



## Erfahrungsaustausch zur Parkraumbe- wirtschaftung in ausgewählten deutschen Großstädten

Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 12  
im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben  
„ParkenBerlin“

Berlin, August 2009

**Projektleitung:**

Michael Lehmbrock

**Autor:**

Thomas Preuß

**Unter Mitarbeit von:**

Doris Becker

„ParkenBerlin“ ist ein Forschungs- und Entwicklungsvorhaben der Förderinitiative Mobilität 21 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Förderkennzeichen 650013/2007

**Deutsches Institut für Urbanistik GmbH**

Sitz Berlin, AG Charlottenburg, HRB 114959 B

Geschäftsführer: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann

Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur

Straße des 17. Juni 112

10623 Berlin

Telefon: 030/39001-252

Telefax: 030/39001-241

E-Mail: lehmbrock@difu.de

**Partner:**

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10

10115 Berlin

VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

Tempelhofer Damm 1-8

12101 Berlin

Bezirksamt Mitte von Berlin

Mathilde Jacob Platz 1

10551 Berlin

## Inhalt

1.	Einordnung des Erfahrungsaustauschs zur Parkraumbewirtschaftung in das Gesamtprojekt ParkenBerlin .....	5
2.	Veranlassung und Aufgabenstellung .....	5
3.	Teilnehmerinnen und Teilnehmer.....	6
4.	Ablauf .....	8
5.	Ergebnisse des Erfahrungsaustauschs .....	9
5.1	Basisinformationen zur Parkraumbewirtschaftung in den beteiligten Städten .	9
5.1.1	Parkraumbewirtschaftung in Berlin .....	11
5.1.2	Parkraumbewirtschaftung in Hamburg.....	12
5.1.3	Parkraumbewirtschaftung in Köln .....	13
5.1.4	Parkraumbewirtschaftung in München .....	14
5.2	Ziele der Parkraumbewirtschaftung .....	15
5.3	Zuständigkeiten und Organisationsformen im Rahmen der der Parkraumbewirtschaftung.....	16
5.3.1	Zuständigkeiten .....	16
5.3.2	Anforderungen an die Organisationsform des Parkraummanagements.....	19
5.4	Instrumente der Parkraumbewirtschaftung .....	20
5.4.1	Beschilderung.....	20
5.4.2	Höchstparkdauer .....	24
5.4.3	Reduzierung der Stellplatzanzahl auf öffentlichem Straßenland.....	24
5.4.4	Parkraumüberwachung und Wirtschaftlichkeit .....	25
5.4.5	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit .....	27
6.	Fazit zur Implementierung von Parkraumkonzepten .....	30
	Literatur.....	33

Verzeichnis der Abbildungen

1	Erfahrungsaustausch zur Parkraumbewirtschaftung am 26.6.2009 in Hamburg	7
2	Positiv-Beschilderung in Berlin-Mitte.....	21
3	Zonenbeschilderung in München.....	23

#### Verzeichnis der Tabellen

1	Ablauf des Erfahrungsaustauschs zur Parkraumbewirtschaftung Zeit- und Maßnahmenplan für die Einführung der Parkraumbewirtschaftung.....	9
2	Charakteristika der Parkraumbewirtschaftung in Berlin, Hamburg, Köln, München.....	9
3	Ziele der Parkraumbewirtschaftung in Berlin, Hamburg, Köln, München.....	15
4	Zuständigkeiten im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung in Berlin, Hamburg, Köln, München.....	18

## **1. Einordnung des Erfahrungsaustauschs zur Parkraumbewirtschaftung in das Gesamtprojekt ParkenBerlin**

Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) führte im Rahmen des Verbundprojekts „ParkenBerlin – Parkraummanagement in Berlin“ (Förderkennzeichen: 650013/2007), unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität 21 einen Erfahrungsaustausch zur Parkraumbewirtschaftung zwischen mehreren deutschen Großstädten durch.

Angesichts neuerer technischer Entwicklungen sowohl bei den Parkscheinautomaten als auch von grundsätzlich neuen Systemen (z.B. Handyparken) ist eine flexiblere und kundenfreundlichere Gestaltung der Parkraumbewirtschaftung möglich. Verbunden damit kamen in den letzten Jahren auch neue Angebote auf den Markt, die verschiedene Managementdienstleistungen für Kommunen bereitstellen. Die Randbedingungen, unter denen sich diese Potenziale positiv nutzen lassen, sollen im Forschungsprojekt ParkenBerlin dargestellt werden. Außerdem sollen Verfahren entwickelt werden, die die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung beschleunigen und vereinfachen.

Zentrale Ansatzpunkte des Gesamtprojekts stellen die Erhebung der Hemmfaktoren bei der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung und der Defizite in der Zielerreichung dar. Das Vorhaben besteht deshalb aus insgesamt 13 Arbeitspaketen. Dazu zählen neben Pilotvorhaben über Parkhäuser und Park-and-Ride, zum Car-Sharing im öffentlichen Straßenraum, zum einfachen Parken, über Stellplatzbauobergrenzen, zur Parkgebührengestaltung und zum wirtschaftlichem Parkraummanagement auch Planspiele zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung, Befragungen von Verwaltung, Bewohnern sowie verschiedene Disseminationsaktivitäten.

Der in diesem Bericht dokumentierte Erfahrungsaustausch dient der Dissemination Berliner Erfahrungen in anderen Städten der Bundesrepublik Deutschland. Die Ergebnisse zahlreicher Arbeitspakete dienen der Vorbereitung des Erfahrungsaustauschs. Insofern bot die Veranstaltung die Möglichkeit, Forschungserfahrungen aus dem Forschungsvorhaben ParkenBerlin und Berliner Praxiserfahrungen aus dem Verwaltungsvollzug zur Parkraumbewirtschaftung darzustellen. Hierbei kam der Forschungsgruppe die direkte Einbindung des Bezirksamtes Mitte von Berlin zugute, das über profunde Erfahrungen mit dieser komplexen Verwaltungsaufgabe verfügt.

Die Veranstaltung ermöglichte zugleich einen regen Austausch über fördernde und hemmende Faktoren der Parkraumbewirtschaftung in anderen deutschen Großstädten sowie eine kritische Reflexion der jeweiligen Vorgehensweisen. Diese Rückkopplung erlaubt wiederum eine nochmalige Diskussion zentraler Ergebnisse des Forschungsvorhabens mit Blick auf die bevorstehende Abschlussveranstaltung und Endberichtserstellung.

## **2. Veranlassung und Aufgabenstellung**

Der Erfahrungsaustausch zum Thema Parkraumbewirtschaftung zwischen ausgewählten deutschen Großstädten ist Bestandteil des Arbeitspakets 12 „Dissemination außerhalb

Berlins“. Er wurde anstelle eines ursprünglich vorgesehenen Planspiels im Ruhrgebiet durchgeführt.

Der Erfahrungsaustausch fand am 26.6.2009 bei der Behörde für Stadtentwicklung der Freien und Hansestadt Hamburg statt.

Mit dem Erfahrungsaustausch sollten die folgenden Ziele erreicht werden:

- Darstellung der Berliner Erfahrungen aus dem Vorhaben ParkenBerlin und aus der Verwaltungspraxis hinsichtlich Verfahrensweisen und mögliche Erfolgs- bzw. Hemmfaktoren in andern deutschen Großstädten,
- Erhalt von vertiefenden Informationen über Verfahrensweisen und mögliche Erfolgs- bzw. Hemmfaktoren in andern deutschen Großstädten,
- Gemeinsame Reflexion und Bewertung der ausgetauschten Erkenntnisse.

### **3. Teilnehmerinnen und Teilnehmer**

Es nahmen Experten aus Hamburg, Köln und Berlin am Erfahrungsaustausch teil, die Erfahrungen aus der der Landeshauptstadt München flossen trotz der Erkrankung des dortigen Experten in die Diskussionen ein. Damit waren die vier größten deutschen Städte am Erfahrungsaustausch beteiligt, die in Bezug auf die Dimensionen bzw. das Potenzial der Parkraumbewirtschaftung als auch ihre Struktur (Stadtstaaten Hamburg und Berlin; Köln und München als ausschließlich kommunal verfasste Gebietskörperschaften) durchaus vergleichbar sind.

Die folgenden 14 Teilnehmer/innen beteiligten sich am Erfahrungsaustausch:

- Klaus Franke, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Leiter Abteilung Projektentwicklung, Auftragsverwaltung Bundesfernstraßen
- Rupert Schubert, Behörde für Inneres der Freien und Hansestadt Hamburg, Abt. Grundsatzangelegenheiten für Straßenverkehr, Leiter Referat Straßenverkehrsordnung und straßenverkehrsbehördliche Planung
- Jörg Lühmann, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg, Leiter der Präsidialabteilung
- Helmut Larisch, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg
- Thorsten Krause, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg
- Madeleine Reinhold, Freien und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, stellv. Leiterin des Fachamtes Management des öffentlichen Raumes
- Ralph Kürschner, Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Sachgebietsleiter Parkraumbewirtschaftung

- Siegfried Dittrich, Bezirksamt Mitte von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt
- Margrit Lindenau, Bezirksamt Mitte von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt
- Dr. Eckart Heinrichs, LK Argus, Berlin
- Konrad Rothfuchs, LK Argus, Hamburg
- Michael Lehmbrock, Deutsches Institut für Urbanistik
- Thomas Preuß, Deutsches Institut für Urbanistik
- Angelika Uricher, Deutsches Institut für Urbanistik

Krankheitsbedingt verhindert:

- Norbert Bieling, Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat

Abbildung 1: Erfahrungsaustausch zur Parkraumbewirtschaftung am 26.6.2009 in Hamburg\*



\*Quelle: Thomas Preuß.

Es nahmen vorwiegend kommunale Verwaltungsvertreter/innen mit Zuständigkeiten für Belange der Parkraumbewirtschaftung am Erfahrungsaustausch aus Hamburg (sechs Personen), Köln (eine Person) und Berlin (zwei Personen) teil. In Vorbereitung der Veranstaltung wurde darüber hinaus eine Präsentation zur Parkraumbewirtschaftung in München erstellt, die trotz der krankheitsbedingten Abwesenheit von Herrn Bieling in die Diskussion einfließen konnte.

## 4. Ablauf

Der eintägige Erfahrungsaustausch wurde mit einer Darstellung des Projekts ParkenBerlin, der im Projekt laufenden und bereits abgeschlossenen Aktivitäten sowie einer Einordnung des Erfahrungsaustauschs in das Gesamtvorhaben eröffnet (TOP 1a). Im Weiteren wurden die Grundzüge der Parkraumbewirtschaftung (u.a. Anzahl bewirtschafteter Parkstände, Umsetzungsstand, potenzielle Erweiterungsgebiete, Bewirtschaftungsprinzipien, Bewirtschaftungszeiten, Parkgebühren) dargestellt (TOP 1b).

Im nächsten Veranstaltungsblock wurden Fragen des Instrumenteneinsatzes (TOP 2a) und der Wirtschaftlichkeit der Parkraumüberwachung (TOP 2b) erörtert.

Im dritten Veranstaltungsblock widmeten sich die Teilnehmer/innen Aspekten der Organisation des Parkraummanagements (TOP 3a) und der Akzeptanz bzw. Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung (TOP 3b).

Der Erfahrungsaustausch endete mit einer Zusammenfassung der erörterten Aspekte sowie mit Überlegungen zur verbesserten Implementierung von Parkraumkonzepten (TOP 4). Dieser TOP wurde mittels Metaplan-Technik unterstützt.

Der Ablauf des Erfahrungsaustauschs ist in Tabelle 1 ersichtlich.

Die gesamte Veranstaltung wurde von Michael Lehm Brock, Projektleiter ParkenBerlin, moderiert.

Tabelle 1: Ablauf des Erfahrungsaustauschs zur Parkraumbewirtschaftung Zeit- und Maßnahmenplan für die Einführung der Parkraumbewirtschaftung\*

TOP 1	Begrüßung und Einführung a) Vorstellung des Projekts ParkenBerlin b) Kurzdarstellung der Parkraumbewirtschaftung in den Städten Berlin, Hamburg, Köln, München anschließend: Diskussion
TOP 2	Erfahrungsaustausch Teil 1: a) Instrumente der Parkraumbewirtschaftung b) Wirtschaftlichkeit der Parkraumüberwachung anschließend: Diskussion
TOP 3	Erfahrungsaustausch Teil 2: a) Anforderungen an die Organisationsform des Parkraummanagements b) Akzeptanz und Öffentlichkeitsarbeit anschließend: Diskussion
TOP 4	Fazit und Überlegungen zur verbesserten Implementierung von Parkraumkonzepten

\* eigene Darstellung

## 5. Ergebnisse des Erfahrungsaustauschs

### 5.1 Basisinformationen zur Parkraumbewirtschaftung in den beteiligten Städten

Im Folgenden werden zahlreiche Basisinformationen zur Parkraumbewirtschaftung in den vier Städten dargestellt. Hierzu zählen u.a. die Anzahl der bewirtschafteten Parkstände, der bisher erreichte Umsetzungsstand, die praktizierten Bewirtschaftungsprinzipien, Bewirtschaftungszeiten, Parkgebühren und die Zuständigkeiten für die Aufgaben der Parkraumbewirtschaftung. In Tabelle 2 werden einige Charakteristika der Parkraumbewirtschaftung in den vier Städten gegenübergestellt.

Tabelle 2: Charakteristika der Parkraumbewirtschaftung in Berlin, Hamburg, Köln, München\*

	Berlin	Hamburg	Köln	München
<b>Anzahl bewirtschafteter Stellplätze</b>	ca. 66.000 (Innenstadt + weitere Bezirke) vorrass. Erweiterung	ca. 33.000 (Innenstadt)	ca. 27.000 (Innenstadt)	ca. 67.000 (Innenstadt + weitere Stadtteile) Erweiterung auf

	13.000			ca. 76.000 bis Ende 2010
<b>Bewirtschaftungsprinzipien, -formen</b>	in der Regel: Mischparken	gebietsabhängig: Mischparken Bewohnerparken Kostenfreies Kurzzeitparken (Pilotgebiete)	gebietsabhängig: Mischparken Bewohnerparken Kostenfreies Kurzzeitparken (Pilotgebiete) spezielle Langzeitparkplätze	gebietsabhängig: Mischparken Bewohnerparken Kombiniertes Kurz-/ Mischparken Blaue Zonen
<b>Bewirtschaftungszeiten</b>	gebietsabhängig Mo - Sa	gebietsabhängig Mo - Sa	gebietsabhängig Mo - So	gebietsabhängig Mo - Sa
<b>Höchstparkdauer</b>	keine	2 Stunden	4 Stunden teilweise 2 Stunden teilweise 6 Tage	2 bis 4 Stunden
<b>Parkgebühren</b>	gestaffelt 1 Euro, 2 Euro oder 3 Euro je Stunde	gestaffelt 0,50 Euro, 1 Euro oder 2 Euro je Stunde	gestaffelt 1 Euro oder 2 Euro je Stunde Langzeitparkplätze: 3 Euro je Tag	gestaffelt 1 Euro je Stunde 2,50 Euro je Stunde (Altstadt)
<b>Handyparken</b>	ja	ja	ja	nein
<b>Car-Sharing auf öffentlichem Straßenland</b>	modellhafte Erprobung		modellhafte Erprobung	
<b>Förderung Anwohner- bzw. Quartiersgaragen</b>	nein	ja	ja	ja
<b>Stellplätze für E-Mobility auf öffentlichem Straßenland</b>	geplant**		geplant***	nein

\*\* in Berlin-Mitte sind 15 E-Mobility-Stellplätze geplant

\*\*\*das Land NRW plant eine Verordnung, nach der die Städte auch Stellplätze für Elektrofahrzeuge mit Lade-station im öffentlichen Straßenraum anbieten können.

\* eigene Darstellung

Die folgenden Abschnitte enthalten eine differenzierte Darstellung der Charakteristika der Parkraumbewirtschaftung in den einzelnen Städten.

### 5.1.1 Parkraumbewirtschaftung in Berlin

In Berlin werden momentan etwa 66.000 Parkstände im Straßenraum bewirtschaftet (u.a. in den Bezirken Mitte, Charlottenburg-Wilmersdorf und Spandau), eine Erweiterung um 13.000 Parkstände im Bezirk Pankow (Ortsteil Prenzlauer Berg) ist in Vorbereitung.

Die Parkraumbewirtschaftung in Berlin erfolgt überwiegend im Mischprinzip nach dem so genannten Berliner Modell. Demnach darf in bewirtschafteten Gebieten grundsätzlich auf allen Parkständen entweder mit gültigem Parkschein oder Vignette geparkt werden.

Eine Höchstparkdauer besteht nicht.

Die Ausgestaltung der Bewirtschaftungszeiten und der Gebührenhöhe erfolgen in Abhängigkeit der Nachfragecharakteristik. Üblicherweise wird in Berlin häufig in folgenden Zeiten bewirtschaftet:

- Montag bis Freitag: 9:00 bis 20:00 Uhr,
- Samstag: 9:00 bis 18:00 Uhr.

Jedoch werden die Bewirtschaftungszeiten örtlich angepasst. So gelten z.B. für touristisch bzw. gastronomisch besonders geprägte Bereiche im Bezirk Mitte auch folgende Bewirtschaftungszeiten:

- Montag bis Samstag: 9:00 bis 22:00 Uhr oder
- Montag bis Samstag: 9:00 bis 24:00 Uhr.

Die Gebührenhöhen sind generell gestaffelt in Bereiche mit 0,25 Euro, 0,50 Euro oder 0,75 Euro pro 15 Min. bzw. 1 Euro, 2 Euro oder 3 Euro je Stunde. Die Gebührenhöhe ist in der Parkgebührenordnung für das Land Berlin (ParkGebO) festgelegt<sup>1</sup>.

Bewohner bewirtschafteter Gebiete erhalten eine Anwohner vignette. In den bewirtschafteten Gebieten werden die Bewohner an den Rändern der Zonen berechtigt, in mehreren Zonen zu parken, um Konflikte um das Bewohnerparkvorrecht zu vermeiden.

Je Betrieb wird in der Regel eine Betriebsvignette für ein Fahrzeug ausgegeben. Darüber hinaus bestehen zahlreiche Ausnahmetatbestände<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Vierte Verordnung zur Änderung der Parkgebühren-Ordnung, vom 1. August 2006, GVBl., S. 882; verkündet: 8.8.2006 (Parkgebührenordnung des Landes Berlin).

<sup>2</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Verkehrslenkung Berlin (VLB), Richtlinien für die Erteilung von Vignetten und Ausnahmegenehmigungen für Betriebe.

### 5.1.2 Parkraumbewirtschaftung in Hamburg

In der Hamburger Innenstadt werden momentan etwa 33.000 Parkstände und Stellplätze bewirtschaftet. Die Mehrzahl der Parkstände auf Straßenland wird nach dem Mischprinzip bewirtschaftet. Im Einzelnen handelt es sich um:

- 16.200 öffentlich zugängliche Plätze,
- 10.100 Plätze in Parkhäusern und Tiefgaragen,
- 3.400 Plätze an Parkscheinautomaten und Parkuhren,
- 2.700 Plätze (mit Parkscheiben, für Bewohner).

Etwa 11.000 Stellplätze werden kostenpflichtig bewirtschaftet. Zudem bestehen 15.000 private Stellplätze sowie 1.800 Stellplätze in Ladezonen.

Die Bewirtschaftung erfolgt in der Regel:

- Montag bis Freitag: 8:00 bis 18:00 Uhr,
- Samstag: 8:00 bis 12:00 Uhr.

Die Höchstparkdauer beträgt zwei Stunden.

Insgesamt bestehen in Hamburg fünf Bewohnerparkgebiete in den Bereichen Großneumarkt, Schaarmarkt, Cremon, St. Pauli und Flughafen.

Die Parkgebührenhöhen<sup>3</sup> sind in Abhängigkeit von der Stellplatznachfrage gestaffelt und betragen zwischen 0,25 Euro und 1 Euro je 30 Minuten:

- Zone I: 1,00 Euro/30 Min. in Bereichen mit extrem starker Nachfrage, z.B. City
- Zone II: 0,50 Euro/30 Min. in Bereichen mit starker Nachfrage, z.B. Altona, Harburg, Universität
- Zone III: 0,25 EURO/ 30 Min. in Bereichen mit regelungsbedürftiger Nachfrage

Das kostenfreie Parken bis 15 Minuten (Kurzparken) wurde im April 2005 in fünf Pilotgebieten (Burchardplatz, Osterstraße, Fuhlsbüttler Straße, Langenhorn-Markt, Zentrum Bergedorf) eingeführt, bei denen es sich um Citylagen, Bezirkszentren oder Stadtteilzentren handelt. Zur Überwachung der Kurzparkzeit wurden 57 Parkscheinautomaten umgerüstet.

