



Parkraummanagement lohnt sich!

Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis



Impressum

Parkraummanagement lohnt sich!

Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis

ERSTELLT IM AUFTRAG VON

Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin

T +49 (0)30 700 14 35-000

F +49 (0)30 700 14 35-129

www.agora-verkehrswende.de

info@agora-verkehrswende.de

PROJEKTLEITUNG

Anne Klein-Hitpaß

anne.klein-hitpass@agora-verkehrswende.de

Wolfgang Aichinger

wolfgang.aichinger@agora-verkehrswende.de

DURCHFÜHRUNG

Auftragnehmer:

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (difu)

tippingpoints – Agentur für nachhaltige Kommunikation

Autoren:

Uta Bauer, Martina Hertel – difu

Robert Sedlak – tippingpoints

Beratung:

RA Dr. Roman Ringwald, RA Sophia Schmidt

Kanzlei Becker Büttner Held (BBH)

Lektorat: Eva Berié – textetage

Satz: Julia Kirsch-Bauer – tippingpoints

Titelbild: andipantz/ iStock-458640025

Veröffentlichung: Februar 2019

18-2019-DE

Gedruckt auf 100 % Recycling Naturpapier

DANKSAGUNG

Wir danken dem Agora Netzwerk Urbane Verkehrswende sowie den nachfolgend genannten Expertinnen und Experten für ihre hilfreichen Kommentare und wertvollen Informationen.

Berlin: Siegfried Dittrich, Bezirk Mitte, **Berlin:** Ansgar Gusy, Fraktion DIE GRÜNEN, Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, **Berlin:** Lorenz Kummert, Ordnungsamt Bezirk Mitte, **Stadt Dachau:** Bernhard Sturm, Stadtrat, Bündnis für Dachau, **Stadt Darmstadt:** Zoe Reitz, Stadtplanungsamt – Mobilität und Öffentlicher Raum, **HEAG Darmstadt:** Prof. Dr. Klaus-Michael Ahrend, Vorstand, **Stadt Dinslaken:** Stephan Dinn, Stabsstelle Stadtentwicklung, **Stadt Dortmund:** Andreas Meißner, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, **Stadt Göttingen:** Maik Lindemann, Fachbereich Planung, Bauordnung und Vermessung, **Stadt Hamburg:** Lukas Domaschke, Landesbetrieb Verkehr (LBV), **Stadt Iserlohn:** Thorsten Grothe, Stadtbaurat, **Stadt Karlsruhe:** Birke Bronner, Stadtplanungsamt Karlsruhe, Bereich Verkehr, **Stadt München:** Benjamin Stjepanovic, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Abteilung Verkehrsplanung, **Stadt Offenburg:** Mathias Kassel, Stabsstelle Mobilität der Zukunft, Thilo Becker, Bereich Tiefbau + Verkehr, **Stadt Potsdam:** Norman Niehoff, Bereich Verkehrsentwicklung, **Universität Stuttgart:** Hanna Noller, Städtebauinstitut



Unter diesem QR-Code steht diese
Publikation als PDF zum Download
zur Verfügung.

Bitte zitieren als:

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

www.agora-verkehrswende.de

Vorwort

Immer mehr Einwohner, immer mehr Pendler, immer mehr Lieferverkehr: In den Straßen vieler Städte wird der Platz knapp, die Konkurrenz um die Nutzung des öffentlichen Raums wird größer. Hinzu kommt, dass Jahr für Jahr immer mehr und immer größere Autos zugelassen werden. Bis heute löst man das Problem meist damit, immer mehr Parkplätze bereitzustellen.

Diese Entwicklung stößt inzwischen an räumliche Grenzen, ein „Weiter so“ ist nicht mehr möglich. Zum einen beanspruchen auch andere Verkehrsteilnehmerinnen und Nutzergruppen den knappen öffentlichen Raum zunehmend für sich. So setzen sich beispielsweise deutschlandweit zahlreiche Initiativen vehement mit „Volksentscheiden“ für mehr und sicherere Radwege ein. Zum anderen wächst der Leidensdruck in den Stadtverwaltungen. Man will die Aufenthaltsqualität steigern, den Anforderungen an die Luftreinhaltung gerecht werden und dafür sorgen, dass der Verkehr sicher und möglichst reibungslos abgewickelt wird.

Diese Aufgaben sind ohne eine Steuerung – gerade auch des ruhenden Verkehrs – kaum zu stemmen. Fakt ist jedoch auch: Das Parkraummanagement, also die Bewirtschaftung und Reduzierung von Parkplätzen im öffentlichen Raum, gehört zu den umstrittensten verkehrspolitischen Maßnahmen. Deshalb scheuen viele Kommunalpolitikerinnen und -politiker die Auseinandersetzung mit dem Thema, selbst wenn sie sich seiner Bedeutung für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik durchaus bewusst sind.

Auch sind Teile der Stadtgesellschaft skeptisch, wenn Kommunen sich anschicken, Parkplätze zu bewirtschaften oder zu reduzieren. Dies ist nicht überraschend, schließlich ist aus der Psychologie bekannt, dass Verluste doppelt so hoch bewertet werden wie Gewinne.¹ In der persönlichen Wahrnehmung wiegt der Verlust eines Parkplatzes schwer. Oft so schwer, dass die Gewinne schnell übersehen werden: neue Radwege, sicherere Fußwege, weniger Parksuchverkehr, weniger Schadstoffe und Lärm und – auch das bewirkt Parkraummanagement – das schnellere Auffinden des benötigten Parkplatzes.

Städte, die erfolgreich Parkraummanagement etabliert haben, berichten jedoch oft von großer Zufriedenheit bei Einzelhandel und Anwohnerinnen und Anwohnern. Solche Erfolge sind nicht zuletzt auf eine angemessene Kommunikation des Themas zurückzuführen, auf die Beteiligung der Bewohnerschaft und auf den Mut der Kommunen, auch Gegenwind auszuhalten.

Mit dieser Broschüre möchte Agora Verkehrswende Kommunen ermutigen, sich des Parkraummanagements zur Förderung eines nachhaltigen Stadtverkehrs anzunehmen. Wir bieten Hilfestellung sowohl beim Entkräften typischer Gegenargumente („Parkgebühren sind Abzocke“) als auch bei der Abstimmung und Vermittlung umzusetzender Maßnahmen. Dabei thematisiert der Leitfaden sowohl verwaltungsinterne Prozesse als auch die Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern. Unsere Empfehlungen beruhen auf empirischen Belegen sowie auf langjährigen Erfahrungen aus der kommunalen Praxis. Wir hoffen, Ihnen mit dieser Publikation wertvolle Hinweise und aufschlussreiche Informationen mit auf den Weg zu geben. Denn bei all den Anstrengungen, die mit diesem Thema einhergehen, sollte das Ziel nie aus dem Blick geraten: Die Lebensqualität zu steigern, aus Straßen und Innenstädten einladende Orte der Begegnung zu machen und damit nicht zuletzt auch den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu fördern.

Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten!

**Anne Klein-Hitpaß, Wolfgang Aichinger
und Christian Hochfeld**

für das Team von Agora Verkehrswende
Berlin, 26. Februar 2019

1 Thaler, R.; Sunstein, C. R. (2010).

Inhalt

Vorwort	3
Zusammenfassung	5
01 Einführung	7
02 Typische Gegenargumente – stimmen sie wirklich?	11
2.1 Parkgebühren sind Abzocke	11
2.2 Parkgebühren sind sozial ungerecht	14
2.3 Irgendwo müssen die Autos ja hin	17
2.4 Mich kommt keiner mehr besuchen	20
2.5 Als Pendlerin bin ich auf das Auto angewiesen	21
2.6 Ohne Parkplätze kann ich mein Geschäft schließen	23
03 Von der defensiven zur offensiven Argumentation	25
04 Parkraummanagement umsetzen und kommunizieren	27
4.1 Parkraumbewirtschaftung richtig planen	27
4.2 Bausteine für ein erfolgreiches Parkraummanagement	33
05 Planung und Kommunikation erfolgreich gestalten	41
5.1 Nachhaltige Prozesse brauchen gute interne Steuerung	42
5.2 Zielsichere Kommunikation erhöht die Erfolgschancen	46
06 Anleitung zur selbstbewussten und erfolgreichen Parkraumkommunikation	47
Literatur- und Quellenverzeichnis	51
Anhang – Regelungen zu Parkgebühren auf Länderebene	57

Zusammenfassung

Die Mobilitätswende in den Städten braucht Platz für neue Radwege, Busspuren und Straßenbahntrassen – genauso wie für E-Ladesäulen, Lieferzonen oder attraktivere Gehwege. Die Neuverteilung des öffentlichen Raums ermöglicht es, leistungsfähige Verkehrssysteme mit einer stadtverträglichen Mobilität in Einklang zu bringen. Das Parkraummanagement ist hierfür ein zentraler Hebel. Kommunen, die diesen Hebel nicht nutzen, werden dabei zusehen müssen, wie sich bereits heute erkennbare Flächenkonkurrenzen in ihren Straßen weiter verschärfen und städtische Mobilität zunehmend eingeschränkt wird.

Damit Parkraummanagement die Mobilitätswende effektiv unterstützen kann,

- 1 sind gängige Vorbehalte zu entkräften und Datengrundlagen zu verbessern.

Parkraummanagement nutzt dem Großteil der Bevölkerung. Nicht immer scheint der Kommunalpolitik bewusst zu sein, dass bspw. eine Reduktion des Parkdrucks durch Parkgebühren erlebbare Vorteile für die Bevölkerung vor Ort mit sich bringt. Häufige Einwände – etwa, dass es zu wenig Parkplätze gebe – sind mit einem genauen Blick auf die Fakten zu entkräften. Dafür sind jedoch Daten erforderlich, die zum Beispiel die Parkreserven im öffentlichen Raum und den Leerstand in privaten Garagen und Parkhäusern beziffern (siehe Kapitel 2 und 3).

- 2 ist Parkraummanagement gesamtstädtisch zu planen und politisch zu verankern.

Für ein erfolgreiches Parkraummanagement ist – über die Zentren hinaus – die gesamte Stadt in den Blick zu nehmen. Kleinräumige Lösungen sind zu vermeiden und die umzusetzenden Maßnahmen sind aufeinander abzustimmen und in kommunalen Zielsetzungen, strategischen Plänen und politischen Beschlüssen zu verankern. Auf dieser Basis können Veränderungen erfolgreich kommuniziert und umgesetzt werden (siehe Kapitel 4).

- 3 ist Unterstützung zu organisieren und Verständnis zu schaffen.

Ein interner Steuerungskreis aus Verwaltung und Politik sollte geschlossen die Neuausrichtung des Parkraummanagements vertreten. Bei der anschließenden Beteiligung der Bevölkerung sollten dann Aspekte der konkreten Umsetzung im Mittelpunkt stehen. Dabei ist es wichtig, Unterstützer zu aktivieren, die sich mit Gestaltungswillen einbringen. Mit dieser „Rückendeckung“ ist es für Verwaltung und Politik einfacher, auf Widerstände einzugehen und gelegentlichen Gegenwind auszuhalten (siehe Kapitel 5 und 6).

- 4 ist der Rechtsrahmen von den Kommunen auszuschöpfen und vom Bund zu erweitern.

Insbesondere bei der gesamtstädtischen Einführung von Parkraumbewirtschaftung sind den Kommunen enge rechtliche Grenzen gesetzt. Diese dürfen jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass es durchaus Handlungsspielräume bei der Einführung von Parkgebühren oder der Umwandlung von Parkplätzen gibt. Diese werden von den Kommunen kaum ausgeschöpft, allerdings durch ein aktuelles Verwaltungsgerichtsurteil aus Wiesbaden¹ nun noch weiter ausgedehnt. Laut dieses Urteils wird die Reduzierung bzw. Abschaffung kostenloser Parkraums als wirkungsvolle Maßnahme zur Verringerung der NO₂-Belastung gewertet. Hier ist jetzt der Bund gefordert: Damit Kommunen ihre eigenen verkehrspolitischen Ziele einfacher umsetzen können, darf das Straßenverkehrsrecht nicht länger einseitig am Kfz-Verkehr ausgerichtet bleiben, sondern muss bspw. auch den Gesundheits- und Umweltschutz für die Gesamtbevölkerung berücksichtigen. Zudem benötigen Kommunen einen größeren Spielraum bei der Bepreisung von Parkflächen oder beim Verhängen von Bußgeldern. Erzielte Überschüsse sollten wieder in den Umweltverbund reinvestiert werden.

- 5 ist der Umweltverbund zu stärken und die Kommunikation zu professionalisieren.

Schon heute wünschen sich viele Menschen mehr und bessere Alternativen zur Automobilität. Weil Parkraumbewirtschaftung den Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr verringert, entsteht mehr Platz für neue Radwege oder Trassen für Busse und Bahnen. Kommunikation ist bei dieser Transformation des Stadtverkehrs eine erfolgskritische Daueraufgabe. Sie muss vermitteln, dass die Mobilitätswende zwar auch Verluste für den Einzelnen mit sich bringen kann – etwa von kostenfreien Parkplätzen – vor allem aber Gewinne für die ganze Bevölkerung. Und dass sie sich lohnt.

01 | Einführung

In vielen Städten ist Parken eines der brennendsten Themen der Verkehrspolitik. Immer mehr Einwohner, Einpendler und Autos lassen den Platz knapp werden. Zusätzlicher Lieferverkehr verschärft das Problem. Handlungsbedarf ergibt sich auch aus den nicht erreichten Klimaschutzziele und Vorgaben zur Luftreinhaltung, die in vielen Städten die bisherigen autoorientierten Prioritäten der Verkehrspolitik in Frage stellen.

Ein generelles Umsteuern ist notwendig. Das Parkraummanagement ist eine zentrale Stellschraube, um den städtischen öffentlichen Raum nicht mehr einseitig zugunsten des Automobils zu verteilen und Platz für Menschen zu schaffen, die zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad oder mit Bussen und Bahnen unterwegs sind. Denn der Platz in Städten ist begrenzt und der ruhende Verkehr eine höchst ineffiziente Nutzung. Autos werden durchschnittlich nur eine dreiviertel Stunde pro Tag bewegt, manche Fahrzeuge stehen sogar wochenlang ungenutzt herum. Falschparkende Autos gefährden Fußgänger und Radfahrende, da Kreuzungen zugeparkt und damit Sichtbeziehungen zugestellt werden.

Trotzdem sind Bemühungen, Parkraum zu bewirtschaften oder zu reduzieren, umstritten und stoßen bei der Bevölkerung, bei Gewerbetreibenden und Kommunalpolitikern mitunter auf heftigen Widerstand. Während früher die Verwaltung nach dem Motto agierte: „intern beraten – intern entscheiden – verkünden – verteidigen“¹, ist Kommunikation und Beteiligung mittlerweile zu einer eigenen und selbstverständlichen Aufgabe der Kommune geworden.

Die vorliegende Broschüre möchte deshalb sachliche Argumentationslinien aufzeigen, Umsetzungshilfen für die Verwaltung bieten, nachahmenswerte Praxisbeispiele benennen sowie gelungene Kommunikationswege aufzeigen. Diese Bausteine sollen helfen, emotionale Debatten rund um das Thema Parken zu versachlichen. Welche Instrumente haben die Kommunen, um den ruhenden Verkehr wirksam zu steuern?

Angebot von privaten und öffentlichen Stellplätzen steuern

Durch die Menge und Art der Parkraumbereitstellung kann in erheblichem Maß auf die Ziel- und Verkehrsmittelwahl Einfluss genommen werden. Kostenlose Parkplätze induzieren motorisierten Individualverkehr. Hingegen werden andere Verkehrsmittel attraktiver, wenn Parkplätze fehlen oder kostenpflichtig sind. Denn wer am Zielort keinen (kostenlosen) Parkplatz findet, macht sich schon beim Start über die Alternativen Gedanken. Parkraummanagement zielt auch darauf ab, den Parksuchverkehr zu reduzieren, die Auslastung des Parkraums zu verringern und damit die Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit der Stadträume sicherzustellen. Parkraummanagement ist in diesem Zusammenhang der Sammelbegriff, um das Angebot von privaten Stellplätzen an der Wohnung oder an Zielorten sowie im öffentlichen Straßenraum zu beeinflussen (vgl. Abbildung 1). Wechselwirkungen zwischen dem Angebot an privatem und öffentlichem Parkraum sind dabei immer mit zu beachten.

Private Stellplätze begrenzen

Wer Wohnungen, Geschäftshäuser oder Büros baut, muss Pkw-Stellplätze oder Garagen errichten. Das hat 1939 die Reichsgaragenordnung festgelegt. Und so ist die sogenannte Stellplatzbaupflicht in vielen Bundesländern geltendes Recht. Allerdings werden inzwischen Kommunen über novellierte Landesbauordnungen ermächtigt, von der Stellplatzbaupflicht abzusehen oder die erforderlichen Stellplätze in Abhängigkeit von der ÖPNV-Anbindung zu reduzieren. Das begrenzt die Kosten im Wohnungsbau und beeinflusst die Verkehrsnachfrage am Ort der Entstehung. Neu ist auch, dass einige Landesbauordnungen inzwischen den Nachweis von Fahrradabstellanlagen vorsehen. Bisher galt, dass sich einmal errichtete private Stellplätze der weiteren Steuerung durch die öffentliche Hand entziehen. Digitale Park-Apps machen diese Stellplätze zum Teil zugänglich, sodass sie im Tagesverlauf effektiver genutzt werden können.

Parkraum im öffentlichen Raum umwidmen und reduzieren

Nach dem Straßen- und Straßenverkehrsrecht darf überall dort im öffentlichen Raum geparkt werden, wo es nicht ausdrücklich verboten ist. Es gehört zum Gemeingebrauch. Kommunen haben dennoch Handlungskompe-

1 Selle (1996).

tenzen: Sie bestimmen, welche Verkehrsteilnehmenden welche Verkehrsfläche nutzen. Sie können auch nur bestimmte Verkehrsarten zulassen, wie etwa den Radverkehr, oder Parkplatzflächen zu Fahrradabstellanlagen und Aufenthaltsflächen umwidmen. Die Kommunen sind zudem berechtigt, den Parkraum auf Straßen zu verknappen. Die Umwandlung öffentlicher Stellplätze zu neuen Radwegen, Busspuren oder Tramlinien ist ein zentraler Hebel, um eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität zum Nutzen aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu fördern. Zur Verknappung der öffentlichen Stellplätze zählen (absolute) Halteverbote, die verkehrlich begründet werden sollten.²

Parkraum bewirtschaften

Die Bewirtschaftung des Parkraums im öffentlichen Straßenraum ist in vielen Städten insbesondere in den zentralen Geschäftsbereichen seit vielen Jahren eingeführt. Geregelt werden können der Zeitpunkt des Parkvorgangs, die Parkdauer, die Gebührenhöhe und die

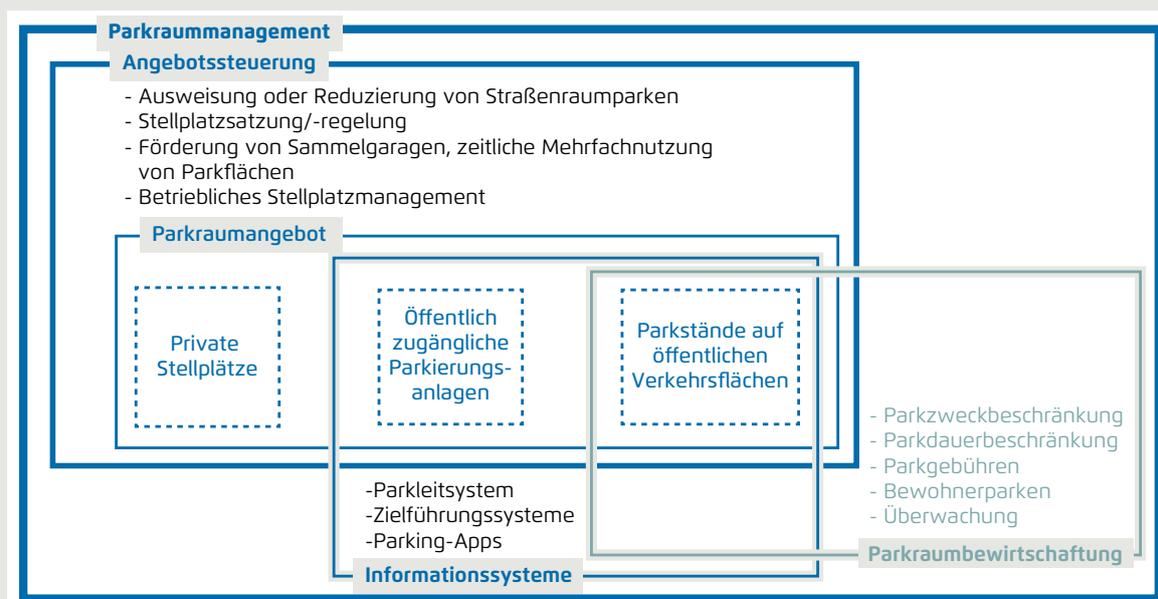
Nutzungswidmung für bestimmte Fahrzeuge (z. B. Pkw, Lieferfahrzeuge) oder Halter (z. B. Anwohner, Menschen mit Behinderung). Die beste Parkraumbewirtschaftung nützt jedoch wenig, wenn sie nicht angemessen überwacht wird. Vergleichsweise niedrige Parkgebühren und Bußgelder erschweren die Kontrolle. Aufgrund des vorhandenen unklaren Rechtsrahmens kommt die möglichst flächendeckende Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung in vielen Städten nicht voran. Neue Dynamik bringt jedoch ein aktuelles Verwaltungsgerichtsurteil aus Wiesbaden. In seiner schriftlichen Begründung zu Fahrverboten in Frankfurt am Main schlägt das Gericht einen konsequenten Schritt zur Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte vor: „Die Reduzierung beziehungsweise Abschaffung kostenlosen Parkraums dürfte zu einer erheblichen Abnahme des innerstädtischen motorisierten Individualverkehrs, insbesondere des Parksuchverkehrs, und somit zu einer signifikanten Minderung der NO₂-Belastung führen ...“, heißt es in der schriftlichen Urteilsbegründung.³

2 Agora Verkehrswende (2018), S. 8

3 VG Wiesbaden, Urt. v. 5.9.2018 – 4 K 1613/15.WI.

Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung

Abbildung 1



Eigene Darstellung nach Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2004): Leitfaden Parkraumbewirtschaftung, Berlin.



Abbildung 2: Die Umwandlung von Parkplätzen ermöglichte einen hochwertigen Radweg in Osnabrück.

Parkhäuser und Sammelgaragen als Instrumente zur flexiblen Steuerung nutzen

Private und kommunal betriebene Parkhäuser ergänzen das Parkraumangebot in den Innenstädten und Geschäftszentren. Grundsätzlich muss die Kommune hier bestrebt sein, das quantitative Angebot und die Preise so zu gestalten, dass Stellplätze im öffentlichen Raum teurer sind als in Parkhäusern und Garagen. Darüber hinaus wird inzwischen die Idee der Quartiers- oder Sammelgaragen in wachsenden Städten wieder reaktiviert, um den privaten und öffentlichen Stellplatzbedarf zeitlich flexibel und flächeneffizient zu steuern.⁴ Die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumes ist allerdings eine wichtige Voraussetzung, damit solche Angebote überhaupt angenommen werden.

Die Aufzählung der wesentlichen Instrumente zur Steuerung des Parkraumangebotes und der Parkraumnachfrage macht deutlich: Trotz des eingeschränkten rechtlichen Handlungsrahmens haben Kommunen heute einen Gestaltungsspielraum, den sie im Sinne einer Verbesserung der Lebensqualität und zum Schutz der Umwelt nutzen können. Eine wichtige Empfehlung ist also, bereits geltendes Recht konsequent anzuwenden. Dies gilt für Großstädte ebenso wie für Klein- und Mittelstädte.

⁴ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2018).

02 | Typische Gegenargumente – stimmen sie wirklich?

Alle, die mit dem ruhenden Kfz-Verkehr zu tun haben, kennen das Phänomen: Die Einführung von Parkraumbewirtschaftung oder die Reduzierung von Parkständen im öffentlichen Raum werden kontrovers diskutiert. Dabei sind es die immer gleichen – meist emotionalen – Argumente, die vorgetragen werden. Viele Behauptungen entsprechen jedoch nicht der Wahrheit und lassen sich mit Fakten und sachlichen Argumenten entkräften.

2.1 Parkgebühren sind Abzocke

Viele Autofahrer sehen es als „Grundrecht“ an, kostenlos vor der eigenen Wohnung, in der Innenstadt oder an anderen Zielorten parken zu können. Parkgebühren werden als ungerechtfertigte Abzocke abgelehnt. Weiterhin wird argumentiert, dass sich Autofahrende bereits über die Kfz-Steuer oder als Grundstückseigentümer über Straßenausbaubeiträge an den Infrastrukturkosten des Straßenraumes beteiligen.

Parkgebühren werden nicht willkürlich erhoben

Generell gilt: Ein Grundrecht auf einen kostenlosen Parkplatz gibt es nicht. Gemäß Straßenverkehrsrecht (§ 6a Abs. 6 StVG) können Kommunen für das Parken

Gebühren erheben. Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen, etwa Bewohnerparkzonen oder das Kurzzeitparken, dürfen nur dann eingeführt werden, wenn sie verkehrlich begründet sind. Es müssen bestimmte nachzuweisende Tatbestände vorliegen wie Parkdruck oder konkurrierende Nutzergruppen oder die Belastung der Wohnbevölkerung mit Lärm und Abgasen. Das heißt, die Stadtverwaltung handelt nicht willkürlich, sondern möchte Parkdruck mindern, Parksuchverkehr reduzieren und möglichst vielen Parksuchenden eine Parkmöglichkeit bieten.

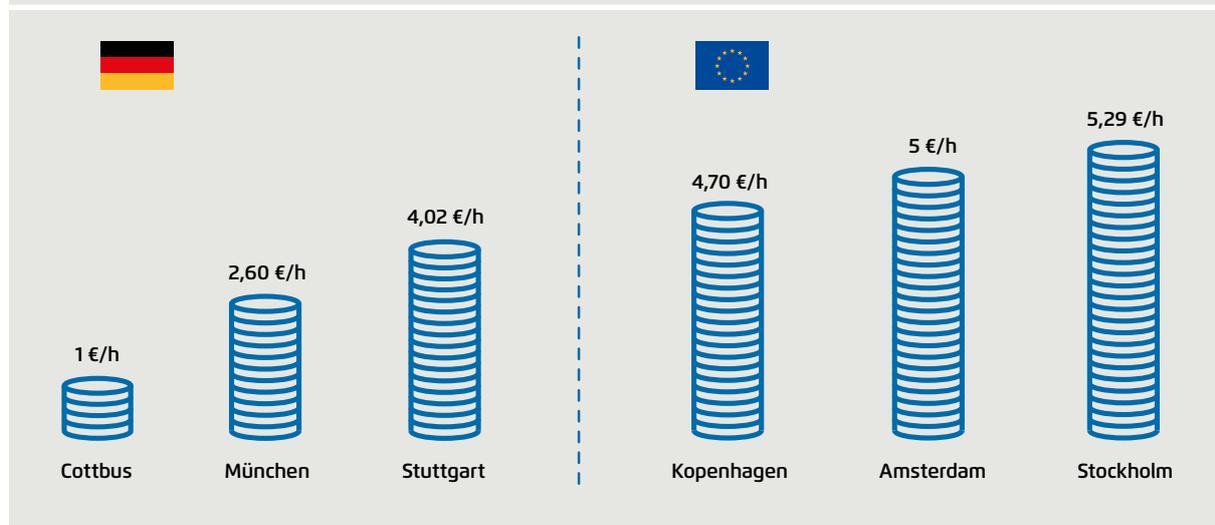
Parkplätze gibt es nicht umsonst

Niemand zahlt gerne für etwas, das bisher gratis war. Aber: Parken ist eine Leistung, die nachgefragt wird. Eine Bepreisung entspricht den Grundsätzen der Marktwirtschaft. Wird Parken nicht geregelt, wächst die Nachfrage unbegrenzt und lässt sich nicht mehr steuern. Auch für den Parkplatz am Straßenrand entstehen Kosten. Für die Erstellung und Unterhaltung zahlt die Kommune Geld. Die Herstellungskosten für einen Stellplatz am Straßenrand liegen bei circa 1.500 €⁵, die jährlichen Unterhal-

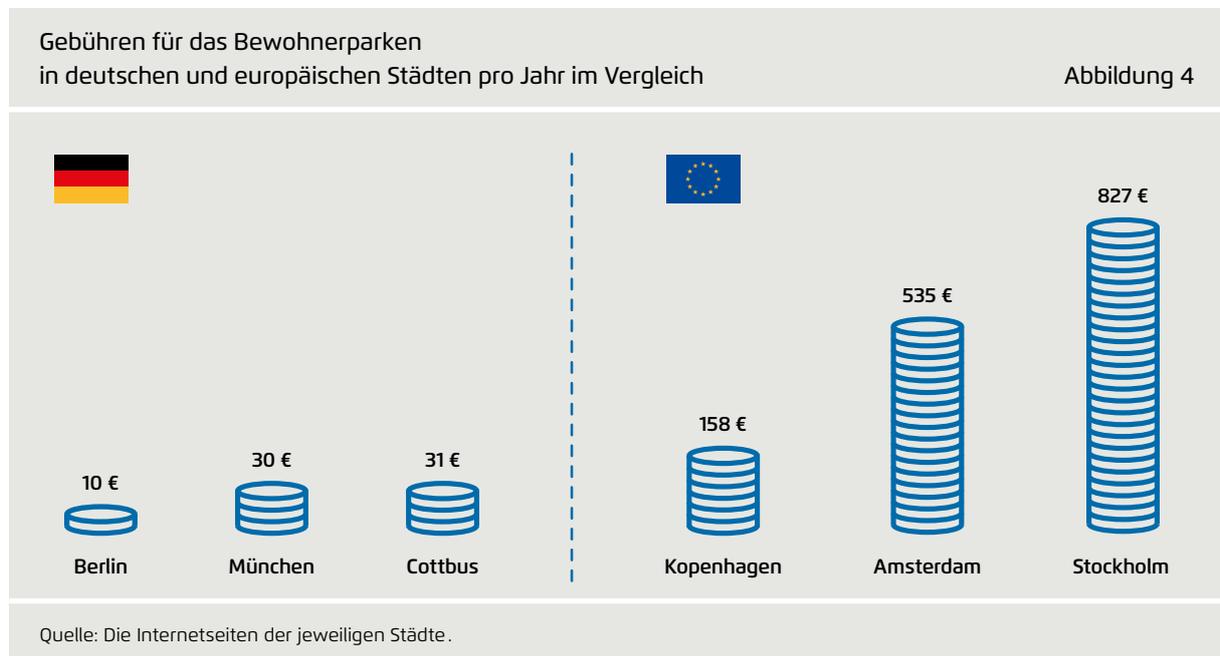
5 Vgl. BBSR (2015).

Gebühren für das Kurzzeitparken in deutschen und europäischen Großstädten im Vergleich

Abbildung 3



Quelle: Eigene Abb. nach Parkgebühren-Ordnung sowie Internetseiten der genannten Städte.



tungskosten beispielsweise in Berlin⁶ bei circa 60 €.⁷ Die Kfz-Steuer deckt bei Weitem nicht die enormen Kosten, die der motorisierte Individualverkehr verursacht.⁸ Die Straßenausbaubeiträge, die in einigen Bundesländern von Anliegern zu zahlen sind, wären tatsächlich ein Gegenargument. Allerdings sind sie höchst umstritten, in einigen Bundesländern bereits abgeschafft oder betreffen eher reine Anliegerstraßen in Stadtrandlage. Dort ist der Parkdruck ohnehin gering und eine Parkraumbewirtschaftung kann nicht begründet werden.

Parkgebühren sind in deutschen Städten niedrig. Sowohl bei den Parkgebühren – als auch bei den Kosten für Bewohnerparkausweise – rangiert Deutschland im internationalen Vergleich weit hinten. Städte in anderen Ländern stellen weit höhere Gebühren in Rechnung und können so den Verkehr wirksamer steuern als deutsche Kommunen.

Öffentlicher Raum ist mehr wert

Straßen, Gehwege, Plätze und Grünflächen in den Städten sind ein Gemeingut, das allen Bevölkerungsgruppen gleichermaßen zur Verfügung stehen soll. Öffentlicher Raum wird immer knapper, je mehr Menschen in der Stadt wohnen oder zum Arbeiten und Einkaufen in die Stadt fahren. Gemessen daran genießt der fließende und ruhende Kfz-Verkehr über den sogenannten Gemeingebrauch⁹ eine Sonderstellung: Er nimmt überproportional viel öffentliche Fläche ein und wird gegenüber anderen Verkehrsmitteln und Nutzungsmöglichkeiten bevorzugt. Angesichts der Flächenknappheit ist der Raum, der parkenden Autos eingeräumt wird, irrational groß. Ein durchschnittlicher Parkplatz benötigt 12,5 m² Fläche – genauso viel wie ein durchschnittliches Kinderzimmer. Dabei wird das Auto nur eine dreiviertel Stunde am Tag bewegt und steht im Schnitt mehr als 23 Stunden täglich herum, meist im öffentlichen Straßenland.¹⁰

6 Notz (2015).

7 Darüber hinaus verursacht das Gehwegparken (erlaubt und unerlaubt) auch massive Schäden, da diese Flächen nicht für die Belastung durch SUVs ausgelegt sind. Für die Instandhaltung von Gehwegen zahlt die Allgemeinheit.

8 Sommer et al. (2017).

9 Agora Verkehrswende (2018: 14).

10 BMVI (2017).

Beispiele für eine gelungene Umsetzung

Parkraumbewirtschaftung ist nur dann gerecht und wirksam, wenn sie möglichst flächendeckend eingeführt wird. Werden nur einzelne Zonen ausgewiesen, weichen Autofahrende in andere Stadtgebiete aus. Viele Städte machen die Erfahrung, dass die Einführung von Parkraumbewirtschaftung auch von benachbarten Stadtbezirken eingefordert wird, wenn nebenan die positiven Wirkungen zu beobachten sind.

München

In der Münchener Innenstadt ist der Parkraum bewirtschaftet. An Werktagen ist dort das Parken zwischen 8 und 23 Uhr kostenpflichtig. Allerdings zeigen die Erfahrungen, dass die Gebührenhöhe (2,60 €/h, 6,00 € am Tag) inzwischen zu niedrig ist, um noch eine steuernde Wirkung zu entfalten. In zwei innenstadtnahen Parklizenzgebieten wurde aktuell die Tagesgebühr auf 10 € erhöht, um Einpendler auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu lenken.¹¹

Parkgebühren sind Abzocke!

Stimmt das wirklich?

Nein, Parkgebühren sind notwendig.

- Parkraum anzubieten ist eine Leistung, die angesichts des knappen öffentlichen Raumes in Städten einen hohen Wert hat.
- Parkplätze verursachen Kosten in der Herstellung und im Unterhalt.
- Außerdem sind Parkgebühren und Gebühren für das Bewohnerparken im internationalen Vergleich viel zu niedrig.

11 Schubert (2018).



Abbildung 5: München Glockenbachviertel – wenig Raum für Gemütlichkeit.

2.2 Parkgebühren sind sozial ungerecht

Parkgebühren und Bewohnerparkausweise, so wird argumentiert, belasteten in erster Linie das Budget der Geringverdienenden und seien deshalb sozial ungerecht. Zugegeben, eine alleinerziehende, teilzeitarbeitende Mutter, die einen geschenkten Kleinwagen fährt und für den Weg zur Arbeit auf ein Auto angewiesen ist, wird durch eine Parkgebühr oder einen Bewohnerparkausweis stärker belastet als ein finanziell besser gestellter Autofahrer. Trotzdem überzeugt das Argument nicht.

Die Hälfte der Haushalte mit geringem Einkommen ist nicht mit dem Auto mobil

Fast die Hälfte der Haushalte mit niedrigem Einkommen ist nicht automobil (zum Vergleich: nur 8 Prozent der Haushalte mit hohem ökonomischem Status haben kein Auto). Selbst wer einen privaten Pkw nutzt, wird durch die Gebühren für einen Bewohnerparkausweis nicht messbar zusätzlich belastet. Ein Bewohnerparkausweis von 31 €/Jahr macht nur 1 Prozent der jährlichen Kosten eines Autos (ohne Kraftstoffkosten) aus. Und während

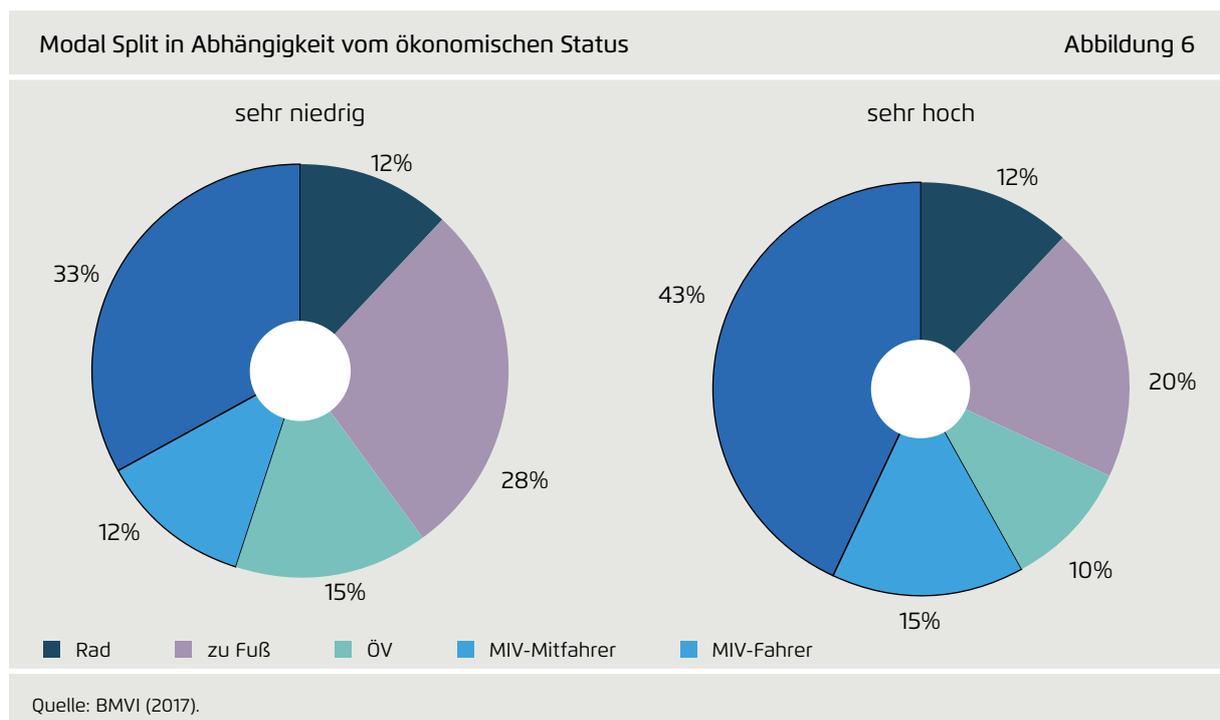
in vielen Städten die Parkgebühren in den letzten Jahren konstant geblieben sind, stiegen die Kosten für den Nahverkehr kontinuierlich, sogar stärker als die Kosten für das Autofahren insgesamt, das belegt aktuell das Statistische Bundesamt.¹² An Tankstellen käme niemand auf die Idee, reduzierte Kraftstoffpreise für finanziell schlechter gestellte Autofahrende zu fordern. Das gleiche gilt für andere Konsumgüter. Der Verdacht drängt sich auf, dass die autofahrende Mittelschicht einkommensschwache Bevölkerungsgruppen nutzt, um eigene Interessen zu legitimieren.

Geringere Teilhabe, höhere Belastung

Haushalte mit niedrigem Einkommen haben häufig kein eigenes Auto, wohnen aber überdurchschnittlich häufig an stark befahrenen Straßen, da hier aufgrund der Lärm- und Luftschadstoffbelastung die Mieten niedriger sind als in ruhigen Wohnquartieren.¹³ Sie sind damit stärker als wohlhabende Haushalte von den negativen Folgen des Autoverkehrs betroffen, ohne sie verursacht zu haben.

12 Statistisches Bundesamt (2018).

13 Becker (2016).



Parkgebühren sind sozial ungerecht!

Stimmt das wirklich?

Nein, im Gegenteil:

- Parkraumbewirtschaftung ist sozial, weil damit die Interessen „schwächerer“ Bevölkerungsgruppen gewahrt werden, insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit.
- Von Parkraumbewirtschaftung profitieren einkommensschwache Haushalte,
 - weil sie sich den Autobesitz seltener leisten können und eher zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Bussen und Bahnen unterwegs sind,
 - weil sie sich „grüne Wohngebiete“ nicht leisten können und eher an verlärmten, dreckigen, zugeparkten Straßen wohnen.
- Es ist sozial ungerecht, dass die Preise für den ÖPNV regelmäßig steigen, Parkgebühren aber nicht erhöht werden.

Höhere Sicherheit für Fuß- und Radverkehr

Nicht die Parkgebühren sind sozial ungerecht, sondern Falschparken, das zu einem massiven Verkehrssicherheitsproblem wird, wenn Sichtachsen zugestellt werden. Der in vielen Unfallberichten dokumentierte Satz; „... tritt unvermittelt auf die Fahrbahn ...“ verschleiern, dass zugestellte Querungen insbesondere Kindern gar keine andere Wahl lassen. Zudem werden Rettungsfahrzeuge, die Müllabfuhr oder auch Busse und Straßenbahnen durch rücksichtslos abgestellte Fahrzeuge behindert. Wer überwiegend zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit Bus und Bahn unterwegs ist, freut sich über breitere Gehwege, sichere Radwege und übersichtliche Kreuzungen.

Beispiele für eine gelungene Umsetzung

Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung sind sozial, da von den Wirkungen und Effekten ganz besonders „schwächere“ Verkehrsteilnehmer profitieren. Maßnahmen sollten deshalb konsequent umgesetzt werden.



Abbildung 7:
Elterntaxis bringen
Gefahren für
Schulkinder.

Bremen – Fahrrad-Modellquartier Alte Neustadt

Flächendeckend werden die Einmündungen im Bremer Stadtteil Alte Neustadt gegen behinderndes Parken gesichert (Gehwegnasen) und mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet. Insgesamt sollen so mehr als 360 zusätzliche Fahrrad-Stellplätze im gesamten Modellquartier entstehen.¹⁴

ständig mobilen Schulkinder ist dadurch inzwischen auf fast 80 Prozent angestiegen, etwa die Hälfte davon kommt zu Fuß.¹⁶

Bannmeile für Elterntaxis in Hannover¹⁵

Seit einem Jahr dürfen vor der Albert-Schweitzer-Schule im hannoverschen Stadtteil Limmer keine sogenannten Elterntaxis mehr halten, mit denen Schüler direkt vor der Schule abgesetzt werden. Bei dem Modellversuch werden die Autos auf einen Halteplatz geleitet. Die Straße vor der Schule darf jeden Morgen für eine Stunde – außer von Anliegern – nicht befahren werden. Der Modellversuch gilt als Erfolg und soll auf andere Grundschulen in Hannover übertragen werden. Die „Elterntaxis“ gelten nicht nur in Hannover als Problem. Vorbild war die Stadt Bozen, die seit den 1990er Jahren vor den Grundschulen sogenannte Schulstraßen ausweist, die vor und nach dem Unterricht jeweils eine Viertelstunde lang für den motorisierten Verkehr gesperrt sind. Der Anteil der selbst-

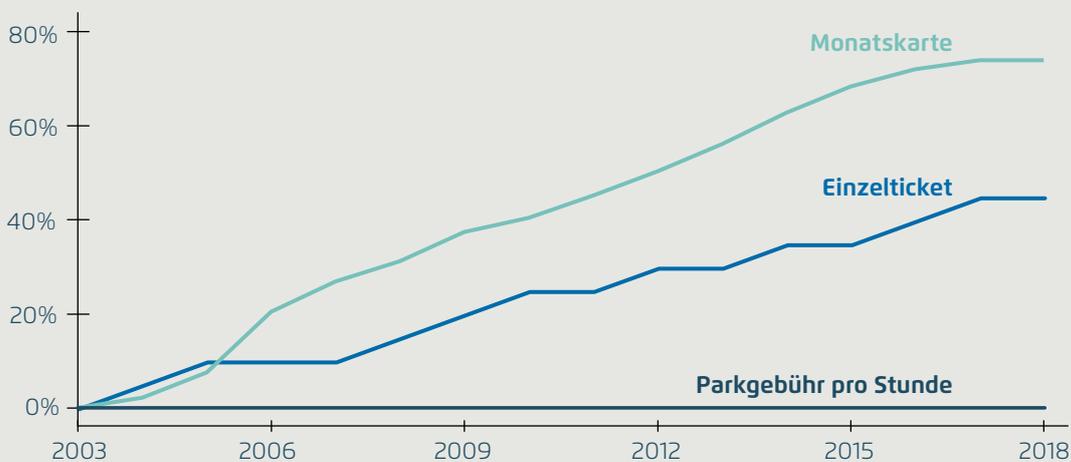
14 Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Hrsg.) (2018a).

16 VCÖ (2016).

15 Brandau (2018).

Preisentwicklung ÖPNV-Tickets und Parkgebühren in München

Abbildung 8



Quelle: Fahrgastverband Pro Bahn (2017) und Abendzeitung (2017).

2.3 Irgendwo müssen die Autos ja hin

Parkplätze zu reduzieren oder zu bewirtschaften ist eine schöne Idee grüner Weltverbesserer, argumentieren viele Gegner. Es ändere aber nichts an der Tatsache, dass viele Haushalte ein Auto besitzen und es irgendwo abstellen müssen.

Angebot und Nachfrage über den Preis regeln

In der Tat, unsere Städte wurden – mit wenigen Ausnahmen – vor der Massenmotorisierung gebaut und sind der rasant gestiegenen Zahl an Pkws nicht gewachsen. Den Haushalten zu empfehlen, das Auto morgen abzuschaffen, ist keine Lösung. Aber der Straßenraum bleibt endlich. Und das Problem lässt sich eher mit als ohne Parkraumbewirtschaftung lösen, weil so ortsfremde Dauerparker draußen gehalten werden können. Auch bei anderen Angeboten akzeptieren wir, dass sich die Nachfrage bei knappem Angebot über den Preis regelt.

Parkraumangebot und -nachfrage analysieren

Vor jeder Einführung von Parkraumbewirtschaftung steht die Analyse des Parkflächenangebotes. Generell ist vielen Kommunen nicht bekannt, wie viele Parkstände im öffentlichen Raum oder auf privaten Flächen vorhanden sind. Viele innerstädtische Parkhäuser sind über das Jahr gesehen lediglich an den Advents-Samstagen aus-

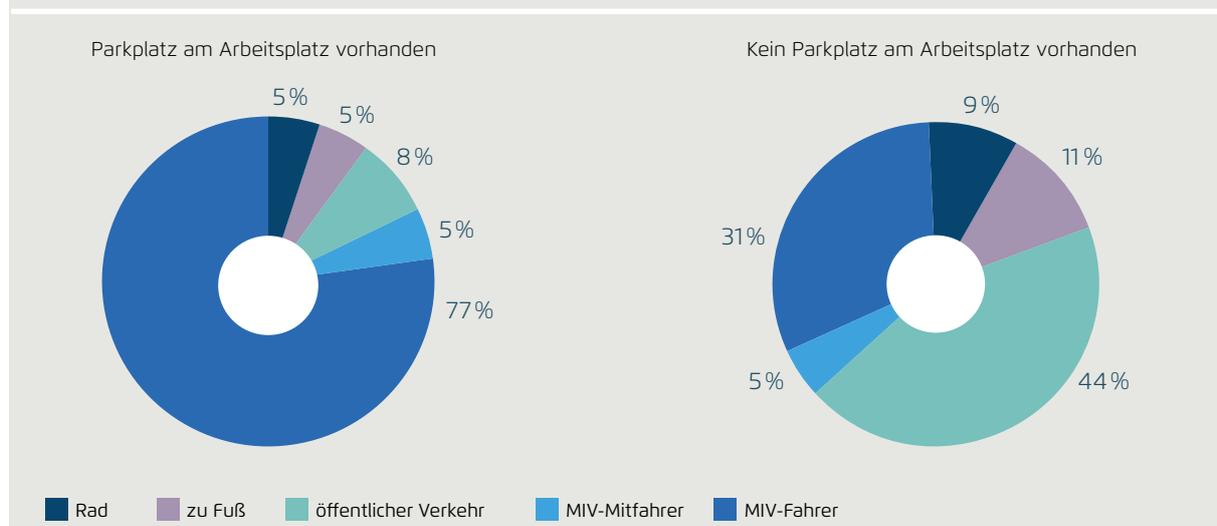
gelastet und stehen nachts leer. Vielerorts wird auch aus Bequemlichkeit lieber am Straßenrand als in der (Tief-) Garage geparkt. Nach einer Parkraumerhebung kommen viele Kommunen zu dem Ergebnis, dass sie kein Parkproblem haben, sondern ein „Kostenlos-vor-der-Wohnung-oder-dem-Geschäft-parken-Problem“. Gleichfalls wird in diesen Untersuchungen festgestellt, dass Einpendler von außen wertvolle innerstädtische Flächen den ganzen Tag über belegen oder manche das Auto nur sporadisch im Monat bewegen. Strategie sollte es deshalb sein, vorhandenen Parkraum – besonders auf privatem Grund – optimaler zu nutzen. Und warum sollte es nicht zumutbar sein, zum Parkplatz ähnlich viele Gehminuten zurückzulegen wie zur nächsten Haltestelle?

Parkgebühren öffnen die Augen für mögliche Alternativen

Es ist nicht bekannt, dass in Kommunen nach Einführung von Parkgebühren der Verkehr zusammengebrochen ist. Denn es verbleiben zahlreiche Handlungsoptionen, von denen Menschen Gebrauch machen: Sie entrümpeln vorhandene Garagen und parken wieder auf privatem Grund. Sie parken kostengünstiger weiter weg und gehen dann zu Fuß, steigen um auf ÖPNV oder ein Leihrad. Sie parken am Zielort und zahlen dafür, weil ihnen die Bequemlichkeit den Preis wert ist. Oder sie verzichten auf das Auto und nutzen andere Verkehrsmittel.

Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom Parkplatzangebot

Abbildung 9



Quelle: BMVIT (2016).



Foto: Kitty Kleist-Heinrich / Der Tagesspiegel

Abbildung 10:
Attraktives Wohnen
ohne Autos: München,
Domagkpark

Parkraumbewirtschaftung wirkt

Durch Parkraumbewirtschaftung lässt sich die Verkehrsmittelwahl Gebietsfremder wirksam steuern. Wer keinen Parkplatz findet, kommt das nächste Mal vielleicht mit Bussen und Bahnen ans Ziel. Bewohner finden meist leichter einen Parkplatz. Parkraumbewirtschaftung entlastet Wohnquartiere und Innenstädte und macht sie attraktiver. Und sie ist verglichen mit vielen Infrastrukturmaßnahmen kostengünstig und – nach kommunalpolitischem Beschluss – schnell umsetzbar.

Beispiele für eine gelungene Umsetzung

Städte wie Amsterdam, Zürich und Kopenhagen sind attraktiv und boomen, obwohl sie das Parkraumangebot in den Innenstädten drastisch reduziert haben. Ein sinnvoller erster Schritt ist es, vorhandenen Parkraum effektiver zu nutzen und den öffentlichen Raum von parkenden Autos weitgehend zu befreien. Diese Strategie wird aktuell konsequent in der Innenstadt von Köln und exemplarisch in einigen neu geplanten Stadtquartieren verschiedener Städte umgesetzt.

Irgendwo müssen die Autos ja hin! Stimmt das wirklich?

Ja, das stimmt.

- Aber warum akzeptieren wir beim Auto andere Regeln als bei anderen Verkehrsmitteln? Warum darf der Weg zur Haltestelle länger sein als zum Auto?
- In vielen Städten und Stadtquartieren ist das vorhandene Stellplatzangebot in privaten Garagen oder öffentlich zugänglichen Parkhäusern nicht ausgelastet, d.h. in der Regel gibt es ausreichenden Parkraum.



Abbildung 11: Parkhaus am Berliner Alexanderplatz: Parkraum ist vorhanden, wird aber nicht genutzt.

Multimodale Mobilitätsangebote im Wohnquartier

Sowohl in Bestandsquartieren (Bremen)¹⁷ wie auch in neuen Stadtquartieren (München: Domagkpark, Darmstadt: Lincoln-Siedlung¹⁸) unterstützen eine Vielzahl wohnungsnaher Mobilitätsangebote die Bewohner dabei, auch ohne eigenes Fahrzeug mobil zu sein. Das Angebot reicht dabei von Buchungs-Apps für verschiedene Mobilitätsangebote, Mietertickets für Bus und Bahn, Car- und Bikesharing-Angeboten (auch Lastenräder und Elektroroller) über Fahrradboxen und Ladesäulen bis zu Paketstationen oder Ridesharing-Fahrdiensten. Die bereits umgesetzten Projekte Lincoln-Siedlung, mobil.punkt Bremen und switchh¹⁹ belegen, dass sich die Autoflut eindämmen lässt und gerade deshalb attraktive, nachgefragte Wohnquartiere entstehen.

17 Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Hrsg.) (2018a).

18 BVD New Living (2018).

19 BVD New Living (2018); Freie Hansestadt Bremen (2017); Hamburger Hochbahn AG (2018).

2.4 Mich kommt keiner mehr besuchen

Ältere Anwohnerinnen und Anwohner, die gesundheitlich eingeschränkt sind, fürchten, nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung schlecht für Pflegedienste, den Mittagstisch oder Handwerker erreichbar zu sein. Damit verbunden ist die Angst zu vereinsamen, weil Kinder, Enkel und Freunde von den Parkgebühren abgeschreckt werden und seltener zu Besuch kommen. Die Bedenken sind in der Regel unbegründet.

