

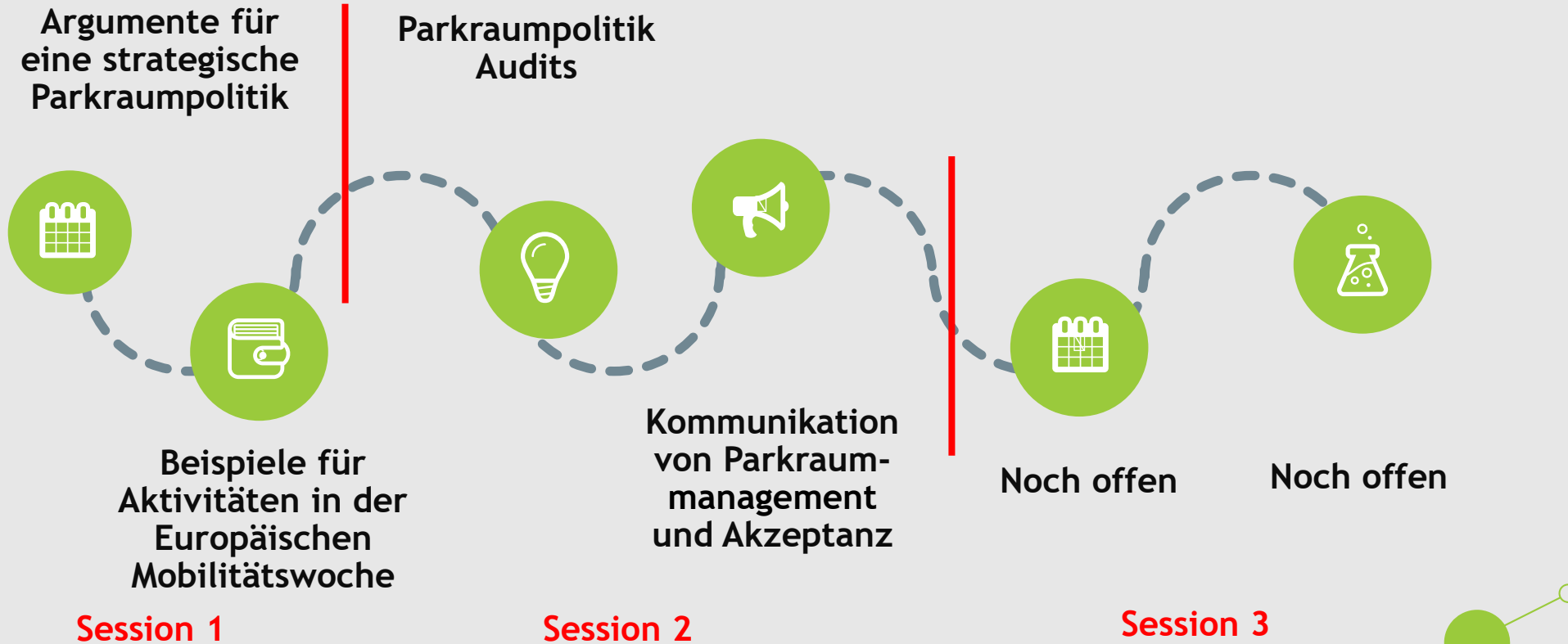
Parkraummanagement

NXTLVL Parking

Trainingssession 1 NXTLVL Parking
23 Juni 2025

Claus Köllinger
Robert Pressl

PARKEN - SESSIONS



Warum ist die Beschäftigung mit Parken wichtig?

- Weil der ruhende Verkehr als eine der Hauptursachen für die Probleme des Autoverkehrs erkannt wurde;
- Weil das Parken sowohl für den privaten als auch für den öffentlichen Sektor [viel] Geld einbringt;
- Weil Parken ein heißes politisches Thema ist („Parken ist Emotion“).