In Hamburg existieren im Gegensatz zu Köln keine innenstadtnahen Parkplätze, die für Langzeitparken geeignet wären. Stattdessen bestehen außerhalb der Innenstadt zahlreiche P + R-Plätze. Auch zukünftig soll P+R am Stadtrand und im Umland unter Berücksichtigung der Ausweitung des HVV in die Metropolregion qualitativ und quantitativ ausgebaut werden.

---

<sup>3</sup> lt. Hamburger Gebührenordnung vom 16. Februar 1993, HmbGVBl. 1993, S. 54

In der Vergangenheit wurde in Hamburg der Bau von Quartiersgaragen gefördert, um die Parkplatzsituation in Quartieren mit Stellplatzdefiziten zu verbessern. Unrentierliche Kosten des Stellplatzbaus konnten mit maximal 15.000 Euro je Stellplatz gefördert werden (bei 30 Jahren Zweckbindungsfrist). Die Finanzierung erfolgte aus dem Aufkommen der Ausgleichsbeträge von Investoren, die in Form der Stellplatz-Ablöse eingenommen wurden. Nach der Hamburger Bauordnung durften in einem sogenannten Abminderungsgebiet nur 25% der zulässigen Parkplätze erstellt werden, 75% mussten abgelöst werden. Im Jahr 2001 wurde die Stellplatzablösepflicht in Hamburg in den Beschränkungsgebieten abgeschafft und dadurch das Mittelaufkommen deutlich reduziert.

In Hamburg ist perspektivisch die Anpassung der Bewohnerparkgebiete sowie von Gebührenzonen und -zeiten vorgesehen. Darüber hinaus sollen die HafenCity in das Parkleitsystem Centrum integriert und die Parkleitsystemen Arena, Bezirkszentren bedarfsgerecht ausgeweitet werden. Weiterhin wird die Schaffung von zusätzlichem Parkraum in besonders verdichteten Quartieren (Blockinnenbereiche, unter zentralen Plätzen) angestrebt.

### 5.1.3 Parkraumbewirtschaftung in Köln

In der Kölner Innenstadt bestehen 21 Parkzonen mit 27.000 Parkplätzen. Davon werden etwa 80% Parken mit Parkscheinautomaten mit rotem Punkt (roter Punkt mit darauf stehendem Kürzel für die betreffende Bewohner-Parkzone zur schnellen Erkennbarkeit) und etwa 11% mit Parkscheinautomaten ohne roten Punkt bewirtschaftet. Knapp 1.600 Parkplätze befinden sich in Ladezonen. Desweiteren gibt es 173 freie Parkplätze. An ausgewählten Geschäftsstraßen gilt die Parkraumbewirtschaftung ohne Bewohnerparkregelung.

Darüber hinaus sind 4.000 Langzeitparkplätze im Bereich der Kölner Innenstadt, in den Stadtbezirken Mülheim und Nippes und im City-Bereich von Porz z.B. für Tagespendler und Besucher verfügbar (für 3 EURO je Tag bis zu 6 Tage ohne Unterbrechung). Diese Stellplätze werden auch für betriebliche Fahrzeuge genutzt. Ausnahmegenehmigungen für Firmenfahrzeuge zum Parken in bewirtschafteten Gebieten werden in Köln restriktiver gehandhabt als z.B. in Berlin.

Die Bewirtschaftungszeiten differieren von Gebiet zu Gebiet (z.B. 9:00 bis 18:00 Uhr, 9:00 bis 21:00 Uhr, 9:00 bis 23:00 Uhr)

Die Höchstparkdauer für Kunden und Besucher beträgt 4 Stunden, an Geschäftsstraßen auch von 2 Stunden.

Es gelten in Köln drei Parkgebührenstufen:

- in zentralen Lagen: 2 Euro je Stunde,
- in nicht-zentralen Lagen: 1 Euro je Stunde,
- auf speziellen Langzeitparkplätzen: 3 Euro je Tag.

Im Rahmen des Handyparkens werden die Gebühren im 3-Minutentakt (0,05 bzw. 0,10 EUR je 3 Min.) nach tatsächlicher Parkdauer abgerechnet.

Das kostenfreie Parken bis 15 Minuten (Kurzparken) wurde in Form eines Pilotprojekts in drei Straßenabschnitten (Severinstraße, Ehrenstraße und Mittelstraße) eingeführt. Park-

scheine hierfür sind an Parkscheinautomaten erhältlich, die mit einem blauen Punkt gekennzeichnet sind.

Ebenfalls als Pilotprojekt wird seit drei Jahren das Car-Sharing auf öffentlichem Straßenland erprobt.

In einigen Kölner Bezirken wächst der Druck der Bewohner nach einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung.

#### **5.1.4 Parkraumbewirtschaftung in München**

In München bestehen rund um die Stadtmitte 45 Parklizenzengebiete, in denen die Bewohnerregelung nach § 45 StVO gilt. In der Altstadt besteht eine Sonderregelung für Bewohner nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO.

Die Parkraumbewirtschaftung in München soll in naher Zukunft erheblich erweitert werden. Angrenzend an die Innenstadt sollen noch bis November 2009 vier weitere Parklizenzengebiete eingerichtet werden. Für weitere elf Parklizenzengebiete, die voraussichtlich im ersten Halbjahr 2010 in Kraft treten werden, sind die Planungen abgeschlossen. Für weitere Gebiete südwestlich und südöstlich der Innenstadt erfolgen aktuell Bedarfsuntersuchungen und anschließend ggf. Maßnahmenplanungen, die ab Dezember 2010 realisiert werden.

Momentan werden in München 67.000 Stellplätze auf öffentlichem Straßenland bewirtschaftet, bis zum Jahr 2010 könnte sich die Anzahl auf bis zu 76.000 Stellplätze erhöhen.

In den Parklizenzengebieten nach § 45 StVO werden verschiedene Bewirtschaftungsprinzipien angewandt.

In Bewohnerparkgebieten sind die Parkstände in der Regel von Montag bis Samstag in der Zeit zwischen 9:00 bis 23:00 Uhr reserviert (von 9:00 bis 18:00 Uhr maximal 50%, ab 18:00 Uhr max. 75%), nachts sowie an Sonn- und Feiertagen ist in diesen Bereichen das Parken für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer möglich.

In Gebieten mit Mischparken parken Bewohner mit Parkausweis umsonst, Besucher können mit Parkschein parken. Bewirtschaftet wird Montag bis Samstag von 9:00 bis 23:00 Uhr. Die Parkgebühren betragen 1 Euro je Stunde, maximal 6 Euro je Tag.

Gebiete mit kombiniertem Kurz-/Mischparken werden in der Regel von 9:00 bis 18:00 Uhr sowohl für Bewohner als auch und Besucher kostenpflichtig bewirtschaftet. In diesem Zeitraum gilt eine Höchstparkdauer von zwei Stunden. Ab 18:00 Uhr parken Bewohner mit Parkausweis frei, Besucher können kostenpflichtig und ohne Parkdauerbegrenzung parken.

In den Parklizenzengebieten erhalten Gewerbetreibende in der Regel einen Parkausweis für ein Fahrzeug. Darüber hinaus können auch Ausnahmegenehmigungen erteilt werden.

In einem Sondergebiet in der Münchner Altstadt bestehen drei blaue Zonen, und zwar im Kreuzviertel, im Graggenauviertel und im Hackenviertel. Hierbei handelt es sich um regelungsarme Räume, in denen auf einen Großteil der Verkehrszeichen verzichtet wird. Hier ist das Parken nur in blau gekennzeichneten Flächen möglich, und zwar Montag bis Samstag von 8:00 bis 19:00 Uhr. Die Parkgebühren betragen 2,50 Euro je Stunde. Es gilt eine Höchstparkdauer von zwei Stunden. In der blauen Zone können Bewohner mit Hauptwohnsitz in der Altstadt eine Ausnahmegenehmigung zum Parken gem. § 46 StVO

erhalten, wenn sie nicht über einen privaten Stellplatz verfügen. Für Gewerbetreibende werden keine Ausnahmen gewährt.

Um die Parkplatzsituation für Anwohnerinnen und zu verbessern, wurde im Jahr 2003 in München ein Konzept für den Bau von Anwohnergaragen und zur Schaffung zusätzlicher Anwohnerparkplätze für Anwohner in dicht bebauten innerstädtischen Quartieren mit unzureichendem Parkplatzangebot beschlossen. Zusätzlich existiert seit 2001 ein "2000-Stellplätzeprogramm", in dessen Rahmen private Bauträger in Stadtvierteln mit hohem Anwohner-Parkplatzmangel für die Errichtung zusätzlicher Anwohnerstellplätze einen Zuschuss in Höhe von 50% der Baukosten (maximal. 15.000 Euro je Stellplatz) erhalten können. Die Finanzmittel für das Konzept "Anwohnergaragen in München" und das "2000-Stellplätze-Programm" werden aus den Einnahmen der Stellplatz-Ablöse bereitgestellt.

## 5.2 Ziele der Parkraumbewirtschaftung

In allen vier Städten erfolgt die Parkraumbewirtschaftung in zentralen Lagen, die durch eine hohe Verkehrsbelastung und einen hohen Parkdruck gekennzeichnet sind.

Die Parkraumbewirtschaftung dient primär der Verbesserung der Parksituation in verkehrlich besonders belasteten Gebieten. Bewohnerschutz (z.B. Köln) sowie Bereitstellung von Kurzzeitparkplätzen für Kunden und Besucher (z.B. Berlin, Hamburg) sind wesentliche Ziele der Maßnahme. Zugleich sollen ÖPNV-Anteile insbesondere beim Berufspendlerverkehr (z.B. Hamburg) gesteigert werden. Zudem sollen insbesondere auf Quartiersebene die Bedingungen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr (z.B. Berlin) sowie die Aufenthalts- und Wohnqualität (z.B. Hamburg, Köln) verbessert werden.

Deutlich wird auch, dass der primär den ruhenden Verkehr steuernde Ansatz der Parkraumbewirtschaftung sowohl auf gesamtstädtischer als auch auf Quartiersebene eine Reihe von Zielkongruenzen wie der Luftreinhaltung, der Minderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Reduzierung des Lärms aufweist. Dies wird auch anhand übergeordneter Verkehrsplanungen (z.B. Stadtentwicklungsplan Verkehr in Berlin) deutlich.