ÖPNV als Alternative

Parkraumbewirtschaftung wird nur in Gebieten eingeführt, die gut an den ÖPNV angebunden sind. Und selbstverständlich sollte die Kommune vor der Einrichtung von Parkraumbewirtschaftung prüfen, ob und wie das ÖPNV-Angebot verbessert werden kann oder ob Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr zu ergreifen sind, um die Erreichbarkeit sicherzustellen. Besucher können darauf hingewiesen werden, dass die Parkgebühren für einen Tag selten höher sind, als für ein Ticket mit Bus und Bahn (Hin- und Rückfahrt) zu zahlen wäre. Das ist gerecht. Und dafür finden Autofahrende eher einen Parkplatz als vorher.

Ausnahmegenehmigungen für Besuchende und Gewerbetreibende

Die meisten Städte bieten auch sogenannte Gästevignetten oder Besucherkarten an. Die Preise hierfür sind von Stadt zu Stadt unterschiedlich und in der Regel nach der Nutzungsdauer preislich gestaffelt: in Berlin von 10 € für drei Tage bis 25 € für vier Wochen, in Bremen gibt es 10 Tageskarten für 10 €, oder für 4 € eine Besucherwochenkarte. Handwerker und Gewerbetreibende erhalten Ausnahmegenehmigungen.²⁰ Ähnlich wie Anwohner können sie einen Parkausweis beantragen. Die Erreichbarkeit ist deshalb sichergestellt.

Mich kommt keiner mehr besuchen! Stimmt das wirklich?

Nein, die Befürchtungen sind unbegründet:

- Parkraumbewirtschaftung wird nur dort eingeführt, wo es ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln gibt. Es gibt also Alternativen zum Auto!
- Die Tagesgebühren für das Parken sind in vielen Wohngebieten nicht höher als die Kosten für ein Ticket mit Bus und Bahn (Hin- und Rückfahrt). Dafür finden Autofahrende eher einen Parkplatz als vorher.
- Viele Städte bieten Besuchern, Handwerkern und anderen Dienstleistern Ausnahmegenehmigungen an (Besucherkarten, Gästevignetten).

²⁰ Internetseiten der jeweiligen Städte.

2.5 Als Pendlerin bin ich auf das Auto angewiesen

In der Tat, die Zahl der Pendler wächst kontinuierlich. Das liegt daran, dass der Wohnraum in den Kernstädten knapp und teuer ist und der Arbeitsmarkt zunehmende Flexibilität erfordert. Hinzu kommt, dass viele Doppelverdienerhaushalte zwei Arbeitswege kalkulieren. Es ist schwer, diese räumlich zu optimieren. Aber muss man wirklich immer mit dem Auto bis zum Ziel pendeln?

Alternativen zum Auto sind gesünder

Auch wenn sich das Pendeln nicht immer vermeiden lässt, sollte bedacht werden, dass mit der Pendeldauer und Pendeldistanz der Stress steigt, während Wohlbefinden und Gesundheit der Betroffenen leiden. Folgen sind Erschöpfung und ein erhöhtes Risiko für chronische Krankheiten.²¹ Nicht immer ist das Auto alternativlos. Für immerhin 49 Prozent der deutschen Beschäftigten lag 2014 der Arbeitsort weniger als zehn Kilometern von der Wohnung entfernt.²² Eine Entfernung, die durchaus mit dem (Elektro-)Fahrrad zu bewältigen ist. Das Fahrrad bietet darüber hinaus auch gesundheitliche Vorteile. Laut einer Studie der EcoLibro GmbH haben Beschäftigte, die

ihren täglichen Weg zur Arbeit aktiv gestalten, zu einem Drittel weniger Krankheitstage als ihre Kolleginnen und Kollegen, die beispielsweise mit dem Auto zur Arbeit fahren.²³ Mitarbeitende, die ganzjährig zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, haben die geringste Anzahl an Krankheitstagen.²⁴

Pendeln mit Rückenwind – Elektrofahrräder und Radschnellwege

E-Bikes haben Konjunktur. Auch der Ausbau von Radschnellwegen macht längere Distanzen für das Pendeln mit dem Fahrrad attraktiv. In dem Berliner Modellprojekt „EBikePendeln“ konnte nachgewiesen werden, dass im Entfernungsbereich bis ca. 15 km das Pedelec attraktiver als das Auto ist und als ganzjähriges Verkehrsmittel – mit Einschränkungen lediglich bei Eis und Schnee – akzeptiert wird.²⁵ Auch steuerlich werden Elektrofahrräder inzwischen wie Dienstwagen behandelt, sodass es vielfältige Anschaffungsoptionen für Arbeitnehmer über die Arbeitgeber gibt.²⁶

21 Vgl. Rüger et. al (2017), S. 3.

22 Vgl. Institut für Arbeitsmarktforschung (IAB) (2018), S. 3 f.

23 Vgl. EcoLibro GmbH (2015).

24 Datenbasis: Befragung von 2.351 Beschäftigten in Deutschland.

25 Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2019).

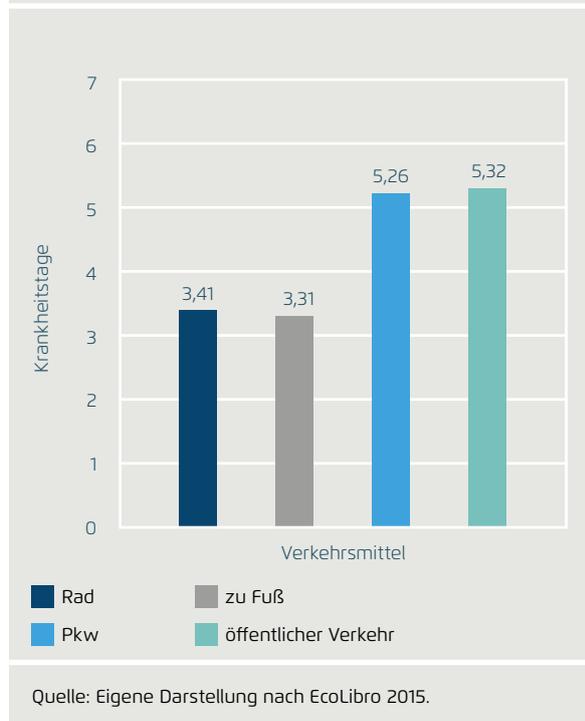
26 Vgl. Pöhler und Reuß (2018).



Foto: Gemeinde Pullach i. Isar

Abbildung 12:
Sichere und günstige P+R-Anlagen fördern die Nutzung des ÖPNV.

Verkehrsmittelnutzung und Krankheitsfälle – ein klarer Zusammenhang Abbildung 13



Verkehrsmittel kombinieren

Bei längeren Distanzen können Fahrrad oder Auto mit dem ÖV-Angebot sinnvoll kombiniert werden. Gleichwohl ist in vielen Regionen gerade beim Ausbau der Bike&Ride- oder Park&Ride-Plätze noch viel Luft nach oben. Das betrifft die Zahl der Stellplätze ebenso wie die Qualität der Fahrradabstellanlagen. Diebstahlsichere und überdachte Abstellanlagen sind für E-Bike-Nutzer eine wichtige Voraussetzung. Auch der öffentliche Nahverkehr kann sein Angebot für Pendler noch optimieren. Eine attraktivere Gestaltung der Tarifzonen und damit der Ticketpreise können Pendler dazu motivieren, das Auto vor den Toren der Stadt stehen zu lassen. Darüber hinaus werden auch verlässliche Umsteigeverbindungen, Sitzplätze und Stellplätze für Fahrräder benötigt.

Beispiele für eine gelungene Umsetzung

Anstoß zum Umstieg kann nicht nur von den Kommunen, sondern auch vom Arbeitgeber selbst kommen. Denn auch hier gilt: Ein kostenlos zur Verfügung gestellter Parkplatz am Arbeitsplatz erzeugt Autoverkehr. Viele gute Beispiele zum betrieblichen Mobilitätsmanagement sind unter der Seite www.mobil-gewinnt.de zu finden.

München fördert das betriebliche Mobilitätsmanagement

Seit 2003 bietet die Landeshauptstadt München im Rahmen eines Förderprogrammes Beratung für Unternehmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement an. Bis heute haben über 60 Firmen aus der Landeshauptstadt und dem Landkreis München an dem Programm teilgenommen und Maßnahmen umgesetzt.²⁷

Pendlerportal Forschungszentrum Jülich

Das Forschungszentrum Jülich liegt zwischen Köln, Düsseldorf und Aachen. In der Region fehlt ein engmaschiges Nahverkehrsnetz, sodass knapp 60 Prozent der Beschäftigten mit dem Auto anreisen. Die nachhaltige Förderung von Fahrgemeinschaften stellt deshalb eine wichtige Maßnahme dar. Dafür wurde 2015 mit dem Pendlerportal eine interne Domain für das Forschungszentrum Jülich eingerichtet. Gemeinsam mit weiteren Betrieben des Kreises Düren und der RWTH Aachen wurde die Nutzung breit beworben (Intranet, Printmedien, Social Media, Presse). Aktuell sind auf dem internen Portal über 160 Fahrten angeboten und 200 Profile erstellt. Ein wichtiger Effekt: Stellplätze werden frei – und die Parkplatzsuche wird einfacher. Fahrgemeinschaften fördern außerdem die Vernetzung der Mitarbeiter untereinander.²⁸

27 Portal München Betriebs-GmbH & Co. KG (2018).

28 ACE Auto Club Europa e.V., B.A.U.M. e.V., B.A.U.M. Consult GmbH (2018)

Als Pendlerin bin ich auf das Auto angewiesen. Stimmt das wirklich?

Ja, besonders lange Wege lassen sich bequem mit dem Auto bewältigen.

- Aber die Alternativen zum Pkw werden nicht immer gründlich geprüft. Fahrrad und E-Bike sind – in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln – auf vielen Arbeitswegen durchaus eine Option, mitunter auch die schnellste Variante.
- Fahrradfahren und längere Fußwege zur Haltestelle sind gesund und sparen an anderer Stelle Zeit. Der Weg zum Fitnessstudio könnte überflüssig werden.

2.6 Ohne Parkplätze kann ich mein Geschäft schließen

Der Einzelhandel in den Innenstädten steht zunehmend unter Druck. Das liegt einerseits an den wachsenden Marktanteilen des Online-Handels, andererseits an der Konkurrenz auf der „Grünen Wiese“. Viele Einzelhändler fürchten massive Umsatzeinbußen durch die Einführung von Parkgebühren oder den Wegfall von Parkplätzen nach einer Straßenumgestaltung. Dabei ist in der Realität eher das Gegenteil der Fall.

Der Einzelhandel profitiert

Die Bedenken des Einzelhandels haben sich nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in vielen Großstädten nicht bewahrheitet. Die Parkstände sind zwar nun gebührenpflichtig. Die Wahrscheinlichkeit, dass Kunden einen freien Stellplatz in Zielnähe finden, hat sich jedoch deutlich erhöht, da Dauerparker verdrängt werden. In der Regel wird der Zusammenhang von Pkw-Erreichbarkeit, Parkplätzen und Umsätzen maßlos überschätzt.²⁹ Verschiedene empirische Studien belegen eher das Gegenteil. Fahrradfahrende oder Kunden, die zu Fuß und mit Bussen und Bahnen einkaufen, geben zwar pro Einkauf weniger aus, kommen dafür aber öfter.³⁰ Für Kunden zählt der Parkplatz vor dem Geschäft weniger als das Angebot der Händler und Dienstleister, die Gestaltung und Atmosphäre des Umfeldes und Anreizmöglichkeiten, die die Händler selbst in der Hand (vgl. Abbildung 14).

Lebenswerte Straße gestalten

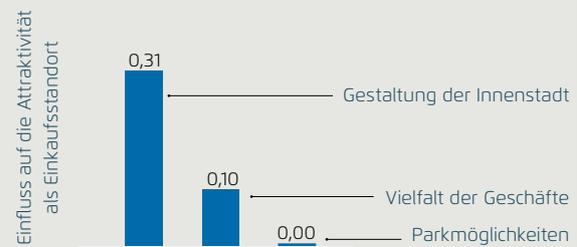
In der Konkurrenz zum Online-Handel kann der stationäre Einzelhandel über das Einkaufserlebnis und reale Begegnungen punkten. Es verwundert deshalb nicht, dass sich kürzlich umgestaltete Geschäftsstraßen wie die Osterstraße in Hamburg oder die Friedrich-Ebert-Straße in Kassel aus autoorientierten Hauptverkehrsstraßen mit Geschäftsleerstand (wieder) in florierende Geschäftsstraßen mit Flair und Aufenthaltsqualität verwandeln. Parkraummanagement schafft zudem Platz für Ladezonen.

²⁹ Sustrans (2006).

³⁰ Push&Pull (2015b).

Was Besuchern von Innenstädten wichtig ist:

Abbildung 14



Quelle: IFH (2015).

Aus Gegnern werden Befürworter

Anfängliche Proteste des Einzelhandels gegen die Einführung von Parkraumbewirtschaftung wandeln sich nach einiger Zeit in stillschweigende Akzeptanz, wenn beobachtet wird, dass mehr Kunden das Geschäft anfahren können. Dort, wo die Parkraumbewirtschaftung schon länger eingeführt ist, fordert der Einzelhandel deren Ausweitung. Selbst die Interessenvertretung des Einzelhandels, die IHK oder der Handelsverband Bayern (HBE), plädieren inzwischen dafür, dass in Innenstadtbereichen öffentlicher Straßenraum den Parkenden nur gegen Gebühr überlassen werden sollte.³¹

³¹ HBE – Handelsverband Bayern (2014).

Ohne Parkplätze kann ich mein Geschäft zu machen! Stimmt das wirklich?

Nein, im Gegenteil:

- Der Einfluss der Pkw-Erreichbarkeit auf den Umsatz wird regelmäßig überschätzt.
- Mit Einführung der Parkraumbewirtschaftung finden Kurzzeitparker eher einen Parkplatz als vorher, weil Dauerparker verdrängt werden.
- Ruhige Flaniermeilen mit Aufenthaltsqualität steigern die Kundennachfrage. Geschäftsleerstand wird reduziert.



Abbildung 15: Das Beispiel Osterstraße in Hamburg zeigt, dass für eine florierende Geschäftsstraße die Gestaltung wichtiger ist als Parkplätze.

Beispiele für eine gelungene Umsetzung

Parkraumbewirtschaftung ist in den meisten Innenstädten und stadtteilbezogenen Geschäftsstraßen ein inzwischen akzeptiertes Instrument. Mancherorts noch geäußerte Bedenken können auch mit Parkraumkonzepten entkräftet werden, die belegen, dass genug Parkraum in unterausgelasteten Parkhäusern zur Verfügung steht. Attraktive Fußwege zwischen den Parkplätzen und der Innenstadt (z. B. mit Beschilderung, guter Beleuchtung o. ä.) helfen, die vorhandenen Parkreserven zu mobilisieren.

Parken-plus in Kiel

Das Prinzip ist denkbar einfach: Ab 10 Euro Umsatz erhält jeder, der Kosten für seine Anfahrt in die Innenstadt aufgewendet hat, einen Zuschuss für die Reisekasse. Parken-Plus zeigt, dass die Innenstadt auf vielen Wegen zu erreichen ist. Neben Park- und Bustickets werden auch Fahrscheine der Fähren sowie die Nutzung von Fahrradstellplätzen im „Kieler Umsteiger“ am Hauptbahnhof bezuschusst. Mit dieser Vielfalt an gültigen Belegen ist das Fahrkosten-Rückerstattungssystem der Kieler Innenstadt bundesweit einzigartig. Knapp 50 Betriebe sind schon dabei.³²

Park & Ride – Einkaufen ohne Parkplatzsuche in Konstanz

Die Stadtwerke Konstanz bieten auf einem Park&Ride-Platz am Stadtrand ein kombiniertes Park- und Busticket an. Dieses macht die Fahrt in die Stadt güns-

tiger als die herkömmliche Variante – auf einem kostenlosen P+R-Platz zu parken, aber für die Weiterfahrt Fahrkarten zu lösen. 5 Personen, beispielsweise eine Familie, können hier mit dem Kombi-Ticket für 5 € den ganzen Tag über parken und alle Buslinien nutzen.

Umgestaltung Osterstraße Hamburg

Die Osterstraße im Zentrum des Hamburger Bezirks Eimsbüttel ist mit ca. 250 Gewerbeeinheiten auf 1,3 km Länge eine der belebtesten Stadträume Hamburgs. Vor der Umgestaltung war sie mit 10.000 bis 13.000 Kfz/Tag eine relativ hoch belastete Hauptverkehrsstraße. Die Grundzüge der Straßenraumgestaltung stammten aus den 1950er/1960er Jahren und führten zu Unfällen, Konflikten zwischen Autos, Radfahrenden und zu Fuß Gehenden, letztlich auch zum Geschäftsleerstand. Im Zuge des Umbaus wurden Fußwege deutlich verbreitert. Außerdem wurde das Queren über lineare Mittelinseln überall ermöglicht und Radfahrer bekamen Schutzstreifen auf der Fahrbahn. Im Gegenzug wurden die Fahrspuren schmaler, die Anzahl der Parkstände im öffentlichen Straßenraum wurde von ca. 219 auf ca. 112 reduziert. Alle diese Parkstände werden tagsüber bewirtschaftet. Zum Fahrradabstellen wurden insgesamt 414 Fahrradbügel aufgestellt. Auch wenn die Schutzstreifen für die Radfahrer umstritten sind, der Einzelhandel hat sich stabilisiert, die neue Geschäftsstraße wird gut angenommen.

32 Kiel-Marketing e. V (2018).

03 | Von der defensiven zur offensiven Argumentation

Die typischen Gegenargumente führen immer wieder dazu, dass Maßnahmen zur Reduzierung oder Bewirtschaftung von Stellplätzen in den Kommunalparlamenten scheitern. Politiker fürchten erheblichen Widerstand aus der Bevölkerung und letztlich den Verlust von Wählerstimmen. Neben den in Kapitel 2 genannten Fakten und entkräftenden Argumenten sprechen aber noch gewichtige andere Aspekte dafür, den ruhenden Verkehr sobald wie möglich auf die kommunalpolitische Agenda zu bringen:

- Insbesondere wachsende Städte können das Thema Parken nicht ignorieren. Der Platz in den Städten ist endlich, bei steigenden Einwohner- und Pendlerzahlen sowie Kfz-Neuzulassungen verschärfen sich die Flächenkonkurrenzen durchs „Nichtstun“.
- Digitale Lösungen (Parkraumdetektion, Park-Apps) machen aus der (Park-)Not ein Geschäftsmodell und drängen vermehrt auf den Markt. Viele Kommunen müssen schon heute auf Nachfragen verschiedener Unternehmen reagieren. Free-floating Carsharing, Ridesharing und nicht zuletzt autonome Fahrzeuge induzieren möglicherweise noch mehr Verkehr. Kommunen, die den öffentlichen Raum und den Verkehr nicht im Sinne des Gemeinwohles regulieren, können in wenigen Jahren nur noch reagieren. Sie verlieren jetzt wertvolle Zeit, aktiv zu gestalten.
- Selbst wenn die technischen Innovationen zur nachhaltigen Entwicklung des Verkehrs genutzt werden können, wären die Konsequenzen drastisch. Damit autonomes Fahren nachhaltig wäre, müssten die Fahrzeuge bei fast allen Fahrten geteilt werden. Individualbesitz von Autos würde in den Innenstädten zur Ausnahme werden. Und auch der noch ausstehende Durchbruch in der Elektrifizierung der privaten Pkws hätte erhebliche Auswirkungen auf den Platzbedarf für Ladeinfrastruktur und das Parken. Parkraummanagement bietet die Chance, diese Prozesse aktiv zu steuern, Ladeinfrastruktur aufzubauen und Elektrofahrzeuge beim Parken zu privilegieren.
- Die Politik ringt derzeit um geeignete Lösungen zur Luftreinhaltung. Die Einführung flächendeckender Parkraumbewirtschaftung wäre eine wirksame und vergleichsweise schnelle und kostensparende Maßnahme, Grenzwerte einzuhalten und Fahrverbote zu vermeiden, wie auch inzwischen Gerichte bestätigen.³³

Neben diesen in die Zukunft gerichteten Argumenten gilt aber schon heute:

- Die städtische Bevölkerung profitiert von Parkraumbewirtschaftung: mehr Platz, weniger Lärm, Treibhausgase und Luftschadstoffe, weniger Parksuchverkehr, höhere Verkehrssicherheit. In vielen Großstädten besitzt jeder dritte Haushalt kein Auto, innerhalb des S-Bahn-Ringes in Berlin sind bereits 57 Prozent der Haushalte ohne eigenes Auto mobil. Vielen Kommunalpolitikern ist nicht bewusst, dass sie mit einem konsequenten Parkraummanagement Politik für ihre potenziellen Wähler machen, dagegen einpendelnde Autofahrende ihre Wählerstimme in einer anderen Kommune abgeben.
- Eine verbesserte Verkehrssituation, bessere Erreichbarkeit und höhere Aufenthaltsqualität machen Städte attraktiver, leistungsfähiger. Das sind letztlich wichtige Standortfaktoren, auch für die lokale Wirtschaft und Unternehmen.
- Flächendeckendes Parkraummanagement ist eine effektive Maßnahme, um übergeordnete strategische Ziele der Stadt- und Verkehrsentwicklung zu erreichen. Will man die Autoflut eindämmen, braucht man Flächen, um Rad- und Fußverkehr sowie den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu gestalten. Push- und Pull-Maßnahmen können Hand in Hand gehen und sind besonders erfolgreich.

33 VG Wiesbaden Urt. v. 5.9.2018 - 4 K 1613/15.WI.

04 | Parkraummanagement umsetzen und kommunizieren

Die konkrete Auswahl und Ausgestaltung von Instrumenten des Parkraummanagements ist keine leichte Aufgabe. Je nach Größe der Kommune, der Lage (ländlicher Raum, Ballungszentrum), der örtlichen Gegebenheiten (Topografie), der Mobilitätskultur und der bisherigen Erfahrungen mit Parkraummanagement sind unterschiedliche strategische Vorgehensweisen zu empfehlen. Und auch Kommunikationsmaßnahmen müssen entsprechend ausgestaltet werden. Die folgenden Kapitel geben einen Überblick darüber, was bei der Umsetzung klassischer Instrumente der Parkraumbewirtschaftung zu beachten ist (Kapitel 4.1). Darüber hinaus werden Anregungen gegeben, wie der ruhende Verkehr insgesamt, bei besonderen Anlässen und in spezifischen Stadträumen gesteuert werden kann. Konkrete Beispiele sollen Anregungen für die Planung liefern, Empfehlungen zur Kommunikation bieten praktische Hinweise, wie von Anfang an Parkraummanagement als positives Thema vermittelt werden kann (Kapitel 4.2).

4.1 Parkraumbewirtschaftung richtig planen

Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung sind nicht neu und besonders in den Stadtzentren vielfach bewährte Instrumente. Die Erfahrungen sind dennoch von Stadt zu Stadt recht unterschiedlich. Darüber hinaus kommen mit dem Bevölkerungs- und Verkehrswachstum und der Digitalisierung neue Aufgaben hinzu und der Handlungsdruck wächst.

4.1.1 Rechtlicher Handlungsrahmen

Parken im öffentlichen Raum ist in Deutschland zwar überall dort erlaubt, wo es nicht ausdrücklich verboten ist (Gemeingebrauch), Parkflächen müssen aber nicht unentgeltlich bereitgestellt werden. Rechtsgrundlage für die Erhebung von Parkgebühren ist § 6a Abs. 6 Straßenverkehrsgesetz (StVG). Nach dem Wortlaut dieser Vorschrift sind Kommunen bzw. Straßenbaulastträger direkt und ohne weitere Voraussetzungen zur Parkgebührenerhebung ermächtigt. Dennoch sind Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen nach der Auslegung der StVO durch die Rechtsprechung und Literatur von bestimmten Voraussetzungen abhängig. Insbesondere müssen sie verkehrlich begründet sein. Dies gilt gleichermaßen für das Bewohnerparken wie auch für das

Kurzzeitparken, obwohl es nur für das Bewohnerparken eine entsprechende Regelung im Straßenverkehrsrecht gibt. Bei flächenhaften Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen müssen darüber hinaus für jede einzelne Straße straßenverkehrsbezogene Gründe nachgewiesen werden können. Weiter würde zum Beispiel eine Parkgebührenpflicht im öffentlichen Raum, die lediglich oder überwiegend zu dem Zweck erfolgt, zusätzliche Einnahmen für den Kommunalhaushalt zu erzielen, als rechtsfehlerhaft angesehen und einer verwaltungsgerichtlichen Nachprüfung nicht standhalten.³⁴

Den Rechtsrahmen für das Bewohnerparken bildet die Verordnungs-Ermächtigung (§ 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG) sowie die ausgestaltende Regelung in der Straßenverkehrsordnung (§ 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO). Danach muss das Bewohnerparken verkehrlich begründet sein. Dies ist der Fall bei erheblichem Parkraumangel, also wenn der Parkdruck hoch ist und verschiedene Nutzergruppen um die knappen Stellplätze konkurrieren (z.B. Bewohner, Kunden und Beschäftigte).

Aber auch der Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen oder die Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr.5 StVO) kann Ansatzpunkt für Parkbeschränkungen sein. Allerdings ist ungewiss, wie Gerichte derartige Anordnungen heute bewerten würden. Denn das Bundesverwaltungsgericht³⁵ hat im Jahr 1999 – mit nicht überzeugender Begründung – einmal entschieden, dass diese Rechtsgrundlage nur für Fußgänger- und verkehrsberuhigte Bereiche gelte. Angesichts der hohen Luftschadstoffbelastung in vielen Städten sollte die Luftreinhaltung zur Begründung flächenhafter Parkraumbewirtschaftungsgebiete trotzdem offensiver genutzt werden. Denn Rückendeckung gibt hier das Verwaltungsgericht Wiesbaden. Dieses hat sich kürzlich eindeutig für eine Parkraumbewirtschaftung zur Minderung der NO₂-Belastung ausgesprochen.³⁶

4.1.2 Parkraumkonzepte erarbeiten

Voraussetzung für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ist also ein Parkraumkonzept, das entsprechende Gründe für die Parkraumbewirtschaftung nachweist und Bewirtschaftungsgebiete, -formen und

34 Agora Verkehrswende (2018), S. 8.

35 BVerwG, Urt. v. 15. 4. 1999 - 3 C 25.98.

36 VG Wiesbaden, Urt. v. 5.9.2018 - 4 K 1613/15.WI.

-zeiten festlegt. Dafür werden das Parkplatzangebot im privaten und öffentlichen Raum, Parkzwecke, Parkdauer und die Belegung der Parkflächen in einer Erhebung ermittelt.

Eine gesetzliche Definition des Begriffs „Parkdruck“ gibt es nicht.³⁷ Bei Konflikten zwischen verschiedenen Nutzergruppen (Bewohner und Gebietsfremde) sind hier Sachverständige hinzuzuziehen. Nach dem Nachweis des Parkdrucks und der konkurrierenden Nutzergruppen werden die Bewirtschaftungsgebiete festgelegt. Diese verkehrlich abgeleitete Abgrenzung sollte um stadtstrukturelle Gesichtspunkte wie z.B. zusammenhängende Wohngebiete ergänzt werden. In dieser Phase sollte die betroffene Bewohnerschaft umfassend informiert und beteiligt werden, um früh dem Vorwurf der „Abzocke“ zu begegnen. Im Anschluss werden die geeigneten Bewirtschaftungsformen und Zeiten für jedes Gebiet festgelegt (siehe Tabelle 1).

Wichtig für den Erfolg der Parkraumbewirtschaftung ist, dass die Gebührenhöhe der Nachfrage entspricht. Kommunen in Flächenländern sind berechtigt, die Gebührenhöhe für das Parken in eigener Verantwortung festzulegen, da die meisten Landesregierungen diese Aufgabe an die Kommunen übertragen haben (§ 6a Abs. 6 Satz 2 Straßenverkehrsrecht (StVG)). Nur das Land Bayern hat in seiner Gebührenordnung eine Gebührenhöchstgrenze festgesetzt.³⁸ Mit Ausnahme des Bundeslandes Bayern sind die Kommunen also weitgehend frei, die Gebühren auszugestalten. In der kommunalen Praxis wurden sie allerdings mitunter seit Jahrzehnten nicht angepasst. Wie stark zum Teil nachgesteuert werden muss, zeigt das Beispiel München, hier hat die Gebührenhöhe für das Parken in der Innenstadt inzwischen seine steuernde Wirkung verloren. In der Münchener Innenstadt wird

deshalb die Tagesgebühr in zwei Parklizenzengebieten versuchsweise von 6 € auf 10 €³⁹ angehoben, um zu prüfen, ob damit die Zahl der Dauerparker wirkungsvoll reduziert werden kann.

Gesteuert wird die Nachfrage des öffentlichen Parkraums auch über das quantitative Angebot und die Preise in den Parkhäusern. Höhere „on street“-Gebühren im Vergleich zum „off street“-Parken können den Parksuchverkehr reduzieren und Parkhäuser wettbewerbsfähiger machen. Die Kommune hat darauf allerdings nur dann einen Einfluss, wenn sie (Mit-)Eigentümerin der Parkhäuser ist, anderenfalls ziehen die Preise erfahrungsgemäß in den privaten Parkhäusern parallel zu der Erhöhung der „on street“-Gebühren an. Eine Übersicht über mögliche Bewirtschaftungsformen bei unterschiedlichen Nachfragestrukturen bietet die folgende Darstellung.

37 In der VwV-StVO zu § 45, X. 1 heißt es dazu im Hinblick auf das Bewohnerparken: „Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.“ Bei der Beurteilung, ob Parkdruck vorliegt, müsste ein Gericht Sachverständige wie Verkehrsplaner heranziehen.

38 § 10 Zuständigkeitsverordnung (ZustV) vom 16. Juni 2015 (GVBl: 184) BayRS 2015-1-1-V.

39 Hutter (2017).

Tabelle 1: Geeignete Bewirtschaftungsformen für unterschiedliche Nachfragestrukturen

Nachfragestrukturen	Bewirtschaftungsform		Zu erwartende Wirkungen
	Kurzbezeichnung	Parkregelung	
Ausgeprägte Einzelhandelsnutzung	Kurzparken (mit Ladezonen)	<ul style="list-style-type: none"> • Parkgebühr je Viertelstunde * • Höchstparkdauer 2 Stunden *** • Mo–Fr 9–20 Uhr, Sa 9–18 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung von Berufspendlern und Bewohnern (tagsüber) • Geringerer Parkdruck • Erhöhte Parkchancen für Kunden • Verringerter Parksuchverkehr • Verbesserte Bedingungen für den Lieferverkehr
Verdichtete Wohnnutzung mit angrenzenden Arbeitsplatzkonzentrationen oder mit angrenzenden besucherintensiven Nutzungen	Bewohnerparken	<ul style="list-style-type: none"> • Eingeschränktes Halteverbot • Geltungszeit in Abhängigkeit von den Nutzungen • Bewohner mit Parkausweis frei 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung von Berufspendlern • Erhöhte Parkchancen für Bewohner
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte, Parkdruck und Konkurrenz zwischen Nutzergruppen (z.B. Bewohner, Kunden, Touristen und Beschäftigte)	Mischparken	<ul style="list-style-type: none"> • Parkgebühr je Viertelstunde* • Mo–Fr 9–20 Uhr, Sa 9–18 Uhr • Bewohner mit Parkausweis frei 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung von Berufspendlern • Geringerer Parkdruck • Erhöhte Parkchancen für Bewohner und Kurzzeitparker • Verringerter Parksuchverkehr
Oben genannte Gebiete mit hohem Anteil an Gastronomie-/Freizeitnutzung	Mischparken	<ul style="list-style-type: none"> • Parkgebühr je Viertelstunde * • täglich 9–22/24 Uhr ** • Bewohner mit Parkausweis frei 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung von Berufspendlern • Geringerer Parkdruck • Erhöhte Parkchancen für Bewohner und Kurzzeitparker • Verringerter Parksuchverkehr • Beschäftigtenparken der Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen wird verlagert

* Die angegebene Gebührenhöhe muss sich an der örtlichen Gebührenordnung orientieren.

** Die Geltungsdauer soll in Abhängigkeit von der Örtlichkeit festgelegt und durch Begleituntersuchungen überprüft werden.

*** Die Festlegung der Höchstparkdauer erfolgt in Abhängigkeit von der örtlichen Situation.

Quelle: Eigene Darstellung nach Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2004).

4.1.3 Parkverstöße überwachen und Wirtschaftlichkeit im Blick behalten

Nur wenn der Parkraum regelmäßig überwacht wird, stellen sich die erwünschten verkehrlichen Wirkungen ein. Der Überwachungsaufwand ist bereits in der Phase der Konzepterstellung zu berücksichtigen. Die notwendige Überwachungskapazität ist abhängig von dem Gebietsumfang, der Anzahl der zu überwachenden Parkstände, dem Überwachungszeitraum und dem „Überwachungssturnus“. Ein Berechnungsschema für den Personalbedarf hat das Büro LK Argus Berlin entwickelt.⁴⁰ Die Kontrollen sollten grundsätzlich flächenhaft erfolgen, um Verdrängungseffekte zu vermeiden. Bei der Überwachung muss insbesondere auf die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer durch Falschparken auf Rad- und Gehwegen sowie an Querungen geachtet und diese konsequent geahndet werden. Neben der Tatsache, dass das niedrige Bußgeld (je nach Dauer und Gefährdung 5, 10, 20 oder 30 €) für Falschparken seine erzieherische Wirkung in Deutschland weitgehend verloren hat, ist für viele Kommunen die konsequente Überwachung ein Problem. Angesichts des niedrigen Bußgeldes ist es für Autofahrende vielfach wirtschaftlicher, ein „Knöllchen“ zu riskieren, als die Parkgebühr zu entrichten. Höhere Parkgebühren führen dazu, dass dieses „illegale Parken“ attraktiver wird. Die Kommune kann dem nur mit einer konsequenten Überwachung begegnen. Der dafür benötigte hohe Personaleinsatz wirft jedoch die Frage nach der Wirtschaftlichkeit und dem Kostendeckungsgrad auf. Deutlich wird damit, dass der Bundesgesetzgeber gefordert ist, im Sinne der Verkehrssicherheit und Verkehrlenkung die Bußgelder so anzupassen, dass sie den Handlungsspielraum der Kommunen nicht von vornherein einschränken.

Während im europäischen Ausland (wie z. B. in den Niederlanden) Kommunen Falschparker personalsparend per Scan-Autos erfassen und abrechnen⁴¹, ist diese kosteneffiziente Methode in Deutschland bislang (noch) nicht möglich. Vielleicht kommt mit der Gesetzesinitiative der Bundesregierung Bewegung in das Thema. Um die Kennzeichenerfassung für angeordnete Dieselfahrverbote zu ermöglichen, hatte das BMVI Anfang November 2018 ein Gesetz auf den Weg gebracht, auf dessen Grundlage Überprüfungen mit Kameras möglich werden.

Unklar ist jedoch die Entscheidung des Bundestages und Bundesrates. Datenschutzbeauftragte halten die Kennzeichenerfassung für verfassungsrechtlich bedenklich, da das Recht der informationellen Selbstbestimmung eingeschränkt werden kann. Allerdings kann dieser Eingriff bei Beachtung bestimmter Voraussetzungen auch gerechtfertigt und damit zulässig sein⁴², wenn die Ordnungswidrigkeit des Falschparkens nach der digitalen Erfassung persönlich durch einen Polizeibeamten oder Ordnungsmitarbeiter überprüft und angezeigt wird. Die erfassten Kennzeichen werden sofort gelöscht, ohne dass die Anonymität des Inhabers aufgehoben wird. Entscheidend ist also immer die konkrete Ausgestaltung der Kennzeichenerfassung.

Mit der Parkraumbewirtschaftung werden in erster Linie verkehrslenkende Ziele verfolgt. Dennoch spielt die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen nicht nur in Kommunen mit angespannter Haushaltssituation eine wichtige Rolle. Die Einnahmen setzen sich aus Parkscheingebühren, Verwarn- und Bußgeldern sowie Bewohnerparkausweisgebühren zusammen. Die Höhe der Einnahmen hängt maßgeblich von der konsequenten Überwachung des ruhenden Verkehrs ab. Aber auch zahlreiche andere Faktoren wie die Zahlungsmoral der parkenden Personen, die Gebietsstruktur oder die Höhe der Gebühren sind relevant. Daher variieren die Aussagen der Städte zur Wirtschaftlichkeit erheblich. Generell erzielen Großstädte aus der Parkraumbewirtschaftung allein wegen der größeren Menge an Parkplätzen und der höheren Gebühren eher Einnahmen als Klein- und Mittelstädte. Bei einer Untersuchung der Parkraumbewirtschaftung in Berlin-Mitte wurden in den verschiedenen Parkzonen durchschnittliche jährliche Überschüsse von 350 € je Stellplatz ermittelt.⁴³

Wie beim Bußgeld ist die maximale Höhe der Jahresgebühr für Bewohnerparkausweise (30,70 €/Jahr nach GebOSt Nr. 265) äußerst umstritten. Der Deutsche Städtetag hat in einem Beschluss des Präsidiums⁴⁴ dafür plädiert, die Gebühren der Bewohnerparkausweise an den wirtschaftlichen Wert der beanspruchten Flächen anzupassen. Er spricht sich für eine Untergrenze von 20 € und eine Obergrenze von 200 € pro Jahr aus.

40 Heinrichs (2010), S. 405–413.

41 Klejn (2019).

42 BVerwG, Urt. v. 22.10.2014 – 6 C 7/13.

43 Heinrichs (2010).

44 Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetages vom 25.11.2015 (406. Sitzung in Hamburg).

4.1.4 Der Umgang mit Ausnahmegenehmigungen

Wird die Parkdauer eingeschränkt oder werden Parkgebühren erhoben, erhalten Bewohner in der Regel einen Bewohnerparkausweis. Dieser wird in einigen Städten als Ausnahmegenehmigung gem. § 46 Abs. 1 StVO erteilt.⁴⁵ Rechtsgrundlage ist in der Praxis aber in der Regel § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO. Die Vergabepaxis ist bundesweit recht uneinheitlich. Während beispielsweise in Hamm oder Gießen nur ein Bewohnerparkausweis pro Haushalt vergeben wird, können in Stralsund, Trier oder Aachen pro wohnberechtigter Person ein Kfz-Kennzeichen angemeldet werden. Befragungen bei deutschen Städten ergaben, dass ein Verhältnis von 1,5 Parkausweisen auf jeden Parkstand unproblematisch ist.⁴⁶ In vielen Wohnquartieren werden jedoch deutlich mehr Bewohnerparkausweise beantragt, als Parkstände im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen. Wer leer ausgeht, landet auf einer Warteliste. Auch hier gilt: Die niedrigen Gebühren für die Bewohnerparkausweise (max. 30,70 €/Jahr) machen es den Kommunen schwer, die Nachfrage über den Preis zu steuern.

Um private Gäste von der üblichen Gebührenpflicht zu befreien, bieten einige – aber nicht alle – Städte über „Gästevignetten“ oder „Besucherkarten“ kostenpflichtige Ausnahmegenehmigungen an. Auch hier sind die Regelungen und Erfahrungen sehr unterschiedlich. Tages- und Wochenkarten können in den Bürgerämtern mit entsprechender Wartezeit beantragt (Berlin), einfach abgeholt (Heidelberg) oder direkt online erworben werden (Bremen, Hamburg).⁴⁷ Die Kosten schwanken von 4,00 € pro Woche in Bremen bis zu 15,30 € pro Woche in Schwerin. Gleichwohl gilt aber auch wie beim Bewohnerparken, dass die Nachfrage des „Gästeparkens“ gesteuert werden muss, wenn die Stellflächen ohnehin schon begrenzt sind.

Gewerbetreibende mit Betriebssitz in einer Parkraumbewirtschaftungszone können in fast allen Städten eine Ausnahmegenehmigung beantragen. Allerdings liegen

die Kosten für einen „Gewerbeparkausweis“ deutlich über denen von Bewohnerparkausweisen (z.B. 200 €/Jahr in Berlin oder 256 €/Jahr in München). Daneben gibt es in einigen Regionen „Handwerkerparkausweise“, die nicht an ein Lizenzgebiet gebunden sind, sondern stadtweit oder auch regional Gültigkeit haben.

Idealtypisches Verfahren zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung

Abbildung 16

Problemerkennntnis

- aus der Verkehrsentwicklung
- durch Anregung der Bürger

Parkraumkonzept erarbeiten

- Datenbasis zu Parkangebot (öffentlich, privat), Parkdauer, Parkraumauslastung, konkurrierende Nutzergruppen, Wirtschaftlichkeit, Entwurf Parkzone (mehrere Varianten)

Einbinden verschiedener Fachämter

- Ordnungsamt, Stadtplanung, Grünflächenamt, Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt...

Vorstellung und Diskussion in politischen Gremien ggf. wiederholen

Information und Beteiligung der Bewohner

- Anlass, rechtlicher Hintergrund, Wirkung

Beschlussfassung

Detailplanung

- Bauliche Anpassung, Beschilderung, Kosten- und Personalplanung

Anordnung und Umsetzung

- Straßenverkehrsbehörde, Baulastträger

Beginn der Parkraumüberwachung nach Kulanzzeit

- Informationen durch Flyer an parkenden Kfz

Evaluation und Anpassung

- Nach 12 Monaten erneute Anliegerbefragung

Quelle: eigene Darstellung nach Dümmler/Hahn 2011.

45 Beispielsweise können in Stuttgart Bewohner für das Parken in Stuttgart-City seit dem 1. Oktober 2015 gebührenpflichtige Ausnahmegenehmigungen nach § 46 StVO erhalten. Dabei kostet die „kleine“ Ausnahmegenehmigung (Abendtarif) 150 Euro pro Jahr und die „große“ Ausnahmegenehmigung (rund um die Uhr) 400 Euro pro Jahr.

46 Dümmler/Hahn (2011), S. 12.

47 Internetseiten der jeweiligen Städte.

Gründerzeitviertel – voller als voll geht nicht

Gründerzeitviertel zeichnen sich durch dichte Bebauung und begrenzt vorhandene straßenbegleitende Stellflächen aus. Innenstadtnah gelegen, aber häufig nicht saniert, waren sie lange in vielen Großstädten Wohngebiete für weniger automobiler Haushalte mit geringem Einkommen. Dies hat sich gründlich geändert. Mit Nachverdichtung, Gentrifizierung und dem wachsenden Wohlstand der Bewohnerschaft wächst der Parkdruck auf den Straßen besonders in den letzten Jahren kontinuierlich an. Legales und illegales Gehwegparken sowie zugestellte Querungen oder Feuerwehrezufahrten sind die Begleiterscheinungen, die häufig auch noch vom Ordnungsamt toleriert werden. Bewohnerparkzonen werden deshalb in solchen Wohnquartieren vielfach von der Bevölkerung gewünscht, um gebietsfremdes Parken durch Beschäftigte und (City-)Besuchende zu reduzieren und dafür mehr Parkchancen für Bewohnende der jeweiligen Quartiere zu schaffen. Parkraumbewirtschaftung ist in diesen Gebieten notwendig, aber die Wirkungen verpuffen vielerorts, da schlicht zu viele private Fahrzeuge – besonders nachts – auf das begrenzte Parkraumbangebot treffen.

Folgende Maßnahmen werden umgesetzt oder aktuell diskutiert:

- Die wachsende Nachfrage kann letztlich nur über den Preis gesteuert werden. Da die niedrigen Gebühren für Bewohnerparkausweise keine steuernde Wirkung entfalten, überlegen Kommunen, nur so viele Bewohnerparkausweise zu vergeben, wie Parkstände im öffentlichen Raum vorhanden sind (Karlsruhe) – oder auf das Bewohnerparken ganz zu verzichten, aber den Parkraum zu bewirtschaften. Letzteres erfordert eine selbstbewusste Kommunalpolitik.
- Karlsruhe hat wegen des Parkdrucks in Wohngebieten jahrelang illegales Gehwegparken toleriert, das inzwischen aus Gründen der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit nicht mehr akzeptiert wird. Schrittweise wird in allen Stadtteilen gemeinsam mit den Anwohnenden die Parksituation analysiert und neu

geordnet. Dort, wo eine Mindestgehwegbreite von 1,60m⁴⁸ sichergestellt werden kann, wird das Gehwegparken legalisiert. In Straßen mit geringeren Gehwegbreiten ist Gehwegparken jedoch verboten, einseitige Parkstände werden angeordnet. Der Leitfaden „Faires Parken“⁴⁹ versucht, einen Ausgleich herzustellen, aber auch zu vermitteln, dass die Stadt illegales Gehwegparken nicht mehr toleriert. Und es wird klargestellt, dass es keinen Rechtsanspruch auf einen kostenlosen Stellplatz im öffentlichen Raum gibt.

- Die Verlagerung der Parknachfrage in flexibel zu nutzende vorhandene Parkhäuser in der Nachbarschaft oder neu zu schaffende Quartiersgaragen kann eine entlastende Wirkung entfalten. Für die Akzeptanz solcher Sammelgaragen sind allerdings bestimmte Rahmenbedingungen zu beachten. Solange kostenfreie Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum vor der Haustür vorhanden sind, werden Sammelgaragen, die mit Fußwegen verbunden sind und Mietkosten verursachen, leer stehen. Für die Miete von Stellplätzen in Quartiersgaragen sind derzeit im Durchschnitt etwa 60 €/Monat zu kalkulieren, was einer Jahresmiete von 720 € entspricht. Die Verwaltungsgebühr für einen Bewohnerparkausweis von max. 30,70 € ist damit verglichen immer noch konkurrenzlos günstig. Eine Reduzierung des Parkangebotes im öffentlichen Raum und Bewohnerparkzonen in den benachbarten Stadtquartieren sind weitere wichtige begleitende Maßnahmen. Ein Mobilitätskonzept, welches die Parknachfrage, die Kosten sowie die Straßen- und Freiflächengestaltung zusammen denkt, ist letztlich unverzichtbar.⁵⁰
- Mobilitätsstationen mit Car- und Bikesharing-Angeboten wie in München, Bremen oder Hamburg versuchen Haushalte zu motivieren, ihre „Mobilitätsreserve Auto“, die nicht im Alltag, sondern nur für Ausflüge oder zum Transport von Einkäufen genutzt wird, abzuschaffen.

48 Die Gehwegbreite von 1,60 m liegt noch unter der in der RAS 06 empfohlenen Gehwegbreite von 2,50 m.

49 Stadt Karlsruhe.

50 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2018b).

4.2 Bausteine für ein erfolgreiches Parkraummanagement

4.2.1 Parkraummanagement in strategischen Plänen und politischen Beschlüssen verankern

Obwohl Parkraummanagement ein zentrales Steuerungsinstrument der Verkehrsplanung ist, findet es in gängigen strategischen Planwerken der Kommunen vielfach nicht die angemessene Beachtung. Dabei trägt die Integration des ruhenden Verkehrs in einen Verkehrsentwicklungs-, Klimaschutz-, Master- oder Stadtentwicklungsplan maßgeblich zum Erfolg verkehrspolitischer Maßnahmen bei: Nur wenn Push-Maßnahmen umgesetzt werden, können Pull-Maßnahmen ihre Wirkungen entfalten, dies beweisen erfolgreiche kommunale Beispiele im europäischen Ausland (z.B. Amsterdam, Kopenhagen, Zürich, Gent⁵¹). Gleichzeitig gewinnt die Kommune Handlungsspielraum, sie kann den ruhenden Verkehr gesamtstädtisch gestalten, statt straßenweise ein kleinteiliges Flickwerk zu produzieren. Es können kurzfristige Ziele wie die Analyse des privaten und öffentlichen Parkraumangebotes benannt, aber vor allem mittel- und langfristige Ziele definiert werden: Dazu können die flächendeckende Einführung von Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung und die kontinuierliche, schrittweise Reduktion von Pkw-Stellplätzen gehören, aber auch die Verzahnung mit geplanten städtebaulichen Aufwertungsmaßnahmen oder die Planung von Stadterweiterungen.

Ist die Integration des ruhenden Verkehrs in strategischen Plänen gelungen, wird Parkraummanagement als wichtiges Puzzlestück in einem größeren Bild wahrgenommen, das Stadtquartiere und Städte lebenswerter macht. Einzelmaßnahmen müssen nicht mehr gesondert diskutiert und jeweils einzeln im Stadtrat verabschiedet werden. So kann eine konsistente nachhaltige Verkehrspolitik kommuniziert werden. Verbunden mit der politischen Rückendeckung erleichtert das die tägliche Verwaltungsarbeit.

In diesem Sinne wurde beispielsweise in der Stadt Dortmund im Jahr 2017 in einer ersten „Stufe“ das im Konsens entstandene Leitbild für den Masterplan Mobilität 2030 vom Stadtrat beschlossen und entschieden, das Bewoh-

nerparken sukzessive und mit einer Prioritätensetzung auszuweiten. Ein nicht öffentlicher prozessbegleitender Arbeitskreis zum Masterplan Mobilität 2030⁵² und zahlreiche öffentliche Veranstaltungen unterstützen die Vermittlung nach innen und außen.⁵³

Das neben Kopenhagen bekannteste Beispiel zur flächenhaften Parkplatzreduktion stammt aus Zürich, wo bereits im Jahr 1996 ein „historischer Parkplatzkompromiss“ gelang: Um die Innenstadt für den Fußverkehr attraktiver zu machen, wurden in der City und den umliegenden Quartieren möglichst viele oberirdische Parkplätze in (unterirdische) Parkhäuser verschoben. Die Anzahl der Parkstände im öffentlichen Raum wurde gedeckelt – auf den Stand von 1990. Die Vereinbarung gilt bis heute. Auch deshalb nutzen heute lediglich 25 Prozent der Züricher ein Auto, wenn sie sich in der Stadt bewegen. Das sind 15 Prozentpunkte weniger als im Jahr 2000.⁵⁴

Ein aktuelles Beispiel für ein politisch verabschiedetes Reduktionsziel liefert die Stadt Köln. Dort hat im November 2016 die Bezirksvertretung Innenstadt mit dem Antrag „Parkfreie Zone Innenstadt“ eine jährliche Reduktion des Parkraumangebotes im öffentlichen Raum um 10 Prozent beschlossen. In den betroffenen Zonen soll dabei das Kurzzeit- und Bewohnerparken schrittweise aus dem öffentlichen Straßenraum in die umliegenden Parkhäuser verlagert werden.⁵⁵ Damit wird in der engen Kölner Innenstadt Platz für Ladezonen, Radfahrstreifen, Fußgänger und Aufenthaltsflächen geschaffen.

51 Zeit Online (2018): Serie: Sauber durch die Stadt.

52 Stadt Dortmund (2017a).

53 Stadt Dortmund (2017b).

54 Fritsche (2017).

55 Stadt Köln (2016).

Was zu beachten ist

Integrierte und politisch beschlossene gesamtstädtische Pläne oder Konzepte sind eine wichtige Voraussetzung für eine gute, integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, aber noch lange keine realisierte Maßnahme – Papier ist bekanntlich geduldig. Häufig scheitert die Umsetzung von Projekten an Prioritätenverschiebungen oder fehlenden finanziellen und personellen Ressourcen der Kommunen. Von den Kommunen wird darüber hinaus auch kritisiert, dass der ruhende Verkehr kein Fördermitteltatbestand und deshalb häufig nicht verpflichtender Bestandteil von gesamtstädtischen Plänen ist.

Visionen und Ziele klar formulieren und konsequent verfolgen

Wenn es um die Beteiligung an gesamtstädtischen, strategischen Konzepten geht, ist eine breit angelegte Bürgerversammlung genau zu prüfen. Es besteht die Gefahr, dass Konzepte für die allgemeine Bürgerschaft zu abstrakt sind, einzelne Anwohner und Anwohnerinnen mit Einzelanliegen zu Wort kommen und Fundamental-kritiker pauschale Verurteilungen aussprechen. Besser ist es, derartige Planungsstände mit Stakeholdern und sachkundigen Bürgern zu diskutieren.

Generell gilt: Veränderungen werden oft als bedrohlich empfunden. Maßnahmen des Parkraummanagements bewegen die Gemüter. Das Interesse von Seiten der Bürgerschaft und der Stakeholder, sich dabei einzubringen, ist groß. Die kommunikative Aufgabe besteht darin, den damit verbundenen Gewinn hervorzuheben. Dabei ist es wichtig, einen Rahmen, einen „Frame“, zu entwickeln. Das macht es Verwaltung und Politik leichter, sich immer wieder auf die grundlegende Idee zu beziehen, entsprechende Ziele zu formulieren und diesen dann auch treu zu bleiben (wie im Kölner Beispiel der „Parkfreien Zone Innenstadt“).

Nach außen hin bietet Framing Menschen in einer komplexen Kommunikationswelt Ankerpunkte, um Informationen in ihre eigene Vorstellungs- und Begriffswelt einordnen zu können. So werden einzelne, scheinbar isolierte Maßnahmen in größerem Kontext verständlich. Verschwindet „mein“ Stammparkplatz auf einmal wegen einer Umnutzung, kann dies zu Verärgerung führen. Wenn die Bürgerinnen und Bürger aber vorab über die dahinterliegende Strategie informiert werden, etwa die Einrichtung eines Radwegs im Rahmen eines kommunalen Plans für mehr Lebensqualität und mehr Sicherheit,



Abbildung 17:
Vorher: Siegfriedstraße
in Berlin-Lichtenberg

Foto: Difu, Emily Wiederhöft

wird ihr Verständnis geweckt. Etablierte Frames in der Mobilitätswelt sind die „autogerechte Stadt“ oder die „Stadt für Menschen“. Das Parkraummanagement bietet zahlreiche Anknüpfungspunkte für die Formulierung sogenannter „Gain Frames“, also Rahmen, die Gewinnerszenarien beschreiben. Hier lohnt sich auch eine genauere Befassung mit den klassischen Gegenargumenten, die von Kritikern des Parkraummanagements vorgebracht werden. Um etwa dem Vorwurf zu begegnen, dass es sich um pure Abzocke handelt, kann der Frame „Wir in X achten den Wert des öffentlichen Raums“ entwickelt werden. Gegenüber dem Argument „Mich kommt keiner mehr besuchen“ kann man eine Vision von gut funktionierendem ÖPNV mit neuen Begegnungsmöglichkeiten aufbauen.