Vorteile des Parkraummanagements, speziell der Parkraumbewirtschaftung:

- Reduktion des Parksuchverkehrs
- Förderung einer nachhaltigeren urbanen Mobilität
- Effiziente Nutzung vorhandener Parkmöglichkeiten wie durch Verlagerung des Parkens in wenig genutzte Parkhäuser
- Niedrige Kosten gegenüber Investitionen in neue Parkmöglichkeiten oder Verkehrsinfrastruktur
- Einnahmen übersteigen Ausgaben
- Förderung einer gerechteren/besseren Nutzung des öffentlichen Raums
- Erhöhte Verkehrssicherheit
- Unterstützung der lokalen Wirtschaft
- Verbesserung der Lebensqualität
- Reduzierung von Parkkonflikten



Fotos: Robert Pressl

Der Kontext zwischen Parken und Stau

- Direkte Hindernisse im Straßenraum durch Parken/Halten auf der Fahrbahn
- Verkehrsbehinderung wie durch Parkmanöver
- Überfüllte Parkplätze führen zu mehr Parkplatzsuchverkehr und somit zu einer höheren Anzahl an Fahrzeugen auf den Straßen



Fotos: Robert Pressl

Aufgaben des Parkraummanagements

Innerhalb einer Gemeinde / Behörde könnte das Parkraummanagement verschiedene Aufgaben erfüllen

- Reine operative Aufgabe
- Verkehrspolitische Aufgabe

Es geht um Verantwortlichkeiten (Planung, Wartung, Richtliniengestaltung, Durchsetzung von Parkvorschriften, usw.).

Die Kombination aus operativen und politischen Aspekten scheint eine Win-Win-Lösung zu sein. Die Vorteile sind wie folgt:

- Erfüllung beider Aufgaben bei Schaffung von Synergieeffekten
- Nachhaltigere Steuerung der Mobilität in der Gemeinde

Gute Beispiele aus Gent, Belgien, oder Sofia, Bulgarien.



P PUSH & PULL

- Nicht gewolltes Verhalten zurück drängen
- Gewollte, nachhaltige Situationen und Verhalten fördern



Welche Probleme gelöst und welche Ziele erreicht werden sollen.

Beispiele:

- Bekämpfung von Staus oder Reduzierung der Belegung
- Schutz der Bewohner vor dauerparkenden Pendlern
- Unterstützung lokaler Geschäfte/Läden
- Verdrängung geparkter Autos aus dem öffentlichen und Verlagerung dieser in Parkhäuser etc.



Instrumente des Parkraummanagements

- Festlegung von zeitlichen Begrenzungen
- Steuerung der Parkdauer über den Preis/Stunde
- Zugangsbeschränkung auf bestimmte Gruppen
- Gebührenfestsetzung/Preisgestaltung
- Markierung von Bereichen, in denen Parken verboten bzw. zulässig ist
- Infrastrukturmaßnahmen



Zuerst die Parkraumbewirtschaftung, danach das Angebot!

Oft liegt das Problem bei der Parkraumbewirtschaftung und nicht beim Parkplatzmangel!

- Es sind beispielsweise ausreichend aber zu wenig genutzte Parkplätze in Parkhäusern vorhanden.
- Parkvorschriften werden beispielsweise nicht effizient durchgesetzt, so dass die Fahrer ihre Autos in Bereichen parken, in welchen die Parkvorschriften nur unzureichend oder gar nicht durchgesetzt werden.
- Parken ist kostenfrei, zu günstig, zeitlich unbegrenzt: es werden keine Anreize bezüglich Alternativen zur Pkw-Nutzung oder Parkdauer gegeben
- Es gibt keine Differenzierung nach Nutzergruppen: im Extremfall kann jede/r überall unbeschränkt parken.

Verhaltensänderung von Autofahrern mithilfe der Parkraumbewirtschaftung bzw. des Parkraummanagements

z.B. Einführung/Erhöhung einer Bewirtschaftung oder Verschärfung zeitlicher Höchstdauer fürs Parken / Eingrenzung auf definierte Nutzergruppen

Verhaltens- optionen

Wahl eines anderen
Parkplatzes im öffentlichen
Straßenraum

Verlagerung des Parkdrucks
in Parkhäuser

Änderung der Parkdauer

Anpassung der
Besuchszeit

Umstieg auf andere
Verkehrsmittel

Fahrgemeinschaften /
Mitfahrgelegenheiten

Den Bereich
komplett meiden



Foto: Robert Pressl

Tatsachen - warum ist Parkpolitik häufig ineffizient?

- Dem Parken wurde in der Vergangenheit relativ wenig Aufmerksamkeit geschenkt
- Wenig Aufmerksamkeit = Wenig Wissen
- Es gibt einen großen Mangel an Daten [zur Nutzung] zum Parken;



- Daher basiert die Parkpolitik sehr oft auf Einschätzungen und Emotionen und nur selten auf Fakten und Wissen!

