



Parkraummanagement für eine nachhaltige urbane Mobilität in der Stadt für Morgen

Für Mensch & Umwelt

Umwelt 
Bundesamt

Impressum

Herausgeber:

Umweltbundesamt
Fachgebiet 2.6 Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land
Postfach 14 06
06813 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
buergerservice@umweltbundesamt.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

 /umweltbundesamt.de
 /umweltbundesamt
 /umweltbundesamt
 /umweltbundesamt

Autoren:

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Moskauer Straße 19, 40227 Düsseldorf

Maximilian Rohs
Gabriel Flore

Redaktion:

Fachgebiet I 2.6 Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land
Alena Büttner

Gestaltung:

Studio GOOD, Berlin

Publikationen als pdf:

www.umweltbundesamt.de/publikationen

Bildquellen:

Titel: Clara Pfister / Unsplash, S.4: GoodLifeStudio / iStockphoto, S.8: Aleksandr Kondratov / shutterstock.com, kleines Bild: Caron Badkin / shutterstock.com, S.13: Volodymyr Dvornyk / shutterstock.com, S.14: Sjo / iStockphoto, S.15: Monika Wisniewska / shutterstock.com, S.16: martin-dm / iStockphoto, S.18: golero / iStockphoto, S.19: anouchka / iStockphoto, S.20: fionn-grosse / Unsplash, S.23: Steven Van Aerschot / shutterstock.com, kleines Bild: Mikalai Nick Zastsenski / shutterstock.com

Stand: Oktober 2021

ISSN 2363-832X [Online]

Die Handlungsempfehlungen wurden von PwC im Vorhaben „Mobilitätskonzepte für einen nachhaltigen Stadtverkehr 2050: Metaanalyse, Maßnahmen und Strategien“ (FKZ 3717 58 1030) erarbeitet. Das Vorhaben wurde im Rahmen des Ressortforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert und im Auftrag des Umweltbundesamtes vergeben.

Parkraummanagement für eine nachhaltige urbane Mobilität in der Stadt für Morgen



Inhalt

Parkraummanagement für eine nachhaltige urbane Mobilität in der Stadt für Morgen.....	6
---	---

A Ökonomische Instrumente

Parken im privaten Raum und beim Arbeitgeber	8
Parken im öffentlichen Straßenraum	10

B Digitalisierung	14
-------------------------	----

C Rechtliche Instrumente

Instrumente zur Reduzierung bzw. Anpassung des Stellplatz- und Parkstandangebots	18
Integrationsmöglichkeiten alternativer Mobilitätsmodelle	22

Fazit.....	24
Quellenverzeichnis	27



Parkraummanagement für eine nachhaltige urbane Mobilität in der Stadt für Morgen

Deutschland und die EU insgesamt haben sich ambitionierte Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele gesetzt. Um sie zu erreichen, muss auch die Mobilität nachhaltiger werden. Die negativen Auswirkungen des Verkehrssektors auf die menschliche Gesundheit, die urbane Lebensqualität und die Umwelt sind weiter zu reduzieren. Ohne die Mobilität der Menschen und den Transport von Gütern einzuschränken, muss deshalb der Verkehr nachhaltiger und umweltfreundlicher gestaltet werden. Mit diesem Ziel hat das UBA im März 2017 seine Vision für „Die Stadt für Morgen“ vorgestellt. Sie zeichnet sich dadurch aus, dass die Menschen umweltschonend mobil sind und nicht unter Lärm und Abgasen leiden. In der Stadt für Morgen sind die Wege durch eine kompakte, nutzungsgemischte Bauweise verkürzt und ist der Flächenverbrauch reduziert. Die Stadt ist grün und attraktiv. Der öffentliche Raum fungiert mehr als Lebensraum und weniger als Parkraum.



Das Forschungsprojekt „Mobilitätskonzepte für einen nachhaltigen Stadtverkehr 2050: Metaanalysen, Maßnahmen und Strategien“ hat darauf aufbauend Grundlagen für die Entwicklung einer Gesamtstrategie für nachhaltige Mobilität in der Stadt erarbeitet. Das Projekt erweitert und vertieft die UBA-Vision „Die Stadt für Morgen“ um die erforderlichen Rahmenbedingungen, um eine nachhaltige Stadtmobilität umzusetzen und präzisiert die Maßnahmenpakete, die in der Vision bereits benannt wurden.

Ein wichtiger Einflussfaktor auf das Mobilitätsverhalten in den Städten ist das Parken im öffentlichen Raum auf Parkständen und im privaten Raum auf Stellplätzen. Werden die Rahmenbedingungen des ruhenden Kfz-Verkehrs verändert, fördert dies die Nutzung von nachhaltigen Verkehrsarten. Dadurch sinken die Emissionen von Luftschadstoffen, Treibhausgasen und Lärm

sowie deren Auswirkungen auf Umwelt, Gesundheit und Aufenthaltsqualität. Im Ergebnis führt eine nachhaltige Mobilität nicht nur zu geringeren Umweltbelastungen und höherer Lebensqualität, sondern darüber hinaus auch zu langfristigen Vorteilen für Wirtschaft und Beschäftigung (UBA 2015).

Zielsetzung

Die vorliegende Broschüre gibt einen Überblick über zentrale Instrumente des Parkraummanagements als Gestaltungswerkzeug für eine nachhaltige urbane Mobilität in der Stadt für Morgen. Der Begriff Parkraummanagement umfasst die zeitliche und räumliche Beeinflussung des Parkraumangebots und der Parkraumnachfrage zur Steuerung der Parkraumnutzung. Parkraumbewirtschaftung als Bestandteil des Parkraummanagements bezieht sich auf die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums durch die Erhebung von Parkgebühren. Zu den zentralen Instrumenten des Parkraummanagements zählen:

A. Ökonomische Instrumente: Parken im privaten Raum bzw. beim Arbeitgeber sowie Parken im öffentlichen Raum

B. Digitalisierung

C. Rechtliche Instrumente: Instrumente zur Reduzierung bzw. Anpassung des Stellplatz- und Parkstandangebots sowie Integrationsmöglichkeiten alternativer Mobilitätsmodelle.

Die Möglichkeiten der Digitalisierung können die Umsetzung von ökonomischen und rechtlichen Instrumenten beeinflussen. Daher wird die Digitalisierung hier als Querschnittsthema betrachtet.

Da diese Instrumente des Parkraummanagements in Deutschland bisher allerdings nur bedingt eingesetzt werden, umfasst diese Broschüre Handlungsempfehlungen zu den einzelnen Instrumenten. Zur Veranschaulichung wird die Broschüre um konkrete nationale und internationale Fallbeispiele ergänzt.

Ökonomische Instrumente – Parken im privaten Raum und beim Arbeitgeber

Der Pkw ist aktuell das zentrale Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit und zurück. Um die Mobilität in den deutschen Städten nachhaltiger zu gestalten, muss die Parksituation beim Arbeitgeber so verändert werden, dass die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer freiwillig mehr Wege mit dem öffentlichen Verkehr, Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen.



A1 „Kostenwahrheit“ beim Arbeitgeberparken

Arbeitgeber stellen ihren Angestellten in vielen Fällen kostenlose Parkplätze zur Verfügung. Da sie für die Errichtung und Instandhaltung der Parkplätze aufkommen, gewähren sie den Angestellten indirekt einen monetären Vorteil. Dadurch entsteht für diese ein Anreiz, im Pkw, meist in Einzelbesetzung, zur Arbeit zu fahren. Wenn Angestellte für die mit dem Parken verbundenen Kosten selbst aufkommen müssten, würde ein Anreiz entstehen, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen.

Eine entsprechende Abgabe würde die Angestellten allerdings zusätzlich zu den Fahrtkosten zur Arbeit und zurück weiter finanziell belasten. Da sich dies in der Folge negativ auf die Attraktivität des Arbeitgebers für dessen Angestellte auswirkt, ist eine Umsetzung nur schwierig durchsetzbar. Eine Möglichkeit stellt die Einführung einer Abgabe für private, von Arbeitgebern zur Verfügung gestellte Parkplätze dar. Hierdurch würde die Anzahl der zur Verfügung gestellten Parkmöglichkeiten sinken, was die Bildung von Fahrgemeinschaften und die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel begünstigt.



Fallbeispiel „Workplace Parking Levy“

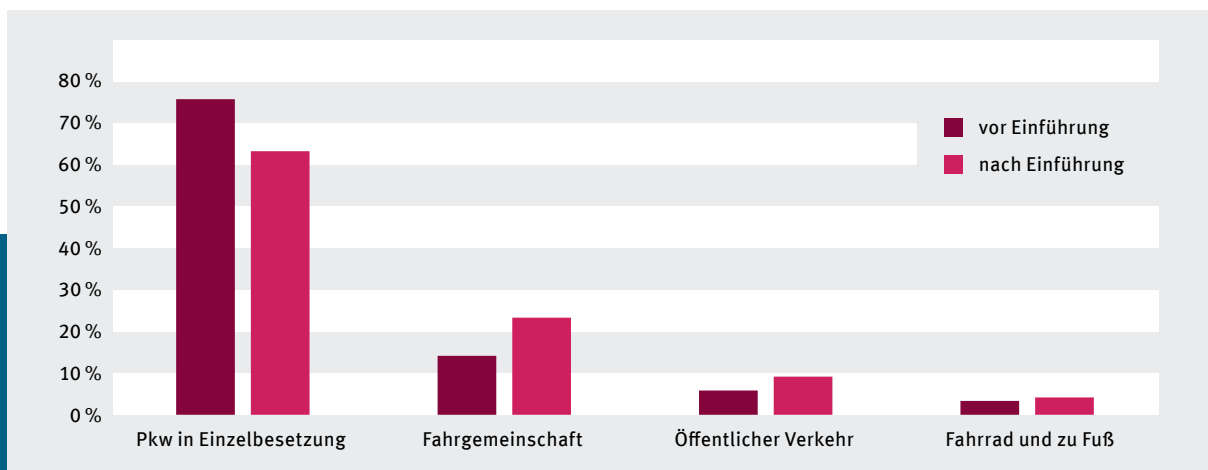
Im April 2012 führte Nottingham als erste Stadt in Europa eine Abgabe für private, von Arbeitgebern zur Verfügung gestellte Parkplätze, die sogenannte „Workplace Parking Levy“, ein. Für jeden bereitgestellten Parkplatz müssen Arbeitgeber mit mehr als zehn Parkplätzen für ihre Angestellten eine jährliche Abgabe von inzwischen rund 500 Euro bezahlen. Von der Gebühr sind etwa 27.000 Parkplätze betroffen, so dass die Stadt Nottingham pro Jahr durch die „Workplace Parking Levy“ mehr als 10 Mio. Euro einnimmt. Diese werden für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs verwendet, zum Beispiel für die umfangreiche Erweiterung des Straßenbahnnetzes oder die Beschaffung von Elektro- und Biogasbussen. Die Einführung der „Workplace Parking Levy“ führte zu einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr und hierdurch zu einer Reduzierung der negativen externen Effekte des Verkehrs in Form von Emissionen und Staus.

A2 (Finanzielle) Anreize für den Stellplatzverzicht

Ein besonders erfolgsversprechender Ansatz ist, den Angestellten einen finanziellen Anreiz bei Verzicht auf den bislang gebührenfrei zur Verfügung gestellten Stellplatz durch den Arbeitgeber zu gewähren. Bei dem sogenannten „Parking Cash Out“ erhalten die Angestellten eine Auszahlung für den Stellplatzverzicht. Durch die Kompensation des Verzichts wird das Konzept „Parking Cash Out“ bei den Angestellten positiv aufgenommen. Gleichzeitig können die Arbeitgeber von der geringeren Stellplatznachfrage und den damit verbundenen Kosteneinsparungen profitieren, zum Beispiel durch die Reduzierung der angemieteten Parkplatzausfläche oder durch Vermeidung eines sonst

erforderlichen Parkplatzausbaus. Alternativ zur Auszahlung im Rahmen des „Parking Cash Out“ ist auch die Bereitstellung eines Jobtickets für den öffentlichen Verkehr denkbar.

