

CIVITAS
Cleaner and better transport in cities
PARK4SUMP

Gute Argumente und Prinzipien des Parkraummanagements

park4sump.eu

Park4SUMP - Parkraummanagement als Game Changer für urbane Mobilität

Das Ziel von Park4SUMP ist es, Städten zu helfen, innovative Parkraummanagementlösungen für eine bessere Mobilität und Lebensqualität in nachhaltige urbane Mobilitätspläne (Sustainable Urban Mobility Plans; SUMP) zu verankern.

Das Projekt zielt darauf ab, Innovationen im Bereich des Parkraummanagements zu fördern und Parkraumkonzepte, die heute meist reaktiv sind, strategischer, effektiver und ganzheitlicher zu gestalten.

16 europäische Städte haben sich mit neun Forschungs- und Beratungsinstitutionen zusammengeschlossen, um die Vorteile von strategischem Parkraummanagement in Bezug auf eine nachhaltige urbane Mobilität aufzuzeigen und diese zu übertragen.

Diese Publikation wurde durch eigene Forschungsarbeiten entwickelt, aber auch durch das Zusammenstellen von Informationen aus bestehenden Studien und Publikationen (z. B. aus dem Vorgängerprojekt Push&Pull), ergänzt durch redaktionelle Hinweise und eigene Textpassagen. Wir laden Sie herzlich dazu ein, den Inhalt dieser Broschüre zu nutzen und zu kopieren. Wenn Sie Material aus dieser Broschüre verwenden und verbreiten, bitten wir Sie, sich auf die Website park4sump.eu zu beziehen.

Autoren:
Robert Pressl und Tom Rye

Ansprechpartner:
Robert PRESSL
E-Mail: pressl@fgm.at
Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Ausgabe:
Januar 2020

Ausschließlich aus Gründen der besseren Lesbarkeit werden im Folgenden meist nur die männlichen Sprachformen verwendet. Gemeint sind immer sowohl die männliche als auch die weibliche Form.

VORWORT



Robert PRESSL



Tom RYE

Die erste Ausgabe der Broschüre „16 gute Gründe für Parkraummanagement“ war ein großer Erfolg. Wir wurden unzählige Male gefragt, wann wir eine zweite Ausgabe herausgeben würden. Jetzt, im Jahr 2020, also fünf Jahre nach der ersten Ausgabe und im Rahmen des vom Horizon2020 finanzierten Projekts Park4SUMP, freuen wir uns, diese neue Ausgabe mit ihnen zu teilen. Wir haben die wichtigsten und zugkräftigsten Argumente der ersten Ausgabe aktualisiert und etliche neue hinzugefügt. Darüber hinaus haben wir beschlossen, nicht nur Argumente für Parkraummanagement zu liefern, sondern die Publikation auch dafür zu nutzen, unseren Lesern Handlungsansätze und Prinzipien für ein erfolgreiches Parkraummanagement näherzubringen.

Diese Broschüre liefert das nötige Wissen, um fundierte politische Argumente für das Parkraummanagement zur Lösung parkbedingter Probleme und damit zur Unterstützung eines nachhaltigen Verkehrs zu erarbeiten. Sie sollte die Position von Politikern, Entscheidungsträgern und Meinungsbildnern wie Journalisten stärken, wenn es darum geht, auf den ersten Blick unpopuläre, aber rationale und nachhaltige Entscheidungen zum Management von Parkplätzen im öffentlichen Raum zu treffen.

Eines unserer Hauptziele ist es, die Rolle und das Potenzial von Parkraummanagement bei der Beeinflussung der Mobilitätsplanung und des Mobilitätsverhaltens hervorzuheben und damit als Steuerungselement und Impulsgeber in Bezug auf urbane Mobilitätsplanung zu fungieren. Unser Hauptziel ist es, zu zeigen, dass Parkraummanagement einer der Grundpfeiler einer nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung (SUMP) ist. Parkraummanagement muss von einer reinen operativen Aufgabe zu einem viel strategischeren Planungsansatz aufgewertet werden.

Denken Sie daran, dass Parkraummanagement ein ausgezeichnetes Preis-Leistungs-Verhältnis bietet. Die Maßnahmen sind kostengünstig (sehr oft ohne hohe Infrastrukturkosten), können vergleichsweise schnell umgesetzt werden und generieren Einnahmen, um sich selbst zu finanzieren und weitere Maßnahmen im Umweltverbund zu unterstützen, um Mobilitätsverhalten zu ändern.

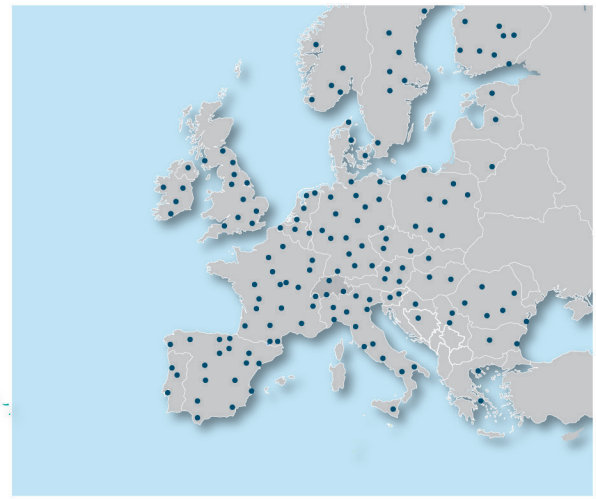
Wir hoffen, dass die Lektüre dieser Broschüre Ihnen neue Möglichkeiten des Parkraummanagements aufzeigt und diese zum Vorteil der Städte genutzt werden.

Robert PRESSL und Tom RYE

1 SORGEN SIE FÜR STÄDTISCHES MOBILITÄTSMANAGEMENT!

Vergleich der Push-Maßnahmen

Parkraummanagement



- hohe Akzeptanz
- schnelle Umsetzung
- geringe Investitionen

Straßenbenutzungsgebühren/City-Maut



- politisch kontrovers
- mittelfristige Umsetzung
- hohe Investition

Fakt ist: Parkraummanagement ist der Schlüssel zu städtischem Mobilitätsmanagement.

Praktisch jede Autofahrt endet auf einem Parkplatz. Dementsprechend bedeutet Parkraumbewirtschaftung, die Nutzung von Autos und Staus zu managen. Verglichen mit anderen verkehrspolitischen Maßnahmen, die auf den Autoverkehr zielen, hat das Parkraummanagement zwei klare Vorteile:

» Parkraummanagement setzt in der Regel keine großen Investitionen wie neue Straßen oder zusätzliche öffentliche Transportmittel voraus und lässt sich dadurch in relativ kurzer Zeit umsetzen.

» Parkraummanagement in verschiedenen Formen ist bereits in fast allen größeren Städten Europas anzutreffen. Das erhöht die öffentliche Akzeptanz des Parkraummanagements gegenüber anderen neuen Ansätzen, die die Nutzung von Autos einschränken sollen, wie zum Beispiel eine City-Maut.

ZUERST STEUERN UND ERST DANACH DAS ANGEBOT ERHÖHEN!

2



Fotoquelle: FGM-AMOR

Prinzip: Bei offensichtlichem Parkplatzmangel empfiehlt es sich, erst das Management zu verbessern, bevor das Angebot erhöht wird.

Parkchaos und lange Parksuchzeiten werden oft auf Parkplatzmangel zurückgeführt. In diesem Fall wird allgemein gefordert, dass die Stadt neue Parkplätze anbietet. Die Verwaltung der bestehenden Parkplätze ist sehr oft jedoch der intelligentere und kostengünstigere Ansatz, da bestehende -Parkplätze in Parkhäusern und anderen Anlagen in der Nähe oft zu wenig genutzt werden. Angemessene Strategien und Maßnahmen zur Verwaltung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum können das Problem oft schon lösen und die Nachfrage von Parkplätzen im öffentlichen Raum, in den nicht öffentlichen Raum verlagern. Diese Vorgehensweise ist zudem viel kostengünstiger als eine Erhöhung des Parkplatzangebots. Diese Strategien können Parkraumbewirtschaftung mit Zeitbegrenzungen, angemessene Gebühren und/oder eine verbesserte Parkraumüberwachung umfassen. Darüber hinaus wird die Verbesserung eines alternativen Verkehrsangebots empfohlen. Die Stadt Rotterdam ist ein gutes Beispiel für die Verlagerung von Parkplätzen vom öffentlichen Raum in den nicht öffentlichen Raum.

3 RAUM FÜR MENSCHEN ODER MASCHINEN?



Fakt ist: Immer mehr Menschen wollen ihre Städte zu Orten machen, an denen man sich gern aufhält.

Großzügige Parkplatzanforderungen für neue Bauvorhaben mit Schwerpunkt auf die Bereitstellung „ausreichender“ Parkplätze im öffentlichen Raum machen die Stadt zwar auto- aber nicht menschenfreundlich – befahrbar, aber nicht begehbar. Wie Jane Jacobs (1962, 19) schrieb: „Je mehr eine Innenstadt unterteilt und mit Parkplätzen und Parkgaragen durchsetzt wird, desto stumpfer und trostloser wird sie, und es gibt nichts Abstoßenderes als eine tote Innenstadt.“ Große Flächen mit reiner Parkplatznutzung im öffentlichen Raum, vor allem in Großstädten, haben die gleiche Wirkung. Wir wollen unsere Straßen höherwertiger nutzen als den bloßen Raum zum kostenlosen Abstellen von Autos. Wir wollen aber auch wirtschaftlichen Erfolg, Sicherheit, Gesundheit, Fußgängerfreundlichkeit und ein angenehmes Umfeld. Das bedeutet, dass der Grundsatz der Bereitstellung von „ausreichend“ Parkplätzen in Frage gestellt werden muss und die anderen Prioritäten nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne wie Lebensqualität und Raum für andere Verkehrsmittel beim Parkraummanagement berücksichtigt werden müssen.

BESSERE NUTZUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS IN STÄDTEN

4



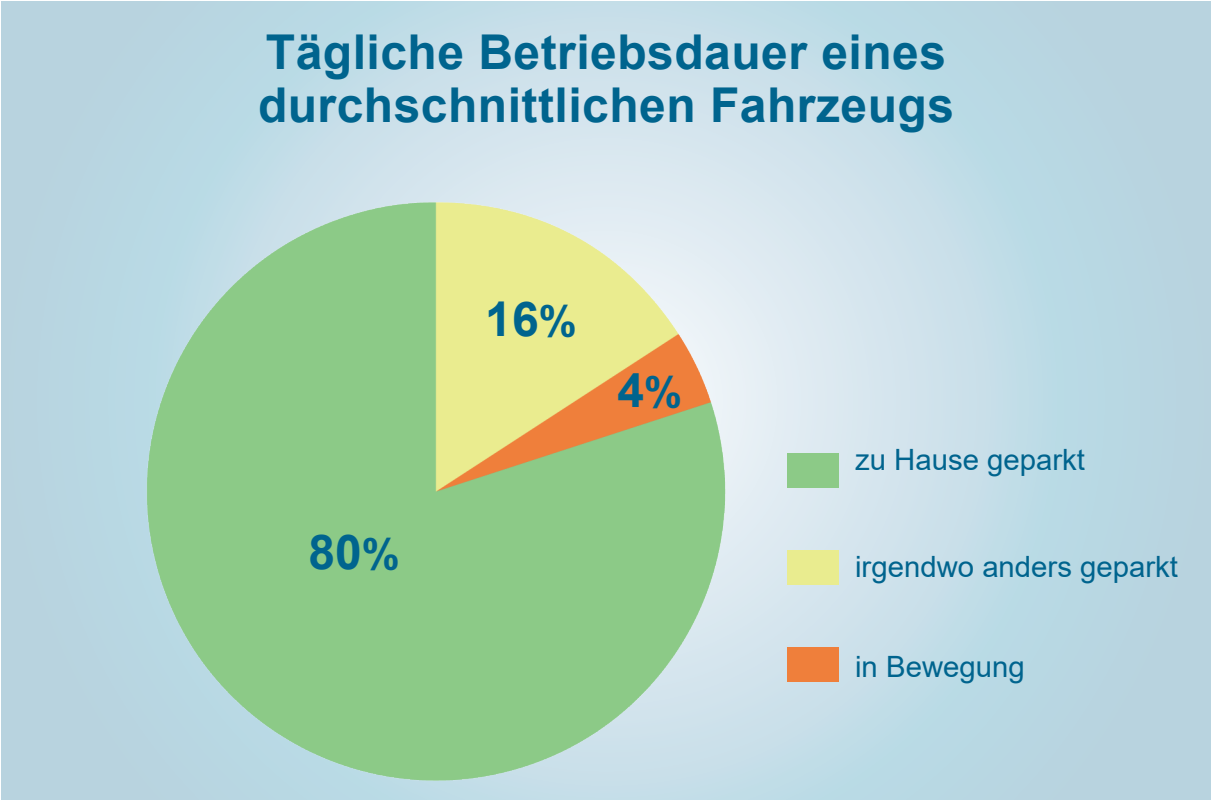
Fotoquelle: FGM-AMOR

Fakt ist: Die Verteilung des öffentlichen Raums geht oft zugunsten von Parkplätzen.

Es ist nicht einfach oder kostengünstig, den öffentlichen Raum in unseren Städten zu vergrößern, insbesondere in Zeiten der Sparpolitik, in der die öffentliche Hand wenig Geld hat, um mehr Flächen anzukaufen. Diese Tatsache führt zur Notwendigkeit einer gerechteren Verteilung des öffentlichen Raums, von dem derzeit ein überproportionaler Anteil Parkplätzen zugutekommt. In modernen und erfolgreichen Städten ist es ziemlich unpopulär, Parkflächen, Spielplätze oder Bereiche, in denen Leute sich treffen, einzuschränken. Außerdem profitieren Autos - sowohl fahrende als auch stehende - von mehr Raum, als sie unter Berücksichtigung der relativen Anteile der Verkehrsträger benötigen. Es gibt viele Beispiele dafür, wie eine Umverteilung von Raum weg von parkenden Autos bei gleichzeitiger Verbesserung der lokalen Wirtschaft erreicht werden konnte. Die Stadt Gent in Belgien ist ein Beispiel dafür. Sie ist ihren Konkurrenzstädten in der Region trotz oder vielleicht wegen Änderungen im Parkraummanagement, durch die Maßnahme die Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Raum zu reduzieren, einen Schritt voraus.

Ein weiteres Beispiel ist die spanische Stadt Vitoria Gasteiz, die es geschafft hat, den Anteil der Pkw-Nutzung von 36 % auf 24 % zu reduzieren. Hierbei war die Umverteilung des öffentlichen Raums eines der Hauptziele des Parkraummanagements.

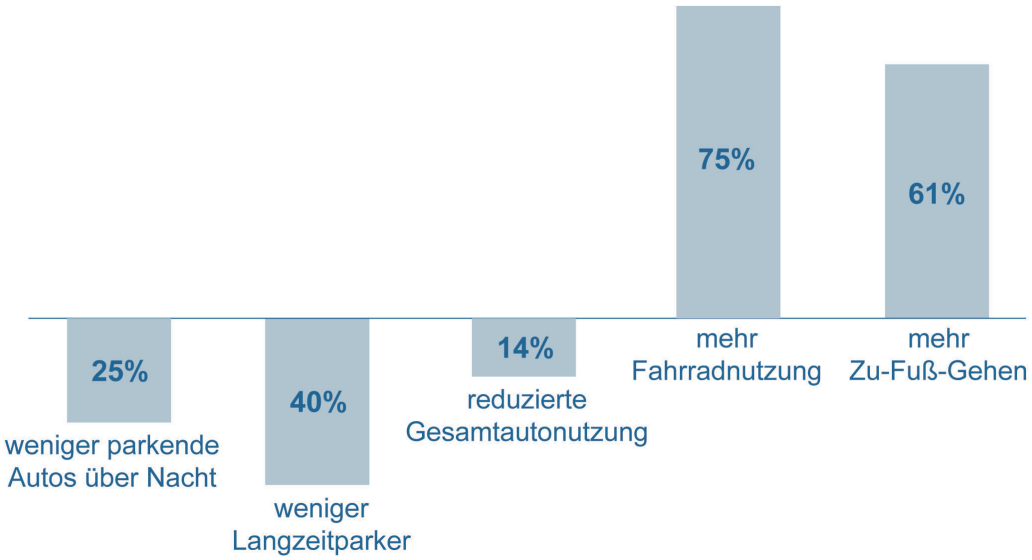
5 EINE BEREITSTELLUNG VON PARKPLÄTZEN FÖRDERT UNBEWEGLICHKEIT



Fakt ist: Für ein Auto ist mehr als ein einzelner Stellplatz nötig – eine ineffiziente Nutzung knappen Raums.

Im Durchschnitt werden private Autos 80 % der Zeit bei der Wohnung geparkt, 16 % woanders und eigentlich nur etwa 4 % der Zeit bewegt – und natürlich sind an fast jedem Zielort Parkplätze vorhanden. So wird durch die Bereitstellung von Parkplätzen ein bemerkenswert ineffizienter Umgang mit Ressourcen unterstützt. Die Reduktion der Verfügbarkeit von Parkplätzen liefert Menschen einen Anreiz, alternative Mobilitätsmöglichkeiten (öffentliche Verkehrsmittel, Mitfahrgelegenheiten) zu nutzen. Dabei werden Fahrzeuge weit effizienter genutzt und Menschen gehen mehr zu Fuß oder fahren mit dem Fahrrad. All das ist gleichbedeutend mit einer viel effizienteren Nutzung des städtischen Raums.

Ergebnisse des aktiven Parkraummanagements in München



Quelle: Kodransky and Hermann, ITDP, 2011

Fakt ist: Parkraummanagement trägt zur häufigeren Nutzung des Umweltverbunds und damit zu höherer Lebensqualität bei.

Übermäßiges Parkplatzangebot trägt zu Verkehrsstaus bei und behindert alle: Fußgänger, Radfahrer, Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs oder Autofahrer. Obwohl in den Städten über viele Jahre hinweg zusätzliche Parkmöglichkeiten geschaffen wurden, haben die Staus zugenommen, was deutlich macht, wie notwendig Parkraummanagement ist. Effektive Parkraumbewirtschaftungsstrategien sind ein kluges Mittel, beschränkter Erreichbarkeit und knappem öffentlichen Raum zu begegnen.

Anfang der 1990er-Jahre begann die Stadt München, sich zur Reduzierung der Autonutzung im Stadtzentrum auf das Parkraummanagement zu konzentrieren. Damals wurden Verkehrsstaus und Langzeitparker als Hauptprobleme mit Auswirkungen auf die Lebensqualität ausgemacht. Es wurden verschiedene Maßnahmen ergriffen. So wurden unter anderem zwei Wohngebiete ausgewählt, in denen der Parksuchverkehr verringert werden sollte. Nachdem die richtige Mischung aus Anwohner- und Besucherparken gründlich untersucht worden war, wurde das aktive Parkraummanagement eingeführt. Ein Jahr später waren die Ergebnisse erstaunlich: 25 % weniger parkende Autos über Nacht, 40 % weniger Langzeitparker. Der Parksuchverkehr und illegales Parken waren so gut wie abgestellt. Im Jahr 2008, nach fast zehn Jahren aktiven Parkraummanagements, war die Benutzung von Autos in der gesamten Innenstadt um 14 % gesunken und der Radverkehr hatte um 75 %, der Fußgängerverkehr um 61 % zugenommen (Kodransky und Hermann, 2011, IDTP).

7 WIR VERFÜGEN BEREITS ÜBER GENÜGEND PARKPLÄTZE



Fotoquelle FGM-AMOR

Prinzip: Wir müssen unsere Autos irgendwo parken, aber heißt das auch, dass wir immer mehr Parkplätze brauchen?

Eine der häufigsten Beschwerden in Städten, vor allem im Citybereich insbesondere vorgetragen von Vertretern der Wirtschaft, ist, dass es nicht „genügend“ Parkplätze im öffentlichen Raum gibt und dass mehr und billigere Parkplätze angeboten werden sollten. Es muss jedoch geprüft werden, ob dies wirklich der Fall ist, bevor mehr und/oder günstigere Parkplätze zur Verfügung gestellt werden – nicht zuletzt, weil zusätzliche Parkplätze eine verstärkte Nutzung von Autos fördern.

Umfragen zum Parkverhalten liefern die tatsächliche Belegung der Stellplätze an Wochentagen und Wochenenden und geben einen guten Hinweis, wer (Pendler, Bewohner, Käufer, Ladenbesitzer selbst) an welchen Stellplätzen parkt und wie lange. Es wird zudem aufgezeigt, wo die Nachfrage sehr hoch ist und wo es, oft ganz in der Nähe, leere Parkplätze gibt. Es können Maßnahmen wie Gebührenanpassungen oder Einschränkung der zeitlichen Parkdauer eingeführt werden, mit dem Ziel die Nachfrage zu beeinflussen. Zudem können Bürger auf leere Parkplätze, die nur eine kurze Gehdistanz entfernt liegen, aufmerksam gemacht werden. Es muss außerdem ein Zusammenhang bzw. eine Abstimmung zwischen den Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum und von jenen in Parkgaragen hergestellt werden. Der Grund hierfür ist, dass Parkplätze in Parkgaragen oft zu wenig genutzt werden, da die Preise für Parkplätze im öffentlichen Straßenraum oft niedriger sind und Autofahrer lieber dort nach einem freien Platz suchen.



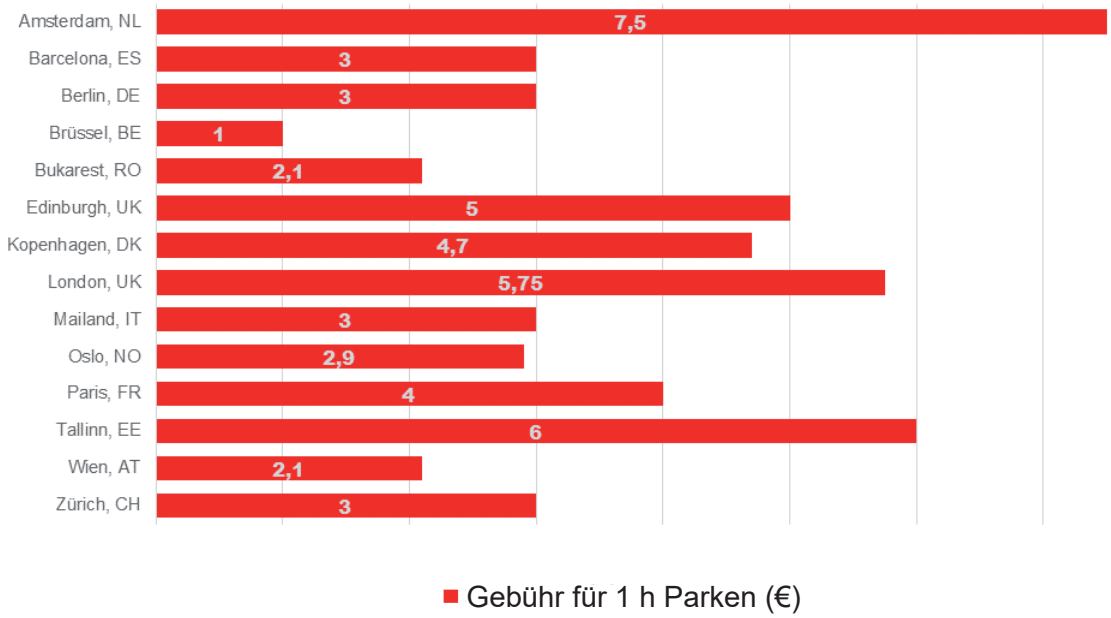
Fotoquelle: Paradoxe Intervention - aus dem Metamorphosis Projekt.

Fakt ist: Parkplätze nutzen den öffentlichen Raum – ein Gut, das eigentlich nicht kostenlos ist.

„Alle Parkplätze sind mit Kosten verbunden, auch wenn die Nutzung durch Autofahrer gebührenfrei ist – Parkplätze müssen gewartet werden und außerdem könnte der genutzte Raum für andere Zwecke genutzt werden. Wenn Autofahrer für das Parken nicht bezahlen, dann werden die Kosten stattdessen von allen in der Stadt übernommen, entweder durch höhere Mieten für Geschäfte in einem Einkaufszentrum (und damit aufgeschlagen auf die Preise) oder vielleicht durch höhere lokale Steuern, womit eine Gemeinde einen neuen Parkplatz subventioniert hat. Dieses Geld hätte aber einen höheren Nutzen erbringen können, wenn es anderswo investiert worden wäre. Prof. Tom Rye sagt „Im Allgemeinen wird Parken als ein öffentliches Gut wahrgenommen und sollte als solches (besonders) nach Auffassung der Autofahrer kostenlos sein“. Parkplätze am Straßenrand nutzen öffentlichen Raum. Wie jedoch die Verantwortlichen des Parkraummanagements der Stadt Groningen (NL) betonen, wird ein Raum, der von einem geparkten Auto belegt wird, effektiv vom Fahrer, der dort parkt, privat genutzt, sodass dieser Raum von keinem anderen genutzt werden kann. Ebenso werden Zufahrten über Gehwege zu Grundstücken nur vom Eigentümer und seinen Gästen genutzt. Auch hier wird öffentlicher Raum privat genutzt. All dies zeigt die Notwendigkeit für SUMPs, um zu prüfen, ob Parkplätze wirklich die beste Nutzung des öffentlichen Raums darstellen oder ob es höherwertigere Nutzungen gibt, die eher Bürger als Autos in den Mittelpunkt stellen.

9 PARKEN WIRD OFT SUBVENTIONIERT

Die Gebühr für 1 Stunde Parken im öffentlichen Straßenraum im teuersten Stadtteil

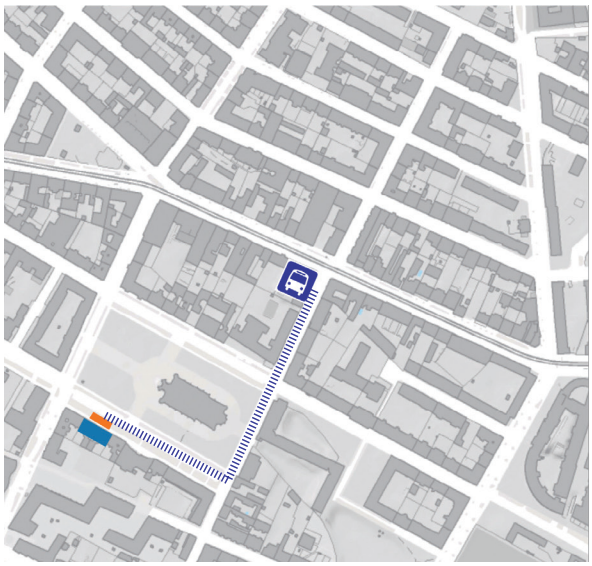


Fakt ist: Parkgebühren spiegeln oft nicht den wahren Wert wider.

Die Abbildung zeigt die Höchstpreise für 1 Stunde Parken im öffentlichen Straßenraum in ausgewählten europäischen Innenstädten. Wenn man bedenkt, dass ein Parkplatz etwa 15 Quadratmeter Fläche beansprucht, dann bedeutet eine Gebühr von 1 Euro pro Stunde eine „Miete“ von 6,7 Cent pro Quadratmeter, oder 67 Cent für zehn Stunden pro Tag (ein Zeitraum, in dem normalerweise Parkgebühren anfallen) bzw. 200 Euro pro Quadratmeter pro Monat bei ähnlicher Belegung von 30 Tagen pro Monat. Die meisten Innenstadtgebäude haben mehrere Etagen, was viel mehr Miete für jeden Quadratmeter Grundfläche einbringt. Bei Parkplatzen in Parkhäusern und –garagen summieren sich die Investitionskosten auf den Betrag, der erhoben werden muss, wenn die tatsächlichen Kosten für die Parkplatzbereitstellung vom Nutzer gedeckt werden sollen. Dies ist aber oft nicht der Fall. Stattdessen gibt die Gemeinde einen Zuschuss, um den Preis auf 4 € bis 5 € pro Stunde „niedrig“ zu halten.

GEBEN SIE ALTERNATIVEN EINE FAIRE CHANCE

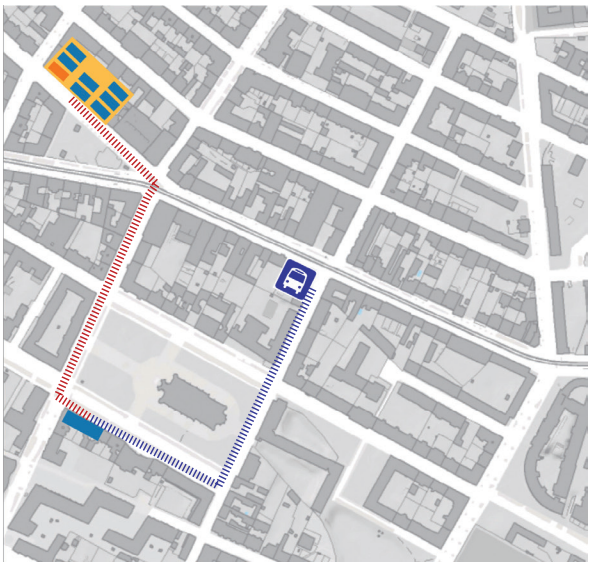
10



Parken direkt vor dem Haus.

Die Entfernung zur ÖPNV-Haltestelle ist 30x länger.

PRIVILEGIEN FÜR AUTOFAHRER



Parken vor dem Haus ist verboten, aber möglich in einer Gemeinschaftsgarage in gleicher Entfernung zur ÖPNV-Haltestelle.

FAIRE LÖSUNG FÜR ALTERNATIVE VERKEHRSMITTEL

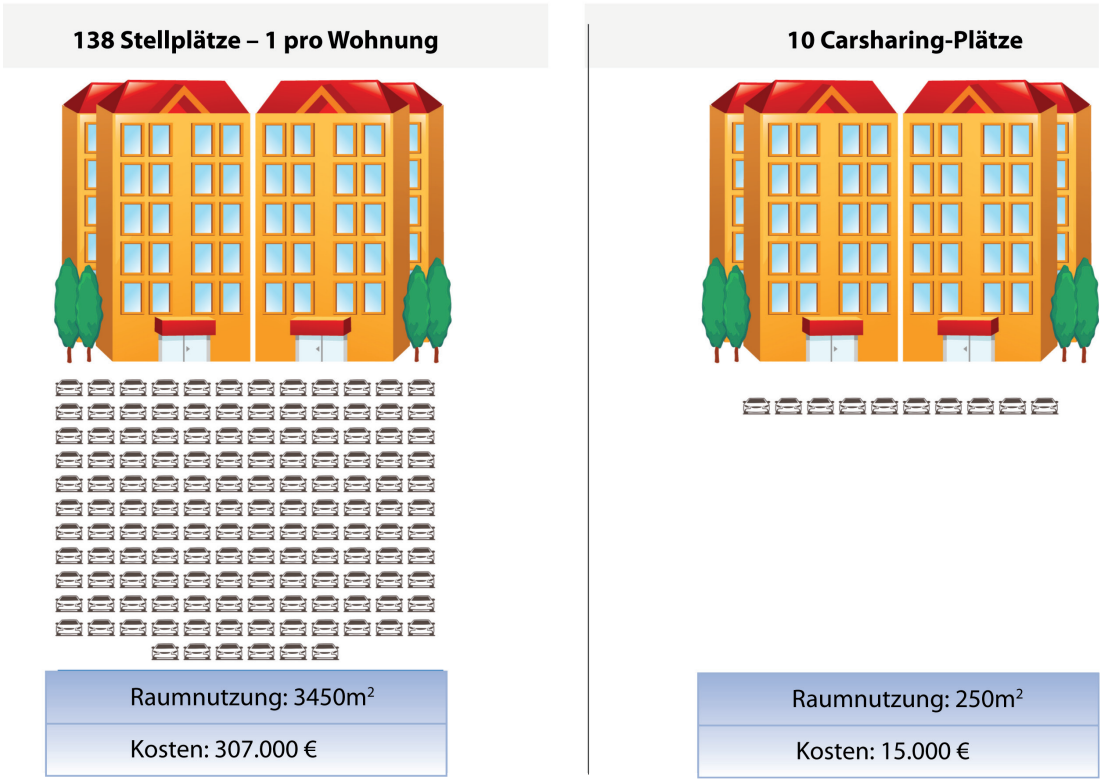
Fakt ist: Die Bereitstellung von Parkmöglichkeiten beeinflusst die Wahl von alternativen Verkehrsmitteln negativ. Sie lädt Menschen dazu ein, das Auto zu benutzen.

