

Liebe Leserin, Lieber Leser,

EPOMM war Partner im Push & Pull Projekt und auch Teilnehmer beim Abschlussmeeting in Gent/Belgien Ende Jänner 2017. Aus dem inspirierenden Projekt können Städte, die ihr Parkraummanagement verbessern und die Stadt lebenswerter machen wollen, eine Menge an wertvollen Erkenntnissen gewinnen, egal ob groß oder klein und egal ob weiter oder weniger weit fortgeschritten in ihrer Parkraumpolitik. Dieser e-update kann als Startpunkt dienen, Parken in ihrer Stadt nachhaltig zu verbessern! Highlights werden präsentiert, niederschwelliger Zugang zu relevanten Informationen wird geschaffen, um auch Sie zu inspirieren!

Zum Abschluss werden noch einige anstehende Konferenz präsentiert – unsere 21. ECOMM (Europäische Konferenz für Mobilitätsmanagement), die 4. SUMP-Konferenz und the 4. Europäische Fahrradlogistikkonferenz (European Cycle Logistics Conference) – siehe letztes Kapitel.

Die Vorteile guten Parkraummanagements



Umwandlung von Parkraum in Örebro, Schweden

Gutes Parkraummanagement kann die Verkehrsverhältnisse in Städten nachhaltig verbessern: es macht öffentlichen Raum verfügbar, unterstützt den lokalen Handel, reduziert Parkplatzsuchverkehr und den MIV (motorisierten Individualverkehr), fördert den Umweltverbund, verbessert die Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr, generiert Einnahmen, unterstützt die Stadtplanung, um Städte lebenswerter und attraktiver zu machen. Das alles kann mit relativ geringem Kostenaufwand erreicht werden bzw. finanziert sich selbst! Auf der anderen Seite führt fehlendes oder schlechtes Parkraummanagement zum Gegenteil: zerteilter öffentlicher Raum, schlechte Erschließung mit nachhaltigen Verkehrsmitteln, mangelnde Verkehrssicherheit und eine autoorientierte Stadtstruktur.

Das **Projekt Push&Pull** hat eine Reihe wichtiger Empfehlungen hervorgebracht, wie gutes Parkraummanagement implementiert werden kann.

- **Parkraummanagement strategisch einsetzen:**

Es greift zu kurz, Parkraum nur zu bewirtschaften. Parkraummanagement kann unerwünschte Fahrten reduzieren oder vermeiden, Erreichbarkeiten verbessern sowie den Modal Split verbessern, die Motorisierungsrate verringern, öffentlichen Raum verfügbar machen, wenn es in die übergeordnete Mobilitäts- und Verkehrsplanung integriert ist und klare Ziele gesetzt und verfolgt werden!

- **Setzen von "push" UND "pull" Maßnahmen:**

Ein "push" wird z.B. durch die Reduzierung der Privilegien des Autoverkehrs erzeugt: Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, Preisanpassungen für Parken, Parkraumbewirtschaftung auch für AnrainerInnen. Das ist oftmals unpopulär, zumindest auf den ersten Blick.

Wenn dies aber mit "pull"-Maßnahmen kombiniert wird, kann ein maximal positiver Effekt zur Zufriedenheit der BewohnerInnen erreicht werden: Verbesserungen im ÖV, neue Radwege und Radabstellanlagen, vereinfachte Parkregelungen, Mobilitätsmanagement etc. Das alles erleichtert nicht nur die Einführung der „push“-Maßnahmen, es macht auch die Vorteile besser sichtbar. Die gleichzeitige Einführung von beidem bringt das optimale Ergebnis!

- **Machen Sie die clevere Verwendung der Parkeinnahmen transparent:**

Jede "Push&Pull-Stadt" implementiert den sogenannten "Kernfinanzierungsmechanismus". Das heißt, das die Parkgebühren zumindest teilweise dazu verwendet werden, die Kosten für das Parkraummanagement selbst (Personal, Infrastruktur, Technologie) sowie die "pull" Maßnahmen decken und evtl. sogar zum allgemeinen Stadtbudget beizutragen. Wenn dies transparent gemacht und gut kommuniziert wird, kann die Bevölkerung direkt die Vorteile des Parkraummanagements erkennen.

- **Verbessern und erweitern!**

Alle Städte beginnen mit relativ kleinen Vorhaben und Gebieten, dehnen die Zonen aber mit der Zeit nach und nach aus und führen Verbesserungen ein. Parkraummanagement



Verwendung der Parkgebühren in Gent 2015
(zum Vergrößern auf das Bild klicken)

wird als strategisches Werkzeug verwendet, um Mobilität besser zu managen. Als gutes Beispiel siehe [die Entwicklungen in Graz](#), Österreich von 1979 bis heute.

Das leuchtende Beispiel: Gent/Belgien



Gent (E: Ghent, F: Gand)

MOBILITEITSPLAN GENT

Strategische mobiliteitsvisie

Mobiliteit als motor voor een duurzame en bereikbare stad



Detail des Zirkulationsplans – [Klick für Download](#)

Gent ist so inspirierend, weil es eine schöne, historische, gastfreundliche Stadt voller Energie ist, aber in erster Linie auch, weil es alle obigen Empfehlungen gewissenhaft umsetzt und die strategische Integration von Parkraumbewirtschaftung auf eine neue Ebene hebt: 2012 wurden die Parkbewirtschaftung und die Mobilitätsabteilung der Stadt zum **Mobilitätsbetrieb** (Mobiliteitsbedrijf) zusammengelegt. Der neue extern bestellte Direktor hatte zwei völlig unterschiedliche Unternehmenskulturen zu vereinen und konnte die Anzahl der Beschäftigten dennoch verdoppeln (momentan rd. 160). Der Betrieb ist zu 100% in Stadtbesitz und ihr gegenüber auch verantwortlich, agiert aber autonom und ist mit eigenem Budget ausgestattet. Letzteres kommt größtenteils aus den Parkgebühren, mit folgenden Vorteilen:

- strategische Investitionen in nachhaltige Mobilität sind leicht umsetzbar
- Zugang und Daten sind kohärent
- integriertes Management ohne übliches "Abteilungs-Hickhack" ist möglich
- Kontinuität auch über Wahlen hinaus ist gewährleistet (sichert langfristiges Denken, Planen und Handeln)

Hier einige der Errungenschaften

- Sehr detaillierte Sustainable Urban Mobility Plans mit ambitionierten Zielen wurden erstellt (Download [hier auf Flämisch 27MB](#)).
- Ein neuer Parkraummanagementplan, der auch bereits realisiert wurde, ist Teil davon. Er führte zu einer Verdopplung der bewirtschafteten Parkplätze sowie zu einer Modernisierung des Systems (praktisch papierlos und vordigital).
- Ein weiterer Teil ist der sogenannte "Zirkulationsplan", der 2017 eingeführt wird, mit einer Verdopplung der ohnehin schon großen Fußgängerzone, außerdem der Teilung des Stadtzentrums in einzelne Zonen, die nur via Ringstraße erreichbar sind. Ziel ist es, den PKW-Durchfahrtsverkehr zu unterbinden und zu Fuß gehen, Radfahren und ÖV zu stärken sowie der Bevölkerung öffentlichen Raum zurückzugeben.
- Dafür gibt es auch den "Lebendige/Lebenswerte Straßen"-Plan, im Rahmen dessen sich BewohnerInnen mit temporären oder permanenten Transformationen des Straßenraums bewerben können.
- Für den Radverkehr hat Gent das ambitionierte Ziel ausgegeben, dass von jeder Wohnung innerhalb von 100m ein Radabstellplatz zu erreichen ist.
- All das kostet die Stadt keinen Cent – ganz im Gegenteil: 2015 hat der Mobilitätsbetrieb 6 Million Euro in die Stadtkassa gespült – und diese Summe wird steigen, sobald weitere Parkplätze bewirtschaftet werden.

Gute Beispiele aus anderen P&P-Städten



Örebro Standards für Parken-Grafik und Karte – zum vergrößern auf das Bild klicken

Gent hat das ganze Spektrum einer P&P-Stadt implementiert, doch haben auch andere Städte Pioniermaßnahmen umgesetzt. Hier einige Beispiele:

Örebro in Schweden wächst rasch (gut über 1%/Jahr) und sucht nach Wegen, die autolastige Gestaltung neuer Entwicklungsgebiete hintanzuhalten. Dafür wurden die Standards fürs Parken geändert: die Minimalanforderungen wurden runtergeschraubt (Stellplatzmenge) und maximale Anzahlen für Parkberechtigungen erlassen. Zudem wurden Wohnsammelgaragen am Rand von Siedlungen anstatt von Einzelgaragen bei jedem Haus eingerichtet. Gleichzeitig wurden der ÖV und der Aktivverkehr gefördert.



Neue Parkgebühren und -zonen in Tarragona/ES

Nottingham ist die erste Stadt in Europa, die **WParkabgaben am Arbeitsplatz** eingeführt hat: jedes Unternehmen mit mehr als 10 Angestelltenparkplätzen muss fast 400 Euro/Jahr je Stellplatz an die Stadt bezahlen. Akzeptiert wurde das, weil Nottingham die so eingenommenen rd. 8 Million Euro/Jahr in die Verbesserung des ÖV-Systems investiert (z.B. Einführung zweier neuer Straßenbahnlinien).

Die zwei rumänische Städte Bacau und Iasi konnten von den **Rumänischen Parkrichtlinien** profitieren, welche im Rahmen von Push&Pull als Pilotbeispiele für all jene neuen EU-Mitgliedsstaaten entwickelt wurden, wo derartige Richtlinien fehlen. Bacau und Iasi waren daher Pioniere in ihrem Land, was die Integration von Parkraumbewirtschaftung in die Gesamtmobilitätsplanung angeht.



GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE

document cadru și îndrumar tehnic
pentru administrațiile publice din
România pentru a sprijini
sustenabilitatea gestionării
sistemului de parcuri urbane



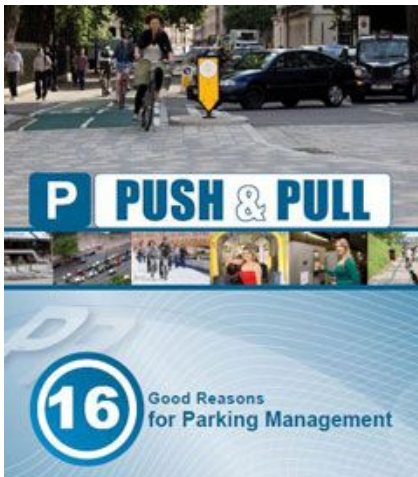
Neue rumänische Parkrichtlinien

Tarragona in Spanien hat rigorose Zufahrtsbeschränkungen in die Altstadt eingeführt, eine neue Parkgebührstruktur für den historischen Stadtkern sowie neue Parkhäuser am Rand dieser Zone. Dadurch konnte die durchschnittliche Auslastung der Parkplätze von 99% auf 80% gesenkt und der Parkplatzsuchverkehr reduziert werden, viele Besucher gehen somit heutzutage ins Stadtzentrum („Park & Walk“). Details siehe [Infoblatt](#).

Die Universität in Laibach/Slowenien hatte das Problem konfliktierender Interessen, zumal der Neubau sehr autoorientiert angelegt wurde. Doch konnte zumindest eine Parkraumbewirtschaftung erreicht und damit die Basis für ein umfassenderes Parkraummanagement geschaffen werden. Den größeren Erfolg stellt allerdings die Einführung des „Kernfinanzierungsprozesses“ in mehreren Städten Sloweniens dar (z.B. Skofia Loka). Dies ist auch in Schweden gelungen, wo Jönköping das Beispiel Örebro aufgreift. Weitere Städte werden zweifellos folgen.

Krakau/Polen setzt die gesamte Maßnahmenpalette von Push&Pull um: ausgeweitete Parkraumbewirtschaftung, weniger Parkplätze, Freimachen öffentlichen Raums und Parkeinnahmen für lebenswerte Straßen, mehr Platz zum zu Fuß gehen, über 1000 **neue Fahrradabstellplätze**, Mobilitätskampagnen und die Integration der Parkpolitik in die Gesamtmobilitätsplanung der Stadt.

Materialien und Informationen von Push&Pull und EPOMM



Einer der vielen nützlichen Materialien, die aus dem Push&Pull Projekt entstanden sind

Empfohlen werden hier besonders die [e-updates zu Parkraummanagement](#) und zur [Integration von Raumplanung und Mobilitätsmanagement](#) für detailliertere Informationen.

Push&Pull hat eine Fülle von Informationen hervorgebracht (einige davon in bis zu 18 Sprachen):

- ein dreiminütiges [Einführungsvideo](#)
- Broschüre: 16 gute Gründe für Parkraummanagement
- einen [Katalog](#) mit Fallstudien zu Parkraummanagement
- einen [Katalog](#) mit Fallstudien zu validierten Mobilitätsmanagementmaßnahmen (die aus Parkgebühren finanziert werden können)
- den [36-Seiten Push&Pull Endbericht](#) mit einem guten Projektüberblick
- [8 Fallstudien aus acht Städten](#) mit Vorzeigebispielen zur Einführung des Kernfinanzierungsmechanismus
- das Curriculum mit [Trainingsmaterialien](#) für sieben Lehreinheiten

Drei Konferenzen



Hier die Ankündigung dreier anstehender Konferenzen:



- Die nächste ECOMM findet vom 31. Mai bis 2. Juni in Maastricht statt. Das Programm wird gerade finalisiert, [Vorab-Registrierung](#) ist bereits möglich, die Anmeldung wird in den nächsten Tagen geöffnet.
- The 4. Europäische Konferenz zu „Sustainable Urban Mobility Plans“ wird am 29.-30. März in Dubrovnik/Kroatien stattfinden. Das [Programm](#) ist online und die [Anmeldung](#) geöffnet – Deadline am 3. März (auch für günstige Hotelbuchungen). Wenn Sie an [dieser kurzen Umfrage](#) zum SUMP Ihrer Stadt teilnehmen, können Sie eine Reise zur Konferenz gewinnen!
- Am 20.-21. März wiederum findet die [European Cycle Logistics Conference](#) in Wien statt. Frühbucherbonus [Registrierung](#) verfügbar bis 20 Februar. Das [Programm](#) umfasst reichhaltige Erfahrungen zum rasch wachsenden Bereich der Radlogistik, des hohen Kosten-/Nutzenfaktors, der Verlässlichkeit sowie neuester Entwicklungen (z.B. Elektro-Transporträder, IT und Container-Fähigkeit). Für weitere Events und Veranstaltungen besuchen Sie bitte den [EPOMM Kalender](#).



ECOMM 2017



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive