

Position

Parkraummanagement und Nutzung des öffentlichen Raums in Städten
durch den ruhenden Verkehr

Ansprechpartner zum Thema

Dr. Michael Niedenthal
E-Mail: michael.niedenthal@vda.de
Tel.: 030 89 78 42 360

Urbane Mobilität und Logistik stehen derzeit vor großen Herausforderungen. Handlungsbedarf ergibt sich durch die weltweiten Klimaschutzziele, aber auch durch die Anforderungen an die Luftqualität oder die Notwendigkeit zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit. Gleichzeitig vergrößern das Wachstum der Städte und die Nachverdichtung insbesondere in innerstädtischen Räumen die Konkurrenz um die Nutzung knapper öffentlicher Flächen. Hinzu kommen Logistiktrends wie der weiter zunehmende e-Commerce. Daher ist es notwendig, dass der Verkehr die ihm zur Verfügung stehenden Flächen möglichst effizient nutzt.

Mit dem Ziel, die Lebensqualität in den Städten zu erhöhen, wird zudem die Nutzung von Flächen durch den Verkehr in derzeitiger Form zunehmend in Frage gestellt. Dies gilt nicht zuletzt auch für den ruhenden Verkehr, also das Parken. Gleichzeitig ist es aber weiter unabdingbar, den Mobilitätsbedürfnissen von Einwohnern sowohl der Städte selbst als auch des Umlandes genauso gerecht zu werden wie den Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs. Denn städtisches Leben ist ohne Mobilität und Logistik nicht vorstellbar.

Die Automobilindustrie möchte gemeinsam mit den Städten und den Stadtgesellschaften Lösungen entwickeln, wie Mobilität bei sich stetig verschärfender Flächenknappheit im öffentlichen Raum wachsender Städte sichergestellt werden kann. Dieses Papier greift hierfür den Bereich der Nutzung des öffentlichen Raums durch den ruhenden Verkehr auf. Die Diskussionen in der „Plattform Urbane Mobilität“ zeigen, dass dies eines der Themen ist, die die Städte in besonderer Weise beschäftigen. Zudem können Maßnahmen für den Bereich des Parkens auch Lösungsbeiträge für andere Probleme erbringen. So trägt eine Verringerung des Parksuchverkehrs dazu bei, das Verkehrsaufkommen in der Stadt zu senken, den Verkehrsfluss zu verbessern und so auch die Emissionen des Verkehrs zu reduzieren.

Grundsätze

Aus Sicht der deutschen Automobilindustrie sollten Lösungsansätze für das Parken in Städten einer Reihe von Grundsätzen genügen, die im Folgenden erläutert werden sollen:

- Lösungen für Teilaspekte städtischer Mobilität wie das Parken müssen immer in ein Gesamtkonzept eingebettet sein. So reicht es nicht, einfach die Zahl der Parkplätze in der Stadt zu reduzieren. Wenn den Bürgern keine alltagstauglichen und bezahlbaren Mobilitätsalternativen zum eigenen Pkw zur Verfügung stehen, würden so nur der Parksuchverkehr und das Falschparken zunehmen. Wichtig ist auch, den Bürgern

längerfristige Perspektiven aufzuzeigen, damit Gelegenheit für schrittweise Verhaltensanpassungen besteht.

- Alle Konzepte müssen an klar definierten Zielen ausgerichtet sein. Bezüglich des Parkens ist es das primäre Ziel, die Effizienz der Flächennutzung zu erhöhen und den Parksuchverkehr abzusenken. Alle, die auf einen Parkplatz angewiesen sind, sollten einen freien Stellplatz möglichst ohne Suchverkehr erreichen können. Zwingend sind alle Instrumente und Maßnahmen stets anhand ihrer Beiträge zur Zielerreichung zu evaluieren und ggf. zu korrigieren und anzupassen.
- Im Vordergrund aller Maßnahmen des Parkraummanagements soll der Lenkungseffekt und nicht die generelle Verteuerung des Parkens stehen. Alle Lösungen müssen sozialverträglich sein, die persönliche Einkommens- und Vermögenssituation darf die Teilhabe an Mobilität nicht verhindern.
- Bei der Entwicklung von Lösungen sollten die Chancen der Digitalisierung genutzt werden. Hierdurch sind heute Modelle technisch umsetzbar geworden, die differenzierte Steuerungen ermöglichen.

Lösungsansätze und Rahmenbedingungen

Aufbauend auf diesen Grundsätzen kann aus Sicht der Automobilindustrie eine Reihe von Lösungsansätzen zu einem effizienten Parkraummanagement und so zu einer insgesamt optimierten städtischen Mobilität beitragen. Hierfür gilt es, die geeigneten Rahmenbedingungen zu schaffen.