Die Einführung bietet sich vor allem bei Unternehmen in innerstädtischen Lagen an, die gut an den öffentlichen Verkehr angebunden sind und für die die Bereitstellung von Parkmöglichkeiten mit entsprechend hohen Kosten verbunden ist. Besonders vorteilhaft ist es, wenn die Parkplätze angemietet sind und entsprechend relativ flexibel aufgegeben werden können. Zudem kann das Konzept eine wichtige Rolle im Rahmen von geplanten Unternehmenserweiterungen spielen, bei denen über den Bedarf des zukünftigen Parkplatzeangebots entschieden werden muss.



Fallbeispiel „Parking Cash Out“ – Ergebnisse einer Analyse von acht Unternehmen in Kalifornien (vgl. Shoup 2005)

Arbeitgeber, die für ihre Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bislang kostenlose oder subventionierte Parkplätze zur Verfügung gestellt hatten, stellten diese vor die Wahl, ihren Stellplatz zu behalten oder diesen gegen Erhalt einer Geldzahlung aufzugeben. Damit setzten die Arbeitgeber einen Anreiz, Fahrgemeinschaften zu bilden und umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen. Gleichzeitig ergaben sich Kosteneinsparungen für die Arbeitgeber. Die Wirksamkeit der Maßnahme basierte insbesondere darauf, dass keine Arbeitnehmerin bzw. kein Arbeitnehmer einen Nachteil erfährt und ihren bzw. seinen Stellplatz aufgeben muss. Diejenigen, die ihren Stellplatz freiwillig aufgaben, wurden hingegen belohnt. Im Rahmen dieses Beispiels belief sich die monatliche Geldzahlung durch das „Parking Cash Out“ auf mehr als 30 US-Dollar pro Arbeitnehmerin bzw. Arbeitnehmer.

Das Angebot wurde von den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern positiv aufgenommen. Die Einführung des „Parking Cash Out“-Programms wirkte sich positiv auf ihre Zufriedenheit aus und verbesserte die Chance zur Anwerbung von neuen Angestellten. Zudem hat sich das Mobilitätsverhalten erkennbar geändert. Im Durchschnitt wurden 12 % weniger Pkw-Kilometer pro Arbeitnehmerin bzw. Arbeitnehmer im Jahr zurückgelegt. Dieser Rückgang entsprach einer Reduzierung von jedem achten Pkw. Dabei hat insbesondere die Nutzung von Fahrgemeinschaften zugenommen, wie die nebenstehende Analyse zum Mobilitätsverhalten vor bzw. nach der Einführung des „Parking Cash Out“-Programms zeigt.

Quellen der Handlungsempfehlungen

Für einen detaillierten Einblick in diese Handlungsempfehlungen und weiterführende Informationen siehe: Evangelinos / Matthes / Lösch / Hofmann (2010), Hess (2001), United States Environmental Protection Agency Office of Air and Radiation (2005a), United States Environmental Protection Agency Office of Air and Radiation (2005b).

Ökonomische Instrumente – Parken im öffentlichen Straßenraum

Durch ein flächenschonendes Parkraummanagement können wichtige Impulse für eine nachhaltige Stadtmobilität und effiziente Nutzung des öffentlichen Straßenraums gesetzt werden. Im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung stehen hierzu mit einer flexiblen und nachfrageorientierten Preisgestaltung sowie einer nutzergruppenspezifischen Preisdifferenzierung zwei grundlegende ökonomische Instrumente zur Verfügung.

A3 Flexible Bepreisung von Parkständen

Die Höhe der Parkgebühren beeinflusst die Nachfrage nach Parkständen stark. In Abhängigkeit vom jeweiligen Preisniveau wird ein Anreiz dafür gesetzt, ein anderes Verkehrsmittel zu wählen oder eine Fahrt auf einen früheren oder späteren Zeitraum zu verlegen. Grundsätzlich variiert die Parknachfrage im Tagesverlauf und in Abhängigkeit vom Gebiet bzw. Stadtteil. Dabei kann es in bestimmten Gebieten oder zu bestimmten Zeiten zu einer sehr hohen Auslastung oder sogar Überlastung der vorhandenen Parkmöglichkeiten kommen, während an anderen Orten oder zu einer früheren oder späteren Zeit die Auslastung gering ausfällt. Damit trifft die bisher starre Preisgestaltung auf eine zeitlich und räumlich dynamische Nachfrage nach Parkmöglichkeiten.

Um das Parkverhalten zu lenken, bietet sich daher die räumlich und zeitlich variable Bepreisung von Parkplätzen an. In Abhängigkeit von der gewünschten Parkplatzauslastung können die Preise in mehreren Schritten so lange angepasst werden, bis der angestrebte Auslastungsgrad erreicht wird. Zu beachten ist jedoch, dass die Verhaltensänderungen auf diese Preisanpassungen eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen können. Dabei spielt neben der absoluten Höhe der Parkgebühren im öffentlichen Raum auch die relative Preisdifferenz zu nahegelegenen Stellplätzen eine wichtige Rolle, z. B. in Parkhäusern und Tiefgaragen.

Daher sollten die Preise der Parkstände und der Stellplätze im Sinne einer effizienten Verteilung der Nachfrage nach Parkplätzen aufeinander abgestimmt werden. Um eine Verlagerung in Parkhäuser und Tiefgaragen zu erzielen, müssen die Parkgebühren zur Nutzung der Parkstände entsprechend hoch ausfallen.

Fallbeispiel Projekt „SFpark“ in San Francisco

Im Jahr 2011 stattete die Stadt San Francisco im Rahmen des Projekts „SFpark“ in sieben Pilotzonen rund 7.000 Parkplätze mit Sensoren zur Erfassung der Parkplatzauslastung aus und installierte neue Parkuhren, deren Parkgebühr dynamisch angepasst werden kann. Durch eine flexible Preisgestaltung sollte ein angestrebter Auslastungsgrad der Parkplätze zwischen 60 % und 80 % erreicht werden. Zu geringe Preise führen zu einer Auslastung oberhalb von 80 %, was zu zusätzlichem Parksuchverkehr und zu Staus führen würde. Auch eine Auslastung unterhalb von 60 % durch entsprechend hohe Preise galt es zu vermeiden, um negative Auswirkungen auf den umliegenden Handel und damit auf die Arbeitsplätze und Steuereinnahmen zu verhindern. Zur Erreichung eines Auslastungsgrads zwischen 60 % und 80 % erfolgte die Anpassung der Parkgebühren etwa alle zwei Monate, wenn der angestrebte Auslastungsgrad über- oder unterschritten wurde.

In einem Großteil der Blocks im Untersuchungsgebiet wurde der angestrebte Auslastungsgrad erreicht. Dabei fielen die Preise in der Zeit zwischen 12 und 15 Uhr am höchsten aus. Durch die flexible Preisgestaltung sank im Untersuchungsgebiet die durchschnittliche Dauer für die Suche nach einem Parkplatz um 43 %. Gleichzeitig ging das Verkehrsaufkommen in Fahrzeugkilometern um 30 % zurück. Dabei lag die durchschnittliche Preiselastizität bei - 0,4, d. h. bei einem Anstieg der Parkgebühren um 1,0 % sank die Nachfrage um 0,4 %. Darüber hinaus waren positive Effekte auf die lokalen Geschäfte sowie ein Anstieg der Einnahmen durch die Parkgebühren erkennbar. Zudem wurde von geringeren Unfallzahlen und Stauergebnissen berichtet.



Das Mobilitätsverhalten kann durch die Einführung einer flexiblen Bepreisung von Parkständen effizienter gesteuert werden.

Um die beabsichtigten verkehrlichen Wirkungen zu erzielen, ist die regelmäßige Überwachung des Parkraums, die Ahndung von Verstößen und die Erhebung von Verwarn- und Bußgeldern in einer wirksamen Höhe nötig.

A4 Differenzierte Bewirtschaftungsform nach Nutzergruppen

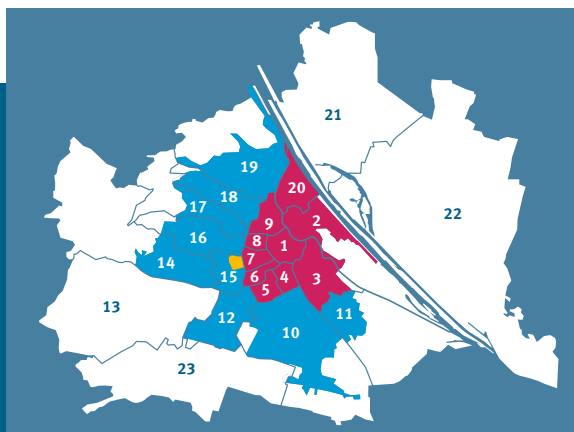
Im Sinne einer Feinsteuerung sind die im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung erhobenen Parkgebühren nach den unterschiedlichen Nutzergruppen zu differenzieren. Um etwa die Parkplatzsuche für Bewohner, Kunden, Menschen mit Behinderungen, Ärztinnen und Ärzte, Handwerkstreibende oder Lieferanten in bestimmten Gebieten zu vereinfachen, ist die Gewährung von Sonderrechten denkbar. Um umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern, bietet es sich beispielsweise auch an, die Parkgebühren für Carsharing-Fahrzeuge oder für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu reduzieren bzw. zu streichen, Rabatte für Nutzende von P+R Anlagen zu gewähren oder Park- und ÖPNV-Tickets miteinander zu verknüpfen.

Grundsätzlich richtet sich die Parkraumbewirtschaftungsform eines Gebietes nach der jeweiligen Nachfragestruktur. So kann etwa zwischen Kurzpark-

zonen, Bewohnerparken und Mischparken unterschieden werden.

In Gebieten mit ausgeprägter Einzelhandelsnutzung bieten sich Kurzparkzonen mit einer vorgegebenen Höchstparkdauer, zum Beispiel von zwei Stunden, und der Verzicht auf Bewohnerparkausweise an. Hierdurch wird das Dauerparken von Bewohnern oder Pendelnden verhindert, so dass die Parkmöglichkeiten in erster Linie den Kundinnen und Kunden des Einzelhandels zur Verfügung stehen. Gleichzeitig wird ein hoher Parkplatzumschlag sichergestellt.

Das Parken für die Bewohnenden kann durch die Einführung von Bewohnerparken mit der Ausgabe von kostenpflichtigen, ganzjährigen Bewohnerparkausweisen erleichtert werden. In Gebieten verdichteter Wohnnutzung mit angrenzenden Arbeitsplatzkonzentrationen oder besucherintensiven Nutzungen können damit die Parkchancen für Bewohner erhöht und Pendel- bzw. Besuchsverkehre verlagert werden. In entsprechenden Gebieten gilt dabei in der Regel ein eingeschränktes Halteverbot, von dem Bewohnerinnen und Bewohner mit einem entsprechenden Parkausweis befreit sind.



Fallbeispiel Parkraumbewirtschaftung in Wien

Die österreichische Hauptstadt Wien gilt als klassisches Vorbild für die Steuerung und Bewirtschaftung von Parkplätzen. Seit dem Jahr 1993 betreibt die Stadt eine Parkraumbewirtschaftung mittels flächendeckender Kurzparkzonen im Innenstadtbereich, die kontinuierlich auf weitere Bezirke ausgeweitet und überarbeitet wird. Das Parkraummanagement wird dabei durch weitere Pull-Maßnahmen wie ÖPNV-Ausbau oder Förderung des Garagenbaus flankiert.

In den zentralen Bezirken 1 bis 9 und 20 gilt derzeit an Wochentagen zwischen 9 und 22 Uhr eine maximale Parkdauer von zwei Stunden. In den Bezirken 10 bis 12 und 14 bis 19 kann maximal drei Stunden geparkt werden. Die Parkgebühren betragen 1,15 Euro für 30 Minuten, für einen Bewohnerparkausweis werden je nach Bezirk eine Parkabgabe zwischen 90 Euro und 120 Euro pro Jahr fällig.

Von der maximalen Parkdauer ausgenommen sind Bewohner mit einer entsprechenden Berechtigung in den Bezirken 1 bis 9 und 12, für die speziell reservierte Parkplätze bereitgestellt werden. Am Wiener Stadtrand stehen zahlreiche an den ÖPNV angeschlossene Park & Ride-Anlagen für 3,60 Euro pro Tag zur Verfügung. Die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung sind zweckgebunden für die finanzielle Förderung des ÖPNVs, des Radverkehrs sowie des privaten Garagenbaus.

Die Parkraumbewirtschaftung stellt eine zentrale Säule der Wiener Mobilitätsstrategie dar. Gegenüber dem Jahr 1993 konnte bis ins Jahr 2018 der Modal Split des motorisierten Individualverkehrs von 40 % auf 28 % reduziert werden. Der ÖPNV wuchs im selben Zeitraum von 29 % auf 38 %, der Radverkehr von 3 % auf 7 %. Für das Jahr 2025 wird eine weitere Verlagerung auf den Umweltverbund angestrebt. 80 % der Wege sollen dann mit dem Umweltverbund zurückgelegt und der motorisierte Individualverkehr auf einen Anteil von 20 % reduziert werden. Eng mit dieser Entwicklung verbunden lässt sich ein Rückgang der Motorisierung (Pkw pro 1.000 Einwohner) in fast allen Bezirken bis 2017 beobachten.

Viele Gebiete mit hohem Parkdruck zeichnen sich durch die Konkurrenz einer Vielzahl an unterschiedlichen Nutzergruppen aus wie Bewohner, Kundinnen und Kunden oder Pendelnde. Durch die Einführung von Mischparken stehen die Parkplätze, für die Parkgebühren erhoben werden, der Allgemeinheit zur Verfügung. Bewohner können durch den Erwerb eines kostenpflichtigen, ganzjährigen Bewohnerparkausweises vergünstigt parken, konkurrieren mit den anderen Nutzergruppen aber um die Parkmöglichkeiten.

A5 Faktencheck zu den Anordnungsvoraussetzungen für die Parkraumbewirtschaftung

Im Rahmen eines Faktenchecks zum Thema Parkraumbewirtschaftung wurde die folgende Frage beantwortet: „Durch welche Änderungen am Rechtsrahmen in Deutschland können ohne großen Aufwand deutlich mehr Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung entstehen?“ Die gestellte Frage weist einen komplexen rechtlichen Hintergrund auf und kombiniert Rechtsfragen des Straßenverkehrsrechts mit Vorschriften des Baurechts. Die entsprechenden Regelungen ergeben sich aus einem Zusammenspiel von Bundesrecht, Landesrecht und teils kommunalem Satzungsrecht, das von den Behörden vor Ort auf die konkreten, lokalen Verhältnisse angewandt werden muss.

Dabei ist zwischen Bestands- und Neubaugebieten zu differenzieren. Parkraumbewirtschaftungszonen im bebauten und unbeplanten Innenbereich deutscher Städte lassen sich lediglich nach den Regelungen des Straßen- und Straßenverkehrsrechts einrichten. Maßstab sind dann grundsätzlich keine städtebaulichen Erwägungen, sondern lediglich die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs. Auch hinsichtlich des Bewohnerparkens steht den Gemeinden lediglich eine beschränkte Einflussnahme auf die Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden zu. Demgegenüber spielen städtebauliche Ziele der Parkraumbewirtschaftung bei der Ausweisung neuer Baugebiete sehr wohl eine Rolle und sind bei der Bauleitplanung zwingend zu berücksichtigen.

Im Rahmen geltenden Rechts ergeben sich einige Ansatzpunkte für rechtliche Änderungen zur vereinfachten Schaffung von Parkraumbewirtschaftungszonen, deren Zulässigkeit im Einzelnen näher zu untersuchen ist. Ein „Patentrezept“ ist dabei aber nicht ersichtlich.



Seit dem Jahr 1993 baut die Stadt Wien die Parkraumbewirtschaftung konsequent aus.

Änderung § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Eine Ausweitung der Voraussetzungen, unter denen Parkraumbewirtschaftungszonen in § 45 StVO angeordnet werden können, würde die Anordnung entsprechender Zonen vereinfachen. Denkbar wäre die Definition von Kennzahlen durch den Gesetzgeber, die die Straßenverkehrsbehörde zur Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftungszone berechtigen bzw. diese sogar dazu verpflichten. Mögliche Beispiele wären die Bevölkerungsdichte im Verhältnis zu Verkehrsaufkommen bzw. verfügbaren Stellplätzen in einem bestimmten Gebiet. Grundlage dieser Kennzahlen könnten die Inhalte der derzeit geltenden Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sein.

Ein weiterer Ansatz ist die Aufnahme einer Vorgabe in die StVO, Parkraumbewirtschaftungszonen generell in Gebieten anzuordnen, für die ein Bebauungsplan existiert oder für die in einem Bebauungsplan bestimmte Gebietstypen festgesetzt sind, zum Beispiel Kerngebiet, urbanes Gebiet etc.

Denkbar wäre auch die Berücksichtigung städtebaulicher Belange im Straßenverkehrsrecht. Das bedeutet, dass die Parkraumbewirtschaftung in Bestandsgebieten nicht nur ordnungsrechtlich, sondern auch städtebaulich zulässig wäre. Neben den Belangen der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs müssten also auch bauleitplanerische Erwägungen die Anordnung von Parkraumbewirtschaftungszonen erlauben.

Änderung § 1 Abs. 5, Abs. 6 Nr. 9 Baugesetzbuch (BauGB)

Durch Änderung von § 1 BauGB könnten Parkraumbewirtschaftungszonen leichter eingeführt werden. Bereits heute darf die Vermeidung und Verringerung des Verkehrs im Rahmen der bei der Bauleitplanung zu treffenden Abwägungsentscheidung berücksichtigt werden. Das Berücksichtigen des städtebaulichen Belangs „Verkehrsreduzierung“ müsste in ein Bezwecken erweitert werden, in dem dieser in die Ziele städtebaulicher Entwicklung gemäß § 1 Abs. 5 BauGB aufgenommen wird. Diese Aufwertung hätte mittelbar auch einen straßenverkehrsrechtlichen Effekt, weil dann die Ausweisung von Parkraumbewirtschaftungszonen in vielen Fällen städtebaulich erforderlich würde.

Änderung der (Landes-)Bauordnungen

Durch Änderungen der (Landes-)Bauordnungen können Parkraumbewirtschaftungszonen leichter geschaffen werden. Ein Ansatzpunkt wäre es, die Möglichkeit zur finanziellen Ablösung der Stellplatzpflicht nach der jeweiligen Landesbauordnung anzupassen. Diese Ablöse, also der Verzicht auf die Schaffung notwendiger Stellplätze, könnte beispielsweise nur unter den folgenden Voraussetzungen rechtlich zulässig sein: das Vorhaben befindet sich (künftig) in einer Parkraumbewirtschaftungszone und diese sieht ausreichend Parkraum für die zusätzlich erforderlichen Stellplätze vor und/oder das Vorhaben liegt in einem Gebiet mit einer guten ÖPNV-Anbindung.

Quellen der Handlungsempfehlungen

Für einen detaillierten Einblick in diese Handlungsempfehlungen und weiterführende Informationen siehe: Agora Verkehrswende (2018a), Agora Verkehrswende (2019), Bundesanstalt für Straßenwesen (2007), Forschungsgesellschaft Mobilität FGM – Austrian Mobility Research AMOR (2017), Millard-Ball et al. (2016), MVBW (2016), MVBW (2017), Pierce / Shoup (2013), Shoup (1997), Shoup (2015), Stadt Wien (2014), Stadt Wien (2016).

Digitalisierung

Im Rahmen der Digitalisierung ergeben sich Möglichkeiten, durch die sich das Parken und damit der Verkehr in den Städten effizienter und umweltfreundlicher gestalten lässt. Dabei spielt die Steuerung des Verkehrs eine zentrale Rolle, um nicht den Pkw-Verkehr, sondern die nachhaltige Mobilität insgesamt zu fördern.

B1 Datenerfassung und -analyse

Bislang liegen Städten nur eingeschränkt detaillierte Informationen zum Bestand und zur Auslastung von Parkplätzen, den mit der Bereitstellung und Instandhaltung verbundenen Kosten sowie den Erlösen im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung vor. Im Zuge der Digitalisierung von Parkflächen und des Straßenverkehrs im Allgemeinen ergeben sich jedoch Möglichkeiten, entsprechende Informationen unter Einhaltung der datenschutzrechtlichen Vorgaben zu erheben, aufzubereiten und zu nutzen.

Beispielsweise ermöglicht das sogenannte „Smart Parking“ durch den Einsatz von Sensorik und Park-Apps das digitale Auffinden und Reservieren von Parkmöglichkeiten und das Bezahlen von Parkdienstleistungen. Mit den hierbei gewonnenen Daten können Prognosen zur künftigen Parkplatznachfrage abgeleitet werden. Diese Prognosen bilden eine wichtige Grundlage für zukünftige Verkehrs- und Parkraumplanungen hinsichtlich des Parkraumangebots und dessen Bepreisung. Dadurch können Städte das Park- und Mobilitätsverhalten zielgerichteter steuern.

Durch eine digitale Parkflächenerfassung bzw. die Digitalisierung analoger Informationen über Parkflächen in einer Stadt kann die Grundlage für ein intelligentes und digitales Parkraummanagement geschaffen werden.

B2 Digitale Parkraumüberwachung

Auch die Parkraumüberwachung kann effizienter und effektiver gestaltet werden. Durch die Kombination der Informationen zum Belegungszustand, die mit Hilfe von Sensoren in Echtzeit erfasst werden, mit den Informationen aus digitalen Parkplatzbuchungs- und -abrechnungssystemen können falschparkende Fahrzeuge unmittelbar identifiziert werden. Die Mitarbeitenden des Ordnungsamtes, die zur Ahndung



Fallbeispiel Digitale Parkraumüberwachung in Amsterdam

In Amsterdam erfolgt die Parkraumüberwachung bereits digital. Dabei erfassen seit 2017 Scan-Autos die Fahrzeuge und Nummernschilder auf den Parkständen und gleichen diese mit den digitalen Parkscheinen für die betreffende Parkzone ab. Wenn kein Parkschein gebucht wurde, verhängt das Ordnungsamt ein Bußgeld.

Grundlage hierfür bildet die Digitalisierung der Parkraumbewirtschaftung. Die Pkw-Fahrenden buchen den jeweiligen Parkstand digital über eine App bzw. eine Online-Plattform. Im Gegensatz zur Situation in Deutschland müssen die Mitarbeitenden des Ordnungsamtes zur Ahndung von Falschparkenden nicht vor Ort anwesend sein, so dass das händische Verteilen von Strafzetteln in den Straßen entfällt.

von Falschparkenden vor Ort anwesend sein müssen, werden so gezielt zu den ordnungswidrig abgestellten Fahrzeugen geleitet.

Neben den dadurch erhöhten Einnahmen durch Ordnungsgelder für das Falschparken wird gleichzeitig das Falschparken für Verkehrsteilnehmende unattraktiver. Dadurch steigert sich die Qualität der öffentlichen Räume und die Nutzung alternativer Verkehrsmittel wird attraktiver. Zudem wird so eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht.



Infobox

„Smart Parking“

Intelligentes Parken, das sogenannte „Smart Parking“, zielt auf eine effiziente Organisation des ruhenden Verkehrs ab. Durch den Einsatz von Technologien wie Sensorik, Informationssysteme etc. wird Pkw-Fahrenden das Auffinden und Reservieren von Parkmöglichkeiten und das Bezahlen von Parkdienstleistungen ermöglicht. „Smart Parking“-Systeme weisen dabei vor allem folgende Funktionen auf:

- Identifikation und Kommunikation der Belegung von Parkständen bzw. Stellplätzen
- Navigation zu freien Parkständen bzw. Stellplätzen
- elektronische Buchung und Zahlung
- elektronische Prüfung auf spezielle Zugangsberechtigung
- Verwaltung von Zugangsberechtigungen
- dynamische Preisfindung
- effiziente Ermittlung von Falschparkenden
- Ableitung der Parknachfrage zur Unterstützung der Verkehrsplanung

Mit Hilfe von Sensoren wird die Belegung von Parkständen bzw. Stellplätzen automatisch ermittelt und ausgewertet. Auf dieser Basis können die Fahrenden per Smartphone oder Navigationssystem zu einem freien Parkstand bzw. Stellplatz geführt werden. Dabei können auch die speziellen Parkberechtigungen, beispielsweise für Elektrofahrzeuge, Reisebusse, den Lieferverkehr, Bewohnende, körperlich eingeschränkte Personen etc. berücksichtigt werden.

B3 Informationssysteme für einen effizienten Parkvorgang in Kombination mit einschränkenden Maßnahmen zur Vermeidung von induzierten Verkehren

Durch den Einsatz dynamischer Informations- und Leitsysteme können die Kosten für die Parkplatzsuche verringert und unnötiger Parksuchverkehr vermieden werden. Über die dynamischen Informations- und Leitsysteme werden den Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern Informationen über die Parkmöglichkeiten in der Stadt in Echtzeit bereitgestellt. Informationen zu der Belegung der einzelnen Parkstände bzw. Stellplätze werden dabei über „Smart Parking“-Systeme erfasst. Die Informationsbereitstellung und Navigation zu freien Parkmöglichkeiten erfolgen über digitale Anzeigen im öffentlichen Raum oder über Smartphone-Apps.

„Smart Parking“ zum digitalen Auffinden, Reservieren und Bezahlen von Parkdienstleistungen bildet auch eine wichtige Grundlage für die Einführung einer zeitlich und räumlich flexiblen Bepreisung der Parkstände bzw. Stellplätze. Durch die Erfassung der Schadstoffklassen der Fahrzeuge anhand der Kennzeichen besteht auch die Möglichkeit einer emissionsabhängigen Differenzierung der Parkgebühren.

Eine Verknüpfung zum öffentlichen Verkehr könnte dadurch erfolgen, dass Parkieranlagen mit Ein- und Ausfahrtsschranken so ausgestattet werden, dass sie mit einer Abonnementkarte für den öffentlichen Verkehr geöffnet werden können und damit die Bezahlung vor Ort entfällt. Das setzt aber voraus, dass die Bezahlung digital über die Abonnementkarte erfolgt. Denkbar wäre dabei ein Preisnachlass für die ÖPNV-Abonnenten, um einen weiteren Anreiz zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu setzen. Diese Verknüpfung bietet sich unter anderem für Parkplätze im suburbanen Raum an, die sich in fußläufiger Entfernung zu einer wichtigen Haltestelle des öffentlichen Verkehrs befinden, um einen Anreiz für den Umstieg zum öffentlichen Verkehr auf dem Weg in die Innenstädte zu setzen.

Digitale Informationssysteme bieten darüber hinaus die Möglichkeiten, Stellplatz-Sharing auszubauen. Viele Stellplätze werden nur in einem begrenzten Zeitraum des Tages genutzt. So verwenden Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer ihren Stellplatz am Wohnort in der Regel tagsüber nicht, während vor allem bei Berufspendelnden tagsüber ein Bedarf an städtischen



Die kombinierte Buchung bzw. Abrechnung von Parkmöglichkeiten und Ladeinfrastruktur erleichtern die Nutzung von Elektrofahrzeugen

Stellplätzen besteht. Durch die Informationsbereitstellung und Kommunikation, beispielsweise über Sharing-Plattformen, können einzelne Stellplätze während des gesamten Tages durch mehrere Nutzende effizient ausgelastet werden. Die einzelnen Nutzenden profitieren durch die geteilten Kosten und gleichzeitig sinkt der Flächenbedarf für das Parken.

Durch die Potenziale der Digitalisierung wird das Parken und damit der Verkehr mit dem Pkw in den Städten attraktiver. Neben den positiven Auswirkungen wie der Verringerung des Parksuchverkehrs besteht die Gefahr, dass neue Verkehre induziert werden oder eine Verlagerung von nachhaltigen Verkehrsmitteln zum Pkw erfolgt. Um dies zu vermeiden, sollten gleichzeitig Maßnahmen zur Einschränkung des Pkw-Verkehrs umgesetzt werden. Hierzu zählen beispielsweise die Erhöhung der Parkgebühren oder die Reduzierung der Anzahl der Parkstände.

Faktencheck zu den rechtlichen Rahmenbedingungen des Einsatzes technischer Mittel – insbesondere optischer Erkennungsmaßnahmen – bei der Parkraumüberwachung

Im Rahmen eines Faktenchecks zum Thema Parkraumüberwachung wurde die folgende Fragestellung

untersucht: „Wie kann das Dauerparken von Kraftfahrzeugen in der Stadt verhindert werden? Und welche rechtlichen Änderungen wären erforderlich, um technische Lösungen zur Parkdauerüberwachung sowohl für Pkw als auch für Transporter zulassen zu können?“

Zur automatischen technischen Parkraumüberwachung werden vor allem optisch-elektronische und/oder optisch-sensorische Einrichtungen eingesetzt, die als optische Parkraumüberwachung bezeichnet wird.

Bislang besteht keine gesetzliche Grundlage, die wesentliche Voraussetzung für die Zulässigkeit der optischen Parkraumüberwachung durch öffentliche Stellen wäre. Eine solchen Rechtsnorm könnte der Bund durch seine Gesetzgebungskompetenz im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung in das Straßenverkehrsgesetz (StVG) als Bundesgesetz aufnehmen, das vor allem die Grundlagen des Straßenverkehrsrechts in Deutschland regelt.

Bei der Ausgestaltung einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage ist insbesondere dem Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung ausreichend

Rechnung zu tragen, indem die im Folgenden genannten Anforderungen an die gesetzliche Grundlage eingehalten werden.

Skizzierung eines Anforderungskatalogs an eine Vorschrift zum Einsatz optischer Sensorik zur Überwachung von Parkraumnutzung/Parkraumverstößen

Eine Ermächtigungsgrundlage für den Einsatz optischer Sensorik zur Parkraumüberwachung muss den Anforderungen an eine Rechtfertigung des Eingriffs in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung genügen. Dafür muss die Rechtsgrundlage zunächst bereichsspezifisch auf die optische Parkraumüberwachung zugeschnitten sein. Zudem ist das Zweckbindungsgebot einzuhalten. Das Gebot besagt, dass die Datenverarbeitung auf bestimmte, konkret festgelegte Zwecke zu beschränken ist. Darüber hinaus unterliegt die Vorschrift einer umfassenden und strengen Verhältnismäßigkeitsprüfung. Relevant ist vor allem, ob die Verhältnismäßigkeit der Zweckbindung seitens des Gesetzgebers ausreichend verfahrensmäßig abgesichert worden ist.

Damit können negative Auswirkungen für die Bevölkerung durch so genannten Informationseingriffen mit hoher Streubreite vermieden werden. Durch die Verknüpfung der einzeln gewonnenen Informationen ist sonst unter Umständen eine Profilbildung von einzelnen Personen möglich. Eine hohe Streubreite liegt vor, weil grundsätzlich jede Person betroffen sein kann, auch wenn kein Rechtsverstoß vorliegt. Deshalb müssen bereits in der gesetzlichen Grundlage verfahrensmäßige Absicherungen vorgesehen werden.

B4 Kombinierte Buchung bzw. Abrechnung von Parkmöglichkeiten und Ladeinfrastruktur

Durch integrierte Abrechnungsmodelle, welche über eine Schnittstelle die kombinierte Buchung und Abrechnung von Park- und Lademöglichkeiten ermöglichen, lässt sich die Nutzung von Elektrofahrzeugen komfortabler gestalten. Solche Abrechnungsmodelle können die Nutzung von Elektrofahrzeugen kundenfreundlicher gestalten, weil das Parken effizienter wird. Damit kann der Ausbau der Elektromobilität in Deutschland unterstützt werden.

Hierfür eignet sich der Einsatz von differenzierten Tarifmodellen mit reduzierten Parkgebühren für Elektrofahrzeuge, idealerweise mit zeitlich gestaffelten

Tarifen. So könnte nach der erwarteten bzw. tatsächlichen Ladezeit die Parkgebühr deutlich ansteigen, um ein längerfristiges Blockieren der Ladesäulen zu vermeiden. Hierdurch wird ein Anreiz gesetzt, die Ladeinfrastruktur effizient zu nutzen. Dabei dürfen die Tarifmodelle aber nicht zu restriktiv ausgestaltet sein, um nicht abschreckend zu wirken.

B5 Einbindung von innovativen Mobilitätsformen

Die Digitalisierung vereinfacht auch die Einbindung von innovativen Mobilitätsformen in ein attraktives Gesamtmobilitätsangebot. Multimodale Mobilitätsplattformen mit Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln fördern ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten.

Reservierte Parkstände für Sharing- oder Pooling-Fahrzeuge an den Mobilitätsknoten erleichtern den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. Idealerweise sind diese Parkstände über die multimodale Mobilitätsplattform digital buch- und abrechenbar. Falls die Parkmöglichkeiten nicht ausschließlich für die alternativen Mobilitätsformen vorgehalten werden, sollte diesen aber zumindest eine höhere Priorität gegenüber den gewöhnlichen Pkw-Fahrenden eingeräumt werden. Zur Förderung von Fahrgemeinschaften können hier auch „Kiss-and-Ride (K+R)“-Stellplätze zum kurzzeitigen Parken oder Halten für das Ein- und Aussteigen von Mitfahrenden eingerichtet werden. Insgesamt kann so ein Umstieg zu den anderen Formen nachhaltiger Mobilität vorangetrieben werden.

Quellen der Handlungsempfehlungen

Für einen detaillierten Einblick in diese Handlungsempfehlungen und weiterführende Informationen siehe: Anke / Scholle (2016), Bundesanstalt für Straßenwesen (2011), Frankfurt University of Applied Sciences (2018), Fraunhofer IAO (2019), Polisnetwork (2018), Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (2011).

Rechtliche Instrumente – Instrumente zur Reduzierung bzw. Anpassung des Stellplatz- und Parkstandangebots

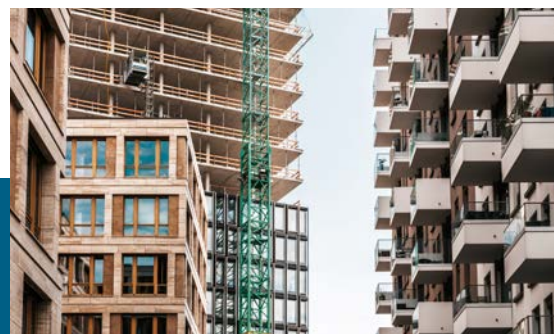
Bislang wird ein großer Teil der städtischen Flächen vom ruhenden Verkehr belegt. Durch eine Reduzierung der Parkmöglichkeiten sinkt die Attraktivität des Pkw-Verkehrs. Gleichzeitig können die freiwerdenden Flächen unter anderem für den Ausbau der Fuß- und Radinfrastruktur sowie für attraktive öffentliche Räume genutzt werden, so dass die Lebensqualität in den Städten steigt.

C1 Abschaffung der Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge

Das Angebot an privaten Parkmöglichkeiten in den Städten wird insbesondere durch die jeweiligen Stellplatzvorschriften für Kraftfahrzeuge bestimmt. Die Bauordnungen der meisten Bundesländer enthalten weiterhin eine Stellplatzpflicht bei Bauvorhaben. Beispielsweise beläuft sich die Stellplatzpflicht in Nordrhein-Westfalen bei Gebäuden mit Wohnungen auf einen Stellplatz pro Wohnung.

Die Bundesländer haben durch Anpassungen der Bauordnungen die Möglichkeit, die Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge bei Wohnbauvorhaben oder bei dem Neubau von Gebäuden insgesamt zu streichen. Denkbar ist auch eine Staffelung der erforderlichen Anzahl an Stellplätzen, beispielsweise in Abhängigkeit von der Lage im Stadtgebiet oder des Anschlusses an den öffentlichen Verkehr. In Deutschland haben diesbezüglich die Stadtstaaten Hamburg und insbesondere Berlin Regelungen mit Vorbildcharakter etabliert.

Durch die Einschränkung im Pkw-Verkehr wird ein Anreiz gesetzt, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen. Zudem werden durch die Reduzierung der Stellplatzschlüssel Baukosten eingespart und ggf. weniger öffentliche Fördermittel für den Stellplatzbau verwendet. Den sinkenden öffentlichen Ausgaben stehen allerdings geringere Einnahmen der Städte durch die mögliche Stellplatzablösung gegenüber. Um ein vermehrtes Abstellen von Pkw auf den knappen Flächen des öffentlichen Raums zu vermeiden, muss die Abschaffung der Stellplatzpflicht mit einer Parkraumbewirtschaftung verknüpft werden.



Fallbeispiel Stellplatzpflicht in Hamburg und Berlin

Die Bauordnung von Hamburg wurde dahingehend verändert, dass seit dem Jahr 2014 die Kfz-Stellplatzpflicht bei allen Wohnbauvorhaben entfallen ist. Darüber hinaus lässt sich die Festsetzung der notwendigen Stellplätze bei zuvor bereits erteilten Baugenehmigungen widerrufen. Durch den Wegfall des Zweckentfremdungsverbots können Bauherrinnen und Bauherren ehemals notwendige Kfz-Stellplätze auch anderweitig nutzen oder beseitigen. Unter bestimmten Bedingungen können sogar die in den Bebauungsplänen ausgewiesenen Stellplatzflächen für die Errichtung von Wohnungsvorhaben verwendet werden.

Noch weiter ist das Land Berlin gegangen, denn Berlin hat als einziges Bundesland die Stellplatzbaupflicht für Kraftfahrzeuge beim Neubau von Gebäuden komplett abgeschafft. Damit liegt es im Ermessen der Bauherren, die erforderliche Anzahl an Stellplätzen zu errichten. Weiterhin verpflichtend ist aber die Errichtung von Stellplätzen für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzende sowie von Abstellplätzen für Fahrräder. Die Richtzahlen für Abstellplätze für Fahrräder belaufen sich beispielsweise bei Gebäuden mit Wohnungen auf einen Stellplatz je Wohnung mit bis zu 50 m² und bis zu vier Stellplätze je Wohnung mit mehr als 100 m².

C2 Rückbau von Stellplätzen

Der Umgang mit bestehenden Stellplätzen gestaltet sich hingegen schwieriger. Der Rückbau von Stellplätzen im Bestand ist nur auf freiwilliger Basis möglich, wenn keine verkehrlichen oder sonstigen Missstände vorliegen, was in der Regel nicht der Fall ist. Dennoch bestehen verschiedene Ansätze, wie Städte die Reduzierung der Stellplätze initiieren bzw. unterstützen können.

So können Städte die Stellplatzeigentümerinnen und -eigentümer dabei unterstützen, die bestehenden Parkmöglichkeiten für Dritte zu öffnen, indem beispielsweise Firmen oder Einpendelnde in der

Nachbarschaft die Stellplätze anmieten. Die Öffnung der Parkmöglichkeiten könnte auch auf die Allgemeinheit ausgeweitet werden. Gleichzeitig bietet sich die Umgestaltung und Aufwertung des dabei freiwerdenden öffentlichen Raums an. Auch profitieren die Stellplatzbesitzer unmittelbar monetär durch die Mieteinnahmen.

Als Ansatz für den freiwilligen Stellplatz-Abbau wäre auch die Anrechnung bestehender Stellplätze bei Nutzungserweiterungen im Rahmen von Baubewilligungsverfahren zur Reduzierung des zusätzlichen Bedarfs denkbar.

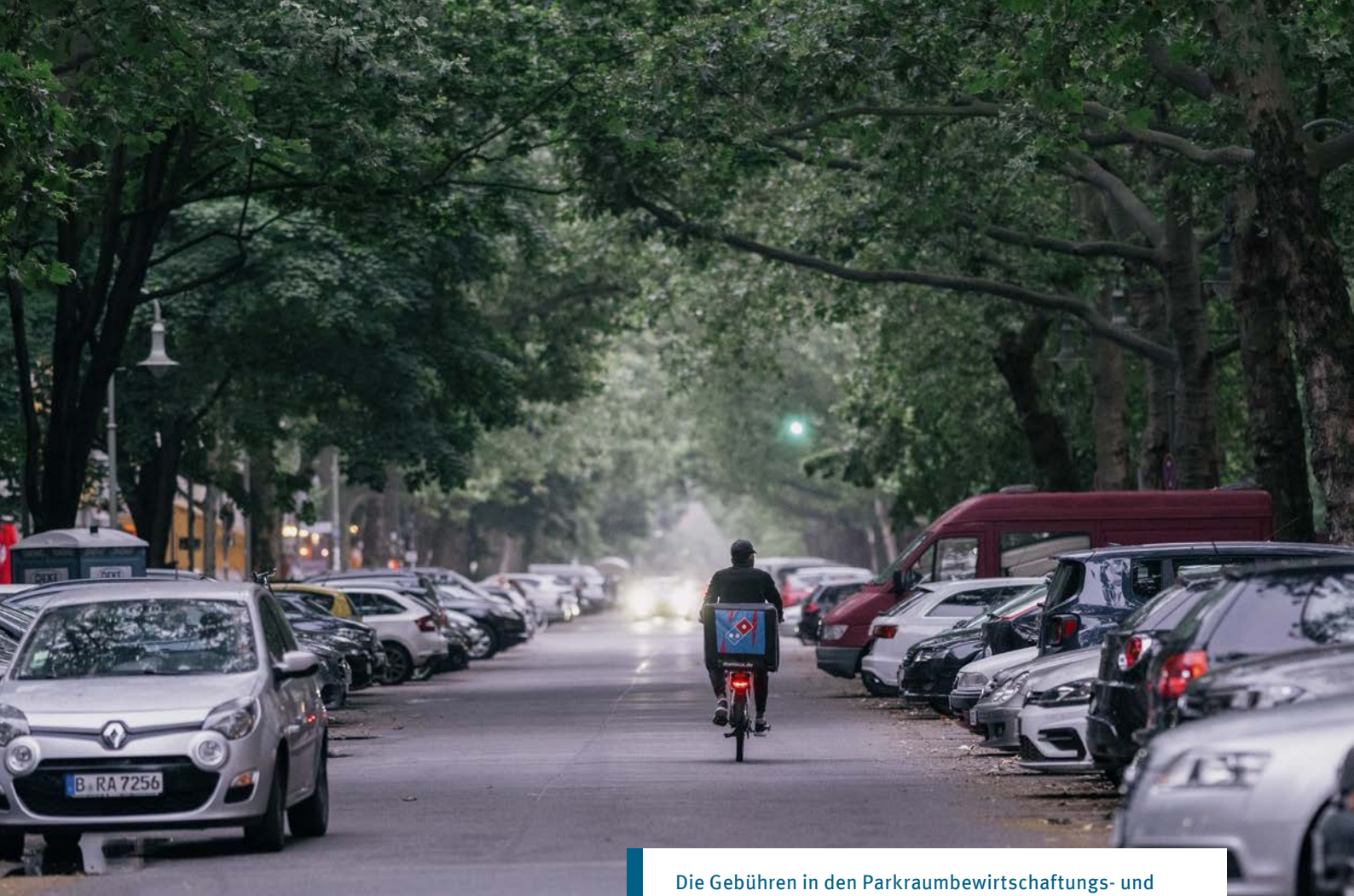
Fallbeispiel Verlagerung vom öffentlichen Straßenraum auf privaten Grund in Zürich



In den 1990er Jahren hat die Stadt Zürich damit begonnen, in der Innenstadt Parkstände vom öffentlichen Straßenraum in Parkhäuser zu verlagern. Durch die Wegnahme von Parkständen im Straßenraum und paralleler Errichtung von Quartiersparkhäusern wurde die Aufenthaltsqualität erhöht und mehr Platz für nachhaltige Mobilitätsangebote geschaffen, insbesondere auch für den Rad- und Fußverkehr. Gleichzeitig wurde mit der stärkeren Nutzung von privaten Parkhäusern im Bestand deren Auslastung erhöht und eine höhere Investitionssicherheit geschaffen. Im Zeitraum zwischen den Jahren 1990 und 2017 hat die Stadt Zürich rund 1.000 Straßenparkplätze in Parkhäuser und Tiefgaragen verlagert und damit gleichzeitig die Anzahl an Parkmöglichkeiten gedeckelt.

Darüber hinaus unterstützt die Stadt Zürich mit ihrem „Leitfaden zum Umgang mit Parkplatzüberhängen“ die Eigentümerschaft von Immobilien mit Stellplatzüberhängen und zeigt konkrete Möglichkeiten des freiwilligen Stellplatzabbaus auf. Von Parkplatzüberhängen wird gesprochen, wenn eine Parkieranlage mehr Parkplätze umfasst, als gemäß geltender Parkplatzverordnung in Zürich zulässig sind. Der Normalbedarf beläuft sich auf einen Personenwagenabstellplatz pro 120 m² Geschossfläche. Der minimal erforderliche und maximal zulässige Bedarf variiert aber im Stadtgebiet und beläuft sich beispielsweise in der Altstadt auf 10 % des Normalbedarfs und in der City auf 25 % bis 45 %. Zu den Möglichkeiten des freiwilligen Stellplatzabbaus zählt unter anderem die Anrechnung bestehender Parkplätze bei Nutzungserweiterungen, die Öffnung von Parkieranlagen für Dritte, die Verlagerung von Straßenparkplätzen in eine Parkierananlage sowie die Aufhebung und Umnutzung überzähliger Stellplätze.

