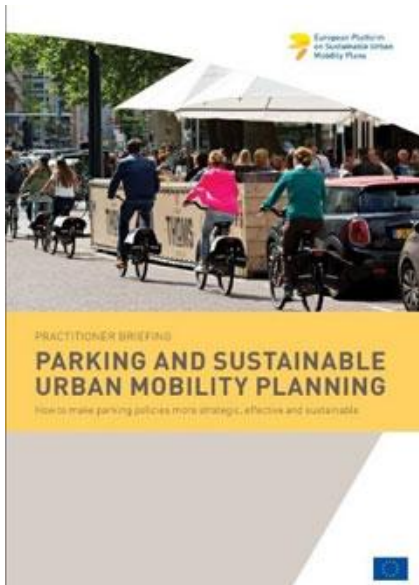


Liebe Leserin, lieber Leser,

in diesem e-Update dreht sich **alles um den ruhenden Verkehr**. Parkraumbewirtschaftung gilt heute als einer der Schlüssel zur Steuerung von Mobilität in der Stadt. Gutes Parkraummanagement kann dazu beitragen, wertvollen öffentlichen Raum freizugeben, unsere Städte attraktiver zu machen, die lokale Wirtschaft zu unterstützen, den Autoverkehr und die Staubildung zu verringern, die Verkehrssicherheit zu verbessern sowie Luftverschmutzung und Treibhausgasemissionen zu bekämpfen. Darüber hinaus generiert Parkraummanagement Einnahmen, die in nachhaltige Mobilität und Verbesserungen der städtischen Infrastruktur und der sozialen Versorgung investiert werden können.

Wir möchten Ihnen aktuelle Good Practices vorstellen und gehen dabei insbesondere auf das laufende Projekt CIVITAS Park4SUMP und dessen Vorgänger PUSH & PULL ein. In beiden Projekten, in denen **EPOMM eine wichtige Brückenfunktion übernimmt**, ist **Mobilitätsmanagement ein wichtiger Aspekt**.

## Parken und SUMP: eine perfekte Verbindung



Quelle: [eltis.org](http://eltis.org)

**Park4SUMP** ist ein EU-finanziertes Horizon-2020-Projekt im Rahmen des CIVITAS-Programms. Es soll **Städte bei der Anpassung von Parkraumbewirtschaftungsstrategien unterstützen und wirksame und innovative Lösungen als Teil ihrer Sustainable-Urban-Mobility-Pläne (SUMP) bereitstellen**. In einer Kooperation mit dem Vorgängerprojekt **PUSH & PULL** wurde eine **Fachinformation zur Integration von Parkraumbewirtschaftung in SUMP** als Teil der **neuen SUMP Guidelines** erstellt.

Park4SUMP zielt darauf ab, innovative Parkplatzlösungen zu entwickeln, zu verbessern und zu beschleunigen, sodass sie Teil des SUMP oder der damit verknüpften Planungsprozesse von Städten werden. Das Grundkonzept besteht darin, die besten Beispiele, Bereiche und Fachkenntnisse von Parkraummanagement in Europa heranzuziehen, davon zu profitieren und daraus zu lernen, wie Sie:

- von einer operativen und reaktiven zu einer strategischen Parkraumbewirtschaftung übergehen,
- innovative und kostengünstige Parklösungen implementieren,
- Einnahmen aus dem Parkraummanagement für nachhaltige Mobilität zwecksichern,
- die politische und öffentliche Akzeptanz erhöhen,
- den Parkdruck auf den öffentlichen Raum verringern, um die Lebensqualität Ihrer Stadt zu verbessern, und
- den Autoverkehr durch Parkraumlösungen reduzieren und Ihr Verkehrssystem nachhaltiger gestalten.

## Was ist falsch gelaufen?



Quelle: Discovery channel

In jeder Stadt steigt mit zunehmendem Autoverkehr auch die Nachfrage nach Parkplätzen. Durchschnittlich stehen Autos 23 Stunden am Tag auf dem Parkplatz (Schoup, 2005) und belegen bis zu 95 Prozent des städtischen Raums. Und obwohl Parkvorschriften, zeitliche Beschränkungen und gebührenpflichtiges Parken erfolgreich eingeführt wurden, **haben viele Städte immer noch mit politischen und öffentlichen Kontroversen rund ums Parken zu kämpfen**.

