

Kostenlose Stellplätze wird es in den Innenstädten nicht mehr geben



Tilman Bracher

Stadtentwicklung durch Parkraummanagement

Die großen städtischen Straßen sind nicht nur Verkehrsadern, sondern gleichzeitig Lebensraum, Wohnstätte, Einkaufs-, Flaniermeile und städtebauliches Aushängeschild. Als Hauptverkehrsstraßen werden sie viel zu oft vom Autoverkehr dominiert und zugeparkt, während der Platz für Fußgänger, örtliche Geschäfte, Gastronomie, Grün und Kunst nicht ausreicht. Priorität sollten gerechte Mobilitätschancen für alle haben, die Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen, die Erreichbarkeit von Geschäften und Quartieren und nicht die einseitige Privilegierung des Autoverkehrs. Die Vermeidung und Verlagerung von Verkehr – verbunden mit einer Reduktion des Autoverkehrs – sind Ziele vieler kommunaler Verkehrsentwicklungspläne.

Parksuchverkehr trotz freier Stellplätze

In den vergangenen Jahrzehnten hat der Bau von Hoch- und Tiefgaragen mit der Zunahme des Autoverkehrs Schritt gehalten. Die kommunalen Parkleitsysteme zeigen täglich an, dass Parkhäuser leer stehen. Private Garagen und Stellplätze sind tagsüber oder am Wochenende oft ungenutzt. Gleichzeitig hält die Nachfrage nach oberirdischem Parkraum an. Selbst dort, wo Parkhäuser ausgewiesen sind, kommt es zu überflüssigem Parksuchverkehr. In unbewirtschafteten Gebieten fahnden Parkplatzsuchende zunächst nach kostenlosen Parkplätzen und erst danach nach kostenpflichtigen Stellplätzen oder sie parken falsch. Falschparker schränken den Raum der Fußgänger ein, behindern alte Menschen und Kinder, die an der Hand geführt werden. Wo parkende Autos die Sicht blockieren, gefährdet dies Radfahrer und Fußgänger. Verstopfte Straßen behindern Notdienste und erschweren das Laden und Liefern.

Seit den 1930er Jahren gibt es in Deutschland einen – aus heutiger Sicht unbefriedigenden – gesetzlichen Rahmen für die Parkraumpolitik. Bis zur Gründerzeit wurden die meisten Gebäude ohne Stellplatz gebaut, neuere Immobilien verfügen über Stellplätze auf privatem Grund. Die Reichsgaragenordnung von 1939 regelte erstmals die Stellplatzpflicht beim Neubau, heute steht diese in den Landesbauordnungen, verbunden mit der Möglichkeit, nicht gebaute Stellplätze

abzulösen. Die Regelung hat vielerorts zu einem Überangebot geführt. In einigen größeren Städten mit verkehrsbelasteten Gebieten und guten öffentlichen Verkehrsmitteln (z.B. Hamburg, München und Frankfurt a.M.) wird der Stellplatzbau beschränkt. Da Stellplätze auch Verkehr erzeugen können, ist darüber nachzudenken, eine Überzahl an Plätzen mit einer Verkehrsabgabe zu belegen.

Die Privilegierung des Parkens ist überholt

Seit 1934 gilt Parken als privilegierte Nutzung („Gemeingebrauch“). Nach dem Straßen- und Wegerecht der Länder als auch der StVO des Bundes kann jeder im Rahmen der Verkehrsvorschriften sein Kfz im öffentlichen Straßenland kostenlos abstellen. Andere genehmigungsfreie Nutzungen (wie z.B. Aufenthalt und Kinderspiel in verkehrsberuhigten Bereichen) werden dadurch eingeschränkt. Ausnahmen sind Busspuren, Fahrradstraßen und Radwege, reservierte Plätze für Behinderte, für den öffentlichen Verkehr und für Taxis sowie die Bevorzugung von Anwohnern. Probleme gibt es auch bei der Ausweisung von Stellplätzen für Carsharing, an elektrischen Ladestationen für Batterieautos und Fahrradabstellplätze, weil eine offensive Auslegung der Straßenverkehrsordnung in der Praxis immer noch selten und durch Gerichtsentscheidungen erschwert und behindert wurde. Ziel sollte die Gleichstellung der Straßennutzungen sein.