Wenngleich bei den Vertreterinnen und Vertretern der beteiligten Städte große Übereinstimmung hinsichtlich der vielfältigen Zielkongruenzen von Parkraumbewirtschaftung und Planungen in den Bereichen Luftreinhaltung, Lärmreduzierung, ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr sowie Stadtentwicklung herrschte, wurde in der Diskussion nochmals auf die in §§ 13 und 45 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) abschließend dargestellten Ziele der Parkraumbewirtschaftung und die sogenannten "Ermächtigungsgrundlagen" hingewiesen, die Maßnahmen zur Beseitigung eines Parkraum Mangels in den Mittelpunkt stellen. Somit können, da die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumes und des Bewohnerparkens ausschließlich ordnungsrechtliche Regelungen sind, keine planungspolitischen Ziele zugrunde gelegt werden. Ansonsten bestünde die Gefahr, dass im Rahmen einer gerichtlichen Prüfung festgestellt werden kann, dass die bestehenden Rechtsgrundlagen wegen einer falschen Zielsetzung unzulässig angewendet wurden. Daher sollten ausschließlich die in der StVO genannten zulässigen Ziele formuliert werden. Die darüber hinaus als "Folgeeffekte" auftretenden Vorteile (weniger Verkehrsaufkommen, Gebühreneinnahmen, Stärkung des ÖPNV usw.) können lediglich als positive und wünschenswerte Effekte dargestellt werden.

In Tabelle 3 sind die Ziele der Parkraumbewirtschaftung in den vier Städten gegenübergestellt.

Tabelle 3: Ziele der Parkraumbewirtschaftung in Berlin, Hamburg, Köln, München\*

	<b>Berlin**</b>	<b>Hamburg</b>	<b>Köln</b>	<b>München</b>
<b>Gebietskulisse</b>	+/- S-Bahn-Ring, Stadtteilzentren, Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichem Straßenland	Innenstadt, Bezirks- und Stadtteilzentren	Innenstadt + zentrale Lagen in Außenbezirken	bedarfsgerecht innerhalb des Mittleren Rings und in besonderen Brennpunkten in Außenbezirken
<b>Steuerungsziel Stadt</b>	Luft- / Lärm, CO <sub>2</sub> , Autoverkehrsanteil Innenstadt mindern	Stärkung des ÖPNV (Berufsverkehr), Stärkung Radverkehr, Bereitstellung von Kurzzeitparkplätzen	Verbesserung der Auslastung von öffentlichen Stellplätzen und der Parkmöglichkeiten für Bewohner	Verlagerung Pendlerverkehr auf Umweltverbund und Beitrag zur Luftreinhaltung
<b>Steuerungsziel Quartier</b>	Berufsverkehr reduzieren, Kurzparken verbessern, Bewohnerparken, Fahrrad- und Fußverkehrsflächen verbessern	Vermeidung von Nutzungskonkurrenzen, Aufenthalts- und Wohnqualität verbessern	Verbesserung der Auslastung von öffentlichen Stellplätzen und der Parkmöglichkeiten für Bewohner	besseres Wohnumfeld und mehr Aufenthaltsqualität, Reduzierung des Parksuchverkehrs, bessere Erreichbarkeit für Wirtschaftsverkehr und Besucher, effektive Nutzung des vorhandenen Parkraumes

\*\* keine Stellplatzbau-Pflicht

\* eigene Darstellung

### 5.3 Zuständigkeiten und Organisationsformen im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung

#### 5.3.1 Zuständigkeiten

Im Folgenden werden die Zuständigkeiten für wichtige Aufgaben im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung in den vier Städten dargestellt.

Die Zuständigkeiten für Belange der Parkraumbewirtschaftung bzw. den ruhenden Verkehr sind zwischen der Landesebene (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung) und den Bezirken aufgeteilt.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung sieht im Stadtentwicklungsplans Verkehr (StEP Verkehr) u.a. eine effiziente und zugleich stadt- und umweltverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs vor. Für die Erreichung dieses Ziels gilt die Parkraumbewirtschaftung als eine zentrale Maßnahme. Von Seiten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wurde ein informeller Leitfaden herausgegeben, der den Bezirken Hinweise zur Planung, zur Umsetzung und zum Betrieb der Parkraumbewirtschaftung zur Verfügung stellt<sup>4</sup>. Ebenso ist die Behörde für die Parkgebührenordnung zuständig. Eine Verordnung zur Festlegung von Obergrenzen des Stellplatzbaus ist geplant.

Die Berliner Bezirke haben im Jahr 2000 die Zuständigkeit für die Planung und Konzeption der Parkraumbewirtschaftung und im Jahr 2004 auch für die Vignettenerteilung und Überwachung übertragen bekommen. In den einzelnen Berliner Bezirken werden die mit der Parkraumbewirtschaftung verbundenen Aufgaben - mit Ausnahme der Parkraumüberwachung - von verschiedenen Ämtern bzw. Leistungs- und Verantwortungszentren (LUV) wahrgenommen:

- Planung und Konzeption: Straßen- und Grünflächenamt, Tiefbauamt, Stadtplanung, Umweltamt,
- Anordnung nach StVO: bezirkliche Straßenverkehrsbehörde (kann unterschiedlichen Abteilungen zugeordnet sein),
- Betrieb: Straßen- und Grünflächenamt, Tiefbauamt, mit externer Vergabe (Bewirtschaftungsunternehmen),
- Vignettenerteilung: Bürgeramt, Ordnungsamt,
- Überwachung des ruhenden Verkehrs: Ordnungsamt.

In Hamburg liegt die Zuständigkeit für die Parkraumkonzeption bei der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, für die Überwachung sind Polizei und Bezirke zuständig.

In Köln sind die Zuständigkeiten für die Aufgaben der Parkraumbewirtschaftung überwiegend zentral geregelt:

- Amt für Straßen und Verkehrstechnik: Planung/ Konzeption (nach Beschlussvorlage der Bezirksvertretungen), Anordnung, Beschilderung und Parkscheinautomaten (Vergabe und Durchführung Aufbau), Betrieb inkl. laufende Optimierungen im Bewirtschaftungsgebiet und Betrieb der Parkscheinautomaten,
- Bürgerämter: Vergabe der Bewohnerparkausweise,
- Amt für öffentliche Ordnung: Überwachung des ruhenden Verkehrs.

In München gelten folgende Zuständigkeiten für die Aufgaben der Parkraumbewirtschaftung:

- Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Parkraumuntersuchung, konzeptionelle Maßnahmenplanung, Weiterentwicklung, Bewirtschaftungskonzept,

---

<sup>4</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Leitfaden Parkraumbewirtschaftung, Berlin 2004.

- Kreisverwaltungsreferat: Begleitung, Bewertung und Umsetzung der Planung, verkehrliche Anordnung, Öffentlichkeitsarbeit, Ausgabe Parkausweise, Parkraumüberwachung, Bußgeldverfahren,
- Baureferat: Aufstellen der Beschilderung, Aufstellen der Parkscheinautomaten.

Aus der Verwaltungsstruktur der Stadtstaaten Hamburg und Berlin resultieren die Zuständigkeiten-Ebenen des Landes und der Bezirke, z.B. obere und untere Straßenverkehrsbehörde, während in den kreisfreien Städten Köln und München jeweils nur die untere Straßenverkehrsbehörde angesiedelt ist.

Tabelle 4: Zuständigkeiten im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung in Berlin, Hamburg, Köln, München\*

	<b>Berlin</b>	<b>Hamburg</b>	<b>Köln</b>	<b>München</b>
<b>Planung</b> - zentral (z), dezentral (d)	d (z)	z (d)	z (d)	z
<b>Ziele</b> - zentral (z), dezentral (d)	d (z)	d (z)	d (z)	z
<b>Straßenverkehrliche Anordnung/ Beschilderung</b> zentral (z), dezentral (d)	d (z)	d (z)	z	z
<b>Betrieb</b> Verwaltung (v), privater Betrieb (p)	p (d)	v	v	v
<b>Überwachung</b> Verwaltung (v), Polizei (P)	v	P (v)	v	V (P in Absprache)
<b>Finanzierung/ Abrechnung</b> zentral (z), dezentral (d)	d (z)	z	z	z
<b>Evaluation</b> Gutachten (g), Verwaltungsvollzug (vv)	g	g	vv, g	g
<b>Kommunikation/ Öffentlichkeitsarbeit/ Marketing</b> zentral (z), dezentral (d)	d (z)	-	z	

\* eigene Darstellung

Im Vergleich der Städte wird im Bereich der Planung deutlich, dass alle Städte außer Berlin die Parkraumbewirtschaftung zentral planen. Die Ziele der Parkraumbewirtschaftung werden mit Ausnahme von München aber eher auf dezentraler Ebene formuliert.

Die straßenverkehrlichen Anordnungen ergehen in Berlin und Hamburg von den Bezirken (untere Straßenverkehrsbehörde), in Köln und München vom Amt für Straßen und Verkehrstechnik bzw. vom Kreisverwaltungsreferat.

Der Betrieb der Parkscheinautomaten wird in Berlin an Private vergeben, in den anderen Städten erfolgt der Betrieb durch die Verwaltung.

Mit Ausnahme von Hamburg (Zuständigkeit der Polizei) erfolgt die Parkraumüberwachung durch die Ordnungsämter (Berlin, Köln) bzw. das Kreisverwaltungsreferat (München).

Die Finanzierung der Parkraumbewirtschaftung liegt in Hamburg, Köln und München in zentraler Zuständigkeit. In Berlin finanzieren die Bezirke die Parkraumbewirtschaftung aus den Einnahmen aus Parkgebühren, während die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern überwiegend der Senatsverwaltung für Finanzen zufließen.

Eine Erfolgskontrolle bzw. Evaluierung der Parkraumbewirtschaftung erfolgt meist durch extern vergebene Gutachten, in Köln stellt die Verwaltung auch eigene Untersuchungen an.

In Köln werden anlassbezogen zentrale Aktivitäten der Kommunikation, der Öffentlichkeitsarbeit und des Marketings entwickelt, während in Berlin diese Aufgabe primär von den Bezirken wahrgenommen wird.

Die Ausgabe von Bewohnerparkausweisen obliegt mit Ausnahme von München (Zuständigkeit des Kreisverwaltungsreferats) den Bürgerämtern.

Eine Zusammenstellung der Zuständigkeiten im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung enthält Tabelle 4.