Das Thema Parken ist äußerst emotional. Dies führte zu einer rein reaktiven und operativen Parkraumregulierung, die hauptsächlich auf die Bewältigung von auftretenden Problemen ausgerichtet und daher durch isolierte Ansätze geprägt ist – was jedoch die Nutzung des Autos bedauerlicherweise weiter fördert.

Mit dem „PUSH & PULL“-Projekt wurden **16 gute Gründe für Parkraummanagement** ausgearbeitet und zusammengefasst. Diese evidenz- und faktenbasierten Fact Sheets, die **im Frühjahr 2020 von Park4SUMP aktualisiert** werden, liefern die notwendigen Informationen und Argumente, um Fachexperten davon zu überzeugen, die Implementierung von Parkraumbewirtschaftung in Städten in Betracht zu ziehen. Diese Argumente basieren alle auf dem zentralen Grundsatz, dass **„Parkraumbewirtschaftung der Schlüssel zur Steuerung von städtischer Mobilität ist“**. Weitere hilfreiche Argumente und Informationen finden Sie in der **Park4SUMP-Toolbox**.

## Zwei bahnbrechende Ansätze



Autofreie Zone rund um Sint Niklaas

Zum einen ist eine neue strategische und holistische Sichtweise auf das Parken am besten geeignet für SUMPs. Es ist klar, dass eine nachhaltige Parkraumbewirtschaftung über das Parkraummodell hinausgeht, mit der Städte bisher konfrontiert waren. Auch Prof. G. Mingardo von der Universität Rotterdam plädiert für einen Multi-Ziel-Ansatz, bei dem **mehr Verhaltensdeterminanten berücksichtigt werden und nicht nur Infrastrukturziele oder einmalige Problembewältigungen im Mittelpunkt stehen**.

Und zum zweiten gibt es keinen anderen Bereich, in dem Städte ihre SUMPs so weit vorantreiben können, wie eine Parkraumbewirtschaftung, bei der Einnahmen an andere nachhaltige Mobilitätslösungen gebunden werden. Daher könnte ein strategischer Ansatzpunkt der nachhaltigen städtischen Mobilität sein, **die aus der Parkraumbewirtschaftung lukrierten Gelder für die Umsetzung und Förderung nachhaltiger Verkehrsmaßnahmen zu verwenden**. Daraus könnte man in der Folge eine **dauerhafte Geldquelle** erschließen und müsste nicht jedes Jahr ein eigenes Budget neu aufstellen.

Die belgische Stadt **Ghent** beispielsweise hat diese Prinzipien der Mittelzweckbindung bereits im Projekt PUSH & PULL erfolgreich angewendet, und viele Park4SUMP-Städte folgen diesem Konzept.

## Verbesserung von Parkraummanagement in der Praxis



Parkinformation in Rotterdam

Die **16 Park4SUMP-Partnerstädte** verbessern ihre Parkregelungen und steuern die Implementierung von Good-Practice-Lösungen im Bereich Parkraummanagement in sieben Bereichen:

1. **Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung**, um das Verhalten von Autofahrern durch kostenpflichtiges und zeitlich oder räumlich begrenztes Parken zu beeinflussen
2. **Zweckbindung der Einnahmen** aus gebührenpflichtigen Parkplätzen zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsmaßnahmen als logisches Kosten-Nutzen-Element
3. **Stellplatzregelungen** in neuen Siedlungsgebieten, um das Mobilitätsverhalten und den Motorisierungsgrad zu beeinflussen
4. **Durchsetzung der Vorschriften** als notwendiges Element für funktionierende Parkraumbewirtschaftung
5. Parkraumbewirtschaftung als **Rückgrat des SUMP**, da sie das Hauptinstrument zur Dämmung der stetig zunehmenden Autonutzung ist
6. **Technologische, institutionelle und gesellschaftliche Innovationen** als Basis für effektives Parkraummanagement zu geringeren Kosten und mit mehr Durchsetzungsmöglichkeiten bei gleichzeitigem Erhalt des gerechten Zugangs für alle
7. Begleitende **Push-and-Pull-Maßnahmen** zur Förderung einer Verhaltensänderung verschiedener Zielgruppen wie Anwohner, Besucher oder Mitarbeiter



Parktag-Kampagne in Rotterdam

Auf der Park4SUMP-Website zeigen **kurze Videoclips**, wie beteiligte Städte wie Krakau, Rotterdam, Sint-Niklaas, Sofia, Trondheim und Vitoria-Gasteiz Maßnahmen in diesen verschiedenen Bereichen ergriffen haben, um eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu unterstützen.

## Ist es ein Grundrecht, das eigene Auto kostenlos auf der Straße in der Nähe der Wohnung zu parken?

Ein kürzlich veröffentlichter **Artikel** im De Correspondent betrachtet den ruhenden Verkehr und die Art und Weise, wie abgestellte Fahrzeuge unsere Gesellschaft beeinflusst. Die Eröffnungsaussage **„Parken beeinflusst alle, auch jene Menschen, die kein Auto besitzen“** gibt den Ton an. Und der Artikel setzt mit einigen verblüffenden Zahlen fort:



© Daan Wuben

- In den **Niederlanden** entfällt eine Fläche von 175 km<sup>2</sup> auf Parkplätze. Zwei Drittel dieses Raums befindet sich auf öffentlichem Gelände und 92 Prozent werden kostenlos angeboten.
- In Amsterdam, wo es bekanntermaßen eine der höchsten Parkgebühren in Europa gibt, zahlen die Einwohner der Stadt nur 20 Prozent der jährlichen 200 Millionen Euro Parkeinnahmen, obwohl diese Gruppe 80 Prozent der Parkplätze in Anspruch nimmt.
- Der Wirtschaftswissenschaftler Van Ommeren **kalkulierte** den Marktpreis eines Parkplatzes auf 3.600 Euro pro Jahr, während eine Parkgenehmigung in Amsterdam jährlich 535 Euro kostet. Wer bezahlt den Rest?

Diese Diskrepanz gilt es auszugleichen – das ist eines der Hauptargumente, die in dem Artikel vorgebracht werden, wenn man wirklich etwas verändern möchte. **Wer sein Auto wirklich täglich braucht, wird einen Parkplatz finden; wer es nur sporadisch nutzt, wird es sich genauer überlegen.**

Lokale Verwaltungen haben ihre Zahlungsbereitschaft für die Entwicklung neuer Bewohnerparkplätze bekundet. Ein interessantes Projekt in dieser Hinsicht ist die Initiative **Vrijstraat** in Den Haag. Die Zeitung The Guardian veröffentlichte einen **Artikel** über deren Zielsetzung, Autos von der Straße wegzubringen.

## Die Region Brüssel kündigt eine Reduktion der Parkgebühren um 25 Prozent an



Rue de la Loi, Brüssel

Nichts beschreibt den aktuellen Zustand von Brüssel, eine der von Staus am meisten belasteten Städte in Europa, besser als die mit Autos verstopfte Rue de la Loi – die Stadtautobahn, die jede Art der aktiven Mobilität auf einen engen Gehsteig zusammendrängt.

**Verkehrssicherheit und urbane Luftqualität waren Hauptthemen der Kundgebungen während der Brüsseler Regionalwahlen im Frühjahr 2019.** Die Ergebnisse gaben dem Wunsch der Wähler Ausdruck, die Omnipresenz von Autos aufzubrechen. Die neu ernannte Ministerin für Mobilität und Öffentliche Arbeiten, Elke Van Den Brandt, schlug ein ehrgeiziges Reduktionsziel der Parkplätze in der Region vor. **Bis 2030 sollen insgesamt 65.000 Parkplätze von der Straße verschwinden** und die Gesamtanzahl dadurch weniger als 200.000 betragen.

„Unser Ziel ist es, Parkplätze so zu verlagern, dass auf den Straßen mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden kann und die Stadt dadurch angenehmer und lebenswerter wird“, sagte Van Den Brandt. Gleichzeitig sollen **20.000 neue Parkplätze** für Bewohner in bestehenden Parkanlagen geschaffen werden, und zwar durch die doppelte Raumnutzung von Büros, Schulen, Handelsunternehmen und öffentlichen Institutionen außerhalb der Bürozeiten.

Im **neuen regionalen SUMP „Good Move“** wird die Reduzierung von Parkplätzen ausgearbeitet. Als Speerspitze von Park4SUMP wird dabei die Integration der Parkstrategie in den SUMP berücksichtigt.

