



Liebe Leserin, Lieber Leser,

Leicht zu findende, leistbare und nah am Zielort gelegene Parkplätze haben einen hohen ökonomischen Wert für Gemeinden und Betriebe. Andererseits benötigen Stellplätze viel wertvollen öffentlichen Raum und regen zum vermehrten Gebrauch des Autos an, indem sie den motorisierten Individualverkehr zusätzlich Attraktivität verleihen. In vielen Städten ist die Nachfrage nach Parkraum höher als das Angebot, was Parkplatzsuchverkehr, Staus und zusätzliche Luftverschmutzung zur Folge hat. Parkraummanagement zielt auf Nachfragesteuerung und die effizientere Nutzung bestehender Parkflächen ab. Auf kluge Weise umgesetzt, kann es die Attraktivität nachhaltiger Verkehrsmodi erhöhen. Diese Ausgabe des e-updates unterstreicht die Wichtigkeit von Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung im Rahmen eines umfassenden Mobilitätsmanagements.

Parken managen - Mobilität managen ("Der Schlüssel ist der ruhende Verkehr")



Gemäß dem aktuellem ITDP Papier "[Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation](#)", haben mehrere europäische Städte innovative Maßnahmen ergriffen, um Parkraummanagement "neu zu erfinden". Rund 50% der Verkehrsstaus in diesen Städten sind auf Parkplatzsuchverkehr (nach den günstigsten Parkplätzen) zurück zu führen. Daher wurde ein Wechsel vollzogen: weg von mehr Parkplatzangebot - hin zu Parkraumbedarfssteuerung. Das Papier stellt die innovativsten Parkraummaßnahmen und Fallstudien in 10 europäischen Vorreiterstädten vor.

Parkraummanagement kann den Autoverkehr in großen Städten reduzieren, indem es AutolenkerInnen zum Umsteigen auf andere Verkehrsmodi bewegt (Parken in Stadtrandlagen und Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs). Als Konsequenz können Geschwindigkeit und Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs verbessert werden. Eine Reduktion der Parkflächen auf Straßen schafft Platz für Radstreifen, Radabstellanlagen oder Busspuren. Eingeschränkte Parkerlaubnis, eingehobene Steuern oder Strafgebühren für Falschparker können oder sollen in ein nachhaltiges Verkehrssystem investiert werden.



In Sofia, Bulgarien, werden nachhaltige Verkehrsformen sehr negativ durch fehlende Parkraumpolitik beeinflusst. Jeden Tag verstauen 800.000 Autos die Straße der Stadt und behindern dabei auch den öffentlichen Verkehr hinsichtlich Geschwindigkeit und Attraktivität. Im Stadtzentrum stehen lediglich die Hälfte der benötigten Parkplätze zur Verfügung. Nur wenige Parkplätze sind -in geringer Höhe- bewirtschaftet. Daraus resultieren parkende Autos auf Gehsteigen und anderen öffentlichen Verkehrsflächen, die nicht als Parkplätze gedacht sind - und damit bleibt wenig Platz für Radfahrende und FußgängerInnen. Im Rahmen des [BENEFIT Projekt](#) und des [EPOMM-PLUS Netzwerkes](#) wurde eine neue Art des Parkraummanagements vorgeschlagen und mit den verschiedenen Stakeholdern diskutiert. Durch die Errichtung von Park&Ride Anlagen, Parkgaragen, einer Erhöhung der Parkgebühren und einer tageszeitlichen Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung hofft die Stadt, den innerstädtischen Autoverkehr um 25% reduzieren zu können. Das Maßnahmenbündel wird ab Mai 2011 umgesetzt.

Im Rahmen des österreichischen klima:aktiv mobil Programmes wurde von der TU Wien ein Leitfaden zum Stellplatzmanagement erarbeitet ("Autos umweltfreundlich abstellen"), der ab Frühjahr 2011 online verfügbar sein wird: www.klimaktivmobil.at

Reservierte Stellplätze für CarSharing,

Fahrgemeinschaften und alternativ betriebene Fahrzeuge



Ein erster Schritt kann auch sein, Parkplätze in guten Lagen für gemeinschaftlich genutzte Autos oder saubere Fahrzeuge zu reservieren. Parkplätze für Fahrgemeinschaften (CarPooling) nahe an Autobahnen oder Haupteinfallstraßen erleichtern die Bildung von Fahrgemeinschaften. Mehr und mehr europäische Städte stellen auch CarSharing Parkplätze auf öffentlichem Grund zur Verfügung. Paris bereitet gerade die Einführung (ab Oktober 2011) eines groß angelegten CarSharing Projektes vor (genannt **Autolib' - FR**). 700 Autolib' Stationen in der Hauptstadt (und in Summe 1400 in der Region) sollen einen CarSharing Gratisparkplatz rund um die Uhr garantieren. Speziell in der Stadt, wo Parkplätze Mangelware sind, sollte das zu einer erheblichen Attraktivierung von CarSharing beitragen. Außerdem ist vorgesehen, dass alle rund 3000 Autolib' Fahrzeuge Elektroautos sein sollen. Das bedeutet einen großen Schritt vorwärts für die Bekanntmachung und Einführung von E-Mobilität in der breiten Bevölkerung. In einigen Londoner Bezirken werden saubere Fahrzeuge gefördert, indem Parkgebühren nach CO₂-Ausstoß gestaffelt sind. E-Autos parken überhaupt gratis.

