattdessen einen Stellplatz auf der Straße vor.

Viele Bürger sehen kostenlose Parkstände als selbstverständlich an

Eine besondere Rolle in der Parkproblematik spielen auch die Anwohner. Einerseits leiden sie direkt unter der eingeschränkten Lebensqualität und Verkehrssicherheit durch zugedachte Straßenräume. Gleichzeitig sind sie aber auch Teil des Problems. Denn dem Mobilitäts- und Parkverhalten vieler Autofahrer liegt immer



Radfahrende Kinder, Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle werden gezwungen, die Straße zu nutzen.

noch die Annahme zugrunde, wenigstens am Wohnort einen kostenlosen Parkplatz zur Verfügung gestellt zu bekommen bzw. sich ihn zu nehmen. Denn durch die rechtlichen Regelungen ist Parken eine privilegierte Nutzung des Straßenraums, dessen Regulierung von den Bürgern häufig nur als Ausnahme wahrgenommen wird.¹⁹ Gleichzeitig profitiert in den Kernstädten der Verdichtungsräume oft nur der kleinere Teil der Bevölkerung – Autobesitzer – von dieser Bevorzu-

gung. So leiden häufig Anwohner ohne Auto oder mit eigenem Stellplatz unter der „Subventionierung“ der Autobesitzer.

⇒ Beispielhaft dafür ist die geplante Einführung eines Anwohnerparkkonzeptes für den Kölner Stadtteil Lindenthal. Eine Parkraumerhebung ergab eine Auslastung von 137% der Parkstände. Absolut fehlen in dem Viertel ca. 1.000 Parkplätze. Der hohe Parkdruck wird vor allem durch Beschäftigte und Studenten der dort ansässigen Kölner Universität erzeugt. Da die Universität nun auf ihren Flächen eine Parkraumbewirtschaftung einführen will, wird sich die Problemlage noch weiter verschärfen.

Obwohl mit Anwohnerparkkonzepten in anderen Kölner Stadtteilen sehr gute Erfahrungen gemacht wurden – dort reduzierte sich die Zahl der Fremdparker um ca. 30% –, lehnen manche Anwohner das Konzept rigoros ab: Sie befürchten, trotz Besitz der Anwohnerparkausweise keinen Parkplatz im Straßenraum zu finden und nur zusätzliche Kosten (30 Euro/Jahr) zu haben, da real keine neuen Parkstände geschaffen werden.²⁰

Unumstritten ist jedoch, dass es nötig sein wird – und zwar unabhängig von Anwohnerparkkonzepten –, in hochverdichteten Gebieten Alternativangebote in Form von privaten Stellplätzen zu schaffen.²¹ Ein weiteres Plus: Neben der Senkung des Parkdrucks werden auch verkehrlich sensible Bereiche durch den Bündelungseffekt von Parkhäusern und -garagen vom Parksuchverkehr entlastet.²²



Problemloses Überholen oder Sichbegegnen von Fußgängern ist hier nicht mehr möglich.

⁵ Lehmbrock, M. u. Hertel, M.: ÖPNV-Erschließungsqualität als Bemessungsgrundlage für Obergrenzen des Stellplatzbaus: Definitionen und Regelungen. In Bracher, T. et al. (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 46. Ergänzungslieferung 2007, Kapitel 3.4.12.4, S. 2

⁶ Lehmbrock, M. (2000): Straßennutzung und Stellplatzpflicht. Difu-Beiträge zur Stadtforschung 32, S. 15

⁷ Lehmbrock, M. u. Uricher, A. (2008): Von der Parkraumbewirtschaftung zum Parkraummanagement. In Bracher, T. (Hrsg.): Steuerung des städtischen Kfz-Verkehrs, S. 84

⁸ Siemens AG (Hrsg.) (2011): Fortschritt beim Stillstand – wie Optimierungen des ruhenden Verkehrs für mehr Bewegung sorgen können. IST magazine 02/2011, S. 12

⁹ Ebd., S. 10

¹⁰ Vgl. Lehmbrock, M. (2000): Straßennutzung und Stellplatzpflicht. Difu-Beiträge zur Stadtforschung 32, S. 20

¹¹ Cyclelogistics, abrufbar unter: <http://cyclelogistics.eu/index.php?id=12> (Stand 23.07.2012)

¹² European Cyclists' Federation, abrufbar unter: <http://www.ecf.com/news/cycle-logistics-federation-a-fresh-take-on-lobbying/> (Stand 23.07.2012)

¹³ Handelsblatt, abrufbar unter: <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-dienstleister/online-handel-das-netz-sorgt-fuer-wachstum-auf-vielen-wegen/6344322.html> (Stand 23.07.2012)

¹⁴ ADFC, abrufbar unter: http://www.adfc.de/6888_1 (Stand 23.07.2012)

¹⁵ Monheim, R. (2005): Fußgängerbereich – in die Jahre gekommen?. In STADTundRAUM, 26 (2005), Nr. 2, S. 87

¹⁶ Ebd.

¹⁷ Ebd.

¹⁸ Ebd.

¹⁹ Ebd.

²⁰ Kölner Stadt-Anzeiger vom 24.11.2011

²¹ Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung der Versicherer (Hrsg.) (2010): Planerheft Schulwegsicherung. Berlin, S. 9 ff.

²² NWStGB (Hrsg.) (1996): Ziele und Bausteine kommunaler Parkkonzepte, S. 6



Lade- und Lieferflächen

Der Einzelhandel ist auf die reibungslose Anlieferung und Abholung von Waren angewiesen. Doch gerade in den Innenstädten werden Lieferanten wegen des hohen Parkdrucks oder fehlender Flächen oft gezwungen, in zweiter Reihe zu halten. Dies behindert den Verkehrsfluss gerade auf einstreifigen Straßen erheblich. Um diese Probleme zu vermeiden, können nach § 43 Abs. 1 lit. c StVO Teile oder ganze Straßen zu Ladezonen erklärt werden. Die Dimensionierung hängt dabei von den Fahrzeugen ab:

- ⇒ 2,30 m Breite und 10 bis 12 m Länge bei kleinen Lkw und Transportern,
- ⇒ 2,50 m Breite und 12 bis 14 m Länge bei großen Lkw,
- ⇒ jeweils plus eine Abstellfläche von 3 bis 5 m².

Leider nutzen andere Verkehrsteilnehmer Ladezonen – aufgrund fehlender Parkflächen und wegen ihrer zentralen Lage – häufig als Parkflächen. Verschiedene Studien belegen, dass Ladezonen eher respektiert werden, wenn die Beschilderung folgende Anforderungen erfüllt:

- ⇒ Allgemein verständlich und so auch leicht überwachbar
- ⇒ Eindeutige Kennzeichnung der Fläche als reine und ausschließliche Ladezone
- ⇒ Es muss klar sein, dass Parken in der Ladezone eventuell stärker sanktioniert wird.

Quellen:

„Liefer- und Wirtschaftsverkehr“, abrufbar unter:
<http://www.forschungs-informationssystem.de/servlet/is/43033/>
(Stand 01.08.2011)

FGSV (2005): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 2005. Köln

Gehwegbreiten: Eigentlich ist alles klar!

Die *Regelbreite für Gehwege* beträgt mindestens 2,50 m. Sie berücksichtigt den Begegnungsfall (bzw. das Nebeneinandergehen) von zwei Personen sowie je einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 m (Abstand zu einer Fahrbahn oder einem Längs-Parkstreifen) und 0,20 m (Abstand zu einer Einfriedung oder einem Gebäude).

Das *Grundmaß für den Verkehrsraum des Fußverkehrs* ist auf das Nebeneinandergehen von zwei Personen ausgerichtet und beträgt daher 1,80 m. Es ist um seitliche Sicherheitsräume von mindestens 0,20 bis 0,50 m zu ergänzen, wodurch sich ein „lichter Raum“ von mindestens 2,20 m ergibt. Das Maß von 2,20 m ist somit auch die *Mindestbreite für Gehwege*.

Je nach Fußverkehrsaufkommen und weiteren Nutzungen des Seitenraums, z.B. für Kinderspiel, Schaufenstervorzone, Haltestellen-Warteflächen, Aufstellflächen für Auslagen, angrenzende Schräg-/Senkrecht-Pkw-Parkstände, sind erhebliche *Mehrbreiten* einzuplanen. Dies gilt auch für viele Gehwege im Umkreis von Infrastruktureinrichtungen wie Schulen, Bahnhöfen und Einkaufszentren. An Straßen mit gemischter Wohn- und Geschäftsnutzung gelten Gehwegbreiten von mindestens 3,30 m als Grundanforderung.

Zwischen Theorie und Praxis besteht jedoch häufig ein großer Unterschied. Gehwege sind zwar vorrangig dem Fußverkehr vorbehalten, jedoch kann das Parken mit Fahrzeugen dort durch das Verkehrszeichen 315 oder durch Parkflächenmarkierung erlaubt werden. Parkende Autos konkurrieren so direkt mit den Fußgängern und Anwohnern um deren Lebens- und Bewegungsraum. Diese Fälle werden durch die Verwaltungsvorschrift zur StVO geregelt:

„Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt, [...]“

Das weitverbreitete Gehwegparken schränkt so vielerorts die nutzbare Gehwegbreite empfindlich ein. Der Fußverkehr ist mit einem Modal-Split-Anteil von 24% die zweitwichtigste Verkehrsart in Deutschland. Das Zulassen von Parken auf zu schmalen Gehwegen mindert die Mobilitätschancen einer wichtigen Verkehrsart häufig entscheidend. Hier muss im Sinne einer Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer dringend Abhilfe geschaffen werden.

Quellen:

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2007): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA)

Mobilität in Deutschland 2008 (MID 2008)

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Stand 2009

Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO), Stand 2009

Parken – ein Schlüsselfaktor für Nahmobilität und Urbanität

Der Flächenbedarf von Parkraum ist hoch. Daher stoßen viele Städte und Gemeinden in den Innenstädten an ihre Platzgrenzen, wenn es um die verstärkte Nutzung des Straßenraums für Nahmobilität geht. Denn „Parklandschaften“ behindern und gefährden nicht nur Fußgänger und Radfahrer, sondern beeinträchtigen auch den motorisierten Verkehr – einschließlich ÖPNV. Zudem bietet Parkraum wenig Platz für Begrünung. Ansprechende Aufenthalts- und Bewegungsfläche, also wertvoller Lebensraum, geht somit verloren. Um jedoch Nahmobilität offensiv fördern und ihre Potenziale ausschöpfen zu können, müssen die Qualitäts- und Flächenansprüche von Fußgängern und Radfahrern angemessen erfüllt werden. Dies gilt insbesondere für Dimensionierung, Führungskontinuität, Bewegungskomfort und Verkehrssicherheit. Daher ist zumindest eine Teilverlagerung der Autoparker vom öffentlichen Straßenraum in Parkhäuser oder andere private Parkgelegenheiten notwendig.

Die Förderung der Nahmobilität ist nicht nur aus Kosten-, Umwelt- und Gesundheitsgründen geboten, sondern stellt allein aus Platzgründen – und damit zur Sicherung der Mobilität aller – zukünftig eine wichtige kommunale Aufgabe dar. Dafür sind zusätzliche und breitere Wege für den Fuß- und Radverkehr ebenso grundlegend wie sichere Querungsstellen mit ausreichendem Sichtkontakt zu den anderen Verkehrsteilnehmern. Wie kooperative Planungsprozesse mit Bürgerinnen und Bürgern zudem zeigen, ist der Wunsch nach mehr Lebensqualität in den Städten sehr ausgeprägt. Der am häufigsten genannte Punkt ist die Maximierung der Seitenräume, denn sie ermöglicht mehr Platz für Straßencafés, intensive Durchgrünung sowie ansprechende Aufenthalts- und Verweilflächen.

Kurzum: Die Förderung der Nahmobilität spielt eine, wenn nicht die zentrale Rolle, um Straßenräume wieder zu echten Lebensräumen für Menschen zu machen. Mit mehr Nahmobilität steigt gleichzeitig die Urbanität, welche ein wichtiger Faktor im interkommunalen Wettbewerb um Arbeitsplätze und junge Familien mit Kindern (geworden) ist. So verbindet die Förderung der Nahmobilität wie kein anderes Feld der Stadt- und Verkehrsplanung individuellen Nutzen und gesellschaftliche Vorteile. Vor diesem Hintergrund ist es nicht mehr zeitgemäß, die Bedürfnisse der Einwohner und des Fuß- und Radverkehrs hinter die des ruhenden Kfz-Verkehrs zu stellen. Die Lösung der Parkraumproblematik muss somit im aktuellen Interesse jeder Kommune sein.



Definierte Querungsstellen und markierte Sichtfelder werden häufig schlichtweg ignoriert.

AGFS-Expertenworkshop „Parken und Nahmobilität“



Das Thema „Parken und Nahmobilität“ ist komplex und involviert daher die verschiedensten Adressaten. Um das Problem von allen Seiten zu beleuchten, neue Aspekte aufzuzeigen und Impulse für mögliche Lösungen zu sammeln, veranstaltete daher die AGFS im Vorlauf zu dieser Broschüre einen Expertenworkshop „Parken und Nahmobilität“. Teilnehmer waren Vertreter von Kommunen sowie verschiedene Interessenverbände. Folgende Kernaussagen fassen die im Workshop gewonnenen Ergebnisse zusammen:

⇒ Der demografische Wandel verschärft das Flächenproblem weiter. Ältere Menschen ziehen wegen der besseren Infrastruktur (Medizin, Kultur, Versorgung) wieder in die Zentren. Einerseits weisen die älteren Menschen in Zukunft eine höhere Motorisierung auf und werden mehr Parkplätze brauchen. Andererseits benötigen sie auch mehr Platz auf Gehwegen für Rollatoren oder Rollstühle sowie generell eine höhere Verkehrssicherheit.

⇒ Steigende Benzinpreise, ein höheres Umweltbewusstsein und auch der Platzmangel in den Städten sorgen für einen Wertewandel: Die Stadt wird mehr und mehr als multifunktionaler Lebensraum wahrgenommen.

⇒ Die Parkproblematik hängt von der Gemeindegröße ab: In den Groß- und Mittelstädten gibt es einen enormen Parkdruck. Die Innenstädte von Klein- und teilweise auch Mittelstädten hingegen leiden unter einem Attraktivitätsverlust. Dort suchen Kunden nicht das „Einkaufserlebnis“, sondern wollen schnell etwas erledigen. Einzelhandel und Gastronomie argumentieren in Kleinstädten damit, dass öffentliche, am besten kostenfreie und dezentrale Parkstände die wichtigste Grundlage ihrer Existenz sind.

⇒ Als ersten wichtigen Schritt zur Lösung des Parkproblems muss die Politik in den Kommunen beginnen aktiv zu handeln und das „Problem“ Parken strategisch anzugehen. Hintergrundwissen und praxiserprobte Konzepte zum verträglichen Parken sind bekannt, umgesetzt wird bislang jedoch immer nur der kleinste gemeinsame Nenner – häufig ohne ein langfristiges Ziel. Da aber viele Kommunen keine genauen Daten über Parkstände und Stellplätze haben, ist eine Evaluation derzeit kaum möglich.

⇒ Eine wichtige Stellschraube ist und bleibt die gezielte Überwachung des Parkraums.

⇒ Die Bürger brauchen eine positive Argumentationshilfe. Im Vordergrund der Diskussion sollte nicht die Flächenkonkurrenz zwischen Autoparken und Nahmobilität, sondern die Vorzüge von mehr Platz im Straßenraum stehen. Für eine breite Akzeptanz sind Verbündete wichtig: So werden bei diesem Thema Vorschläge beispielsweise des ADAC viel besser angenommen, weil er als Partner der Autofahrer gilt.

⇒ Die Bausteine und Handlungsstrategien für eine aktive, gestaltende und städtebaulich integrierte Verkehrsplanung sind bekannt. Sie müssen durch kommunikative Wege „neu“ in die Köpfe gebracht werden. Eine Vision im Sinne von „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ würde den Mehrwert einer Reprivatisierung des Parkens für alle Interessengruppen verdeutlichen. In diesem Zuge kann dann ein neues Problembewusstsein für den Faktor „Parken“ geweckt werden.



Parken und Nahmobilität

ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.

Anmerkung: Die Antworten beziehen sich ausschließlich auf das Parken von Pkws.

1. Welchen Standpunkt vertritt Ihr Verband zu der im Anschreiben formulierten Sicht auf das „Problem Parken“?

Der ADFC teilt die im Anschreiben formulierte Sicht. Das Pkw-Parken belastet in hohem Maße den öffentlichen Raum und verhindert eine Nutzung dieses Raumes für andere Zwecke im Sinne einer lebenswerten Stadt: Aufenthalt, Kommunikation, Kinderspiel, Stadtgrün.

2. Wie beurteilen Sie den Stellenwert des Themas „Parken“ für die heutige und zukünftige Stadt- und Verkehrsentwicklung?

Die Lösung des Pkw-Parkens ist eine wichtige Stellenschraube für eine lebenswerte Stadt. Der hohe Flächenbedarf muss zurückgedrängt werden und die dann gewonnenen Flächen müssen anderen Zwecken zugeführt werden. Dazu zählen zum einen die oben genannten Zwecke als auch eine Neuaufteilung der Flächen zugunsten der Fußgänger und Radfahrer.

3. Sehen Sie, wie z.B. die AGFS, die Notwendigkeit, dass eine größtmögliche Verlagerung öffentlicher Stellplätze auf private Flächen – also im Sinne einer „Reprivatisierung“ von Parken – erfolgen muss?

Die „Reprivatisierung“ von Parken ist ein Lösungsansatz. Ein weiterer Ansatz ist die Reduzierung der Anzahl von Pkw. Dies kann durch Modelle des Carsharings als auch durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr,

ÖPNV) geschehen, was den Besitz eines privaten Pkw erübrigt. Sonderparkregelungen für Carsharing sind ordnungspolitisch vertretbar, weil jedes dieser Fahrzeuge mehrere private Autos ersetzt und so dafür sorgt, dass insgesamt weniger Parkraum benötigt wird. Sie sind bisher gerade in dicht bebauten Gebieten häufig auf private Parkplätze angewiesen, die nur begrenzt vorhanden sind. Elektroautos verschärfen das Parkproblem, weil sie zusätzlich zum Parkraum eine Lademöglichkeit benötigen und damit spezielle Parkplätze. Sonderregelungen für Elektroautos, die als Fördermaßnahme angedacht sind, sind als Privilegierung kritisch zu sehen.

4. Welche generellen, konzeptionellen und spezifischen Lösungsstrategien und ordnungspolitischen Maßnahmen bieten sich aus Ihrer Sicht für eine umfassende Problemlösung an?

Je nach Standortbedingungen bieten sich unterschiedliche Strategien an: In stark verdichteten Innenstadtbereichen wird der Parkraum bewirtschaftet und das Parken zeitlich begrenzt, Parkhäuser stehen im Vordergrund, das kostenfreie Parken am Straßenrand wird nicht angeboten. In Wohngebieten kann Anwohnerparken den Parkdruck durch Pendler reduzieren. In Tempo-30-Gebieten (Wohngebiete) bietet sich die Neuaufteilung des Straßenraumes an: Die alten, oftmals in schlechtem Bauzustand befindlichen Radwege werden zu Parkflächen umgewidmet und der Radverkehr findet im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt. Die Umwidmung von Pkw-Stellplätzen zu Fahrradparkplätzen schafft nutzergerechte Angebote und liefert einen wichtigen Beitrag zur gewünschten Verlagerung

von Wegen auf das Fahrrad. Besonders in dicht bebauten Wohnquartieren, wo private Abstellmöglichkeiten in ausreichender Quantität und Qualität nur schwer zur Verfügung gestellt werden können, erleichtern Abstellanlagen mit gutem Diebstahls- und Witterungsschutz die häufige Fahrradnutzung. An Straßeneinmündungen können Fahrradanhänger das illegale Parken verhindern und die Verkehrssicherheit durch die Schaffung von Sichtdreiecken verbessern. Gleichzeitig wird ein Fahrradparkangebot geschaffen.

5. Über bauliche und ordnungspolitische Maßnahmen hinaus: Was sind Ihre Empfehlungen, um das Verkehrsverhalten (Parkverbote, Anlieferregelungen, Verkehrsräume anderer Verkehrsteilnehmer freihalten etc.) positiv zu beeinflussen?

Neben der Sensibilisierung für das Thema muss Aufklärung („Parke nicht auf unseren Wegen“) und eine entsprechende Überwachung und Ahndung treten.

**..., SIE [DIE POLITIK] MUSS
ABER ÖFFENTLICHE FREI-
RÄUME SO ORGANISIEREN,
DASS DIE MEHRHEIT
DER BEVÖLKERUNG IHR
NUTZUNGSINTERESSE
AM STRASSENRAUM NICHT
AUF DAS ABSTELLEN VON
FAHRZEUGEN REDUZIEREN
MUSS.**

Michael Lehmbrock



2

Autoparken in der kommunalen Praxis

Um in Planung und (kommunaler) Politik ein stärkeres Problembewusstsein für den Schlüsselfaktor „Parken“ zu schaffen, ist es wichtig, Daten und Fakten des Autoparkens in der kommunalen Praxis zu kennen. Zu diesem Zweck hat die AGFS in einer zweistufigen Befragung Daten erhoben. Unterstützt wurde sie dabei als Multiplikator vom Deutschen Städte- und Gemeindebund (DStGB).

Im ersten Schritt fand eine breit angelegte quantitative Befragung unter den Verkehrsplanern in deutschen Kommunen statt. Erhoben wurden:

- ⇒ Die Auswirkung des Parkens auf den Fuß- und Radverkehr
- ⇒ Die Problemwahrnehmung innerhalb der Kommunen
- ⇒ Das Vorgehen der Kommunen bei der Parkraumplanung, -überwachung und Ahndung von Falschparken

Die Ergebnisse der Umfrage bieten einen exemplarischen Einblick in die Wahrnehmung der Parkraumproblematik.

Im zweiten Schritt wurden auf Basis der quantitativen Erhebung vertiefende Experteninterviews durchgeführt, um Erkenntnisse über effiziente Strategien der Parkraumüberwachung zu gewinnen. Insgesamt fanden so acht leitfadengestützte Telefoninterviews mit Verantwortlichen in kommunalen Ordnungsämtern statt. Eine anonymisierte Auswertung der Interviews befindet sich im nächsten Kapitel.

Die Erhebung erfolgte in Form eines halboffenen Online-Fragebogens. Der Zugangslink wurde über den Newsletter des DStGB verteilt und erreichte ausgesuchte Kommunen in ganz Deutschland über eine direkte E-Mail. Die Feldzeit der Studie betrug vier Wochen, von Juni bis Anfang Juli 2012. Insgesamt 274 Probanden riefen den Fragebogen auf, von denen 114 mindestens eine Frage beantworteten. Verwertbare Aussagen zum Thema Autoparken in ihrer Kommune machten 87 Teilnehmer. Da der Fragebogen dynamisch angelegt war, bekamen die Teilnehmer nur die für ihren Fall relevanten Fragen angezeigt. Daher wurden manche Fragen von einer geringeren Teilnehmerzahl beantwortet.

An der Befragung haben 37 Mittelstädte (20.001–100.000 Einwohner) und 32 Großstädte (100.001–500.000 Einwohner) teilgenommen. Die drittgrößte Gruppe mit insgesamt 15 teilnehmenden Kommunen waren Metropolen (> 500.000 Einwohner). Deutlich unterrepräsentiert sind Kleinstädte (5.001–20.000 Einwohner) mit nur zwei Teilnehmern. Gemeinden (< 5.000 Einwohner) haben sich nicht an der Befragung beteiligt (Abb. 1).

Rundungsbedingt sind bei den grafischen Darstellungen Abweichungen der Summe von 100% möglich.

⇒ Teilnehmende Kommunen

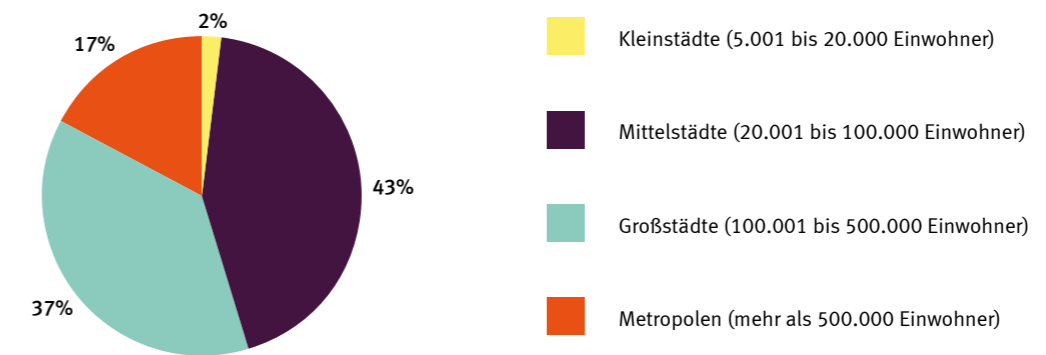


Abbildung 1: Verteilung der befragten Kommunen auf die Ortsklassen

Zu Beginn der Befragung sollten die Kommunen zur Praxis der Parkraumplanung Stellung nehmen (Abb. 2). Insgesamt 58% der Kommunen verfolgen entweder eine eigene Parkraumstrategie oder regeln

das Thema „Parken“ im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP). Die größte Einzelgruppe der Kommunen (40%) reagiert jedoch nur auf konkrete Probleme bzw. Entwicklungen.

⇒ Wie verfahren die teilnehmenden Kommunen bei der Parkraumplanung?

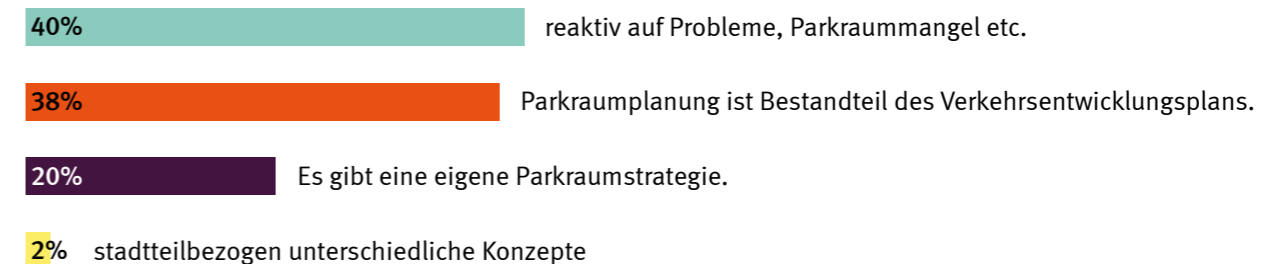


Abbildung 2: Vorgehen der Kommunen bei der Parkraumplanung

In den meisten Kommunen werden die öffentlichen Parkstände bewirtschaftet (Abb. 3). Dies legt den Schluss nahe, dass in fast allen befragten Kommunen ab 20.001 Einwohnern beim öffentlichen Parkraum eine Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage besteht. Eine Großstadt bewirtschaftet sogar das gesamte Stadtgebiet. Allgemein am weitesten verbreitet ist es, die Parkstände in den Zentren zu bewirtschaften,

um der großen Nachfrage mit einem möglichst hohen Umschlagsgrad auf den Parkständen zu begegnen. Dies ist vor allem in Mittelstädten (dort in 58% der Kommunen) und Großstädten (48%) die Praxis. Mit steigender Einwohnerzahl erhöht sich auch die Verbreitung der Parkraumbewirtschaftung im gesamten Gemeindegebiet, ohne dass diese flächendeckend erfolgt. Dies ist gerade in Städten mit mehr als

⇒ Wo werden die öffentlichen Parkstände in den Kommunen bewirtschaftet?

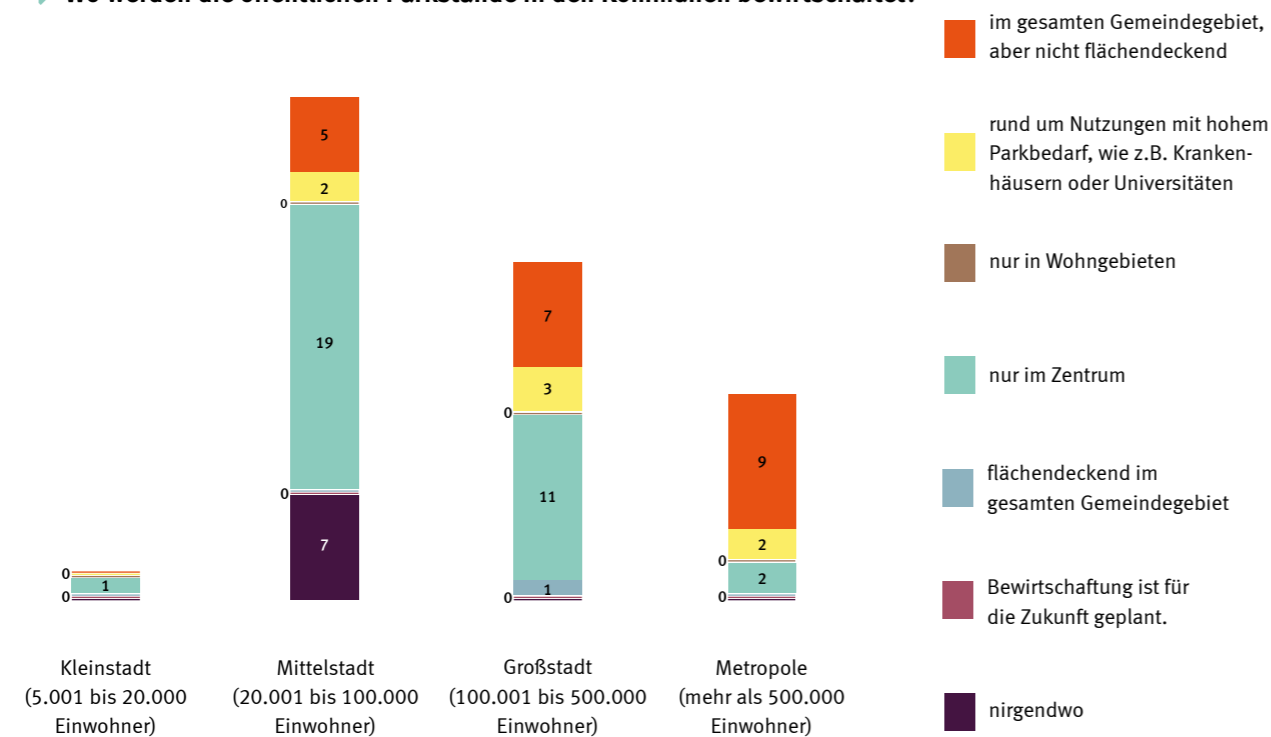


Abbildung 3: Räumliche Verbreitung der Parkraumbewirtschaftung in den Kommunen

500.000 Einwohnern üblich (69%). Da Städte mit steigender Einwohnerzahl zunehmend polyzentral strukturiert sind, verteilen sich die Schwerpunkte des ruhenden Verkehrs (Stadtteilzentren etc.) dort auch über das gesamte Gemeindegebiet. Nur ein kleiner Teil der erhobenen Kommunen (sieben Fälle) bewirtschaften den Parkraum ausschließlich rund um Nutzungen mit hohem Parkbedarf. Bei Städten mit mehr als 500.000 Einwohnern ist diese Bewirtschaftungsform jedoch genauso oft vertreten wie die Bewirtschaftung der zentralen Parkstände. Überraschend ist, dass sieben Mittelstädte komplett auf eine Bewirtschaftung der Parkstände in ihrem Gemeindegebiet verzichten. Im Rahmen der Befragung wurden jedoch keine vertiefenden Begründungen über die Ausprägung der Bewirtschaftung erhoben. Theoretisch ist es möglich, dass in diesen Kommunen ausreichend Parkraum zur Verfügung steht und keine Bewirtschaftung als Steuer-

rungsinstrument nötig ist. In kleineren Kommunen ist es anscheinend gängig, kostenlose Parkplätze als Standortvorteil für den lokalen Einzelhandel im interkommunalen Wettbewerb einzusetzen, so die Erkenntnisse des Expertenworkshops.

Zur Durchsetzung eines Parkraummanagements (Parkraumbewirtschaftung) ist die Kontrolle der Regelungen das wichtigste Mittel. Dies spiegelt sich in der Organisation der Parkraumüberwachung wider (Abb. 4), die in den meisten Kommunen festen Abläufen folgt. So wird der Parkraum im überwiegenden Teil der Kommunen kontinuierlich (42%) oder auf Basis einer eigenen lokalen Strategie (29%) überwacht. 19% der Kommunen überlassen den Gemeindevollzugsbeamten die Planung der Kontrollen. Nur 3% der Kommunen kontrollieren reaktiv, in dem sie z.B. nur auf Beschwerden reagieren oder Orte mit besonders hohem Falschparker-Anteil verstärkt überprüfen.

⇒ Organisation der Parkraumüberwachung in den befragten Kommunen

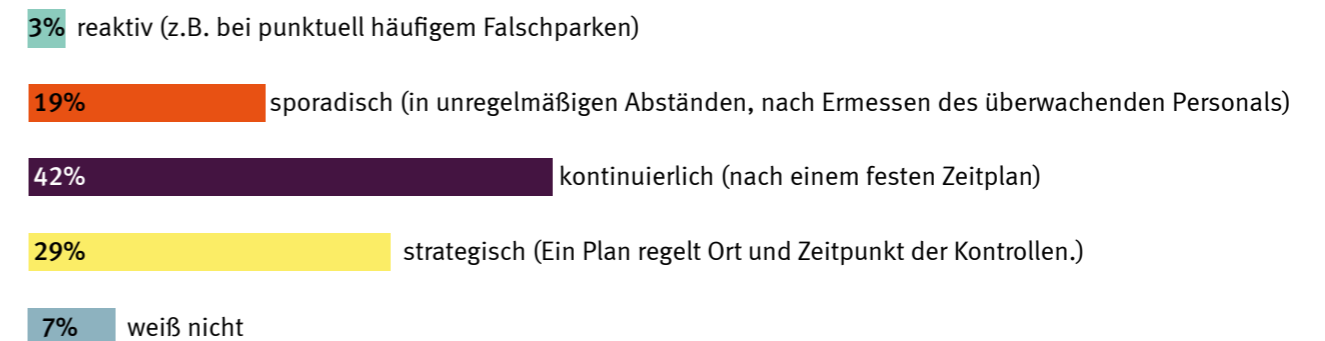


Abbildung 4: Durchführung der Parkraumüberwachung in den Kommunen

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass in einem Großteil der teilnehmenden Kommunen das Autoparken die weitere Verkehrsentwicklung hemmt (Abb. 5). In drei

von vier Kommunen blockieren parkende Autos Raum, der zur Entwicklung der Nahmobilität oder des ÖPNV bzw. als Lebensraum für die Einwohner wichtig ist.

⇒ **Gehen durch den ruhenden Kfz-Verkehr wichtige Räume für andere Nutzungen oder Verkehrsarten verloren?**

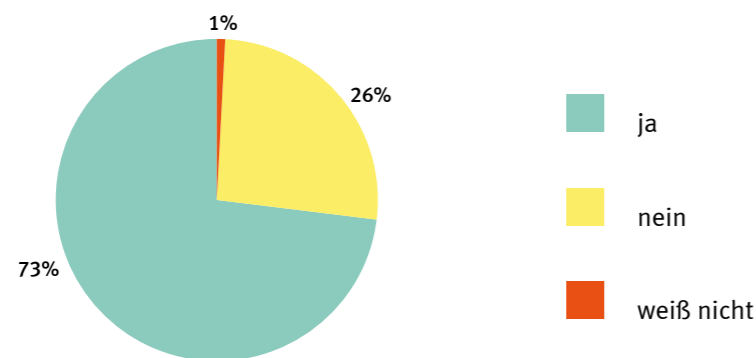


Abbildung 5: Räumlichkeit des Autoparkens

Dass eine effektive Parkraumüberwachung in den meisten Kommunen dringend nötig ist, zeigt sich in Abbildung 6. In 51% der befragten Kommunen sorgt regelwidriges Autoparken für Probleme. Bei der Frage, welche Probleme sich konkret durch das Autoparken ergeben, gaben die befragten Städte an, dass die vier am häufigsten vorkommenden Probleme vor allem eine Behinderung der Nahmobilität zur Folge haben. Nach

den zugeparkten Gehwegen (84%) werden in 82% der Kommunen auch die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern an Knotenpunkten und Einmündungen eingeschränkt. Dies ist im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ein schwerwiegendes Problem, denn in 11% der Kommunen resultieren aus solchen Situationen Unfallhäufungen. An dritter Stelle nennen die Kommunen zugeparkte Radwege (79%), gefolgt

von blockierten Rad- und Schutzstreifen (66%). Im Vergleich zu den meistgenannten Symptomen werden Störungen des Kfz-Verkehrsflusses (39%) oder auch verstärkter Parksuchverkehr (42%) nicht so häufig als problematisch angesehen. In fast jeder fünften Kom-

mune werden auch Grünflächen als Abstellfläche für Kfz genutzt und können so ihren Zweck nicht mehr (ganz) erfüllen. In Einzelfällen kommt es zu Behinderungen der Stadtbahn durch parkende Autos.

⇒ **Welche Probleme verursacht das Autoparken in den Kommunen?**

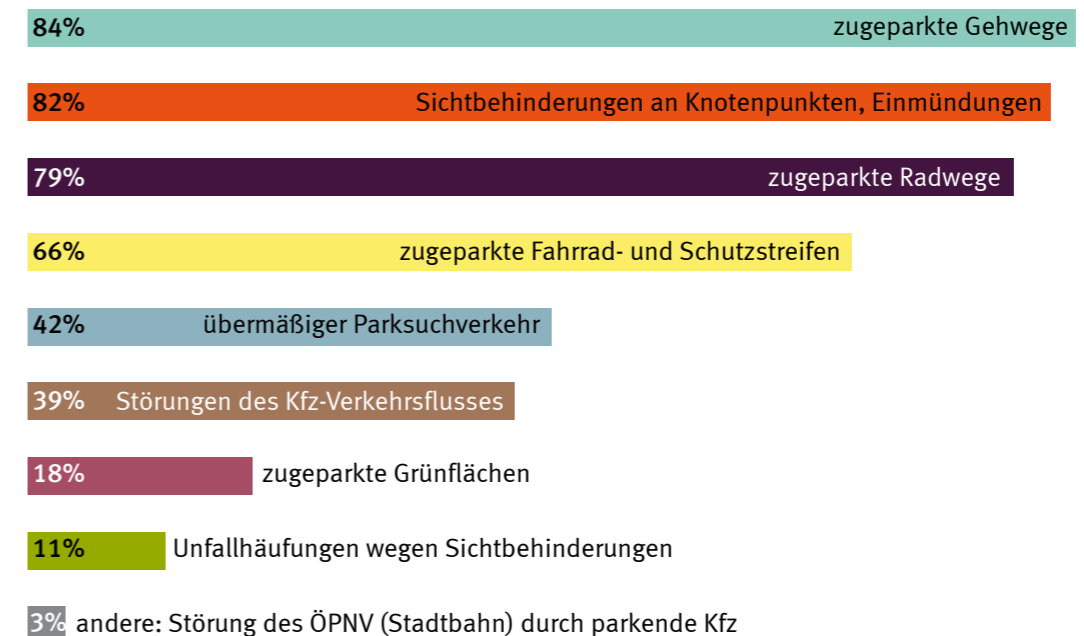


Abbildung 6: Probleme durch parkende Pkws nach der Häufigkeit ihrer Nennung

Die einzelnen Bevölkerungsgruppen in den Kommunen nehmen das Thema „Autoparken“ unterschiedlich stark als Problem wahr (Abb. 7). Mit 81% sind die Anwohner am häufigsten mit der Situation des Autoparkens unzufrieden. Deutlich seltener (54%) erachtet die Politik die Situation des ruhenden Kfz-Verkehrs als Problem. Der örtliche Einzelhandel folgt mit 43%

auf Platz 3. Die Kunden hingegen sehen nur in 27% der Kommunen für sich ein Parkplatzproblem. Dies stützt die These, dass der Einzelhandel häufig zu Unrecht mehr Straßenparkplätze in den Zentren wünscht. Überraschend ist, dass Dienstleister und Lieferanten, also die unmittelbar auf Parkplätze angewiesenen Gruppen, nur in einem guten Drittel der Kommunen

⇒ **Welche Gruppen nehmen das Autoparken als Problem wahr?**

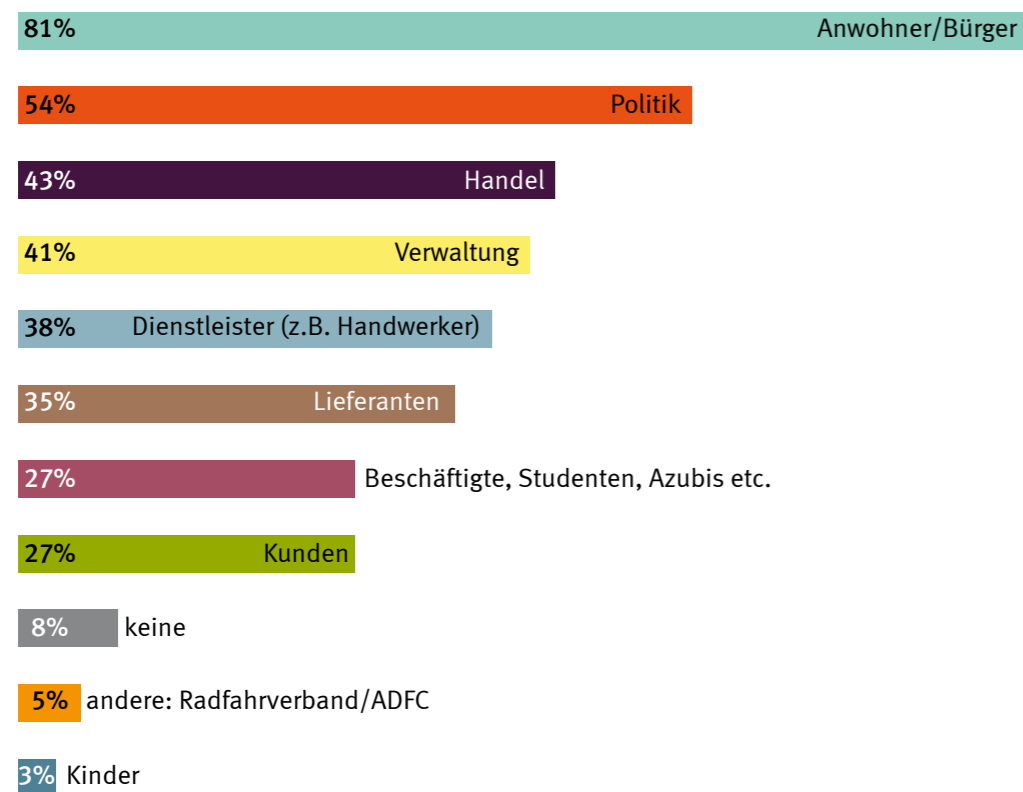


Abbildung 7: Problemwahrnehmung in den Kommunen nach der Häufigkeit ihrer Nennung

Probleme mit der Parksituation haben. In gut einem Viertel der erhobenen Kommunen gibt es zudem Parkplatzprobleme im Arbeits- und Ausbildungsverkehr. Nur in 8% der befragten Kommunen sehen die Akteure vor Ort kein Problem im ruhenden Kfz-Verkehr. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass in 92% der Kommunen Autoparken als Problemverursacher wahrgenommen wird und neue Lösungsansätze nicht nur wünschenswert, sondern dringend notwendig sind. Ein wichtiger Indikator für die Bewertung der gerade beschriebenen Aussagen ist der Wunsch nach mehr

Parkständen (Abb. 8). In diesem Zusammenhang sieht der Handel am meisten Nachbesserungsbedarf und fordert in 25% der Kommunen mehr Parkstände. In 23% der befragten Kommunen wünschen sich die Anwohner mehr Parkplätze. Setzt man dies in Bezug zu Abb. 7, nach der in 84% der Kommunen die Anwohner Parken als Problem wahrnehmen, scheint zumeist nicht der Mangel an Parkplätzen, sondern der ruhende Kfz-Verkehr an sich als Problem angesehen zu werden. Ähnlich verhält es sich mit den kommunalen Verwaltungen: Diese erachten in 41% der Kommunen das

⇒ **Welche Gruppen äußern konkrete Wünsche nach mehr Parkständen?**

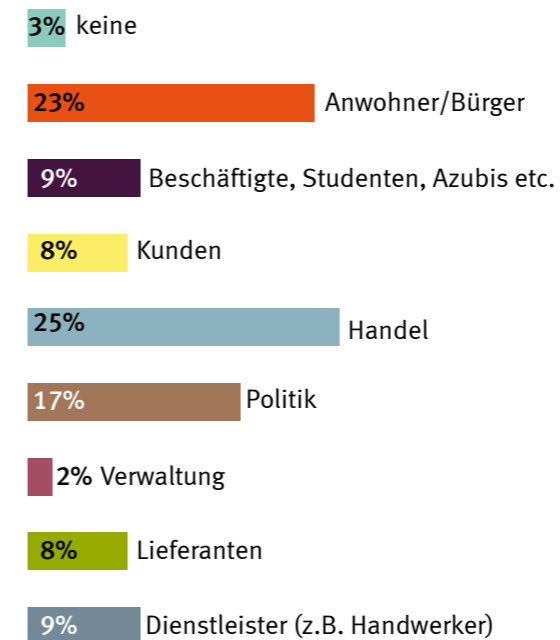


Abbildung 8: Wünsche nach mehr Parkständen in den Kommunen nach Interessengruppen

Autoparken als ein Problem (vgl. Abb. 7), aber nur in 2% der Kommunen fordern sie auch mehr Parkstände. Dies steht auch im Widerspruch zu den 17% der Kommunen, in denen die Politik mehr Parkstände fordert. Dieser Wunsch scheint also eher am Druck der verschiedenen Interessengruppen zu liegen – und weniger an der fachlichen Einschätzung der Verwaltungen. Der Parkdruck ist in allen befragten Gemeindegrößen hoch: Nur 3% der Kommunen äußern keine konkreten Wünsche nach mehr öffentlichen Parkständen. Abbildung 9 zeigt den Umgang der Politik mit regelwidrigem Autoparken in den befragten Kommunen. Die Mehrzahl der Kommunen (42%) spricht nur konkrete Anlässe in den Fachgremien an. Trotz der vielerorts wahrgenommenen Probleme mit illegalem Parken

(vgl. Abb. 6) diskutiert nur knapp ein Viertel (23%) der Kommunen über eine Ausweitung der Parkraumüberwachung oder das verstärkte Abschleppen von Falschparkern (2%). Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass diese Maßnahmen häufig zusätzliches Personal erfordern. Viele Kommunen scheuen diese Mehrkosten aufgrund der vielerorts (stark) angespannten Haushaltslage. Passend zu den Wünschen der Politik nach mehr Parkständen (vgl. Abb. 8) setzen sich 14% der Kommunen im Kommunalparlament mit einer Ausweitung der Parkstände auseinander. Ein weiteres Indiz für die große Bedeutung des (regelwidrigen) Autoparkens ist, dass die Politik nur in 19% der befragten Kommunen nicht über das Thema diskutiert.

⇒ **Werden Parkverstöße in Ihrem Kommunalparlament thematisiert?**
Wenn ja, mit welchen politischen Beschlüssen?

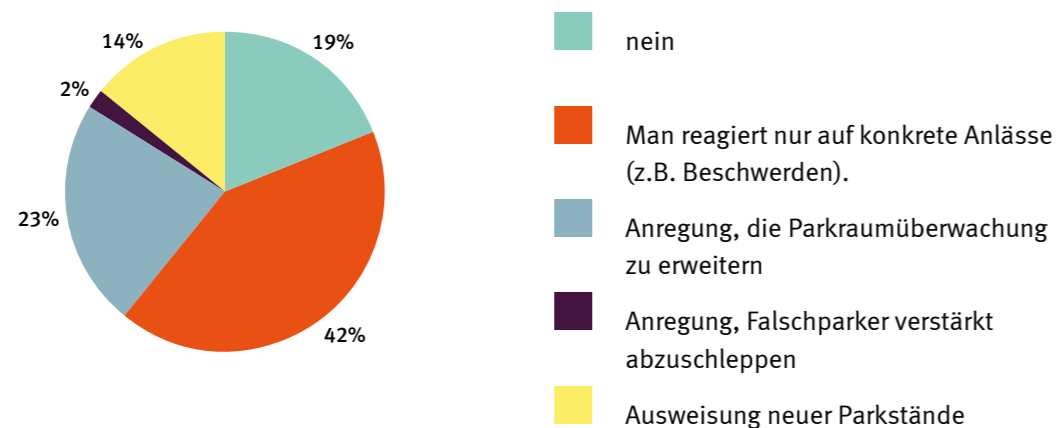


Abbildung 9: Politische Lösungsansätze für das Problem des ruhenden Kfz-Verkehrs

Eines der wichtigsten Mittel gegen illegales Parken ist die Ahndung des Fehlverhaltens. Das Abschleppen der Fahrzeuge ist dabei nicht nur äußerst effektiv, sondern zusätzlich auch noch öffentlichkeitswirksam. Ein interessanter Aspekt rund ums Abschleppen ist, ob die Kommunen dem überwachenden Personal Richtlinien vorgeben, um beim Abschleppen von Pkws eine Gleichbehandlung so weit wie möglich zu gewährleisten, und wie diese definiert sind. Von den 21 Kommunen (Abb. 10), in denen es Vorgaben für das überwachende Personal gibt, haben 18 Angaben über die Kriterien gemacht.

Folgende Vorgaben werden für das Abschleppen gemacht. Die Kriterien sind nach den meisten Nennungen sortiert:

- ⇒ Wenn bei Gehwegen eine Mindestbreite von 1,50 m unterschritten wird.
- ⇒ Radverkehrsanlagen werden immer von parkenden Autos befreit.
- ⇒ Auf Gehwegen muss eine (Mindest-)Durchgangsbreite von 1,20 m frei bleiben.
- ⇒ Parken außerhalb von Markierungen
- ⇒ Solange ein Kinderwagen noch durchkommt, wird auf eine Verwarnung verzichtet.
- ⇒ Sicht- und Verkehrsbehinderungen bzw. Verkehrsgefährdungen und die Beeinträchtigungen des ÖPNV

⇒ **Gelten in Ihrer Kommune Kriterien für die Auslegung des Ermessensspielraums bei Falschparkern?**

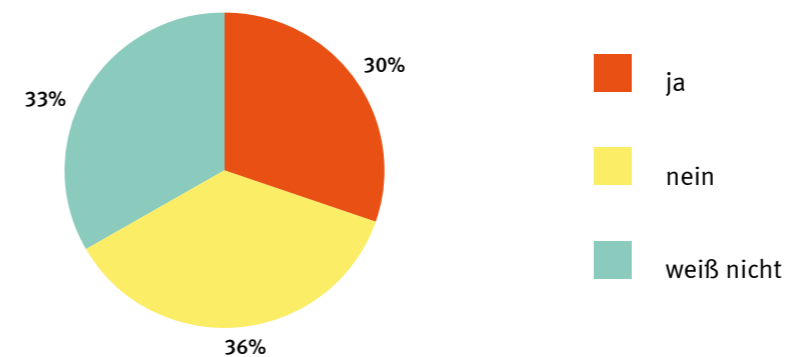


Abbildung 10: Auslegung des Ermessensspielraums bei der Parkraumüberwachung



Fazit

Die Ergebnisse der Erhebung stützen die These, dass Autoparken mittlerweile einer der wichtigsten Schlüsselfaktoren für Nahmobilität in den Städten ist. Zwar gibt es nur in 51% der befragten Kommunen direkte Probleme mit dem Autoparken, dort sind aber vor allem die Räume und Wege der Nahmobilität von Nutzungseinschränkungen durch parkende Pkw betroffen. Besonders bei den Anwohnern und Bürgern, dem Einzelhandel und auch der kommunalen Politik ist der ruhende Kfz-Verkehr ein großes Thema – wenn auch wahrscheinlich von verschiedenen Standpunkten aus. Dennoch geht der Großteil der Kommunen das Autoparken planerisch nur reaktiv an.

Etwas mehr als die Hälfte der Kommunen verfolgt bei der Parkraumplanung konkrete Vorgaben (VEP oder Parkraumstrategie). Doch auch wenn die andere Hälfte sich nicht an derlei Vorgaben hält, handhaben die meisten Kommunen die Parkraumüberwachung sehr gewissenhaft, d.h. strategisch oder zumindest nach einem festen (Zeit-)Plan. Der öffentliche Straßenraum – oft als frei zugänglicher Massenparkplatz verstanden – wird in mehr als 90% der befragten Kommunen bewirtschaftet, in einem Fall sogar flächendeckend.

Alles in allem wird deutlich, dass die Kommunen das Autoparken zwar als Problem erkannt haben, sich aber häufig nicht mit den Ursachen auseinandersetzen, sondern sich auf die Symptombehandlung beschränken, sprich auf die Verwaltung des Parkplatzmangels. Die eingeschränkte Nutzbarkeit des öffentlichen Raums wird also nicht als das städtebauliche Problem behandelt, das es eigentlich darstellt.

Effiziente Strategien zur Überwachung des Autoparkens im öffentlichen Straßenraum

Eine Überwachung des Parkraums ist – leider – unumgänglich, denn nur so kann ein Mindestmaß an Sicherheit und Ordnung für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden. Zum einen dient die Überwachung der Freihaltung von Geh- und Radwegen, zum anderen stellt sie den Verkehrsfluss in den Zentrenbereichen sicher. Gleichzeitig ist sie die Grundlage jeder Parkraumbewirtschaftung. Dies zeigt sich auch in der Befragung: Die überwiegende Mehrheit der Kommunen bewirtschaftet mindestens Teilbereiche des Gemeindegebiets.

Wie aber wird die Parkraumüberwachung konkret organisiert und wo besteht noch Verbesserungsbedarf? Diese Fragen beantworteten acht Verantwortliche der Verkehrsüberwachung in Telefoninterviews. Dabei wurden die Kommunen auf Basis der Einwohnerzahlen nach dem Zufallsprinzip ausgewählt. Teilgenommen haben zwei Kleinstädte (≤ 20.000 Einwohner), drei Mittelstädte (20.001–100.000 Einwohner) und drei Großstädte (> 100.001 Einwohner). Die Befragung erfolgte mithilfe eines sorgfältig entwickelten Gesprächsleitfadens und zielführender Fragen, die die Interviewpartner frei beantworteten.

Wo wird überwacht?

Schwerpunkte der Parkraumüberwachung sind in allen befragten Städten die Zentren bzw. Hauptgeschäftsstraßen. Die Außenbezirke werden nur nach konkreten Beschwerden bestreift. Nur eine der Großstädte kontrolliert theoretisch das gesamte Stadtgebiet, ohne Einschränkung. In den Großstädten und in einer Mittelstadt werden die überwachten Bereiche in einzelne Touren bzw. Reviere unterteilt, für die das

Personal eingeteilt wird. In den verbleibenden Mittelstädten und in den Kleinstädten überwacht das Personal nach eigenem Ermessen.

Wann wird überwacht?

In der Regel wird nur während der allgemeinen Geschäftszeiten, also etwa im Zeitraum von 6:00 bis 21:00 Uhr und samstags bis ca. 13:00 Uhr, überwacht. Außerhalb dieser Zeiten wird der Parkraum nur bei Sonderveranstaltungen kontrolliert.

Wie wird überwacht?

Nur eine Groß- und eine Mittelstadt stimmen sich bei der Planung der Parkraumüberwachung innerhalb der Verwaltung ab. In der Großstadt geschieht dies mit verschiedensten Akteuren (Ordnungsamt, Feuerwehr, Verkehrsunfallkommission, Straßenbaulastträger). In der Mittelstadt hingegen gibt es eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe mit Vertretern von ÖPNV, Polizei, Senioren etc., die auch Probleme durch parkende Pkw bespricht.

Ein wichtiger Aspekt der Parkraumüberwachung ist die Auslegung des Ermessensspielraums durch das Gemeindevollzugspersonal. In den befragten Kommunen hat das Personal dabei grundsätzlich freie Hand. Bis auf eine Großstadt stimmen die Kommunen jedoch bestimmte Situationen im Team ab, um eine Gleichbehandlung der Bürger weitestgehend zu sichern.

Was muss besser werden?

Vier der befragten Städte gaben an, mit der bisherigen Praxis grundsätzlich zufrieden zu sein. Sie sehen jedoch auch Verbesserungsbedarf in puncto Effektivität

der Parkraumüberwachung. So erachten vier Städte mehr Personal oder mehr Kontrollen bzw. Kontrollen außerhalb der üblichen Zeiten als wünschenswert. Eine Mittelstadt schließt sich der Forderung nach mehr Kontrollen indirekt an: Sie weist darauf hin, dass die Wahrscheinlichkeit, als Falschparker erwischt zu werden, viel zu gering sei. Hinzu komme außerdem, dass die Bußgelder für Falschparken, Parken ohne Parkschein etc. zu niedrig seien.

Die zu geringe Höhe der Verwarnungsgelder bemängelt auch eine weitere Stadt: Eine Ausweitung der Parkraumüberwachung sei mit mehr Personal verbunden. Bei den derzeitigen Verwarnungsgeldern und dem entsprechenden Verwaltungsaufwand sei dies jedoch ein Zusatzgeschäft für die Kommunen. Eine der Großstädte merkt in diesem Zusammenhang an, dass sie das Abschleppen als Parkraumbewirtschaftungsvorgang z.B. nicht immer konsequent handhabt, da ein Abschleppvorgang das zuständige Personal bis zu einer Stunde bindet.

Fazit

In der Praxis der Parkraumüberwachung zeigt sich ein heterogenes Bild. In Kleinstädten, die nach eigener Aussage über ausreichend Parkraum verfügen, gibt es dennoch große Probleme mit dem Parkverhalten der Autofahrer. So wird beispielsweise trotz freier Parkstände illegal geparkt (in einer Kreuzung), weil jeder Parkplatz, der weiter als 20 m vom Ziel entfernt ist, als Zumutung empfunden wird. Das Ergebnis: Es entstehen Behinderungen, obwohl es rein faktisch keinen Parkdruck gibt. Im direkten Vergleich waren aufgrund des hohen Parkdrucks in den Groß- und Mittelstäd-

ten stärkere Probleme erwartet worden. Die Mehrheit dieser Befragten gab jedoch an, dass sie in ihrer Kommune keinen direkten Verbesserungsbedarf sehen. Zwei Großstädte und eine Kleinstadt kontrollieren den Parkraum den Autofahrern gegenüber aber eher wohlwollend. So toleriert eine Großstadt in innerstädtischen Wohnvierteln mit hohem Parkdruck z.B. über Nacht auch halbseitiges Gehwegparken.

Die einzige Konstante der Befragung zeigt sich darin, dass der Faktor Geld auf verschiedene Weise Einfluss auf die Parkraumüberwachung – und so auch indirekt auf die Nutzung des Straßenraums – hat. Mehr Kontrollen bedeuten mehr Personal, das sich aber aufgrund des höheren Verwaltungsaufwands nicht selbst durch die zusätzlichen Verwarnungsgelder trägt. Dies bedeutet für die Kommunen eine zusätzliche Belastung – und somit für viele Städte ein zusätzliches finanzielles Problem.

Auch bei der Diskussion um die Reprivatisierung des Parkens wird der Themenkomplex Finanzierung bzw. Finanzierbarkeit von Parkraumüberwachung eine wichtige Rolle einnehmen. Zumal der Personalbedarf auch noch durch einen weiteren Faktor in die Höhe getrieben wird. Eine der Großstädte wies darauf hin, dass – obwohl sie den Parkraum ausreichend überwacht – künftig mehr Personal erforderlich sei, da immer mehr planerische Parkverbote (verkehrsberuhigte Bereiche etc.) hinzukommen. Sollen diese eingehalten werden, muss die Parkraumüberwachung dort sehr effektiv sein. Denn wie einer der Interviewpartner bestätigte, stellte sich bei regelmäßigen Kontrollen bereits nach kurzer Zeit ein wesentlich besseres Parkverhalten in den kontrollierten Räumen ein.



Der Seitenraum wird zum Parkplatz degradiert.

Wenn zukünftig neue Parkraumregelungen umgesetzt werden sollen, wird dies folglich mit verstärktem Überwachungsaufwand verbunden sein.

Eines der Hauptprobleme sei überdies, dass viele Bürger auch aus Bequemlichkeit wissentlich Ordnungswidrigkeiten begehen. Eine Kleinstadt im ländlichen Raum ist der Meinung, dass besonders die dortige Bevölkerung sehr autoaffin ist und am liebsten „vom Lenkrad direkt an die Türklinke“ greifen möchte. Hier ist eine generelle Bewusstseinsänderung nötig, die sich nicht nur auf Autofahrer beschränken sollte. Vielmehr handelt es sich um ein gesellschaftliches Problem.

Interessant ist die unterschiedliche Wahrnehmung, wenn es um die Ausgestaltung der Parkraumüberwachung geht. Die online befragten Verkehrsplaner gehen anscheinend davon aus, dass bei der Handhabung des Ermessensspielraums planerische Richtlinien und Vorgaben die Grundlage der Entscheidungen bilden. In den Telefoninterviews zeigte sich jedoch, dass in der Praxis das Kontrollpersonal grundsätzlich erst einmal freie Hand bei der Auslegung des Überwachungsspielraums hat. Grundsätzlich sollte geklärt werden, ob und welche Auswirkungen diese falsche Annahme auf der Planerseite auf die Praxis hat.



Parkleitsystem

Ein Parkleitsystem leitet Autofahrer zu einem freien Parkplatz und bündelt somit den Parksuchverkehr. Unnötiger Suchverkehr wird dadurch vermieden und eine effektive Nutzung des Parkraumangebots erreicht. Darüber hinaus bieten Parkleitsysteme eine Orientierungshilfe für ortsunkundige, ältere oder unsichere Fahrer. Häufig sind sie Teil eines Parkraummanagements. Parkleitsysteme unterscheiden sich je nach Art der Informationen, die sie geben:

Grundtypen von Parkleitsystemen

⇒ **Statische Systeme** basieren ausschließlich auf statischen Wegweisern (klassisches Schild) von Parkroute(n) und/oder den Standorten von einzelnen Anlagen. Die Autofahrer bekommen keine Informationen zur verfügbaren Stellplatzanzahl oder zur Auslastung der Anlagen.

⇒ **Teildynamische Systeme** bestehen aus einer Kombination von statischer Wegweisung der Parkroute(n) und einer dynamischen Frei-/Besetzt-/Geschlossen-Anzeige an den Zufahrten zu den einzelnen Anlagen.


⇒ **(Voll-)Dynamische Systeme** liefern über eine dynamische Anzeige Informationen über die verfügbaren Restplätze von Parkbereichen im Verlauf der Parkrouten und an der Zufahrt zu den einzelnen Anlagen. Teilweise werden solche Systeme auf den Zufahrtrouten durch zusätzliche statische Lagepläne von Parkbereichen innerhalb des Zielgebiets ergänzt.

In der Regel erfassen Parkleitsysteme nur die Stellplätze in öffentlich zugänglichen Parkbauten. Öffentliche Stellplätze im Straßenraum bleiben bisher außen vor.

Quellen:

BSV Aachen: Leitfaden Gesamtstädtische Parkraumkonzeption Stadt Jena Fassung 01/2010

FGSV (2005): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 2005. Köln



Parken und Nahmobilität

VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V.

1. Welchen Standpunkt vertritt Ihr Verband zu der im Anschreiben formulierten Sicht auf das „Problem Parken“?

Um die Lebensqualität in Städten und Gemeinden zu erhöhen und die Klimaziele der EU zu erreichen, muss eine deutliche Verlagerung der Verkehrsmittelwahl weg vom Auto stattfinden. Die Verteilung von Verkehrsflächen ist in diesem Zusammenhang ein wichtiges Instrument zur Lenkung der Verkehrsmittelwahl.

2. Wie beurteilen Sie den Stellenwert des Themas „Parken“ für die heutige und zukünftige Stadt- und Verkehrsentwicklung?

Parkplätze für den Autoverkehr verbrauchen in Ballungsräumen große Teile der knappen Flächen, die Kosten trägt häufig die Allgemeinheit, über Parkraumbewirtschaftung sollte diesem Problem möglichst flächendeckend begegnet werden

3. Sehen Sie, wie z.B. die AGFS, die Notwendigkeit, dass eine größtmögliche Verlagerung öffentlicher Stellplätze auf private Flächen – also im Sinne einer „Reprivatisierung“ von Parken – erfolgen muss?

Unabhängig von den Kosten, muss sich der Flächenverbrauch der jeweiligen Verkehrsträger perspektivisch an den Anteil am Modal Split anpassen – derzeit existiert an dieser Stelle ein eklatantes Missverhältnis: In Berlin steht beim Auto bspw. einem Modal-Split-Anteil von einem Drittel die Nutzung von zwei Dritteln der Verkehrsfläche gegenüber – wesentlicher Grund dafür ist der ruhende Verkehr. Daher müssen substanzial Parkflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs

umgewidmet werden. Das würde nebenbei auch zu aus Sicht des VCD wünschenswerten Anreizen bei der Verkehrsmittelwahl führen.

4. Welche generellen, konzeptionellen und spezifischen Lösungsstrategien und ordnungspolitischen Maßnahmen bieten sich aus Ihrer Sicht für eine umfassende Problemlösung an?

Gebührenpflichtiges Parken sowie Park- und Halteverbote müssen Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer/-innen verhindern. Diese Maßnahmen ergeben nur dann einen Sinn, wenn sie an die örtlichen Gegebenheiten angepasst sind und entsprechend durchgesetzt werden. Das heißt zum einen, die Wahrscheinlichkeit einer Kontrolle mit anschließender Sanktion muss hoch genug sein, zum anderen müssen die Maßnahmen (Geldbußen, Fahrzeugumsetzung) abschreckend genug sein.

5. Über bauliche und ordnungspolitische Maßnahmen hinaus: Was sind Ihre Empfehlungen, um das Verkehrsverhalten (Parkverbote, Anlieferregelungen, Verkehrsräume anderer Verkehrsteilnehmer frei halten etc.) positiv zu beeinflussen?

Parallel zu einer restriktiven Parkplatzpolitik müssen umweltfreundliche Alternativen gestärkt werden: „Park and Ride“ an den Außengrenzen von Ballungsräumen, ein gutes ÖPNV-Angebot sowie Fahrradförderung (Infrastruktur wie flächendeckender Ausbau von Radstreifen oder Radschnellwegen, gute Abstellanlagen, günstige Fahrrad-Verleihsysteme) oder bspw. Förderung von Carsharing, um einige Beispiele zu nennen.

**... FÜR GROSSSTADTBE-
WOHNER GILT ES, MIT DEM
TAG DER ANSCHAFFUNG
[DES AUTOS] DAS PARK-
PLATZPROBLEM ZU LÖSEN.**

Frankfurter Allgemeine Zeitung

3

PHOENIX West, Dortmund

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt



Auf dem ehemaligen Hochofengelände wird ein Standort für unterschiedliche Technologiefirmen entwickelt. Schwerpunkt ist die Mikro- und Nanotechnologie. Darüber hinaus werden sich im Umfeld der denkmalgeschützten Hochofenanlage freizeit- und kulturwirtschaftliche Betriebe ansiedeln. Ein solcher Zukunftsstandort steht auch für eine moderne und zeitgemäße Verkehrsabwicklung. Das Mittel zu diesem Zweck ist ein intelligenter und nachhaltiger Mix von Auto, Nahmobilität und ÖPNV. Ein wichtiges Ziel dabei ist, die Anzahl der Stellplätze und deren Flächenanteil so gering wie möglich zu halten.

Die Stadt Dortmund unterstützt die Unternehmen und Investoren bereits in der Planungsphase durch Beratungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement. Mit kompensatorischen Maßnahmen, wie der Errichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen, der Zuschussung von Jobtickets und der Nutzung von Car-sharing bei Dienst- und Geschäftsfahrten, können die Unternehmen die Zahl der zu erstellenden Stellplätze von vornherein reduzieren. Gemeinsam mit der Ablöse von Stellplätzen kann die Zahl der tatsächlich zu errichtenden Stellplätze deutlich reduziert werden. Die Ablösebeträge werden je nach Bedarfslage in zwei bis drei Quartiersgaragen investiert. Das ablösende Unternehmen braucht sich um nichts mehr zu kümmern. Die Mitarbeiter mieten sich dort bei Bedarf einen Stellplatz.

Der Vorteil für die Stadt ist eine nachhaltigere Verkehrsentwicklung. Da Stellplätze einer der zentralen Kostenfaktoren bei Bauvorhaben sind – in Dortmund muss man, je nach Ausführung, mit Kosten von 2.000 bis 25.000 Euro pro Stellplatz kalkulieren –, profitieren Investoren bzw. Mieter von den minimierten Investi-

tions- und Betriebskosten (vgl. auch Beispielrechnung Mobilitätshandbuch PHOENIX West). Die ansässigen Unternehmen generieren darüber hinaus durch den innovativen Ansatz einen Imagegewinn für sich.

Der Erfolg dieses wegweisenden Ansatzes stellt sich derzeit wegen der geringen Flächennutzung im Baugebiet erst langsam ein: Im Moment sind ca. 25% der Fläche vermarktet, daher gibt es noch genügend Parkraum im öffentlichen Straßenraum und keinen Parkdruck. In der Folge haben die bis jetzt angesiedelten Betriebe noch keine umfassenden Maßnahmenpakete realisiert. Mehrfach wurde jedoch schon der „Fahrradbonus“ in Anspruch genommen, d.h., es wurde den Vorhabenträgern, die eine bestimmte Anzahl qualitativ hochwertiger Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen haben, ein entsprechender Teil der Stellplatzforderungen im Baugenehmigungsverfahren erlassen.

Quellen:

LEG Stadtentwicklung GmbH u. Stadt Dortmund (2008): Mobilitätshandbuch Zukunftsstandort PHOENIX West. Dortmund

Dipl.-Ing. Winfried Sagolla, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund, Geschäftsbereich Mobilitätsplanung

Stellplatzeinschränkungssatzung der Stadt Frankfurt am Main



Seit knapp 20 Jahren gilt in Frankfurt am Main, gemeinhin *die* Pendlerstadt in Deutschland, als Ergänzung zur Stellplatzsatzung eine Stellplatzeinschränkungssatzung.

Während mit der Stellplatzsatzung dem Bauherrn auferlegt wird, eine bestimmte Anzahl von Stellplätzen zur Freihaltung der öffentlichen Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr auf dem Baugrundstück anzulegen, wird ihm mit der Einschränkungssatzung die Erstellung der Stellplätze teilweise wieder untersagt. Der Grad der Einschränkung ist an die Lage (Qualität der Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr) des Bauvorhabens gekoppelt. Je nachdem wird dann die Zahl der Stellplätze in vier Stufen von 80% bis auf 10% der notwendigen Stellplätze eingeschränkt.

Ein Ziel der Einschränkungssatzung ist, über die Zahl der verfügbaren Stellplätze das Mobilitätsverhalten der Nutzer und Besucher der Gebäude zu beeinflussen und Frankfurt am Main einen stadtverträglichen Verkehr zu bewahren. Ausgenommen von der Regelung sind nur Wohngebäude, Beherbergungsbetriebe und Krankenhäuser.

Bis Dezember 2010 waren die Bauherren verpflichtet, die Stellplätze trotz der Einschränkung abzulösen.

Quellen:

Schulze, R. (2010): Investoren hoffen auf Ende der Stellplatzablöse, abrufbar unter:

<http://www.faz.net/aktuell/rhein-main/frankfurt/zwangsabgabe-in-frankfurt-investoren-hoffen-auf-ende-der-stellplatzablose-1572353.html> (Stand 14.05.2012)

Stellplatzablöse(praxis)

Vorschriften auf Landesebene, kommunale Bauvorschriften oder Stellplatzsatzungen regeln die Anzahl der Kfz-Stellplätze, die Bauherren auf dem Baugrundstück oder in dessen Nähe errichten müssen. Ausschlaggebend dafür ist der erwartete Zu- und Abfahrtsverkehr. Kann der Bauherr die erforderlichen Stellplätze nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand erstellen, kann er durch die Zahlung eines Ablösebetrages von der Pflicht entbunden werden. Die Höhe der Ablöse ist abhängig von den tatsächlichen Baukosten der Stellplätze und so in jeder Kommune unterschiedlich hoch.

Die teilweise erheblichen Erlöse wurden entsprechend ihrer in der Hessischen Bauordnung (HBO) festgelegten Zweckbindung in die Verkehrsinfrastruktur investiert. Viele Kritiker sahen darin ein großes Investitionshemmnis. Aufgrund dessen ist seit der Novellierung der HBO im Jahr 2010 die Möglichkeit, die Herstellung von Stellplätzen zu untersagen, aber trotzdem ablösen zu lassen, rechtlich nicht mehr zulässig.

Sowohl die Stellplatz- als auch die Stellplatzeinschränkungssatzung werden weiterhin angewendet. Allerdings sind die finanziellen Auswirkungen für die Stadt erheblich.

Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt am Main, abrufbar unter: <http://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/Stellplatzsatzung.pdf> (Stand: 14.05.2012)

Stellplatzeinschränkungssatzung der Stadt Frankfurt am Main, abrufbar unter: <http://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/Stellplatzeinschränkungssatzung.pdf> (Stand 14.05.2012)

Die Zukunft des Lasten- und Warentransportes hat zwei Räder – Fahrradlogistik in Graz

Der zunehmende Warentransport in unseren Städten sorgt für ein steigendes Verkehrsaufkommen. Hier können Lastenräder Abhilfe schaffen. Das Projekt Cyclelogistics beschäftigt sich mit diesem Thema. Ziel des Projektes ist es, die Verwendung von Fahrrädern für den Transport von leichten Gütern im urbanen Raum zu fördern. Die Stadt Graz, Abteilung für Verkehrsplanung, unterstützt das Projekt und hat fünf Las-



Lastenräder transportieren bis zu 200 kg fast alles.

tenräder angeschafft, die Betrieben in einem „Living Laboratory“ zum Test zur Verfügung gestellt werden. Das Living Laboratory wird von der Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research (FGM-AMOR) betreut. Interessierte Betriebe können unterschiedliche Lastenradtypen testen. So sollen sie auf den Geschmack gebracht werden, Lastenräder in ihre Flotte zu integrieren.

Zurzeit wird der Waren- und Lastentransport – im gewerblichen Bereich – fast ausschließlich mit motorisierten Fahrzeugen abgewickelt. Im innerstädtischen Bereich resultieren daraus hohe Kosten für die Straßenerhaltung, eine erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastung und ein höheres Unfallrisiko.

Das Potenzial für Fahrradlogistik in Städten ist enorm. Eine Studie (Baseline Study Cyclelogistic) zeigt auf, dass im städtischen Raum bis zu 25% aller Wege auf das Fahrrad verlagert werden können. In Graz werden täglich 1,2 Mio. Wege zurückgelegt, davon könnten bis zu 300.000 Wege vom Kfz auf das Rad verlagert werden (die transportierten Güter wiegen in der Regel mehr als eine Hand-/Aktentasche und weniger als 200 kg und die jeweilige Wegstrecke ist kürzer als sechs Kilometer). Auf den gewerblichen Bereich entfallen davon 80.000–100.000 Fahrten.

Das Potenzial in Graz ist noch lange nicht ausgeschöpft. In Kopenhagen (530.000 Einwohner) gibt es 25.000 Lastenräder, in Graz (265.000 Einwohner) hingegen nur rund 30 Stück. Um die Lastenradanzahl in Graz zu steigern, gibt es vom Grazer Umweltamt eine eigene Förderung. Betriebe bekommen 50% der Anschaffungskosten (maximal 1.000 Euro) rückerstattet. Die potenziellen Einsatzgebiete für Lastenräder sind Lieferbetriebe, Dienstleistungsbetriebe (z.B. Eisge-



Parkplatzprobleme beim Liefern gehören mit Lastenrädern der Vergangenheit an.

schäft) und kommunale Dienstleistungen (z.B. Straßenreinigung). Privatpersonen können kostengünstig Einkaufs- und Transportwege zurücklegen und Kinder sicher von A nach B transportieren.

Herkömmliche Lieferwagen sind teuer in der Anschaffung, der Erhaltung und im täglichen Gebrauch. Die drei größten Zustelldienste Kanadas haben im Jahr 2006 beispielsweise alleine für Parkgebühren 1,5 Mio. Dollar gezahlt.

Lastenräder hingegen sind günstig in der Anschaffung (ca. 2.000–3.000 Euro für ein E-Lastenrad), stehen nicht im Stau, es gibt keine Verzögerungen durch Parkplatzsuche und es fallen keine Parkgebühren an. Der Endkonsument kann daher Lieferleistungen günstiger in Anspruch nehmen. Der englische Fahrradlieferservice Outspoken in Cambridge hat beispielsweise 17.000 Zeitschriften an 430 Standorte in nur zwei Tagen zum Preis von 800 Pfund ausgeliefert. Ein Preis der mit herkömmlichen Fahrzeugen nicht erzielt werden könnte. Und zu guter Letzt: Lastenräder erhöhen die Lebensqualität in Innenstädten! Sie verursachen keine Schad-

stoff- und Lärmemissionen. Ihre Nutzung steht für aktive Verkehrsberuhigung und steigert die Verkehrssicherheit in den Quartieren deutlich.



Den Einsatzmöglichkeiten sind kaum Grenzen gesetzt.

Nähere Infos zum Projekt Cyclelogistics:

www.cyclelogistics.eu

Karl Reiter (Projektkoordinator)

+43 (0)3 16/81045123

reiter@fgm.at

SFpark – eine moderne Pionierleistung in San Francisco

Das bestehende Parkplatzangebot optimieren – so lautet das Ziel des innovativen Parkleitsystems SFpark in San Francisco. Die Idee ist so einfach wie genial: Sensoren sammeln Informationen über freie Parkplätze im Stadtgebiet und übermitteln diese an die Nutzer. Das Motto: „Circle less, live more“ („Weniger suchen, mehr leben“). Seit Mai 2011 befindet sich das System im Testbetrieb in 15 von 20 öffentlichen Parkhäusern und einem Viertel der bewirtschafteten Parkplätze. Knapp 20.000 Stellplätze umfasst das System insge-



Der Sensor registriert, ob der Stellplatz frei ist. Die Nutzer können die Information online abrufen.

samt: rund 7.000 von 28.800 bewirtschafteten Parkplätzen und 12.250 Stellplätze in Parkhäusern. Und so funktioniert es: Drahtlose Sensoren ermitteln die Stellplatz-Kapazitäten im Testgebiet und übermitteln diese in Echtzeit an den SFpark-Server. In Parkhäusern geschieht dies beim Ein- und Ausfahren, bei Stellplätzen im Straßenraum durch insgesamt 8.200 in die Fahrbahn eingebettete Sensoren. Die Summe der ermittelten Daten bildet ab, wo momentan Parkplätze verfügbar bzw. schwer zu finden sind.

Um Angebot und Nachfrage steuern zu können, werden die Preise der Parkautomaten und Parkhäuser regelmäßig nach oben oder unten korrigiert: Je höher die Nachfrage, desto höher der Preis und umgekehrt. Diese Preisgestaltung ermutigt Fahrer dazu, in etwas abgelegenen Gegenden und wenig genutzten Parkhäusern zu parken, sodass Gebiete mit hohem Parkdruck entlastet werden.

SFpark berechnet grundsätzlich den niedrigstmöglichen Stundensatz, nur in Zeiten bzw. Gebieten mit erhöhtem Parkaufkommen werden die Preise stufenweise angehoben. Ziel ist es, mindestens einen freien Stellplatz pro „Block“ zur Verfügung stellen zu können. In Gebieten bzw. Parkhäusern mit zahlreichen Parkplätzen werden die Parkgebühren gesenkt, um das Parken dort attraktiver zu machen. Die Preise können zwischen 25 Cent und 6 Dollar pro Stunde betragen. Abrufen können die Nutzer alle Parkplatz-Informationen sowohl über die SFpark-Homepage als auch über eine kostenlose Smartphone-App oder über die kommunale Verkehrshotline. So können sie bereits vor Fahrtbeginn einen Bereich mit vielen freien Stellplätzen auswählen.



Durch die höheren Parkgebühren soll das Straßenparken teilweise in Parkhäuser verlagert werden – Moscone Center Garage, San Francisco (USA).

Das Bezahlen an den hochmodernen Parkautomaten kann sowohl mit Münzen als auch mit Kreditkarten, SFMTA-Parkkarten oder mit dem Smartphone über NFC-Technik erfolgen. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, per Anruf bei der Hotline zu zahlen. Die per Telefon erstellten Parkscheine werden dann digital an das Überwachungspersonal übermittelt. Doch SFpark optimiert nicht nur das bestehende Parkplatzangebot, sondern sorgt dafür, dass alle Verkehrsteilnehmer sowie auch die Anwohner profitieren. Denn weniger Parksuchverkehr und weniger Parken in zweiter Reihe bedeutet auch freie Fahrt für den ÖPNV, für Rettungsfahrzeuge und nicht zuletzt auch mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer der Nahmobilität. Zudem bewirkt ein reduzierter Parksuchverkehr eine Reduzierung der Verkehrsunfälle, der Abgase und des Lärms. Neben allen technischen Aspekten rückt SFpark auch den „Faktor Mensch“ verstärkt in den Blickpunkt: Wer im innerstädtischen Bereich unterwegs ist, spart mit

SFpark nicht nur (Such-)Zeit, sondern auch Nerven. Denn illegales Parken ist ein nicht zu unterschätzender Stressfaktor. Dies wiederum kommt dem örtlichen Einzelhandel zugute, da entspannte Menschen in einer angenehmen Umgebung erwiesenermaßen deutlich mehr bummeln und kaufen als gestresste Parker. Ein lebendiges Wohnumfeld mit einer gesunden Ökonomie sind die weiteren Folgen – und mit ihnen ein Plus an Lebensqualität. Während in einigen US-amerikanischen Städten bereits Teilelemente des Systems installiert sind, ist San Francisco derzeit die einzige Stadt, in der das ganze Paket genutzt wird. Geplant ist die sorgfältige Evaluation des Systems, sodass andere Städte auch möglichst schnell von SFpark profitieren können.

Weitere Informationen erhalten Sie unter: <http://sfpark.org/> (in englischer Sprache)

Tiefgarage Auerbachplatz, Köln-Sülz

In Köln – einem der am höchsten verdichteten Stadträume Deutschlands – herrscht in innenstadtnahen Wohnvierteln wie Sülz ein enormer Parkdruck, unter dem vor allem die Anwohner leiden. Aus dieser Situation heraus entstand die Idee, die Parkplatzsituation in dem Viertel durch eine Quartiersgarage zu verbessern. Dazu sollte unter dem Auerbachplatz, der bis dato als Park- und Marktplatz genutzt wurde, eine Tiefgarage errichtet werden. Obwohl der Auerbachplatz während der Bauzeit als Parkplatz nicht nutzbar war, wurde die Idee von den Anwohnern ohne Einschränkungen positiv aufgenommen.

Wie bei jedem Projekt im öffentlichen Raum, gab es trotzdem einige Widerstände zu überwinden. So wollte eine Hauseigentümerin und Anwohnerin die Ausfahrt der Tiefgarage nicht vor ihrem Haus haben. Diese Bedenken wurden durch eine Umplanung der Ausfahrt auf den Platz ausgeräumt. Schwerer wog, dass der Boden unter dem Auerbachplatz kontaminiert war. Dank der konstruktiven Zusammenarbeit mit den städtischen Behörden und der Kommunalpolitik konnte auch hier eine Lösung für die Kostenübernahme durch den Initiator, Bauherrn und Betreiber der Quartiersgarage, die Zinnikus Parking GbR, gefunden werden. Im Dezember 2006 begannen die Bauarbeiten, die im Juni 2007 abgeschlossen wurden. Die Nettobaukosten für die Quartiersgarage lagen bei 1.150.000 Euro (zum Teil bezuschusst aus eingenommenen Stellplatzablösemitteln der Stadt Köln). Auf den 2.000 m² Grundfläche der Tiefgarage entstanden 77 Stellplätze (Kosten pro Stellplatz 15.000 Euro). Die Auslastung liegt seit der Eröffnung bei 100%. Trotz der monatlichen Kosten von 78 Euro inkl. Mehrwertsteuer/Stellplatz existiert eine lange Warteliste. Neben den Anwohnern ist ein



Der Auerbachplatz in Köln-Sülz: Links wird ganztägig geparkt, rechts spielen tagsüber die Kinder.

Carsharing-Anbieter Nutzer der Quartiersgarage, dessen Fahrzeuge auf 14 Stellplätzen auf Nutzer warten. Der Mehrwert für die umliegenden Wohngebiete beschränkt sich nicht nur auf die verbesserte Parkplatzsituation. Fast die Hälfte des Auerbachplatzes kommt den Kindern des Viertels als Spielplatz und -fläche zugute. Die restliche Fläche wird weiterhin als oberirdischer Parkplatz bzw. Marktplatz genutzt. Dieses Angebot überzeugt auch die Bürger der umliegenden Stadtviertel Klettenberg und Lindenthal, die sich ähnliche Quartiersgaragen zur Verbesserung des dortigen Parkraumangebots wünschen.

Quellen:

Stéphane Zinnikus, Zinnikus Parking GbR

Kölner Stadt-Anzeiger, abrufbar unter:
<http://www.ksta.de/koeln-uebersicht/tiefgarage-ist-ausgebucht,16341264,13551176.html> (Stand 14.08.2012)

Kölner Wochenspiegel, abrufbar unter:
<http://www.koelner-wochenspiegel.de/rag-kws/docs/473814/lindenthal> (Stand 14.08.2012)

Mehr Stellplätze durch Parksyste

An Schwerpunkten des ruhenden Verkehrs wie Flughäfen, Großfirmen oder Hotels gehören Tiefgaragen und Parkhäuser zur normalen Infrastruktur. In verdichteten Wohngebieten und Innenstädten fehlt jedoch häufig der Platz für größere Parkbauten. Eine Alternative sind hier Parksyste. Man unterscheidet zwischen der teilautomatischen und der automatischen Ausführung. Bei teilautomatischen Parksyste wird der Fahrer beim Parken des Fahrzeugs mechanisch unterstützt. Geläufig sind:

⇒ Parkbühnen: Mehrere – meist zwei – übereinander angeordnete Parkplattformen werden zum Parken angehoben oder in eine Grube abgesenkt.

⇒ Parkpaletten: Mittels überfahrbarer Parkplattformen, die quer oder längs verschiebbar sind, ist die Fläche auf einer Parkebene intensiver nutzbar.

Beide Systeme müssen durch den Fahrer bedient werden. Da die Nutzung Übung erfordert, sind diese Parksyste nur bedingt in öffentlichen Garagen einsetzbar. In privaten Garagen jedoch ist ihre Anwendung praktikabel und erhöht die Zahl der Parkplätze signifikant.

Automatische Parksyste hingegen wickeln den kompletten Parkvorgang selbstständig ab. In einer Übergabekabine wird der Pkw vom System übernommen und an seinen Parkplatz gebracht. Eine Kontrolle oder Bedienung durch den Fahrer ist nicht erforderlich. Je nach Form der Lagerung werden die verschiedenen Typen von automatischen Parksyste unterschieden:

⇒ Statisch: Der Fahrer stellt den Pkw auf eine Plattform in der Übergabekabine, die sich dann an den Abstellplatz bewegt. Der Abstellplatz muss unabhängig von der Autogröße gewählt werden.

⇒ Dynamisch: Das Fahrzeug wird ohne feste Transportplattform an seinem Stellplatz abgestellt. So kann der Abstellplatz passend zur Größe des Autos gewählt und der vorhandene Raum noch effektiver genutzt werden.

Die Vollautomatisierung spart gegenüber normalen Parkbauten bis zu 50% des Raumvolumens und 30–40% der Fläche. So können automatische Parkbauten z.B. in Baulücken errichtet werden. Allerdings ist die Leistungsfähigkeit der Übergabekabinen gegenüber konventionellen Parkbauten geringer, da die Ein- oder Ausparkvorgänge immer nur nacheinander ausgeführt werden können. Dieser Nachteil kann jedoch durch mehrere Übergabekabinen ausgeglichen werden. Schwerwiegender ist, dass die komplexe Technik größere Investitionen erfordert, die zu höheren Parkgebühren führen.

Bislang sind in Deutschland von 2.300 Parkhäusern nur knapp 50 automatisch. Dank ihrer hohen Flächeneffizienz können sie bei einer Reprivatisierung des Parkens in urbanen Räumen eine wichtige Rolle spielen.

Quellen:

Söhnchen, A. (1995): Bericht zur Tagung der Friedrich-Ebert-Stiftung am 14. November 1994 in Jena: Innovative Technologie für den ruhenden Verkehr in Stadtzentren und verdichteten Wohngebieten. Bonn, abrufbar unter: <http://library.fes.de/fulltext/fo-wirtschaft/00363toc.htm> (Stand 19.07.2011)

Voigt, A. (2011): Parken mit Autopilot. In: Welt am Sonntag vom 30.10.2011

„Wir müssen unsere Städte intakt halten.“ In: Kommunaldirekt Ausgabe 04/2000

Park Circa

Private Stellflächen fremden Nutzern zeitweise gegen Bezahlung zugänglich machen, wenn die eigentlichen Besitzer sie nicht benötigen, so lautet die Grundidee von Park Circa. Ziel des internetbasierten Peer-to-Peer-Service ist es, die Parkplatzzahl zu erhöhen und so die Parkplatzzuche zu erleichtern.

Gegründet wurde Park Circa von mehreren Freunden, die vor einem bekannten Problem standen: „Wo soll ich parken? Wäre es nicht schön, einfach an der Tür dort zu klopfen und dem Besitzer der freien Auffahrt



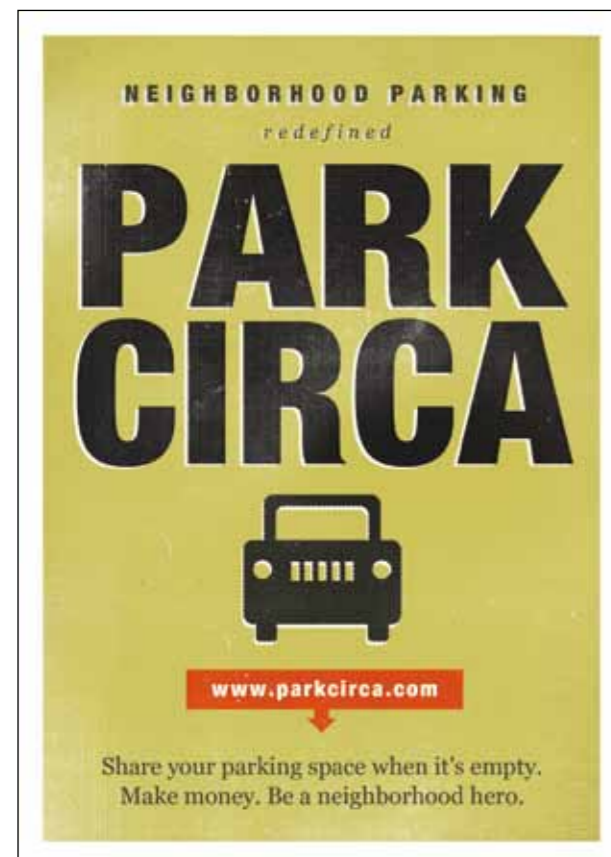
PARK CIRCA

20 Dollar zu geben, um ein paar Stunden dort parken zu können?“ Die Freunde setzten ihre Vision in die Tat um und verfolgten dabei auch das Ziel, Städte lebenswerter zu machen, das urbane Wohnumfeld zu verbessern, Flächen effizienter zu nutzen und die Gemeinschaft der Bürger in der Stadt zu stärken.

Und wie funktioniert's?

Die Basis für den Service ist das Internet bzw. ein mobiles Smartphone, das über angebotene und nachgefragte Stellplätze informiert und die Vergabe koordiniert. Hierfür teilen Privatpersonen ihre freien Plätze mit und geben den Ort, die Größe des Stellplatzes und die freien Zeiten an. Anhand dieser Daten und der Nachfrage werden dann dynamisch die Preise für die Nutzung generiert.

Über das Internet oder die kostenlose App finden Parkplatzzucher ihren Parkplatz. Dabei erkennt die App den momentanen Standort des Parkplatzzuchers und teilt dann die freien Parkplätze in der Nähe bzw. am Zielort mit. Auch die Eingabe des Parkbeginns und -endes erfolgt über die App. Die Gebühren werden danach automatisch von einem vorher eingezahlten Guthaben abgebucht.



Mit wenigen Klicks zum günstigen und nahen Parkplatz

Was sind die Vorteile für die ...

⇒ Städte?

1. Effizienz: Die begrenzten innerstädtischen Flächen werden effektiver genutzt. Bisher bleiben private Stellplätze und deren Einfahrten bzw. die Fläche davor einen Großteil des Tages oder sogar dauerhaft ungenutzt. Durch das (mobile) Internet und Park Circa werden diese Ressourcen nun in Echtzeit koordiniert. Dies schafft Tausende neuer Stellplätze ohne große Kosten.
2. Umweltschutz: Verkehr und Emissionen werden durch den verminderten Parksuchverkehr deutlich reduziert.
3. Verkehrsfluss: Der Parksuchverkehr verlangsamt den Verkehr, blockiert die Fahrspuren und stellt eine Gefahr für Fußgänger und Radfahrer dar. Das Bereitstellen von mehr Parkraum sorgt für ungehinderten Verkehrsfluss.

⇒ Nutzer?

Die Nutzer finden wesentlich leichter und vielleicht auch günstiger einen Stellplatz. Wer selber einen Stellplatz anbietet, kann mit Park Circa zudem auch noch Geld verdienen.

Wie läuft's?

Bisher ist das Projekt ein voller Erfolg. Das Team um die Gründer kann sich derzeit vor Anfragen von Investoren und potenziellen Geschäftspartnern kaum retten. Obwohl das Projekt zu Beginn im Großraum San Francisco (USA) gestartet wurde, kann man mittlerweile auch Stellplätze in Europa, z.B. in München, Zürich oder Malta, oder aber in Brasilien buchen.

Weitere Informationen erhalten Sie unter: <http://www.parkcirca.com> (in englischer Sprache)

Zingst – Nahmobilität im Grünen

Die Gemeinde Zingst an der Ostsee ist seit 2002 anerkanntes Seeheilbad. Große Teile des Ortes sind verkehrsberuhigt bzw. als Fußgängerzone ausgewiesen. Zingst hat ca. 3.100 Einwohner, nimmt aber insbesondere im Sommer nahezu städtische Dimensionen mit über 10.000 „Bewohnern“ an. Dies erklärt sich durch die besondere Attraktivität als Urlaubsziel mit mehr als einer halben Million Übernachtungen pro Jahr.



Straße in Zingst: Attraktiv, grün und gut einsehbar



Einfache, leicht verständliche Beschilderung

In puncto Raum- und Verkehrsplanung verfügt Zingst über eine Besonderheit: Bereits vor der Wendezeit verfolgte der Ort eine konsequente Parkraumstrategie, nach der Autoparken zum größten Teil auf privatem Grundstück erfolgen muss. Auch Hotels und Privatunterkünfte müssen seitdem für jeden Gast einen Parkplatz vorhalten. In der Ortsmitte gibt es nur wenige öffentliche Parkplätze und in den Wohnlagen gilt, wenn überhaupt auf der Straße geparkt werden darf, eine stringente Parkzonenregelung. Die Folge: Straßenparken ist nur in ganz wenigen besonders gekennzeichneten Ausnahmehereichen erlaubt. Zudem dienen durchgängig Hecken als Trennelemente zwischen Bürgersteig/Radweg und Fahrbahn. Ergebnis: Zingst ist heute ein flächenhaft durchgrünter Ort, dessen Straßen, Bürgersteige und Radwege den Nutzern der Nahmobilität uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Die „Privatisierung“ des Parkens hat wesentlich dazu beigetragen, dass auch in den Sommermonaten, wenn viele Touristen das Seeheilbad besuchen, die Fortbewegung im Ort im hohen Maße zu Fuß oder mit dem Fahrrad stattfindet.





Parken und Nahmobilität

FUSS e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland

1. Welchen Standpunkt vertritt Ihr Verband zu der im Anschreiben formulierten Sicht auf das „Problem Parken“?

Für den gesamten Fußverkehr, in verstärktem Maße für Kinder, Ältere und Menschen mit Mobilitäts- und kognitiven Einschränkungen, stellt das Parken von Fahrzeugen neben der unangemessen hohen Fahrzeugschwindigkeit das zweite wesentliche Verkehrssicherheitsproblem dar. Da bei der polizeilichen Aufnahme keine Unfallursache „rechtswidrig und/oder sichtbehindernd parkende Fahrzeuge“ erhoben wird, werden die damit verbundenen Probleme in der Unfallstatistik und -forschung noch immer unzureichend beachtet. Wesentliche Unfallrisiken entstehen durch (illegal) abgestellte Kraftfahrzeuge in den nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) frei zu haltenden Eckbereichen von Kreuzungen und Einmündungen, vor Fußgängerüberwegen sowie an Haltestellen und deren Übergängen. Bei der Zulassung von Gehwegparken werden sehr häufig die nach den Richtlinien vorgesehenen Gehwegbreiten nicht frei gehalten. Dies trifft auch häufig bei der Anordnung von Quer- oder Schrägparken zu, wo die Fahrzeuge dann in den Gehwegbereich hineinreichen. Rechtswidrig auf Fußverkehrsflächen abgestellte Fahrzeuge verhindern Sichtkontakte vor einer Fahrbahnquerung und behindern, belästigen oder gefährden (§ 1 Abs. 2 StVO) die Fußgänger/-innen auf ihren Wegen. Sie machen darüber hinaus das Gehen unattraktiv und fördern damit den motorisierten Individualverkehr (MIV).

2. Wie beurteilen Sie den Stellenwert des Themas „Parken“ für die heutige und zukünftige Stadt- und Verkehrsentwicklung?

Alle aktuell diskutierten Möglichkeiten einer Beruhigung des MIV von Shared-Space-Ansätzen über Begegnungszonen nach dem Schweizer Modell oder Gemeinschaftsstraßen (Hamburg), verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche bis zu den Verkehrsberuhigten Bereichen (Spielstraßen) werden derzeit in der Praxis durch den sogenannten „Parkdruck“ häufig bis zur Unkenntlichkeit entstellt. Oft scheitert die Umsetzung daran, dass man bei einer Straßenumgestaltung nicht „genügend“ Pkw-Parkflächen zur Verfügung stellen kann. Der Anspruch von Autobenutzerinnen und -benutzern, möglicherweise sogar mehrere Fahrzeuge jederzeit an möglichst jedem Ort abstellen zu können, ist weder einlösbar noch städteplanerisch vertretbar. Darüber hinaus besteht ein großer Nachholbedarf an Fahrradabstellflächen. Im Rahmen der Fahrradförderung muss vordringlich darauf geachtet werden, dass Fahrradabstellanlagen nicht den Fußverkehr oder den öffentlichen Personennahverkehr ungünstig beeinträchtigen. Damit wird das Parken neben der zu hohen Geschwindigkeitsdifferenz zu einer zentralen Herausforderung der Stadt- und Verkehrsplanung.

3. Sehen Sie, wie z.B. die AGFS, die Notwendigkeit, dass eine größtmögliche Verlagerung öffentlicher Stellplätze auf private Flächen – also im Sinne einer „Reprivatisierung“ von Parken – erfolgen muss?

Wir halten es für nicht zielführend, über Veränderungen der Bauordnungen die Ausweisung von noch mehr Abstellplätzen auf privatem Boden vorzuschreiben,

weil dies unseres Erachtens zu einer noch autogerechteren Stadtentwicklung führen und die Lebensqualität beeinträchtigen würde. Bei der Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung sollten stärker die Interessen der Anwohner beachtet und auch unterstützt werden, die autofrei leben. Darüber hinaus muss es anerkannter Grundsatz werden, dass jedem/jeder Kfz-Nutzer/-in ein Weg zum eigenen Fahrzeug zumutbar ist, der für Nutzer/-innen öffentlicher Verkehrsmittel eine Selbstverständlichkeit ist.

4. Welche generellen, konzeptionellen und spezifischen Lösungsstrategien und ordnungspolitischen Maßnahmen bieten sich aus Ihrer Sicht für eine umfassende Problemlösung an?

Nur durch eine strategische Herangehensweise zur Förderung der Nahmobilität und des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) unter Einbeziehung öffentlicher Autos (Carsharing) kann die Zahl der die meiste Zeit stehenden Kfz stark reduziert werden. Durch eine Verminderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Stadtverkehr (Stichwort: Tempo 30) und durch eine Veränderung der derzeit überzogenen Standards für die Breite von Fahrstreifen können Pkw-Parkstreifen erhalten oder Fahrradparkflächen geschaffen werden. Bauliche Maßnahmen oder Anordnungen scheiterten allerdings bisher in der Regel an der unzureichenden Durchsetzungskontrolle. So muss z.B. die Durchbrechung der Parkstreifen in Straßenseitenlage durch regelmäßige Querungsanlagen (Gehwegvorstreckungen etc.) oder Absperrbaken zur Freihaltung der 5-Meter-Bereiche an Kreuzungen und Einmündungen durch regelmäßige Überwachung frei gehalten werden.

5. Über bauliche und ordnungspolitische Maßnahmen hinaus: Was sind Ihre Empfehlungen, um das Verkehrsverhalten (Parkverbote, Anlieferregelungen, Verkehrsräume anderer Verkehrsteilnehmer frei halten etc.) positiv zu beeinflussen?

Das Verkehrsverhalten kann nur durch die Verknüpfung von planerischen mit legislativen sowie erzieherischen und kommunikativen Maßnahmen verändert werden, wenn gleichzeitig für Pkw-Nutzer/-innen Anreizsysteme für eine andere Verkehrsmittelwahl geschaffen und die gesellschaftlichen Kosten für diese Art von Mehrfach-Flächenfreihaltung vom Verursacher getragen werden. Bewusst in Kauf genommene Autostellplatz-Knappheit muss, behutsam eingesetzt, ein Ansatzpunkt einer Strategie zur Förderung des Umweltverbundes sein. Der Gesetzgeber muss die StVO entsprechend verändern sowie die Kommunen zwingen, aber auch finanziell unterstützen, Gehwegparken grundsätzlich nicht mehr zu legalisieren (kein Zeichen 315 StVO). Die Überwachung und Kontrolle zur Freihaltung von Geh- und Radwegen sowie der richtliniengemäßen Sichtbeziehungen muss verstärkt werden. Falsch abgestellte Fahrzeuge dürfen kein Kavaliersdelikt bleiben, hier muss auch der Bußgeldkatalog der Gefährdungsrelevanz entsprechend angepasst werden.



**UNTER DEN NUTZUNGS-
ANSPRÜCHEN AN DEN
STRASSENRAUM STELLT
PARKEN DEN FUNKTIONAL
AM WENIGSTEN NOTWEN-
DIGEN UND DAMIT AM
EHESTEN ZU VERLAGERNDEN
ANSPRUCH DAR.**

**Städte- und Gemeindebund
in Nordrhein-Westfalen**

4

Schlussbetrachtung

Das Straßen- und Wegerecht der Länder wie auch die Straßenverkehrsordnung des Bundes sehen Parken als „eine privilegierte Nutzung des Straßenraums“ vor. Jeder kann ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenraum kostenlos abstellen, soweit Platz vorhanden ist und straßenverkehrsrechtliche Vorschriften (Halteverbote, Feuerwehr, private Zufahrten etc.) dem nicht entgegenstehen. Andere Nutzungen öffentlichen Straßenraums, z.B. durch Gastronomie, Baumaßnahmen, Verkaufsstände oder Feste müssen genehmigt werden und sind in der Regel kostenpflichtig.²³

Diese über Jahrzehnte praktizierte „privilegierte“ Nutzung der Straße als Parkraum hat bei vielen Autonutzern eine „McDrive-Mentalität“ verfestigt. Ein Parkplatz vor dem Haus, vor dem Geschäft, vor der Sportanlage, am Arbeitsplatz oder vor den Toren des Erholungsgebietes gilt als „selbstverständlich“ und wird als öffentliche Aufgabe gesehen. Der Fakt, dass der Besitz eines Autos und das Vorhalten von Stellplätzen vorrangig eine private Angelegenheit sind, hat sich in vielen Köpfen nicht festgesetzt.

Ein Problem, das alle betrifft

Erschwerend kommt hinzu: Autonutzer sind „Täter und Opfer“ zugleich. Als „Täter“ blockieren sie wertvollen städtischen Raum, beparken Fuß- und Radwege und behindern fließenden Kfz-Verkehr und ÖPNV durch Stehen in der zweiten Reihe. Dadurch mindern sie die Mobilität anderer, nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer und blockieren in hochverdichteten Wohnquartieren der Großstädte zum Teil die Straßen und Rettungswege für Notfallfahrzeuge.

Zum „Opfer“ werden sie in dem Moment, wo sie den eingeschränkten Bewegungskomfort, der durch zuge-

parkte Geh- und Radwege entsteht, als Fußgänger oder Radfahrer am eigenen Leib erfahren. Eingeschränkte Sichtfelder in Knotenpunkten führen beim Queren von Straßen teilweise zu lebensgefährlichen Situationen und ÖPNV-Fahrgäste in Bussen wissen um die Verlängerung der Beförderungszeit durch Parken in der zweiten Reihe. Und schließlich: Wie oft wird der fließende Kfz-Verkehr behindert, weil Haltezonen fremd genutzt werden und der Lieferverkehr auf der Fahrbahn be- und entladen muss?

Die mit dem Autoparken verknüpften Probleme lassen sich – so ein Workshop-Teilnehmer – mit einem Satz zusammenfassen: „Zu viele Autos stehen auf zu wenig Fläche zu lange herum.“ Die Blockade wertvollen städtischen Raums, die Inanspruchnahme von Flächen für den Fuß- und Radverkehr, die von Falschparkern verursachten Verkehrssicherheitsprobleme und ganz allgemein die Minderung der Mobilitätschancen anderer Verkehrsteilnehmer machen das Autoparken damit zu einem Schlüsselfaktor für eine zukunftsfähige, nachhaltige städtebaulich-verkehrliche Entwicklung.

Die Teilnehmer des Fachworkshops und insbesondere die Verbände ADAC, ADFC, VCD und FUSS e.V. haben in dieser Broschüre mit ihren dokumentierten Positionspapieren differenzierte Lösungsvorschläge unterbreitet. Während der ADAC die Notwendigkeit eines „ausreichenden Parkraumangebotes“ im öffentlichen Raum betont und die Kommunen in der Pflicht sieht, das vorhandene Angebot zu verbessern, plädieren die anderen Verbände für eine deutlich restriktivere Parkraumpolitik und eine Parkraumbewirtschaftung, welche die Interessen der Anwohner in den Vordergrund stellt. ADFC, VCD und FUSS e.V. fordern ebenfalls, dass „substanzielle Parkflächen“ zugunsten des Fuß- und

Radverkehrs aufgegeben werden und entsprechende Parkbeschränkungen klare Anreize für Nahmobilität und ÖPNV setzen.

Das „Problem“ Parken muss neu bewertet werden

Aus der Literaturrecherche, den Ergebnissen der kommunalen Abfrage und den ergänzenden Telefoninterviews lassen sich folgende Forderungen und Erkenntnisse ableiten:

⇒ Die Politik nimmt Parken immer noch als lästiges Begleitproblem des motorisierten Verkehrs wahr und behandelt es bestenfalls im Verkehrsausschuss. Doch statt es als wichtigen Bestandteil einer städtebaulich integrierten Mobilitäts- und Verkehrsplanung zu sehen, wird auf Parkdruck gerne mit einer Ausweitung des Stellplatzangebotes reagiert. Für viele Autonutzer ist wiederum Falschparken zudem nur ein Kavaliersdelikt im Sinne von: „Wo soll ich denn sonst parken?“ Die Erkenntnis, dass es ein strukturelles und damit ein städtebauliches und verkehrliches Schlüsselproblem ist, ist gering ausgeprägt. Deshalb darf Parkraummanagement nicht länger vorzugsweise im Ordnungsamt angesiedelt sein, sondern muss verwaltungsseitig als ressortübergreifende Aufgabe definiert werden.

⇒ Ca. 50% der Parkplätze in Kernstädten sind in privater Hand. Das Parkraummanagement ist in der Form zu erweitern, dass auch die privaten Stellplätze in der Parkraumplanung berücksichtigt werden.

⇒ Wenn es um die Reprivatisierung des Parkens geht, bestehen im Zusammenspiel privater und öffentlicher Stellplatzanbieter Synergieeffekte im Sinne eines

„Public Private Parking“. Eine gemeinsame Handlungsstrategie mit einer Harmonisierung der Parkgebühren könnte viel dazu beitragen, das Parken aus dem öffentlichen Raum in private Räume zu verlagern.

⇒ Die Best-Practice-Beispiele zeigen das breite Spektrum an innovativen Lösungsansätzen in Deutschland und international. In Bezug auf die Regelungen in PHOENIX West muss man abwarten, ob die Angebote des Mobilitätsmanagements zu einer signifikanten Reduzierung des Parkraumbedarfs führen. Der von der Absicht her positive Frankfurter Ansatz muss nach der Novelle der HBO hinsichtlich seiner Wirtschaftlichkeit überprüft werden.

⇒ Neben innovativen baulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen muss insbesondere die Höhe der Bußgelder kritisch hinterfragt werden. Die Einführung eines kommunalen Parkraummanagements und die Durchsetzung von Parkregelungen werden konterkariert, wenn das Bußgeld für Falschparker preiswerter als der kostenpflichtige Parkplatz ist und die Kommunen so eine produktive Überwachungsstrategie nicht wirtschaftlich umsetzen können. Hier sind Bund und Länder als Gesetzgeber gefragt. Die Bußgelder müssen so angepasst – also im Regelfall erhöht – werden, dass die Kommunen wenigstens ansatzweise realistische Parkgebühren erheben können, ohne ungewollt das illegale Parken zu begünstigen.

⇒ Die Bausteine und Elemente für eine Neuordnung des Parkens sind hinreichend bekannt. Von einer generalisierten Handlungsempfehlung wurde hier bewusst abgesehen, weil jede Kommune entsprechend



ihrer Problemlage eine lokalspezifische Strategie entwickeln muss.

⇒ Schließlich bedarf es einer breit angelegten, zeitgemäßen Kommunikation, die das Thema „Parken“ in den Köpfen der Entscheider in Politik und Verwaltung, Wirtschaft/Einzelhandel und insbesondere der Verkehrsteilnehmer „neu“ verortet.

Doch wie könnten die ersten Schritte einer kommunalen Verwaltung aussehen, das Thema „Autoparken“ neu zu definieren? Der erste konkrete Handlungsschritt muss darin bestehen, überall dort Fehlverhalten zu ahnden, wo elementare Flächen- und Verkehrssicherheitsansprüche von Fußgängern und Radfahrern missachtet werden. Das sind in erster Linie deutlich zweckentfremdete Gehwege und stark eingeschränkte Sichtfelder an Knotenpunkten und Querungsstellen. „Parke nicht auf unseren Wegen!“ – dieser Slogan der NRW-Kampagne (1975!) ist nach wie vor aktuell.

Noch wichtiger ist jedoch eine Neubewertung des Autoparkens als ämterübergreifende Aufgabe, denn eine rein sektorale Betrachtungsweise reicht nicht (mehr) aus. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist um das strategische Handlungsfeld „ruhender Verkehr“ zu erweitern. Politik, Verwaltung, Bürgerschaft und Wirtschaft müssen gemeinsam eine erstrebenswerte, ganzheitliche Vision des zukünftigen Stadtverkehrs entwickeln – inklusive dezidierter Aussagen zur zukünftigen Parkraumpolitik.

Dies setzt voraus, dass „Parken“ zukünftig zu einem Thema der Entscheidungsebene in Politik und Verwaltung wird. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, weg

von der Problemdiskussion, hin zu einem lösungsorientierten Dialog in und mit Politik und Bürgerschaft zu kommen. Dabei ist es wichtig zu verstehen, dass sich eine Neuregelung des Autoparkens nicht gegen das Autofahren richtet, sondern dem Grundsatz der „Gleichberechtigung und Chancengleichheit aller Verkehrsteilnehmer“ folgt. Es ist auf Dauer auch nicht zielfördernd, permanent die Flächenkonkurrenz zwischen den Verkehrsmitteln zu thematisieren. Viel mehr geht es darum, den Nutzen und Gewinn einer Neuordnung des Parkens für alle Verkehrsteilnehmer herauszustellen. Dazu gilt es, motivierende Mobilitätsleitbilder zu entwickeln, die den Mehrwert kommunizieren und einen Handlungsanreiz bieten – so wie es die AGFS schon seit Jahren mit ihrem Leitbild „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ tut.

²³ Lehmbrock, M. u. Uricher, A. (2008): Von der Parkraumbewirtschaftung zum Parkraummanagement. In Bracher, T. (Hrsg.): Steuerung des städtischen Kfz-Verkehrs, S. 84

Bildnachweis

Umschlag: © sinuswelle – Fotolia.com
Seite 2: © Daniel Hohlfeld – Fotolia.com
Seite 4: © 3d-Master – Fotolia.com
Seite 6/7: © Gerhard Seybert – Fotolia.com
Seite 8: © leiana – Fotolia.com
Seite 15: P3 Agentur
Seite 16: P3 Agentur
Seite 18: P3 Agentur
Seite 19: P3 Agentur
Seite 23: P3 Agentur
Seite 24: © Andre Hamann – Fotolia.com
Seite 28/29: © Martin Debus – Fotolia.com
Seite 43: P3 Agentur
Seite 46/47: Marc Hogan
Seite 50/51: www.cyclelogistics.eu
Seite 52/53: www.sfpark.org
Seite 54: P3 Agentur
Seite 56: www.parkcirca.com
Seite 58: P3 Agentur
Seite 59: © Thomas Becker – Fotolia.com
Seite 62/63: © Fil-art – Fotolia.com
Seite 66: AGFS

Impressum



Geschäftsführerin Christine Fuchs

Konrad-Adenauer-Platz 17
47803 Krefeld
www.fahrradfreundlich.nrw.de
info@fahrradfreundlich.nrw.de

Gefördert durch:



www.bmvbs.de

Konzeption und Gestaltung:



www.p3-agentur.de

Fachliche Begleitung:



www.planerbuero-suedstadt.de

Autoren: Benjamin Wühl, Franz Linder

1. Auflage
November 2012



Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Städte,
Gemeinden und Kreise
in Nordrhein-Westfalen e.V.