

# Parkraumkonzepte bei Flächenumverteilung

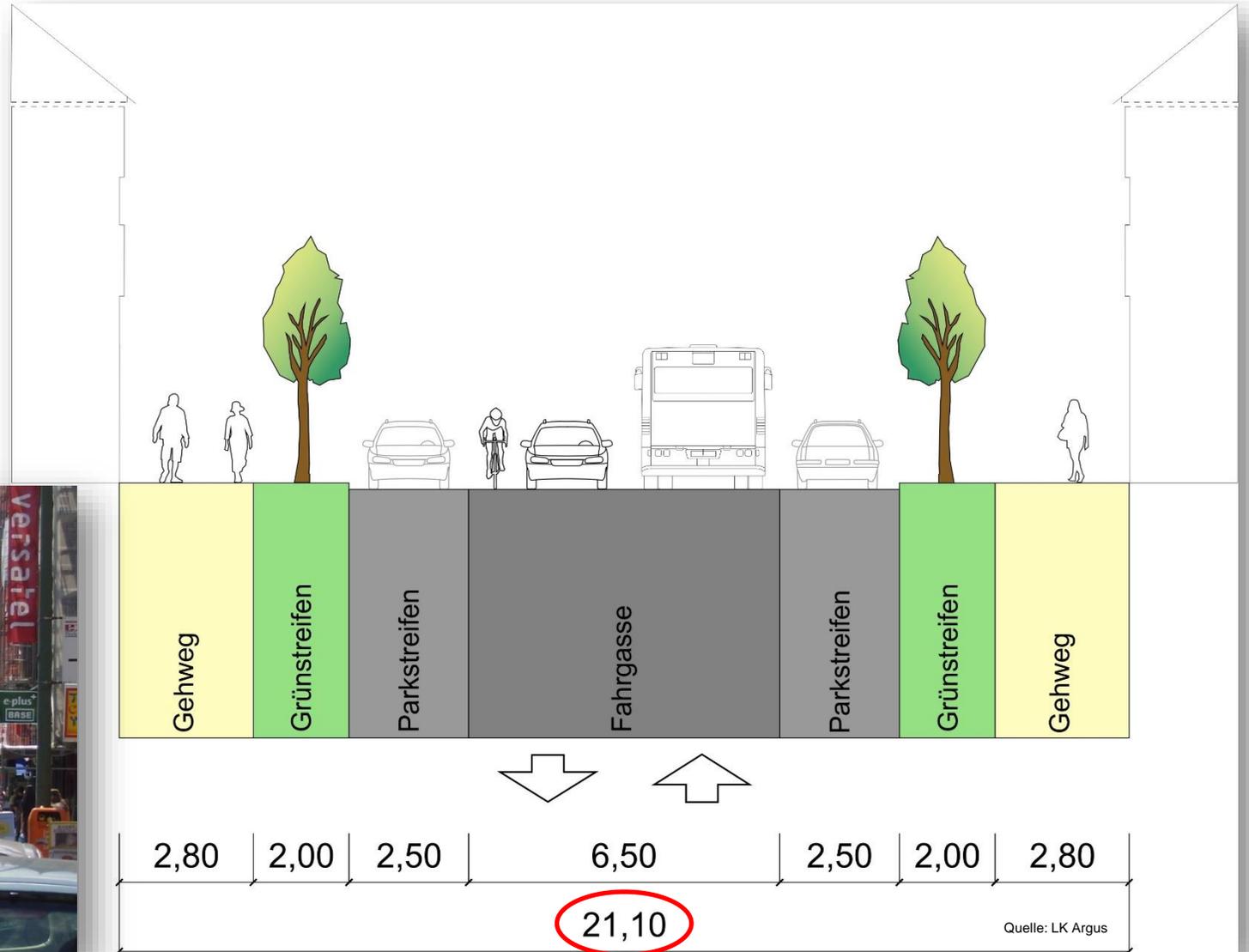
Dipl.-Ing. Ivan Kosarev  
LK Argus GmbH

## Themen

- Flächenumverteilung
- Parkraumkonzepte
- Instrumente



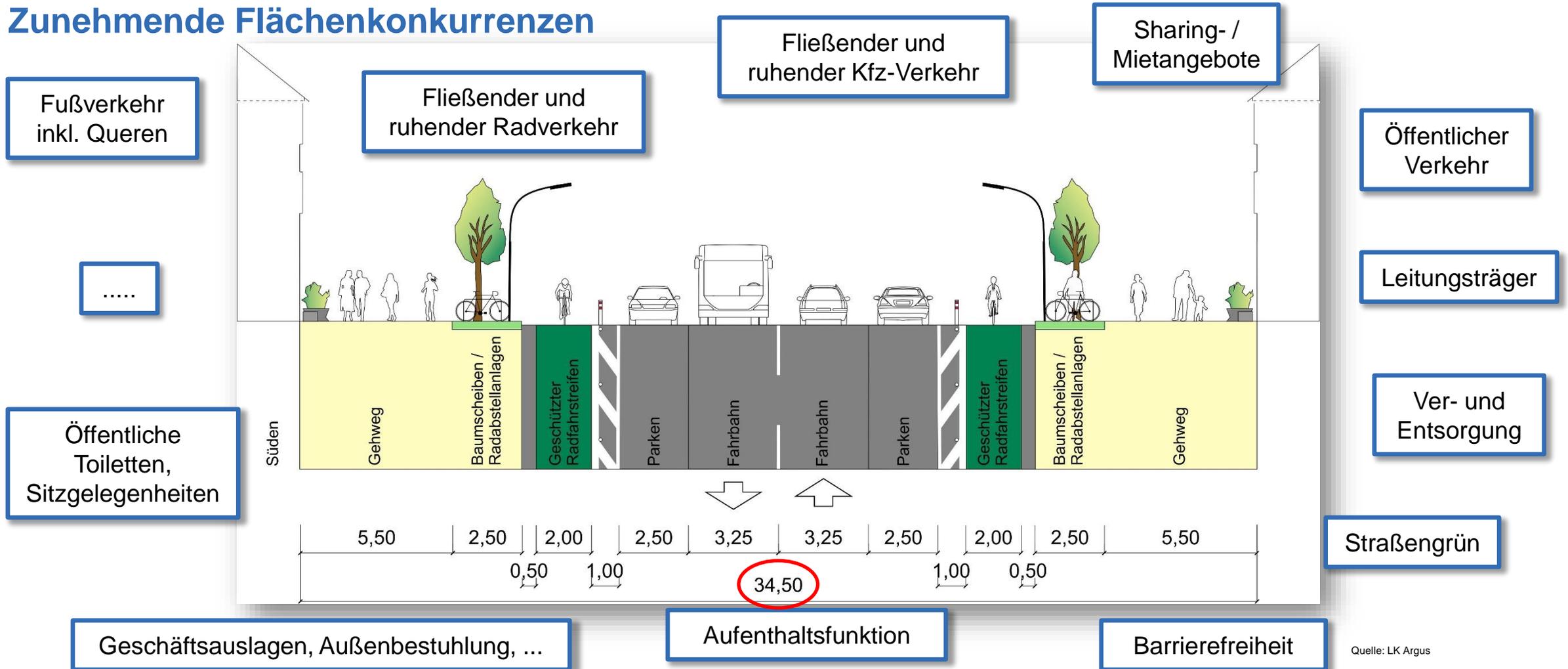
## Typische Straßenraumgestaltung



Quelle: LK Argus<

Quelle: LK Argus

## Zunehmende Flächenkonkurrenzen

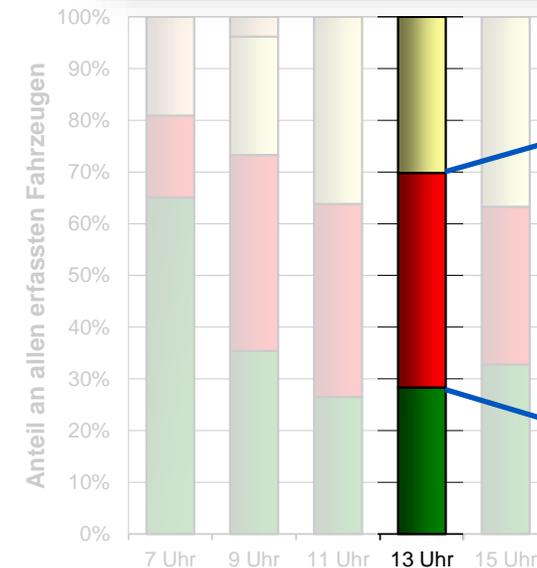


Quelle: LK Argus

## Parkraumkonzepte

### Klassische Konzepte

- Bereitstellung ausreichender **Kfz-Parkflächen** für alle Fahrtzwecke
  - Angebotserweiterung (Bau neuer Anlagen)
  - Nachfrageregulierung (Parkraumbewirtschaftung, „qualifizierte Verkehre“)
  - Nachfragelenkung (Parkleitsysteme)
- Folgen:
  - autoorientierte Stadtstrukturen
  - eingeschränkte Erreichbarkeit mit anderen Verkehrsmitteln



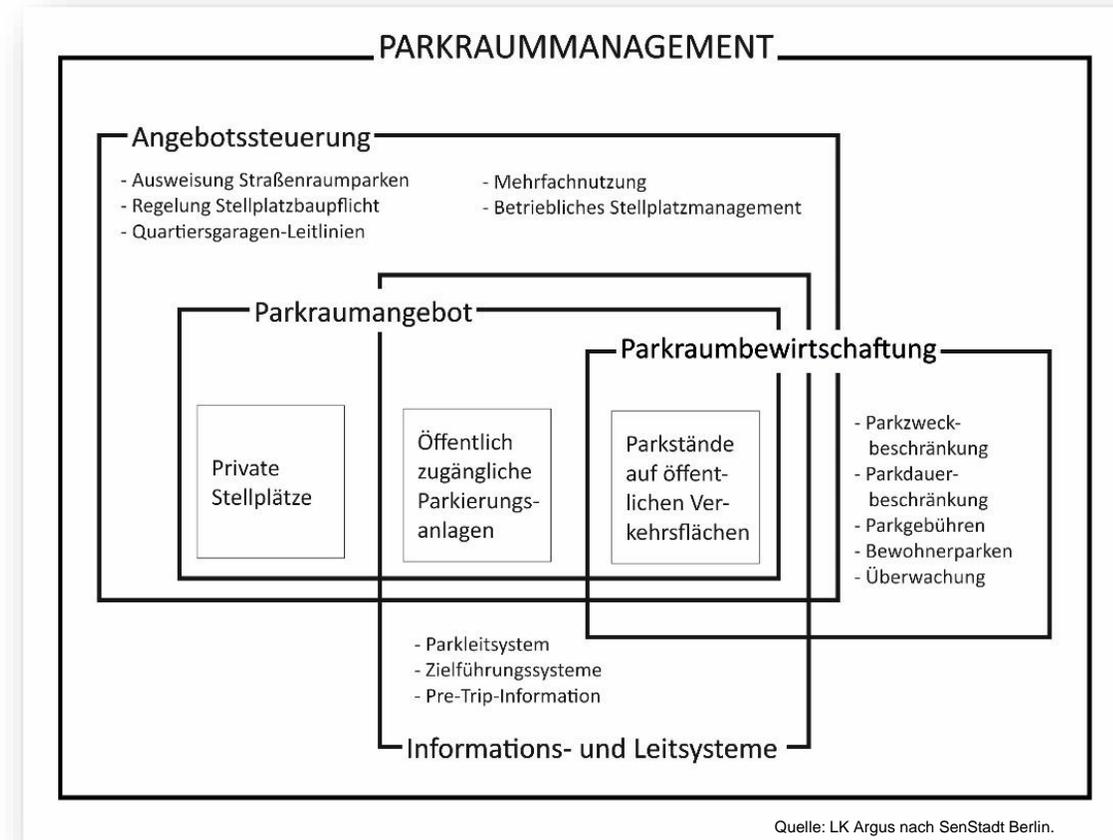
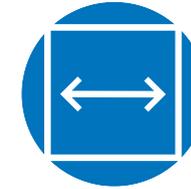
Quelle: Stadt Detmold / LK Argus



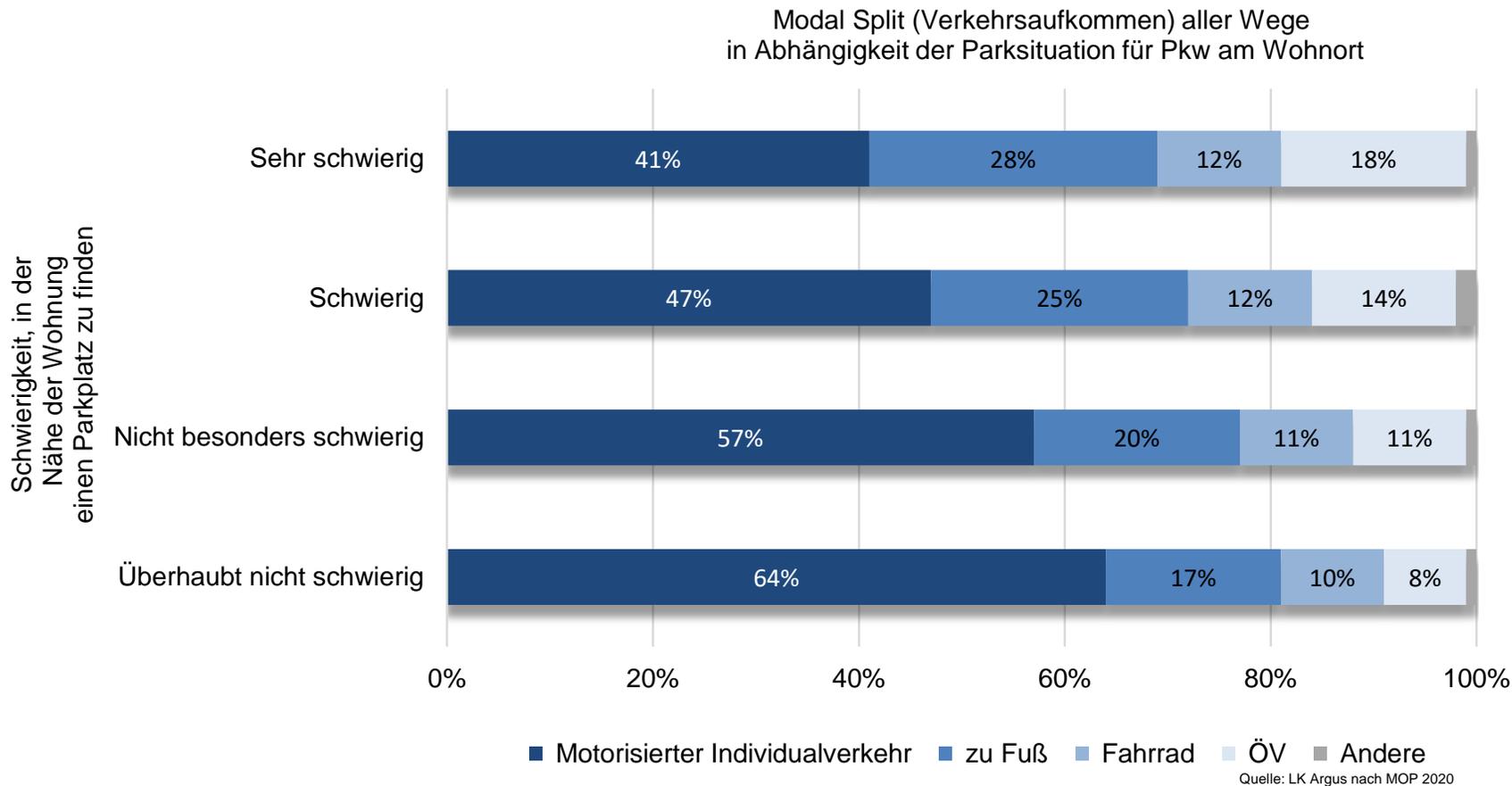
## Parkraum(management)konzepte

### bei Flächenumverteilung

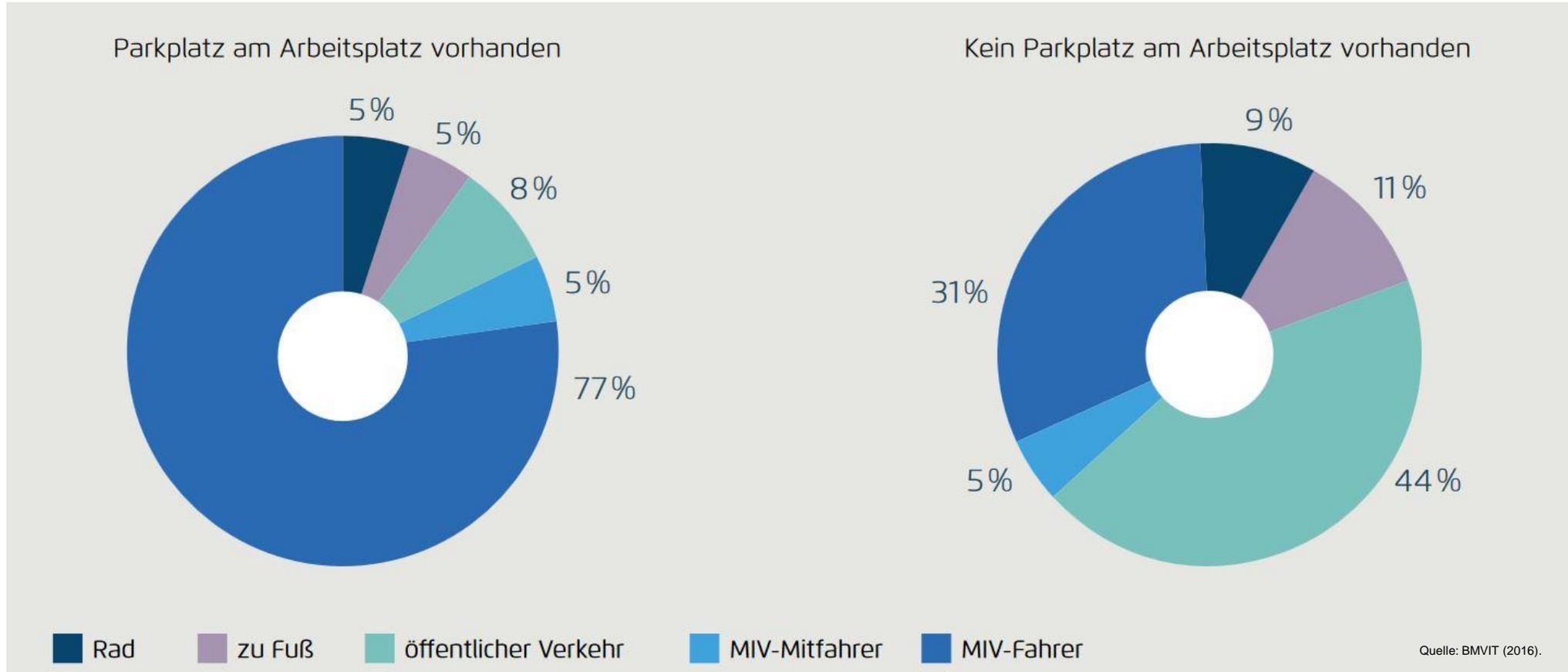
- Bereitstellung von Parkflächen für alle und zur Sicherung der Mobilität mit allen Verkehrsarten
  - Integrierte Betrachtung von öffentlichem und privatem Parkraum
  - Sukzessive Umverteilung von Parkflächen im öffentlichen Straßenraum zugunsten des Umweltverbundes mit Kompensation in Parkbauten (Bündelung von Kfz-Parkraum in Parkbauten)
  - Nachfrageregulierung und Verlagerung von Nachfrage aus dem Straßenraum in Parkbauten



## Parkraummanagement beeinflusst Mobilitätsverhalten

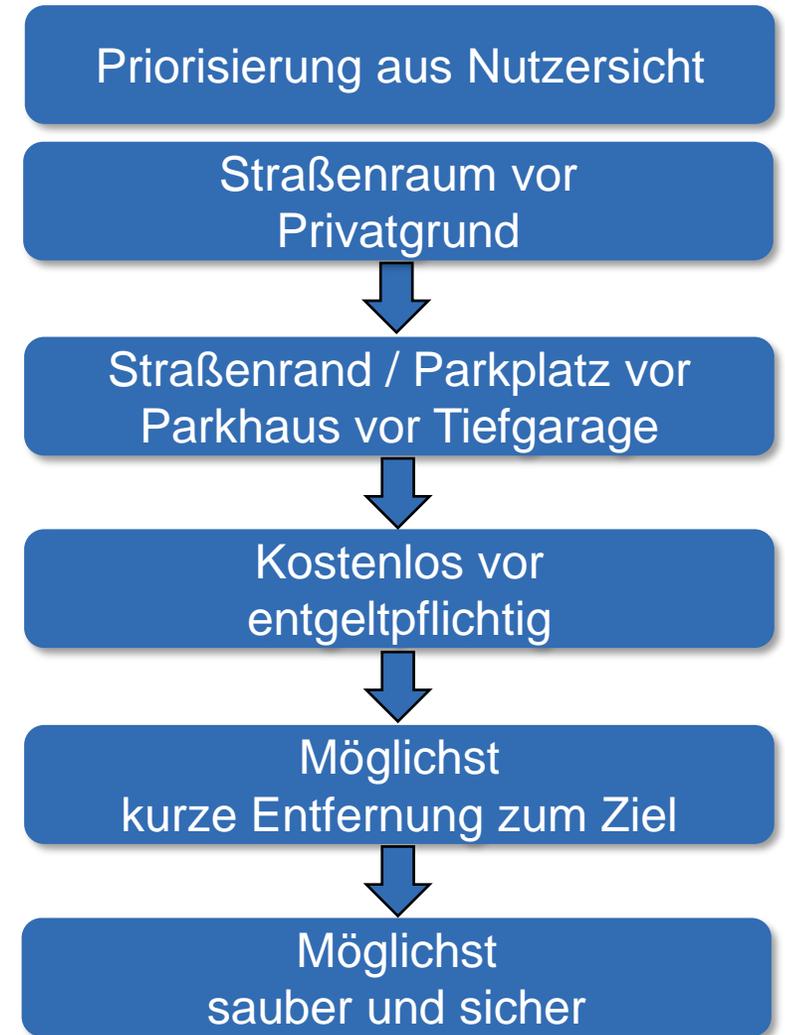


## Parkraummanagement beeinflusst Mobilitätsverhalten



## Instrumente

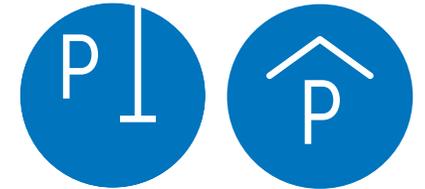
- Angebotssteuerung
- Nachfrageregulierung
- Flächenumverteilung



Quelle: LK Argus

## Angebotssteuerung

### Parkraumverlagerung

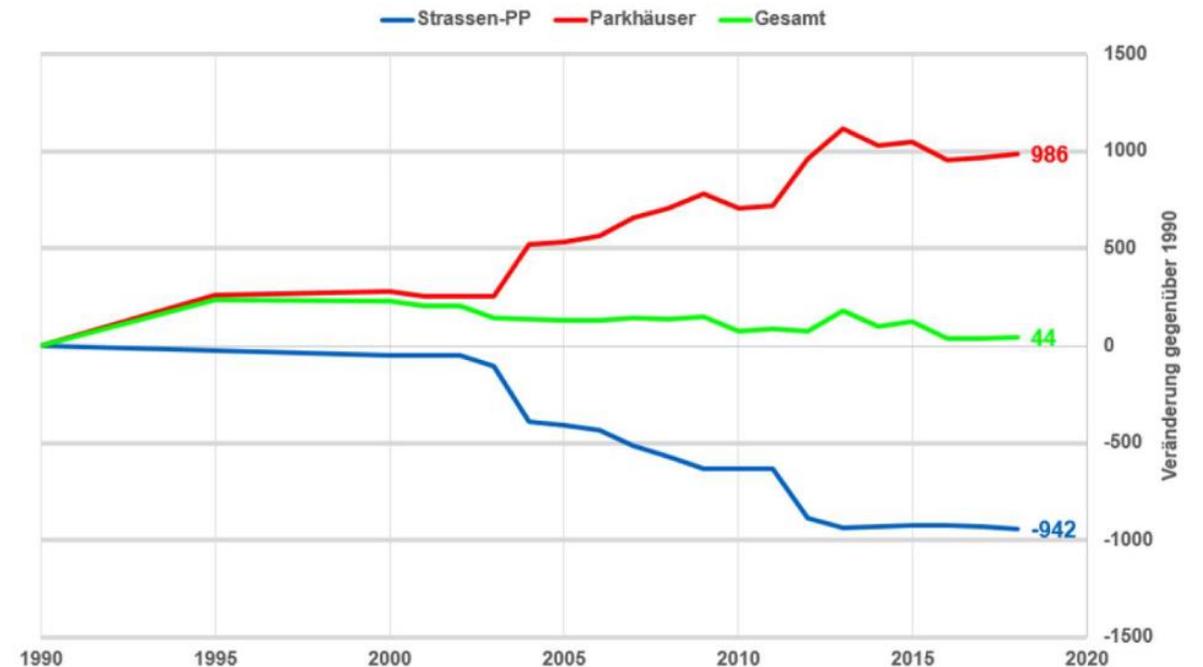
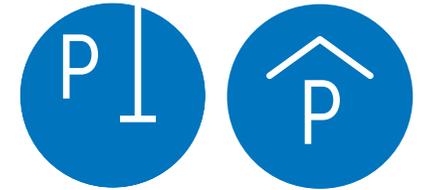


- Beispiel Köln
  - Ziel: schrittweise Verlagerung des Parkens in einem Innenstadtbereich in die umliegenden Parkhäuser
  - Parkhäuser verfügen über ausreichend Kapazitäten, um die 1.400 Parkstände im Straßenraum zu kompensieren
  - Jährliche Reduktion der Stellplätze im Straßenraum um 10 %
  - Umgestaltung der Straßenräume für den Fuß- und Radverkehr
  - Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen bleiben im Straßenraum erhalten
  - Parkstände an den Ringen werden zu großzügigen Ladezonen, Taxiständen und Fahrradparkplätzen

## Angebotssteuerung

### Parkraumverlagerung

- Beispiel Zürich
  - Reduktion der Anzahl der Parkstände im Straßenraum in Relation zur Kapazität in Parkbauten



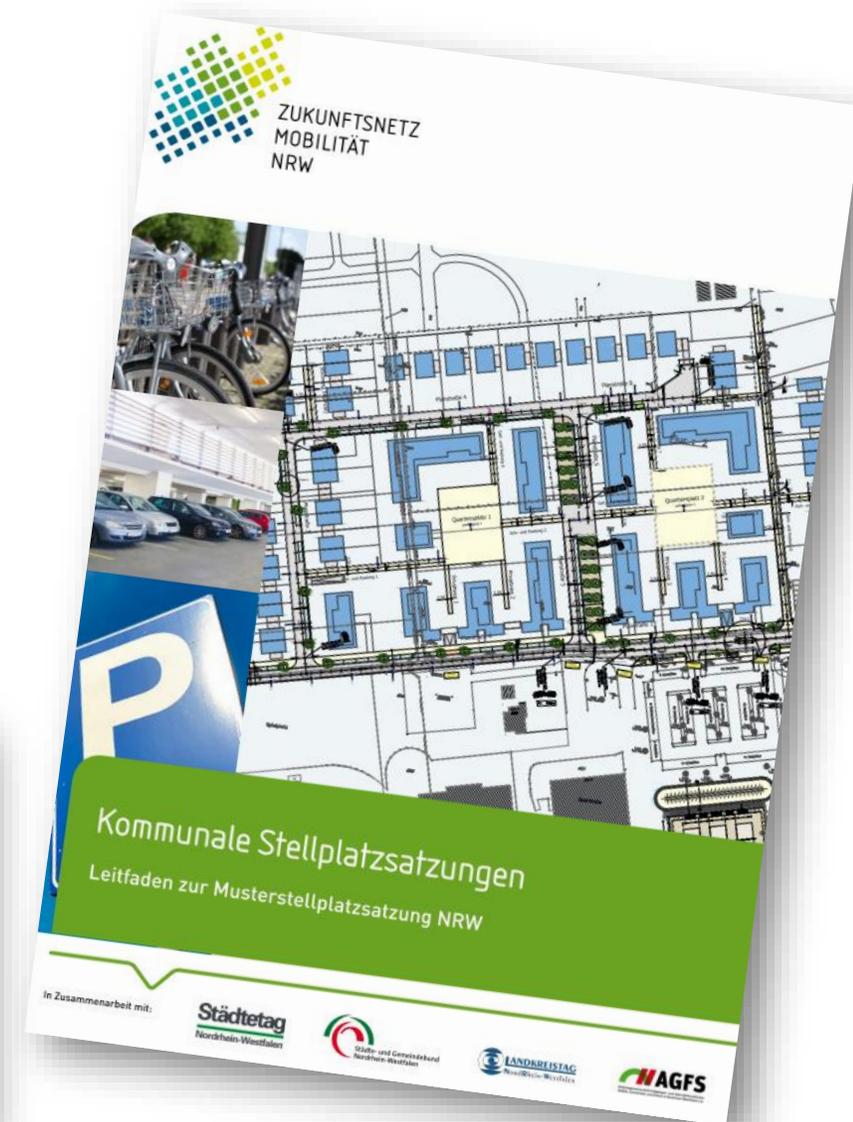
## Angebotssteuerung

### Kommunale Stellplatzsatzungen

- Vorgaben zur Herstellung von Stellplätzen bei Neubauvorhaben oder wesentlichen Bestandsveränderungen
- Flexibilität bei der Festlegung der notwendigen Stellflächen für Kfz (und Fahrräder) je nach Lage, ÖPNV-Erschließung und Mobilitätsmaßnahmen
- Dauerhafte Sicherung der Maßnahmen

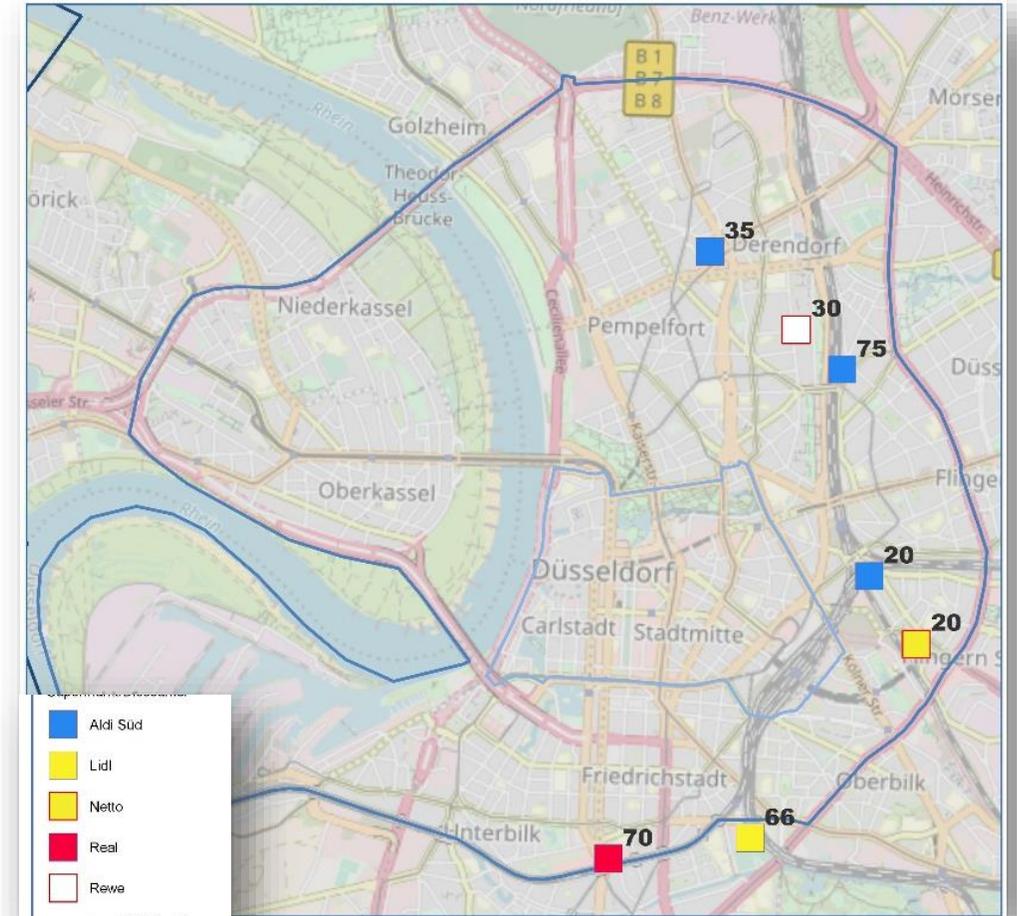
Wirkung auf...	Bewertung				
	--	-	o	+	++
Verkehrsaufkommen					
Parkdruck		Variante A			Variante B
Öffentlichen Verkehr					
Radverkehr					
Stadtentwicklung/Stadtbild					
Attraktivität für Investoren					
Einnahmen aus der Stellplatzablose					
Maß des Stellplatzbaus					

Quelle: LK Argus



## Angebotssteuerung

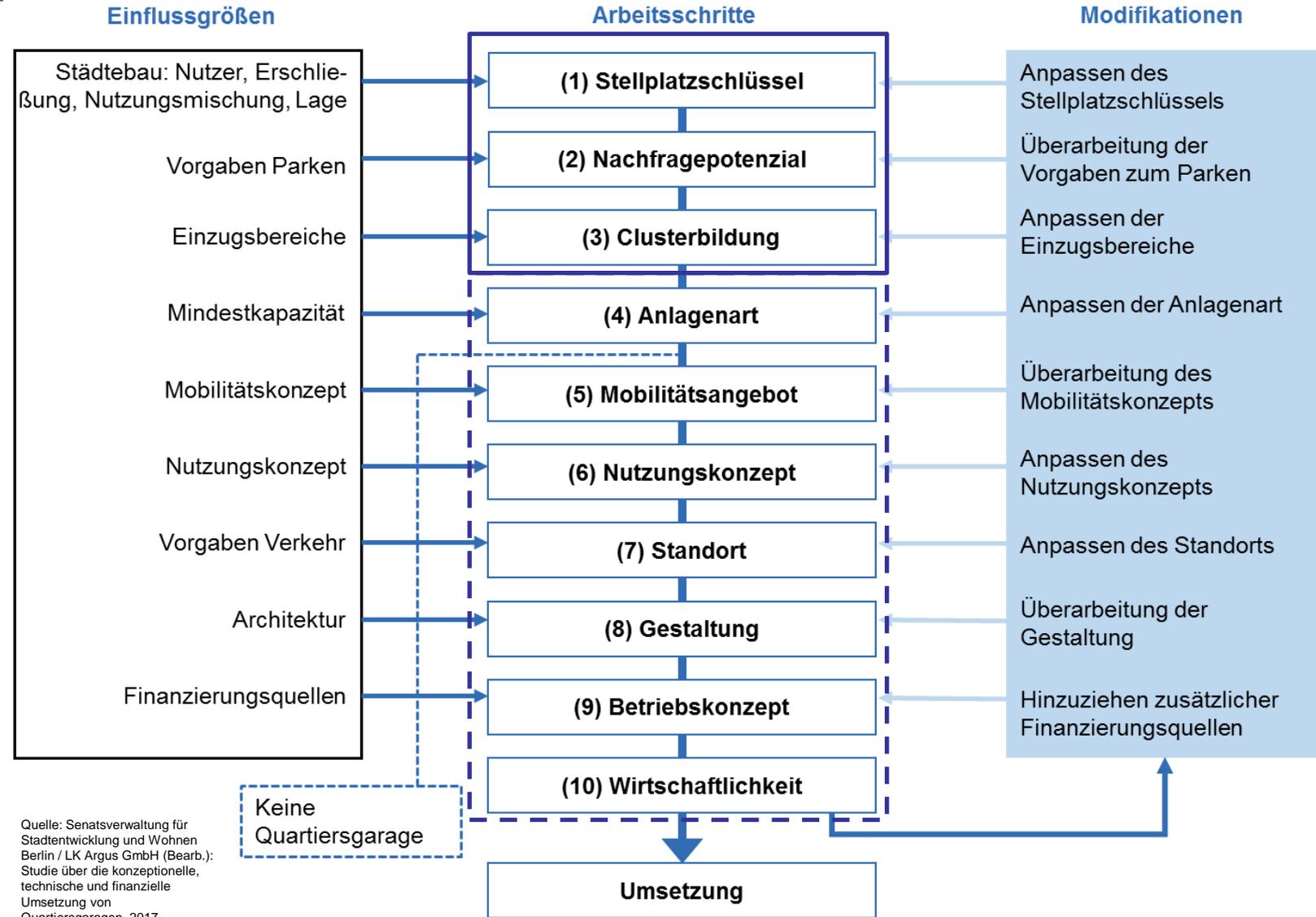
**Parkraumverlagerung  
Öffnung privater Anlagen für Drittnutzer**



Quelle: LK Argus

## Angebotssteuerung

## Parkraumbündelung Quartiersgaragen eingebettet in Mobilitätskonzepte



## Nachfrageregulierung

### Parkraumbewirtschaftung

- Abgestimmte Bewirtschaftung im Straßenraum und in Parkbauten
- Gebühren im Straßenraum grundsätzlich höher als in Parkbauten
- Automatisierte Parkdatenanalyse ohne Speicherung von Fahrzeugdaten und Personenidentifizierung (Pilotprojekt in Berlin)



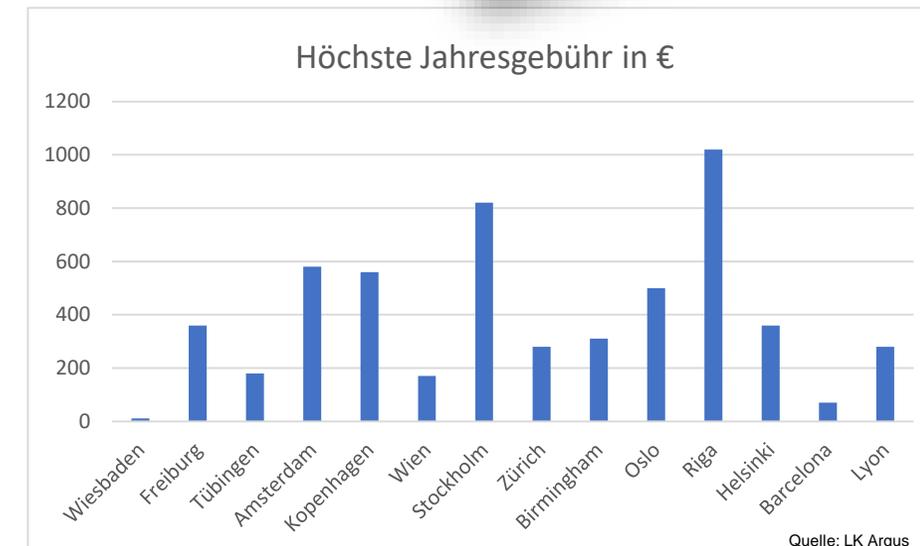
Quelle: DCX Innovation

## Nachfrageregulierung

### Bewohnerparken

#### Gebühren nach räumlichen und / oder fahrzeugspezifischen Kriterien

- Fahrzeuggewicht: Tübingen
- Fahrzeuglänge: Freiburg
- Räumliche Differenzierung: Amsterdam, Wien, Stockholm, Riga, Helsinki
- Kraftstoffverbrauch: Kopenhagen
- Rabatte für E- und Wasserstoffautos: Oslo, Lyon
- Teilweise höhere Gebühren für Zweit- und Drittfahrzeuge



## Flächenumverteilung

### Flächenumnutzung

- Querungsstellen
- Radabstellanlagen
- stationäre Sharing-Angebote
- Aufenthaltsflächen wie bspw. Parklets
- Liefer- und Ladezonen
- Mobilitätsstationen



Quelle: LK Argus

## Kommunikation

### Stehvermögen - Parkraummanagement erfordert klare Haltung und Ressourcen

- Gesellschaftliche Akzeptanz: alles gleichzeitig geht nicht, Priorisierung ist zwingend notwendig
- Rechtliche Grundlagen anpassen (StVG, StVO): privilegienfeindlich, Kfz-fokussiert
- Hohe Zeit-, Personal- und Finanzressourcen für Planung, Beteiligung und Umsetzung durch zunehmende Komplexität der Maßnahmen



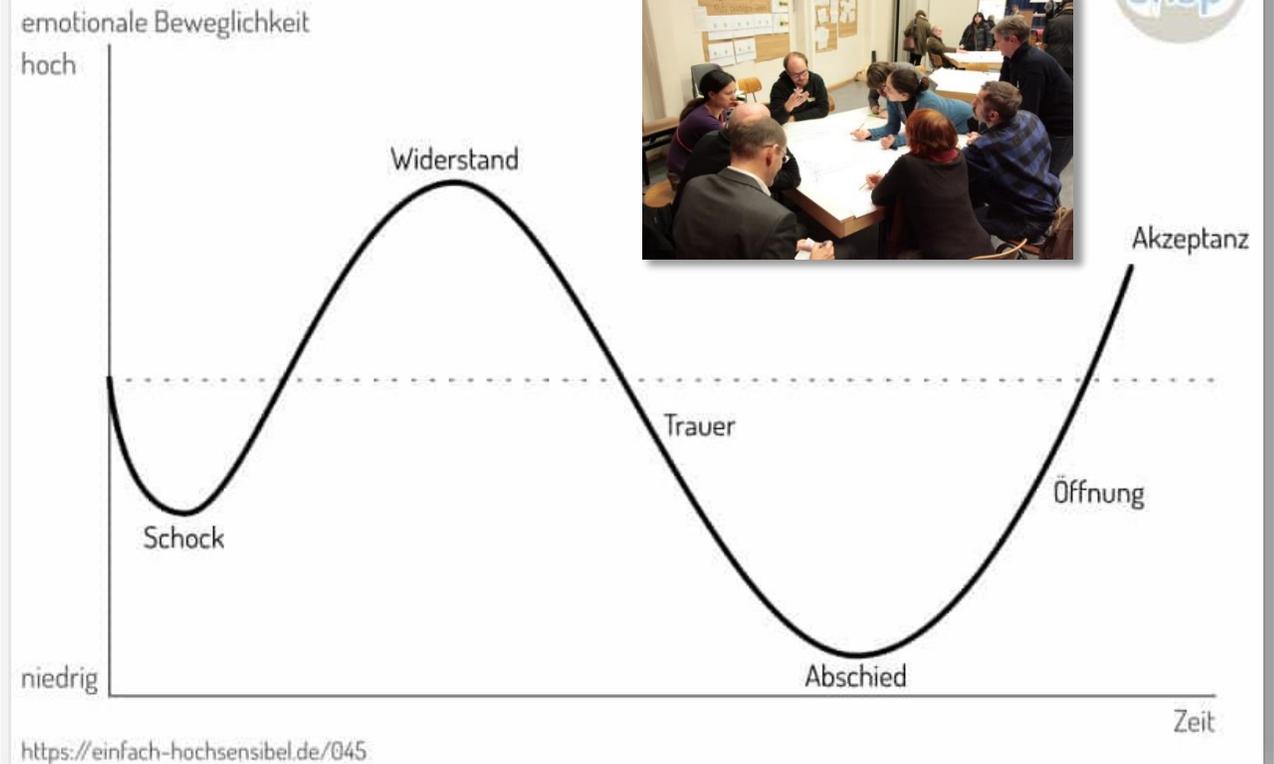
## Kommunikation

### Kommunikation – Parkraummanagement erfordert Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

- Wissen ist Voraussetzung für Akzeptanz
  - Viele Zusammenhänge sind nicht bekannt
- ➔ **Einzelne Flyer und Veranstaltungen reichen nicht aus.  
Entweder richtig oder gar nicht beteiligen!**



### Veränderungskurve nach E. Kübler-Ross



## Kontakt

**Dipl.-Ing. Ivan Kosarev**

LK Argus GmbH

Markgrafenstraße 62/63, 10969 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

[kosarev@LK-argus.de](mailto:kosarev@LK-argus.de)

[www.LK-argus.de](http://www.LK-argus.de)