Auch folgende Argumente können die Basis für „Gain-Frames“ bieten:

- Eine fairere Verteilung städtischer Flächen bringt einen Gewinn an Gerechtigkeit und mehr Platz für Schwächere. Wer ist schon gegen Sicherheit für Kinder und ältere Menschen?
- Innerstädtische Parkplätze kosten Geld – in Relation dazu sind die Parkgebühren gering.
- Die Mehreinnahmen werden für Zwecke eingesetzt, die dem Frame entsprechen.
- Was lange falsch lief, muss ja nicht immer weiter falsch laufen. Wir sind als Stadt klüger geworden und setzen auf Zukunftsfähigkeit und Innovation.
- Rahmenbedingungen haben sich geändert und ändern sich weiter: Es gibt Fahrverbote, eine neue Sensibilität hinsichtlich Luftverschmutzung und nationaler und lokaler Klimaziele ist entstanden.

Aus all diesen Argumenten lässt sich ein überlagerter Frame entwickeln, der je nach konkreter lokaler Gegebenheit unterschiedliche Punkte ins Zentrum rückt.



Foto: Changing Cities e.V. / Netzwerk Fahrradfreundliches Lichtenberg

Abbildung 18:
Nacher:
Die Visualisierung verdeutlicht den Mehrwert einer umstrittenen Neuverteilung des Straßenraums in der Siegfriedstraße in Berlin-Lichtenberg.

4.2.2 Koordiniert vorgehen – Zeitfenster nutzen

Werden Maßnahmen des Parkraummanagements gleichzeitig mit einer Umnutzung und Umgestaltung der so gewonnenen Flächen verbunden wie beispielsweise bei dem Ausbau der Radwegeinfrastruktur oder bei der städtebaulichen Aufwertung der Innenstädte, ergeben sich viele förderliche Aspekte. In diesen Fällen wird nicht allein etwas (Parkraum) weggenommen, sondern Qualität für andere Verkehrsteilnehmende oder für die gesamte Stadt gewonnen.

Bei folgenden Planungsaufgaben wird dieser Gewinn besonders deutlich:

- Die städtebauliche Umgestaltung von (historischen) Innenstädten belegt, dass sich die Bevölkerung mit einer Stadt, die zum Verweilen einlädt, die ein Ort der Kommunikation und Begegnung ist, eher identifiziert als mit dem fließenden und ruhenden Verkehr. Denn Mobilität ist kein Selbstzweck, es bedeutet immer auch, irgendwo ankommen zu wollen, ganz besonders in den Stadtzentren. Städtebauliche Ziele und Qualitätsverbesserungen können so mit den verkehrlichen Aufgaben verknüpft und aufeinander abgestimmt werden. Parkraumbewirtschaftung und weniger straßenbegleitende Parkstände helfen, die Innenstadt als einen identitätsstiftenden Ort auszubauen. Das Flanieren in einer „echten“ Altstadt ist eine Qualität für sich und kann den auswechselbaren Shoppingcentern an den Stadträndern etwas entgegensetzen. Voraussetzung dafür ist eine hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raumes, die Verbreiterung der Geh- sowie Radwege und nutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen. Eine sichtbare Belebung mit Fußgängern, verbesserte Aufenthaltsqualität, Stärkung der Gastronomie und des Einzelhandels sind erlebbare und dokumentierte Wirkungen. Insbesondere kleinere Städte (Bad Wildungen, Rudersberg, Monheim am Rhein)⁵⁶ nutzen diese Effekte, um attraktiver zu werden. Viele städtebauliche Aufgaben werden durch verschiedene Städtebauförderprogramme gefördert. Damit können Maßnahmen des Parkraummanagements auch finanziell besser ausgestattet und umgesetzt werden.
- Viele Kommunen suchen aktuell Flächen für den Ausbau sicherer Radwege und Fahrradabstellplätze.

Neben der Reduktion von Fahrbahnen kann die Umverteilung des Verkehrsraumes in vielen Fällen nur zu Lasten des ruhenden Verkehrsraumes gehen. So sollen etwa bei der geplanten Umsetzung einer Protected Bike Lane in der Brandenburgischen Straße in Berlin-Wilmersdorf oder in der Siegfriedstraße in Berlin-Lichtenberg jeweils mehr als 100 Parkstände wegfallen. Der Wegfall vieler Parkplätze lässt sich wesentlich besser vermitteln, wenn parallel dazu im Stadtviertel flächendeckend Parkraumbewirtschaftung eingeführt wird und dadurch freie Kapazitäten in der Nachbarschaft geschaffen werden. (s. Abb. 18)

- Zeitfenster wie zum Beispiel die ohnehin anstehende Sanierung von Brücken oder bestimmter Straßenabschnitte können als günstige Anlässe für eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs genutzt werden. Baustellenzeiten sind darüber hinaus vielfach genutzt informelle „Verkehrsversuche“, um zu beweisen, dass sich der Verkehr flexibler anpasst als vielfach angenommen wird. Ein gelungenes Beispiel liefert die Stadt Siegen. Die sanierungsbedürftige Siegelplatte, die seit 1969 als Parkplatz genutzt wurde, wurde abgerissen und das gesamte Sieg-Ufer neu gestaltet. „Dabei handelte es sich nicht ausschließlich um eine explizite Verkehrsmaßnahme und den damit einhergehenden Wunsch, den Verkehr in der Innenstadt zu minimieren, sondern vielmehr um eine städtebauliche Gesamtmaßnahme, die zum Ziel hatte, die Gesamtattraktivität der Stadt zu erhöhen.“⁵⁷ Hilfreich war, dass das Projekt zu großen Teilen aus dem NRW-Strukturförderprogramm der „Regionale“ finanziert wurde. Finanzielle Mittel, die dem Parkraummanagement fehlen: Nicht nur deshalb sind gemeinsame Planungen des Stadumbaues/Städtebaus und des Parkraummanagements äußerst sinnvoll.

Was zu beachten ist

Die Umgestaltung und Attraktivitätssteigerung einzelner Straßen oder Stadtteile darf nicht zu Lasten benachbarter Stadträume gehen: Um zu verhindern, dass die parkenden Autos „einfach“ in die Nachbarschaft verdrängt werden, sollte immer geprüft werden, ob der ruhende Verkehr flächendeckend neu geordnet werden kann. Im besten Fall sollte die Aufwertung eines Stadtteils ein „Nachziehen“ anderer Stadtteile von Anfang an mitdenken.

56 Viele Beispiele sind dokumentiert in UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2017b).

57 Difu (2018).

Partizipation mit den richtigen Fragen

Die möglichst frühzeitige Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in die Planung von Maßnahmen rund ums Parken ist nicht nur für ihre Akzeptanz wichtig. Die Beteiligung ist gleichzeitig eine wichtige Informationsquelle. Die Bewohnerschaft kennt die Parksituation im Quartier besser als ortsfremde Gutachter oder Verwaltungspersonal. Die Kommune erhält Gelegenheit, verschiedene Varianten abzuwägen und kann frühzeitig potenzielle Verbündete identifizieren, die bereit sind, beispielsweise als „lokale Stadtteilbotschafter“ oder in Stadt-Blogs als Multiplikatoren zu wirken.

Gleichwohl sollte die Verwaltung darauf achten, keine falschen Erwartungen zu wecken. Ist die Kommune überzeugt, Parkraum zu reduzieren und zu bewirtschaften, sollte nur das „wie“, aber nicht das „ob“ der Maßnahmen zur Diskussion gestellt werden. Und es muss darauf geachtet werden, dass dabei nicht nur in „Planersprache“ technische Details vorgestellt werden, sondern einfach und verständlich jene Punkte dargestellt werden, die auch tatsächlich zur Disposition stehen. Es wäre eine Illusion, dass die Einführung von Gebühren und weniger Platz für das Auto ohne Proteste gelingt. Viele Kommunen machen aber die Erfahrung, dass es sich lohnt, den Gegenwind auszuhalten. Nicht selten werden sie nach dem Erfolg der Maßnahmen gefeiert. Ein langer Atem lohnt sich.

Ein Beispiel für eine abgestufte Vorgehensweise bietet das Pilotprojekt zum „Gehwegparken“ in Karlsruhe, bei dem zunächst die Parkraumsituation der Stadtteile gezielt untersucht wurde. Dabei wurde auch deutlich, dass es viele nicht genutzte Parkreserven in den Hinterhöfen gibt. Die Ergebnisse wurden der jeweiligen lokalen Bevölkerung präsentiert, erst im Anschluss daran wurde ein detailliertes, individuell auf die Stadtteile zugeschnittenes Parkierungskonzept erarbeitet und schrittweise umgesetzt (siehe Infobox Gründerzeitviertel). Auch der Beteiligungsprozess in Potsdam, der in Kapitel 5.1 skizziert ist, bietet Einblicke in die gelungene Einbeziehung aller beteiligten Akteure.

Generell ist bei partizipativen Maßnahmen die Einbeziehung professioneller Dienstleister sinnvoll, die Erfahrungen mit dem Ablauf und der Strukturierung derartiger Prozesse haben. Das deutschlandweit aktive „Netzwerk Bürgerbeteiligung“⁵⁸ bietet Hinweise zu diversen Anbietern und umfassende Informationen etwa zu den kommunalen Leitlinien für die Bürgerbeteiligung in zahlreichen deutschen Städten sowie zu Methoden der Partizipation.

58 Netzwerk Bürgerbeteiligung.

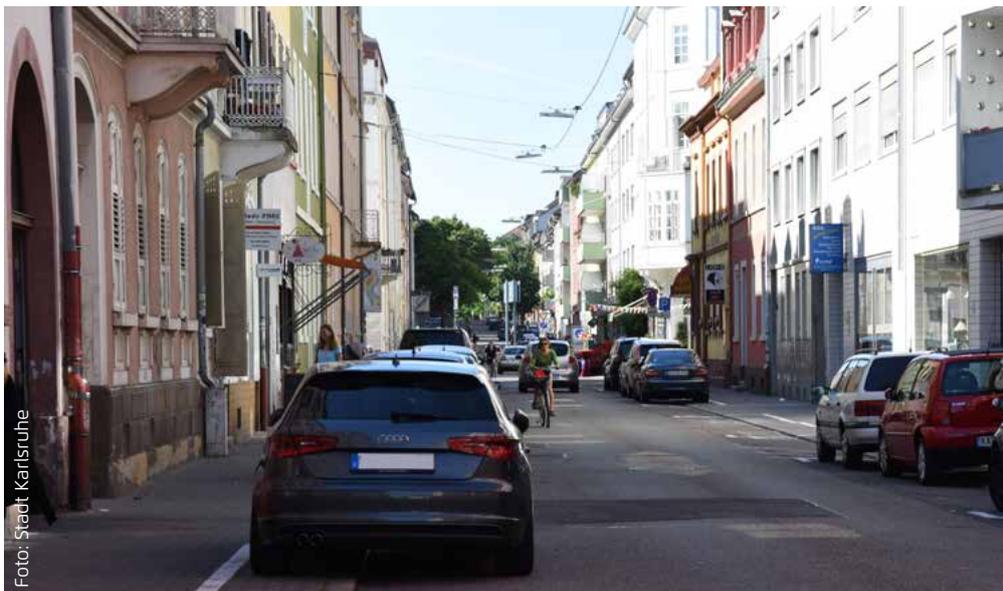


Abbildung 19: Karlsruhe: Gehwegparken wird nur ausnahmsweise toleriert.

4.2.3 Temporäre Maßnahmen als Eisbrecher nutzen

Es muss nicht immer der große Wurf eines flächendeckenden Parkraumkonzeptes sein. Kleinere, temporäre, zeitlich begrenzte Maßnahmen oder Verkehrsversuche nach StVO § 45, Absatz 1, Nr. 6 eignen sich gut, Bevölkerung, Kommunalpolitik aber auch die Verwaltung zu sensibilisieren, Ängste abzubauen und positive Effekte für den Verkehr und Stadtraum sichtbar zu machen. Die Wirkungen von Maßnahmen können erlebt, getestet und bei Misserfolg rückgängig gemacht werden.

Ein klassisches Beispiel für temporäre Maßnahmen sind Parklets, die in einigen Städten eingerichtet werden, um aus Parkplätzen Flächen für die Gastronomie, Ruhezonen für Fußgänger oder Spielflächen für Kinder zu schaffen. Es können aber auch ganze Straßen als Spielstraßen umgenutzt werden, indem ein Abschnitt – zum Beispiel an einem Tag in der Woche für einige Stunden – für den fließenden und ruhenden Autoverkehr gesperrt und stattdessen als Spiel- und Begegnungszone genutzt wird. Dies ist besonders in Wohnstraßen, die keine Bedeutung für den Durchgangsverkehr haben, umsetzbar. Selbstver-

ständig muss die Zufahrtsmöglichkeit für Lieferverkehr, Rettungsdienste, Reinigungs- und Müllfahrzeuge sowie für gehbehinderte Anwohner und Anwohnerinnen jederzeit gewährleistet sein. Temporäre Spielstraßen in Frankfurt am Main, Berlin oder Bremen zeigen, dass das Konzept einer zeitweisen Umnutzung funktioniert und auf breite Akzeptanz trifft.⁵⁹

Ein anderes Beispiel ist die von der Stadt München geplante aber umstrittene Umgestaltung der Sendlinger Straße in einer Fußgängerzone. Die Anwohner lehnten dies wegen des Wegfalles der Parkplätze vehement ab. Im Juni 2016 wurde der südliche Teil der Straße – testweise und begrenzt auf ein Jahr – in eine Fußgängerzone umgewandelt. Zu diesem Zweck wurde der Autoverkehr vollständig aus der Sendlinger Straße verbannt und der Radverkehr zeitlich eingeschränkt. Hochbeete und Sitzgelegenheiten haben die Aufenthaltsqualität erhöht. Der Verkehrsversuch war ein Erfolg, die Rückmeldungen überwiegend positiv. Im Oktober 2018 hat der Stadtrat endgültig beschlossen, den Fußgängerbereich in der Sendlinger Straße auf Dauer beizubehalten.

59 Franz et al. (2014).

Abbildung 20:
Fußgängerzone
Sendlinger Straße,
München: Proteste
vor Baubeginn,
positives Echo nach
Umsetzung





Abbildung 21:
„Storytelling“
live: Aktion
#woparkstudenn
in Heidelberg

Grundsätzlich können temporäre Maßnahmen und Verkehrsversuche dazu beitragen, kontrovers diskutierte Projekte zumindest testweise umzusetzen. Verkehrsversuche helfen, Kosten zu sparen, indem zunächst provisorisch die Sinnhaftigkeit in der Praxis geprüft wird. In der Regel sind die Wirkungen positiv, da viele Bedenken nicht eintreten und Bevölkerungsgruppen (Ältere, Kinder, Jugendliche, Fußgänger, Radfahrer) profitieren, die sonst im autodominierten Straßenraum viel weniger sichtbar sind.

Was zu beachten ist

Temporäre Maßnahmen sind flüchtige Ereignisse, die viel Potenzial bieten, wenn sie besondere Erlebnisse vermitteln und Bedenken ausräumen. Im besten Fall könnten sie zu einer dauerhaften Einrichtung werden. Die Planung von temporären Maßnahmen will gut überlegt sein. Denn die Projekte müssen außerhalb der Verwaltungsroutinen geprüft und genehmigt werden. Empfohlen wird, nur dort temporär zu agieren, wo der Widerstand groß ist oder wo die Wirkungen von Maßnahmen schwer abzuschätzen sind. Besondere Bedingungen werden an einen Verkehrsversuch gestellt. Er ist auf ein Jahr befristet, muss klare Ziele verfolgen und konzeptionelle

Vorgaben enthalten. Es empfiehlt sich stets, vorher die Kriterien für einen Erfolg oder Misserfolg eines Verkehrsversuchs festzulegen und die Evaluation einzuplanen. Auch der Misserfolg ist einzukalkulieren, wenn beispielsweise nicht beachtete Nebenwirkungen eintreten und Anpassungen erforderlich werden. So werden miteinander schwatzende Nachbarn als lärmend empfunden, während vorher parkende Autos nicht störten. In jedem Fall sollten temporäre Maßnahmen vor allem plakativ und aufmerksamkeitsstark sein, um öffentlich wahrgenommen zu werden. Und sie sollten – obwohl sie temporär sind – dennoch professionell und ästhetisch wertvoll sein. Sonst wird „Trial and Error“ zum Bumerang.

Gute Geschichten erzählen

Innerhalb des vorgegebenen Frames können auf vielfältige Weise Geschichten erzählt werden, um Inhalte zu transportieren – in der Kommunikationswelt spricht man vom „Storytelling“. Wichtig ist, dass zuvor der entsprechende Rahmen gesetzt wurde, innerhalb dessen die Stories erzählt werden. Lautet der Frame etwa: „Wir schaffen eine lebenswerte Innenstadt mit mehr Platz für Menschen und weniger Autos“, so ist es sinnvoll, einzelne Anwohner oder Pendler direkt in die Kommunikation

einzubeziehen und sie ihre Geschichten mit allen Pros und Kontras erzählen zu lassen. Das weckt Sympathie, regt die Diskussion an und steigert die Akzeptanz – wenn dabei die Beweggründe der Stadt auch verständlich eingewoben werden. Informationen, die auf diese Weise vermittelt werden, setzen sich besser im Gedächtnis fest und werden dank des Geschichtenformats auch öfter und intensiver weitererzählt.

Hier bietet sich auch eine gute Möglichkeit, mit Verbänden oder Bürgerinitiativen zusammenzuarbeiten. So können etwa Aktionen wie der „Tag des guten Lebens“ in Köln oder „PARK(ing) Days“ die Basis für lebendige Stories bieten und gleichzeitig eine Wertschätzung der Akteure durch die Stadt darstellen.

Aber auch verwaltungsintern können Maßnahmen des Parkraummanagements kommunikativ im Sinne des „Storytelling“ genutzt werden. Hier kann der positive Frame lauten: „Wir sind eine dynamische, innovative Stadtverwaltung, die wichtige Themen der Zeit angeht.“ Es geht hier auch um die positive Prägung einer Marke als Arbeitgeber, das „Employer Branding“. Erfolgreiche kommunikative Maßnahmen mit spannenden, lebendigen Geschichten wurden in den letzten Jahren insbesondere von der Berliner Stadtreinigung und der Berliner Verkehrsgesellschaft konzipiert und umgesetzt – ideale Beispiele dafür, wie man in der Kritik stehende verwaltungsnahe Organisationen gleichzeitig nach außen und innen positiv positioniert.

Beispiel #woparkstdudenn

Im Rahmen der preisgekrönten Kampagnen-Aktion #woparkstdudenn wurde ein demonstrativ falsch geparktes Fahrzeug mit hunderten kleinen Post-it-Aufklebern bedeckt, die die Aufschrift #woparkstdudenn trugen. Die Botschaft dahinter: Es ist kein Kavaliersdelikt, ein Fahrzeug auf dem Radweg abzustellen, sondern eine massive Behinderung und Gefährdung der Radfahrer – und darüber hinaus auch eine grobe Unfreundlichkeit. Die Aktion wurde gefilmt und in sozialen Medien geteilt – eine gute Story, die im Rahmen des bereits über längere Zeit hinweg aufgebauten Frames „Besseres Miteinander unter Verkehrsteilnehmern schaffen“ weitererzählt wurde. Wie in Kapitel 5.2 ausgeführt wurden mit der Aktion zentral diejenigen adressiert, die im Prinzip willig, flexibel und durchaus bereit sind, ihr Verhalten zu ändern – aber einfach noch nie darüber nachgedacht haben, wie störend und hinderlich das Parken auf Radverkehrsanlagen ist.

05 | Planung und Kommunikation erfolgreich gestalten

Viel hängt davon ab, dass die Kommunikation rund um Maßnahmen des Parkraummanagements selbstbewusst und konsequent gestaltet wird. Natürlich braucht es Mut, dem Thema proaktiv zu begegnen. Doch auf längere Sicht ist die Alternative keineswegs attraktiver: Denn man versäumt, selbst gestalterisch tätig zu werden und liefert sich der Digitalisierung, strengeren Klimaschutzvorgaben oder dem Trend zum Sharing einfach aus.

Die Erkenntnis, dass aktives Parkraummanagement enormes Gestaltungspotenzial besitzt, muss sich in der gesamten Verwaltung und in verwaltungsnahen Sektoren durchsetzen. Ordnungsamt, Bürgerämter, Klimaschutzmanager, ÖPNV-Betriebe, Fahrradbeauftragte, Wirtschaftsförderung müssen im Rahmen einer Stakeholder-Beteiligung ins Boot geholt werden und verstehen, dass „ihre Stadt“ mehr Lebensqualität und Gerechtigkeit bekommt und saubere Luft und Sicherheit allen etwas bringt. Auch die Politik sollte frühzeitig in Planungen eingebunden werden. Hierzu können Hintergrundgespräche mit Fraktionen oder verkehrspolitischen Sprechern geführt werden, beispielsweise zum rechtlichen Rahmen, zu den verkehrlichen und umweltpolitischen Wirkungen. Dabei gilt: Je sachlicher Parkraummanagement auch durch die Politik diskutiert wird, umso leichter lassen sich strategische Ziele formulieren und Maßnahmen realisieren.

Ein positiver Ton sollte dann auch in der Kommunikation mit der Öffentlichkeit beibehalten werden. Eine offensive „Anti-Haltung“ gegenüber Gegnern ist nicht zielführend. Vielmehr geht es um eine konstruktive Rolle, die das größere, bessere Ganze im Blick hat. Es ist sinnvoll, eine positive Öffentlichkeit zu organisieren und zunächst im kleineren Kreis zu kommunizieren, statt sofort auf eine umfassende, große Bürgerbeteiligung zu setzen. Denn in einem großen Kreis kommen oft nur jene zu Wort, die ohnehin immer laut auftreten und sich Gehör verschaffen. Es lohnt sich, nicht nur die „klassischen“ Informationswege wie Pressemeldungen oder Interviews Tageszeitung zu wählen, sondern darüber hinaus nach möglichen Multiplikatoren für Parkraumbewirtschaftung zu suchen. Welche Blogger und lokalen Social-Media-Aktivisten gibt es? Welche Verbände sind potenzielle Verbündete? Und welche Bevölkerungsgruppen profitieren, sind aber nicht organisiert? Geeignet können auch „Stadtteilbotschafter“ sein, also Lehrer, Kioskbesitzer oder Gastronomen, die vor Ort aktiv sind und über einen höheren Bekanntheitsgrad verfügen. Sie können im

Rahmen des Projekts als wohlgesonnene Multiplikatoren aufgebaut und, kontinuierlich mit Informationen versorgt werden, um dann Beiträge zu regionalen Informations- und Beteiligungsevents zu liefern.

Dieser Gedanke der Vernetzung gilt auch auf der Leitungsebene: Bürgermeister sollten sich mit der obersten politischen Ebene anderer Städte vernetzen, die bereits aktiv eine erfolgreiche Parkraumpolitik umsetzen. Das bietet nicht nur konkrete Anregungen für den Planungsprozess, sondern auch enormes Überzeugungspotenzial. Funktionierende Beispiele aus benachbarten Städten/Stadtteilen überzeugen dabei am meisten. Exkursionen politischer Vertreter an solche „Best-Practice“-Orte zeigen auf, was woanders umsetzbar ist, wie Widerstände überwunden werden konnten und wie die Erfolge wirken – nicht nur für die Wohnquartiere oder Geschäftsstraßen, sondern auch für diejenigen, die die Entscheidungen getroffen haben.

All die hier aufgeführten Schritte können auch Teile übergreifender Kampagnen sein. Diese sollten sinnvollerweise längerfristig als Dachkampagnen angelegt sein, innerhalb derer einzelne Themen jeweils in den Vordergrund gespielt werden. Dazu eignen sich beim Parkraummanagement die zuvor näher erläuterten Bereiche wie „Lebensqualität“, „Sicherheit“ oder „Soziale Gerechtigkeit“. Eine ganzheitlich ausgerichtete Kampagne könnte so die in diesem Leitfaden angeführten Gegenargumente Schritt für Schritt an den konkreten spezifischen Fall anpassen und daraus mehrmonatige Teilkampagnen unter einem großen mehrjährigen Dachformen.

5.1 Nachhaltige Prozesse brauchen gute interne Steuerung

Planungsprozesse strukturieren

Auch wenn jeder Prozess zur Einführung von Parkraummanagement seine eigenen Besonderheiten hat, gibt es doch bewährte Abläufe, die einen reibungslosen Verlauf generell wahrscheinlicher machen. In Tabelle 2 werden sowohl Schritte der internen Kommunikation als auch

Maßnahmen zur Beteiligung der Bevölkerung in einer praktisch bewährten Abfolge näher beschrieben. Dabei wird auch der Begriff des „Innovators“ eingeführt – also jener Person oder Abteilung, die den Prozess gestartet hat und/oder führend vorantreibt. Dies betrifft im Parkraummanagement klassischerweise das Stadtplanungs- oder Umweltamt, das Ordnungsamt oder – für die kommunikativen Komponenten – das Presse- und Öffentlichkeitsamt.