Parkraumbewirtschaftung und Kontrolle



Bepreisungen im Verkehr sind ein sehr wirkungsvolles Mittel um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu beeinflussen, so auch beim ruhenden Verkehr. Parkkosten, welche die Gesamtkosten der Parkflächen (Infrastruktur) umfassen, reduzieren den Parkplatzbedarf üblicherweise um 10 bis 30%, verglichen mit kostenfreiem Parken (**TDM Encyclopedia**). Um Parkprobleme in Gebieten ohne Bewirtschaftung zu vermeiden und einen effizienten Umsatz an Parkenden sowie die optimale Menge an freien Parkplätzen (15%) zu erreichen, ist es essentiell, die richtige Bepreisung für den richtigen Platz zu definieren. Parkgebühren sollten auch mit den Kosten für den ÖV abgeglichen werden, weil so der relative Attraktivitätsgrad beider Modi determiniert wird. Nach dem vorher erwähnten ITDP Papier (siehe oben) heben europäische Städte generell noch immer zu geringe Parkgebühren für Parkplätze sowohl auf der Straße als auch abseits davon ein.

Wie auch im ÖV sind gute Information über Parkmöglichkeiten und -gebühren sowie das Vorhandensein von Sammelgaragen und Park&Ride Anlagen von entscheidender Bedeutung. AutofahrerInnen sind gewillt, ihr Verhalten zu ändern, wenn sie dadurch Zeit oder Geld sparen. Marketing-Kampagnen können gewohnheitsmäßigen LenkerInnen eine Anregung bieten, Alternativen auszuprobieren und sich von deren Vorteilen überzeugen zu lassen.

Ob Parkraumbewirtschaftung wirkt, hängt in erster Linie von einer wirkungsvollen Kontrolle ab. In einer Untersuchung von **CERTU (FR)** zu "**20 Jahre Parkmanagement in französischen Städten**" wurden erhebliche Fortschritte im Parkraummanagement konstatiert, z. B. die Steigerung bewirtschafteter Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, mehr Parkgaragen und Parkhäuser. Auch die Parkgebühren wurden erhöht bzw. vermehrt gestaffelt (z. B. Dauerparkscheine für kleine Fahrzeuge). Dennoch wurde nicht der optimale Effekt erzielt, weil die Kontrolle teilweise mangelhaft war und vor allem die Strafen tendenziell gesunken sind. Ein Studienergebnis legt dar, dass die Strafgebühren für Parkdelikte von 1985 bis 2005 vom Äquivalent für 22 Parkstunden auf 8 Parkstunden gesunken sind. Überdies zeigen AutofahrerInnen weniger Respekt für Parkvorschriften: so werden Parkplätze im Straßenraum üblicherweise für 5 bis 6 Stunden pro Tag bewirtschaftet, aber nur für 2 Stunden pro Tag wurde auch wirklich bezahlt.

Besteuerung von Parkflächen



Die Stadt Nottingham plant die Einführung der ersten **Abgabe für Firmenparkplätze** innerhalb des Vereinigten Königreichs (siehe **Informationsfolder** dazu). Das Schema sieht eine Gebühr von £250 (rd. €300) je Parkplatz für alle Firmen mit mehr als 11 Stellplätzen vor. Diese Gebühr steigt innerhalb zweier Jahre auf £350 (rd. €415). Betriebe haben die Wahl, diese Gebühr selbst zu zahlen oder sie an ihre Beschäftigten weiterzugeben. Es wird erwartet, dass dieses Modell, dessen Einnahmen dem Ausbau des Straßenbahnnetzes zu Gute kommen, auch in anderen Städten eingeführt wird. Alleine in Nottingham sind 40.000 PendlerInnen betroffen. Naturgemäß ist der Plan sehr umstritten, einige Betriebe erwägen auch eine eventuelle Absiedlung.