**In der berüchtigten Autohauptstadt Europas ändert sich etwas.** In der Innenstadt verwandelt eine riesige Baustelle eine ehemalige vierspurige Straße in eine über einen Kilometer lange Fußgängerzone, die sich in die bestehenden Fußgängerzonen eingliedert. Mit dem Abschluss der Bauarbeiten im Januar 2020 wird dies **eine der größten Fußgängerzonen in Europa sein.**

Ein weiteres interessantes **Off-Street-Parkplatzmodell** wurde in Brüssel vorgestellt. **Bürogebäude sollen eine Umweltgenehmigung für ihre Parkplätze vor Ort beantragen.** Für die nicht genehmigten Parkplätze ist das Unternehmen verpflichtet, eine Umweltgebühr zu entrichten, falls sie diese Plätze nicht anderweitig nutzen oder für eine doppelte Nutzung durch Anwohner zur Verfügung stellen kann. Diese Steuer, die in einen Klimafonds fließt, wird jedes Jahr um 10 Prozent erhöht.

## Das ParkPAD-Audit-Tool

Eine radikale Änderung in der städtischen Parkraumbewirtschaftung wird durch die Entwicklung eines neuen Tools namens ParkPAD möglich sein. Es bietet **einen Auditprozess, der den Städten hilft, ihre Parkregelungen und deren organisatorischen Rahmen zu überprüfen und zu überarbeiten sowie einen Konsens über diese Verbesserungen zu erzielen, indem sie einen Aktionsplan für das Parkraummanagement** als Teil ihrer SUMPs entwickeln.

Park4SUMP arbeitet derzeit daran, unabhängige ParkPAD-Auditoren auszubilden und die Audits in allen beteiligten Park4SUMP-Städten zu testen. Dabei werden mehrere lokale





Konsensbildung beim ParkPAD-Audit

Treffen abgehalten, um einen Konsens über den Stand der Parkraumbewirtschaftung und praktiken in der jeweiligen Stadt zu erzielen.

Die Ergebnisse werden in einen **Parking Policy Quality Report** einfließen. Ausgehend von diesem gemeinsamen Ausgangspunkt erstellt die Gruppe der Stakeholder in Zusammenarbeit mit dem Auditor einen abgestimmten **ParkPAD-Aktionsplan als Teil des SUMP der Stadt**, der ein innovatives, effektives und lokal akzeptiertes Paket an Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen umfasst.

## Park4SUMP Trainings



ScanCar und Parkwächertaining in Trondheim

Ab Frühjahr 2020 werden in 16 Ländern maßgeschneiderte Park4SUMP-Schulungsprogramme für lokale, regionale und nationale Behörden organisiert, einige davon **in Zusammenarbeit mit EPOMM-Mitgliedern**. Die Schulungen orientieren sich an den Anforderungen des lokalen Parkraummanagements und am innovativen Ansatz eines oder mehrerer der oben genannten Cluster.

**Arbeiten Sie mit uns zusammen, um hochrangige politische Entscheidungsträger davon zu überzeugen, innovative und effektive Parkraumbewirtschaftungslösungen in Städten zu ermöglichen und zu fördern!** Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an den **Park4SUMP-Koordinator** Mobiel 21.

## Beispiele für Parkraumbewirtschaftung und SUMP in EPOMM-Mitgliedstaaten

REAMÉNAGEMENT DE LA GRAND PLACE DE ROUBAIX



Creation of a qualitative green square instead of public parking spaces in Roubaix (Lille)

In Frankreich wird die Parkraumbewirtschaftung durch lokale Richtlinien und Planungsunterlagen geregelt. Insbesondere im Rahmen der „Plans locaux d'urbanisme“ (französische Bezeichnung für SUMP) wird das Parken aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet:

- Es muss eine Bestandsaufnahme des gesamten öffentlichen Parkplatzangebots für Autos (einschließlich Elektrofahrzeuge) und Fahrräder durchgeführt werden, um über eine Ausgangsbasis zu verfügen.
- Bei Neubauten ist möglicherweise eine minimale oder maximale Anzahl von Parkplätzen erforderlich, wobei die mögliche Nähe zu ausreichend effizienten öffentlichen Verkehrsnetzen zu berücksichtigen ist.

Parkraumbewirtschaftung wird zunehmend auch zur Erreichung nachhaltiger Mobilitätsziele eingesetzt. Beispiele hierfür sind eine Reduzierung der Anforderungen bei Parkplätzen für Entwickler, die Carsharing-Dienste oder Ladestationen für Elektrofahrzeuge anbieten, die Verpflichtung zum Bau von Fahrradstellplätzen in Neubauten, in denen Pkw-Parkplätze zur Verfügung stehen, oder die Begrenzung der Anzahl von Parkplätzen bei Einkaufszentren.

**Der ruhende Verkehr ist in vielen deutschen Städten eines der umstrittensten verkehrspolitischen Themen.** Steigende Autozahlen führen dazu, dass der öffentliche Raum knapp wird, trotzdem müssen veraltete gesetzliche Mindeststandards eingehalten werden. Der Handels- und Lieferverkehr verschärfen das Problem.



Die Klimaschutzziele, Vorgaben zur Luftreinhaltung und die Verbesserung der urbanen Lebensqualität erzeugen Handlungsbedarf. Reduzierung und Bewirtschaftung von Parkflächen sind dabei zentrale Instrumente. Eine **neue Guideline** liefert den Kommunen Argumente für den Umgang mit einigen dieser herausfordernden Themen des Parkraummanagements in Deutschland.

In Freiburg, einem Park4SUMP-Partner, wurde die Parkplatznorm **im neuen Siedlungsgebiet Dietenbach** auf der Grundlage von Haushaltsbefragungen zum Autobesitz auf 0,8 Stellplätze pro Haushalt reduziert.

Eine der sieben Lead Cities, die direkt am **Interreg-MED-Projekt LOCATIONS** teilnehmen, ist **Lissabon**, und zwar im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen dem Lissaboner Stadtrat und der **Lisboa E-Nova – Energie- und Umweltagentur der Stadt Lissabon**.

Das Projekt hat zum Ziel, Kreuzfahrtstädte dabei zu unterstützen, die negativen Auswirkungen des Kreuzfahrttourismus zu entschärfen und **innovative, nachhaltige Transportlösungen** zu finden, die zur Entlastung des Verkehrs und zur Verringerung der



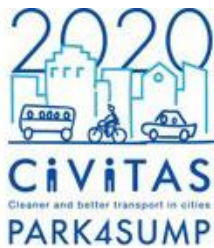
Treibhausgasemissionen beitragen. Für jede daran teilnehmende Stadt (Lissabon, Málaga, Ravenna, Triest, Rijeka, Zadar und Durrës) wurde ein **kohlenstoffarmer Verkehrsplan** entwickelt.

In Lissabon wird – neben den Plätzen für längeres Parken – ein System von Kurzzeitparkplätzen nur für Drop-off- und Pick-up-Passagiere eingerichtet. Diese Kurzzeitparkplätze werden sich in der Nähe von Sehenswürdigkeiten befinden, sodass Passagiere mit eingeschränkter Mobilität diese problemlos erreichen können. Die für das Halten erlaubte Zeit sollte ausreichen, damit das Ein- und Aussteigen reibungslos bewältigbar ist und eine kurze Haltedauer gefördert wird (z. B. fünf Minuten).

Zwischen dem Absetzen und dem Abholen der Fahrgäste sollen Busse in dafür vorgesehenen Stadtgebieten parken, in denen touristische Sehenswürdigkeiten als auch Kurzzeitparkplätze vorhanden sind. Die Zeit, in der Busse in diesen Arealen parken dürfen, sollte an die Kapazität der Parkflächen und an die Anzahl der vorhandenen Kurzzeitparkplätze angepasst werden (z. B. bis zu zwei Stunden).

## Park4SUMP

### Parkraumbewirtschaftung als Wendepunkt für die urbane Mobilität



Dieses Projekt wurde aus Mitteln des Forschungs- und Innovationsprogramms Horizont 2020 der Europäischen Union im Rahmen der Finanzhilfvereinbarung Nr. 769072 finanziert.

Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieses e-update liegt bei den Autoren. Es spiegelt nicht unbedingt die Meinung der Europäischen Union wider. Weder die INEA noch die Europäische Kommission sind für die Verwendung der darin enthaltenen Informationen verantwortlich.

**Koordinator:**  
Mobiel 21 vzw, Leuven, Belgien  
[park4sump.eu](http://park4sump.eu)



## Kommende Veranstaltungen 2020

- **Cities Forum 2020**  
30.-31.01.2020 | Porto, Portugal
- **TRA conference 2020 – Transport Research Arens**  
27.-30.04.2020 | Helsinki, Finnland
- **TRA - Transport Research Arena 2020**  
27.-30.04.2020 | Helsinki, Finnland
- **Conference on Urban Sustainable Mobility 2020**  
27.-29.05.2020 | Insel Skiathos, Griechenland
- **Park4SUMP Training on SUMP integration with support of the Park4SUMP City of Lisbon.**  
03.06.2020 | Cascais, Portugal
- **ECOMM 2020 - [Call for Presentations still open until 31st of December!](#)**  
03.-05.06.2020 | Cascais, Portugal