Es gibt viele kontroversielle Fragen und Missverständnisse

zB: Was ist das Beste für die Stadt?

- Ein Auto, das während der Hauptverkehrszeiten fährt und 8 Stunden lang geparkt bleibt; oder
- Fünf Autos, die außerhalb der Hauptverkehrszeiten fahren und jeweils ca. 1,5 Stunden geparkt bleiben Warum?

Kein Parkplatz, kein Geschäft?

- Ist das Parken wichtig, um Kunden und Besucher anzuziehen?
- Werden Sie Kunden verlieren, wenn Sie die Parkgebühren erhöhen?



Cartoon von Lo Graf von Blickensdorfs

Es gibt viele kontroversielle Fragen und Missverständnisse

Sollen Anwohner fürs Parken bezahlen?

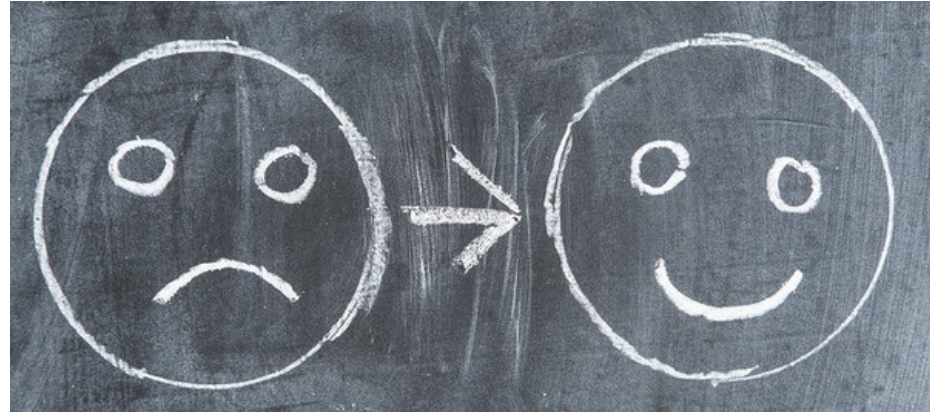
On-Street oder Off-Street?

Minimum oder maximum Standards?

Stellplatzschlüssel nach Funktionen und
Gebäude vs. Flächen

P&R-Einrichtungen verbessern die
Erreichbarkeit von und verringern die
Verkehrsüberlastung in der Innenstadt

Mobilität/Lebensqualität vs. Einnahmen



Verhältnis zwischen Parkplätzen und lokaler Wirtschaft

Warum halten Einzelhändler das Parken für wichtig?

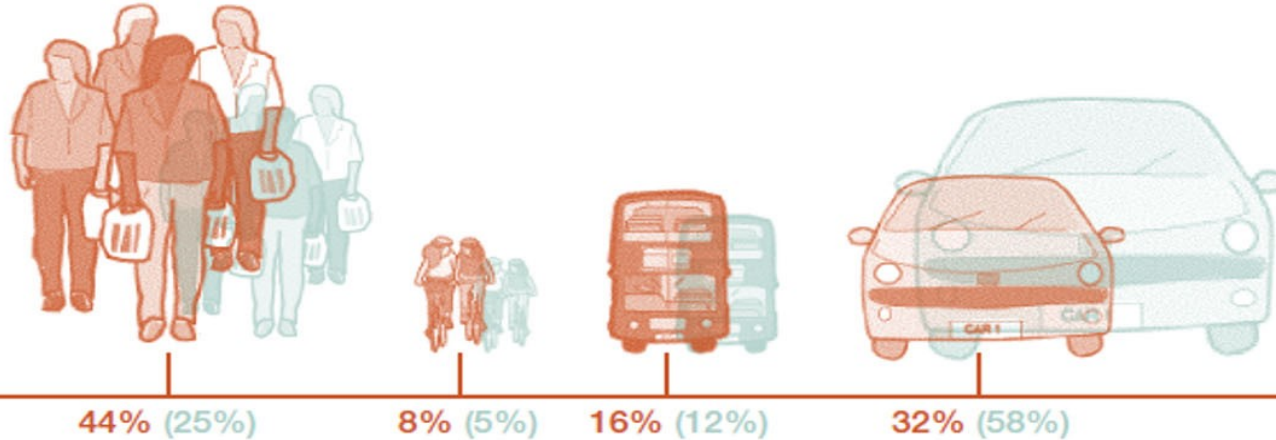
- Weil sie der Meinung sind, dass die meisten ihrer Kunden mit dem Auto kommen;
- Weil sie glauben, dass Autofahrer bessere Kunden sind [mehr Geld ausgeben/ größere Mengen kaufen] als Kunden, die mit anderen Verkehrsmitteln anreisen