### **5.3.2 Anforderungen an die Organisationsform des Parkraummanagements**

Die Einführung und der dauerhafte Betrieb der Parkraumbewirtschaftung stellen eine komplexe Managementaufgabe dar, die komplexe Anforderungen an das Zusammenwirken der betroffenen Verwaltungseinheiten stellt.

Die flächenhafte Parkraumbewirtschaftung dient der Vermeidung von Verdrängungseffekten (z.B. Bewohner) und wird zur Steuerung des Kfz-Verkehrsaufkommens genutzt. Hierfür bedarf es sowohl einer besseren Evaluation der Gesamtmaßnahme in Bezug auf Zielerreichung und Effizienz voraus. Gleichzeitig ist eine ausreichende Steuerung des privaten Stellplatzbaus notwendig.

Das Parkraummanagement kann als ein Betrieb öffentlicher Stellplätze verstanden werden, der versucht, die vereinbarten Ziele mit einer möglichst guten Akzeptanz bei den Nutzern zu erreichen. Damit handelt es sich um eine Kombination von Produktverbesserung und Öffentlichkeitsarbeit, kann aber auch als die Integration von öffentlichem und privatem Betrieb von Stellplätzen verstanden werden.

In regelmäßigen Abständen sind Untersuchungen und ggf. Nachbesserungen der Regelungen zur Parkraumbewirtschaftung erforderlich, wofür eine enge Zusammenarbeit von Planungsbehörde, Straßenverkehrsbehörde und Überwachungsbehörde erforderlich sind, z.B.

- Rückmeldungen der Überwachung zur Optimierung der Beschilderung,
- aufbereitete Parkscheinstatistiken als Hilfe zur Optimierung der Überwachung.

Zur geeigneten Organisationsform - zentrale städtische öffentliche Verwaltung, dezentrale Verwaltungen oder beliebige GmbH mit dem Recht zur Überwachung - gab es aus den Städten unterschiedliche Rückmeldungen.

So sei aus Kölner Sicht eine zentrale städtische öffentliche Verwaltung, wie sie in Köln bereits besteht, gut geeignet, den Spagat zwischen effizientem und angemessenem Verwaltungshandeln zu leisten.

Aus Berliner Sicht wird weniger die Organisationsform, sondern der politische Wille von Seiten des Sentas und der Bezirke als entscheidend erachtet.

Aus Hamburger Sicht wäre eine private Gesellschaft mit Rechten zur Überwachung durchaus eine Alternative, dieses sei aber nach den gescheiterten Versuchen zur Änderung der straßenverkehrsrechtlichen Grundlagen auf absehbare Zeit nicht möglich.

Weiterhin wurde geäußert, dass auch ein Privatunternehmen Probleme bei der Rekrutierung geeigneten Personals haben dürfte. Auch hinsichtlich einer besseren Überwachungsintensität bei Privaten bestehen Zweifel.

Eine Privatisierung der Parkraumüberwachung erscheint aktuell allenfalls als eine rechtstheoretisch möglich Grundlage für die Beleihung. Es sei aber zu konstatieren, dass eine Privatisierung der Aufgabe in Deutschland politisch nicht gewollt sei. Daher müsse man sich vorrangig um organisatorische Verbesserungen bei der Überwachung bei den öffentlichen Aufgabenträgern bemühen.

Aus Sicht einer effizienten Überwachung wird es von den Beteiligten als sekundär gesehen, ob die Polizei oder die Stadt die Aufgabe wahrnimmt. Entscheidend sei das Vorhandensein einer ausschließlich für diese Aufgabe zuständigen Organisationseinheit

In jedem Falle sollte sich die Verwaltung auch im Interesse von Transparenz darum bemühen, im Sinne einer gesamtwirtschaftlichen Wahrnehmung die Verantwortung für Einnahmen und Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung in eine Hand zu legen.

## **5.4 Ausgewählte Instrumente der Parkraumbewirtschaftung**

### **5.4.1 Beschilderung**

In Berlin erfolgt die Kennzeichnung der bewirtschafteten Gebiete durch eine positive Beschilderung mit Zeichen 314 StVO (Parkplatz) und Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone (Nr.)“. Die Überlagerung von verschiedenen Parken-Tatbeständen führt zu teils schwer verständlichen Beschilderungen mit Schilderbäumen (vgl. Abbildung 2).

In Berlin wird bisher generell noch keine Zonenbeschilderung praktiziert. Das Bezirksamt Berlin-Mitte hat zur Zonenbeschilderung eine Untersuchung im Gebiet des Hauptbahnhofs durchgeführt, wonach u.a. ein Drittel der Verkehrszeichen eingespart werden könnten. Im Zuge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung um neue Gebiete (Bezirk Pankow, Ortsteil, Prenzlauer Berg) wird eine Zonenbeschilderung geprüft (neue Rechtslage nach Novelle der StVO: positive Zonenbeschilderung).

Im Projekt „Klarschiff – Auslichten und Instandsetzung des Schilderwaldes“ setzt die Hamburger Verwaltung umfangreiche Pilotvorhaben zur Verbesserung des Erscheinungsbildes des öffentlichen Straßenraumes um<sup>5</sup>. Dazu wurden in sieben Bezirksämtern zu-

---

5 Ausführungen beziehen sich auf eine Auskunft der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg, Amt für Verkehr und Straßenwesen (Ansprechpartnerin Maike Schneider)

sätzliche Haushaltsmittel bereitgestellt, um über die laufende Unterhaltung und Instandsetzung hinaus Schilder und Verkehrszeichen zu ordnen, zu reinigen, zu erneuern und die Anzahl zu reduzieren. Das Projekt wurde Ende April 2007 unter Federführung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) begonnen<sup>6</sup>. Auf Basis von Vorschlägen aus den Stadtbezirken wurden Gebiete mit unterschiedlichen Nutzungen (Wohn- und Gewerbegebiete, Einkaufspassagen, Plätze und auch Straßenzüge) hierfür ausgewählt.

Abbildung 2: Positiv-Beschilderung in Berlin-Mitte\*



\*Quelle: Thomas Preuß.

In Zusammenarbeit mit den örtlich zuständigen Polizeikommissariaten wurden die ausgewählten Bereiche systematisch auf entbehrliche Verkehrszeichen und sonstige Verbesserungsmöglichkeiten (z.B. Zonenbeschilderung, Schildergröße, Standort, Zustand) überprüft. Die praktische Umsetzung des Projekts erfolgte bisher nur in den Bezirken Berge-

---

vom 3. April 2008 und einem Flyer des Bezirksamtes Harburg zu dem neuen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, Bezirksamt Hamburg-Harburg – Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Hamburg 2008.

6 unter Federführung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) im Zusammenwirken mit der Behörde für Inneres (BfI) und der konstruktiven Einbindung der Bezirksämter.

dorf (IV. Quartal 2007) und Harburg (I. Quartal 2008) In weiteren Bezirken werden die Maßnahmen zurzeit vorbereitet<sup>7</sup>. Als Ergebnis der Pilotphase wird bereits jetzt (vor Abschluss der Maßnahmen) von der zuständigen Behörde festgehalten, dass konsequenter Schilderabbau nicht für alle Bereiche gleichermaßen empfehlenswert sei. Bei Hauptverkehrsstraßen sei es zum Beispiel erforderlich, an den vielen Einmündungen Verkehrszeichen zu wiederholen, um einfahrende Verkehrsteilnehmer auf die geltenden Regelungen hinzuweisen.

In räumlich begrenzten Gebieten (Quartieren oder Stadtvierteln) könne dagegen durch die Einführung von Zonenbeschilderungen (Zeichen 290, Haltverbot für eine Zone) bereits deswegen ein teils erheblicher Abbau von Verkehrszeichen herbeigeführt werden, weil innerhalb der Zone keine wiederholenden Verkehrszeichen erforderlich seien (vgl. Abbildung 3). Dabei werden im Schnitt etwa 75 Prozent der bisher benötigten Schilder eingespart. Im Kontorhaus-Viertel wurde eine Zonenbeschilderung mittels Zeichen 290 in Verbindung mit Parkscheinautomaten eingerichtet. Hier konnte die Zahl der Verkehrsschilder um 80% reduziert werden, wodurch sich das Stadtbild verbessert hat. Wenngleich einige Verkehrsteilnehmer die Beschilderung vergessen, überwiegt hier eine positive Einschätzung. Im Mittel aller Pilotvorhaben wird mit einer Quote von 25 Prozent Schilderabbau gerechnet. Dieses Ergebnis übertrifft das beim Beschluss des Projektes „Klar Schiff Hamburg“ anvisierte Ziel von 20 Prozent Reduktion. Praktische Erfahrungen mit der Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer liegen wegen der kurzen Umsetzungszeit bisher nur begrenzt vor. Nach Hamburger Einschätzung eignet sich eine Zonenbeschilderung eher an Nebenstraßen in Quartieren mit einheitlicher Struktur und hohem Bewohneranteil und weniger an Hauptverkehrsstraßen.

In Hamburg ist darüber hinaus ein 5jähriger Pilotversuch (nach Modellversuchsverordnung des BMVBS in Vorbereitung) zur Markierung auf der Fahrbahn vorgesehen. Diese gelbe Markierung ersetzt Zeichen 283 (Haltverbot) und 286 (eingeschränktes Haltverbot) durch eine durchgezogene Linie (absolute Haltverbot) bzw. eine unterbrochene Linie (eingeschränktes Haltverbot). Zeitliche Differenzierungen sind hier nicht möglich. Der Pilotversuch wird wissenschaftlich ausgewertet.

In Köln werden die bewohnerparkberechtigten Bewirtschaftungsgebiete mit Zeichen 314 StVO (Parkplatz) beschildert wird sowie zusätzlich mit dem roten Punkt an Parkscheinautomaten. In der Vergangenheit wurden negative Erfahrungen mit der Zonenbeschilderung (Zeichen 290, Haltverbot für eine Zone) gesammelt. So gab es insbesondere bei gebietsfremden Besuchern Probleme, da die Beschilderung von den Verkehrsteilnehmern vergessen wurde. Aus diesem Grund wurde die Zonenbeschilderung wieder rückgängig gemacht.

In München erfolgt die Beschilderung in den Parklizenzgebieten ebenfalls als Zonenbeschilderungen (Zeichen 290, Haltverbot für eine Zone) (vgl. Abbildung 3).

In Köln ist die gesonderte Beschilderung von Car-Sharing im öffentlichen Raum nicht vorgesehen, stattdessen soll es eine Pfostenabspernung geben. In Berlin dagegen wird die Teileinziehung praktiziert (mit Haltverbotsschild), in anderen Städten erfolgt eine Ausweitung als Sondernutzung.

In der Praxis wird die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung häufig durch eine Vielzahl von vorrangigen Regelungen unterbrochen oder eingeschränkt, unter anderem auch

---

<sup>7</sup> dies sind die Bezirke Hamburg-Mitte, Altona, Eimsbüttel, Hamburg-Nord und Wandsbek.

durch Lieferzonen. Diese vorrangigen Regelungen können zeitlich unbegrenzt, zeitlich begrenzt innerhalb und außerhalb der Bewirtschaftungszeit sein oder im Verlauf der Blockkante und an Straßenecken liegen. Lieferzonen erfordern für den Zeitraum ihrer Gültigkeit eine Beschilderung mit Zeichen 286 (eingeschränktes Haltverbot) plus Zusatzschild und für die davor und danach liegenden Zeiträume der Parkraumbewirtschaftung jeweils eigene Beschilderungen. In diesem Fall wird für jeden Zeitbereich vollständig beschildert. Die in Berlin übliche Verwendung des Zeichens 283 zur Anordnung von Lieferzonen ist nach herrschender Rechtsauffassung nicht zulässig. „Sonstige Beschränkungen des Halteverbots, wie „Be- und Entladen 7-9 h erlaubt“ sind unzulässig<sup>8</sup>.

Abbildung 3: Zonenbeschilderung in München\*



\*Quelle: Thomas Preuß.

Auf zeitliche Differenzierungen von mehreren Tatbeständen an ein und demselben Parkstand wird in Köln grundsätzlich verzichtet, um die Verkehrsteilnehmer nicht zu überfordern. Dieses unterscheidet sich z.B. von der Berliner Beschilderungspraxis. In Köln werden Ladezonen nur dort ausgewiesen, wo nachweislich viele Ladevorgänge stattfinden (für spezielle LKW-Ladezonen mind. 15 LKW je Tag). Daher gibt es auch keine kleinteilige zeitliche Begrenzung. In Bereichen mit geringer Ladehäufigkeit muss an Parkscheinau-

8 Peter Hentschel, Straßenverkehrsrecht, StVO (2) § 41, Abs. II, Nr. 8, RdNr. 156-157, Verlag C.H.Beck, 37. Aufl. München 2003.

tomaten-Plätzen be- und entladen werden, das Be- und Entladen in zweiter Reihe wird dort geduldet, wo der fließende Verkehr nicht beeinträchtigt wird.

#### **5.4.2 Höchstparkdauer**

In Berlin wurde auf Veranlassung des Senats keine Höchstparkdauer eingeführt. Untersuchungen zum Parkverhalten haben ergeben, dass die meisten Nutzer nur 1 bis 2 Stunden parken.

In den Städten Hamburg, Köln und München besteht eine Höchstparkdauer von 2 bzw. 4 Stunden.

Offenbar bestehen in Berlin ein vergleichsweise großes oberirdisches Stellplatzangebot und zugleich eine vergleichsweise schlechte Auslastung von Parkhäusern. In diesem Zusammenhang wurde die Frage erörtert, ob eine Begrenzung der Höchstparkdauer in Berlin zu einer stärkeren Auslastung der Parkhäuser durch Langzeitparker führen könnte. In Anbetracht der bislang relativ hohen Schwarzparkerquote müsste jedoch zunächst die Parkraumüberwachung der Parkstände auf öffentlichem Straßenland intensiviert werden, bevor man eine derartige Maßnahme erwägt.

#### **5.4.3 Reduzierung der Stellplatzanzahl auf öffentlichem Straßenland**

In den beteiligten Städten werden mit der Parkraumbewirtschaftung zugleich eine Aufwertung des Straßenraums sowie die Schaffung von Räumen für alternative Nutzungen des öffentlichen Straßenland verbunden. Jedoch unterscheiden sich in den Städten die Potenziale für eine Reduzierung des Stellplatzangebots.

In Berlin-Mitte werden sukzessive Stellplätze z.B. im Bereich Alexanderplatz und Karl-Marx-Allee reduziert. Allerdings leben in diesen zentralen Lagen – im Gegensatz zu anderen Großstädten - dort noch relativ viele Bewohner, so dass das Stellplatzangebot nach Einschätzung der dortigen Experten nicht extrem reduziert werden kann. In Berlin-Mitte werden Autostellplätze partiell in Fahrradparkplätze umgewandelt.

In Hamburg ist nach Aussage der dort Verantwortlichen das Potenzial zur Reduzierung von Parkplätzen auf öffentlichem Straßenland weitgehend ausgeschöpft. Hier wurden insbesondere die Berufspendler zurückgedrängt, so dass inzwischen 85% der Berufspendler für die Fahrt in die Innenstadt nutzen den ÖPNV nutzen.

Nach Einschätzung des Kölner Experten sind in der Kölner Innenstadt bereits alle möglichen öffentlichen Stellplätze bewirtschaftet sowie die höchstmögliche Gebührenhöhe voll ausgeschöpft. Hier bestehen ca. 25.000 Stellplätze in Parkhäusern und ca. 25.000 Stellplätze auf öffentlichem Straßenland, Stellplätze auf öffentlichem Straßenland können nur noch für Kurzparker, jedoch nicht für Bewohner reduziert werden.

Eine genaue Einschätzung der Potenziale zur Stellplatzreduzierung ermöglichte der Erfahrungsaustausch allerdings nicht, da Vergleichsmöglichkeiten sowie Bezugsgrößen wie Zahl der Einwohner, der Arbeitsplätze und der Einpendler in den betreffenden Gebieten nicht zur Verfügung standen.

Alternative Nutzungen des Straßenraums werden in den Städten perspektivisch zu einem Entzug von gewöhnlichen Parkständen führen. So sind bzw. werden Stellplätze für Car-Sharing (z.B. Berlin, Köln) und für E-Mobility (z.B. Berlin, Köln) eingerichtet.

In Köln wird für einen Bereich die Einführung von shared space geprüft. Es ist vorgesehen, dass es in einem solchen Bereich keinerlei Parkplätze geben soll.

#### 5.4.4 Parkraumüberwachung und Wirtschaftlichkeit

Die Parkraumüberwachung gilt als das zentrale Instrument sowohl für die die Sicherstellung regelgetreuem Parken als auch der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme. Damit ist sie neben einer adäquaten Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit entscheidend für die Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung.

Vergleichende Betrachtungen in Bezug auf die Einnahmen-Ausgaben-Verhältnisse bzw. die Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung in den vier Städten sind allerdings nicht möglich, da die dafür notwendigen Daten aus den Städten nicht zur Verfügung stehen. Zudem ist die Vergleichbarkeit eingeschränkt, da sich die Budgetierungsgepflogenheiten in den Städten unterscheiden. Daher sind im Folgenden nur ausschnitthaft Informationen bzw. Einschätzungen aus den Städten zusammengestellt.

Nach Erhebungen in Köln und in Berlin wird für etwa ein Drittel der Parkvorgänge ein Parkschein gezogen. Die sonstigen Parker verfügen entweder über Ausnahmegenehmigungen oder park illegal.

Das Verhältnis der Einnahmen aus Parkgebühren zu Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern beläuft sich etwa 55:45 in Berlin und 50:50 in Köln. In München dagegen herrscht eine höhere Parken-Disziplin, hier stehen hohen Einnahmen aus Parkgebühren geringe Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern gegenüber.

In Berlin sind die Bezirke gefordert, die Parkraumbewirtschaftung aus den Einnahmen aus den Parkscheinautomaten zu finanzieren. Während die Parkgebühren im Bezirk verbleiben, fließen die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern im dritten Jahr nach Einführung der Maßnahme überwiegend der Senatsverwaltung für Finanzen zu. Die Einnahmevergaben für die Bezirke werden dann um einen bezirkspezifischen Anteil erhöht, die Bezirke erhalten dann entsprechend weniger Mittel von der Senatsverwaltung für Finanzen.

In Hamburg besteht formell haushälterisch keine Deckungsfähigkeit von Überwachungskosten und Gebühreneinnahmen.

In Köln stellt das Amt für Straßen und Verkehrstechnik einen eigenen Wirtschaftsplan unter der Maßgabe der Kämmerei auf, der von Rat der Stadt Köln beschlossen wird.

In München wurden aktuell im Rahmen eines Gutachtens Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in fünf definierten Gebietsklassen durchgeführt, in deren Rahmen Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung erhoben wurden. Danach schwanken die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung zwischen den Gebieten in Anhängigkeit von deren Tages- bzw. Nachtauslastung, Beschäftigtenzahl und Bewohnerdichte. Je nach Gebietsklasse betragen die Ausgaben für das Überwachungspersonal zwischen 55 % und 70 % der Gesamtausgaben und die Einnahmen aus den Parkscheinautomaten zwischen 47 % und 85 % der Gesamteinnahmen.

Die Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung ist in der Regel gegeben, wenn die Maßnahmen auf Gebiete begrenzt bleiben, die eine ausreichend hohe Nutzungskonkurrenz haben und bei denen Parkraumbewirtschaftung verkehrlich sinnvoll ist.

Bei dezentralen Wirtschaftsplänen sind die Anforderungen an einen transparenten Mittelfluss besonders hoch und es müssen ausreichende Anreize für die Parkraumbewirtschaftung gegeben sein.

Seitens aller Beteiligten wird es für wünschenswert gehalten, wenn die Überwachung von Einnahmen und Ausgaben in der Verwaltung in einer Hand läge. Jedoch gebe es bisher in der Regel keine gesamtwirtschaftliche Wahrnehmung der Einnahmen- und Ausgabenverantwortung.

Von allen Beteiligten wird darüber hinaus vorgeschlagen, die Statistik aus dem Betrieb der Parkscheinautomaten stärker für Steuerungszwecke zu nutzen.

Insgesamt wird bei den Städten aber auch ein ambivalentes Verhältnis zwischen hoher Kontrolldichte bzw. Kontrolldruck und dem finanziellen Ergebnis der Parkraumüberwachung gesehen, denn theoretisch könnte eine sehr hohe Zahlungsdisziplin an Parkscheinautomaten einen Einbruch bei den Bußgeldeinnahmen nach sich ziehen. Dieses könnte Folgen für die Kostendeckung bei der Überwachung haben.

In Berlin wird neben der mangelnden Zahlungsdisziplin ein gleichzeitiger niedriger Auslastungsgrad der privat betriebenen Parkhäuser registriert. Ein Grund hierfür liegt im vergleichsweise großen oberirdischen Parkplatzangebot, so dass ein Ausweichen auf die bei vielen Autofahrern weniger beliebte Parkhäuser nicht zwingend notwendig ist. Andererseits verlangen die Parkhausbetreiber mindestens dieselben Parkgebühren wie auf den bewirtschafteten oberirdischen Parkständen. Einen anderen Weg geht Köln mit seinen städtischen Parkhäusern, in denen die von der Stadt festgelegten Gebühren niedriger sind als auf den bewirtschafteten oberirdischen Parkständen.

In Hamburg wurde im September 2005 eine Untersuchung zum Parkverhalten angestellt. Demnach wurde lediglich nur für 17 % der parkenden Fahrzeuge ein Parkschein gezogen. 36 % aller Parkvorgänge waren kürzer als 15 Minuten, etwa 30 % der Brötchentasten-Nutzer haben die Parkzeit eingehalten. Damit hat sich das insgesamt schlechte Zahlungsverhalten an den Parkscheinautomaten nach Einführung der Brötchentaste nicht wesentlich verändert. Insgesamt muss auch in Hamburg festgestellt werden, dass das legale Parken auf gebührenpflichtig bewirtschafteten Kurzzeitstellplätzen im öffentlichen Straßenraum die Ausnahme darstellt.

Die Ursachen für hohe Schwarzparker-Anteile werden zum einen in einer noch ausbaufähigen Überwachungsintensität gesehen. Zum anderen erscheinen die drohenden Verwarnungs- und Bußgelder im Vergleich zu den fälligen Parkgebühren eher gering. Dieses reduziert den Anreiz zum Erwerb eines Parkscheins.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt der Parkraumüberwachung und für die Sicherstellung einer adäquaten Überwachungsintensität ist die Rekrutierung von geeignetem Überwachungspersonal in ausreichender Anzahl.

In Berlin ging die Parkraumüberwachung im Jahr 2004 von der Polizei auf die bezirklichen Ordnungsämter über. Die Ordnungsämter haben jedoch Probleme bei der Personalrekrutierung, da die Bezirke auf Personal aus dem zentralen Stellenpool des Senats zurückgreifen müssen, das überwiegend für den Überwachungseinsatz ungeeignet ist.

In Köln werden auf dem Arbeitsmarkt dauerhaft Kräfte für den Überwachungseinsatz gesucht. Allerdings suchen Überwachungskräfte häufig nach einiger Zeit Möglichkeiten zum Wechsel in andere Verwaltungsjobs (Sprungbrett-Effekt).

In Hamburg gibt es ebenfalls Probleme geeignete Bewerber für Überwachungsaufgaben zu finden. Auch hier bestehen Erfahrungen mit dem sogenannten Sprungbrett-Effekt. Allerdings erfolgt in Hamburg die Parkraumüberwachung überwiegend durch die Polizei, wo Polizeiangestellte auch zunehmend für andere Aufgaben eingesetzt werden. Der bezirkliche Ordnungsdienst spielt bei der Parkraumüberwachung in Hamburg aber nur eine geringe Rolle, einen speziellen Ordnungsdienst für Parkraumüberwachung gibt es nicht. Insgesamt wird in Hamburg ein deutlicher Verbesserungsbedarf im Bereich der Überwachung gesehen.

In Köln erfolgt eine gleichmäßige Grundüberwachung, die jedoch aufgrund von Personalmangel nicht als ausreichend bezeichnet werden kann. Ähnliche Erfahrungen liegen auch aus Berlin-Mitte vor. Wichtig sei in jedem Fall eine für die Verkehrsteilnehmer spürbare Präsenz der Überwachungskräfte. Dazu zählten auch räumlich konzentrierte Schwerpunkteinsätze, wie sie z.B. in Berlin und Köln im Rahmen der Parkraumüberwachung erfolgen.

#### 5.4.5 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Eine zieladäquate und rechtzeitige Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit spielt eine wesentliche Rolle für die Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung. Dabei geht es sowohl um die Kommunikation innerhalb der Verwaltung (zwischen den spezialisierten Verwaltungen, die im Rahmen der komplexen Aufgabe temporär oder dauerhaft mit zuvor festgelegter Arbeitsteilung zusammenwirken) als auch um die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit zwischen Verwaltung und den von der Parkraumbewirtschaftung betroffenen Personengruppen (insbesondere Bewohner, Gewerbetreibende, Besucher).

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind sowohl in der Phase der Vorbereitung und Einführung der Parkraumbewirtschaftung als auch beim laufenden Betrieb der Maßnahme erforderlich.

In den beteiligten Städten bestehen unterschiedliche Erfahrungen in Bezug auf Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.

In Berlin war insbesondere in den zurückliegenden Jahren ein Imageproblem der Parkraumbewirtschaftung zu beobachten. Argumente zumeist gut organisierter Gegner (z.B. Bürgerinitiativen<sup>9</sup>) sind u.a.:

- unnötige Gängelung der Verkehrsteilnehmer durch Parkraumbewirtschaftung,
- Behinderung der wirtschaftlichen Tätigkeit im Bewirtschaftungsgebiet ansässiger Unternehmen,
- Zweifel an der Erreichung der Ziele der Maßnahme,
- Unmut über die Verwaltungsgebühren bzw. Parkgebühren für ein bislang kostenlos verfügbares Gut,

---

<sup>9</sup> z.B. Initiative gegen die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Berlin-Mitte, [www.parkzonenmitte.de](http://www.parkzonenmitte.de), Initiative zum Bürgerentscheid in Berlin Charlottenburg-Wilmersdorf, [www.buergerentscheiden.de](http://www.buergerentscheiden.de)

- erschwerter Zugang zu Parkmöglichkeiten für Besucher,
- Parkraumbewirtschaftung als Instrument der Abzocke von Seiten der Verwaltung.

Höhepunkte des Protests gegen die Parkraumbewirtschaftung waren ein Bürgerentscheid im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf gegen die geplante Erweiterung von Parkzonen im Jahr 2007<sup>10</sup> sowie ein Bürgerentscheid im Bezirk Mitte gegen die zuvor vollzogene Erweiterung von Parkzonen im Jahr 2008<sup>11</sup>. Im Vorfeld der Bürgerentscheide wurden die Parkraumbewirtschaftung und die dafür verantwortlichen Verwaltungen und Politiker sowohl auf Informationsveranstaltungen als auch in den Medien stark angefeindet.

Auch unter dem Eindruck des offensichtlich eingetretenen Imageschadens wurden in Berlin insbesondere seit 2008 neuere öffentlichkeitswirksame Aktivitäten für mehr Akzeptanz für die Parkraumbewirtschaftung entwickelt. Dazu zählt ein Informationsflyer mit dem Titel „Parkst Du schon oder suchst Du noch?“, der gemeinsam von Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und dem jeweils betreffenden Bezirk hergestellt wird<sup>12</sup>. Im Zuge der geplanten Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Berlin Prenzlauer Berg wurde durch das zuständige Bezirksamt ein Online-Diskussionsforum eingerichtet. Außerdem hat sich in diesem Bezirk ein von verschiedenen zivilgesellschaftlichen Interessengruppen getragenes „Aktionsbündnis pro Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg“ gebildet.

Ein wesentliches Ergebnis von Untersuchungen zur Akzeptanz in Gebieten nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Berlin ist, dass die vor der Einführung häufig bestehende geringe Zustimmung nach der Einführung signifikant wächst.

Von Berliner Seite wurde auf dem Erfahrungsaustausch ein Lösungsansatz für ein Marketing pro Parkraumbewirtschaftung umrissen, der folgende Bausteine umfassen könnte:

- öffentlichkeitswirksame Darstellung der Vorteile der Parkraumbewirtschaftung: a) kleinräumig, vor allem für Bewohner und Besucher und b) gesamtstädtisch, unter Darstellung der Zusammenhänge mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr), der Lärmaktionsplanung und der Luftreinhalteplanung,
- Durchführung weitere gesamtstädtischer Wirkungsanalysen zur Gewinnung von aussagefähigen Daten,
- einfacher und zentraler Zugang zu Informationen zum Thema für die Bevölkerung,
- Förderung der Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung durch (teilweise) Einnahmen-Zweckbindung,
- abgestimmte und dauerhafte Information auf verschiedenen Ebenen der Verwaltung (Senat und Bezirke),
- Einbettung aller Aktivitäten in ein professionelles Marketingkonzept.

Die Analyse der öffentlichen Meinung über die Parkraumbewirtschaftung wurde im Rahmen des Projekts „ParkenBerlin“ zum Anlass genommen, im Rahmen eines Planspiels zur möglichen Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in Berlin Prenzlauer Berg (Arbeits-

---

<sup>10</sup> Bürgerentscheid gegen Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung erfolgreich

<sup>11</sup> Bürgerentscheid aufgrund zu geringer Beteiligung gescheitert, jedoch deutliche Mehrheit der abgegebenen Stimme gegen Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

<sup>12</sup> Flyer für den Bezirk Berlin-Mitte unter: [http://www.lk-argus.de/PDF/LK-Argus21\\_FlyerMitte.pdf](http://www.lk-argus.de/PDF/LK-Argus21_FlyerMitte.pdf)

paket 3) mit Vertreter/innen der betroffenen Bezirksverwaltung u.a. einen Aufgabenbereich „Bürgerbeteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation“ zu erörtern<sup>13</sup>.

In Hamburg sind im Bereich Kommunikation/ Öffentlichkeitsarbeit/ Marketing weiterführende Aktivitäten bzw. Verbesserungen vorgesehen, wenn die Parkraumbewirtschaftung auf neue Gebiete ausgedehnt wird. In Hamburg ist die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt in diesem Bereich eher zurückhaltend, jedoch gibt es einen guten Internetauftritt<sup>14</sup>. Bislang konnten die Vorteile der Parkraumbewirtschaftung für die Wirtschaft nicht hinreichend vermittelt werden, jedoch sind hier anfängliche Proteste abgeebbt. Ansonsten wird eher anlassbezogen über Neuerungen im Bereich Parken informiert, so mit einem Flyer „Informationen für den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ zur in Hamburg-Harburg realisierten Zonenbeschilderung<sup>15</sup>. Fragen der Bürger wurden durch sogenannte „Kümmerer“ vor Ort beantwortet. Anfängliche Schwierigkeiten der Verkehrsteilnehmer mit der neuen Beschilderung konnten auf diese Weise behoben werden.

Auch in Köln wird eine eher anlassbezogene Öffentlichkeitsarbeit betrieben. Auch hier besteht ein umfangreiches Informationsangebot im Internet<sup>16</sup>. Weitere öffentlichkeitswirksame Printprodukte informieren über Parkmöglichkeiten z.B. der Flyer „Parken rund um die Uhr“ mit Informationen über Parkplätze für Langzeitparker. Dennoch haben bisher in Köln positive Botschaften zur Parkraumbewirtschaftung nicht die Bevölkerung erreicht, es dominiert der Vorwurf der Parkplatzvernichtung.

Auch in München werden umfangreiche Informationen zum Parken im Internet bereitgestellt<sup>17</sup>. Unter anderem wird für jedes Parklizenzgebiet in einem Flyer die Regelungen für Anwohner und Besucher straßenabschnittgenau dargestellt.

Weitere Diskussionspunkte im Erfahrungsaustausch bezogen sich auf die Begrifflichkeit „Parkraumbewirtschaftung“ und einen möglichen Ersatz durch einen weniger restriktiv klingenden Begriff wie z.B. dem positiv besetzten „Bewohnerparken“.

Die Frage ob die Bewirtschaftung mit Parkscheibe zu mehr Akzeptanz führen könnte, wurde im Grundsatz zwar bejaht. Jedoch koste auch hier die Parkraumüberwachung Geld und müsse aus Gebühren finanziert werden.

Generell müsse die Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung auch im Zusammenhang mit der (nicht gegebenen) Garantie auf einen Parkplatz betrachtet werden. Hier seien Vergleiche mit Konzepten aus anderen Ländern schwierig. So gebe es z.B. in Zürich zwar auch keinen garantierten Stellplatz und die Bewohnerlizenzen seien viel teurer als in Deutschland, das Konzept mit Parkscheibe sei aber akzeptiert<sup>18</sup>.

13 vgl. Arbeitsprogramm für das Planspiel „Vorbereitung und Durchführung der Parkraumbewirtschaftung in Prenzlauer Berg“ im Bezirk Pankow von Berlin (Planspielhandbuch), Juni 2008 und Ergebnisbericht zum Planspiel zur Vorbereitung und Durchführung der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Pankow von Berlin (Prenzlauer Berg), Juli 2009.

14 <http://www.hamburg.de/parken>, darüber hinaus weitere Informationsangebote zum Parken in Hamburg: [www.verkehrsinformations.hamburg.de](http://www.verkehrsinformations.hamburg.de), freie Parkplätze in Parkhäusern, Park+Ride in der Metropolregion, Empfehlungen für Besucher, Motorradparkplätze

15 Herausgegeben wurde der Flyer vom Bezirksamt Harburg, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Hamburg-Harburg 2008.

16 <http://www.stadt-koeln.de/4/verkehr/parken>

17 [http://www.muenchen.de/Rathaus/plan/stadtentwicklung/verkehrsplanung/82502/02\\_parken.html#Parkraummanagement](http://www.muenchen.de/Rathaus/plan/stadtentwicklung/verkehrsplanung/82502/02_parken.html#Parkraummanagement)

18 in der „Blauen Zone“ in Zürich darf mit Parkscheibe an Parkständen mit der Markierung "Parkieren mit Parkscheibe" in der Regel maximal 1 Stunde geparkt werden, die Anwohnerparkkarte kostet 240 CHF pro Jahr, Besucher erhalten ein Tagesbewilligung für 15 CHF

## 6 Fazit zur Implementierung von Parkraumkonzepten

Gegen Ende des Erfahrungsaustauschs wurden mit Hilfe einer Metaplan-Kartenabfrage zentrale Schlagworte bzw. Aufgabenbereiche einer Parkraumbewirtschaftung in den Bereichen Instrumente, Wirtschaftlichkeit, Organisation und Akzeptanz zusammengetragen, die in den Kommunen zu beachten sind bzw. zu denen zukünftiger Untersuchungs-, Austausch- und Verbesserungsbedarf besteht. Die Abfrage war gegliedert in die Aufgabenbereiche „Instrumente“, „Wirtschaftlichkeit“, „Organisation“ und „Akzeptanz“.

Im Folgenden werden die in den einzelnen Aufgabebereichen gesammelten Stichworte wiedergegeben. Im Anschluss daran wird jeweils das gemeinsam im Erfahrungsaustausch erarbeitete Fazit hierzu dargestellt.

### ▾ Stichworte zum Aufgabenbereich „Instrumente“

- Restriktive Ladezonenausweisung
- Gebührendifferenzierung und -staffelung (ja/nein)
- Verknappung des Parkraumangebots und Umnutzung von Parkplätzen für alternative Nutzungen
- Markierung auf Fahrbahnen
- roter Punkt als Ansatz zur Reduzierung von Verkehrszeichen
- Angebote für Dauerparker
- Höchstparkdauer (ja/nein)
- Zonenbeschilderung und dafür geeignete Gebietskulissen
- Handyparken
- Brötchentaste (ja/nein)
- Taktung der Automaten

### **Fazit „Instrumente“:**

In den Städten wird eine Vielzahl von Instrumenten der Parkraumbewirtschaftung eingesetzt. Primär geht es bei der Neueinführung bzw. Nachjustierung der Maßnahme um deren gebietsadäquate Anwendung.

Grundsätzlich sind für alle Problemlagen die geeigneten instrumentellen Optionen vorhanden.

Tendenziell scheint eine Veränderung weg vom Bewohnerparken hin zum gesamtstädtischen Mischparken erkennbar.

In den Städten werden eine Flexibilisierung in der Gebührengestaltung, die Reduktion von Verkehrsschildern sowie eine stärkere Kundenorientierung angestrebt.

Neue Aufgabenfelder für die Parkraumbewirtschaftung bestehen im Zusammenhang mit Car-Sharing und E-Mobility.

### ▾ Stichworte zum Aufgabenbereich „Wirtschaftlichkeit“

- Parkraumüberwachung ist die zentrale Stellgröße für Wirtschaftlichkeit, Organisation und Akzeptanz
- Gesamtüberblick über Kosten und Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung
- Nutzen der Parkraumbewirtschaftung für wirtschaftliche Aktivitäten im bewirtschafteten Gebiet
- Parkraumbewirtschaftung ist in der Regel kostenneutral

#### **Fazit „Wirtschaftlichkeit“:**

Zur Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung ist eine ausreichende Parkraumüberwachung erforderlich.

Darüber hinaus bedarf es in der Verwaltung eines Gesamtüberblicks und einer Gesamtverantwortung für Ausgaben und Einnahmen (Regelkreis).

#### ✓ Stichworte zum Aufgabenbereich „Organisation“

- Parkraumüberwachung ist die zentrale Stellgröße für Wirtschaftlichkeit, Organisation und Akzeptanz
- Übereinstimmung zwischen Zielen der Parkraumbewirtschaftung und der Gebietskulisse
- Steuerung auf städtischer Ebene
- Steuerung auf Quartiersebene
- Einheitliche zentrale Verantwortung vs. dezentrale Organisationen (Reibungsverluste reduzieren mit adäquaten Kommunikationsmechanismen)

#### **Fazit „Organisation“:**

Für eine erfolgreiche Parkraumbewirtschaftung ist eine zentrale und starke Organisation erforderlich. Je klarer die Strukturen festgelegt sind, umso zielgerichteter kann an der komplexen Verwaltungsaufgabe gearbeitet werden.

Die Parkraumbewirtschaftung konzentriert sich in der Regel auf Innenstadt und Stadtteilzentren.

Die Parkraumbewirtschaftung ist eng mit übergeordneten städtischen Zielen verknüpft (z.B. Reduzierung des MIV, Stärkung von alternativen Nutzungen).

#### ✓ Stichworte zum Aufgabenbereich „Akzeptanz“

- Parkraumüberwachung ist die zentrale Stellgröße für Wirtschaftlichkeit, Organisation und Akzeptanz
- Ziele und Regelungen der Parkraumbewirtschaftung müssen gut und verständlich kommuniziert werden
- Wirkungszusammenhänge in der Öffentlichkeit nicht bekannt
- öffentliche Meinung ist beeinflussbar
- Bisher noch keine städtischen Marketingkonzepte

#### **Fazit „Akzeptanz“:**

Es muss in der Öffentlichkeit gut dargestellt werden, wie Parkraumbewirtschaftung auf die einzelnen Zielgruppen wirkt.

Die Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung wächst, wenn die Vorteile nach der Einführung der Maßnahme sichtbar werden.

Bisher existieren noch keine städtischen abgestimmten Marketingkonzepte für die Parkraumbewirtschaftung.

Um Akzeptanz für die Parkraumbewirtschaftung zu erreichen, ist eine ausreichende Parkraumüberwachung erforderlich.

## Literatur

- Bezirksamt Harburg, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes (Hrsg.): Flyer „Informationen für den Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“, Hamburg-Harburg 2008.
- Henschel, Peter: Straßenverkehrsrecht, Verlag C.H. Beck, 37. Aufl. München 2003.
- Homepage des Bezirksamts Mitte.
- Homepage des Bezirksamts Charlottenburg-Wilmersdorf.
- Homepage des Bezirksamtes Pankow.
- Internetangebot der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zum Thema Parkraumbewirtschaftung: [www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/parkraumbewirtschaftung](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/parkraumbewirtschaftung).
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Informationen zur Parkraumbewirtschaftung in Berlin, Flyer, Berlin Dezember 2006.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Leitfaden Parkraumbewirtschaftung, Berlin 2004.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Verkehrslenkung Berlin (VLB), Richtlinien für die Erteilung von Vignetten und Ausnahmegenehmigungen für Betriebe.
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in der Fassung des Inkrafttretens vom 1.1.2008, letzte Änderung durch: Siebzehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 28. November 2007 (BGBl. I/2007, Nr. 61, S. 2774, ausgegeben zu Bonn am 7. Dezember 2007).
- Straßenverkehrsgesetz (StVG) in der Fassung des Inkrafttretens vom 18.4.2008, letzte Änderung durch Gesetz zur Änderung seeverkehrsrechtlicher, verkehrsrechtlicher und anderer Vorschriften mit Bezug zum Seerecht vom 8. April 2008 (BBGBl. I/2008, Nr. 15, S. 706, ausgegeben zu Bonn am 17. April 2008).
- Vierte Verordnung zur Änderung der Parkgebühren-Ordnung, vom 1. August 2006, GVBl., S. 882; verkündet: 8.8.2006 (Parkgebührenordnung des Landes Berlin).
- Verwaltungsvorschrift zu §45 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen.