

Controlled
ZONE
Mon - Sat
8.30 am - 6.30 pm



P PUSH & PULL



16

gute Gründe
für Parkraummanagement

push-pull-parking.eu

PUSH&PULL - „Parkraummanagement und Anreize als erfolgreiche und bewährte Strategien für energieeffizienten städtischen Verkehr“

Die Hauptziele von **PUSH & PULL** sind:

- Energieeinsparung durch den Umstieg vom Auto auf andere, nachhaltigere Verkehrsmittel
- Hilfe für die lokale Wirtschaft durch die Förderung von Parkraummanagement und Hinweise an die Kommunen, wie man vermeiden kann, neue Parkplätze auszuweisen, und dadurch Kosteneinsparungen erzielt
- Unterstützung von Befürwortern, die ein ähnliches Parkraummanagement einführen wollen, durch Wissen über die Minderung von Parkproblemen und fundierte politische Argumente

Das Projekt umfasst die Einführung eines Parkraum- und Mobilitätsmanagements in sieben Städten und einer Universität. In allen Fällen wird das mit dem Parkmanagement erwirtschaftete Geld zur Finanzierung nachhaltiger Mobilität genutzt.

Für diese Broschüre wurden Informationen aus bestehenden Studien und Publikationen von Projektpartnern und Dritten zusammengetragen, Texte neu formuliert und zusätzlicher Text ergänzt. Gern dürfen Sie die Broschüre nutzen und kopieren. Wenn Sie Material aus dieser Broschüre nutzen und verbreiten, beziehen Sie sich bitte auf die Website push-pull-parking.eu.

Die Broschüre wurde von den nachfolgend genannten Mitgliedern des **PUSH&PULL**-Konsortiums erarbeitet und verfasst: Tom Rye, Giuliano Mingardo, Martina Hertel, Jörg Thiemann-Linden, Robert Pressl, Karl Heinz Posch und Marta Carvalho.

Kontakt:

Robert PRESSL

E-Mail: pressl@fgm.at

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Ausgabe: Januar 2015



Da private Autos im Durchschnitt nur eine Stunde pro Tag benutzt werden, ist es verständlich, warum dem ruhenden Verkehr besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist. Doch der Bau großer Parkplätze an den Zielorten ist teuer und häufig nicht mit dem Umweltschutz vereinbar. Klüger ist es, das Parkproblem auf effizientere Weise anzugehen: mit Parkraummanagement! Kaum ein Bereich in der Verkehrs- und Stadtentwicklung kann die Lebensqualität, Verhaltensänderungen und den Umstieg auf nachhaltigere Verkehrsmittel so positiv beeinflussen wie die Parkraumbewirtschaftung.

Allerdings wird in der öffentlichen Debatte selten rational über das Thema Parken diskutiert. Meistens ist es eine rein emotionale Einschätzung der Bürger und Journalisten, die die Entscheidungsträger hindert, eine intelligente und nachhaltige Stadtverkehrspolitik zu unterstützen.

Diese Broschüre liefert das nötige Wissen und triftige politische Argumente mit dem Ziel, die Parkprobleme zu mindern und damit nachhaltigen Verkehr zu fördern. Sie sollte die Position von Politikern, Entscheidungsträgern und Multiplikatoren wie Journalisten bei Entscheidungen stärken, die auf den ersten Blick unpopulär sein mögen, aber in Wirklichkeit vernünftig und nachhaltig das Parken auf und abseits öffentlicher Straßen lenken.

Die Argumente werden in Form von Fakten und Zahlen und mithilfe von Bildern oder Diagrammen und leicht verständlichen Hinweisen erläutert, die die Schlüsselargumente schnell zusammenfassen. Bei komplexeren Fragen gibt es Links zu ausführlicheren Beschreibungen.

Das **PUSH&PULL**-Projekt zielt darauf ab, die Mobilität in europäischen Städten durch Parkraumbewirtschaftung und Mobilitätsmanagement zu verbessern. Durch bezahltes Parken, höhere Parkgebühren, reduziertes Parkplatzangebot oder vergleichbare Maßnahmen werden Autofahrer gedrängt („pushed“), nachhaltigere Transportmittel zu benutzen. Gleichzeitig können die mit der Parkraumbewirtschaftung generierten Einnahmen zur Finanzierung von Alternativen genutzt werden, die die Autofahrer zum Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr, auf das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren oder andere nachhaltige Mobilitätsoptionen bewegen („pull“).

Dieser innovative Ansatz wird in einigen europäischen Städten bereits umgesetzt und verfügt über ein großes Potenzial, auf andere Städte übertragen zu werden. Die sich aus dieser Art von Kernfinanzierung für die Städte ergebende Möglichkeit, ihre Einnahmen zu erhöhen – und zwar solche, die zur Finanzierung alternativer Formen der Beförderung genutzt werden können –, ist vor allem in wirtschaftlich schwierigen Zeiten wichtig.

Robert Pressl

PUSH&PULL-Koordinator

Vergleich der Push-Maßnahmen

Parkraummanagement



- hohe Akzeptanz
- schnelle Umsetzung
- geringe Investitionen

Straßenbenutzungsgebühren/City-Maut



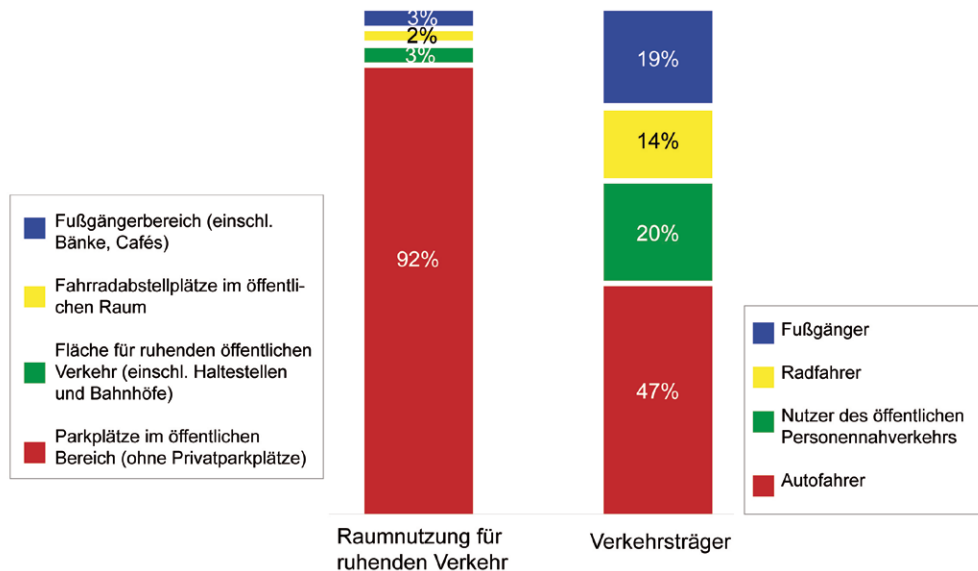
- politisch kontrovers
- mittelfristige Umsetzung
- hohe Investition

Fakt ist: Parkraummanagement ist der Schlüssel zu städtischem Mobilitätsmanagement.

Praktisch jede Autofahrt endet auf einem Parkplatz. Dementsprechend bedeutet Parkraumbewirtschaftung, die Nutzung von Autos und Staus zu managen. Verglichen mit anderen verkehrspolitischen Maßnahmen, die auf den Autoverkehr zielen, hat das Parkraummanagement zwei klare Vorteile:

- Parkraummanagement setzt in der Regel keine großen Investitionen wie neue Straßen oder zusätzliche öffentliche Transportmittel voraus und lässt sich dadurch in relativ kurzer Zeit umsetzen.
- Parkraummanagement in verschiedenen Formen ist bereits in fast allen größeren Städten Europas anzutreffen. Das erhöht die öffentliche Akzeptanz des Parkraummanagements gegenüber anderen neuen Ansätzen, die die Nutzung von Autos einschränken sollen, wie zum Beispiel eine City-Maut.

Raumnutzung für ruhenden Verkehr und Verkehrsträger in Graz/Österreich



Quelle: Austrian Mobility Research 2011 und Stadt Graz 2013

Fakt ist: Öffentlicher Raum hat einen hohen Wert und sollte deshalb bezahlt werden, wenn er zum Parken genutzt wird.

Jeder Parkplatz beansprucht 15 bis 30 m², und der durchschnittliche Autofahrer nutzt jeden Tag zwei bis fünf verschiedene Parkplätze. In dicht besiedelten europäischen Städten hinterfragen immer mehr Bürger, ob es eine kluge (Sozial-)Politik war, den knappen öffentlichen Raum Parkplätzen zu widmen, und ob es eine gute Idee war, den Bau neuer Parkhäuser zu fördern (Kodransky und Hermann, 2011, IDTP).

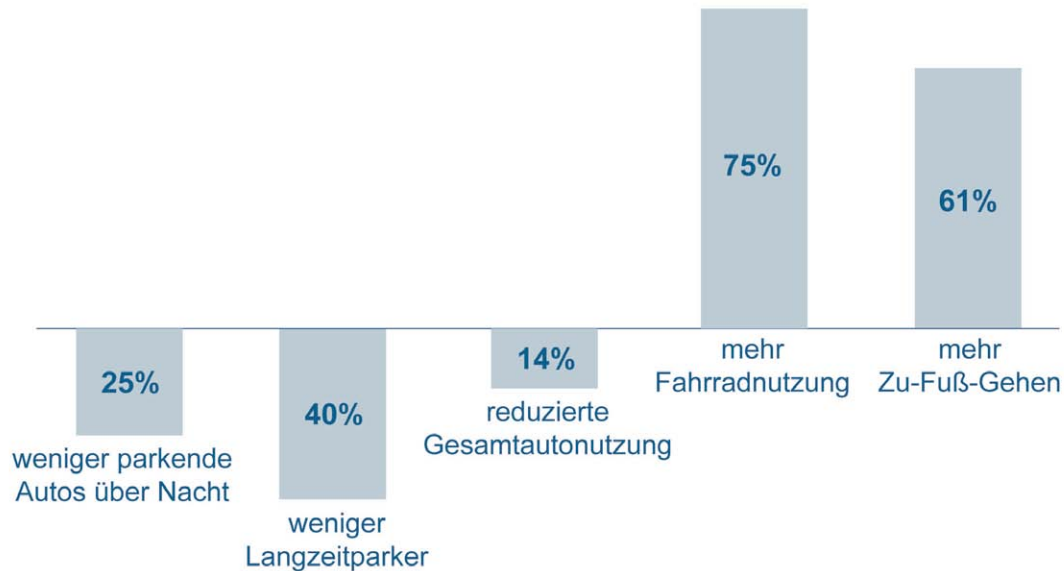
Öffentlicher Raum in dicht besiedelten Gebieten hat aus sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Sicht einen höheren Wert, wenn er für etwas anderes als kostenloses Parken genutzt wird. Wie viele andere knappe gemeinschaftliche Güter sollte dieser Raum durch Erhebung eines Preises bewirtschaftet werden. Die Forschung hat ergeben, dass beispielsweise eine Grünfläche den Wert einer Stadt stärker positiv beeinflusst als Parkplätze. Deshalb sollte generell kein öffentlicher Raum in den Stadtzentren für kostenloses Parken zur Verfügung gestellt werden.

Eine Untersuchung in Graz/Österreich zur Nutzung des öffentlichen Raumes durch den ruhenden Verkehr hat ergeben, dass 92 % für private Autos genutzt werden (Privatparkplätze und Garagen sind in dieser Zahl noch gar nicht enthalten!). Lediglich 2 % entfallen auf Fahrradabstellplätze, 3 % sind Flächen, die für Fußgänger bestimmt sind (einschließlich Bänke, Straßencafés usw.), und 3% sind dem öffentlichen Nahverkehr gewidmet (einschließlich Haltestellen und Bahnhöfe). Diese Untersuchung zeigt das unglaubliche Privileg der Nutzung öffentlichen Raumes zum Parken von Autos im Vergleich zum tatsächlichen Anteil dieses Transportmittels am Modal Split.

Siehe auch: Fallstudie „The Historical Compromise – The parking supply cap in Zurich, Switzerland“ unter:

http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs07_push_measures_supplycapzurich.pdf

Ergebnisse des aktiven Parkraummanagements in München



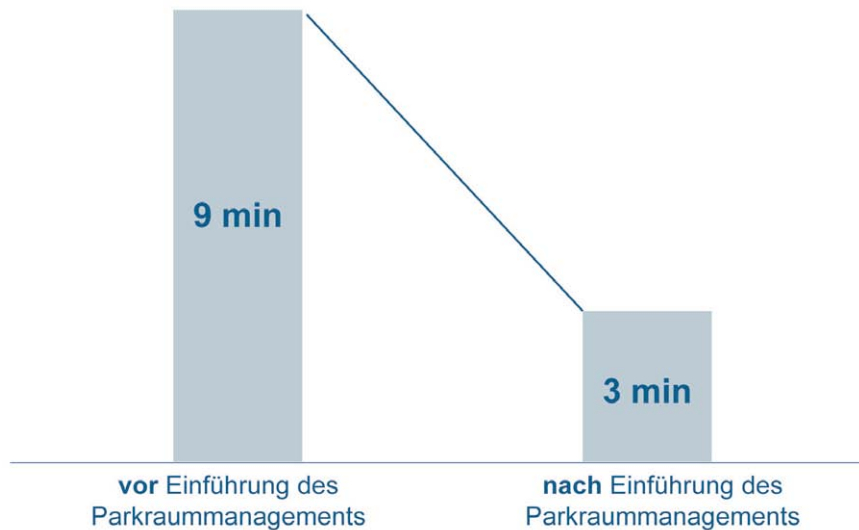
Quelle: Kodransky und Hermann, 2011, IDTP

Fakt ist: Parkraummanagement trägt zur häufigeren Nutzung des Umweltverbunds und damit zu höherer Lebensqualität bei.

Übermäßiges Parkplatzangebot trägt zu Verkehrsstaus bei und behindert alle: Fußgänger, Radfahrer, Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs oder Autofahrer. Obwohl in den Städten über viele Jahre hinweg zusätzliche Parkmöglichkeiten geschaffen wurden, haben die Staus zugenommen, was deutlich macht, wie notwendig Parkraummanagement ist. Effektive Parkraumbewirtschaftungsstrategien sind ein kluges Mittel, beschränkter Erreichbarkeit und knappem öffentlichen Raum zu begegnen.

Anfang der 1990er-Jahre begann die Stadt München, sich zur Reduzierung der Autonutzung im Stadtzentrum auf das Parkraummanagement zu konzentrieren. Damals wurden Verkehrsstaus und Langzeitparker als Hauptprobleme mit Auswirkungen auf die Lebensqualität ausgemacht. Es wurden verschiedene Maßnahmen ergriffen. So wurden unter anderem zwei Wohngebiete ausgewählt, in denen der Parksuchverkehr verringert werden sollte. Nachdem die richtige Mischung aus Anwohner- und Besucherparken gründlich untersucht worden war, wurde das aktive Parkraummanagement eingeführt. Ein Jahr später waren die Ergebnisse erstaunlich: 25 % weniger parkende Autos über Nacht, 40 % weniger Langzeitparker. Der Parksuchverkehr und illegales Parken waren so gut wie abgestellt. Im Jahr 2008, nach fast zehn Jahren aktiven Parkraummanagements, war die Benutzung von Autos in der gesamten Innenstadt um 14 % gesunken und der Radverkehr hatte um 75 %, der Fußgängerverkehr um 61 % zugenommen (Kodransky und Hermann, 2011, IDTP).

Durchschnittliche Zeit der Parkplatzsuche Wien, 6. bis 9. Bezirk



Quelle: COST 342, 2005

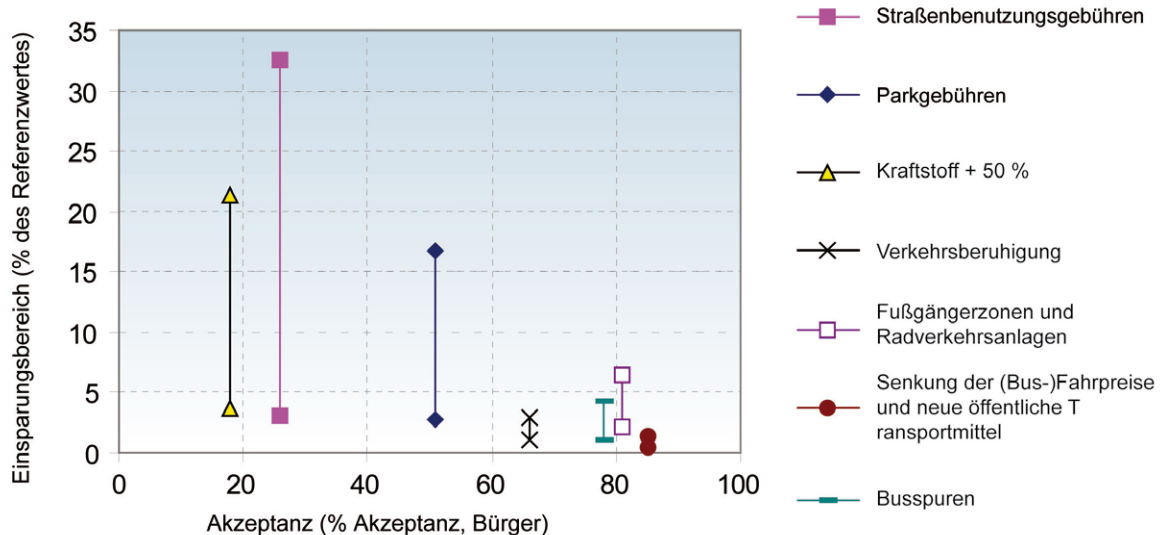
Fakt ist: Parkraummanagement führt zu weniger Parksuchverkehr!

Das Suchen einer Parklücke führt nicht nur zu zusätzlichen Kosten für die Fahrer (mehr Zeit und Kraftstoff), sondern auch zu negativen, externen Effekte für die Gesellschaft wie Luftverschmutzung, Lärm und mehr Unfälle. Kodransky und Hermann, 2011, IDTP schätzen, dass bis zu 50 % der Verkehrsstockungen durch Fahrer verursacht werden, die auf der Suche nach einem billigen Parkplatz herumfahren. Es gibt Anhaltspunkte dafür, dass effektives Parkraummanagement mit ökonomischen Mechanismen zur Harmonisierung der Parkgebühren auf und abseits der Straßen den Parksuchverkehr deutlich reduzieren können.

Eine Vorher-nachher-Untersuchung im 6. bis 9. Wiener Bezirk zeigt einen Rückgang des Parkplatzsuchverkehrs von 10 Mio. Pkw-km pro Jahr auf 3,3 Mio., also um zwei Drittel. Während vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung 25 % des gesamten Verkehrsaufkommens auf Parkplatzsuche entfielen, sind es heute nur noch 10 %. In den Bezirken 6 bis 9 wurde festgestellt, dass sich die durchschnittliche Zeit der Parkplatzsuche nach Einführung des Parkraummanagements von ca. neun Minuten auf knapp drei Minuten verkürzt hat (COST 342, 2005).

Siehe auch das Argument „Das richtige Gleichgewicht führt zu Erfolg!“

Kraftstoffeinsparungen und öffentliche Akzeptanz von Maßnahmen



Quelle: EU-Projekt PORTAL 2003

Fakt ist: Parkraummanagement hat ein gutes Wirkungs-Akzeptanz-Verhältnis!

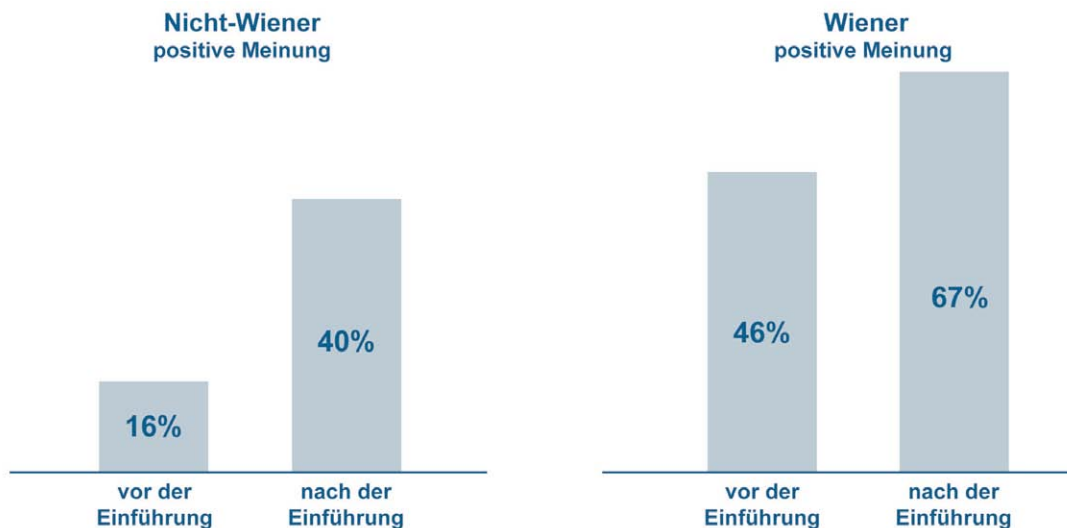
Bezahltes Parken, ein wesentliches Element des Parkraummanagements, hat im Vergleich verschiedener Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs im Verkehrsbereich das beste Wirkungs-Akzeptanz-Verhältnis.

Obwohl beispielsweise eine Verdopplung der Kraftstoffpreise, Straßenbenutzungsgebühren oder eine City-Maut größere Auswirkungen haben, ist ihre Akzeptanz unter Bürgern und anderen Akteuren begrenzt. Niedrigere Fahrpreise oder sogar kostenlose Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel finden natürlich sehr hohe Akzeptanz, doch ist ihre Wirkung mit Blick auf Energieeinsparungen oder geringeren Autogebrauch sehr gering, weil sie in erster Linie dazu führen würden, dass Radfahrer und Fußgänger verstärkt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren.

Im Vergleich dazu ist bezahlpflichtiges Parken äußerst effektiv und gut akzeptiert.

Eine andere Untersuchung zu den Auswirkungen derartiger Maßnahmen zeigt, dass eine Verdopplung der Parkgebühren die Autobenutzung um 20 % verringert hat, während für die Erhöhung der Taktfrequenz im öffentlichen Nahverkehr lediglich ein Rückgang beim Autogebrauch um dürftige ein bis zwei Prozent prognostiziert wurde (Kodransky und Hermann, 2011, IDTP).

Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung im 6. bis 9. Wiener Bezirk



Quelle: COST 342, 2005

Fakt ist: Gewöhnlich beschweren sich Betroffene, wenn ein neues Parkraummanagement eingeführt werden soll, doch der anfängliche Widerstand schlägt in Befürwortung um, wenn sie die Wirkung sehen!

Parkraumbewirtschaftung erhöht die Lebensqualität in den Städten. Auch wenn die Bürger in der Planungs- und Einführungsphase gewöhnlich eher gegen solch eine Maßnahme sind, werden sie meist Befürworter, wenn sie erst einmal eingeführt ist. Städte wie Amsterdam, Kopenhagen, München, London, Gent, Zürich, Straßburg, Barcelona usw. haben hinsichtlich der Einführung des Parkraummanagements eine lange Tradition, und die Menschen profitieren davon.

„Die Auswirkungen dieser neuen Parkraumpolitik sind beeindruckend: neu mit Leben erfüllte und blühende Stadtzentren, deutlich weniger Fahrten mit dem eigenen Wagen, weniger Luftverschmutzung und insgesamt eine höhere Lebensqualität.“ (Kodransky und Hermann, 2011, IDTP). Dieses Zitat – von amerikanischen Forschern, die das europäische Parkraummanagement untersuchen – fasst das Potenzial des Parkraummanagements zur Schaffung lebenswerterer Städte perfekt zusammen.

In Wien hat eine Vorher-nachher-Untersuchung die unterschiedlichen Einstellungen vor und nach der Einführung des Parkraummanagements in dieser Stadt gezeigt. Die Akzeptanz nach der Einführung war deutlich höher als vorher. Bei Nicht-Wienern sank die Zahl derjenigen mit einer negativen Einstellung von 68 auf 54 %, während die Zahl der Befürworter von 16 auf 40% anstieg. Die positive Einstellung der Wiener war nach der Einführung auf 67 % (von 46 % vorher) angestiegen, während die Zahl der Widersacher von 34 auf 30 % zurückgegangen war (COST 342, 2005).

7 RAUM FÜR MENSCHEN ODER FÜR AUTOS?

Wie soll Ihre Stadt aussehen?



Fotoquelle: Stadt Gent

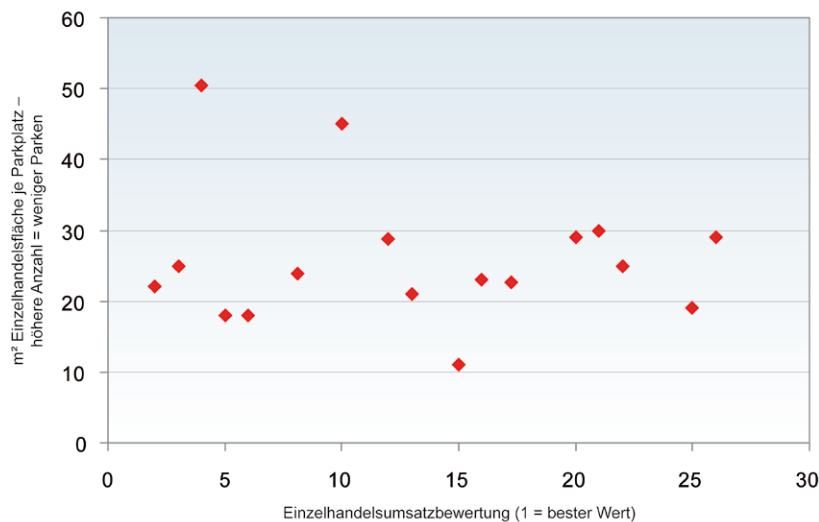
Fakt ist: Parkraummanagement schützt historische Städte in Europa vor dem „Tsunami“ geparkter Autos.

Historische Stadtkerne sind nicht nur wichtig, um Touristen anzuziehen, sondern bestimmen auch die lokale Identität und den Stolz der Bürger. Es wurde praktisch keine der dichten alten Städte in Europa für große Mengen parkender Autos gebaut. Neben Zufahrtsbeschränkungen sind eindeutige Regeln vonnöten, wo geparkt werden darf und wer wie lange und zu welchen Gebühren parken darf, damit historische Städte vor einer erdrückenden Invasion von Autos geschützt werden und das knappe Gut hochwertigen öffentlichen Raumes in den Städten vernünftig genutzt wird.

Im Gesamtrahmen ihrer städtischen Erneuerung ging es der Stadt Barcelona darum, kommerzielle, wirtschaftliche und Freizeitaktivitäten im Zentrum durch die Einführung eines einheitlichen Konzeptes für den öffentlichen Raum zu stärken. Das Parken auf der Straße wurde auf 24 % reduziert und der öffentliche Raum ohne Autos vergrößert. Die Reduzierung des Parkplatzangebotes hatte keinen Einfluss auf touristische Aktivitäten, die zwischen 2003 und 2007 weiter zunahmen (27 % höhere Nachfrage nach Unterkünften, 13 % mehr touristische und Freizeitaktivitäten wie Restaurantbesuche usw.).

Ab Mitte der 1990er-Jahre hat die Stadt Gent Parkplätze von Straßen und öffentlichen Plätzen in ihrem historischen Stadtzentrum verbannt und dafür eine 35 ha große Fußgängerzone geschaffen. Von 1999 bis 2008 hat sich der Bevölkerungsrückgang der Stadt umgekehrt, während die Investitionen pro Person 20 % und der Zuwachs neuer Firmen 25 % über dem regionalen Durchschnitt lagen. Dieser wirtschaftliche Erfolg lässt sich nicht allein der besseren Lebensqualität durch die Umwandlung von Parkplätzen auf der Straße in öffentlichen Raum zuschreiben, doch spielten diese Veränderungen durchaus eine Rolle.

Einzelhandelsfläche pro Off-Street-Parkraum und Einzelhandelsumsatz, Stadtzentren in Großbritannien



Quelle: Stadt Edinburgh, 2005

Fakt ist: Parkraummanagement vernichtet nicht Ihre traditionellen Geschäfte, es fördert die lokale Wirtschaft.

Parken in einer reizvollen Stadt ist für erfolgreiche Geschäfte nicht so wichtig, wie Inhaber denken. Die Menschen können anhand der Palette und Qualität der Geschäfte und der Atmosphäre des Ortes wählen, wo sie einkaufen möchten. Parken spielt eine Rolle, ist aber nicht der wichtigste Faktor. Untersuchungen haben gezeigt, dass es KEINE Beziehung zwischen dem Parkplatzangebot und dem Erfolg eines Einkaufsbereichs gibt.

Menschen, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommen, gehen häufiger und in mehr Geschäfte als Menschen, die mit dem Auto kommen.

Wenn das Parken nicht reguliert ist, kann es Käufern und Besuchern, die mit dem Auto kommen, schwerfallen, einen Parkplatz in der Nähe ihres Zieles zu finden. Ohne Parkraummanagement werden die Parkplätze vor den Geschäften häufig von Langzeitparkern (nicht selten den Ladenbesitzern selbst) genutzt und stehen so nicht den Kunden zur Verfügung. Henley ist eine der vielen Städte in Großbritannien, in denen dies ein Problem ist. „Diese Parkbuchung würde viel besser genutzt, wenn die Parkdauer begrenzt wäre und somit viel mehr Menschen hier parken könnten.“ So lautet der Vorschlag des Innenstadtmanagers für einen Teil der Parkplätze in seiner Hauptgeschäftsstraße (Henley Standard, 2013).

Qualität der Wegstrecken zwischen Parkhaus und Einkaufszentrum



Fotoquelle: Harry Schiffer – Eltis

Fakt ist: Benutzerfreundliche Parkbereiche in Laufweite von wichtigen Orten sind akzeptabel!

Die stetig steigende Zahl von Autos in vielen Städten der EU vermittelt den Eindruck, dass es nie genügend Parkplätze gibt. Die Menschen möchten am liebsten direkt vor den Geschäften parken. Ein effektiver Schlüssel für ein Gleichgewicht zwischen benötigten Parkplätzen und zur Verfügung stehenden Plätzen in städtischen Einkaufsbereichen ist ein akzeptabler Fußweg. Untersuchungen zeigen, dass gut konzipierte Laufstrecken vom Parkhaus zu den Zielen im Stadtzentrum Akzeptanz finden. Die Aufgabe besteht also darin, die „geistige Landkarte“ von Autofahrern neu zu prägen, die die Zeit und Strecke vom Parkplatz zu ihrem Ziel fast immer für zu lang halten. Karten oder Wegweiser sind eine gute Hilfe.

Ein gutes Beispiel für eine Stadt, die die Zahl der innerstädtischen Parkplätze um viele hunderte reduziert und gleichzeitig in ein hochwertiges Fußgängernetz und Radwege investiert hat, ist Kopenhagen.

Intelligente Nutzung des knappen Grundbesitzes eines Unternehmens



Fotoquelle: FGM-AMOR

Fakt ist: Parkraummanagement hindert Unternehmen nicht daran, in Ihrer Stadt zu investieren!

Die Stadt Amsterdam reduziert die Zahl der Parkplätze im Zentrum seit den 1990er- Jahren und hat mit die höchsten Straßenparkgebühren in Europa. Trotzdem ist Amsterdam nach Aussage der Geschäftsführer der größten europäischen Unternehmen einer der besten Standorte für Geschäfte (Cushman & Wakefield, 2012).

In einer vom niederländischen Wirtschaftsministerium in Auftrag gegebenen Studie zum Geschäftsklima in den 30 größten Städten des Landes fanden sich keine Hinweise darauf, dass Unternehmen abwandern, weil es nicht genügend Parkplätze gibt (Ecorys, 2005).

Die englische Stadt Oxford lässt seit 1973 keinen Bau von Parkplätzen in Verbindung mit Neubauten in ihrem Zentrum mehr zu und bleibt aus wirtschaftlicher Sicht doch eine sehr erfolgreiche Stadt (Oxfordshire County Council, 2005).

Von der Schaffung von Fahrradabstellplätzen dort, wo früher Autos geparkt wurden, profitieren auf gleicher oder kleinerer Fläche viel mehr Arbeitnehmer. So wird der knappe Grundbesitz eines Unternehmens intelligent genutzt.

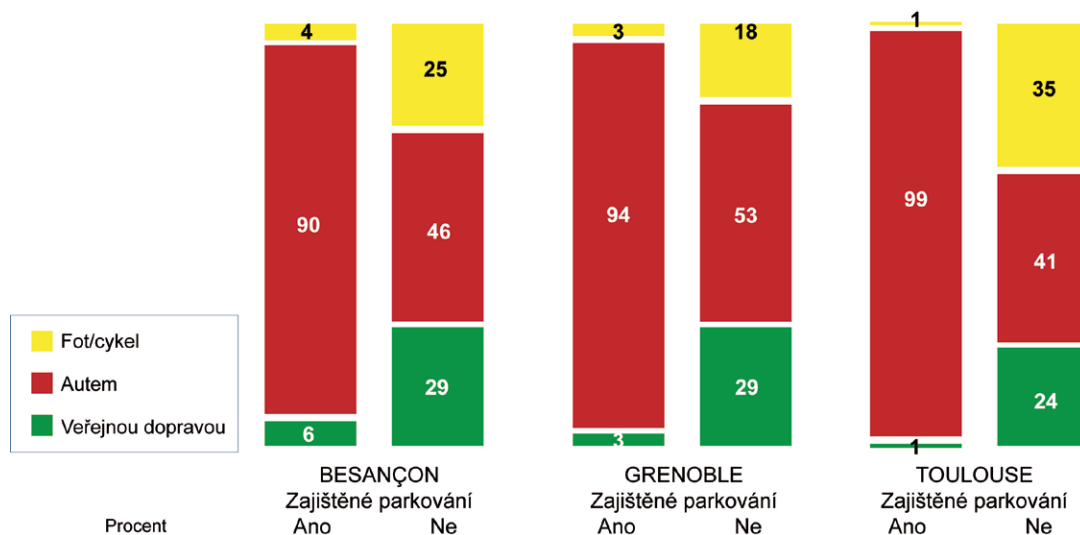
Siehe auch die Fallstudie zu den in Nottingham eingeführten Gebühren für das Parken auf Firmengrundstücken unter

http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs02_push_measures_nottinghamwpl.pdf

Siehe auch: Fallstudie zum Parkraummanagement an der Technischen Universität Graz unter http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs05_push_measures_tugraz.pdf

Nehmen Sie Einfluss auf Pendler!

Arbeitnehmer mit/ohne garantierten Parkplatz in Frankreich



Quelle: Citadins face à l'automobilité – eine Vergleichsanalyse der Kommunen Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genf und Lausanne, 1998.

Fakt ist: Garantierte Parkplätze am Arbeitsplatz haben erheblichen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels.

Wenn die Menschen am Ausgangspunkt einer Fahrt (oft zu Hause) überlegen, wie sie fahren wollen, spielt für die Entscheidung die (voraussichtliche) Verfügbarkeit eines Parkplatzes am Zielort eine wesentliche Rolle. Beispielsweise ist ein garantierter Parkplatz direkt am Arbeitsort für Arbeitnehmer ein wesentlicher Faktor, um sich für die Fahrt von zu Hause zur Arbeit für das eigene Auto zu entscheiden. Studien in verschiedenen französischen und Schweizer Städten zeigen, dass Arbeitnehmer, denen an ihrem Arbeitsort ein Parkplatz sicher ist, weitaus häufiger mit dem Privatwagen zur Arbeit fahren als Arbeitnehmer ohne oder mit begrenzten Parkmöglichkeiten.

Eine Beschränkung kostenloser Parkmöglichkeiten, die ausschließliche Verfügbarkeit bezahlter Parkplätze oder andere Methoden der Parkraumbewirtschaftung führen zu einer deutlichen Veränderung im Fahrverhalten von Autofahrern.

Ruhender Verkehr bewirkt Risiken!



Fotoquelle: Robert Pressl

Fakt ist: Parkraummanagement trägt zur Verkehrssicherheit bei.

Aufgrund ihrer geringen Größe sind Kinder an Kreuzungen oder Fußgängerüberwegen, an denen Autos zu nah geparkt sind, einem hohen Unfallrisiko ausgesetzt, und zwar selbst bei geringen Fahrgeschwindigkeiten in Wohngebieten mit dichtem Parken auf beiden Straßenseiten. Parkraummanagement und besonders die damit verbundene Durchsetzung von Vorschriften und Gesetzen tragen in hohem Maße zur Verkehrssicherheit bei, indem sie dafür sorgen, dass Fußgänger an Übergängen und alle Verkehrsteilnehmer an Kreuzungen besser zu sehen sind. In städtischen Wohnvierteln der Jahrhundertwende mit hohem Verkehrsaufkommen, wo die Straßen durch parkende Autos übermäßig strapaziert sind, plädiert selbst die Feuerwehr für eine konsequente Kontrolle des Parkens, damit sie im Fall eines Brandes durchkommt.

Parkverstöße sind kein Kavaliersdelikt!



Fotoquelle: Foto Wolf

Fakt ist: Striktes Vorgehen gegen Parkverstöße ist notwendig – und keine Schikane gegen Autofahrer.

Die Durchsetzung der Vorschriften durch Überwachungspersonal – was neue Arbeitsplätze schafft – oder mit Kameras ist unentbehrlich, um rücksichtsloses und gefährliches Parken zu verhindern und dafür zu sorgen, dass das Parkraummanagement funktioniert. Andere Verkehrsteilnehmer profitieren davon: Einsatzfahrzeuge oder Lieferwagen, aber auch Radfahrer oder Personen mit eingeschränkter Mobilität in Rollstühlen oder mit Gehhilfen sowie Mütter mit Kinderwagen. Die Verfolgung von Verstößen gegen die Parkvorschriften zum Schutz der Gesellschaft genießt hohe Akzeptanz.

Das Einrichten von Hindernissen auf Straßen (wie Poller) zur Verhinderung von Parkverstößen ist nur die zweitbeste Lösung, weil es öffentlichen Raum verschwendet. Fehlende Hindernisse könnten in der lokalen Mobilitätskultur als „kostenlose Parkflächen überall dort, wo kein Hindernis ist“ verstanden werden.

Die Durchsetzung der Parkvorschriften ist notwendig, um sicherzustellen, dass sich die Autofahrer an die von den Kommunen aufgestellten Parkvorschriften halten. In der Vergangenheit war dafür die Polizei zuständig, doch die Erfahrung zeigt, dass häufig bessere Ergebnisse erzielt werden, wenn private Unternehmen mit der Durchsetzung betraut werden. Dabei können sowohl Ordnungshüter die Kontrollgänge durch die Straßen machen als auch Fahrzeuge mit automatischen Kennzeichenlesegeräten zum Einsatz kommen.

Parkplatzschlüssel



Fakt ist: Reduzierung der Stellplatzschlüssel für Pkw können positiven Einfluss auf Wohn- und andere Immobilienprojekte haben.

Nicht selten können sich die Baukosten eines Parkhauses oder einer Tiefgarage auf 20.000 bis 40.000 Euro pro Parkplatz belaufen. In vielen städtischen Entwicklungs- oder Sanierungsprojekten spielt das Parken eine wichtige Rolle, besonders aus Sicht der finanziellen Machbarkeit des Projektes. Die Stellplatzverordnungen sind ein grundlegender Aspekt in der Immobilienwirtschaft und der Schlüssel für die Verbindung zwischen Stadterneuerung und nachhaltiger Mobilität. Stellplatzobergrenzen sollten Stellplatzmindestanforderung ersetzen, besonders in Gebieten, in denen das Parken auf der Straße effektiv reguliert wird.

Stellplatzschlüssel könnten sich auf die Erreichbarkeit des Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln beziehen. Wenn ein Gebiet für den öffentlichen Nahverkehr gut erschlossen ist, brauchen in dem Entwicklungsgebiet weniger Menschen ein Auto. Stellplatzmindestanforderung können auch abgeschafft werden, um nachhaltiges Wachstum zu stimulieren, wie es kürzlich in Sao Paulo (ITDP, 2014) oder bereits seit mehreren Jahren in Amsterdam, Zürich, einigen Teilen von Paris oder in einem großen Teil von Großbritannien geschehen ist.

Die Festlegung der Parkgebühren hängt von Strategie und Zielen ab



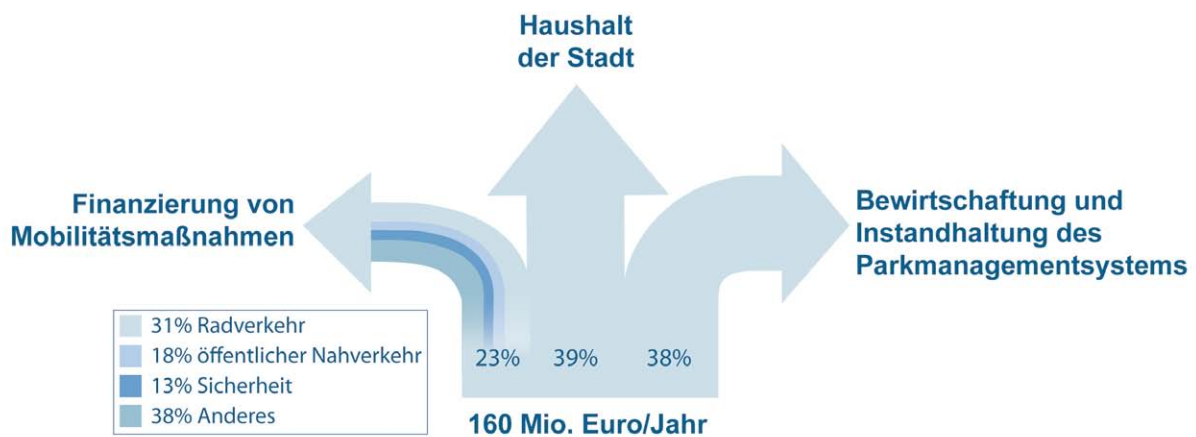
Fotoquelle: ©iStock.com/faberfoto_it

Fakt ist: Wichtig für den Erfolg des Parkraummanagements sind angemessene Gebühren, Preise und geeignete Ordnungsgelder.

Langfristige Investitionen in Parkhäuser (öffentliche wie private) sind in vielen Gebieten das Herzstück der Parkraumbewirtschaftung. Theoretisch sollten die Preisverhältnisse für das Parken in Parkhäusern und im Straßenraum ausgewogen sein. Doch das Preisverhältnis zwischen Parken auf und abseits der Straßen ist in verschiedenen Städten unterschiedlich. In einigen Städten sind die Gebühren für das Parken auf der Straße höher, in anderen für das Parken abseits der Straßen. Gewöhnlich könnten höhere Straßenparkgebühren im Vergleich zum Parken abseits der Straßen den Parksuchverkehr reduzieren und Parkhäuser wettbewerbsfähiger machen. Dies ist eine wichtige Strategie in Verhandlungen mit privaten Investoren über den Bau von Parkhäusern.

Siehe auch das Argument „Reduzierung des Parksuchverkehrs“.

Verwendung der Parkgebühren in Amsterdam



Quelle: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Fakt ist: Im Rahmen von Parkraummanagement könnten städtische Einnahmen zweckgebunden dafür genutzt werden, um nachhaltige Mobilität zu finanzieren.

Häufig sind die Städte bei einem großen Teil ihrer Etats von den Regierungen abhängig. In den letzten Jahren hat es fast überall Haushaltskürzungen gegeben. In vielen Städten ist die Grundsteuer eine kommunale Haupteinnahmequelle. Mit Ausnahme sehr weniger Städte sind überall in Europa die Grundstückswerte und damit die kommunalen Einnahmen gesunken. Parkraummanagement oder, noch besser, der PUSH&PULL-Ansatz, können dazu beitragen, die Einnahmen der Kommunen zu steigern, ohne die Steuerlast der Bürger zu verändern, und gleichzeitig die Qualität der Alternativen zum Auto zu erhöhen. Diese Einnahmen sollten (zumindest teilweise) dazu verwendet werden, nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen zu finanzieren.

In Amsterdam beispielsweise lagen die Bruttoeinnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung im Jahr 2012 bei ca. 160 Mio. Euro. Etwa 38 % dieses Geldes wurden für die Bewirtschaftung und Instandhaltung des Parksystems verwendet, 39 % flossen in den allgemeinen Stadthaushalt, und 23 % wurden zur Finanzierung von Mobilitätsmaßnahmen genutzt (31 % für Radverkehrsmaßnahmen, 18 % für den öffentlichen Nahverkehr, 13 % für Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit usw.). Dies bildet den Amsterdam Mobility Fund. Andere Städte wie Gent, Barcelona, Graz oder Nottingham (mit der Gebühr für das Parken auf Firmengelände) verfolgen einen ähnlichen Ansatz.

Weitere Informationen über das PUSH&PULL-Projekt finden Sie unter www.push-pull-parking.eu



Kofinanziert durch das Programm „Intelligente
Energie — Europa“ der Europäischen Union

Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieser Broschüre liegt bei den AutorInnen. Sie gibt nicht unbedingt die Meinung der Europäischen Union wieder. Weder die EASME noch die Europäische Kommission übernehmen Verantwortung für jegliche Verwendung der darin enthaltenen Informationen.