Fotos: Harry Schiffer / Robert Pressl



Händler überschätzen die Bedeutung des Autos für Kunden

Einzelhändler in Graz überschätzten
die Bedeutung des Autos ihrer Kunden



Tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Kunden
(Schätzungen der Ladenbesitzer in Klammern)

Kostenloses Parken gibt es nicht!

Der Preis für das Parken ist in den Kosten für alle anderen Produkte und Dienstleistungen, die wir kaufen, enthalten.



*Donald Shoup (1938 - 2025)
Professor at University of California, Los Angeles*

Kostenloses Parken gibt es nicht!



Der Preis dafür ist inbegriffen im Preis des Produkts!
Bei Gratisparkplätzen im öffentlichen Raum ist der Preis in den Steuern inkludiert.

Parkraumbewirtschaftung unterstützt die lokale Wirtschaft

- Entgegen allgemeiner Überzeugung unterstützt die Parkraumbewirtschaftung die lokale Wirtschaft.
- Gebührenpflichtiges Parken reduziert nicht die Besucherzahl!
- Im Gegenteil: Durch die Steuerung der Mobilität bleibt die Innenstadt zugänglich.
- Es besteht kein direkter Zusammenhang zwischen dem Umsatz der Geschäfte und dem vom Kunden genutzten Verkehrsmittel bzw. der Anzahl der Parkplätze.

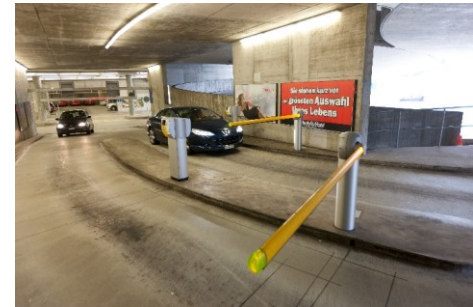


Fotos: Harry Schiffer / Robert Pressl

Parkraummanagement und vorhandene Flächen

Richtlinie für die Parkraummanagement und den städtischen Raum

- Jeder Parkplatz nimmt eine Fläche zwischen 15 qm und 30 qm in Anspruch. Der durchschnittliche Autofahrer nutzt täglich zwei bis fünf verschiedene Parkplätze.
- Vor allem in städtischen Gebieten ist der Raum knapp. Dementsprechend muss er gut verwaltet werden!
- Zunehmender Flächenmangel, zunehmende Grundstückswerte und ein Trend hin zu einer besseren Lebensqualität haben zu einer Verlagerung des Parkens aus dem öffentlichen Straßenraum und zu Tiefgaragen-Parkplätze geführt.
- Das Parken in Tiefgaragen kann aber sehr teuer sein!!! (bis zu 50.000 Euro pro Stellplatz)

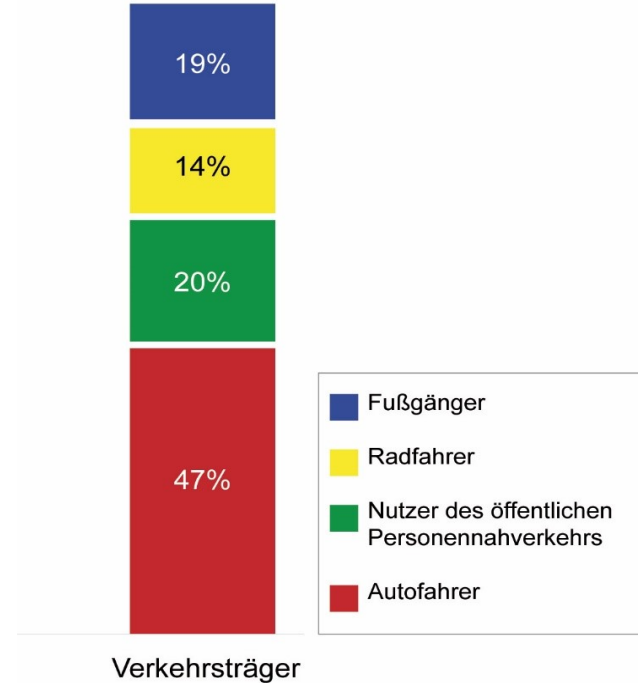


Fotos: Harry Schiffer / Robert Pressl

Quelle: <http://push-pull-parking.eu/>

Erkennen Sie den Wert des öffentlichen Raums!

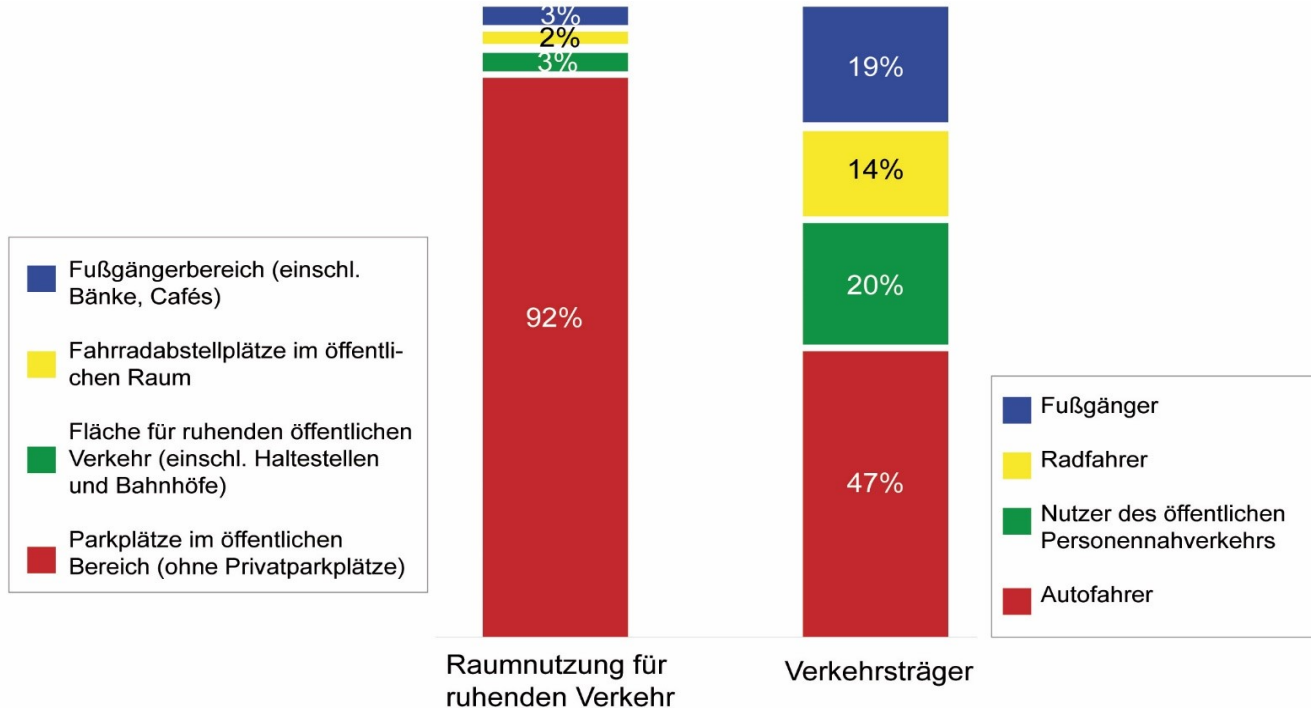
Raumnutzung für ruhenden Verkehr und Verkehrsträger in Graz/Österreich



Quelle: Austrian Mobility Research 2011 und Stadt Graz 2013

Erkennen Sie den Wert des öffentlichen Raums!

Raumnutzung für ruhenden Verkehr und Verkehrsträger in Graz/Österreich



Quelle: Austrian Mobility Research 2011 und Stadt Graz 2013

Bewertung des öffentlichen Raums

Straßen haben mehr Funktionalitäten und bieten nicht nur die Möglichkeit, Menschen von A nach B zu bringen oder ein Auto zu parken. Diese sind u.a.:

- Menschen treffen / Zeit mit Menschen verbringen
- Vorübergehende Aufenthalte
- Geschäfte
- Ausruhen und genießen
- Spielen und Freizeitgestaltung
- usw.

Diese anderen Funktionen könnten höhere Priorität als das Parken haben, wie:

- Parklets
- Terrassen (nicht nur für Gastronomie)
- Bereiche, in denen man nicht konsumieren muss



Foto Harry Schiffer

Beispiel: Rotterdam - Umwandlung von Parkplätzen in Terrassen oder Fahrradabstellplätze (Testphase)



Fotos: Robert Pressl

Einführung einer Obergrenze für das Parkplatzangebot

Beispiel: Der historische Kompromiss in Zürich, Schweiz

Zur Erreichung eines Gleichgewichts zwischen den Forderungen nach erhöhtem Umbau in eine Fußgängerzone und den Forderungen der Geschäfte nach einem kontinuierlichen Angebot an Parkplätzen. Beim Bau neuer Parkplätze in Parkhäusern verringert sich gleichermaßen die Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum. Der Raum auf der Straße wird stattdessen für Fahrradwege, Fußgängerzonen und Grünflächen genutzt.

1996 ging es darum, ein Gleichgewicht zwischen der Nachfrage nach mehr Fußgängerzonen und den Interessen der Wirtschaft, ausreichend Parkplätze zu schaffen, zu finden.

Im Zeitraum 1996-2013 wurden rund 800 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum abgeschafft und zu lebenswerterem Straßenraum ausgebaut.

2019 hatten die Behörde weitere 700 Parkplätze ersatzlos entfernt.



Fotos: Stadt Zürich

Parken in Wohngebieten

Welche Art der Ausgabe von
Bewohner*innen-Ausweisen ist besser?

- ausschließlich an Bewohner*innen (selbst wenn sie für den Ausweis bezahlen müssen); es konnte kein anderes Auto dort abgestellt werden.

oder

- ein normales Blaue-Zonen-System mit Ausnahmen für Bewohner*innen.



Foto: Harry Schiffer

Park & Ride (P&R)

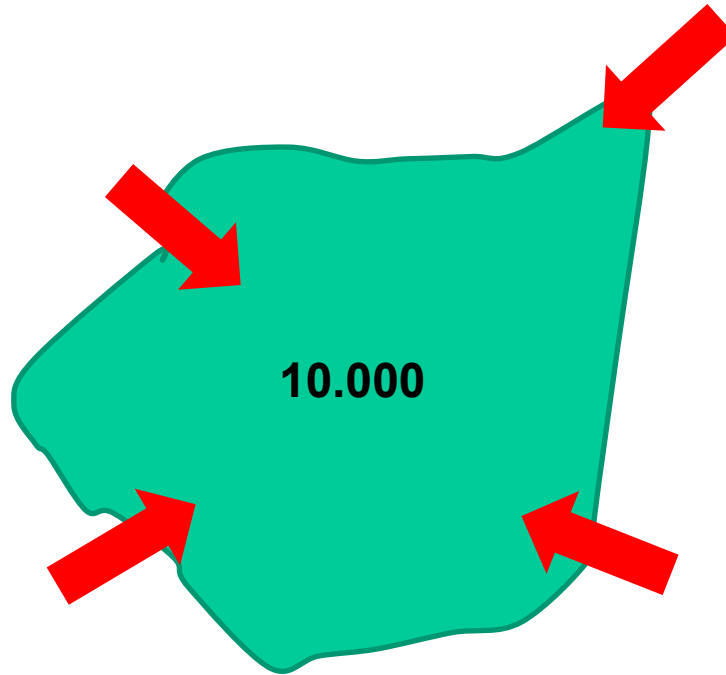
- P&R sind Parkplätze in der Nähe von Stationen öffentlicher Verkehrsmittel, die für die Fahrgäste reserviert sind.
- Hauptziel eines P&R-Systems ist es, Autofahrer aus dem Stadtgebiet herauszuhalten.
- Die P&R-Parkplätze führen oft zu einigen unbeabsichtigten Effekten, d. h. „nicht alle P&R-Nutzer fahren vor der Bereitstellung dieser Einrichtungen mit ihren Autos in die Stadt, teilweise weil ein Teil der Nutzer zuvor die öffentlichen Verkehrsmittel nutzte“ (Mingardo, 2013)

Quelle: <http://push-pull-parking.eu/>

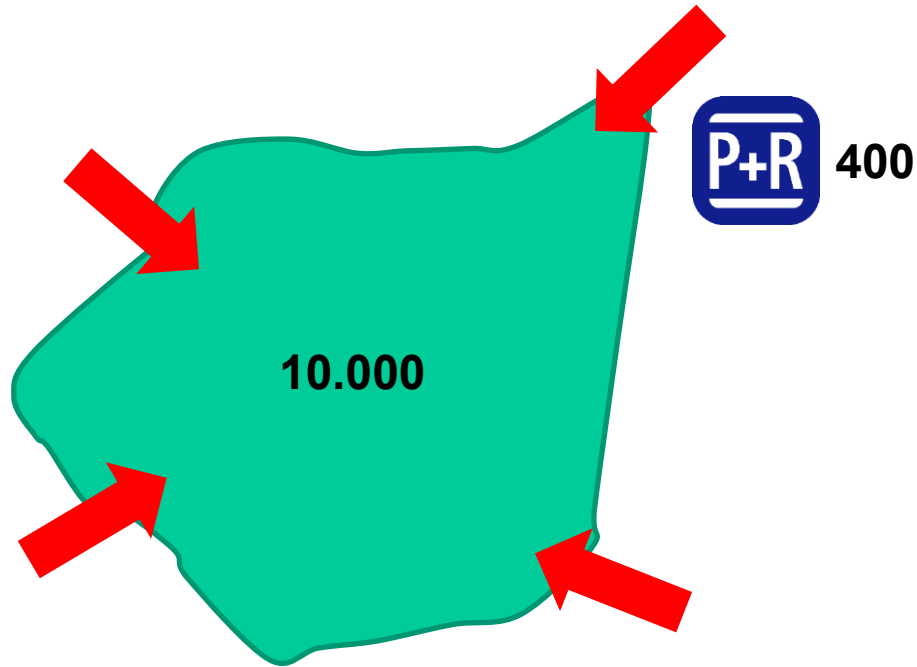
Foto: Robert Pressl



Lösung des Stauproblems im Zentrum aufgrund der hohen Nachfrage nach Parkplätzen durch die Bereitstellung von P&R



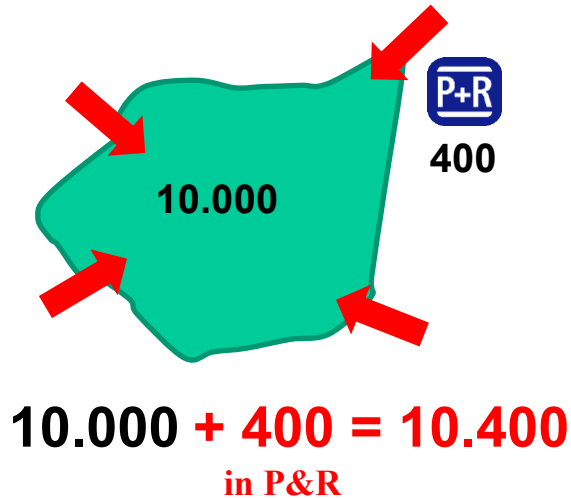
Lösung des Stauproblems im Zentrum aufgrund der hohen Nachfrage nach Parkplätzen durch die Bereitstellung von P&R



Lösung des Stauproblems im Zentrum aufgrund der hohen Nachfrage nach Parkplätzen durch die Bereitstellung von P&R

Die Falle

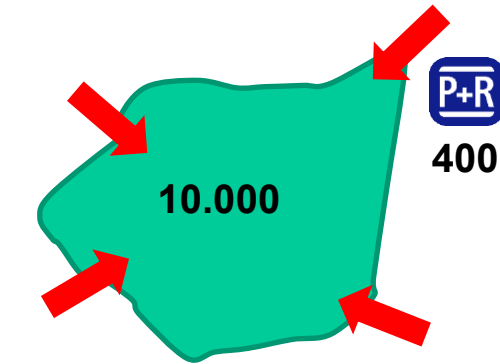
Zusätzliches Parkangebot führt zu zusätzlichen Autofahrten



Lösung des Stauproblems im Zentrum aufgrund der hohen Nachfrage nach Parkplätzen durch die Bereitstellung von P&R

Die Falle

Zusätzliches Parkangebot führt zu zusätzlichen Autofahrten

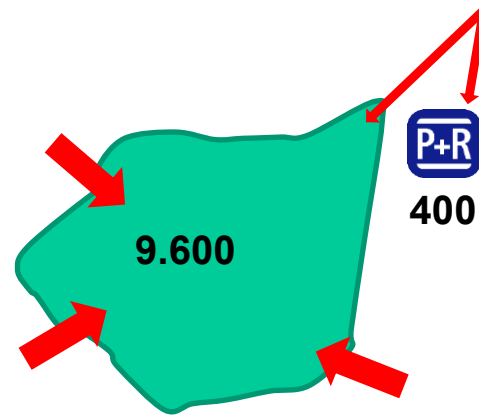


$$10.000 + 400 = 10.400$$

in P&R

Richtig

Das Parkplatzangebot im Zentrum muss reduziert werden



$$10.000 - 400 + 400 = 10.000$$

Im Zentrum in P&R

Mehrfachnutzung von Parkmöglichkeiten

Dieses Konzept wird auch als „Shared Parking“ (Gemeinschaftsparkplatz) bezeichnet. Die Parkplätze werden von mindestens zwei Nutzern gemeinsam genutzt, wodurch die Parkmöglichkeiten effizienter genutzt werden können. Beispiele:

- Der Parkplatz eines Theaters wird tagsüber von den Mitarbeitern der nahe gelegenen Unternehmen und abends von Theaterbesuchern genutzt.
- Eine Tiefgarage im Zentrum kann tagsüber von den Stadtbesuchern und nachts von Bewohnern genutzt werden.



Beispiel: Mehrfachnutzung von Parkmöglichkeiten in Kopenhagen und Sint-Niklaas

Kopenhagen führte 2011 ein Pilotprojekt mit flexiblen Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum ein: Parkplätze vor einer Sekundarschule dienen zwischen 07:00 und 17:00 Uhr als Fahrradabstellplätze und in der restlichen Zeit als Autoparkplätze.

Foto: Robert Pressl



Bildquelle: <http://www.cycling-embassy.dk> (2015)



Sint-Niklaas verfügt über flexible On-Street-Fahrradabstellplätze in Ladezonen

Siehe auch das Videoclip Park4SUMP
<https://park4sump.eu/resources-tools/videos/parking-management-sint-niklaas>

Beispiel: Sint-Niklaas - Mehrfachnutzung von Parkplätzen eines Supermarktes, um Straßenraum für einen Radweg freizumachen.



Fotos: Robert Pressl

**Welche Maßnahmen können
Städte und Gemeinden in der
Europäischen Mobilitätswoche
umsetzen oder ausprobieren?**



Parklets



Schließung aller Parkplätze
vor Schulen für 1 Woche



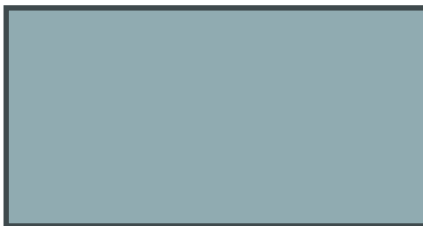
Schüler*innen tadeln
Falschparker



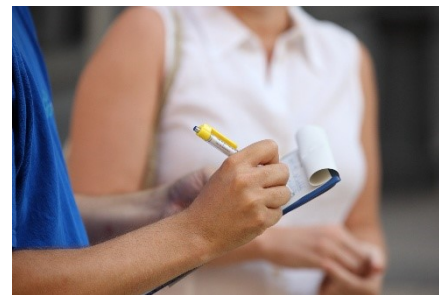
Parking Day



Koop. mit Restaurants /
Cafes: 1 Wo Terrasse statt PP.



Ihre eigene Idee



Mapping von fehlenden
Radabstellplätzen durch
Bürger*innen



Paradoxe Intervention: 1 Tag
lang parken Pkw, gratis, wo
und wie lange sie wollen*

*natürlich nicht verkehrsbehindernd oder gefährdend

Praktische Übung

Suchen Sie sich ein Beispiel aus und bewerten sie es nach folgenden 3 Fragen:

Warum ist diese Maßnahme erfolgversprechend?

Welche Bewusstseinsbildungsaspekte können dadurch vermittelt werden und für welche Zielgruppe?

Wo könnten Probleme bei der Umsetzung auftreten?



THANK
YOU!

Any
questions?