Kfz-Stellplätze nicht unter Wert anbieten

Auch die verkehrsrechtlichen Grundlagen der Parkraumbewirtschaftung sind seit Jahrzehnten unzureichend. Dazu gehören die Beschilderung und besonders die Höhe der Bußgelder. Mittlerweile ist eine gesetzliche Regelung für Parkraumzonen wieder in Sicht. Ein Entwurf für den 2012 geplanten Neuerlass der StVO sieht (wie bereits 2009 die für nichtig erklärte 46. StVO-Novelle) die Einführung einer Zonenregelung zur flächenhaften Parkraumbewirtschaftung vor. Dadurch soll auch die häufig kritisierte zu hohe Anzahl eingesetzter Verkehrszeichen reduziert werden.

Gemessen an den innerstädtischen Grundstückspreisen sind die Gebühren für das Parken von Kfz auf öffentlichem Straßenland

viel zu gering. Anwohnerparkausweise dürfen nur gegen eine Verwaltungsgebühr ausgegeben werden. Zwar gibt es – auch wegen der niedrigen Parkgebühren – eine Beziehung zwischen Kontrollintensität, Sanktionen und Befolgung, aber die lokale Praxis verhindert oft, dass Städte die wirtschaftlich effiziente Strategie wählen. Nur wo ausreichend überwacht wird, bleibt die Zahl der Falschparker niedrig.

Höhere Parkgebühren würden die Nutzung privater Garagen fördern, von denen viele halbleer sind, weil das Angebot die Nachfrage übersteigt. Statt Batterieautos, wie aktuell gefordert, an Ladestellen auf der Straße von Parkgebühren zu befreien, sollten die Ladestellen in den Parkhäusern genutzt werden. An zentralen Orten einiger Großstädte ist die Parkgebühr für zwei Stunden bereits höher als das Bußgeld. Um den Autoverkehr gegenüber dem öffentlichen Verkehr nicht weiter zu privilegieren, sollten die Gebühren für innerstädtisches Falschparken mindestens genauso hoch sein wie beim Schwarzfahren im öffentlichen Verkehr: 40 Euro.

Ablösebeiträge und Kfz-Parkgebühren für Fahrradparkplätze nutzen

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Zunahme des Radverkehrs wächst auch der Bedarf an Flächen für das Fahrradparken. Fehlende Möglichkeiten zu sicherem und wettergeschütztem Parken führen dazu, dass moderne Elektrozweiräder und andere hochwertige Fahrräder wegen der Diebstahlgefahr im Zweifel nicht genutzt werden.

Innenstädte brauchen für unterschiedlichen Bedarf passende Lösungen für das Fahrradparken. Um den steigenden Bedarf an zentralen und dezentralen Abstellanlagen zu decken, sind z.B. auch Quartiergaragen und Fahrradstationen erforderlich. Zur Finanzierung können Ablösebeiträge und (Kfz-)Parkgebühren zweckaffin verwendet werden. Um Behinderungen des Fußverkehrs in dicht bebauten Stadtquartieren zu vermeiden, sollten Kfz-Stellplätze oder Fahrstreifen zum Fahrradparken umgenutzt werden.

Parkraummanagement reduziert Kfz-Verkehr und stärkt den ÖPNV

Parkraummanagement kann – in Verbindung mit anderen Maßnahmen der Verkehrslenkung und des Verkehrsmanagements – Mobilitätsverhalten wirksam verändern. Mit der Bewirtschaftung von Parkraum können Anwohner bevorzugt und Einpendler veranlasst werden, ihr Auto stehen zu lassen und den ÖPNV zu nutzen. Am Rande von Gründerzeitvierteln und von autofreien Wohngebieten sind Quartiergaragen sinnvoll.