- Heute ist für die Nutzung von Parkraum häufig die Errichtung einer Gebühr erforderlich. Der enge rechtliche Rahmen für Gebühren lässt es dabei aber nicht zu, den tatsächlichen Wert der Nutzung des begrenzten öffentlichen Raums abzubilden. Daher sollte es den Städten künftig möglich sein, anstelle von Gebühren, die primär der Abgeltung von Verwaltungsdienstleistungen gelten, im Rahmen ganzheitlicher Mobilitätskonzepte Preise für die Nutzung von Parkraum zu erheben. Die Städte sollten dabei aber mit Augenmaß vorgehen, um die gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Um unerwünschte soziale Effekte zu verhindern, könnten zum Beispiel die Preise für Bewohnerparkausweise einkommensabhängig gestaffelt werden.
- Lösungsansätze sollten die Möglichkeiten einer Differenzierung von Preisen für das Parken nutzen. So könnten Verkehrsströme und Verkehrsaufkommen aktiv gesteuert und eine gleichmäßigere Parkraumnutzung erreicht werden.
- Technische Lösungen für optimiertes Parkraummanagement sollten genutzt werden. So kann autonomes Parken den Bedarf an Parkfläche pro Fahrzeug deutlich reduzieren. Mit Ansätzen wie „Community-based Parking“ sammeln Fahrzeuge selbst Daten über freie Stellplätze und informieren sich gegenseitig darüber. Hierdurch kann der Parksuchverkehr deutlich reduziert werden. Digitale Bezahlösungen wie Handy-Parken oder entsprechende In-Car-Applikationen vereinfachen Parkvorgänge und erlauben eine minutengenaue Abrechnung.
- Parkraummanagement sollte heute auch einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten. Daher sollten die Möglichkeiten des Elektromobilitätsgesetzes genutzt werden, die Nutzung von Elektrofahrzeugen (batterieelektrisch, Plug-In-Hybrid, Brennstoffzelle) zu fördern. Entsprechend sollten Sonderparkplätze bereitgestellt bzw. Parkgebühren reduziert werden. Zudem sollte jede Planung von Parkraum auch die Bedarfe an Lade-Infrastruktur für die Elektromobilität mitberücksichtigen.

- Modernes Parkraummanagement sollte auch dazu beitragen, neue Mobilitätslösungen und -dienstleistungen zu befördern, weil so neue Alternativen zur Nutzung des eigenen Autos in der Stadt entstehen. Die Schaffung von Stellflächen für Sharing-Angebote und von innerstädtischen Haltepunkten für Ridepooling sind hierfür Beispiele. Solche neuen Mobilitätsdienste können auch denjenigen ein hohes Maß an Mobilität ermöglichen, die kein eigenes Auto besitzen. Auf diese Weise kann also auch der Parkdruck gerade in innerstädtischen Wohnquartieren reduziert werden. Auch Anreize für Peer2Peer-CarSharing wären in diesem Zusammenhang zu prüfen. Privatleute stellen dabei ihren Pkw zur Verfügung, wenn sie das Fahrzeug gerade selbst nicht benötigen. Auch auf diese Weise können Fahrzeuge in der Stadt effizienter genutzt werden.
- Innovative Lösungen für das Parkraummanagement dürfen auch die Belange des Wirtschafts- und Lieferverkehrs nicht außer Acht lassen. Spezielle Parkflächen für die Anlieferung können das Halten von Lieferfahrzeugen in der zweiten Reihe verhindern und sich somit positiv auch auf den Verkehrsfluss auswirken. Auch eine Reservierung solcher Parkplätze für Anlieferungen sollte künftig möglich sein. Dies ist derzeit nur schwer rechtssicher umsetzbar.
- Parkraummanagement kommt nicht ohne Kontrolle und Sanktionierung aus. Hierbei sind insbesondere auch die Stadtverwaltungen (Ordnungsämter) gefragt. Es ist ihre Aufgabe, durch entsprechende Kontrollen Parkregelungen auch durchzusetzen. Dies wird allerdings nur dann zur Einhaltung der Regeln führen, wenn die Bußgelder eine spürbare Höhe erreichen. Die in der StVO-Novelle vorgesehene Erhöhung der Bußgelder für Falschparken etwa auf Radwegen geht daher in die richtige Richtung. Es wäre zu überlegen, dies entsprechend auch für Falschparken auf Lieferparkplätzen umzusetzen. Ferner ist zu diskutieren, inwieweit auch die Bußgelder für Falschparken einkommensabhängig zu staffeln wären. Zudem sollten Möglichkeiten der automatisierten Parkraumüberwachung geprüft werden.

Die deutsche Automobilindustrie bietet bei der Umsetzung dieser Lösungsansätze ihre Unterstützung an. Daher ist sie bestrebt, den Dialog mit den Städten und allen Stakeholdern (z. B. auch den Parkhausbetreibern) hierzu fortzusetzen.

Herausgeber	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) Behrenstraße 35, 10117 Berlin, www.vda.de
Copyright	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Stand	Dezember 2019