Seit der Veröffentlichung des Berichts des britischen Verkehrsministeriums „Roads and the Generation of Traffic“ (1994) haben Untersuchungen gezeigt, dass die Bereitstellung neuer Straßenkapazitäten das Verkehrsaufkommen und damit einhergehend auch Staus erhöhen. Außerdem besteht ein sehr klarer Zusammenhang zwischen der Bereitstellung von Parkplätzen und der Nutzung von Autos – bei höherem Parkplatzangebot wird ein höherer Anteil der Fahrten mit dem Auto unternommen. Schließlich ist auch klar, dass Städte mit dem geringsten Stauaufkommen, wie Wien und Zürich, seit vielen Jahren eine Politik der intensiven Parkraumbewirtschaftung und der Reduktion von Parkmöglichkeiten in Neubauten verfolgen. Die britische Stadt Nottingham, besteuert Parkplätze, die Mitarbeitern von großen Arbeitgebern zur Verfügung gestellt werden, und weist im Vergleich zu anderen Städten, die keine solche Steuer erheben, weniger Staus auf. Wenn also die Reduktion von Staus ein Ziel eines SUMP ist, dann muss Parkraummanagement ein zentraler Bestandteil der Verkehrspolitik sein. Wenn Städte im Zuge der Verbesserung alternativer Verkehrsmittel nicht gleichzeitig auch die Parkplatzsituation regulieren, dann werden alle Bemühungen, Menschen dazu zu ermutigen, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren, viel weniger effektiv sein. Ein klassischer Push&Pull-Ansatz ist also erforderlich.

11 ES GIBT EINE VERBINDUNG ZWISCHEN PARKEN UND LEISTBAREM WOHNEN

Reduktion der Baukosten durch Ersetzen von privaten Stellplätzen pro Wohneinheit durch Carsharing-Plätze

138 Wohnungen



Quelle: Intelligent Wohnen im Wohnquartier. VCD 2018 (Grafik adaptiert durch FGM-AMOR)

Prinzip: Es ist klüger, neuen Bewohnern eine Reihe von Mobilitätsoptionen zu bieten als nur eine Mindestanzahl von Stellplätzen vorzuschreiben.

Viele Städte fordern immer noch die gleiche Anzahl an Parkplätzen für jede neue Wohneinheit, unabhängig davon, wo sie liegt oder wer sie bewohnen wird. Diese Vorgabe treibt Bau- sowie Grundstückskosten und damit den Preis der neuen Wohnungen in die Höhe. Ein flexibler Ansatz, bei dem die Bereitstellung von Parkplätzen in Relation zur Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, per Fahrrad und zu Fuß sowie zur Parkraumüberwachung und zum Einkommen der Zielgruppe für die Wohnungen steht, kann zu einer effektiveren Bereitstellung von Parkplätzen und mehr leistbarem Wohnraum führen. Die Grafik oben zeigt deutlich die Kosten für die Bereitstellung von individuellen Stellplätzen in einem Bauprojekt im Vergleich dazu, wenn ausschließlichen Carsharing-Stellplätze errichtet werden.

Parkplatzschlüssel



Fakt ist: Reduzierung der Stellplatzschlüssel für Pkw können positiven Einfluss auf Wohn- und andere Immobilienprojekte haben.

Nicht selten können sich die Baukosten eines Parkhauses oder einer Tiefgarage auf 20.000 bis 40.000 Euro pro Parkplatz belaufen. In vielen städtischen Entwicklungs- oder Sanierungsprojekten spielt das Parken eine wichtige Rolle, besonders aus Sicht der finanziellen Machbarkeit des Projektes. Die Stellplatzverordnungen sind ein grundlegender Aspekt in der Immobilienwirtschaft und der Schlüssel für die Verbindung zwischen Stadterneuerung und nachhaltiger Mobilität. Stellplatzobergrenzen sollten Stellplatzmindestanforderung ersetzen, besonders in Gebieten, in denen das Parken auf der Straße effektiv reguliert wird.

Stellplatzschlüssel könnten sich auf die Erreichbarkeit des Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln beziehen. Wenn ein Gebiet für den öffentlichen Nahverkehr gut erschlossen ist, brauchen in dem Entwicklungsgebiet weniger Menschen ein Auto. Stellplatzmindestanforderung können auch abgeschafft werden, um nachhaltiges Wachstum zu stimulieren, wie es kürzlich in Sao Paulo (ITDP, 2014) oder bereits seit mehreren Jahren in Amsterdam, Zürich, einigen Teilen von Paris oder in einem großen Teil von Großbritannien geschehen ist.

13 CO_2 REDUKTION – AKTIONEN GEGEN DEN KLIMAWANDEL



Fotoquelle: Martin Rojak

Prinzip: CO_2-Emissionen reduzieren statt erhöhen.

Die Eindämmung der Auswirkungen des Klimawandels in Städten ist ein heiß diskutiertes Thema – insbesondere Städte suchen nach Möglichkeiten, die Auswirkungen hoher Temperaturen auf ihre Bürger zu reduzieren. Die Umwandlung von Parkplätzen im öffentlichen Raum in Grünflächen mit Bäumen könnte dazu beitragen, die Auswirkungen des Klimawandels zu mildern, indem Raum, der der Nutzung durch Autos und somit zum Ausstoß von Emissionen beiträgt, in einen Raum umgewidmet wird, der die CO_2-Emissionen senkt. Wenn ein durchschnittliches Auto 35 km pro Tag fährt und wenn ein Parkplatz wegfällt, wird die Tageskilometerleistung um 7 km reduziert. Bei einem durchschnittlichen Emissionsniveau von 180 g CO_2/km entspricht dies einer täglichen CO_2-Reduzierung um 1,26 kg. Unter der Annahme, dass auf jedem ehemaligen Parkplatz zwei zusätzliche Bäume gepflanzt werden, absorbieren diese Bäume bis zu 6.400 kg CO_2 pro Tag (abhängig von der Baumart und unter Berücksichtigung der Photosynthese). Darüber hinaus produziert jeder Baum (20 m hoch und mit ca. 600.000 Blättern) durchschnittlich 4,6 Tonnen Sauerstoff, genug, um den Bedarf von ca. 10 Personen zu decken.

PARKRAUMMANAGEMENT IST KEIN POLITISCHER SELBSTMORD

14



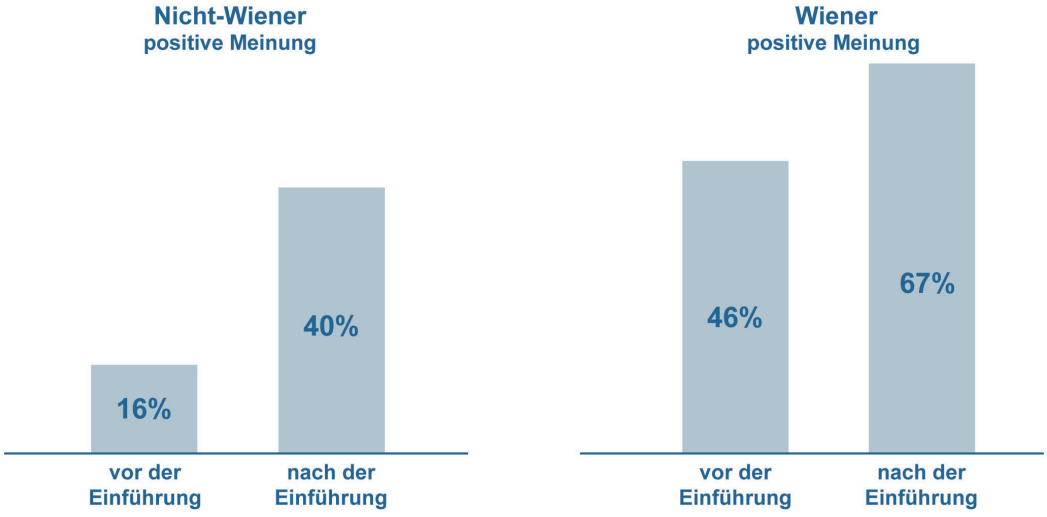
Prinzip: Die politische Unterstützung bleibt weiterhin bestehen, auch bei Einführung von Parkraumbewirtschaftung.

Wenn Maßnahmen des Parkraummanagements sorgfältig geplant werden, wenn sie fair und transparent in Bezug darauf sind, wo die Einnahmen hinfließen, und vor allem in Bezug darauf, in welchem Bereich sie die Stadt und die Parksituation verbessern, dann werden Politiker auch weiterhin gewählt. Tatsächlich stellen viele Städte fest, dass, sobald ein Stadtviertel Parkraumbewirtschaftung eingeführt hat, es so gut funktioniert, dass viele andere Stadtviertel nachziehen wollen.

15 AUS ANFÄNGLICHEM WIDERSTAND WIRD BEFÜRWORTUNG!

Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung

im 6. bis 9. Wiener Bezirk



Quelle: COST 342, 2005

Fakt ist: Gewöhnlich beschweren sich Betroffene, wenn ein neues Parkraummanagement eingeführt werden soll, doch der anfängliche Widerstand schlägt in Befürwortung um, wenn sie die Wirkung sehen!

Parkraumbewirtschaftung erhöht die Lebensqualität in den Städten. Auch wenn die Bürger in der Planungs- und Einführungsphase gewöhnlich eher gegen solch eine Maßnahme sind, werden sie meist Befürworter, wenn sie erst einmal eingeführt ist. Städte wie Amsterdam, Kopenhagen, München, London, Gent, Zürich, Straßburg, Barcelona usw. haben hinsichtlich der Einführung des Parkraummanagements eine lange Tradition, und die Menschen profitieren davon.

„Die Auswirkungen dieser neuen Parkraumpolitik sind beeindruckend: neu mit Leben erfüllte und blühende Stadtzentren, deutlich weniger Fahrten mit dem eigenen Wagen, weniger Luftverschmutzung und insgesamt eine höhere Lebensqualität.“ (Kodransky und Hermann, 2011, IDTP). Dieses Zitat – von amerikanischen Forschern, die das europäische Parkraummanagement untersuchen – fasst das Potenzial des Parkraummanagements zur Schaffung lebenswerterer Städte perfekt zusammen.

In Wien hat eine Vorher-nachher-Untersuchung die unterschiedlichen Einstellungen vor und nach der Einführung des Parkraummanagements in dieser Stadt gezeigt. Die Akzeptanz nach der Einführung war deutlich höher als vorher. Bei Nicht-Wienern sank die Zahl derjenigen mit einer negativen Einstellung von 68 auf 54 %, während die Zahl der Befürworter von 16 auf 40% anstieg. Die positive Einstellung der Wiener war nach der Einführung auf 67 % (von 46 % vorher) angestiegen, während die Zahl der Widersacher von 34 auf 30 % zurückgegangen war (COST 342, 2005).



