Schlüsselfaktor Parken

Warum die Verkehrs- und Mobilitätswende nur langsam vorankommt

Die Verkehrs- und Mobilitätswende kommt nur langsam voran. Obwohl Themen wie Gesundheit und Klimaschutz in der Gesellschaft generell auf Zustimmung stoßen, herrscht weiterhin Verhaltensstarre, wenn es darum geht, das eigene Auto abzuschaffen und auf Fahrrad, Bus oder Bahn umzusteigen. Die Landesregierung in Nordrhein-Westfalen (NRW) hat mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) ein klares Statement für mehr aktive Mobilität gesetzt. Durch das Gesetz haben die Aktivitäten der Kommunen, der Lobbyverbände und der AGFS NRW neuen, zusätzlichen Rückenwind erhalten. Dennoch stellt sich immer wieder die Frage, warum die Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Land nur in kleinen Schritten vorangeht.

Systemvorteil Parken

Oder anders gefragt: Warum ist das Auto bei den Deutschen trotz Dauerstaus und hoher Kosten immer noch so beliebt? Zwei der Erfolgsfaktoren sind seine zumeist unmittelbare Verfügbarkeit und der hohe Komfort, der dadurch verstärkt wird, dass man mit dem eigenen Fahrzeug näher an sein Ziel gelangt als mit anderen Verkehrsmitteln. Im Regelfall finden Autofahrer:innen in unmittelbarer Nähe ihres Zielortes einen Parkplatz, während Fahrradfahrer:innen sichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeiten in einem größeren Umkreis suchen müssen. Auch ÖPNV-Nutzer:innen sind fast immer gezwungen, weitere Wege von der nächstgelegenen Haltestelle in Kauf zu nehmen. Der Pkw hat durch den öffentlich bereitgestellten Parkraum einen klaren Systemvorteil.

Dieses Privileg beeinflusst unmittelbar die Verkehrsmittelwahl und hat zudem negative Auswirkungen auf die Neugestaltung unserer Kommunen: Die enorme Flächeninanspruchnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs verhindert den Ausbau der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur. Autofahrer:innen nutzen den öffentlichen Raum häufig kostenfrei oder für einen nicht marktgerechten Preis zum Parken, während für andere Nutzungen, wie Wochenmärkte oder Außengastronomie, deutlich höhere Gebühren anfallen. Parkenden Autos steht im Vergleich zum Fuß- und Radverkehr, zu Spielplätzen, Grünflächen oder sonstigen Aufenthaltsflächen fast immer proportional mehr Fläche zur Verfügung. Gleichzeitig werden vorhandene Potenziale nicht vollständig ausgeschöpft: Die Flächen vor Supermärkten stehen nachts und sonntags leer und die Parkhäuser sind bis auf wenige Ausnahmen im Jahr nur unzureichend ausgelastet.

Die Abschaffung oder zumindest Reduzierung des Systemvorteils „Parken“ für den motorisierten Individualverkehr ist ein wesentlicher Schlüssel für eine erfolgreiche Verkehrs- und Mobilitätswende.

Praxishandbuch Parken

Im ersten Quartal 2023 erscheint erscheint das Praxishandbuch Parken der AGFS NRW. Es behandelt eine Vielzahl unterschiedlicher Aspekte zum Thema Parken. Kern des Handbuchs ist ein Handlungsleitfaden zur Entwicklung einer kommunalen Parkraumstrategie. Neben den möglichen baulichen und organisatorischen Handlungsmöglichkeiten einer Kommune zeigt es den aktuellen Gestaltungsrahmen aus verkehrsrechtlicher Sicht auf. Ebenso werden die verkehrsrechtlichen Grenzen dargestellt, zu deren Überwindung es einer grundlegenden Neuordnung des Rechtsrahmens bedarf.

Das Praxishandbuch Parken ist im bewährten Format der Loseblattsammlung konzipiert und wird verschiedene Teile umfassen. Ergänzt wird das Praxishandbuch zukünftig um eine Best-Practice-Sammlung auf der AGFS-Wissensplattform, auf der auch ein gesonderter Bereich zum Thema Parken eingerichtet wird.

Handlungsmöglichkeiten der Kommunen

Wesentliche Akteurinnen dabei sind die Kommunen. Ihnen obliegt die Gestaltung des öffentlichen Raums. Ein zentrales Handlungsfeld ist das Parkraumanagement, welches bauliche, organisatorische und verkehrsrechtliche Maßnahmen umfasst. Dadurch können Kommunen die Nutzung von Parkplätzen zeitlich und räumlich steuern und Einfluss auf den Parksuchverkehr sowie die Verkehrsnachfrage und die Verkehrsmittelwahl nehmen. Ausgangspunkt jeglichen Parkraummanagements ist das vorhandene Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum, in öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen sowie auf privaten Stellplätzen.

Rückgewinnung von öffentlichem Raum

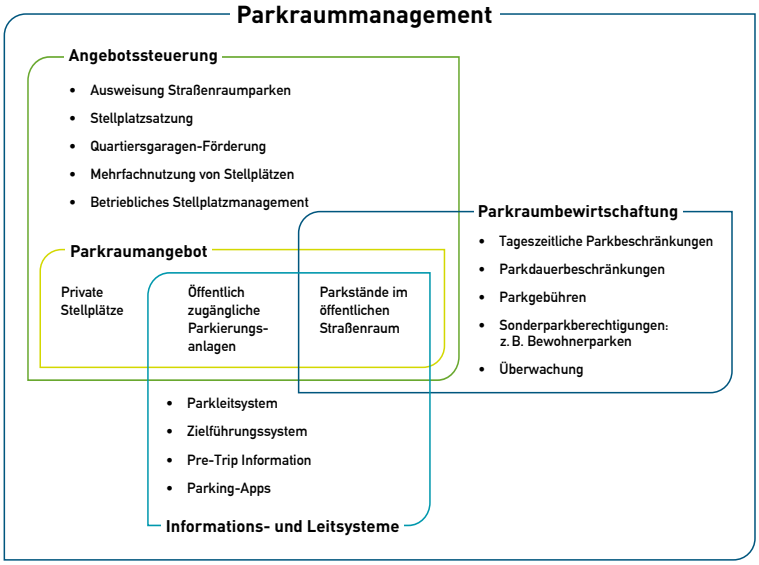
Der zentrale Ansatzpunkt im Sinne der Verkehrs- und Mobilitätswende ist jedoch die Rückgewinnung von öffentlichem Raum. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ordnet das Parken grundsätzlich als eine verkehrliche Nutzung des öffentlichen (Verkehrs-)Raums ein und somit als Gemeingebrauch des Verkehrsraums. Das heißt, Parken ist überall dort erlaubt, wo es

nicht ausdrücklich verboten ist. Um das Parken im öffentlichen Raum zu unterbinden, müssen Kommunen es explizit verbieten. Das geht nur in bestimmten Fällen, wie einer Übernutzung des Raums durch den ruhenden Kfz-Verkehr oder wenn parkende Autos die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Darüber hinaus kann ein Parkverbot angeordnet werden mit dem Ziel, einen sicheren und flüssigen Straßenverkehr zu gewährleisten. Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs gilt jedoch nicht als ausreichender Grund. Allerdings lässt die StVO den Straßenverkehrsbehörden etwas Ermessensspielraum: Sie können das Parken auch verbieten, wenn es einer übergeordneten städtebaulichen Entwicklung dient.

Kommunale Parkraumstrategie

Diese übergeordnete städtebauliche Entwicklung lässt sich aus kommunalen Verkehrs- und Mobilitätskonzepten ableiten. Möchte eine Kommune das Parkraumangebot aktiv über ein kommunales Parkraummanagement steuern, ist eine kommunale Parkraumstrategie entscheidend, die sich aus den übergeordneten Konzepten ableitet.

Eine erfolgreiche Parkraumstrategie besteht aus mehreren Bausteinen. Dazu zählen planerische Handlungsfelder, wie die Erhebung des vorhandenen Parkraumangebotes, die Schätzung und Prognose der Parkraumnachfrage sowie die Entwicklung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes. Zu den planerischen Handlungsfeldern gehören auch die Ordnung des ruhenden Verkehrs (z.B. durch die Markierung von Parkständen) sowie die aktive Angebotsplanung. Dazu zählt die Verlagerung von Parkständen aus dem öffentlichen Straßenraum in Quartiersgaragen oder vorhandene Parkplätze, wie z.B. Firmenparkplätze, die außerhalb der Geschäftszeiten genutzt werden können.



Eigene Abbildung in Anlehnung an „Ansätze zur Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise“ (Zukunftsnetz Mobilität NRW/AGFS NRW 2022)

Grundlage aller planerischen Maßnahmen sollte jedoch immer ein politischer Grundsatzbeschluss zum Thema Parken sein. Er muss Aussagen und Zielsetzungen u.a. zu den Aspekten Bewohnerparken, Gehwegparken, Flächengerechtigkeit, Quartiersgaragen, Parkgebühren, Personalbedarf, Parkraumüberwachung, Mehrfachnutzung von Stellplätzen sowie zur Stellplatzsatzung umfassen. Nach Möglichkeit sollte dieser Grundsatzbeschluss im Rat der Kommune einstimmig beschlossen werden. Hierzu bedarf es im Vorfeld einer intensiven Auseinandersetzung mit dem Thema Parken in den unterschiedlichen politischen Gremien. Ein Workshop zum Thema Parken kann hier hilfreich sein.

Der intensive Austausch mit der Politik allein reicht jedoch nicht aus. Ein wesentlicher Baustein der Parkraumstrategie ist daher immer auch ein Kommunikationskonzept zur Sensibilisierung und Information der Bürgerschaft, des Einzelhandels und sonstiger Akteur:innen. Das betrifft nicht nur bauliche Maßnahmen, sondern auch Veränderungen in der Ahndung von Verstößen im ruhenden Verkehr. So vermeidet man Irritationen und Ärger, insbesondere wenn zuvor regelwidriges Verhalten, z.B. Gehwegparken, jahrelang geduldet wurde.

Ein weiterer Baustein der Parkraumstrategie sollte immer ein Konzept für eine möglichst flächendeckende Parkraumüberwachung sein. Diese umfasst neben der Personalplanung einschließlich eines Überwachungskonzeptes hinsichtlich Routen, Zeiten und Frequenzen auch eine begleitende Kommunikation. Ein Evaluationskonzept sorgt für eine laufende Überprüfung der Wirksamkeit der Parkraumbewirtschaftung und der Einhaltung der Verkehrsregeln im ruhenden Verkehr.

Kurzfristige Maßnahmen

Einzelne Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr lassen sich kurzfristig und im Vorfeld einer Parkraumstrategie umsetzen. So erhöht es die Verkehrssicherheit, wenn Sichtfelder an Kreuzungen und Rettungswege konsequent von parkenden Kfz frei gehalten und Sicherheitstrennstreifen zwischen dem Radverkehr und den Parkständen durchgängig markiert werden.

Auch mit der Durchsetzung bestehender Regelungen, wie der Unterbindung des regelwidrigen Parkens auf Geh- und Radwegen, können Städte und Gemeinden sofort beginnen. Mit der neuen Bußgeldkatalog-Verordnung vom 13. Oktober 2021 wird das vorschriftswidrige Parken auf einem Gehweg mit einem Regelsatz von 55 Euro geahndet. Wenn damit eine Behinderung einhergeht oder dieser Verstoß länger als drei Stunden dauert, erhöht sich das Bußgeld sogar auf 70 Euro. Wurde das vorschriftswidrige Parken zuvor jahrelang geduldet, sollten Betroffene über die bevorstehenden Veränderungen informiert werden.

Bevor Kommunen eine flächendeckende Parkraumstrategie erarbeiten, sollten sie Potenziale nicht genutzter oder nicht ausreichend genutzter Flächen für den ruhenden Verkehr prüfen und nach Möglichkeit aktivieren. Hierzu zählen nicht ausgelastete Parkhäuser, gerade in zentralen Lagen wo die Übernutzung des öffentlichen Straßenraums meist am größten ist, und – besonders in Wohngebieten – als Lager- oder Nutzraum zweckentfremdete Garagen.

Planerwerkstatt „Parken“

Wer parkt wo, warum und wie lange?

Die Teilnehmenden diskutieren anhand konkreter Fallbeispiele.

Wer den Rad- und Fußverkehr fördern möchte, kommt um das Thema „Parken“ nicht herum. Denn Autos stehen im Schnitt 23 Stunden am Tag da, wo neue Fahrradwege entstehen könnten. Sollen Parkplätze zugunsten von Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur entfallen, ist Ärger vorprogrammiert.

Bei der Planerwerkstatt „Parken“ der AGFS NRW, die am 17. und 18. August 2022 in Wuppertal stattgefunden hat, setzten sich die 18 Teilnehmenden mit konkreten Planfällen auseinander. In vielen Fällen ging es darum, Parkstände zu reduzieren. Ein Kernpunkt der Diskussion war die Frage, wie man die Veränderungen im Straßenraum angemessen kommuniziert. Insbesondere Anwohnende und der Einzelhandel vor Ort müssen demnach frühzeitig in das Vorhaben einbezogen werden, um mögliche Sorgen und Ängste frühzeitig abzufedern.

Was hilft, ist möglichst viel Wissen über die Situation vor Ort anzusammeln: Wer parkt wo, warum und wie lange? Je mehr Informationen vorliegen, umso gezielter können Argumentationsketten aufgebaut werden, wenn Parkplätze entfallen.

Die Ergebnisse der Planerwerkstatt „Parken“ fließen in das „Praxishandbuch Parken“ ein, welches die AGFS NRW im ersten Quartal 2023 veröffentlichen wird.

Wenn nicht Parken, was dann?

Drei Möglichkeiten, Parkplätze anders zu nutzen

Seit 2005 findet immer am dritten Freitag im September der Park(ing) Day statt. An dem internationalen Aktionstag erobern Initiativen und engagierte Bürger:innen für einen Tag Parkplätze zurück und zeigen, wie diese für mehr Aufenthaltsqualität, mehr Grün und mehr gesunde Mobilität genutzt werden können. Gerade temporäre Maßnahmen eignen sich gut, um die Akzeptanz für die Transformation der Straße zu erhöhen. Auch unabhängig von dem Aktionstag gibt es zahlreiche Anlässe und Gelegenheiten, Parkplätze für mehr Aufenthaltsqualität zu nutzen. nahmobil stellt drei Ideen vor:

Gastronomie

In Köln können Gastronom:innen seit 2018 ihre Außenflächen auf Parkplätze erweitern – während der Pandemie sogar kostenlos. Immer mehr Betriebe nutzen diese Möglichkeit und erhöhen damit die Aufenthaltsqualität in der ganzen Stadt. Auch Essen, Bonn und Paderborn bieten diesen Service an.

Velohub

Die Initiative Velohub verbindet nachhaltige Mobilität und Communitys. Grundlage ist ein modulares und konfigurierbares Baukastensystem (siehe Foto), das sich an den individuellen Bedürfnissen einer Stadt und ihrer Bewohner:innen orientiert. So geschehen im Münchner Westendkiez, wo es das Herzstück des „Sommerexperiments Schießstättstraße“ bildete, einer groß angelegten Aktion der „Münchner Initiative Nachhaltigkeit“, die versuchsweise zeigen sollte, wie München mit weniger Autos und mehr Freiraum aussehen kann.

Velohub. Foto: BECKERLACOUR

Parklets

Mit Parklets lassen sich Parkplätze temporär zu Sitzplätzten umfunktionieren. Die mobilen Stadtmöbel gibt es von verschiedenen Herstellern oder als Marke Eigenbau und sie bieten auch Module für mehr Grün. Die Stadt Berlin fördert den Einsatz von Parklets für Initiativen, Vereine und öffentliche Einrichtungen. In Nordrhein-Westfalen bietet das Zukunftsnetz Mobilität NRW den Kommunen „Stadt-Terrassen“ zum Ausleihen an.

Plötzlich verboten: Kommunikation beim Rückbau von Parkplätzen

Jahrelang parken die Fans der Bonner Baskets auf einem Radschutzstreifen in einer Straße nahe des Telekom Domes. Nach einem Heimspiel im Juni 2022 finden sie plötzlich ein Knöllchen an ihren Windschutzscheiben. Dass das Parken hier verboten ist, weiß Joachim Kamlot, einer der Betroffenen. Gegenüber dem Bonner Generalanzeiger (17. Juni 2022) äußert er sich jedoch mit Unverständnis: „Warum war das bis dato nie ein Problem, jetzt plötzlich aber? Hat die Sportstadt (?) Bonn es wirklich nötig, hier bei einem Halbfinalspiel um die deutsche Meisterschaft plötzlich die Regeln zu ändern und bei den Fans eines ihrer sportlichen Aushängeschilder abzukassieren?“

Joachim Kamlot zeigt das Knöllchen, das er nach einem Spiel der Telekom Baskets Bonn an seinem Auto fand. Foto: Benjamin Westhoff

Kommunen müssen handeln

Situationen wie diese sind kein Einzelfall. Immer mehr Menschen möchten zu Fuß oder mit dem Fahrrad mobil sein und fordern sichere und komfortable Geh- und Radwege. In diesem Flächenkonflikt spielt der ruhende Verkehr eine Schlüsselrolle, denn parkende Autos am Fahrbahnrand nehmen einen großen Teil der öffentlichen Fläche ein, die den Kommunen für den Ausbau der Nahmobilität fehlt. Gleichzeitig stehen vielerorts kostenpflichtige private Parkflächen leer. Städte und Gemeinden kommen nicht darum herum, Parkplätze am Straßenrand zu reduzieren, kostenpflichtig zu machen oder – wie im oben beschriebenen Fall – einfach nur geltendes Recht umzusetzen.

Freude auf der einen, Unverständnis auf der anderen Seite

Viele Kommunen haben die Bedeutung des Themas erkannt und wagen sich zur Freude von Radfahrer:innen und Fußgänger:innen an eines der emotionalsten Themen der Deutschen – den kostenlosen Parkplatz direkt vor der Tür. Aus Sicht Auto fahrender Anwohner:innen, Geschäftsbetreiber:innen oder Gastronom:innen kommen die Maßnahmen jedoch oft unverhofft und stoßen auf großes Unverständnis. Was können Kommunen also tun, damit der Rückbau von Parkplätzen oder das konsequente Ahnden von Parkverstößen bei allen Stakeholdern auf mehr Akzeptanz und Verständnis stößt? Das Praxishandbuch Parken, das die AGFS NRW im ersten Quartal 2023 veröffentlichen wird, enthält neben planerischen auch kommunikative Hilfestellungen für den Umgang mit der Umgestaltung des Fahrbahnrands. Vorab hier einige Hinweise:

Presse frühzeitig einbinden

Binden Sie Vertreter:innen der lokalen Presse frühzeitig ein, damit diese ihre Leser:innen über die geplanten Vorhaben, aber auch über geltende Regeln aufklären können. So verhindern Sie, dass es zu einer einseitigen Berichterstattung kommt, wie im oben beschriebenen Fall.

Erst informieren, dann sanktionieren

Informieren Sie Anwohner:innen, Gastronom:innen und anliegende Büros über die anstehenden Maßnahmen, bevor Sie mit baulichen oder ordnungsrechtlichen Veränderungen beginnen. So geben Sie ihnen die Möglichkeit, sich gedanklich darauf einzustellen und nach Alternativen zu suchen. Je nach Umfang der geplanten Maßnahmen kann es sogar sinnvoll sein, eine Person abzustellen, die sich um die begleitende Kommunikation kümmert und Ansprechpartner:in für die Bürger:innen ist.

Zusammenhänge erklären und Mehrwert darstellen

Erklären Sie den Gesamtzusammenhang der Maßnahmen und machen Sie deutlich, dass diese nicht willkürlich vollzogen werden. Versuchen Sie dabei den Mehrwert für alle Bewohner:innen hervorzuheben. Weniger Parkplätze kommen schließlich allen zugute, wenn dadurch mehr Raum für Aufenthalt, Bewegung und Grün entsteht. Mehr Fuß- und Radverkehr führt zudem zu einer Entlastung der Autostraßen. Ein Flyer mit den wichtigsten Informationen und den Kontaktdaten für Rückfragen ist dafür ein guter Anfang.

Alternativen anbieten

Der Abbau von Parkplätzen sollte im besten Fall in Kombination mit neuen, alternativen Angeboten für den Rad- und Fußverkehr sowie den ÖPNV oder mit dem Bau von Quartiersgaragen erfolgen. Bei größeren Maßnahmen kann es die Akzeptanz steigern, wenn Sie für einen begrenzten Zeitraum vergünstigte Parkplätze in einem nahe gelegenen Parkhaus an die Mitarbeiter:innen der lokalen Firmen anbieten.

Das eigene Angebot kennen

In vielen Fällen sind in fußläufiger Reichweite genügend leer stehende Parkplätze vorhanden. Gerade im ländlichen Raum parken Anwohner:innen häufig auf der Straße, während die Garage als zusätzlicher Abstellraum genutzt wird. Aber auch in den Städten stehen Tiefgaragenstellplätze leer, weil der Parkplatz auf der Straße günstiger ist. Sammeln Sie so viele Daten und Zahlen wie möglich über das betroffene Gebiet, um den Bürger:innen Ängste und Sorgen über Parkplatzmangel nehmen zu können.

Neue Chancen im Parkraummanagement dank E-Fahrzeugen?

Immer mehr deutsche steigen auf E-Fahrzeuge um. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) verzeichnet aktuell über 1,5 Mio. batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und Plug-in-Hybride (PHEV) im Pkw-Segment. Gesetzliche Bevorrechtigungen, die technische Weiterentwicklung der Fahrzeuge – insbesondere bei der Reichweite – sowie Kaufanreize durch den Bund treiben die Zahl der Neuzulassungen weiter in die Höhe. Damit steigt zum einen der Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur. Zum anderen eröffnet das „Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge“ (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) für Kommunen neue Möglichkeiten beim Parkraummanagement. Denn Kommunen können gezielt Parkstände auf öffentlichen Straßen und Wegen exklusiv für E-Fahrzeuge vorhalten. Das gilt sowohl für Parkstände mit Ladesäulen als auch ohne. Was sollten Kommunen dabei beachten?

EmoG

Am 6. Juni 2015 ist das „Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge“ (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) in Kraft getreten. Es bevorrechtigt E-Fahrzeuge beim Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen, bei der Nutzung von öffentlichen Straßen oder Wegen bzw. Teilen davon, die für besondere Zwecke bestimmt sind, lässt Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen und Durchfahrtverboten zu und ermöglicht ermäßigtes oder kostenloses Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.

Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur

Dass der Aufbau bzw. die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur nicht ausschließlich Aufgabe der Nutzenden ist, zeigen die Aktivitäten von Bund und Land im Bereich der Elektromobilität. So hat sich der Bund zum Ziel gesetzt, bis 2030 eine Million öffentlich und diskriminierungsfrei zugängliche Ladepunkte zu ermöglichen. Dies bedeutet, dass auch die Anzahl an Lademöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum oder im öffentlich zugänglichen Raum deutlich zunehmen muss.

Kommunen geben Takt beim Aufbau der Ladeinfrastruktur vor

Durch die Hoheit über den öffentlichen Straßenraum kommt den Kommunen beim Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur eine zentrale Rolle zu. Daher liegt es zunächst auch an ihnen, Ziele und Maßnahmen zur Realisierung einer Ladeinfrastruktur zu entwickeln. Ausgangspunkt sollte hierbei ein Ladeinfrastrukturkonzept sein, dass durchaus Bestandteil einer übergeordneten Planung wie z.B. eines Mobilitäts- oder Klimaschutzplans sein kann. Neben Parkständen auf öffentlichem Grund sollten ebenso Stellplätze auf halböffentlichem (z.B. Parkhäuser, private Parkflächen vor Einzelhandelseinrichtungen) und auf privatem Grund einbezogen werden. Der Planungs- und Genehmigungsprozess für die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ist deutlich umfangreicher und komplexer als im halböffentlichen und privaten Raum.

Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum

Schon heute ist in vielen Kommunen das Ringen um die be-

Umsetzung der Parkbevorrechtigung für E-Fahrzeuge

Die Umsetzung der Parkbevorrechtigung für E-Fahrzeuge sollte in den Kommunen durch eine Positiv-Beschilderung (Zeichen 314) in Kombination mit dem Zusatzzeichen 1010-66 (Elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des EmoG) erfolgen. Eine Negativ-Beschilderung mit Zeichen 283 (absolutes Halteverbot) sieht die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) nicht und mit Zeichen 286 (eingeschränktes Halteverbot) nur in begründeten Ausnahmefällen vor.

grenzten Flächen im öffentlichen Raum groß. In Konkurrenz stehen insbesondere der ruhende Kfz-Verkehr, der Rad- und Fußverkehr und der Bedarf an Grün- und Aufenthaltsflächen sowie sonstige Einrichtungen, zu denen die Ladeinfrastruktur gezählt wird. Die Installation neuer Ladesäulen verschärft die Flächenkonkurrenz weiter, da diese häufig im Gehwegbereich errichtet werden und somit den ohnehin knapp bemessenen Bewegungsraum für die Zu Fuß Gehenden noch weiter einschränken. Ladeinfrastruktur sollte also im Bereich von Parkstreifen installiert werden, auch wenn hierdurch ein Parkstand entfallen muss.

Ladesäulen zementieren ruhenden Verkehr für die nächsten Jahre

In der Vergangenheit haben Kommunen den ruhenden Kfz-Verkehr häufig bevorzugt. Das nimmt die Bürgerschaft vielerorts nicht mehr uneingeschränkt hin. Ladeinfrastruktur am Straßenrand, ob auf dem Gehweg oder dem Parkstreifen, zementiert die Bevorzugung jedoch im wahrsten Sinne des Wortes. Steht die Ladesäule erst mal, werden die zugehörigen Parkstände auf absehbare Zeit nicht mehr anders genutzt.

Standorte vorausschauend wählen

Städte und Gemeinden sollten bei der Standortwahl neuer Ladeinfrastruktur also langfristige Ziele der Verkehrs- und Stadtplanung sowie den Wert des öffentlichen Raums im Blick behalten. Alternativen zur Errichtung von Ladepunkten entlang von Straßen stellen insbesondere vorhandene Parkplatzflächen dar, wie vor öffentlichen oder Einzelhandelseinrichtungen. Der vermeintliche Nachteil – längere Fußwege für die Nutzenden – kann bspw. durch eine Bevorrechtigung von E-Fahrzeugen bei den Parkgebühren oder Parkdauern ausgeglichen werden. Ebenso sollte es Ziel der Kommunen sein, möglichst wenige Ladepunkte entlang von Parkständen am Straßenrand zu installieren, da diese auf eine längere Zeit hin eine Umverteilung der Flächen zugunsten der Nahmobilität zumindest erschweren, wenn nicht sogar verhindern. Der Aufbau von Ladeinfrastruktur sollte daher an Stellen erfolgen, an denen heute schon der ruhende Verkehr gebündelt wird, wie auf Parkplätzen oder in Parkhäusern.

Beispielhafte Positivbeschilderung

Privilegien für E-Fahrzeuge zeitlich begrenzen

Durch die Bevorzugung von einzelnen Gruppen – hier die Nutzenden von E-Fahrzeugen – bei der Zuweisung von Parkständen und deren Bepreisung können Kommunen direkt Einfluss auf die Nutzung von zumindest lokal emissionsfreien Fahrzeugen nehmen. Mit zunehmendem Anteil von E-Fahrzeugen an der gesamten Pkw-Flotte in einer Kommune sollten die Bevorrechtigungen von E-Fahrzeugen allerdings neu bewertet und angepasst werden. Ziel der Bevorrechtigung sollte nicht sein, die Parkgebühren in den Kommunen für die Pkw-Nutzenden auf Dauer zu verringern, sondern nur kurzfristig einen Anreiz auch von kommunaler Seite für die Antriebswende zu setzen. Daher sollte der Beschluss zur Parkgebührenbefreiung in einer Kommune von Anfang an zeitlich begrenzt sein – schon allein deshalb, um bei einer späteren Aufhebung der Parkgebührenbefreiung für E-Fahrzeuge nicht in die Falle einer Diskussion um die Erhöhung der Parkgebühren zu geraten.

Kommunen sollten Chancen nutzen

Kommunen sollten die Chancen nutzen, die eine Zunahme der E-Fahrzeuge und der damit einhergehenden Notwendigkeit des Ausbaus der Ladeinfrastruktur mit sich bringen, um den Parkraum neu zu ordnen und den öffentlichen Raum für mehr Lebens- und Bewegungsqualität zurückzugewinnen. Die entscheidenden Handlungsspielräume ergeben sich dabei durch die vorwiegende Nutzung von privatem und halböffentlichem Grund zum Ausbau der Ladeinfrastruktur und durch die Steuerung der Nutzung von öffentlichen Parkständen für E-Fahrzeuge über zeitliche Begrenzungen.

Zum Weiterlesen zu den Themen „EmoG“ und „Ladeinfrastruktur“

- Leitfaden zum Elektromobilitätsgesetz – Praktische Tipps für die Umsetzung vor Ort *(https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2022/04/NOW_Leitfaden-EmoG_03.22.pdf)*
- Das Förderprogramm: Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland *(https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2020/09/now_foerderprogramm-ladeinfrastruktur.pdf)*
- Genehmigungsprozess der E-Ladeinfrastruktur in Kommunen: Strategische und rechtliche Fragen *(https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2020/09/genehmigungsprozess-der-e-ladeinfrastruktur-in-kommunen_strategische-und-rechtliche-fragen.pdf)*
- Einfach laden in der Kommune – Leitfaden zur Vergabe und Genehmigung von Ladeinfrastruktur für kommunale Akteure *(https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/07/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-Kommunen_web.pdf)*
- Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur – ein Leitfaden für Kommunen *(https://www.elektromobilitaet.nrw/fileadmin/Daten/Download_Dokumente/Kommunen/Broschuere_Aufbau_oeffent_Ladeinfrastruktur_ElektroMobilitaet_NRW.pdf)*

Alle angegebenen Quellen wurden zuletzt am 30. September 2022 aufgerufen.

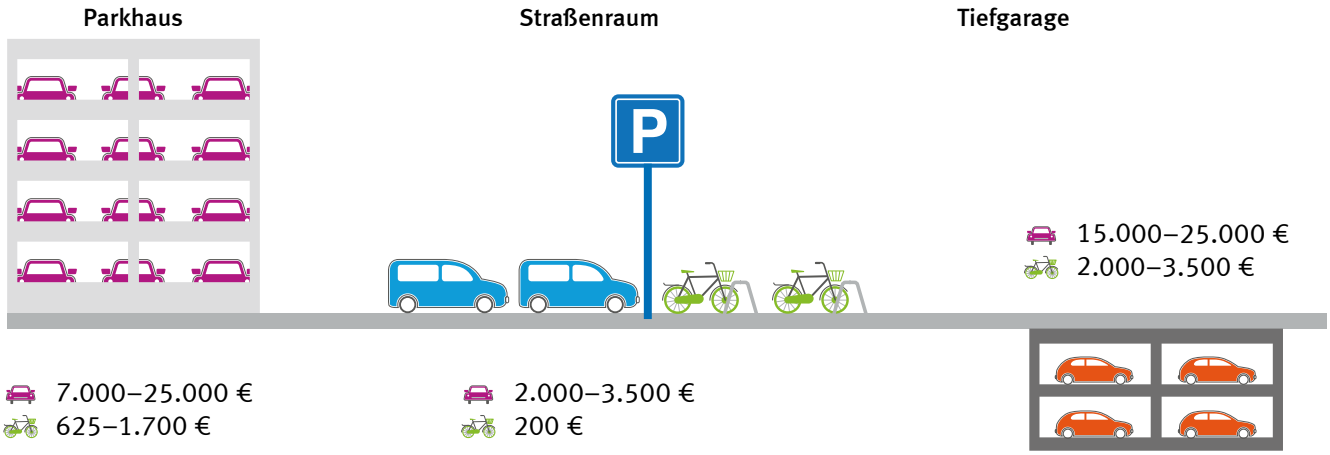
Hätten Sie's gewusst?

Zahlen, Daten und Fakten rund ums Parken

Wie teuer ist ein Parkplatz?

Die Straße gehört allen?! Damit private Pkw auf öffentlichen Flächen parken können, müssen Kommunen dort Parkplätze bauen. Dafür und für deren Instandhaltung entstehen Kosten, die durch die Einnahmen nicht gedeckt werden.

Vergleich der Herstellungskosten pro Stellplatz



Quelle: Sagolla, W.: Fachtagung des Aktionsprogramms Umwelt und Gesundheit NRW, 2008, Zukunftsstandort Phoenix West; Sturm, P.: Wirtschaftliche Aspekte des Parkraumanagements, Präsentation FIV Symposium 2014; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2005) Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs 2005 (EAR 05)

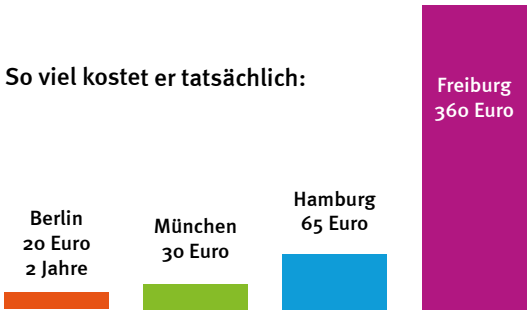
Gebühren Bewohnerparkausweise

Zwischen 160 und 320 Euro im Jahr* ...

... müssten Autofahrer:innen für einen Bewohnerparkausweis nach dem Kostenansatz mindestens bezahlen. Andere Ansätze berücksichtigen außerdem die Lage des Parkplatzes (Bodenrichtwert), die Größe des Autos, die Anzahl der ausgestellten Bewohnerparkausweise und die ÖPNV-Erschließung des Gebiets.

* Herstellungskosten 2.000–3.500 Euro, Nutzungsdauer 25 Jahre, Unterhaltungskosten 50–150 Euro/Jahr, Verwaltungskosten 30 Euro

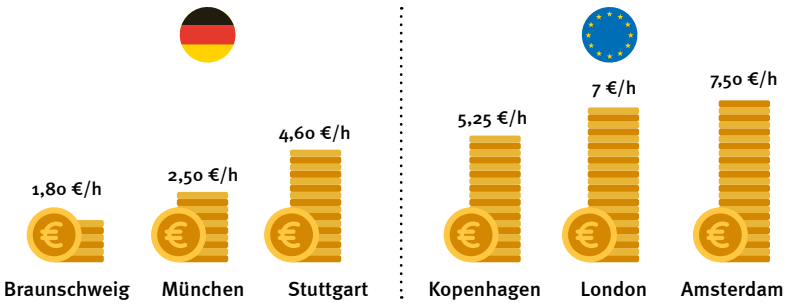
So viel kostet er tatsächlich:



Quelle: Die Internetseiten der jeweiligen Städte, abgerufen 31.10.2022

Gebühren für das Kurzzeitparken

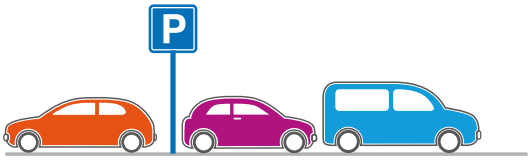
Bei hoher Nachfrage steigen die Preise. Doch obwohl der Parkdruck in den Städten hoch ist, kommen deutsche Autofahrer:innen beim Kurzzeitparken im internationalen Vergleich gut weg.



Quelle: Agora Verkehrswende (2022): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. www.agora-verkehrswende.de, abgerufen 31.10.2022

Parkplatzmangel?

Einen Parkplatz in einer deutschen Großstadt zu finden, dauert im Schnitt 40 bis 70 Stunden pro Jahr.



∅ Parkplatzsuche
⏱ 40 bis 70 Stunden im Jahr = 5 bis 8 Urlaubstage

Quelle: Agora Verkehrswende (2022): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. www.agora-verkehrswende.de, abgerufen 31.10.2022

Wie weit darf ein Parkplatz entfernt sein?

Wenn es nach Autofahrer:innen geht, gibt es nie genug Parkplätze. Parkraumerhebungen zeigen das Gegenteil: Auf privaten Parkflächen oder in Seitenstraßen ist oft noch genug Platz vorhanden. Aber welche Entfernungen kann man Autofahrer:innen zum nächsten freien Parkplatz zumuten? Für Bus- und Straßenbahnhaltestellen wird eine fußläufige Entfernung von 300–700 m empfohlen.* Eine entsprechende Richtlinie für Parkplätze gibt es dagegen nicht.

* Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs

Parkraumbewirtschaftung sorgt für soziale Gerechtigkeit

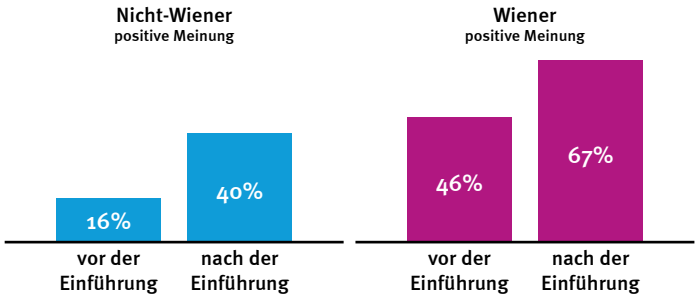
- Parkraumbewirtschaftung erhöht die Verkehrssicherheit, insbesondere für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen.
- Davon profitieren vor allem einkommensschwache Haushalte, da sie sich seltener einen privaten Pkw leisten können und daher häufiger zu Fuß, mit dem Rad oder mit Bus und Bahn unterwegs sind.
- Während die Preise für den ÖPNV regelmäßig erhöht werden, sind Parkgebühren – insbesondere Bewohnerparkausweise – seit ihrer Einführung nicht angepasst worden.
- Wenn Parkplätze wegfallen und dadurch mehr Raum für Aufenthalt und Grünflächen entsteht, steigert das insbesondere die Lebensqualität der Bürger:innen, für die die ruhigen Wohnlagen im Grünen zu teuer sind.

Quelle: Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis, www.agora-verkehrswende.de, abgerufen 31.10.2022

Parkraummanagement gegen Parksuchverkehr

Die Parkplatzsuche macht in Deutschland rund 30 bis 40% des innerstädtischen Verkehrs aus. Parkraumbewirtschaftung in Kombination mit Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität reduzierte in Wien die durchschnittliche Zeit für den Parksuchverkehr um ein Drittel und wurde von den meisten Nutzer:innen positiv aufgenommen.

Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung im 6. bis 9. Wiener Bezirk



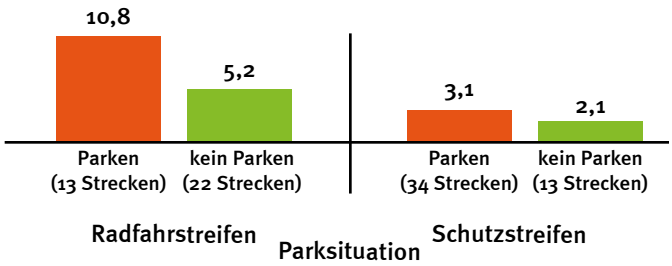
Quelle: ADAC (15.07.2020): Dauerthema Parken: Kommunen müssen mehr Verantwortung übernehmen!, https://www.adac.de/der-adac/regionalclubs/nrw/nrw-kolumne-parken/, abgerufen am 31.10.2022; Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis, www.agora-verkehrswende.de, abgerufen 31.10.2022

Unsicherheitsfaktor

Rund 40%* aller Pkw-Unfälle mit Sachschaden entstehen beim Parken und Rangieren.

** 10 Fakten zum Parken, Mercedes-Benz Group, https://group.mercedes-benz.com/innovation/fakten-parken.html, abgerufen 31.10.2022*

Unfallraten der Streckenabschnitte nach Parksituation



Quelle: Unfallforschung der Versicherer UDV (05/2019): Forschungsbericht 59: Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen, https://www.udv.de/resource/blob/79848/e71c28f5c831cc59208d4a642f985703/59-sicherheit-und-nutzbarkeit-markierter-radverkehrsfuehrungen-data.pdf, abgerufen 31.10.2022