Tabelle 2: Beteiligungsprozess für die Erstellung eines Parkraumkonzepts

Arbeitsebene	Format	Aufgabe	Teilnehmer und Rollen
Lenkungskreis	Startergespräch	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung Aufgabenstellung • Zieldefinition • Abstimmung • Terminplanung 	<ul style="list-style-type: none"> • Innovator • eigene Amtsleitung • externe Agentur zu Fragen der Kommunikation und der Beteiligung
Arbeitskreis	Workshop	<ul style="list-style-type: none"> • „Das eigene Amt mitnehmen“ • Problembeschreibung • Zieldefinition • erste Lösungsansätze 	<ul style="list-style-type: none"> • Innovator • amtseigene Kolleginnen und Kollegen
Lenkungskreis	Internes Meeting	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung von Ergebnissen • Abstimmung • Handlungsschwerpunkte 	<ul style="list-style-type: none"> • Lenkungskreis bleibt in der ursprünglichen Zusammensetzung
Arbeitskreis	Meeting oder Workshop	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung und Diskussion der Analyseergebnisse • erste Maßnahmendiskussion • Szenarien 	<ul style="list-style-type: none"> • angrenzende Ämter und Dezernate werden eingebunden: Stadtplanungsamt, Ordnungsamt, Umweltamt, Gesundheitsamt, Klimaschutzmanager, Presse- und Öffentlichkeitsamt, Grünflächenamt, Wohnungsbaugesellschaften, Wirtschaftsförderung/Standortmarketing, Bürgerämter
Politisches Gremium	Meeting	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung Sachstand und Szenarien 	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamter Rat, da eine Konzentration auf den Verkehrsausschuss das Thema beschränken würde
Arbeitskreis	Meeting oder Workshop	<ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung Ergebnisse • Maßnahmen • mögliche Handlungsschwerpunkte • Abschlussdiskussion 	<ul style="list-style-type: none"> • Besetzung wie Arbeitskreis jetzt mit Vertretern der im Rat vertretenen Parteien

Arbeitsebene	Format	Aufgabe	Teilnehmer und Rollen
Lenkungskreis	Internes Meeting	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung Endbericht • Klärung Handlungsfelder und Empfehlungen • Politikentwurf ist jetzt umsetzungsreif 	<ul style="list-style-type: none"> • Zurück zum amtsinternen Lenkungskreis
Anwohner-versammlung	Öffentliches Meeting und / oder Workshop, gekoppelt mit Pressetermin	<ul style="list-style-type: none"> • Zu Beginn klar kommunizieren, was die Stadt tut – und was noch verhandelbar ist • Diskussion einzelner Handlungsfelder an Thementischen mit Experten • Fixieren der Beschlüsse mit Bürgerinnen und Bürgern • Je nach Ausmaß der Veränderungen noch ein weiterer Lenkungskreis – sonst: • Öffentliche Vorstellung der Ergebnisse • Abschlussdiskussion 	<ul style="list-style-type: none"> • Bürgerinnen und Bürger • jeweilige Fachleute aus der Verwaltung
Politisches Gremium	Ratssitzung	<ul style="list-style-type: none"> • Ergebnispräsentation – auch in verteilten Rollen durch beteiligte Verwaltungseinheiten • Beschluss • Commitment einzelner Ratsvertreter, dass sie den Beschluss auch in der Öffentlichkeit und gegenüber der Presse vertreten 	<ul style="list-style-type: none"> • Involvierte Verwaltungseinheiten • Ratsvertreter

Quelle: Eigene Darstellung nach Andreas Schmitz, IKS Mobilitätsplanung, Kassel.

Kommunikation steuern

Zum Gelingen der Kommunikation im Parkraummanagement braucht es vollen Rückhalt innerhalb der Verwaltung und der Politik. Nur wenn ein solider innerer Lenkungs- oder Steuerungskreis vorhanden ist, der ein einheitliches Bild der planerischen Maßnahmen und der Kommunikationsziele entwickelt hat, kann auch erfolgreich nach außen kommuniziert werden. Vertreterinnen und Vertreter auf der obersten Ebene der Politik und Verwaltung müssen die Maßnahmen und die kommunikative Zielsetzung verstanden haben und dahinterstehen. Im inneren Lenkungskreis, der sich mit der Kommunikation der Parkraummaßnahmen befasst, müssen auch Personen auf Dezernatsleiter-, Beigeordneten- oder auch Bürgermeisterebene integriert sein. Auch wenn diese nicht tiefer an der operativen Steuerung von Kampagnen oder anderen Kommunikationsmaßnahmen arbeiten, so müssen sie doch Bescheid wissen und innerhalb der Politik und Verwaltung idealerweise als Botschafter der Idee wirken oder zumindest informiert reagieren können.

Die Rolle des inneren Lenkungs- oder Steuerungskreises lässt sich gut als Zentrum mehrerer konzentrischer Kreise darstellen. Von dort aus werden Schritt für Schritt andere Beteiligte informiert und eingebunden.

Der innere Lenkungs- oder Steuerungskreis im Parkraummanagement als ständiges Zentrum des Handelns. Die anderen Gruppen sind weniger eng im Prozess involviert und werden nur schrittweise einbezogen.

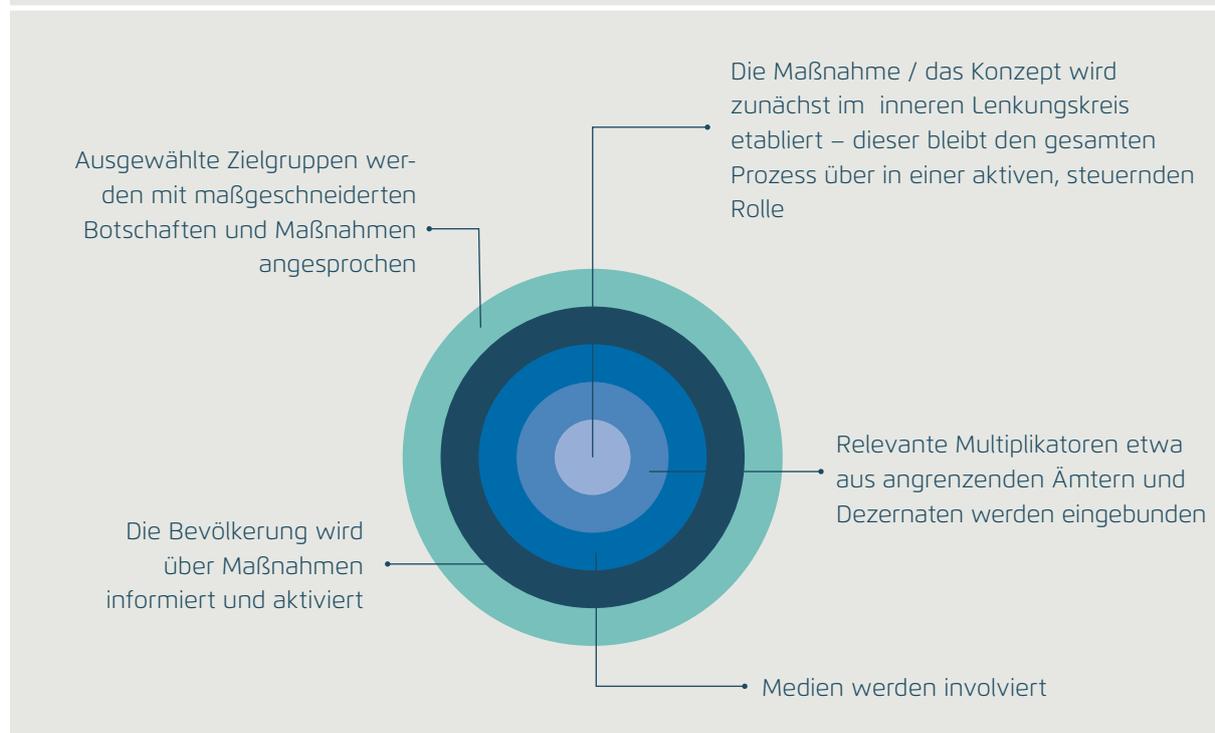
Beispiel für eine gelungene Kommunikation: Flaniermeile Friedrich-Ebert-Straße in Potsdam

Das folgende Fallbeispiel aus der Stadt Potsdam erläutert die Umgestaltung einer Straße, bei der Stellplätze entfallen. Darin finden sich jene Abläufe und Systematiken punktuell wieder, die im Modell der konzentrischen Kreise sowie in der Maßnahmentabelle dargestellt sind.

Ausgangspunkt war das Ziel der Stadtverwaltung, durch verschiedene Maßnahmen mehr Raum für den Umwelt-

Nachhaltige Prozesse brauchen gute interne Steuerung

Abbildung 22



Quelle: Projekterfahrungen von tippingpoints.

verbund – also den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV und Sharing-Lösungen – zu schaffen. Im Zuge der Aktivitäten sollen in der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Charlottenstraße und Nauener Tor ca. 35 Pkw-Stellflächen wegfallen. Entlang des gesamten Fahrbahnrandes darf derzeit noch geparkt werden, in Zukunft soll ein Teil der Stellflächen zurückgebaut werden. Hier gab und gibt es großen Diskussionsbedarf, insbesondere zu den verschiedenen Überlegungen und Konzepten rund um die Verwendungsmöglichkeiten der gewonnenen Fläche. Wichtig war der Stadt dabei von Anfang an die Einbindung aller beteiligten Akteure. Zur Verankerung auf oberster politischer Ebene wurde frühzeitig der Beigeordnete für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt involviert. Auf Verwaltungsebene zählten zu den Eingebundenen der Bereich „Verkehrsanlagen“ aus dem Fachbereich Grün- und Verkehrsflächen (früher Tiefbauamt) und der Bereich Verkehr und Technik mit der zugehörigen Straßenverkehrsbehörde. Einbezogen wurden darüber hinaus die Wirtschaftsförderung, der Denkmalschutz, der Bereich Stadterneuerung und die Potsdamer Verkehrsbetriebe. Dabei wurde auch mit Planspielen gearbeitet, die einen Perspektivenwechsel ermöglichen und neue Erlebnishorizonte aufbauen.

Zur Bearbeitung des Themas in der Bevölkerung konzipierte die Stadtverwaltung im nächsten Schritt zwei Werkstattveranstaltungen, in denen die unterschiedlichen Ansprüche der Bewohnerinnen und Bewohner an den öffentlichen Straßenraum zur Sprache kamen. Beim ersten Termin im April 2018 wurden zwei grundsätzliche Planungsideen vorgestellt. In der Diskussion wurde das Szenario „Boulevard“ bevorzugt, in dem Gehwege verbreitert, Radfahrstreifen markiert und ein zentraler Raum für Trams und Busse geschaffen wird. Die zweite Variante „Flaniermeile“ stellte Fußgänger und die Straßenbahn ins Zentrum. Die weitere Ausgestaltung der Lösung wurde bei einem zweiten Termin im Juni 2018 insbesondere mit den Gewerbetreibenden intensiver diskutiert.

Entscheidend ist: Eine frühzeitige Einbindung aller beteiligten Stakeholder schafft Transparenz. So wird verhindert, dass sich beispielsweise eine mitbetroffene Verwaltungsabteilung übergangen fühlt – und dann die Maßnahme torpediert. Es ist wichtig, vorab Entscheidungsträger und Involvierte zu informieren und mit ihnen in einen ernsthaften Dialog zu treten: Also ihre

Ansichten, Einschätzungen und Ideen einzuholen und sie ernst zu nehmen. Das kostet Zeit, die aber durch reibungslosere Abläufe im späteren Verlauf aufgeholt wird. Im konkreten Fall war es auch hilfreich, dass bereits in den Jahren 2014 bis 2016 ein intensiver Beteiligungsprozess zum mittlerweile von den Stadtverordneten beschlossenen Innenstadtverkehrskonzept gelaufen war. Schon damals wurde klar der Wunsch geäußert, die Friedrich-Ebert-Straße zu einer fußgängerfreundlichen Straße mit hoher Aufenthaltsqualität umzugestalten. Auf diesen Bürgerwunsch konnte nun Bezug genommen werden.

5.2. Zielsichere Kommunikation erhöht die Erfolgchancen

Die Erfahrung aus vielfältigen Projekten im kommunalen Kontext hat gezeigt, dass rund um die Themen Mobilität und Parkraum einige wesentliche Grundsätze der Kommunikation von zentraler Bedeutung sind.

Maßgeschneidert kommunizieren

Eine simple Tatsache wird in der Kommunikationsarbeit oft nicht ausreichend berücksichtigt: Menschen befinden sich in unterschiedlichen Lebenssituationen, haben verschiedene Vorstellungswelten und Erwartungshorizonte. Es gibt Menschen, die sich beispielsweise noch niemals Gedanken über „Park&Ride“ gemacht haben und gar nicht wissen, worum es bei diesem Konzept geht. Diese müssen zunächst durch „aufrüttelnde“ Aktionen überhaupt erst dafür sensibilisiert und darüber informiert werden, dass es die Möglichkeit gibt, als Pendler auf öffentliche Nahverkehrsmittel umzusteigen. Auf der anderen Seite sollte man „Park&Ride“-Erfahrene nicht mit grundsätzlichen Infos langweilen; sie kann man mit konkreten Infos zu aktuellen Angeboten und Incentives erfolgversprechend adressieren.

Energien bündeln

Dabei sollte aber bedacht werden, dass es eine Gruppe von etwa 20 bis 25 Prozent der Bevölkerung gibt, die nur mit extrem hohem Aufwand dazu zu bewegen sind, von gewohnten Mustern abzurücken. Auf der anderen Seite des Spektrums sind etwa 10 bis 15 Prozent der Bevölkerung bereits sehr offen dafür, im Interesse der Allgemeinheit Neues zu probieren. Für Kommunikationsmaßnahmen ist es besonders interessant, auf jene etwa 60 bis 65 Prozent in der Mitte zuzugehen, die grundsätzliche Beweglichkeit zeigen. Innerhalb dieser Gruppe finden sich viele Menschen, die bereits vielfältige Verkehrsangebote nutzen und eine mögliche Nutzung bisheriger Parkflächen für den Rad- oder Fußverkehr prinzipiell befürworten. Allerdings sollte man bei der Kommunikation bedenken, dass auch innerhalb der eher flexiblen Gruppe wiederum das oben angeführte Prinzip der maßgeschneiderten Kommunikation gilt: Es gibt Menschen mit größerem Erfahrungs- und Wissenshorizont, und es gibt Neulinge.

Positive Effekte erlebbar machen

Die gewünschten Effekte in positivem Ton aufzeigen und Erlebniswelten schaffen: Weder der Zeigefinger noch das Aufbauen von Negativszenarien sind sinnvoll. Auch wenn beispielsweise Sicherheitsargumente (Stichwort Schulweg) oder der Klimaschutz als gute Begründung für Maßnahmen rund um den Parkraum herangezogen werden können, sollte dies in positivem Ton geschehen. Es bringt nichts, Menschen anzugreifen oder in die moralisch verwerfliche Ecke zu stellen. Viel zielführender ist es, das gewünschte Ergebnis plastisch darzustellen und die positiven Effekte erlebbar zu machen. Dabei hilft es, durch temporäre Lösungen aufzuzeigen, wie vielfältig der freiwerdende Raum genutzt werden kann. Das gelingt etwa durch die kurzzeitige Umwidmung von Parkflächen in Erholungszonen, die von Anwohnern für Sportaktivitäten, gemütliche Gesprächsrunden oder Flohmärkte genutzt werden können. Ein Erfolgsmodell, das etwa bei den „Tagen des Guten Lebens“ in Köln oder europaweit an den jährlichen „PARK(ing) Days“ im September oftmals erprobt wurde. Siehe dazu auch die Informationen im Abschnitt 4.2.3 zu „temporären Aktionen“.

06 | Anleitung zur selbstbewussten und erfolgreichen Parkraumkommunikation

Wann ist der richtige Zeitpunkt, um die Verantwortlichkeiten für die Kommunikation in Parkraumprojekten zu verteilen und die betreffenden Personen an Bord zu holen? Die klare Antwort: Gleich zu Beginn. Die Erfahrung aus der kommunikativen Betreuung vieler Projekte rund um städtische Mobilität zeigt, dass die frühzeitige und konsequente Einbindung aller Akteure erfolgsscheidend ist. Es ist nicht damit getan, bereits beschlossene Maßnahmen nur noch durch Plakate oder Flyer oder durch Pressemitteilungen bekannt zu geben. Zunächst ist es wichtig, die verwaltungsinterne Verantwortlichkeit für die Kommunikation von Anfang an klar festzulegen. In vielen Kommunen wird das die für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zuständige Stelle sein. Es kann aber auch eine externe Agentur oder Einzelperson sein, die im Auftrag der Stadtplanung oder der obersten kommunalen Ebene die Steuerung und Umsetzung der Kommunikation übernimmt. Wichtig ist, dass diese Personen in alle kommunikationsrelevanten Schritte einbezogen werden – und sich gegebenenfalls selbst hineinreklamieren.

Die folgenden Punkte zeigen, welche Phasen typischerweise in parkraumbezogenen Projekten anfallen und was eine solide kommunikative Begleitung hier jeweils leisten soll. Der Umfang und Arbeitsaufwand kann je nach Vorerfahrungen und Vorarbeiten in der jeweiligen Kommune deutlich variieren, prinzipiell sollten aber alle Schritte mitgedacht und bearbeitet werden.

1. Betrachten und analysieren Sie die Ausgangslage

Um Veränderungen des Parkraummanagements in einer Kommune erfolgreich zu kommunizieren, muss man den Status quo gut kennen. Dazu ist es nötig, relevante Eckdaten zu recherchieren, sie zu analysieren und einzuordnen. Wer hier solides Wissen vorweisen kann, macht sich nicht angreifbar und kann gezielt an Kommunikationsaufgaben herangehen. Als für die Kommunikation zuständige Person oder Abteilung sollten Sie sich daher in Verbindung mit den relevanten Stellen in Planung und Statistik setzen und sich ein detailliertes Bild über die Ausgangslage verschaffen. Dazu gehören Informationen zur Bevölkerungsstruktur, Verkehrsnutzung sowie zu bereits bestehenden und geplanten Maßnahmen im Parkraummanagement. So ist es etwa von Bedeutung, Parkraumkonzepte genau zu kennen, die Belegung und Reserven auf privaten Flächen wie Höfen oder Tiefgaragen sowie in Parkhäusern zu analysieren –

damit kann dem Argument der Knappheit argumentativ gut begegnet werden.

2. Klären Sie, welche Kommunikationsaufgabe Sie erfüllen sollen

Welche Parkraumveränderungen sind geplant? Und welche Informationen und Visionen sollen im Zusammenhang damit vermittelt werden? Oft werden kommunale Kommunikationsaufträge unpräzise formuliert oder von unterschiedlichen Stellen widersprüchlich an die Ausführenden herangetragen. So kann es dazu kommen, dass wichtige Ziele undefiniert bleiben und im schlimmsten Fall sogar Widersprüche oder Zielkonflikte auftreten. Es wird zu Problemen führen, wenn ein Teil der Auftraggeber vor allem an Einnahmen durch Parkraummanagement interessiert ist, andere Personen aber nur an Maßnahmen denken, die keine direkten Einnahmen generieren. Für Sie als Kommunikationsverantwortliche geht es an dieser Stelle darum, noch einmal zu hinterfragen, was die genauen Intentionen der internen Auftraggeber sind. Suchen Sie das Gespräch mit ihnen und drängen Sie darauf, dass die Erwartungen an Sie möglichst exakt formuliert werden. An dieser Stelle sollten Sie auch abklären, welcher „Frame“ für Ihren Auftrag passt. Geht es Ihren Auftraggebern darum, die Stadt lebenswerter und menschengerechter zu gestalten? Oder stehen die Maßnahmen im Kontext eines Frames, in dem es vor allem um die zukunftsgerechte, moderne, digitale Weiterentwicklung der Stadt geht? Je genauer Sie Bescheid wissen, desto besser können Sie Kommunikationsmaßnahmen in Gesamtstrategien einbetten.

3. Formulieren Sie Ihre strategischen und operativen Kommunikationsziele

Die Klärung des Auftrags und die Formulierung konkreter Aufgaben machen es leichter, konkrete Kommunikationsziele zu formulieren. Und zwar kurzfristig, mittelfristig und langfristig. Hier kann es hilfreich sein, sich gemeinsam mit der Planungsebene zusammensetzen und die gewünschte zukünftige Situation zu beschreiben: Versetzen Sie sich in Ihre Stadt der Zukunft, beispielsweise in einem Jahr oder drei Jahren, in der die geplanten Maßnahmen umgesetzt sind. Und stellen Sie sich vor, die Kommunikation wäre optimal gelungen. Was würden die Menschen, die in dieser zukünftigen

Stadt leben, über das Parkraummanagement erzählen? Welche Informationen hätten sie – und welche Einstellungen? Daraus können Sie Ihre strategischen Kommunikationsziele gut ableiten.

Danach setzt die Analyse an, welche Maßnahmen Sie jetzt in der Kommunikation ergreifen müssen, um Schritt für Schritt zu diesem guten Ergebnis zu gelangen. Wenn es die Bevölkerung 2022 akzeptiert haben soll, Einkäufe in der Innenstadt autofrei zu erledigen, dann muss bereits heute die kommunikative Basis dafür geschaffen werden – etwa durch eine Dachkampagne, die jedes Halbjahr in Teilkampagnen einen anderen Aspekt autofreier Innenstädte in den Fokus rückt.

4. Klären Sie Ihre Kommunikationszielgruppen

Nun kann mit Hinblick auf die genau herausgearbeiteten Ziele noch einmal genau reflektiert werden, an wen sich die Kommunikation richten soll. Im vorigen Abschnitt wurde schon darauf hingewiesen, dass sie differenziert und maßgeschneidert auf die Adressaten zugehen und Prioritäten setzen sollten. Es hat sich bewährt, hier mit Landkarten oder Mindmaps zu arbeiten, mit denen Sie Ihre Gruppen abbilden und mit anderen über Prioritäten diskutieren können. Wenn Sie sich für Ihre Hauptzielgruppen entschieden haben – bei Parkraumprojekten beispielsweise „Anwohner“, „Einzelhandel“ oder „Pendler“ – dann lohnt es sich, ein genaueres Bild dieser Personen zu entwerfen. In der Kommunikation spricht man von der „Persona“, also einer typischen Vertreterin einer solchen Gruppe, die man mit ihren Eigenschaften, Lebensumständen, Gewohnheiten etc. stereotyp skizziert. Auch wenn natürlich jeder Mensch eine eigene Persönlichkeit ist, helfen solche „klassischen“ Bilder dabei, sich den Adressaten besser vorzustellen und ein klares Bild des Gegenübers zu entwickeln. Wie ist die Einstellung dieser „Persona“ gegenüber Argumenten sozialer Gerechtigkeit? Wie steht sie zum Fuß- oder Radverkehr als Alternative? Wäre sie offen für Carsharing, Park & Ride oder Mitfahrmodelle?

5. Formulieren Sie Ihre Botschaften

Beim Ballspiel ist es einfacher, nur einen Ball aufzufangen statt mehreren. Auch in der Kommunikation sollten Sie ihr Gegenüber nicht mit mehreren Botschaften gleichzeitig verwirren. Daher müssen Sie sich an dieser Stelle die Frage stellen, welche Botschaften Sie für jede Ihrer ausgewählten Kernzielgruppen in den Vordergrund stellen wollen.

Die Botschaften müssen die Ziele auf prägnante und leicht verständliche Weise deutlich machen. Für den Einzelhandel wäre beispielsweise folgende Botschaft denkbar: „Lebenswerte Städte steigern die Kaufkraft – und bringen Zuwächse an Kunden und Ladenbestand“. Die Zielgruppe der Einpendler ins Zentrum vom Stadtrand und vom Umland aus könnte mit der Botschaft: „Stressfrei ins Zentrum – wer schon außerhalb der Stadtgrenzen parkt, kommt bequem mit dem ÖPNV ans Ziel“ angesprochen werden. Geeignet sind auch Hinweise darauf, dass gewisse Entwicklungen wie etwa die Digitalisierung in jedem Fall voranschreiten. Eine Botschaft wie „Wir entscheiden selbst, was mit unserem Parkraum geschieht“ kann zeigen, dass es für eine Stadt sinnvoll ist, selbst proaktiv die Initiative zu ergreifen und nicht darauf zu warten, dass Digitalkonzerne neue Geschäftsmodelle testen.

6. Formulieren Sie Ihre Dachgedanken („Claims“)

Für die erfolgreiche Kommunikation ist es entscheidend, die zu kommunizierende Aktivität mit einem klaren, einheitlichen, verständlichen gemeinsamen Titel zu versehen: Das Kind braucht einen Namen. In der Werbesprache ist das der „Claim“, mit dem eine Kampagne oder Aktion extern und intern einheitlich identifiziert wird. Alle geplanten kommunikativen Maßnahmen werden darunter versammelt, die Kernbotschaften finden hier ein gemeinsames Zuhause. Basis für den Claim ist der zuvor entwickelte Frame. Wenn es in diesem Rahmen darum geht, dass die Stadt sich proaktiv den Herausforderungen des Klimawandels stellen will, dann sollten entsprechende Begriffe im griffig formulierten Claim auftauchen. Der Begriff „Claim“ stellt schon klar, dass sich dahinter eine Art Versprechen findet – in der Formulierung wird in kurzer und merkfähiger Form dargelegt, was mit den betreffenden Aktivitäten bezweckt wird, was erreicht

werden soll. Der Claim wird oft gleich gemeinsam mit einem Logo als Wort-Bild-Marke gestaltet und bildet dann auch optisch ein einheitliches Dach.

Als für die Kommunikation verantwortliche Person liegt es an Ihnen, hier aktiv zu werden. Dabei lohnt es sich, externe Textprofis einzubeziehen und / oder sich intern und bei Vertretern der Zielgruppen Feedback zu holen. Überlegen Sie in kreativer Runde, welche Begriffe, welche Tätigkeiten, welche Adjektive die geplanten Maßnahmen am besten beschreiben, sammeln Sie diese auf einer Pinnwand – und erstellen Sie unterschiedliche Kombinationen.

7. Entwickeln Sie Ihre Maßnahmen

An dieser Stelle wird es nun konkret: Sie entscheiden, mit welchen Maßnahmen Sie Ihre Botschaften unter dem gemeinsamen Claim Ihren priorisierten Zielgruppen nahebringen. Diese Arbeit lässt sich am besten mit dem Bild eines modularen Werkzeugkoffers darstellen. Darin finden sich die vielfältigen Tools der Kommunikationsarbeit wie

- einheitlicher grafischer Auftritt
- Online-Präsenzen
- Arbeit in Social-Media und die Produktion von digitalen Medien, Videos, Podcasts etc.
- Konzeption und Umsetzung von Veranstaltungen wie Workshops oder Einweihungen, mit denen Bevölkerung und sonstige Stakeholder eingebunden werden
- Pressearbeit von der Pressemitteilung bis zu Redaktionsbesuchen oder Medienpartnerschaften
- Erstellung von Print-Materialien wie Flyern, Broschüren oder „Freecards“
- Aktionen im öffentlichen Raum wie etwa „PARK(ing) Days“ oder sonstige Events zur (temporären) Umgestaltung öffentlichen Raums.

Prüfen Sie, welche Maßnahmen Ihnen im Hinblick auf welche Zielgruppen am erfolgversprechendsten erscheinen und formulieren Sie ein modulares Kommunikationskonzept. Beschreiben Sie darin, wie Sie die Arbeit an diesen Schritten angehen, welche Prioritäten Sie setzen und welche zeitliche Abfolge Sie wählen. Wenn Sie einen direkt stadtteilbezogenen Ansatz wählen, könnte ihr Konzept beispielsweise auf eine Kombination aus dem Einsatz von Quartiersbotschaftern, Social-Media-Marketing und Aktionstagen setzen.

8. Erstellen Sie den Zeitplan und die Kalkulation

An dieser Stelle ist es von zentraler Bedeutung, dass Sie in enger Abstimmung mit der Planung vorgehen: Wo liegen die Projektmeilensteine, an denen Sie mit besonderer Aufmerksamkeit rechnen können? Wann stehen besonders sensible Schritte an? Und sind nicht andere öffentlichkeitswirksame Ereignisse wie Stadtfeste, Jubiläumsfeierlichkeiten oder Einweihungen von ÖPNV-Stationen geplant, an die Sie Ihre Kommunikation zum Parkraumthema „andocken“ können? All das sollten Sie in einen Kommunikationszeitplan gießen, den Sie mit den Kolleginnen und Kollegen aus der Planung abgleichen.

Kommunale Kommunikationsbudgets sind oft knapp bemessen. Es empfiehlt sich erfahrungsgemäß, alle geplanten Maßnahmen aufzulisten und zu gewichten: Was muss auf jeden Fall geschehen? Wie viel Prozent Ihres flexiblen Budgets möchten Sie in Online-Maßnahmen stecken? Und wie viel in Aktionen? Das lässt sich gut in Form eines Kuchendiagramms darstellen. Dann können Sie die verfügbare Gesamtsumme einsetzen und berechnen, wie viel wofür gedacht ist. Bedenken Sie bei der Kalkulation, dass oft einzelne Maßnahmen wie Druck oder Versand innerhalb der Kommune kostenneutral oder -günstig vergeben werden können. Dafür kann es etwa beim Webdesign empfehlenswert sein, sich externe Unterstützung einzukaufen.

9. Stellen Sie sich auf Gegenwind ein

Es gibt eine Reihe von Irritationen und Schwierigkeiten, die in Kommunikationsprojekten rund um Parkraum auftreten können. Dazu zählen beispielsweise Wechsel in der politischen oder Verwaltungslandschaft und dadurch ausgelöste Neuausrichtungen der Stimmungslage/der Unterstützungssituation oder negative Reaktionen aus der Bevölkerung bis hin zu Online-Shitstorms. Sind die Zuständigkeiten für die Kommunikation jedoch klar verteilt und das über die gesamte Dauer des Projekts, sind sie gegen solche Schwierigkeiten gewappnet. Sie müssen klären, wer regelmäßigen Kontakt zu den beteiligten Abteilungen hält und wer Ihre Online-Präsenzen und Social-Media-Kanäle verlässlich im Blick hat. Dafür müssen gleich zu Beginn des Projekts Zeit und personelle Ressourcen eingeplant werden.

Stellen Sie durch periodische Kommunikationsmeetings sicher, dass Ihnen „nichts durchgeht“ und Sie nicht von neuen Entwicklungen überrascht werden. So gelingt es Ihnen etwa, Durchhaltevermögen gegenüber Widerstand aus dem Einzelhandel zu zeigen. Sie haben ja auch gute Argumente an der Hand und können selbstbewusst auf Beispiele wie Wien, Hamburg oder Kiel verweisen, wo Geschäftsstraßen von Parkraummanagement profitiert haben. Sie handeln also durchaus wohlüberlegt. In den Kapitel 2 und 3 dieses Leitfadens finden Sie viele Beispiele für derartige „Gewinner-Geschichten“. Das sind gute Argumente dafür, Gegenwind selbstbewusst auszuhalten. Zumal mediale Angriffswellen gegen Parkraummanagement oft den allgemeinen Gesetzen der Medienöffentlichkeit folgen und entsprechend schnell abebben. Schließlich wollen die Leser-, Seher- und Hörerschaft und Nutzer von Online-Medien ja nicht wochenlang über das gleiche Thema informiert werden, sondern sind an Abwechslung interessiert. Sollten Sie allerdings frühzeitig Anzeichen dafür entdecken, dass hartnäckiger, aggressiver Widerstand droht oder sollte ein Shitstorm länger als erwartet anhalten, dann lohnt sich die Einbindung von externen Profis für Krisenkommunikation.

10. Evaluieren Sie den Erfolg – und lernen Sie für Neues

Ihr Projekt ist sicher nicht das einzige, das auf kommunaler Ebene gute Kommunikation benötigt. Sie werden im Laufe Ihrer Arbeit wichtige Erfahrungen sammeln, die auch für die Zukunft wertvoll sind. Und es ist gut für die Stimmung im Team, wenn die geleistete Arbeit Wertschätzung erfährt. All das spricht für eine begleitende und abschließende Kontrolle und Evaluation. Dabei können Sie verwaltungsintern zusammenarbeiten und Daten aus der Statistik- und Planungsabteilung nutzen. Als relevante Indikatoren können Veränderungen in den Einstellungen der Bevölkerung zum Parkraummanagement ebenso dienen wie eine erhöhte Bereitschaft zur Nutzung von Verkehrsträgern des Umweltverbunds (erkennbar in Verschiebungen innerhalb des Modal Splits) oder ein gewachsener Bekanntheitsgrad von multimodalen Angeboten.

Fragen Sie nach, welches Echo Ihre Kommunikation gehabt hat, dokumentieren Sie Reaktionen, lernen Sie aus Fehlern und teilen Sie Ihre Erfolge. Das erhöht innerhalb der Verwaltung die Reputation der Kommunikation – und erleichtert Ihnen die zukünftige Arbeit.

Abbildung 25:
Inspiration für Aktionen im Straßenraum liefert u.a. der VCD mit seiner Kampagne „Straße zurückerobern“



Quelle: VCD / Kaija Täubert

Literatur- und Quellenverzeichnis

Abendzeitung (2017): Parken in München: Bald doppelt so teuer? URL: <https://www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.pendler-problem-in-wohngebieten-werden-die-parkgebuehren-in-muenchen-bald-sehr-viel-teurer.106c00da-0570-4385-9501-7f72cb91fadd.html> Letzter Zugriff am: 11.02.2019.

ACE Auto Club Europa e. V, B.A.U.M. e.V., B.A.U.M. Consult GmbH (Hrsg) (2018): Url: <https://mobil-gewinnt.de>. Letzter Zugriff am: 8.2.2019

Adler, M. / Sedlak, R. (2018): Bitte wenden! Eine Anleitung zur Verkehrswendekultur, erschienen im Rahmen der Serie „böll.brief“, Berlin.

Agora Verkehrswende (Hrsg.) (2018): Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen. Url: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf. Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

Bamberg, S. (2015): Determinanten umweltschützenden Verhaltens – Zusammenfassung psychologischer Befunde. In: Psychologie in der Naturschutzkommunikation – Einblicke in die aktuelle Forschung und Praxis, hrsg. von Gerhard Reese, Immo Fritsche, Norbert Wiersbinski, Andreas Mues, Anne-Kristin Röpcke; institutioneller Hrsg.: Bundesamt für Naturschutz, Bonn, Bad Godesberg, S. 17–26, dort S. 23. URL: www.bfn.de/fileadmin/BfN/service/Dokumente/skripten/Skript423.pdf. Letzter Zugriff am: 14.01.2019.

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (Hrsg.) (2018): Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayerischen Klein- und Mittelstädten. München. Url: https://www.altdorf.de/eigene_dateien/leben_findet_innen_statt/cima_innerstaedischer_verkehr-handel.pdf. Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

Becker, T. (2016): Sozialräumliche Verteilung von verkehrsbedingtem Lärm und Luftschadstoffen am Beispiel von Berlin. Dissertation. Technische Universität Dresden

Berlin.de: Gästevignetten. Url: <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/amt-fuer-buergerdienste/buergeraemter/artikel.244843.php>. Letzter Zugriff am: 05.12.2018.

BBSR (2015): Untersuchung von Stellplatzsatzungen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte, Endbericht, Bearb.: LK Argus, Berlin.

BMVI (2017) – Mobilität in Deutschland 2017 – Kurzreport. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends: Url: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf. Letzter Zugriff am: 05.12.2018.

BMVIT (2016): Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“.

Brandau, Achim, Linden entdecken...

Das Stadtteilinfo-Portal (2018): Pilotprojekt „Eltern-taxi“ der Albert-Schweitzer-Schule ist ein voller Erfolg. Url: <https://www.linden-entdecken.de/74943/pilotprojekt-eltern-taxi-der-albert-schweitzer-schule-ist-ein-voller-erfolg/>. Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

Klejn, A. (Hrsg) (2019): Buurtaal.de Kennzeichenbasiert parken in den Niederlanden – so geht’s. Url: <https://www.buurtaal.de/blog/kennzeichenbasiert-parken-in-den-niederlanden>. Letzter Zugriff am: 09.01.2019

BVD New Living GmbH & Co. KG (Hrsg.) (2018): Die Lincoln-Siedlung in Darmstadts Süden verändert sich. In: Lincoln-Siedlung.de. www.lincoln-siedlung.de/. Letzter Zugriff am: 08.02.2019.

COST 342 (2005): Parking Policies and the Effects on Economy and Mobility. Url: <https://www.europeanparking.eu/media/1207/cost-action-342-final-report-1.pdf>. Letzter Zugriff am: 16.01.2019.

Difu (2009): Planspiele zur Vorbereitung und Durchführung der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Pankow von Berlin (Prenzlauer Berg) und im Bezirk Treptow-Köpenick (Altstadt) – Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 3 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“, Berlin September 2009. Url: https://difu.de/sites/difu.de/files/bericht_difu_planspiele_0.pdf Letzter Zugriff am: 16.01.2019.

Difu (2018): Zusammenfassung Vortrag Dessau am 07. und 08.06.2018. Henrik Schumann, Stadtbaurat der Universität Siegen. [Url: https://difu.de/sites/difu.de/files/archiv/veranstaltungen/2018-06-07_kommunal-mobil/2018-06-07_schumann.pdf](https://difu.de/sites/difu.de/files/archiv/veranstaltungen/2018-06-07_kommunal-mobil/2018-06-07_schumann.pdf). Letzter Zugriff am: 09.01.2019.

Dümmler, O.; Hahn, O. (2011): Bewohnerparken – aktueller Stand und Hinweise zur Anwendung. in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 8/11, Berlin.

EcoLibro GmbH (Hrsg.) (2015): Mobilität und Gesundheit – Ein Drittel weniger Krankheitstage durch moderate körperliche Bewegung auf dem Weg zur Arbeit. Troisdorf.

Eremit, B. und Weber, K. (2016): Sechs Stufen der Veränderung. In: Individuelle Persönlichkeitsentwicklung: Growing by Transformation. Springer Gabler, Wiesbaden.

Fahrgastverband Pro Bahn (2017): Entwicklung der MVV-Preise. [URL: https://www.pro-bahn.de/fakten/fahrpreise_mvvt.htm](https://www.pro-bahn.de/fakten/fahrpreise_mvvt.htm) Letzter Zugriff am: 11.02.2019

Franz, M.; Königshaus, D.; Müller, S. et al. (2014): Förderung des Rad- und Fußverkehrs, Kosteneffiziente Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum, Handbuch für die kommunale Praxis, Schriftenreihe des ivm, Nr. 3. Frankfurt a. M. [Url: http://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2014/09/Kosteneffizienz-Handbuch_2014.pdf](http://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2014/09/Kosteneffizienz-Handbuch_2014.pdf). Letzter Zugriff am: 14.01.2019.

Freie Hansestadt Bremen, Amt für Straßen und Verkehr: Informationen und Voraussetzungen zu Bewohnerparken – Besucher. [Url: https://www.asv.bremen.de/service/formulare_und_antraege/bewohnerparken__besucher-2339](https://www.asv.bremen.de/service/formulare_und_antraege/bewohnerparken__besucher-2339). Letzter Zugriff am: 05.12.2018.

Freie Hansestadt Bremen, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Hrsg.) (2018a): mobil.punkt. [Url: https://mobilpunkt-bremen.de/](https://mobilpunkt-bremen.de/). Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

Freie Hansestadt Bremen Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Hrsg.) (2018b): Fahrradmodell Quartier Alte Neustadt Bremen. Raum und Sicherheit mit Gehwegnasen. [Url: https://radquartier-bremen.de/raum-und-sicherheit-mit-gehwegnasen/](https://radquartier-bremen.de/raum-und-sicherheit-mit-gehwegnasen/).

Fritsche, D. (2017): Das Auto im Rückwärtstrend. In: Neue Züricher Zeitung (30.05.2017). [Url: https://www.nzz.ch/zuerich/individualverkehr-das-auto-im-rueckwaertsgang-ld.1298476](https://www.nzz.ch/zuerich/individualverkehr-das-auto-im-rueckwaertsgang-ld.1298476). Letzter Zugriff am: 17.01.2019.

Gräber, B. (2017): Kein Platz fürs Auto: Rumpelkammer statt Garage. In: Süddeutsche Zeitung. [Url: https://www.sueddeutsche.de/geld/kein-platz-fuers-auto-rumpelkammer-statt-garage-1.3463220](https://www.sueddeutsche.de/geld/kein-platz-fuers-auto-rumpelkammer-statt-garage-1.3463220). Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

Hamburger Hochbahn (Hrsg.) (2018): switch. [Url: https://www.switchh.de/hochbahn/hamburg/switchh/homepage](https://www.switchh.de/hochbahn/hamburg/switchh/homepage). Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

HBE – Handelsverband Bayern (2014): Parken in der Stadt. Positionspapier, München 2014.

Heinrichs, E. (2010): Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung: Abzocke oder Verlustgeschäft?. In: Straßenverkehrstechnik, Juli 2010, S. 405–413.

Huber-Erler, R. (2010): Parkraum als Steuerungselement. in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung – b56. Ergänzungslieferung, Berlin 2010. Hutter, Dominik (2017): Parken in Wohngebieten könnte bis zu 100 Prozent teurer werden. In: SZ.de (18.09.2017). [Url: https://www.sueddeutsche.de/muenchen/verkehrspolitik-parken-in-wohngebieten-koennte-bis-zu-prozent-teurer-werden-1.3672302](https://www.sueddeutsche.de/muenchen/verkehrspolitik-parken-in-wohngebieten-koennte-bis-zu-prozent-teurer-werden-1.3672302). Letzter Zugriff am: 17.01.2019.

IFH (2015): Vitale Innenstädte. [URL: https://www.bcsd.de/media/vitale_innenst__dte_ergebnispr__sentation_pressekonferenz_27.01.2015.pdf](https://www.bcsd.de/media/vitale_innenst__dte_ergebnispr__sentation_pressekonferenz_27.01.2015.pdf) Letzter Zugriff am: 11.02.2019

IHD (2015): Strukturwandel im deutschen Einzelhandel – Warum gerade Klein- und Mittelstädte von den Folgen des Strukturwandels im Einzelhandel besonders betroffen sind, Red Paper – Retail and Consumer N° 8, Mainz August 2015. [Url: https://www.bdu.de/media/32083/manke-studie-8.pdf](https://www.bdu.de/media/32083/manke-studie-8.pdf). Letzter Zugriff am: 16.01.2018.

Institut für Arbeitsmarktforschung (IAB) (Hrsg.) (2018): Berufliches Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort. IAB-Kurzbericht 10/2018., 17.04.2018. Nürnberg. [Url: http://doku.iab.de/kurzber/2018/kb1018.pdf](http://doku.iab.de/kurzber/2018/kb1018.pdf). Letzter Zugriff am 16.01.2018.

Jaffe, E. (2015): The Complete Business Case for Converting Street Parking Into Bike Lanes. In: Citylab.com (13.03.2015). Url: https://www.citylab.com/solutions/2015/03/the-complete-business-case-for-converting-street-parking-into-bike-lanes/387595/?utm_source=SFTwitter. Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

Jungmeier-Scholz, U. (2018): Autofreie Zone vor der Schule. In: VCOE – Mobilität mit Zukunft (2018). Url: <https://www.vcoe.at/news/details/autofreie-zone-vor-der-schule>. Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

Kirchhoff, P.; Höhnberg, G.; Grötsch, M. (2004): Parkraumbewirtschaftung in innenstadtnahen Mischgebieten. In: Internationales Verkehrswesen, (56) 3/2004, S. 86–91.

Kiel-Marketing e. V. (2018): Wo gibt es wieviel Geld zurück. Url: <http://www.parken-plus.info/wowieviele.php>. Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

Kodransky, M. und Hermann, G. (2011): Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation. Url: www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/Europes_Parking_U-Turn_ITDP.pdf. Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

Lau, T. (2009): Die Auswirkungen des Strukturwandels im Marburger Einzelhandel. In: GEOFOCUS Heft 1. 2009.

Leclerc, F. (2018): Dieselfahrverbot in Frankfurt. Kostenloses Parken soll in Frankfurt wegfallen. In: Frankfurter Rundschau (26.09.2018). Url: <http://www.fr.de/frankfurt/dieselfahrverbot-in-frankfurt-kostenloses-parken-soll-in-frankfurt-wegfallen-a-1589596>. Letzter Zugriff am: 09.01.2019.

LK Argus GmbH (2018): Parkraumbewirtschaftung Bergmannkiez. Url: https://parkeninkreuzberg.de/PDF/180419%20LK%20Argus_Bergmannkiez_PRB_Buergerversammlung.pdf. Letzter Zugriff am: 05.12.2018.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2016): Parkraumbewirtschaftung – Nutzen und Effekte. Stuttgart.

Magistratsabteilung Stadtentwicklung und Stadtplanung Wien (2014): Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien – Evaluierung der Auswirkung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Parkraumnachfrage. Wien/Graz März 2014. Url: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008368.pdf>. Letzter Zugriff am: 16.01.2019.

Mobil gewinnt (2018): Url: <https://mobil-gewinnt.de/>. Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

Landeshauptstadt München (2018): Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM). Url: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Arbeit-und-Wirtschaft/Wirtschaftsfoerderung/Grundlagen/bmm.html>. Letzter Zugriff am: 16.01.2019.

Netzwerk Bürgerbeteiligung: Url: <https://www.netzwerk-buergerbeteiligung.de/>. Letzter Zugriff am: 09.01.2019.

Notz, J.N. (2015): Öffentlicher Raum zum privaten Parken. Eine Analyse der Bereitstellung öffentlicher städtischer Straßenräume für ruhenden KFZ-Verkehr vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Anforderungen und institutioneller Rahmenbedingungen. Masterarbeit am Fachgebiet für Integrierte Verkehrsplanung; Technische Universität Berlin. Berlin 2015.

parkingday.org (2015): Url: <http://parkingday.org/about-parking-day>. Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

parking-day-leipzig.de (2015): Manual zur PARK-Gestaltung. Url: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:tjxfdrk7GnAJ:https://www.oekoloewe.de/parking-day-leipzig.html%3Ffile%3Dfiles/oekoloewe/Nachhaltige%20Mobilitaet%20%2526%2520Stadtentwicklung/Kampagnen%20%2526%2520Events/PARK%2528ing%2529%2520Day/Manual%2520zur%2520PARK%2520Gestaltung.pdf+%&cd=1&hl=de&ct=clnk&gl=de&client=firefox-b-ab>. Letzter Zugriff am: 16.01.2019.

Pöhler, D. und Reuß, U. (2018): Dienstfahrrad versteuern. So funktioniert es mit dem E-Bike vom Chef. Url: <https://www.finanztip.de/dienstfahrrad>. Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

Portal München Betriebs-GmbH & Co. KG (2018):

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM). Sinnvolle Maßnahmen, direkt umgesetzt. [Url: https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Arbeit-und-Wirtschaft/Wirtschaftsfoerderung/Grundlagen/bmm.html](https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Arbeit-und-Wirtschaft/Wirtschaftsfoerderung/Grundlagen/bmm.html) . Letzter Zugriff am: 16.01.2018.

Preuß, T. (2009): Erfahrungsaustausch zur Parkraumbewirtschaftung in ausgewählten deutschen Großstädten – Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 12 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „Parken Berlin“, August 2009. [Url: https://difu.de/sites/difu.de/files/bericht_difu_erfahrungsaustausch_hamburg_0.pdf](https://difu.de/sites/difu.de/files/bericht_difu_erfahrungsaustausch_hamburg_0.pdf). Letzter Zugriff am: 16.01.2019.

Push&Pull (2015a): 16 gute Gründe für Parkraummanagement. [Url: http://push-pull-parking.eu/docs/file/20150608_push_pull_a4_de_web.pdf](http://push-pull-parking.eu/docs/file/20150608_push_pull_a4_de_web.pdf). Letzter Zugriff am: 11.01.2019.

Push&Pull (2015b): The fact is: Parking Management will not kill your high street - it will support the local economy. [Url: push-pull-parking.eu/docs/file/20150204_push_pull_a4_en_extended_argument_8.pdf](http://push-pull-parking.eu/docs/file/20150204_push_pull_a4_en_extended_argument_8.pdf). Letzter Zugriff am: 11.01.2019.

Reid, C. (2018): Cyclists Spend 40% More In London's Shops Than Motorists. In: Forbes (16.11.2018). [Url: https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2018/11/16/cyclists-spend-40-more-in-londons-shops-than-motorists/#bfffde7c641ef](https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2018/11/16/cyclists-spend-40-more-in-londons-shops-than-motorists/#bfffde7c641ef). Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

Römpke, A.-K. (Hrsg.) et al. (2015): Psychologie der Naturschutzkommunikation. Einblicke in die aktuelle Forschung und Praxis. BfN-Skripten 423. [Url: https://www.researchgate.net/profile/Nicola_Moczek/publication/305331353_Erlebnis_und_Erkenntnis_-_Naturschutzkommunikation_im_Nationalparkzentrum_Berchtesgarden_Ergebnisse_einer_umweltpsychologischen_Ausstellungs-Evaluation/links/5788d67d08aeef933e1b9efa.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Nicola_Moczek/publication/305331353_Erlebnis_und_Erkenntnis_-_Naturschutzkommunikation_im_Nationalparkzentrum_Berchtesgarden_Ergebnisse_einer_umweltpsychologischen_Ausstellungs-Evaluation/links/5788d67d08aeef933e1b9efa.pdf). Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

Rüger, H.; Rettig, J.; Maruhn, S. (2017):

Analysen aus dem BiB. Verkehrsmittelwahl und Stresserleben bei Fernpendlern in Deutschland: Bestehen Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Gebieten?

[Url: https://www.bib.bund.de/Publikation/2017/pdf/Verkehrsmittelwahl-und-Stresserleben-bei-Fernpendlern-in-Deutschland-Bestehen-Unterschiede-zwischen-staedtischen-und-laendlichen-Gebieten.pdf?__blob=publicationFile&v=3](https://www.bib.bund.de/Publikation/2017/pdf/Verkehrsmittelwahl-und-Stresserleben-bei-Fernpendlern-in-Deutschland-Bestehen-Unterschiede-zwischen-staedtischen-und-laendlichen-Gebieten.pdf?__blob=publicationFile&v=3). Letzter Zugriff am: 05.12.2018.

Schubert, A. (2018): In diesen Gebieten kostet Parken jetzt zehn Euro pro Tag. In: Süddeutsche Zeitung. [Url: https://www.sueddeutsche.de/muenchen/verkehr-in-diesen-gebieten-kostet-parken-jetzt-zehn-euro-pro-tag-1.4037512](https://www.sueddeutsche.de/muenchen/verkehr-in-diesen-gebieten-kostet-parken-jetzt-zehn-euro-pro-tag-1.4037512). Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

Selle, K. (1996): Planung und Kommunikation. Bauverlag, Wiesbaden.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2004): Leitfaden Parkraumbewirtschaftung. Berlin Dezember 2004.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin (2018): Quartiersgaragen in Berlin. Studie zum Umgang mit ruhendem Verkehr in den neuen Stadtquartieren. Berlin, 2018. [url: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/download/quartiersgaragen/Quartiersgaragenstudie_Broschuere.pdf](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/download/quartiersgaragen/Quartiersgaragenstudie_Broschuere.pdf). Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) (2019): Elektromobilität in Berlin. Elektrofahrräder. [Url: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/planung/e_mobilitaet/de/e_fahrrad.shtml](https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/planung/e_mobilitaet/de/e_fahrrad.shtml). Letzter Zugriff am: 09.01.2019.

Sommer, Carsten; Leonhäuser, Daniel; Saighani, Assa-dollah (2017): NRVP 2020 – Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel wirklich? – Weiterentwicklung der Methode für den Vergleich von Erträgen und Aufwendungen verschiedener Verkehrsmittel anhand von kommunalen Haushalten und Entwicklung eines Tools (Forschungsprojekt Laufzeit: 08/2015 bis 12/2017). Url: <https://www.uni-kassel.de/fb14bau/institute/ifv/verkehrsplanung-und-verkehrssysteme/forschung-und-dienstleistungen/forschungsprojekte/nrvp-2020-welche-kosten-verursachen-verschiedene-verkehrsmittel-wirklich-weiterentwicklung-der-methode-fuer-den-vergleich-von-ertraegen-und-aufwendungen-verschiedener-verkehrsmittel-anhand-von-kommunalen-haushalten-und-entwicklung-eines-tools.html>. Letzter Zugriff am: 16.01.2019.

Stadt Karlsruhe: Faires Parken in Karlsruhe. Url: <https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/automobil/gehwegparken.de>. Letzter Zugriff am: 12.12.2018.

Stadt Dortmund (2017a): Masterplan Mobilität 2030. Prozessbegleitender Arbeitskreis. Url: https://www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/verkehr/masterplan_mobilitaet_2030/oeffentlichkeitsbeteiligung_mm2030/prozessbegleitender_arbeitskreis/index.html. Letzter Zugriff am: 09.01.2019.

Stadt Dortmund (2017b): Masterplan Mobilität 2030. Url: https://www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/verkehr/masterplan_mobilitaet_2030/startseite_mm2030/index.html. Letzter Zugriff am: 09.01.2019.

Statistisches Bundesamt (2018): Zahl der Woche vom 18.09.2018: Preise rund ums Auto seit 2000 um 36 % gestiegen. Url: https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/zdw/2018/PD18_38_p002.html. Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

Stadt Köln (2016): Parkfreie Zone Innenstadt. Url: https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0051.asp?__kvonr=64395. Letzter Zugriff am: 09.01.2019.

Surowiecki, James Michael (2004): The Wisdom of Crowds: Why the Many Are Smarter Than the Few and How Collective Wisdom Shapes Business, Economies, Societies and Nations. Doubleday, New York.

Sustrans (2006): Shoppers and how they travel, Url: <http://www.tut.fi/verne/wp-content/uploads/Shoppers-and-how-they-travel.pdf>. Letzter Zugriff am: 11.01.2019.

Thaler, R.; Sunstein, C. R. (2010): Nudge – Wie man kluge Entscheidungen anstößt. Econ, Düsseldorf.

Transport for London (Hrsg.), University of Westminster (2018): Healthy Streets: a Business View Results from a survey of London's Business Improvement Districts. London, November 2018. Url: <http://content.tfl.gov.uk/healthy-streets-a-business-view.pdf>. Letzter Zugriff am: 05.12.2018.

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2017a): Die Stadt für Morgen. Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt. Dessau-Rosslau, Mai 2017. Url: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/20170505_stadt_von_morgen_2_auflage_web.pdf. Letzter Zugriff am: 05.12.2018.

UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.) (2017b): Straßen und Plätze neu denken. Dessau-Rosslau, Oktober 2017. Url: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf. Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

UBA – Umweltbundesamt (2014): Schätzung der Umweltkosten in den Bereichen Energie und Verkehr – Empfehlungen des Umweltbundesamtes. Url: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/hgp_umweltkosten_0.pdf. Letzter Zugriff am: 28.11.2018.

VCÖ (2016): VCÖ Factsheet. Mit Parkplatzmanagement Verkehr nachhaltig steuern. Url: https://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCOe-Factsheets/2016-10%20Parkplatzmanagement/FS1216_Parkraumbewirtschaftung.pdf. Letzter Zugriff am: 05.12.2018.

Wehling, E.(2016): Politisches Framing. Wie eine Nation sich ihr Denken einredet – und daraus Politik macht, edition medienpraxis, Band 14, Herbert von Halem Verlag, Köln, S. 33.

Weidner, F. (2012): Die Stellplatzbaupflicht als Steuerungsinstrument des ruhenden Verkehrs am Wohnort – Element einer nachhaltigen Stadt- und Mobilitätsentwicklung? Darmstadt, Technische Universität, Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Vertieferarbeit, 28.05.2012.

Zeit Online (2018): Serie Sauber durch die Stadt. Url: <https://www.zeit.de/serie/sauber-durch-die-stadt>. Letzter Zugriff am: 09.01.2019.

Anhang

Regelungen zu Parkgebühren auf Länderebene

Das Erheben von Gebühren wird generell im Straßenverkehrsgesetz (§ 6a StVG Gebühren Absatz (6) und (7)) und im Verwaltungskostengesetz (VwKostG §1) geregelt. Die Gebührenhöhe sowie die praktische Handhabung bei der Umsetzung sind Ländersache bzw. können in den Aufgabenbereich der Kommunen übertragen werden. Die Handhabung ist in den Bundesländern verschieden. Bayern verfügt als einziges Bundesland über einen auf Landesebene festgesetzten Gebührenhöchstsatz (siehe auch Parkgebührengestaltung, LK Argus 2008).

Stadtstaaten

Berlin

Gesetzliche Grundlage	Beispielkommune	Parklizenzzgebiete	Gebührensätze	€/h
Berliner Parkgebührenordnung (ParkGebO) vom 28.07.1987, zuletzt geändert 09.08.2006		A) Hohe Nutzungsdichte und Mischparken	0,25 € für die erste Viertelstunde + 0,05 € je angefangene weitere 3 Minuten	1,00
		B) Zentrale Lage mit hoher Nachfrage sowie ausreichender Erschließung mit ÖPNV	0,50 € für die erste Viertelstunde + 0,05 € je angefangene weitere 1,5 Minuten	2,00
		C) Zentrales Geschäftsgebiet mit besonders hoher Nachfrage sowie guter ÖPNV-Anbindung	0,75 € für die erste Viertelstunde + 0,05 € je angefangene weitere Minute	3,00

Quelle: http://gesetze.berlin.de/jportal/portal/t/ci8/page/bsbeprod.psml?pid=Dokumentanzeige&showdoccase=1&js_peid=Trefnerliste&documentnumber=1&numberofresults=1&fromdoctodoc=yes&doc.id=jlr-ParkGebVBErahmen&doc.part=X&doc.price=0.0&doc.hl=1#focuspoint

Hamburg

Gesetzliche Grundlage	Beispielkommune	Parklizenzzgebiete	Gebührensätze	€/h
Parkgebührenordnung Hamburg (ParkGebO HA) vom 16.02.1993, zuletzt geändert 04.12.2018		Zone I	0,50 €/10 min	3,00
		Zone II	0,20 €/6 min	2,00
		Zone III	0,20 €/12 min	1,00

Quelle: <http://www.landesrecht-hamburg.de/jportal/portal/page/bshaprod.psml?showdoccase=1&st=lr&doc.id=jlr-ParkGebOHA-V6P1&doc.part=X&doc.origin=bs>

Stadtstaaten

Bremen					
Gesetzliche Grundlage	Beispielkommune	Parklizenzgebiete	Gebührensätze	€/h	
Verordnung über Parkgebühren in Bremen vom 18.04.2006 (Brem.GBl. 2006, 201) Gebührenordnung für die Nutzung von öffentlichen Parkflächen in der Stadt Bremerhaven (Parkgebührenordnung) vom 30. März 2017 (Brem.GBl. 2017, 170)	Bremen Verordnung über Parkgebühren vom 18.04.2006, zuletzt geändert am 17.05.2011	Zone I	0,50 €/15 min	2,00	
		Zone II	0,50 €/h	0,50	
		Zone III	0,50 €/30 min	1,00	
	Quelle: https://www.transparenz.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen2014_tp.c.69002.de&template=20_gp_ifg_meta_detail_d				
	Bremerhaven Parkgebührenordnung vom 30.03.2017	Zone I	0,50 €/20 min + 0,10 € für jede weiteren 4 min	1,50	
		Zone II	0,50 €/40 min + 0,10 € für jede weiteren 8 min	0,75	
		Zone III	0,50 €/50 min + 0,10 € für jede weiteren 10 min	0,60	
	Quelle: https://www.transparenz.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen2014_tp.c.101523.de&template=00_html_to_pdf_d				

Nach § 6a StVG Absatz 6 an die jeweiligen Kommunen übertragen:

Brandenburg					
Gesetzliche Grundlage	Beispielkommune	Parklizenzgebiete	Gebührensätze	€/h	
§ 5 Abs. 1 der Gemeindeordnung für das Land Brandenburg (Gemeindeordnung-GO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.10.2001 (GVBl. I S. 154), zuletzt geändert durch Art. 6 des 2. Gesetzes zur Entlastung der Kommune von pflichtigen Aufgaben vom 23.12.2003 (GVBl. I S. 298), dem § 6 Abs. 1 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Brandenburg in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.03.2004 (GVBl. I S.174)	Potsdam Gebührenordnung vom 22.05.2012, zuletzt geändert 27.01.2016	Zone I	2,00 €/h	2,00	
		Zone II	1,50 €/h	1,50	
		Zone III	1,00 €/h	1,00	
	Quelle: https://www.potsdam.de/sites/default/files/documents/pgo_27.01.2016.pdf				
	Fürstenberg/Havel Parkgebührenordnung vom 25.03.2004		bis 30 Minuten Parkdauer= 0,20 € bis 1 Stunde Parkdauer = 0,50 € bis 2 Stunden Parkdauer = 1,00 €	0,50	
	Quelle: https://www.fuerstenberg-havel.de/buerger/rathaus/documents/Amtsblatt-2004-05.pdf				
	Brandenburg/Havel Parkgebührenordnung vom 30.11.2001, zuletzt geändert 04.07.2012	Innenstadtbereich, begrenzt durch den Stadtring	0,50 € je angefangene halbe Stunde	1,00	
		P&R Parkplatz Trauerberg	0,50 € je angefangene halbe Stunde + 0,50 € jede weitere Stunde	0,75	
	Quelle: https://www.stadt-brandenburg.de/fileadmin/pdf/10/Buero_SVV/Verordnungen/Parkuhren.pdf				
	Frankfurt/Oder Gebührenordnung vom 09.12.2004	Zone 1	15 min kostenfrei (Brötchentaste) bis 60 min = 0,50 € bis 90 min = 1,00 € bis 120 min = 2,00 € bis 180 min = 3,00 € bis 240 min = 4,00 €	0,50	
Zone 2		0,25 € je angefangene Stunde bis zu einer Parkdauer von 2 Stunden 0,50 € je angefangene Stunde über 2 Stunden hinaus	0,25		
Quelle: https://www.frankfurt-oder.de/PDF/Geb%C3%BChrenordnung_%C3%B6ffentliche_Parkfl%C3%A4chen.PDF?ObjSvrID=2616&ObjID=2460&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=1476275152					

Mecklenburg-Vorpommern

Gesetzliche Grundlage	Beispielkommune	Parklizenzgebiete	Gebührensätze	€/h	
§ 1 der Landesverordnung zur Übertragung der Ermächtigung zur Festsetzung von Parkgebühren vom 8. Juli 2010 (GVOBl. M-V 2010, S. 4080)	Schwerin Parkgebührenordnung vom 21.11.2011	Zone 1: Innenstadt	1 € pro Stunde	1,00	
		Zone 2: Restliches Stadtgebiet	0,50 € pro Stunde	0,50	
	Quelle: https://www.schwerin.de/export/sites/default/galleries/Dokumente/Ortsrecht/Recht-Sicherheit-und-Ordnung/02-Parkgebuehrenordnung-der-Landeshauptstadt-Schwerin.pdf				
	Wismar Gebührenordnung vom 26.03.2015	a) Am Markt, Marktplatz, Mecklenburger Straße, Parkplatz Mecklenburger Straße / Theater Platz u.a.	0,50 € je angefangene 20 Minuten	1,50	
		b) Dankwartstraße (von Am Schilde bis Grüne Straße), Am Schilde, Papenstraße, Lübsche Straße (von Wallstraße bis Bausstraße) u.a.	0,50 € je angefangene 30 Minuten	1,00	
		c1) 01.05. -31.10. Altstadt/Turmstraße P1	0,50 € je angefangene 30 Minuten, pro Tag 4,00 €	1,00	
		d) P1 am PP Altstadt Bahnhof	0,50 € je angefangene 30 Minuten, pro Tag 1,00 €	1,00	
		e) Westhafen/Ostkai/ Alte Lagerstraße	0,50 € je angefangene 30 Minuten, pro Tag 4,00 €, 20 € pro Woche	1,00	
		Quelle: https://www.evb-wismar.de/documents/parkgebuehrenordnung.PDF			
	Rostock Gebührenordnung vom 05. 06.2015, zuletzt geändert am 17.10.2018	Zone W	3,00 € pro Stunde (Sommer-saison) 1,00 € pro Stunde (außerhalb d. Saison)	3,00 1,00	
		Zone A	2,00 € pro Stunde, täglich 8–19 Uhr	2,00	
		Zone B	1,50 € pro Stunde, täglich 8–19 Uhr	1,50	
		Zone C	1,00 € pro Stunde, täglich 8–18 Uhr	1,00	
		Zone D	0,50 € pro Stunde, werktags Mo–Fr von 8–18 Uhr	0,50	
	Quelle: http://rathaus.rostock.de/sixcms/media.php/rostock_01.a.1107.de/datei/3_07.pdf				

Schleswig-Holstein

Gesetzliche Grundlage	Beispielkommune	Parklizenzzgebiete	Gebührensätze	€/h
§ 1 der Landesverordnung über Parkgebühren vom 12. April 1990 (GVOBl. Schl.-H. S. 264)	Kiel Parkgebühren- verordnung vom 23.02.2017	Kerngebiet	1,50 € pro Stunde, unter einer halben Stunde gebührenfrei	1,50
		Falckensteiner Strand	Pro Tag 4,00 €, 2,00 € Feierabendkarte nach 15:30 Uhr	--
Quelle: https://www.kiel.de/de/politik_verwaltung/ortsrecht_bekanntmachungen/index.php?search=e75e0c209d3fb6bc860040ca30997431				
Neustadt Parkgebüh- renverordnung vom 01.08.2007, zuletzt geändert 06.04.2009		Parkplatz P5	je angefangene 60 Minuten 0,30 €	0,30
		Parkplätze P2, P3, P4 und P6	je angefangene 30 Minuten 0,30 €	0,60
		Sowie östliche Marktumfahrt	je angefangene 15 Minuten 0,30 €	1,20
		Parkplätze an der Straße Auf der Pelzer- wiese, im Dünenweg, sowie am Strandweg	bis zu einer Stunde: 0,50 € bis zu zwei Stunden: 1,00 €	0,50
Quelle: https://www.swnh.de/parken.html?file=files/downloads/unternehmen/parken/Parkgebuehrensatzung.pdf				
Bad Oldesloe Stadtverordnung über Parkgebühren vom 20.06.2001, zuletzt geändert am 16.04.2014		Jeder Parkplatz ein- zeln aufgeführt, keine Zonen	Bsp.: Bahnhofstraße (obere): 0,50 €/h Bahnhofstraße: 0,70 €/h Hagenstraße (Sparkasse): 1,00 €/h	0,50 bis 1,00
Quelle: https://www.badoldesloe.de/media/custom/2965_174_1.PDF?1511775211				

Niedersachsen

Gesetzliche Grundlage	Beispielkommune	Parklizenzzgebiete	Gebührensätze	€/h
§ 1 der Verordnung des Landes Niedersachsen über Parkgebühren vom 29.06.1981 (Nds. GVBl. S. 145)	Hannover Gebührenord- nung der Lan- deshauptstadt vom 14.03.2013, zuletzt geändert 25.02.2016	Parkzone I	1,80 € pro Stunde, mindes- tens 0,90 €, ab 30 Minuten in Bezahl-schritten von 0,05 € für 1,667 Minuten, bargeldlos in Bezahl-schritten von 0,50 € für 16,67 Minuten	1,00
		Parkzone II	1,30 € je Stunde, mindestens 0,65 € (ab 30 Minuten in Bezahl- schritten von 0,05 € für 2,308 Minuten, bargeldlos in Bezahl-schritten von 0,25 € für 11,54 Minuten)	1,30
		Parkzone III	0,50 € je Stunde, mindestens 0,25 € (ab 30 Minuten in Bezahl- schritten von 0,05 € für 6 Minuten, bargeldlos in Bezahl-schritten von 0,10 € für 12 Minuten)	0,50
		Parkplatz Herrenhäuser Gärten West 1	3,00 € je angefangene vier Stunden	--
Quelle: https://www.hannover.de/content/download/407448/8544319/file/ParkGO.pdf				
Lüneburg Gebührenordnung vom 29.09.2016		Gebührenzone I	Mo–Fr. 8–18 Uhr, Sa 8–14 Uhr 1,60 € pro Stunde	1,60
		Gebührenzone II	Mo–Fr. 8–18 Uhr, Sa 8–14 Uhr 1,40 € pro Stunde	1,40
		Gebührenzone III	Mo–Fr. 8–18 Uhr, Sa 8–14 Uhr 0,90 € pro Stunde	0,90
		Gebührenzone IV	Mo–Fr. 8–18 Uhr, Sa 8–14 Uhr 0,60 € pro Stunde	0,60
Quelle: https://www.hansestadtlueneburg.de/Portaldata/43/Resources/dokumente/stadt_und_politik/ortsrecht/32_06_park_go.pdf				

Nordrhein-Westfalen

Gesetzliche Grundlage	Beispielkommune	Parklizenzzgebiete	Gebührensätze	€/h	
§ 1 der Verordnung des Landes NW vom 01. Februar 1981 über die Ermächtigung zum Erlass von Gebührenordnungen (GV NRW S. 48) in Verbindung mit § 38 Buchstabe b des Ordnungsbehörden-gesetzes in der zurzeit gültigen Fassung	Köln Parkgebühren- ordnung vom 11.12.2012	Linksrheinische Stra- ßen und Innenstadt	0,10 € je zwei Minuten	3,00	
		Andere Parkplätze der Stadt Köln	0,05 € je zwei Minuten	1,50	
	Quelle: https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/satzungen/parkgebuehrenord-nung-11-12-2012.pdf				
	Düsseldorf Gebührenordnung vom 09.01.2012	Zone I	Mo–Sa 9–20 Uhr, 1,45 €/30 min	2,90	
		Zone II	Mo–Sa 9–20 Uhr, 1,05 €/30 min + zeitliche Sonderregelung für bestimmte Straßenzüge mit Mo–So 9–23 Uhr, 1,05 €/30 min	2,10	
		Zone III	Mo–Fr 9–18 Uhr, 0,75 €/30 min + Sonderregelung für Stadtkern Kaiserswerth mit Mo–Sa 7–20 Uhr, 0,75 €/30 min	1,50	
	Quelle: https://www.duesseldorf.de/stadtrecht/6/66/66-201.html				
	Solingen Parkgebühren- ordnung vom 13.05.2015	Tarifzone I	0,50 €/30 min, Tagesticket 5 €	1,00	
		Tarifzone II	0,30 €/30 min, Tagesticket 2,50 €	0,60	
	Quelle: https://www.solingen.de/C1257EC0004AF6F5/files/61-01.pdf/%24file/61-01.pdf				

Hessen

Gesetzliche Grundlage	Beispielkommune	Parklizenzzgebiete	Gebührensätze	€/h
§§ 5, 51 Nr. 6 der Hessischen Gemeindeordnung in der Fassung vom 1. April 1981 (GVBl. I S. 66), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. Mai 1990 (GVBl. I S. 173) und der Verordnung zur Übertragung der Ermächtigung zum Erlaß von Gebührenordnungen für Parkgebühren vom 08. Juli 1981 (GVBl. I S. 228)	Wiesbaden Parkgebührenordnung vom 14.03.1991	Gebiet eingeschlossen u.a. durch: Taunusstraße, Röderstraße, Schwalbacher Straße, Bleichstraße	0,50 € je 15 Minuten	2,00
		Restliches Stadtgebiet	0,50 € je 25 Minuten	1,20
	Quelle: https://www.wiesbaden.de/medien-zentral/dok/rathaus/stadtrecht/6_-_71_Parkgebuehrenordnung.pdf			
	Fulda Gebührenordnung für das Parken vom 19.03.2018	Tarifzone I	0,50 € je 20 Minuten	1,50
		Tarifzone II	0,50 € je 30 Minuten	1,00
		Tarifzone III	0,30 € je 30 Minuten	0,60
Quelle: https://www.fulda.de/fd/10_Haupt-_und_Personalamt/fuldaer_ortsrecht/30.7_Parkgebuehrensatzung_2018.pdf				

Baden-Württemberg

Gesetzliche Grundlage	Beispielkommune	Parklizenzzgebiete	Gebührensätze	€/h
§ 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg in der Fassung vom 16.04.2013 m.W. v. 20.04.2013 (GBl. S. 55)	Stuttgart Parkgebührenverordnung vom 07.12.2006	Parkgebührenzone „City“	bis zu 10 Minuten: 0,90 € + jede weitere angefangene 1,6 Minuten: 0,10 €	4,02
		Parkgebührenzone „Parkraummanagement Innere Stadtbezirke“	Kurzzeitparkplätze: 0,60 € für 39 min + ab 39 min: 0,10 €/6,5 min, <30 min kostenfrei Langzeitparkplätze: 0,60 € für 39 min, Tagesticket 8,60 €, Bezahlschritte mit 0,10 €/6,5 min möglich	0,92
		Parkgebührenzone „Übriges Stadtgebiet“	0,60 € je 39 min + ab 39 min: 0,10 €/6,5 min, <30 min kostenfrei	0,92
	Quelle: https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/358807/130104.pdf			
Friedrichshafen Parkgebührensatzung vom 12.03.2007, zuletzt geändert 21.03.2016	Friedrichshafen Parkgebührensatzung vom 12.03.2007, zuletzt geändert 21.03.2016	Gebührenzone 1	1,1 Ct./min, bis zu 10 h 4,40 €	0,66
		Gebührenzone 2	2,2 Ct./min, max. 100 min	1,32
		Bäderzone (15.05.-15.09.)	0,33 Ct./h – Höchstgebühr 2,20 €	0,33
		Areal Fallenbrunnen	1 € pro Stunde max. 3 Stunden (werktags 8–18 Uhr)	1,00
Quelle: https://www.friedrichshafen.de/fileadmin/user_upload/images_fn/Rathaus_und_Buergerdienste/Satzungen/Parkgebuehrensatzung.pdf				

Sachsen-Anhalt

Gesetzliche Grundlage	Beispielkommune	Parklizenzzgebiete	Gebührensätze	€/h
§ 5 und 6 der Gemeindeordnung für das Land Sachsen-Anhalt vom 05.12.1993 (GVBl. LSA S 568), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10.01.2001 (GVBl. LSA S. 2) in Verbindung mit § 1 der Verordnung über Parkgebühren des Landes Sachsen-Anhalt (ParkG VO) vom 04. August 1992 (GVBl. LSA S. 645)	Magdeburg Parkgebühren- ordnung vom 13.05.2004, zuletzt geändert 14.02.2012	Tarifgebiet 1 „Blau/Stadtzentrum“	Mo–Fr, 8–20 Uhr, Sa 8–18 Uhr 0,20 €/15 min 1,00 €/h	1,00
		Tarifgebiet 2 „Rot/Erweitertes Stadtzentrum“	Mo–Sa, 8–20 Uhr 0,20 €/15 min 0,50 €/h	0,50
		Tarifgebiet 3 „Grün/Übriges Stadt- gebiet“	Mo–Fr, 8–20 Uhr, Sa 8–18 Uhr 0,20 €/15 min 0,50 €/h	0,50
Quelle: https://www.magdeburg-kongress.de/media/custom/698_14008_1.PDF?1330679035 https://www.magdeburg-kongress.de/media/custom/698_13953_1.PDF?1330006104 (Änderung der Fassung 2011 vom 14.02.2012)				
Halle (Saale) Parkgebühren- ordnung vom 10.06.1999, zuletzt geändert 23.05.2001	Zone I (Altstadtring)	0,50 € je 30 Minuten		1,00
		Zone II (Innenstadt- gürtel/ Neustadt- Zentrum)	0,25 € je 30 Minuten	
Quelle: https://m.halle.de/Publications/185/sr312.pdf				
Dessau-Roßlau Neufassung d. Parkgebühren- ordnung vom 02.11.2016	Tarifgebiet I	0,50 € je 30 Minuten		1,00
	Tarifgebiet II	0,50 € je Stunde (1.–3. Stunde) + jede weitere halbe Stunde 0,50 €, max. 6 € pro 24 h		0,50 (1.–3. Std)
Quelle: https://verwaltung.dessau-rosslau.de/fileadmin/Verwaltungsportal_Dessau-Rosslau/Stadt_Buenger/Buengerservice/Stadtrecht/Parkgebuehrenordnung/parkgebuehrenordnung_2016.pdf				

Sachsen

Gesetzliche Grundlage	Beispielkommune	Parklizenzzgebiete	Gebührensätze	€/h	
§ 6 des Artikels 1 der Verordnung der Sächsischen Staatsregierung und des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit zur Bestimmung der Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrswesens vom 30. August 2001 (SächsGVBl. S. 659)	Dresden Parkgebührenverordnung vom 18.05.2006	Zone 1	immer 8–20 Uhr Mo–Sa: 0,50 €/20 min Tagestarif 6,00 So: 0,50 €/h , Tagestarif 3,00 €	1,50 0,50	
		Zone 2	immer 8–19 Uhr Mo–Sa: 0,25 €/30 min, Tagestarif 3,00 €, So/ Feiertag: kostenfrei	0,50	
		Zone Äußere Neustadt	Immer 9–24 Uhr 0,25 €/30min, Tagestarif 3,00 €	0,50	
		Zone 3	Immer 8–19 Uhr 0,25 €/30 min, Tagestarif 3,00 €	0,50	
	Quelle: https://www.dresden.de/media/pdf/satzungen/verordnung_parkgebuehren.pdf				
	Chemnitz Parkgebührenordnung vom 05.04.2017	Zone 1	0,50 €/40 min und jede weitere 20 min	1,00	
		Zone 2	0,50 €/h und jede weitere halbe Stunde	0,50	
	Quelle: https://www.chemnitz.de/chemnitz/media/rathaus/satzungen/32_800.pdf				
	Torgau Parkgebührenordnung	Tarifgebiet I	0,50 €/30 min, wobei erste 30 min kostenfrei, Tageskarte 4 €	0,50	
	Quelle: http://www.torgau.eu/pdf/stadtrecht/65-31.pdf				

Thüringen

Gesetzliche Grundlage	Beispielkommune	Parklizenzzgebiete	Gebührensätze	€/h
§ 1 (1) Nr. 1 ThürV z. Übertragung von Ermächtig. u. Zuständigk. a. d. Gebiet des Straßenverkehrsrechts	Erfurt ParkgebOEF vom 24.08.2018	Zone 1	je angefangene Stunde 1,50 € Shopping-Ticket: 5,00 €/4h Tagesticket: 10,00 €/24h	1,50
		Zone 2	je angefangene Stunde 1,00 €	1,00
	Quelle: https://www.erfurt.de/mam/ef/rathaus/stadtrecht/6/6967.pdf			
	Gera Parkgebühren- ordnung vom 04.11.1993, zuletzt geändert 14.05.2011	Zone 1	1,00 €/30 min	2,00
		Zone 2	0,50 €/30 min	1,00
		Zone 3	0,25 €/30 min	0,50
Zone S		unter zwei Stunden gebührenfrei, ab der 3. Stunde 0,50 €/30 min, max. 2,00 € Tagesgebühr	--	
Quelle: https://www.gera.de/fm/193/Parkgeb%C3%BChrenordnung_06.pdf				

Saarland

Gesetzliche Grundlage	Beispielkommune	Parklizenzzgebiete	Gebührensätze	€/h
§ 1 der Verordnung über Parkgebühren vom 04. November 1991 (ABl. S. 1179)	Saarbrücken Gebührenordnung vom 15.03.2013	Parkgebiet 1 (Kerngebiet)	0,80 € je 30 min	1,60
		Parkgebiete 2–6	0,30 € für weniger als 30 min + 0,40 € pro angefangene halbe Stunde	0,70
Quelle: http://www.wochenspiegelonline.de/uploads/tx_abdownloads/files/SBR_286234.pdf				

Rheinland-Pfalz

Gesetzliche Grundlage	Beispielkommune	Parklizenzgebiete	Gebührensätze	€/h
§ 1 der Landesverordnung vom 9. April 1992 (GVBl. S. 115)	Mainz Parkgebühren- ordnung vom 15.07.2015, zuletzt geändert 28.06.2017	Parkzone 1	1,00 € für je 30 min (max. 1 h)	2,00
		Parkzone 2	0,50 € je 30 min (max. 2 h)	1,00
	Quelle: https://www.mainz.de/verzeichnisse/ortsrecht/Gebuehrenordnung_fuer_das_Parken_auf_oeffentlichen_Wegen_und_Plaetzen_im_Bereich_von_Parkscheinautomaten_im_Gebiet_der_Stadt_Mainz__Parkgebuehrenordnung_php.media/133116/Parkgebuehrenordnung_Mainz2017.pdf			
	Nieder-Olm Parkgebühren- ordnung vom 27.11.2001		0,30 € pro Stunde	0,30
Quelle: https://www.nieder-olm.de/fileadmin/user_upload/pdf/satzungen/04_gebuehrenordnung_parkschein.pdf				

Auf Länderebene festgesetzter Gebührenhöchstsatz:

Bayern

Gesetzliche Grundlage		€/h
Zuständigkeitsverordnung (ZustV) § 10 Parkgebühren	Einziges Bundesland mit länderübergreifenden Gebührenhöchstsätzen fürs Parken. Die Gebührenhöchstsätze sind für das Land Bayern in der Zuständigkeitsverordnung (ZustV) § 10 Parkgebühren festgelegt und für die Landeshauptstadt München bereits ausgereizt: Die Parkgebühren dürfen höchstens 0,50 €, in Gebieten mit besonderem Parkdruck höchstens 1,30 € je angefangener halber Stunde betragen.	2,60
Quelle: http://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayZustV-10		

Agora Verkehrswende hat zum Ziel, gemeinsam mit Akteuren aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft die Grundlagen dafür zu schaffen, dass der Verkehrssektor in Deutschland bis 2050 dekarbonisiert werden kann. Hierfür erarbeiten wir Klimaschutzstrategien und unterstützen deren Umsetzung.



Unter diesem QR-Code steht diese
Publikation als PDF zum Download
zur Verfügung.

Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin
T +49 (0)30 700 14 35-000
F +49 (0)30 700 14 35-129
www.agora-verkehrswende.de
info@agora-verkehrswende.de