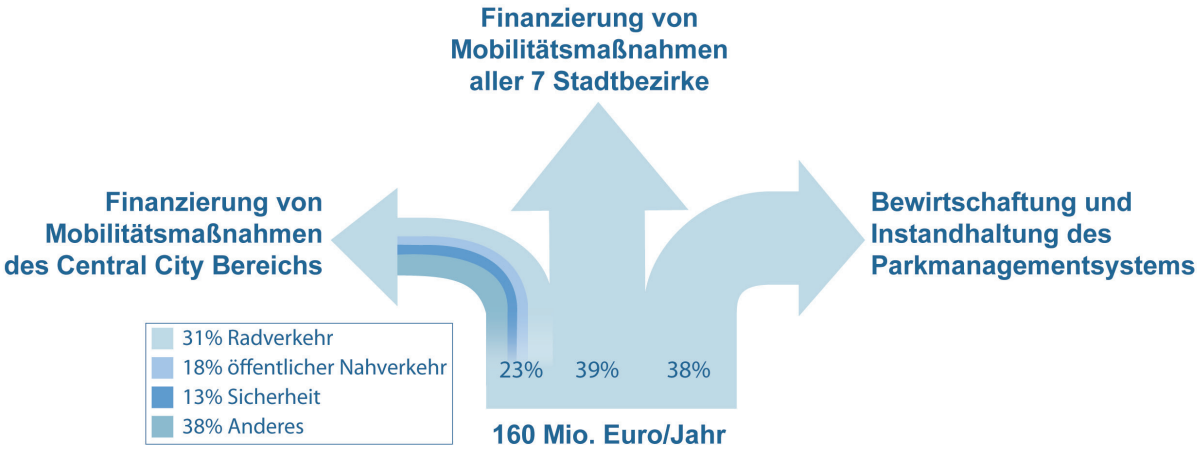
Fotoquelle: FGM-AMOR

Prinzip: Schaffung von Bezirks-Budgets als Anreiz, die Akzeptanz für gebührenpflichtiges Parken zu erhöhen.

Wenn ein Teil der Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung an einen Stadtbezirk geht, der dann entscheidet, wie sie ausgegeben werden sollen, dann kann dies die Akzeptanz von gebührenpflichtigem Parken erhöhen. Es wird transparent, wie die Einnahmen ausgegeben werden und Bewohner und Unternehmen bekommen das Gefühl vermittelt, mehr Kontrolle und Mitsprache zu haben. Natürlich müssen die Einnahmen nicht ausschließlich für Verkehrsmaßnahmen ausgegeben werden, sondern könnten auch für andere nachhaltige Aktivitäten ausgegeben werden, um die Umwelt zu verbessern, Spielplätze zu errichten oder ähnliches.

17 PARKRAUMMANAGEMENT MACHT SICH BEZAHLT!

Verwendung der Parkgebühren in Amsterdam



Quelle: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Fakt ist: Im Rahmen von Parkraummanagement könnten städtische Einnahmen zweckgebunden dafür genutzt werden, um nachhaltige Mobilität zu finanzieren.

Häufig sind die Städte bei einem großen Teil ihrer Etats von den Regierungen abhängig. In den letzten Jahren hat es fast überall Haushaltskürzungen gegeben. In vielen Städten ist die Grundsteuer eine kommunale Haupteinnahmequelle. Mit Ausnahme sehr weniger Städte sind überall in Europa die Grundstückswerte und damit die kommunalen Einnahmen gesunken. Parkraummanagement oder, noch besser, der PUSH&PULL-Ansatz, können dazu beitragen, die Einnahmen der Kommunen zu steigern, ohne die Steuerlast der Bürger zu verändern, und gleichzeitig die Qualität der Alternativen zum Auto zu erhöhen. Diese Einnahmen sollten (zumindest teilweise) dazu verwendet werden, nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen zu finanzieren.

In Amsterdam beispielsweise lagen die Bruttoeinnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung im Jahr 2012 bei ca. 160 Mio. Euro. Etwa 38 % dieses Geldes wurden für die Bewirtschaftung und Instandhaltung des Parksystems verwendet, 39 % flossen in den allgemeinen Stadthaushalt, und 23 % wurden zur Finanzierung von Mobilitätsmaßnahmen genutzt (31 % für Radverkehrsmaßnahmen, 18 % für den öffentlichen Nahverkehr, 13 % für Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit usw.). Dies bildet den Amsterdam Mobility Fund. Andere Städte wie Gent, Barcelona, Graz oder Nottingham (mit der Gebühr für das Parken auf Firmengelände) verfolgen einen ähnlichen Ansatz.



Fotoquelle FGM-AMOR

Prinzip: Die drei leistungsfähigen Instrumente des Parkraummanagements: Parkdauer, Gebühren und Berechtigungen.

An Orten, an denen die Parkplatznachfrage das Angebot übersteigt, können - statt automatisch weitere Stellplätze zu schaffen - verschiedene Prioritäten gesetzt werden, um zu entscheiden, wer Zugang zu den begrenzten Parkplätzen erhält. Die wichtigsten Instrumente sind: Begrenzung der Parkdauer, Festlegung der Gebührenhöhe und Ausstellung von Bewohnerparkausweisen. Am besten beginnt man in den Bereichen mit der höchsten Nachfrage mit geringen Einschränkungen (niedrige Parkgebühren und eingeschränkte maximale Parkdauer), um eine Akzeptanz für diese Strategie zu gewinnen. Die Gebühren können zu einem späteren Zeitpunkt erhöht oder die Parkdauer weiter reduziert werden.

19 ERFOLG DURCH DAS RICHTIGE GLEICHGEWICHT!

Die Festlegung der Parkgebühren hängt von Strategie und Zielen ab



Fotoquelle: ©iStock.com/faberfoto_it

Fakt ist: Wichtig für den Erfolg des Parkraummanagements sind angemessene Gebühren, Preise und geeignete Ordnungsgelder.

Langfristige Investitionen in Parkhäuser (öffentliche wie private) sind in vielen Gebieten das Herzstück der Parkraumbewirtschaftung. Theoretisch sollten die Preisverhältnisse für das Parken in Parkhäusern und im Straßenraum ausgewogen sein. Doch das Preisverhältnis zwischen Parken auf und abseits der Straßen ist in verschiedenen Städten unterschiedlich. In einigen Städten sind die Gebühren für das Parken auf der Straße höher, in anderen für das Parken abseits der Straßen. Gewöhnlich könnten höhere Straßenparkgebühren im Vergleich zum Parken abseits der Straßen den Parksuchverkehr reduzieren und Parkhäuser wettbewerbsfähiger machen. Dies ist eine wichtige Strategie in Verhandlungen mit privaten Investoren über den Bau von Parkhäusern.

Siehe auch das Argument „Reduzierung des Parksuchverkehrs“.

HALTEN SIE IMMER EINE BESTIMMTE ANZAHL VON PARKPLÄTZEN FREI

20



Prinzip: Bevorzugte Zielgruppen sollten nach Möglichkeit leicht einen Parkplatz finden.

Während Parkraummanagement versuchen sollte, das Parkplatzangebot insgesamt zu reduzieren, gibt es vielleicht einige Autofahrer, für die die Kommunalpolitiker es „einfacher“ machen wollen, einen Parkplatz zu finden. Dies können Bewohner und/oder Kunden des Einzelhandels sein. In späteren Stadien der Entwicklung des Parkraummanagements kann die Priorisierung der Parkmöglichkeiten für Einzelhandelskunden zurückgehen. Wenn die Parkraumbewirtschaftung allerdings erstmals eingeführt wird, wird der Fokus auf Kunden oft als ein zentrales Thema angesehen, und in vielen Städten bleibt er das auch – obwohl natürlich der Einkaufs- und Freizeitverkehr auch Staus und Emissionen verursachen kann.)

Eine Faustregel von vielen Experten in puncto Parkraummanagement besagt: Die maximale Belegung von 85 % sollte nicht überschritten werden; wenn dies doch der Fall ist, dann sollten die Preise erhöht werden. Eine umgesetzte 85% „Regel“ bedeutet, dass der Parksuchverkehr (und damit verbundene Staus) minimiert werden. Andere hingegen meinen, dass die 85 %-“Regel” zu einem Überangebot führen kann. Grundsätzlich sollte sie nur für Parkplätze im öffentlichen Straßenraum angewandt werden, jedoch nicht zur Berechnung von Parkplätzen, die für neue Gebäude angeboten werden sollen.

21 AUSGLEICHEN DER PARKPLATZSITUATION





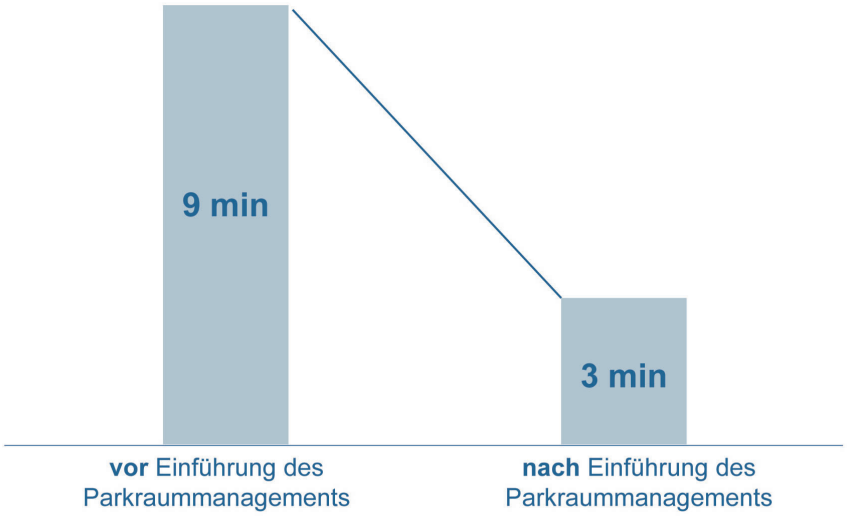
Fotoquelle: Stadt Zürich

Prinzip: Obergrenze für das Parkplatzangebot in Zürich. Für jeden neuen Garagenstellplatz muss ein Stellplatz im öffentlichen Raum wegfallen.

Mit der Einführung einer Obergrenze für das Parkplatzangebot sollte ein Gleichgewicht zwischen den Forderungen der Fußgänger und jenen der Geschäftsleute nach einer kontinuierlichen Erhöhung der Anzahl von Parkplätzen erreicht werden. Beim Bau neuer Parkplätze im nicht-öffentlichen Raum, also meist in Parkhäusern und –garagen, verringert sich gleichermaßen die Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Raum. Der gewonnene Straßenraum wird stattdessen für Fahrradwege, Fußgängerzonen und Grünflächen genutzt. Damit wird ein direkter Ausgleich hergestellt.

Durchschnittliche Zeit der Parkplatzsuche

Wien, 6. bis 9. Bezirk



Quelle: COST 342, 2005

Fakt ist: Parkraummanagement führt zu weniger Parksuchverkehr!

Das Suchen einer Parklücke führt nicht nur zu zusätzlichen Kosten für die Fahrer (mehr Zeit und Kraftstoff), sondern auch zu negativen, externen Effekte für die Gesellschaft wie Luftverschmutzung, Lärm und mehr Unfälle. Kodransky und Hermann, 2011, IDTP schätzen, dass bis zu 50 % der Verkehrsstockungen durch Fahrer verursacht werden, die auf der Suche nach einem billigen Parkplatz herumfahren. Es gibt Anhaltspunkte dafür, dass effektives Parkraummanagement mit ökonomischen Mechanismen zur Harmonisierung der Parkgebühren auf und abseits der Straßen den Parksuchverkehr deutlich reduzieren können.

Eine Vorher-nachher-Untersuchung im 6. bis 9. Wiener Bezirk zeigt einen Rückgang des Parkplatzsuchverkehrs von 10 Mio. Pkw-km pro Jahr auf 3,3 Mio., also um zwei Drittel. Während vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung 25 % des gesamten Verkehrsaufkommens auf Parkplatzsuche entfielen, sind es heute nur noch 10 %. In den Bezirken 6 bis 9 wurde festgestellt, dass sich die durchschnittliche Zeit der Parkplatzsuche nach Einführung des Parkraummanagements von ca. neun Minuten auf knapp drei Minuten verkürzt hat (COST 342, 2005).

Siehe auch das Argument „Das richtige Gleichgewicht führt zu Erfolg!“

23 TATSÄCHLICHE NACHFRAGE BEOBACHTEN, STATT ZU PROGNOSTIZIEREN, BEVOR NEUE PARKPLÄTZE GESCHAFFEN WERDEN



Fotoquelle: Stadt Freiburg

Prinzip: Planen Sie die für eine Garage benötigte Grundfläche ein, bauen Sie sie aber erst, wenn sie wirklich benötigt wird – basierend auf beobachteter, und nicht der prognostizierten Nachfrage. Nutzen Sie den Raum in der Zwischenzeit für einen anderen Zweck.

Der Handlungsansatz besteht darin, die prognostizierte Nachfrage nach Parkplätzen zu antizipieren, und einen Umsetzungsplan zu haben, aber mit den Baumaßnahmen erst dann zu beginnen, wenn die tatsächliche Nachfrage nach Parkmöglichkeiten beobachtet werden kann. Wiederum in Freiburg Vauban (DE) wurde dieser Ansatz verfolgt: Zuerst wurde eine Fläche für den Bau eines Parkhauses vorgesehen (es wurde jedoch noch nicht gebaut); dann wurde diese Fläche „vorübergehend“ für einen Spielplatz genutzt. Als man den tatsächliche Parkbedarf beobachtete, stellte man fest, dass das zusätzliche Parkhaus nicht benötigt wird. Hinzu kommt, dass die Tatsache, dass die Fläche nun als Spielplatz genutzt wird, es aus Sicht der öffentlichen Akzeptanz erschwert, sie in Parkplätze umzuwandeln.

PARKRAUMÜBERWACHUNG IST NOTWENDIG – UND NICHT UNFAIR

24



Fotoquelle FGM-AMOR

Prinzip: Parkraumüberwachung ist notwendig, weil sie die Parksituation verbessert.

Parkraummanagement funktionieren oft nicht, wenn es keine Kontrollen gibt. Wenn etwas, das vorher für alle frei zur Verfügung stand, nun reguliert, bewirtschaftet und überwacht wird, dann kommt es oft zu negativen Reaktionen. Wie können diese Reaktionen auf ein Minimum reduziert werden? Erstens gestalten Sie die Vorschriften und die Kontrolle fair: stellen Sie beispielsweise bei Parkverstößen, die den Verkehr behindern, höhere Bußgelder aus. Gewährleisten Sie, dass jeder das gleiche Risiko hat, ein Strafmandat zu erhalten, wenn er gegen eine Vorschrift verstößt. Erheben Sie in der Einführungsphase kein Bußgeld für das erste oder zweite Vergehen, sondern nur eine Warnung. Lassen Sie die Bürger wissen, wo und wie die Einnahmen ausgegeben werden. Bilden Sie das Überwachungspersonal gut aus, damit es den Bürgern Fragen beantworten und Hilfestellung anbieten kann und nicht nur Bußgelder verteilt.

25 PROBIEREN SIE TEMPORÄR EINE ANDERE NUTZUNG VON PARKPLÄTZEN AUS, UM DIE AKZEPTANZ ZU ERHÖHEN



Fotoquelle FGM-AMOR

Prinzip: Experimentieren Sie mit neuen Nutzungen von Parkplätzen – wenn es nicht funktioniert, können Sie sie leicht wieder zur ursprünglichen Nutzung rückwidmen!

Bürger können sich Veränderungen im Straßenbild oft schwer vorstellen. Dies führt dazu, dass sie auf neue Vorschläge oft negativ reagieren. Dies gilt besonders für diejenigen Bürger, die üblicherweise an öffentlichen Bürgerbeteiligungsaktivitäten partizipieren.

Ein Parkplatz im öffentlichen Raum kann vorübergehend einer anderen Nutzung zugeführt und bei Bedarf wieder in seine ursprüngliche Form geändert werden. Damit sehen die Bürger, dass sie mit der Änderung oft leicht leben können oder sie sie sogar genießen. Die Stadt Rotterdam hat diesen Ansatz in vielen Straßen verfolgt, indem sie Parkplätze in Gastgärten, oder in Fahrradabstellplätze auf temporärer Basis veränderte, um den Bürgern die Funktionsweise zu demonstrieren und um Akzeptanz für eine spätere, dauerhafte Veränderung zu erlangen.



Fotoquelle: Hr. Schön

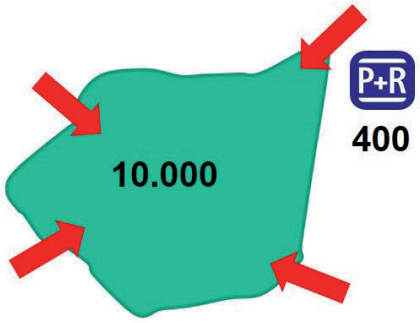
Prinzip: Sammelgaragen als Unterstützung für nachhaltigeres Verkehrsverhalten.

Statt den Ansatz zu verfolgen, für jedes Gebäude eigene Parkmöglichkeiten zu schaffen, sollte besser eine separate, größere Quartiersgarage, in einiger Distanz gebaut werden, um für alle neuen Gebäude in der Gegend zur Verfügung zu stehen.

Jedes neue Bauobjekt hat in der Regel sein eigenes Parkhaus oder andere Parkflächen im direkten Umfeld. Eine Alternative, um Baukosten zu senken, Flächen in der unmittelbaren Umgebung des Gebäudes für Grünflächen freizugeben und Bürger zu ermutigen, nachhaltige Verkehrsmittel zu nutzen, ist ein einziges großes Parkhaus zu bauen, das dem gesamten Bauprojekt dient, das aber in einiger Entfernung von den Wohnungen liegt. Ein Pionier dieses Ansatzes ist das bekannte Bauprojekt Vauban in Freiburg, Deutschland. Bewohner können zwar zu ihrem Wohnhaus fahren, um Ladetätigkeiten durchzuführen, parken müssen sie ihre die Autos aber in einer einzigen großen Sammelgarage in etwa 300 Meter Entfernung. Die Entfernung von der Wohnung zum geparkten Auto reduziert den sonst üblichen Vorteil des vor der Tür geparkten Wagens im Gegensatz zu allen anderen Mobilitätsformen deutlich und fördert das Gehen, Radfahren und die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und gibt Raum rund um die Wohnungen für eine angenehmere Nutzung wie Spielplätze und Cafés frei.

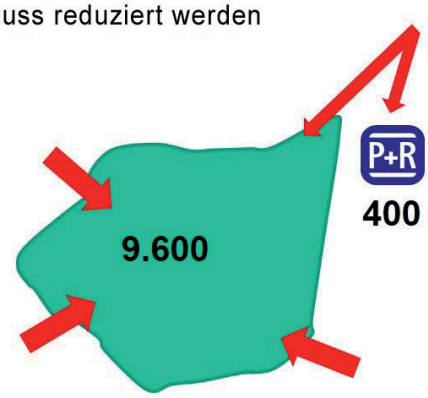
27 PARK & RIDE – KEIN ALLHEILMITTEL, ABER POLITISCH WICHTIG UND HILFREICH, WENN ES RICHTIG ANGEWENDET WIRD

Die Falle
Zusätzliches Parkplatzangebot führt zu zusätzlichen Fahrten



10.000 + 400 = 10.400
im P&R

Richtig
Das Parkplatzangebot im Zentrum muss reduziert werden



10.000 – 400 + 400 = 10.000
Im Zentrum im P&R

Prinzip: Park & Ride soll Parken im Stadtzentrum ersetzen, nicht ergänzen.

Park & Ride wird oft als Allheilmittel für Parkprobleme gesehen und wird immer dann gefordert, wenn Parkraummanagement in Städten vor der Einführung steht. Es gibt jedoch einige wichtige Grundsätze zu beachten, wenn die Investition in P&R die SUMP-Bemühungen der Stadt wirklich unterstützen und wenn es richtig funktionieren soll (damit sich die Investition und Betriebskosten lohnen):

- Neue P&R-Parkplätze sollten nicht zur Erhöhung des gesamten Parkplatzangebots in der Stadt beitragen. Wenn das der Fall ist, erhöht dies nur die Autonutzung. Daher sollten 500 neue P&R-Parkplätze 500 Parkplätze in der Stadt ersetzen und nicht ergänzen.
- In kleineren Städten lohnt sich P&R vielleicht nicht – die meiste Verkehrsnachfrage kommt aus der Stadt und kostenlose Parkplätze im öffentlichen Raum stehen oft nur einen kurzen Spaziergang vom Zentrum entfernt zur Verfügung, sodass die Leute sich nicht die Mühe machen, am Stadtrand zu parken und einen Bus zu nehmen.
- P&R Bus-, Straßenbahn- oder Schienenverkehr müssen attraktiv, günstig und einfach zu nutzen sein.
- Selbst ein großes P&R-System mit etwa 10.000 Stellplätzen in einer Stadt mit 200.000 Einwohnern wird nur einen kleinen Teil der gesamten Verkehrsnachfrage decken.
- Die P&R-Standorte sollten idealerweise in der Nähe der Wohnorte der Nutzer sein, und nicht nahe am Zielort, da dadurch das Verkehrsaufkommen und die CO2-Emissionen am meisten reduziert werden und die Akzeptanz für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel höher ist, als wenn man bereits den größten Teil seiner Reise mit dem Auto zurückgelegt hat.



Fotoquelle FGM-AMOR

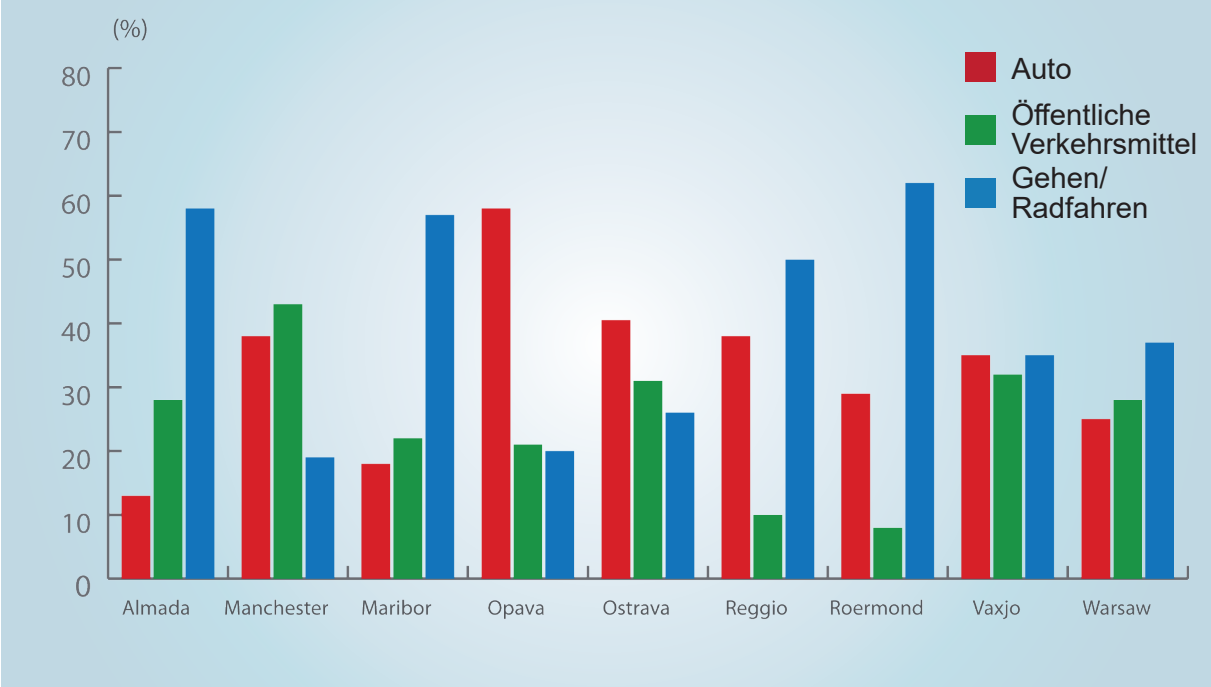
Prinzip: Mehrfachnutzung von Parkplätzen, um öffentlichen Räume vom Auto zu befreien.

Parkplätze stehen oft einen Großteil der Zeit leer – Supermarktparkplätze sind in der Nacht selten und sogar zu Stoßzeiten oft nicht ganz belegt. Die Mehrfachnutzung solcher Flächen kann die Nachfrage nach Parkplätzen in anderen Bereichen reduzieren und sie für andere Arten der Nutzung freigeben; und/oder die Investitionskosten für neue Parkplätze im nicht-öffentlichen Bereich senken. Die belgische Stadt Sint-Niklaas realisierte das Konzept der Mehrfachnutzung beim Parken auf einer der Hauptstraßen zur Innenstadt. Die Stadt wollte baulich getrennte Radwege schaffen, konnte dies aber nur durch den Wegfall von derzeit von Bewohnern genutzten Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum bewerkstelligen. Die Stadt traf eine Vereinbarung mit einem Supermarkt an der Straße, die vorsieht, dass die Bewohner der Straße auf dem Supermarktparkplatz statt auf der Straße parken konnten. Die Parkplatznachfrage zu Stoßzeiten seitens der Bewohner überschnitt sich nicht mit der Nachfrage der Supermarktkunden zu Stoßzeiten, sodass für alle ausreichend Parkplätze vorhanden sind.

Sint-Niklaas setzte nach der mehrfachen Nutzung knapper öffentlicher Parkflächen einen weiteren cleveren Ansatz um. Be- und Entladezonen werden außerhalb der für das Be- und Entladen reservierten Zeiten als Fahrradabstellplätze genutzt.

29 PARKEN IST NICHT DIE SCHLÜSSELFUNKTION FÜR DEN EINZELHANDEL

Durchschnittliche Einkaufs-Ausgaben pro Fahrt multipliziert mit dem Verkehrsmittelanteil multipliziert mit der Besuchshäufigkeit pro Jahr



Quelle: The RESOLVE M&E Tool – Consumers survey (2017+2018)

Fakt ist: Mit dem Auto angereiste Kunden sind oft nicht die besten Kunden.

Oft wird - vor allem von Ladeninhabern und Kommunalpolitikern – automatisch eine Verbindung hergestellt zwischen der Anzahl der Parkplätze für Kunden und dem Erfolg der lokalen Geschäfte – aber Untersuchungen zeigen, dass die Realität viel komplexer ist. Kunden schätzen das Angebot an Geschäften und das Einkaufsumfeld, und es gibt keinen klaren Zusammenhang zwischen dem Erfolg des Einzelhandels und der Anzahl der zur Verfügung gestellten Parkplätze oder der Höhe der Gebühren fürs Parken. Diese Komplexität spiegelt sich auch in den Forschungsergebnissen mit acht Städten aus Nord-, Süd-, Ost- und Westeuropa wider: die RESOLVE M&E Tool – Verbraucher- und Einzelhandelsumfrage (2017 und 2018) (siehe Grafik) zeigt deutlich, dass gerade Autofahrer in den meisten Städten nicht am meisten zur Einzelhandelswirtschaft beitragen. Daher ist es wichtig, dafür zu sorgen, dass Kunden, die nicht mit dem Auto anreisen, eine hochwertige, menschenfreundliche und verkehrsarme Einkaufsumgebung vorfinden. Für Autofahrer kann es von Bedeutung sein, einfache Parkmöglichkeiten vorzufinden (wenn auch nicht unbedingt gebührenfrei), was gleichbedeutend ist mit zeitlichen Begrenzungen, so dass Parkplätze in der Nähe von Geschäften nicht von Langzeitparkern belegt werden.

Ruhender Verkehr birgt Risiken!



Fotoquelle: Robert Pressl

Fakt ist: Parkraummanagement trägt zur Verkehrssicherheit bei.

Aufgrund ihrer geringen Größe sind Kinder an Kreuzungen oder Fußgängerüberwegen, an denen Autos zu nah geparkt sind, einem hohen Unfallrisiko ausgesetzt, und zwar selbst bei geringen Fahrgeschwindigkeiten in Wohngebieten mit dichtem Parken auf beiden Straßenseiten. Parkraummanagement und besonders die damit verbundene Durchsetzung von Vorschriften und Gesetzen tragen in hohem Maße zur Verkehrssicherheit bei, indem sie dafür sorgen, dass Fußgänger an Übergängen und alle Verkehrsteilnehmer an Kreuzungen besser zu sehen sind. In städtischen Wohnvierteln der Jahrhundertwende mit hohem Verkehrsaufkommen, wo die Straßen durch parkende Autos übermäßig strapaziert sind, plädiert selbst die Feuerwehr für eine konsequente Kontrolle des Parkens, damit sie im Fall eines Brandes durchkommt.

31 IST IHRE PARKRAUMÜBERWACHUNG EFFIZIENT?



Fotoquelle FGM-AMOR

Argument: Selbst wenn Parkraumüberwachung auf dem Papier existiert, wird sie oft nur teilweise umgesetzt, weil das falsche Personal mit der Aufgabe betraut ist.

Parkraumüberwachung wird oft auf verschiedene Zuständigkeiten verteilt. Während sich die Polizei um Parkverstöße kümmert, kontrollieren städtische Einrichtungen das gebührenpflichtige Parken. Letztere arbeiten meist effektiv, aber der Polizei fehlt es meist an Zeit und sie hat wichtigere Aufgaben zu erledigen als die Kontrolle von Parkverstößen. Eine Lösung, die in dieser Situation oft umgesetzt wird, ist die Übertragung der Parkraumüberwachung von der Polizei auf städtische Einrichtungen. Sie überwachen jeden Parkverstoß und leiten ihn an die Polizei weiter, die das tatsächliche Bußgeld erhebt.

Ein weiterer Schritt ist die völlige Entkriminalisierung von Parkvergehen, damit nichtpolizeiliche Mitarbeiter die Vollstreckung allein vornehmen können. Ein großer Vorteil dieser Lösung ist, dass Einnahmen aus den Verstößen nun Einnahmen für die Stadt anstelle für den Staat sind.



Fotoquelle FGM-AMOR

Argument: Die Nutzung öffentlichen Raums sollte nie kostenlos sein, auch nicht für „saubere“ Fahrzeuge.

Einige Städte bieten Autofahrern von emissionsarmen oder - freien Fahrzeugen Vorteile, indem sie Parkmöglichkeiten zu reduzierten Gebühren oder sogar gebührenfrei in Bereichen anbieten, in denen andere Fahrzeuge für das Parken bezahlen müssen. Ist dies aber der richtige Umgang mit knappem öffentlichem Raum? Ein E-Fahrzeug nutzt immer noch die gleiche Fläche wie ein konventionelles Fahrzeug.

Ein weiteres Beispiel für eine solche Nutzung öffentlichen Raums ist die Installation von Ladestationen am Bordstein, die dann für das Parken und Laden von E-Fahrzeugen reserviert sind. Selbst Schnell- oder Hyper-Ladegeräte im öffentlichen Raum sollten auf der Fahrbahn selbst aufgestellt werden. Die Standard-Ladestationen sollten besser im nichtöffentlichen Raum errichtet werden.

33 BEHALTEN SIE BEI DER ENTSCHEIDUNG ÜBER DIE MASSNAHMEN DES PARKRAUMMANAGEMENTS IHRE VERKEHRSZIELE IM BLICK



Fotoquelle FGM-AMOR

Prinzip: Formulieren Sie die Ziele des Parkraummanagements klar, und vermeiden Sie es dabei, Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung als Ziel anzuführen. Kommunizieren Sie das auch der Öffentlichkeit.

Überlegen Sie, welche Probleme und Zielesetzungen Sie ansprechen möchten. Zum Beispiel:

- Reduktion von Stau oder den Besetzungsgrad von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum oder
- Bevorzugung des Bewohnerparkens oder
- Unterstützung des Einzelhandels oder
- Vermeidung der ganztägigen Belegung der Parkplätze durch Pendler oder
- Die Befreiung des öffentlichen Raums von geparkten Autos zugunsten von Parkmöglichkeiten in Garagen.

Parkgebühren dienen hauptsächlich dazu, das Mobilitätsverhalten zu steuern, die Auslastung zu kontrollieren und Veränderung der Verkehrsmittelwahl positiv zu beeinflussen.

LEGEN SIE UNBEDINGT STELLPLATZSCHLÜSSEL FÜR FAHRRADABSTELLANLAGEN FEST

34



Fotoquelle FGM-AMOR

Prinzip: Stellplatzsatzungen sind nicht in Stein gemeißelt. Obergrenzen für Autoparkplätzen und Mindeststandards sowie Stellplatzschlüssel für Fahrradabstellplätze werden empfohlen.

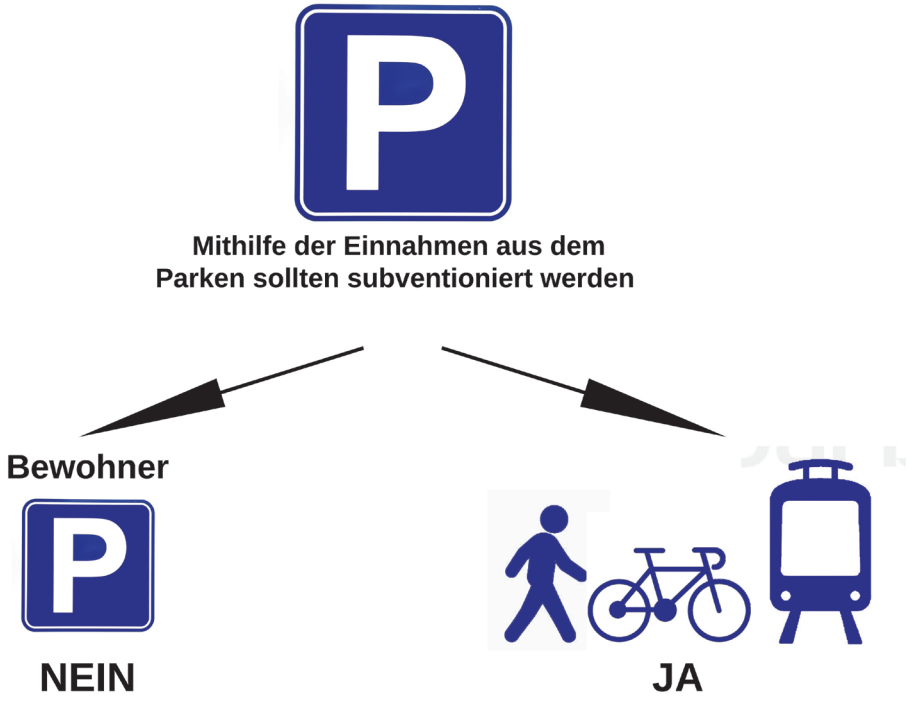
Um den Übergang zu weniger Abhängigkeit von Autos und mehr aktiver Mobilität weiter zu erleichtern, sollten Städte die Stellplatzvorgaben für traditionelle Parkplätze für Autos UND für Fahrradabstellplätze überdenken. Entsprechend den Empfehlungen der European Cycling Federation sollen bestehende Baumaßnahmen ohne Fahrradabstellplätze nachgerüstet werden, entweder durch die Umwandlung von Parkplätzen in Fahrradabstellplätze oder durch die Bereitstellung von Parkmöglichkeiten in der Nähe der Gebäude. Für das Aufladen von E-Bikes sollten ausreichend Steckdosen installiert werden.

Prinzipien bezüglich Stellplatzvorgaben

- Anwendung maximaler Stellplatzschlüssel für Autoparkplätze soweit wie möglich.
- Anwendung flächenorientierter Vorgaben, basierend auf verschiedenen (SUMP-basierten) Erschließungsprofilen von Städten (Zentrum, innerer Stadtbereich, Stadtrand, Ballungsräume, mittelgroß, Metropole, Geschäft, Wohnen, gemischte Nutzungen…).
- Anwendung der Mindeststandards für Fahrradabstellplätze (z. B. Wohnen, Einkaufen usw.), z. B. 1/Schlafzimmer + 10 % für spezielle Fahrräder in gemeinsamen Fahrradabstellplätzen.
- Regelmäßige Kontrolle und Änderung der Standards entsprechend der sich ändernden Mobilitätsmuster und „Modal Split“-Trends.

Die Kombination der Stellplatzvorgabe ist ein moderner, angemessener und energieeffizienter Ansatz, um das Mobilitätsverhalten zu beeinflussen. In einem nächsten Schritt könnte man sich bei neuen Baumaßnahmen für eine Ablöse von Autoparkplätzen einsetzen, um Mobilitätsziele zu erfüllen. Die belgische Stadt Gent ist ein gutes Beispiel für flächenorientierte Standards. Basierend auf den Richtlinien der Stadt für Fahrradabstellplätze haben die Bewohner jetzt öffentliche Fahrradabstellplätze innerhalb von 100 m von ihrer Haustür in Bereichen, in denen die Vorgaben umgesetzt wurden.

35 BEWOHNERPARKAUSWEISE SIND MEIST ZU BILLIG



Prinzip: Bewohnerparkausweise sollten nicht quersubventioniert werden

Städte fühlen sich oft dazu verpflichtet, ihren Bewohnern Parkplätze zur Verfügung zu stellen – als wäre es tatsächlich eine Verpflichtung und nicht die Bereitstellung einer Dienstleistung, die einen Mehrwert hat. Aber der Mehrwert dieser Dienstleistung muss bezahlt werden. In vielen Fällen versuchen die Städte jedoch nicht, von ihren Bürgern die vollen Kosten für die Bereitstellung dieses bevorzugten Zugangs zu Parkplätzen einzuholen. Stattdessen quersubventionieren sie die Verwaltungskosten sowie die Kosten für Wartung und Parkraumüberwachung, indem sie die Überschüsse aus den Parkeinnahmen von Nichtbewohnern nutzen. Das Problem ist, dass eine solche Praxis keinen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Bewohner in Richtung eines nachhaltigen Verkehrsverhaltens hat, vor allem wenn die jeweilige Parkzone der Bewohner großflächig ist. (In einigen kleineren Städten decken die Parkzonen für Bewohner die ganze Stadt ab, sodass Bewohnern kostenlose Parkplätze im öffentlichen Straßenraum auch am Zielort genießen). Die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung könnten stattdessen viel besser in Anreize zum Gehen, Radfahren oder zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel investiert werden, und zwar gemäß dem Push & Pull-Prinzip, das in führenden Städten wie Amsterdam und Gent umgesetzt wird.

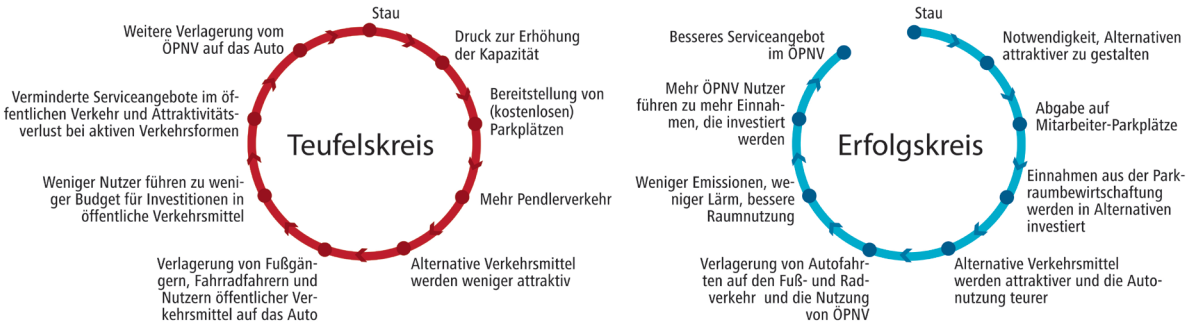
Idee aus „RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT“ (dt.: Zurückeroberung des Bordsteins: Die Zukunft der Parkraum- und Bordsteinbewirtschaftung) (Centre for London 2020).

ABGABEN AUF PARKPLÄTZE IM NICHT-ÖFFENTLICHEN RAUM – REDUKTION VON STAUS, NICHT JEDOCH VON ARBEITSPLÄTZEN

36

Die Abgabe auf Mitarbeiter-Parkplätze

vom Teufelskreis zum Erfolgskreis



Grafik: FGM-AMOR

Prinzip: Bürger, die gebührenfreie Parkplätze im nicht-öffentlichen Raum nutzen, sollten sich an den Kosten beteiligen, die durch ihre Autonutzung entstanden sind.

In Großbritannien erlaubt das Gesetz den Städten, eine Abgabe oder Steuer auf Parkplätze im nicht-öffentlichen Raum zu erheben, die von Arbeitgebern ihren Arbeitnehmern zur Verfügung gestellt werden. Die Stadt Nottingham hat dieses Gesetz umgesetzt und verhängt seit 2012 eine Gebühr – Workplace Parking Levy (WPL) genannt. Diese Gebühr müssen alle Unternehmen mit 10 oder mehr Mitarbeiter-Parkplätzen bezahlen. Grund hierfür ist, dass Pendler rund 70 % des Verkehrs zu Stoßzeiten in der Stadt ausmachen und damit verbundene Kosten von ca. € 178 Mio. verursachen. Die Arbeitgeber bezahlen die Abgabe und es liegt an ihnen, ob sie die Kosten an ihre Mitarbeiter weitergeben. Für das Jahr 2020/21 werden die Abgaben ca. € 460 pro Parkplatz betragen. Das Mobilitätsverhalten wird offensichtlich erst dann beeinflusst, wenn der Arbeitgeber einen Teil der Abgaben oder die gesamten Abgaben auf die Belegschaft abwälzt – 8 von 10 tun dies bereits. Die Bewertung der WPL durch die Loughborough University hat gezeigt, dass die Staus in Nottingham im Vergleich zur Situation in ähnlichen englischen Städten reduziert wurden; dass die Wirtschaft nach Inkrafttretens der WPL in Nottingham weiterhin genauso schnell oder schneller wächst, als in englischen Konkurrenzstädten; dass sie zudem zu Verbesserungen im nachhaltigen alternativen Verkehr beitrug und der Autoverkehr um 9 % im Vergleich zu 2004 gesunken ist. Die Einnahmen aus der Abgabe werden zur Finanzierung nachhaltiger Transportalternativen verwendet.

Die Erhebung einer Abgabe für die Nutzung von Parkplätzen ist in den meisten EU-Mitgliedsstaaten rechtlich jedoch noch nicht möglich. Dieses Beispiel aus England könnte jedoch in Ihrem Land oder Ihrer Region als Argument angeführt werden, um eine Gesetzesänderung zu initiieren, damit Städte nach Wunsch eine Abgabe für die Nutzung von Parkplätzen erheben können, und zwar als nützliches Werkzeug in ihrem Kanon von Maßnahmen zur nachhaltigen städtischen Mobilitätsplanung.

Zahlen entnommen aus „RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERB-SIDE MANAGEMENT“ (dt.: Zurückeroberung des Bordsteins: Die Zukunft der Parkraum- und Bordsteinbewirtschaftung) (Centre for London 2020).



park4sump.eu

European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

@civitas_P4S

Civitas Park4SUMP

Park4SUMP

Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieser Broschüre liegt bei den Autoren. Sie gibt nicht unbedingt die Meinung der Europäischen Union wieder. Weder die INEA noch die Europäische Kommission übernehmen Verantwortung für jegliche Verwendung der darin enthaltenen Informationen.

2020
CiViTAS
Cleaner and better transport in cities
PARK4SUMP

THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Dieses Projekt wurde im Rahmen der Fördervereinbarung Nr. 769072 aus dem Forschungs- und Innovationsprogramm der Europäischen Union Horizon 2020 finanziert.