Die veränderte Mobilität vieler Bürger eröffnet der Verkehrspolitik neue Chancen. Seit über einem Jahrzehnt messen die größeren Städte Verkehrsrückgänge im Autoverkehr. Die jüngeren Erwachsenen besitzen mittlerweile um ein Drittel weniger eigene Autos als vor einem Jahrzehnt. Im Weißbuch Verkehr 2011 geht die Europäische Kommission davon aus, dass es in den Städten 2030 aus Gründen des Klimaschutzes nur noch halb so viele Kfz mit Verbrennungsmotor geben wird, und auch der Wirtschaftsverkehr wird effizienter als heute.

Um Kfz-Verkehr mit Parkraumkonzepten effektiv regulieren zu können, sollten diese flächig und unter Berücksichtigung der privaten Stellplatzangebote entwickelt und umgesetzt werden. Die besonders in Großstädten oft über mehrere Ämter und Abteilungen verteilten Zuständigkeiten erschweren eine stringente Umsetzung. Ein beispielhaftes Konzept wurde mit einer Parkhausgesellschaft in kommunaler Trägerschaft im niederländischen Utrecht geschaffen. Die Parkgesellschaft ist sowohl für das Auto- als auch für das Fahrradparken zuständig sowie für den Betrieb der kommunalen Parkhäuser. Mit den Parkgebühren finanziert die Gesellschaft u.a. Fahrradparkhäuser am Bahnhof, im Zentrum, Nachbarschaftsgaragen und Fahrradboxen.

Parkraumbewirtschaftung erweist sich oft als emotionales Thema. Die Einführung bedarf der Öffentlichkeitsarbeit mit einer nachvollziehbaren Botschaft für ein effizientes Parkraummanagement, um die guten Gründe innerhalb der Verwaltung und in der Öffentlichkeit rechtzeitig zu vermitteln. Dabei sollten neue Angebote und technische Lösungen (Parkleitsysteme, Internetangebot, Handy parken) einbezogen werden.

Parkraumbewirtschaftungszonen jetzt zügig einführen

In den Kommunen gehört Parkraummanagement zur strategischen Verkehrsplanung. Innerstädtische Stellplätze sollten flächenhaft bewirtschaftet werden. Die im Neuerlass der StVO erwarteten Parkraumbewirtschaftungszonen bieten den aktuellen Anlass. Wichtig sind eine sorgfältige Vorbereitung und ein gutes Kommunikationskonzept. Der Gesetzgeber sollte jetzt noch einfachere rechtliche Möglichkeiten für Carsharing-Stellplätze, Stellplätze für Batteriefahrzeuge an E-Ladestationen und die straßenrechtliche Gleichbewertung von Parken und bisherigen Sondernutzungen schaffen und die Verwarnungsgelder für Falschparken auf das Niveau des Fahrgelds für Schwarzfahrer anheben.

Tipps zum Weiterlesen:

- Christoph Hupfer, 60 Jahre Parkraumnot. In: Internationales Verkehrswesen, Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verl.; 63 (2011); Nr. 2; S. 20-24
- Ralf Huber-Erler, Parkraum als Steuerungsinstrument. in.: T. Bracher u.a. (Hg.), Handbuch der Kommunalen Verkehrsplanung, 56. Ergänzungs-Lieferung 2010, Kap. 3.4.12.1
- Michael Lehmbruck u.a., Einfaches und wirtschaftliches Parkraummanagement. Difu-Impulse 2/2010
- Michael Lehmbruck, Martina Hertel, ÖPNV-Erschließungsqualität als Bemessungsgrundlage für Obergrenzen des Stellplatzbaus: Definition und Regelung, in: T. Bracher u.a. (Hg.) Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 46. Ergänzungs-Lieferung 2007, Kap. 3.4.12.4
- Michael Lehmbruck, Angelika Uricher, Von der Parkraumbewirtschaftung zum Parkraummanagement. (dt.)
- In: Steuerung des städtischen Kfz-Verkehrs. Hrsg.: Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin: Selbstverl. (2008); S. 83-119; ISBN 978-3-88118-460-1, Difu-Impulse; 6/2008
- Jörg Thiemann-Linden u.a., Innerstädtisches Fahrradparken, Difu (Hg.), Forschung Radverkehr I-1/2010

Dipl.-Volkswirt Tilman Bracher
Telefon: 030/39001-260
E-Mail: bracher@difu.de