Auch die Ausgestaltung der städtischen Parkplatzverordnung ist förderlich zur Reduzierung des Gesamtangebots der Parkmöglichkeiten in Zürich. Je zentraler und besser das Gebiet an den öffentlichen Verkehr angeschlossen ist, desto geringer fällt die erforderliche Anzahl an Stellplätzen gemäß der städtischen Parkplatzverordnung aus. Die Vorgaben sinken bis zu einem Wert von 10 % im Vergleich zum Normalbedarf mit einem Stellplatz pro 120 m² Wohnnutzfläche.



Die Gebühren in den Parkraumbewirtschaftungs- und Bewohnerparkzonen sollten die tatsächlichen Kosten des Parkens widerspiegeln.

C3 Reduzierung und Verlagerung von öffentlichen Parkmöglichkeiten

Städte können das Mobilitätsverhalten stark beeinflussen, indem sie die öffentlichen Parkmöglichkeiten verändern. Die freiwerdenden Flächen, die durch die Reduzierung der Parkstände frei werden, können für breitere Fußwege, Fahrradinfrastruktur, den öffentlichen Nahverkehr und für stationsbasierte Carsharing-Angebote sowie für Freizeit- und Grünflächen genutzt werden. Um Parkstände zu reduzieren, bietet sich auch die Einführung von autofreien Fußgängerzonen, verkehrsberuhigten Bereichen sowie weiteren Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen an.

Einerseits wird dadurch die nachhaltigere Mobilität gefördert, andererseits steigt auch die Lebensqualität in den Städten deutlich an. Indem die öffentlichen

Parkmöglichkeiten abseits des öffentlichen Straßenraums gebündelt werden, wird gleichzeitig die „Sichtbarkeit“ und Attraktivität des Pkw-Verkehrs reduziert.

Während die öffentlichen Parkmöglichkeiten reduziert und verlagert werden, gilt es parallel, das öffentliche Verkehrsangebot auszubauen und attraktiver zu gestalten. Damit kann die Attraktivität in den Städten gesichert und weiter verbessert werden.

C4 (Teil-)Entwidmung und Umwidmung von öffentlichen Straßen

Städte haben die Möglichkeit, im Rahmen einer Entwidmung oder Teilentwidmung und Umwidmung die Nutzung öffentlicher Straßen zu verändern und damit Einfluss auf das Mobilitätsverhalten zu nehmen. Dies ist in den Straßengesetzen der Bundesländer geregelt.

Bei der Entwidmung verliert eine Straße durch Verwaltungsakt die Eigenschaft einer öffentlichen Straße. Bei der Umwidmung wird die jeweilige Widmung einer Straße verändert. Voraussetzung für eine Entwidmung bzw. Teilentwidmung ist grundsätzlich, dass Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen.

Im Rahmen der Umwidmung kann die Nutzung der Straße in verschiedenen Bundesländern auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke, Benutzerkreise oder in sonstiger Weise beschränkt werden. Nach dem Berliner Straßengesetz kann beispielsweise eine Umwidmung zur Realisierung von Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung veranlasst werden. Dabei erfolgt der dauerhafte Ausschluss bestimmter Verkehrsarten von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrssüblichen Gemeindegebrauch. Neben der Gestaltung von Fußgängerzonen bietet sich auch die Errichtung von Fahrradstraßen mit oder ohne Linienbusbetrieb an.

C5 Ausweitung von Parkraumbewirtschaftungs- und Bewohnerparkzonen

Die Städte können Parkraumbewirtschaftungs- und Bewohnerparkzonen neu ausweisen bzw. bestehende Zonen ausweiten. Neben den externen Kosten des Pkw-Verkehrs in Form von Luftschadstoffen, Treibhausgas- und Lärmemissionen, Unfallkosten etc. sind die Errichtung und Instandhaltung von Parkständen mit hohen öffentlichen Ausgaben verbunden. Durch die Parkraumbewirtschaftung können Einnahmen zur Finanzierung generiert werden. Idealerweise sollten die Parkgebühren die tatsächlichen Kosten des Parkens widerspiegeln, was jedoch mit einem deutlichen Anstieg der Parkgebühren verbunden wäre.

Als Voraussetzung für Parkraumbewirtschaftungszonen muss ein erheblicher Parkraumangel vorliegen. Die Voraussetzungen für die Parkraumbewirtschaftung könnten in der StVO jedoch geändert werden. Wenn nicht mehr für jede Straße einzeln ein Parkdruck nachgewiesen werden muss, würde sich die Anwendung der Anordnung erleichtern. Hierdurch würde sich der Bestand an kostenfrei zugänglichen Parkmöglichkeiten reduzieren.

Auch durch die Ausweisung von Parkzonen für Wohnende wird die Pkw-Attraktivität für andere Nutzer reduziert. Gleichzeitig verringert sich der

Parksuchverkehr. Um die tatsächlichen Kosten des Parkens zu finanzieren, müssten die Gebühren für die Parkausweise jedoch deutlich ansteigen. Durch den Wegfall der Gebührendeckelung im Juli 2020 besteht für die Städte vollumfängliche Handlungsfreiheit.

C6 Erhöhung der Verwarnungs- und Bußgelder für unzulässiges Parken oder Halten

Falsches Parken und Halten verstoßen gegen das geltende Recht und führen zu einem gesellschaftlichen Schaden. Hierzu zählen beispielsweise Unfälle und die Inanspruchnahme des wertvollen öffentlichen Raums. Daher sollten die diesbezüglichen Sanktionen auch eine entsprechende Abschreckungswirkung entfalten.

Insbesondere die Differenz zu den örtlichen Parkgebühren fällt aber oft so gering aus, dass Pkw-Nutzer das Risiko eines geringen Verwarnungsgeldes in Kauf nehmen. Bislang lagen die Regelsätze in vielen Fällen lediglich in einem niedrigen Bereich. Im April 2021 wurden die Bußgelder angepasst. Seitdem wird das verbotswidrige Parken auf Rad- und Gehwegen mit bis zu 110 Euro und die unerlaubte Nutzung des Gehwegs durch Fahrzeuge mit bis zu 100 Euro sanktioniert.

Im Gegensatz zu vielen anderen Ländern in Europa, wie beispielsweise Dänemark, den Niederlanden oder Norwegen, fallen die Strafzahlungen in Deutschland gemäß der Bußgeldkatalog-Verordnung bislang aber weiterhin eher gering aus. Damit entfalten diese nur bedingt eine abschreckende Wirkung. Durch eine deutliche Erhöhung der Verwarnungs- und Bußgelder für unzulässiges Parken oder Halten kann die abschreckende Wirkung gegen Parkverstöße erhöht werden. Daher sind in Deutschland sowohl eine weitere Verschärfung als auch eine konsistentere Ausgestaltung der Bußgeldkatalog-Verordnung anzustreben. Darüber hinaus sollte die Kontrollichte erhöht werden. Hierbei könnte die oben als Handlungsempfehlung B2 aufgeführte digitale Parkraumüberwachung eingesetzt werden.

Quellen der Handlungsempfehlungen

Für einen detaillierten Einblick in diese Handlungsempfehlungen und weiterführende Informationen siehe: Agora Verkehrswende (2018b), BBSR (2015), Deutscher Bundestag (2019), Dittrich (2017), Freie und Hansestadt Hamburg (2018), Hermann et al. (2019), Manville / Shoup (2010), Stadt München (2016), Stadt Zürich (2015), Stadt Zürich (2018).

Rechtliche Instrumente – Integrationsmöglichkeiten alternativer Mobilitätsmodelle

Ergänzend zur Einschränkung des ruhenden Verkehrs sollten nachhaltige alternative Mobilitätsangebote gefördert werden. Hierzu zählen unter anderem der Bau von sicheren Fahrradabstellanlagen sowie die Einrichtung von Parkmöglichkeiten für stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge, die das Angebot des öffentlichen Verkehrs sinnvoll ergänzen.

C7 Verpflichtung zum Bau von Fahrradabstellanlagen in der Bauordnung

Um den Radverkehr als nachhaltiges und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel und Alternative zum Pkw zu fördern, ist eine entsprechende Radinfrastruktur erforderlich. Hierzu zählen auch sichere und attraktive Fahrradabstellanlagen in unmittelbarer Wohnortnähe.

Die Bundesländer können in ihren Landesbauordnungen Vorgaben zur Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen machen. Bei Delegation des Erlasses an die Kommunen können diese entsprechende Vorgaben in ihren Stellplatzsatzungen aufführen.

Diese Möglichkeit wird aber bislang nur in wenigen Fällen wahrgenommen. Die Vorgaben können unter anderem sowohl die Anzahl an Abstellanlagen sowie die Qualität hinsichtlich Sicherheit und Überdachung umfassen als auch die Lage der Fahrradabstellanlagen, um weite Wege zum Eingangsbereich oder die Verortung in für Besucher nicht zugängliche abgeschlossene Räumen zu vermeiden.

Im Sinne einer nachhaltigeren Mobilität sollte daher der verpflichtende Bau von qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen in ausreichendem Umfang sowie möglichst in unmittelbarer Nähe zum Eingangsbereich von Wohnhäusern und gewerblichen Nutzungen in die jeweiligen Bauordnungen der Bundesländer bzw. in die kommunalen Stellplatzsatzungen aufgenommen werden. Die Anzahl an Radabstellmöglichkeiten je Wohnung kann sich dabei an der Größe der Wohnungen orientieren, wie das etwa in der Landesbauordnung Berlin der Fall ist.

Vor dem Hintergrund der bereits großen und weiter zunehmenden Bedeutung der Elektromobilität sollten die Qualitätsvorgaben auch die erforderliche Ladeinfrastruktur umfassen. Insbesondere auf längeren Distanzen oder bei anspruchsvollem Gelände stellen Elektrofahrräder eine attraktive Alternative zum Pkw dar. Zudem sollten die besonderen Platz- und Sicherheitsanforderungen von (Elektro-)Lastenrädern zum nachhaltigen Transport von Gütern oder Menschen Berücksichtigung finden.

C8 Angebot von Carsharing-Parkmöglichkeiten

Insbesondere stationsbasiertes Carsharing leistet als Ergänzung zum Angebot des öffentlichen Verkehrs einen wichtigen Beitrag auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität. Private Pkw sind im Durchschnitt 23 Stunden am Tag geparkt und verbrauchen dadurch wertvolle Flächen, die anderweitig genutzt werden können, etwa für Radabstellanlagen. Carsharing-Fahrzeuge werden dagegen häufig mehr als dreimal so oft eingesetzt wie private Pkw. Durch die gemeinsame Nutzung der Fahrzeuge kann der Bestand an Pkw in den Städten und der damit verbundene Flächenverbrauch deutlich reduziert werden. Neben der effizienten Fahrzeug- und Parkraumnutzung können sich für die Nutzenden auch Kostenvorteile ergeben, da die Fixkosten der Fahrzeuge von mehreren Personen getragen werden.

Um ein attraktives standortbasiertes Carsharing-Angebot bereitzustellen, müssen ausreichende und geeignete Stationen vorhanden sein. Das im September 2017 in Kraft getretene Carsharing-Gesetz sieht vor, dass geeignete Flächen an einer Ortsdurchfahrt

an Bundesstraßen als Stellflächen für stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge bestimmt werden können. Das Gesetz ermöglicht zudem, das Parken im öffentlichen Raum und im Hinblick auf das Erheben von Parkgebühren zu bevorzugen.

Durch die Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung im April 2020 wurde der Handlungsspielraum deutlich erweitert. Seitdem können die Kommunen mit Hilfe eines Carsharing-Schilds, als Zusatzzeichen zum Verkehrszeichen „Parken“, Carsharing-Parkstände im öffentlichen Raum ausweisen und damit stationsbasierte Carsharing-Angebote als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr fördern. Hierbei ist auch eine anbieterspezifische Zuordnung der Parkstände möglich. Um falschparkende Fahrzeuge zu identifizieren und zu sanktionieren, müssen die Carsharing-Fahrzeuge anhand des amtlichen Kennzeichens eindeutig identifizierbar sein.

Quellen der Handlungsempfehlungen

Für einen detaillierten Einblick in diese Handlungsempfehlungen und weiterführende Informationen siehe: Agora Verkehrswende (2018b), BBSR (2015), Dittrich (2017), Freie und Hansestadt Hamburg (2018), Hermann et al. (2019), Manville / Shoup (2010), Stadt Freiburg (2014), Stadt München (2016).

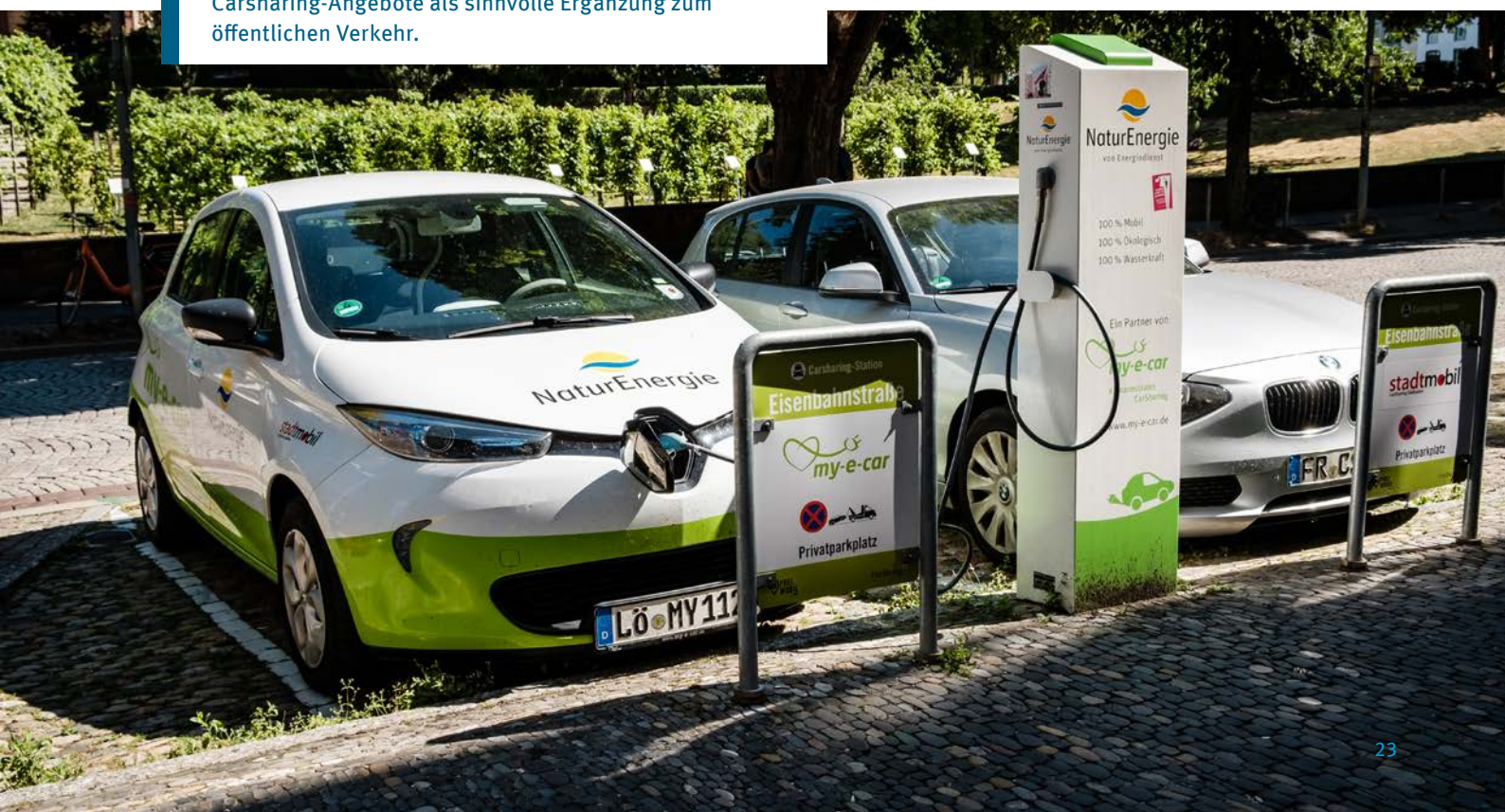


Fallbeispiel Carsharing-Bebauungsplan Freiburg

Da die Kommunen bis zur Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung im April 2020 nur sehr eingeschränkt Flächen für Carsharing-Angebote ausweisen konnten, hat die Stadt Freiburg bereits im Jahr 2012 einen eigenen Bebauungsplan zur Bereitstellung von Carsharing-Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum erstellt.

Der Bebauungsplan umfasst fast das gesamte Stadtgebiet und stellt die rechtliche Grundlage zur Umwidmung öffentlicher Straßenräume und Parkstände dar. Die umgewidmeten Flächen können an Carsharing-Anbieter vermietet werden. Die Anzahl und Lage der Stationen werden anhand der beiden Einflussfaktoren Carsharing-Angebot und -Nachfrage auf Ebene der Stadtbezirke sowie fußläufige Erreichbarkeit der Standorte festgelegt. Zu beachten ist hierbei, dass die Berücksichtigung einer kurz- bzw. mittelfristig variablen Entwicklung der Carsharing-Nachfrage nur bedingt möglich ist.

Die Stadt Freiburg fördert bereits seit vielen Jahren Carsharing-Angebote als sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Verkehr.



Fazit

Das Mobilitätsverhalten wird über die Parkmöglichkeiten in den Städten stark beeinflusst. Wenn das Potenzial der Digitalisierung genutzt wird, bestehen vielfältige ökonomische und rechtliche Instrumente, um eine nachhaltigere Mobilität zu fördern. Die vorgestellten Instrumente geben einen Einblick in den aktuellen Stand der Forschung und Praxis, sind aber nicht abschließend. Hierbei wird deutlich, dass sich die betrachteten Instrumente in vielfacher Hinsicht gegenseitig beeinflussen und einen ganzheitlichen Ansatz erfordern, um den Erfolg der Instrumente sicherzustellen.

Ökonomische Instrumente können das **Parken im privaten Raum bzw. beim Arbeitgeber** und damit das Mobilitätsverhalten indirekt steuern. Ein Ansatz ist es, die „**Kostenwahrheit**“ **beim Arbeitgeberparken** zu fördern. Arbeitgeber stellen ihren Angestellten häufig kostenlose Parkplätze zur Verfügung, obwohl ihnen für die Errichtung und Instandhaltung von Parkplätzen Kosten entstehen. Dadurch erhalten diejenigen Angestellten, die mit dem Pkw zur Arbeit fahren, einen indirekten monetären Vorteil. Wenn diese Angestellten die mit dem Parken verbundenen Kosten selbst zahlen müssten, entsteht ein starker Anreiz, alternative nachhaltigere Verkehrsmittel zu nutzen oder Fahrgemeinschaften zu bilden. Gleiches gilt auch für den Fall, wenn Städte eine Abgabe für private, von Arbeitgebern zur Verfügung gestellte Parkplätze einführen würden.

Besonders erfolgsversprechend erscheinen **finanzielle Anreize für den Stellplatzverzicht**. So könnten Arbeitgeber ihre Angestellten monetär belohnen, wenn diese freiwillig auf den bisher gebührenfrei zur Verfügung gestellten Stellplatz verzichten. Hierbei kann es sich beispielsweise um eine Auszahlung oder die Bereitstellung eines Jobtickets für den öffentlichen

Verkehr handeln. Neben den Angestellten profitieren auch die Arbeitgeber, und zwar in Form einer geringeren Stellplatznachfrage und den damit verbundenen Kosteneinsparungen. Ergebnisse aus Fallbeispielen in Kalifornien zeigen, dass die Anreize sehr positiv aufgenommen werden und deutliche Veränderungen des Mobilitätsverhaltens erzielt werden können.

Einen sinnvollen Ansatz bieten **ökonomische Instrumente** auch beim **Parken im öffentlichen Raum**. Durch eine räumlich und zeitlich **flexible Bepreisung von Parkständen** kann das Park- und damit das Mobilitätsverhalten insgesamt beeinflusst werden. Insbesondere eine Überauslastung von einzelnen Gebieten oder Straßen zu bestimmten Zeiten wird dadurch vermieden. Werden die Parkgebühren flexibel erhöht, können die tatsächlichen Kosten des Parkens angemessen finanziert werden. Da auch relative Preisdifferenzen der Parkgebühren im Vergleich zu nahegelegenen Stellplätzen, z. B. in Parkhäusern und Tiefgaragen, bedeutend sind, ist es erforderlich, die effiziente Verteilung der Nachfrage auf öffentliche und private Parkplätze aufeinander abzustimmen. Durch entsprechend höhere Parkgebühren zur Nutzung der Parkstände kann eine Verlagerung in Parkhäuser und Tiefgaragen erzielt werden.

Auch die **nach Nutzergruppen differenzierte Bewirtschaftungsform** bildet einen wichtigen Handlungsansatz. Im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung können so Bevorrechtigungen für bestimmte Nutzergruppen gewährt werden. Zu diesen zählen beispielsweise Bewohnende, Kunden, körperlich eingeschränkte Personen, Ärzte, Handwerker oder Lieferanten. Zudem könnten die Parkgebühren für Carsharing-Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben sowie für Nutzende von P+R Anlagen reduziert werden.

Die fortschreitende **Digitalisierung** schafft vielfältige neue Möglichkeiten, um das Mobilitätsverhalten indirekt zu steuern. Eine wichtige Grundlage bildet das sogenannte „**Smart Parking**“ zur effizienten Organisation des ruhenden Verkehrs. Durch den Einsatz von Technologien wie Sensoren, Informationssysteme etc., wird Pkw-Fahrenden das Auffinden und Reservieren von Parkmöglichkeiten und das Bezahlen von Parkdienstleistungen im Sinne eines intelligenten Parkens ermöglicht.

Die digitale **Datenerfassung und -analyse** schafft die Grundlage für ein intelligentes und digitales Parkraummanagement, insbesondere auch zur zielgerichteteren Steuerung des Park- und Mobilitätsverhaltens in den Städten. In diesem Zusammenhang bestehen auch Potenziale zur effizienteren und effektiveren **digitalen Parkraumüberwachung**. Durch die Verknüpfung der Echtzeit-Informationen zum Belegungszustand mit den Informationen aus digitalen Parkplatzbuchungs- und -abrechnungssystemen wird das Identifizieren von falschparkenden Fahrzeugen deutlich vereinfacht.

Durch die Anwendung des „**Smart Parking**“ können Parkvorgänge vereinfacht und damit Parksuchverkehre reduziert werden, indem etwa die bestehenden Parkmöglichkeiten stärker ausgelastet werden. Um eine Attraktivitätssteigerung des Pkw-Verkehrs zu vermeiden und dass daraus möglicherweise zusätzlicher Verkehr entsteht, sollten die **Informationssysteme für einen effizienten Parkvorgang in Kombination mit einschränkenden Maßnahmen zur Vermeidung von induzierten Verkehren** eingeführt werden. Hierzu zählen beispielsweise die Erhöhung der Parkgebühren oder die Reduzierung der Anzahl an Parkständen in der Stadt.

Um die Elektromobilität zu fördern, bieten sich die **kombinierte Buchung bzw. Abrechnung von Parkmöglichkeiten und Ladeinfrastruktur** an. Hierbei können differenzierte Tarifmodelle mit reduzierten Parkgebühren für Elektrofahrzeuge, idealerweise mit zeitlich gestaffelten Tarifen, zum Einsatz kommen. Auch die **Einbindung von innovativen Mobilitätsformen** in ein attraktives Gesamtmobilitätsangebot sollte angestrebt werden. Dies erfolgt etwa in Form von multimodalen Mobilitätsplattformen mit Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sowie durch die Bereitstellung von reservierten Parkständen

für Sharing- oder Pooling-Fahrzeuge an den Mobilitätsknoten.

Auch **rechtliche Instrumente** können vielfältige Ansätze zur Förderung einer nachhaltigeren Mobilität bieten. Von besonderer Bedeutung ist die **Abschaffung der Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge**. Die Bauordnungen der meisten Bundesländer sehen noch eine Stellplatzpflicht bei Bauvorhaben vor. Das Beispiel Berlin zeigt aber, dass eine vollständige Abschaffung der Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge bei dem Neubau von Gebäuden möglich und zielführend ist. Alternativ könnte zumindest eine Reduzierung der erforderlichen Anzahl an Stellplätzen in Abhängigkeit von der Lage im Stadtgebiet oder des Anschlusses an den öffentlichen Verkehr umgesetzt werden.

Im Gegensatz zum Neubau ist der **Abbau von Stellplatzüberhängen** im Bestand bislang nur auf freiwilliger Basis möglich, es sei denn, verkehrliche oder sonstige Missstände liegen vor. Hierzu sollten zukünftig einschlägige Definitionen eines möglichen Stellplatzüberhanges geschaffen werden, damit dieser entsprechend festgestellt werden kann. Die Städte können aber bereits heute die Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer bei der Öffnung der Parkmöglichkeiten für Dritte, beispielsweise für Firmen, Einpendelnde oder sogar die Allgemeinheit, unterstützen. Vorteilhaft wäre auch die Anrechnung bestehender Stellplätze bei Nutzungserweiterungen im Rahmen von Baubewilligungsverfahren zur Reduzierung des zusätzlichen Bedarfs.

Durch die **Reduzierung und Verlagerung von öffentlichen Parkmöglichkeiten** können Städte in das Parkverhalten und damit in das Mobilitätsverhalten steuernd eingreifen. Freiwerdende Flächen für breitere Fußwege, Radinfrastruktur, den öffentlichen Nahverkehr und für stationsbasierte Carsharing-Angebote sowie für Freizeit- und Grünflächen können genutzt werden und damit die negativen Auswirkungen des Verkehrs gesenkt und die Lebensqualität in den Städten weiter gesteigert werden. Indem die öffentlichen Parkmöglichkeiten abseits des öffentlichen Straßenraums gebündelt werden, sinkt darüber hinaus die „Sichtbarkeit“ und Attraktivität des Pkw-Verkehrs. Zudem können Städte bei Vorliegen von Gründen des öffentlichen Wohls eine **(Teil-)Entwidmung und Umwidmung von öffentlichen Straßen** veranlassen. Im Rahmen der Entwidmung erlischt die Eigenschaft

einer öffentlichen Straße. Die Umwidmung wiederum sieht Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke und Benutzerkreise vor, beispielsweise in Form von Fußgängerzonen oder Fahrradstraßen mit bzw. ohne Linienbusbetrieb.

Im Zug der **Ausweitung von Parkraumbewirtschaftungs- und Bewohnerparkzonen** können die Städte weitere Einnahmen zur Finanzierung der Kosten für die Errichtung und Instandhaltung von Parkständen sowie der externen Kosten des Pkw-Verkehrs in Form von Luftschadstoffen, Treibhausgas- und Lärmemissionen, Unfallkosten etc. generieren. Für eine angemessene Finanzierung ist aber ein deutlicher Anstieg der Parkgebühren erforderlich. Bei den Bewohnerparkausweisen haben die Städte durch den Wegfall der Gebührendeckelung im Juli 2020 die Möglichkeit, die Gebühren für die Parkausweise deutlich, auf ein angemesseneres Niveau, anzuheben. Die **Verwarungs- und Bußgebühren für unzulässiges Parken oder Halten** sollten erhöht werden. Entsprechende Erhöhungen haben eine Abschreckungswirkung, und können so das Falschparken und -halten und den damit verbundenen gesellschaftlichen Schaden reduzieren. Im europäischen Vergleich liegen die Gebühren in Deutschland bislang hier auf einem sehr niedrigen Niveau. Eine Kombination mit einer digital unterstützten deutlich höheren Kontrolldichte kann die erwünschten Wirkungen verstärken.

Bei den **Integrationsmöglichkeiten alternativer Mobilitätsmodelle** zur Förderung einer nachhaltigeren Stadtmobilität ist zum einen die **Verpflichtung zum Bau von Fahrradabstellanlagen in den Bauordnungen der Länder** zu nennen. So hat Berlin bereits seine Bauordnung entsprechend angepasst und schreibt beispielsweise pro Wohnung in Abhängigkeit von der Wohnungsgröße zwischen einem und vier Radabstellanlagen vor. Zum anderen sollte auch das **Angebot von Carsharing-Parkmöglichkeiten** ausgebaut werden, um stationsbasierte Carsharing-Angebote als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr zu fördern. Die Straßenverkehrs-Ordnung ermöglicht den Städten die Ausweisung von Carsharing-Parkstände im öffentlichen Raum, auch mit anbieterspezifischer Zuordnung der Parkstände.

Quellenverzeichnis, Literaturverzeichnis, Anlagen

Agora Verkehrswende (2018a): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Berlin.

Agora Verkehrswende (2018b): Öffentlicher Raum ist mehr wert – Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen. Berlin.

Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. Berlin.

Anke, J.; Scholle, J. (2016): Nutzenpotenziale von Smart Parking. In: Rätz, D.; Breidung, M.; Lück-Schneider, D.; Kaiser, S.; Schweighofer, E. [Hrsg.]: Digitale Transformation: Methoden, Kompetenzen und Technologie für die Verwaltung, Bonn, Gesellschaft für Informatik e.V., S. 175–187.

Bundesanstalt für Straßenwesen (2007): Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland. Bergisch Gladbach.

Bundesanstalt für Straßenwesen (2011): Alternative Methoden zur Überwachung der Parkdauer sowie zur Zahlung der Parkgebühren. Bergisch Gladbach.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2015): Untersuchung von Stellplatzsatzungen und Empfehlungen für Kostensetzungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte. Bonn.

Deutscher Bundestag (2019): Einrichtung und Betrieb von Parkraumbewirtschaftungszonen sowie die Ausgabe von Bewohnerparkausweisen. Berlin.

Dittrich, S. (2017): Das Thema „Parken“ als Hemmnis oder als Steuerungsinstrument?. In: Bundesverband Wohnen und Stadtentwicklung, 2, S. 87–90.

Evangelinos, C.; Matthes, A.; Lösch, S.; Hofmann, M. (2010): Parking Cash-Out – Ein innovativer Ansatz zur betrieblichen Effizienzsteigerung und Verkehrslenkung. In: Die Professoren des Instituts für Wirtschaft und Verkehr, 1433-626X (3), S. 1–17.

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM – Austrian Mobility Research AMOR (2017): Push & pull: Parking management and incentives as successful strategies for energyefficient urban transport: final report. Graz.

Frankfurt University of Applied Sciences (2018): Übersicht über die Entwicklung von Anwendungen für Lösungen für das Parken – Parken Apps 2017. Frankfurt.

Fraunhofer IAO (2019): Die digitale Transformation des städtischen Parkens. Stuttgart.

Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen – Amt für Bauordnung und Hochbau (2018): FAQ zu §§ 48 Abs. 1a, 49 HBauO – Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradplätze. Hamburg.

Garten- und Tiefbauamt der Stadt Freiburg (2014): Bebauungsplan „Car-Sharing-Stellplatzkonzept“, Plan Nr. 8-1. Freiburg.

Hermann, A.; Klinski, S.; Heyen, A.; Kasten, P. (2019): Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität – untersucht an Beispielen des Straßenverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs in Räumen schwacher Nachfrage, Umweltbundesamt; in: UBA-Texte 94/2019, Seite 63, 75, 84, 204. Dessau.

Hess, D. (2001): The Effects of Free Parking on Commuter Mode Choice: Evidence from Travel Diary Data. In: The Ralph & Goldy Lewis Center for Regional Policy Studies, 34, S. 1–25.

Manville, M.; Shoup, D. (2010): Parking requirements as a barrier to housing development: regulation and reform in Los Angeles. In: University of California Transportation Center, UCTC-2010-03, S. 1–36.

Millard-Ball, A.; Weinberger, R.; Hampshire, R.C. (2016): Cruising for Parking: Lessons from San Francisco. In: Access Magazine, 49, S. 8–15.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (MVBW) (2016): Parkraumbewirtschaftung im Spannungsfeld von Effizienz und Verträglichkeit. Stuttgart.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (MVBW) (2017): Parkraumbewirtschaftung – Nutzen und Effekte. Stuttgart.

Pierce, G.; Shoup D. (2013): SFpark: Pricing Parking by Demand. In: Access Magazine, 43, S. 20–28.

Polisnetwork (2018): Local Opportunities for Digital Parking. <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2019/06/parking-paper-2018-web-2.pdf> (07.06.2021).

Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (2011): Innovative Ansätze der Parkraumbewirtschaftung. Zürich.

Shoup, D. (1997): The High Cost of Free Parking. In: University of California Transport Center, 351, S. 3–20.

Shoup, D. (2015): Making Parking Meters Popular. In: Access Magazine, 1(45), S. 35–37. SORA Institute for Social Research and Consulting (2015): Evaluierung der Verkehrsberuhigung und des Umbaus der Inneren Mariahilfer Straße – zentrale Ergebnisse. Wien.

Stadt München (2016): Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau. Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3, 29.06.2016, München.

Stadt Wien (2014): Parkraumbewirtschaftung Wien: Hintergründe, Erfolge, Potenziale. Wien.

Stadt Wien (2016): Parkraumbewirtschaftung in Wien – Auswirkungen der Ausweitung 2012 auf Beschäftigte. Wien.

Stadt Zürich Tiefbauamt (2015): Leitfaden zum Umfang mit Parkplatzüberhängen. Zürich.

Stadt Zürich Tiefbauamt (2018): Parkraumplanung im Zeichen der Verdichtung. Zürich.

Umweltbundesamt (UBA) (2015): Nachhaltige Mobilität in Kommunen. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet>. Aufgerufen am 01.04.2019.

United States Environmental Protection Agency Office of Air and Radiation (2005a): Parking Cash Out: Implementing Commuter Benefits as One of the Nation's Best Workplaces for Commuters. https://www.bestworkplaces.org/pdf/ParkingCashout_07.pdf. Aufgerufen am 04.06.2021.

United States Environmental Protection Agency Office of Air and Radiation (2005b): Carpool Incentive Programs – Implementing Commuter Benefits as One of the Nation's Best Workplaces for Commuters. https://www.bestworkplaces.org/pdf/carpool_June07.pdf. Aufgerufen am 04.06.2021.



► **Unsere Broschüren als Download**
Kurzlink: bit.ly/2dowYYI

 www.facebook.com/umweltbundesamt.de
 www.twitter.com/umweltbundesamt
 www.youtube.com/user/umweltbundesamt
 www.instagram.com/umweltbundesamt/