

Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen

Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement



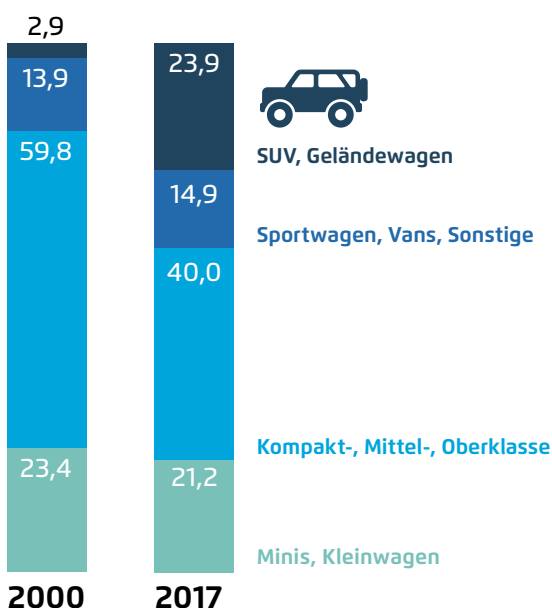
Sicherheit

Sehen und gesehen werden ist zwischen dicht parkenden Autos problematisch

Zugeparkte Straßen stellen ein Sicherheitsrisiko dar, mit Folgen für alle Verkehrsteilnehmer. Falschparker blockieren Fahrradspuren, Behindertenparkplätze, Liefer- und Feuerwehrezufahrten. Dadurch werden andere behindert und gefährdet. Ausweichmanöver können zu Unfällen führen. Fußgänger können zwischen eng stehenden Autos die Straße nicht überqueren oder werden übersehen, wenn sie auf die Fahrbahn treten. Obendrein beeinträchtigen immer größer werdende Pkw die Sichtverhältnisse. Doch obwohl Falschparken gefährlich ist und Unfälle verursachen kann, wird es nur gering sanktioniert und allzu oft als Bagatelldelikt betrachtet.

Autos werden immer größer

SUV dominieren zunehmend den Straßenraum, aber der vorhandene Platz wächst nicht mit. Fast jedes vierte neu zugelassene Fahrzeug ist mittlerweile ein SUV.



Anteil der Neuzulassungen nach Fahrzeugklassen (in %)

Risiko für Kinder

Große parkende Autos am Straßenrand verdecken die Sicht auf querende Fußgänger. Pkw aller Klassen werden immer größer, wodurch zum Beispiel Kinder ungesehen zwischen den parkenden Autos auftauchen und die Unfallgefahr steigt.



Falschparker behindern den Verkehrsfluss

Parken in zweiter Reihe oder zugedachte Geh- und Radwege zwingen andere Verkehrsteilnehmer zu riskanten Manövern.



Bagatelldelikt Falschparken

Trotz des hohen Sicherheitsrisikos kostet gefährdendes Falschparken auf Geh- und Radwegen in Deutschland nur 30 Euro, andere Länder bestrafen es härter.



Bußgelder im internationalen Vergleich

Der Gesetzgeber behandelt Verkehrsteilnehmer unterschiedlich

Schwarzfahrer müssen bei wiederholtem Vergehen mit Strafanzeige rechnen und werden damit unverhältnismäßig hoch bestraft, während Falschparker trotz Gefährdung anderer nur eine Ordnungswidrigkeit begehen.



Zeit und Kosten

Parkplätze kosten die Allgemeinheit Geld. Autofahrer auf Parkplatzsuche zahlen mit Zeit und Nerven

Der Bau und die Instandhaltung von Parkplätzen verursachen hohe Kosten. Diese werden zum großen Teil von der Allgemeinheit getragen, weil kostendeckende Parkgebühren in Deutschland keine Akzeptanz finden. Das im internationalen Vergleich sehr günstige Bewohnerparken deckt nur einen Bruchteil der tatsächlichen Ausgaben - so wird ein Bewohnerparkausweis in Berlin für gerade einmal 10 Euro pro Jahr ausgegeben. Parkplätze kosten aber nicht nur Geld, sondern die Suche nach ihnen kostet auch Nerven. So fühlen sich zwei Drittel aller Autofahrer bei der täglichen Jagd nach einem Parkplatz gestresst.

Parkplätze kosten Geld

Die Bereitstellungskosten für einen bewirtschafteten Stellplatz am Straßenrand in Berlin belaufen sich auf circa 220 Euro pro Jahr.

Anteile nach Kostengruppen



für öffentliche Sicherheit und Ordnung
(Überwachung und Ahndung von Regelverstößen)



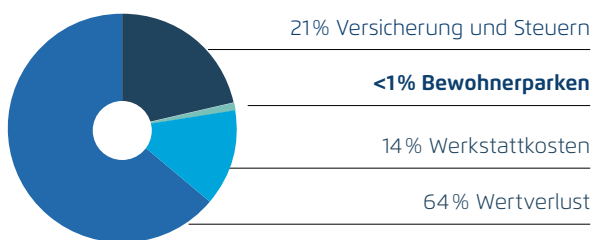
für allgemeine Verwaltung
(Planung, Regulierung, Management von Parkraum)



für die tatsächliche bauliche Herstellung,
Entwässerung, Reinigung und Beleuchtung

Autos sind teuer, Parken ist günstig

Im Vergleich zu den fixen und variablen Kosten eines durchschnittlichen Autos sind die Gebühren für einen Bewohnerparkausweis mit maximal 30,70 Euro verschwindend gering. Das sind weniger als ein Prozent der durchschnittlichen Kosten, die ein Haushalt pro Jahr für das eigene Auto aufwendet. Da sind die Kraftstoffkosten noch nicht einmal eingerechnet.



Durchschnittliche jährliche Autokosten (Beispiel VW Golf)

EIN BEWOHNERPARKAUSWEIS IN STOCKHOLM KOSTET 827 € IM JAHR.

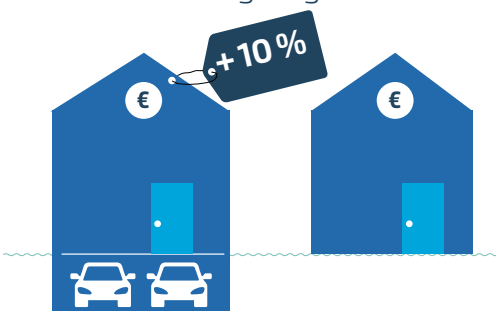
Parkplatzsuche ist verlorene Lebenszeit

Der durchschnittliche Autofahrer in einer deutschen Großstadt verbringt 40 bis 70 Stunden im Jahr mit der Suche nach einem Parkplatz, weil es an effektivem Parkraummanagement fehlt. Das entspricht 5 bis 8 Urlaubstagen!



Mitgefangen ...

Der Bau von Tiefgaragen wird von allen Hausbewohnern mitfinanziert



Ein Tiefgaragenstellplatz in einem typischen Mietshaus in einem Ballungsgebiet kostet in der Herstellung durchschnittlich zwischen **22.000 bis 26.000 Euro**. Die Tiefgarage macht damit knapp **10 Prozent der Gebäudebaukosten** aus, die in der Regel auf alle Hausbewohner umgelegt werden. Dabei spielt es keine Rolle, wie sie finanziell ausgestattet sind und ob sie ein Auto besitzen oder nicht.

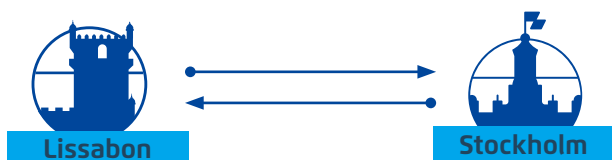
Öffentlicher Raum

Autos haben Privilegien und beanspruchen wertvollen Platz in Städten

Der öffentliche Raum ist ein Gemeingut, das allen Bevölkerungsgruppen gleichermaßen zur Verfügung stehen soll. Dennoch bekommt das Parken eine Sonderstellung – es nimmt überproportional viel öffentliche Fläche ein und wird gegenüber anderen Verkehrsmitteln und Nutzungsmöglichkeiten finanziell bevorzugt. Dies benachteiligt nicht nur Fahrradfahrer und Fußgänger, sondern zum Beispiel auch Familien und Anwohner, die von Grünflächen und Märkten profitieren würden. Dabei gibt es eine große Menge Parkplatzreserve, vor allem für Pendler und Besucher – zum Beispiel in Parkhäusern oder an Supermärkten.

Würde man die Parkplätze aller 1,2 Millionen in Berlin gemeldeten Pkw aneinanderreihen ...

... käme man auf eine Länge von 7.200 Kilometern. Das entspricht der Strecke von Stockholm nach Lissabon und zurück!



Parken besitzt Sonderstellung

Straßenraum wird von der öffentlichen Hand zu unterschiedlichen Preisen angeboten, die nicht den Wert für das Gemeinwohl berücksichtigen. Ein Bewohnerparkausweis kostet beispielsweise in **München 30 Euro pro Jahr (8 Cent pro Tag)**. Andere Nutzungen sind deutlich teurer. So kostet ein Stand von der Größe eines Parkplatzes auf dem **Wochenmarkt 18 Euro pro Tag** und eine vergleichbare Freischankfläche vor einer **Gaststätte 1,50 Euro**.



0,08 €
pro Tag



1,50 €
pro Tag



18,00 €
pro Tag

Günstiger Abstellraum

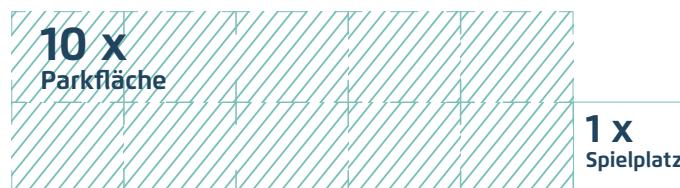
Deutsche Parkgebühren sind im internationalen Vergleich günstig. Städte in anderen Ländern stellen Autofahrern für den Raum, den sie beanspruchen, höhere Gebühren in Rechnung.

Parkgebühren für eine Stunde in der Innenstadt

London	5,60 Euro	Berlin	3,00 Euro
Amsterdam	5,00 Euro	München	2,50 Euro
Kopenhagen	4,70 Euro	Braunschweig	1,80 Euro

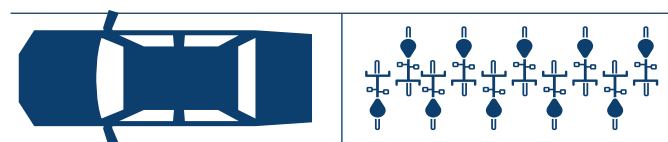
Gesellschaftliche Wertung

Parkplätze bekommen mehr Raum als Kinder. Grünflächen und Spielplätze sind wichtig zur Erholung, doch in Berlin gibt es 10 Mal so viel Fläche für Parkmöglichkeiten wie für Spielplätze.



Autos sind Platzverschwender

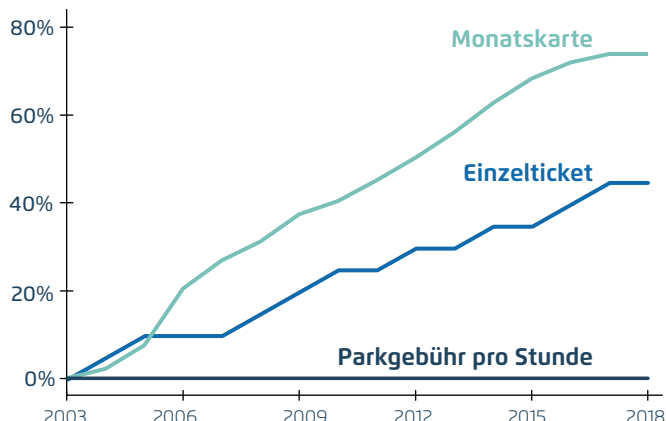
Wo ein Auto steht, finden zehn Fahrräder Platz.



Verzerrter Wettbewerb

In München sind die Parkgebühren seit 2003 konstant geblieben. Einzeltickets und ÖPNV wurden seither um 45 bzw. 74 Prozent teurer.

Preisentwicklung ÖPNV-Tickets und Parkgebühren in München



Parkraummanagement

Rationaler Umgang mit Parkraum macht Städte lebenswerter

Parkraummanagement soll die Nachfrage nach Stellplätzen lenken und so die Verkehrsbelastung in den Städten reduzieren. Es kommen diverse Maßnahmen in Frage: zum Beispiel Parkgebühren, die Umwidmung von Parkplätzen oder die Schaffung von Park & Ride-Angeboten. Diese Maßnahmen sind aber nur dann wirksam, wenn gleichzeitig das Zufußgehen, Fahrradfahren und der öffentliche Verkehr attraktiver gestaltet werden (Push & Pull). Zahlreiche Beispiele aus so unterschiedlichen Städten wie Paris, Wien oder München zeigen, welchen Nutzen Parkraummanagement stiften kann. Es macht Städte grüner, sorgt für weni-

ger Parksuchverkehr, für bessere Luft, erhöht die Sicherheit und lässt Geschäfte von mehr Fuß- und Radverkehr profitieren. Der Parkdruck wird geringer. Wer sucht, findet wieder eher einen Parkplatz. Für die kreative Neugestaltung freiwerdender Flächen gibt es überzeugende Konzepte, die von der Bevölkerung positiv aufgenommen wurden: In vielen Städten, beispielsweise in Stuttgart, wurden Sitzecken am Straßenrand – neudeutsch: Parklets – geschaffen, die Raum für Begegnung bieten. In Siegen entfernte man eine Parkplatte über der Sieg – Ergebnis: eine neue Erholungszone mitten in der Stadt.

Stellschraube Parkplatzangebot

Weniger Stellplätze verringern den Druck auf das Verkehrsnetz.

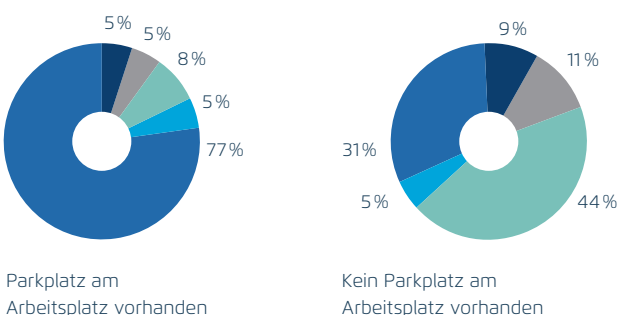
Das Einsparen von 23.000 Parkplätzen in Kombination mit mehr Fahrradwegen führte in **Paris** zu einer Verringerung des Pkw-Bestands um 137.000 Fahrzeuge.

	Pkw-Stellplätze Anzahl im Straßenraum	Privat-Pkw Anzahl	Radwege Kilometer
2003	166.000	750.000	282
2014	143.000	613.000	738
	-14 %	-18 %	+162 %

Parkplätze erzeugen Autoverkehr

Das Beispiel **Österreich** zeigt, wie das Stellplatzangebot am Arbeitsplatz das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter beeinflusst.

Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zum Arbeitsplatz

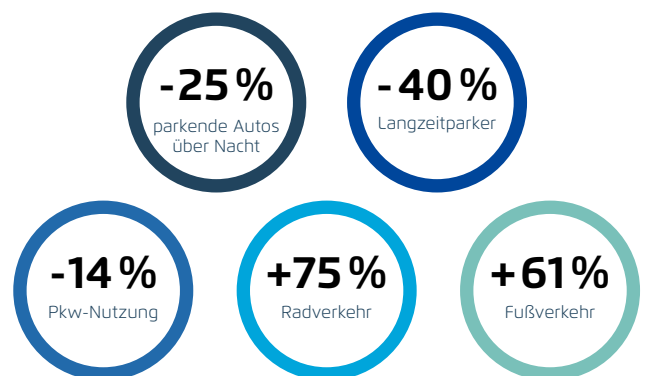


■ Rad ■ zu Fuß ■ öffentlicher Verkehr ■ MIV-Mitfahrer ■ MIV-Fahrer

Mehr Bewegung in der Stadt

Push & Pull: Parkraumbewirtschaftung und Förderung des Radverkehrs wirkten in **München** als Gesamtpaket.

Wirkungen von zehn Jahren „Push & Pull“-Maßnahmen in München



Parkraumbewirtschaftung spart Zeit

In der Innenstadt von **Wien** wurde die durchschnittliche Zeit der Parkplatzsuche auf ein Drittel reduziert. Zu den Maßnahmen zählten neben Parkraumbewirtschaftung auch die Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie ein 365-Euro-Jahresticket für den ÖPNV.

früher
9 min



heute
3 min

In vielen Städten ist das Parken eines der brennendsten Themen der Verkehrspolitik. Der Umgang mit knappem öffentlichem Raum sollte rational erfolgen, diese Logik gilt auch für Kfz-Stellplätze. Autos werden durchschnittlich nur eine Stunde pro Tag bewegt, manche Fahrzeuge stehen sogar wochenlang ungenutzt herum – die von ihnen belegten Parkplätze können nicht anderweitig genutzt werden. Um die legitimen Ansprüche aller zu berücksichtigen, ist eine gerechte und effektive Verteilung der vorhandenen Fläche notwendig. Parkraummanagement lässt den Parkdruck sinken, nützt der lokalen Wirtschaft, reduziert das Unfallrisiko im Straßenverkehr und macht öffentliche Räume wieder frei für Menschen, die zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad unterwegs sind.

2. Auflage

13-2018-DE

Herausgeber

Agora Verkehrswende

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

T +49 (0)30 700 14 35000

F +49 (0)30 700 14 35129

www.agoraverkehrswende.de

info@agoraverkehrswende.de

Durchführung

Anne Klein-Hitpaß

Projektleiterin Städtische Mobilität

anne.klein-hitpass@agora-verkehrswende.de

Wolfgang Aichinger

Projektmanager

wolfgang.aichinger@agora-verkehrswende.de

Auftragnehmer

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (difu),

Uta Bauer, Martina Hertel

tippingpoints – Agentur für nachhaltige Kommunikation,

Rosa Rausch, Robert Sedlak, Julia Kirsch-Bauer

Veröffentlichung September 2018

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



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

Bitte zitieren als:

Agora Verkehrswende (2018):

*Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen
Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement.*

www.agora-verkehrswende.de

Quellenangaben

Titelbild: CASA Schützenplatz e.V.

SICHERHEIT

„Immer mehr SUV“: Kraftfahrtbundesamt

„Bagatelldelikt“: www.bussgeldkatalog.org/halten-parken/;
<https://auto-en-vervoer.infonu.nl/auto/32830-parkeerboete-overzicht-2018.html>;
www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19960142/index.html#a1

„Strafanzüge vs. Ordnungswidrigkeit“: Beförderungsschleichung wird in Deutschland nach § 265a Strafgesetzbuch sanktioniert (Erschleichen von Leistungen). § 9 Erhöhtes Beförderungsentgelt, www.bussgeldkatalog.org

ZEIT UND KOSTEN

„Bewohnerparken Berlin“: <https://service.berlin.de/dienstleistung/121721/>

„Frust bei der Suche“: INRIX Research (2017) Die Folgen der Parkplatzproblematik in den Vereinigten Staaten, Großbritannien und Deutschland

„Kosten fürs Auto“: GebOSt Nr. 265, www.gesetze-im-internet.de/stgbo_2011/BjNR009800011.html, ADAC-Autokostenrechner

„Tiefgaragenkosten anteilig zum Wohnungsbau“: Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (2015): Untersuchung von Stellplatzsatzungen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte. Bearb.:LK Argus

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

„Stockholm“: www.government.se/government-of-sweden/ministry-for-foreign-affairs/diplomatic-portal/diplomatic-guide/16.-parking/16.5-paying-residential-parking-permit/

„60 Stunden Suchverkehr“: INRIX Research (2017): Die Folgen der Parkplatzproblematik in den Vereinigten Staaten, Großbritannien und Deutschland

ÖFFENTLICHER RAUM

„Strecke parkender Autos“: <https://lab.moovel.com/blog/about-what-the-street>

„Sondernutzung“: www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Parkraummanagement/Parkausweis-fuer-Anwohner.html und www.muenchen.de/rathaus/Stadtrecht/vorschrift/337.html

„Parkgebühren international“: www.westminster.gov.uk/parking-zones-and-prices, www.parkeren-amsterdam.com/images/parkeerzones/parkeerzones-amsterdam.jpeg www.visitcopenhagen.com/copenhagen/transportation/parking-zones-prices, Berlin ParkGebO, München ParkGebO, Braunschweig ParkGebO

„Mehr Park- als Spielplätze“: www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strasen_kfz/parkraum/ und www.berlin.de/senuvk/umwelt/stadtgruen/kinderspielplaetze/de/daten_fakten/downloads/ausw_38.pdf

„Platzverschwender“: www.humankind.city/blog/2018/07/meet-the-fietsvlonders-rotterdams-solution-to-combat-street-parking/

„Verzerrter Wettbewerb München“: www.pro-bahn.de/fakten/fahrpreise_mvvt.htm und www.abendzeitung-muenchen.de/inhalt.pendler-problem-in-wohngebieten-werden-die-parkgebuehren-in-muenchen-bald-sehr-viel-teurer.106c00da-0570-4385-9501-7f72cb91fadd.html

PARKRAUMMANAGEMENT

„Siegen“: UBA (Hrsg.) (2017) Straßen und Plätze neu denken

„Paris“: VCÖ 2016

„Arbeitswege Österreich“: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) (2016): Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätsstudie „Österreich unterwegs 2013/2014“

„München“: Kodransky, M. und Hermann, G. (2011): Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation. Unter: www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/Europes_Parking_U-Turn_ITDP.pdf

„Suchzeit Wien“: COST (2005): Parking Policies and the Effects on Economy and Mobility. Report on COST Action 342. Unter: www.europeanparking.eu/media/1207/cost-action-342-final-report-1.pdf

Agora
Verkehrswende