Regulierungen für neue Wohn- oder Betriebsansiedelungen



Bisher war und ist es üblich, Minimumstandards für die Anzahl zu errichtender Parkplätze bei neuen Ansiedelungen festzulegen. Doch diese übliche Praxis ist meist kontraproduktiv zu Zielen des Mobilitätsmanagements und allgemeiner Umweltziele. Immobilienentwickler errichten oft mehr Stellplätze als nötig und stimulieren damit den Autoverkehr. Betriebe sehen es zu Recht als widersprüchlich an, dass sie zuerst große Summen in die Errichtung gesetzlich vorgeschriebener Stellplätze investieren, nur um im Nachhinein gedrängt zu werden, den motorisierten Verkehr und die Parkplatzbenutzung durch MitarbeiterInnen und KundInnen mittels Mobilitätsplänen und MM-Maßnahmen wieder einzuschränken. In Japan und einigen Teilen Indiens wurden Stellplatzmindestvorschriften für Wohngebäude durch die Verpflichtung ersetzt, nachzuweisen, dass ein Stellplatz vorhanden ist. Also erst vor Anschaffung eines Fahrzeuges muss seitens des Fahrzeughalters nachgewiesen werden, dass ein Stellplatz zur Verfügung steht ("proof-of-parking"; mehr dazu in [diesem Blog](#) oder dieser [Zusammenschau der Parkrichtlinien in 17 großen asiatischen Städten](#)). Immer mehr Städte gehen auch dazu über, anstatt minimal vorgeschriebener Stellplätze ein Maximum an erlaubten vorzugeben. Um dem Kontext und der Erreichbarkeit unterschiedlicher Stadtregionen Rechnung zu tragen, wurde 1989 in den Niederlanden das "ABC Modell" entwickelt. Der urbane Raum wurde in drei Zonen aufgeteilt, je nach Erschließungsgrad mit ÖV und Autoerreichbarkeit. Jede Zone hat ihr eigenes Minimum und Maximum an Stellplätzen (mehr dazu hier: [ITDP Papier](#)). Und obwohl das ABC Modell offiziell bereits ausgelaufen ist, wird es doch noch von vielen Städten verwendet, wenn es um Festlegungen zum Parkraummanagements geht.

Parkraumregulierungen sollten Bauträger, Eigentümer und Entwickler stimulieren oder zwingen, eine MM-Strategie auszuarbeiten. Ein Weg, dies zu erreichen, ist die Möglichkeit eines "buy offs" von benötigten Parkplätzen durch die Erstellung eines Mobilitätsplanes und die Durchführung von MM-Maßnahmen. Im Gewerbepark Phoenix-West (siehe [MAX Fallstudie C5](#)) in Dortmund war die Anzahl oberirdischer (Straßen)stellplätze durch die Bauordnung streng limitiert. Und zumal die Errichtung einer Parkgarage den Errichtern viel zu teuer gekommen wäre, konnte die gewünschte Anzahl der Stellplätze nicht erreicht werden. Anstatt eine Strafe (für zu viele oberirdische Stellplätze) zahlen zu müssen, wurden MM-Maßnahmen durchgeführt, um den Bedarf an Stellplätzen zu reduzieren. Beim neuen Gewerbepark "Goudse Poort" in Gouda in den Niederlanden (siehe [MAX Fallstudie C4](#)) wurde ein Maximum an Stellplätzen definiert: 1 Stellplatz je 50m². Anstatt nun vor jedem Geschäftslokal Stellplätze zu errichten, einigten sich die Betreiber auf eine Reduktion der zu errichtenden Stellplätze und es wurde eine zentrale Sammelgarage gebaut. Ein Teil der Servicegebühr, die Mieter dem zentralen Betreiber zahlen, deckt nun auch die Ausgaben für die Erschließung durch nachhaltigen Verkehr ab.

Koordination und Integration



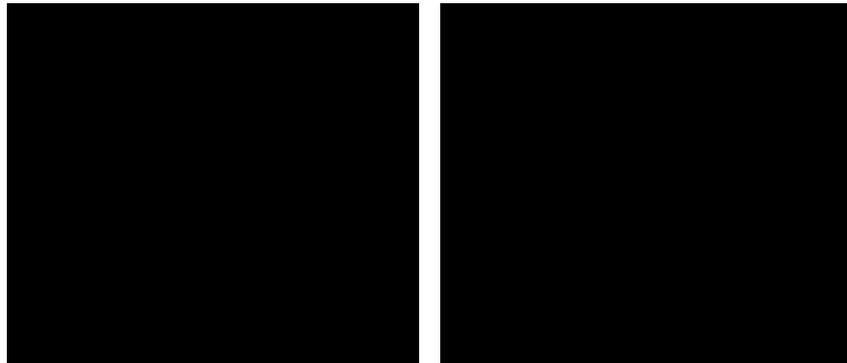
Wie jede andere MM-Maßnahme auch profitiert Parkraummanagement von der Integration/Koordination mit anderen Mobilitätsmanagementmaßnahmen, idealerweise in Form eines Verkehrsmasterplans bzw. Stadtverkehrsentwicklungsplans. Auch sollte die Abstimmung von Preisen für Parken im Straßenraum und außerhalb (Garagen, Parkhäuser) bedacht werden. Städte wie Zürich und Hamburg haben das bestehende Parkraumangebot im Stadtzentrum "eingefroren": wenn ein Parkplatz außerhalb des Straßenraumes geschaffen wird, muss einer im Straßenraum verschwinden (hier mehr dazu: [ITDP Papier](#)). Im folgenden einige Beispiele der Integration von Parkraummanagement mit anderen Mobilitätsmanagementmaßnahmen:

- **Zugänglichkeit zu Fuß - Attraktive Fußwegverbindungen**
Indem die Umfeldqualität der Fußwege zwischen Parkplätzen und Zielen verbessert wird (siehe [Zugänglichkeit zu Fuß/walkability](#) in der TDM Encyclopedie), verringert sich der Bedarf an vor-Ort-Parkplätzen und die Möglichkeiten, den selben Parkplatz auch anderweitig zu verwenden, steigen (z. B. Supermarkt-Parkplätze auch für Entertainment-Einrichtungen wie Kinos etc. Abend und nachts). Attraktivierte Fußwegverbindungen ermutigen auch zu sogenannten "park once trips", wo Besucher das Auto an einem Ort abstellen und mehrere Wege zu Fuß erledigen, anstatt von einem Parkplatz zum nächsten zu stauen.
- **Zufahrtsbeschränkungen**
Erfahrungen aus dem [CIVITAS Programm](#) zeigen, dass die Kombination von

Parkraummanagement und Zufahrtsbeschränkungen sehr wirkungsvolle Synergien ergeben kann, die Attraktivität von Stadtzonen steigern und auch dem lokalen Handel Umsatzzuwächse bescheren kann. Nach der zweiten Runde von CIVITAS Projekten wurde ein [Ratgeber für Richtlinien](#) dazu erstellt (Sprachversionen [hier](#)). In der abschließenden CIVITAS II Broschüre ([EN](#), [FR](#), [DE](#)), werden Ergebnisse von CIVITAS-Städten präsentiert, die erfolgreich auf eine Kombination dieser Maßnahmen gesetzt haben (S. 56-59). Die Stadt Burgos in Spanien konnte die Anzahl der das Stadtzentrum querenden Autos von 2000 auf 200 reduzieren. In Toulouse/FR konnte die Parkplatzsuchdauer von 23 min auf 5 min verkürzt werden. Die CIVITAS Broschüre betont aber auch die absolute Notwendigkeit, die Betroffenen und verschiedenen Stakeholder in solche Prozesse miteinzubeziehen, um die notwendige Unterstützung zu erhalten.

- Verbesserung des öffentlichen Verkehrs
Die Stadtverwaltungen von Brighton und Hove (Vereinigtes Königreich) integriert das Parkraummanagement in die Verbesserung des lokalen Busnetzwerkes: Seit Übernahme der Parkraumüberwachung seitens der Verwaltung von der Polizei (Entkriminalisierung), wird ein Schwerpunkt auf die Freihaltung von Busspuren und Haltestellen gelegt. Die Parkgebühren wurden signifikant erhöht, um sicherzustellen, dass Parken teurer ist als ein tägliches Busticket für das gesamte Netzwerk. Einkünfte aus der Parkraumbewirtschaftung werden für die Stärkung der nachhaltigen Verkehrsformen verwendet, indem z. B. die Busfrequenzen stetig verbessert werden. Als Resultat steigt die Nutzung der städtischen Busse um 5% pro Jahr, während der landesweite Trend leider in die andere Richtung geht. Innerhalb von 3 Jahren konnte der motorisierte Individualverkehr im Stadtzentrum um 10% reduziert werden. Überdies haben 37% der Haushalte in Brighton und Hove kein Auto, verglichen mit nur 19% in der umgebenden Region. (Quelle: [OSMOSE Datenbank](#); [Brighton und Hove Fallstudie](#)).

Platz sparen



Wie sich Autos selber parken: Videos zu automatisierten Garagen in Rotterdam, NL ([links](#)) und Japan ([rechts](#)).

Veranstaltungshinweise



- Velo-city Sevilla 2011
23.-25. März 2011 - Sevilla, Spanien
www.velo-city2011.com
- 4th PRESTO Training
30.-31. März 2011 - Venedig, Italien
www.presto-cycling.eu

Mehr Events finden Sie online im [EPOMM Kalender](#).



Finnish Transport Agency



lebensministerium.at



Kennisplatform Verkeer en Vervoer



Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.



Norwegian Public Roads Administration



ECOMM 2011



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive