

Fachinformation

Parkraumangel und Lösungsansätze

Einleitung

Seit Jahren steigt der Parkdruck vor allem in den Großstädten weiter an. Eine zentrale Ursache liegt im Bevölkerungswachstum der Großstädte und ihrer Umlandgemeinden und dem damit verbundenen Anstieg der Motorisierung. Gleichzeitig entfallen vielerorts Parkstände am Straßenrand aufgrund von Straßenumgestaltungen, etwa zur Anlage von Bus- und Radfahrstreifen. Hinzu kommen die stetig zunehmenden Fahrzeugabmessungen. So sind Autos heute etwa 20 cm breiter und länger als noch vor 20 Jahren. Letztendlich trägt auch das starke Wachstum des Lieferverkehrs zu einer Verschärfung der Parkprobleme bei.

Die Folgen des hohen Parkdrucks sind vor allem in den Innenstädten und innenstadtnahen Wohngebieten sichtbar. Zugeparkte Kreuzungen, Einfahrts- und Querungsbereiche sowie Gehwegparken schränken die Verkehrssicherheit ein und verhindern eine störungsfreie Zufahrt von Rettungsdiensten. Betroffen vom Parksuchverkehr sind neben den Autofahrern auch die Stadtbewohner. Schließlich trägt dieser zum innerstädtischen Verkehrsaufkommen und damit zu Luftschadstoffen und Lärmemissionen bei.

Parkraummanagement

Parkraummanagement zielt darauf ab, den knappen Parkraum in den Städten effektiv zu nutzen. Es schließt öffentliche und private Stellplätze mit ein, berücksichtigt auch den fließenden MIV und versucht, einen Konsens zwischen den konkurrierenden Flächenansprüchen von herzustellen. Damit trägt es dazu bei, knappen Parkraum zu ordnen und intensiver zu nutzen, Parksuchverkehr zu reduzieren und die Lebensqualität in den Innenstädten zu verbessern.

Parkraumkonzepte bilden die planerische Grundlage des Parkraummanagements. Sie stimmen das stadtverträgliche Parkraumangebot mit der qualifizierten Nachfrage im öffentlichen und privaten Raum ab. Stadtverträglich ist das Parkraumangebot, wenn es die Fortbewegung von Fußgängern,

Radfahrern oder ÖPNV-Nutzern nicht unangemessen einschränkt. Als qualifiziert gilt eine Parkraumnachfrage, wenn diese zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Innenstadt oder innenstadtnahen Wohnquartiere beiträgt. Im Wesentlichen geht es dabei um die Bereitstellung von Parkraum für Anwohner, Besucher und den Wirtschaftsverkehr.

Parkraumkonzepte dienen als Nachweis für die Notwendigkeit von Bewirtschaftungsmaßnahmen. Daher bildet die Bilanzierung der Parkflächen im öffentlichen Straßenraum und in den öffentlich zugänglichen Parkieranlagen (Parkplätze, Parkhäuser, Tiefgaragen) eine zentrale Aufgabe.

Nur selten wird das Parken auf privaten Grundstücken erfasst, da dies methodisch schwierig ist und Städte kaum Einfluss auf die Nutzung dieser Flächen haben. Aufgrund seiner hohen Bedeutung für das gesamtstädtische Parkraumangebot ist zumindest eine grobe Abschätzung dieser Flächen für die Problemanalyse und Konzeptentwicklung dennoch sinnvoll.

In jüngster Zeit zielt das Parkraummanagement auch darauf ab, Parkraum flexibel zu nutzen. Im öffentlichen Straßenraum können auf sogenannten **Multifunktionsstreifen** nicht nur Parkmöglichkeiten für Autos bereitgestellt werden, sondern auch solche für Fahrräder, E-Scooter, Liefer- und Carsharing-Fahrzeuge. Selbst nicht-verkehrliche Funktionen (z.B. Sitzbänke, Außengastronomie, Grünflächen, Bäume) lassen sich dort unterbringen. Zudem bieten sie die Möglichkeit, die einzelnen Nutzungen bei sich ändernden Flächenanforderungen neu zu verteilen, ohne dass der Straßenquerschnitt verändert werden muss.

Im privaten und halböffentlichen Raum stellt die **Mehrfachnutzung** einen neuen Ansatz dar, um Parkraum flexibel zu nutzen. Die Mehrfachnutzung zielt dabei nicht auf einzelne Stellplätze im privaten Raum ab, sondern auf größere Anlagen (Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen).

Fachinformation Ruhender Verkehr

Beispiele dafür sind Parkflächen von Schulen, Sportstätten, Behörden, Einkaufszentren, Supermärkten oder Firmen. Diesen ist gemein, dass sie außerhalb der üblichen Nutzungszeiten (vor allem abends und nachts) leer stehen oder während der üblichen Nutzungszeiten (vor allem tagsüber) wenig ausgelastet sind.

Im ersten Fall geht es darum, für die Zeiten ohne Parkraumnachfrage neue Nutzergruppen zu erschließen. Ein aktuelles Beispiel bildet das Pilotprojekt „Feierabend-Parken“ in Düsseldorf, bei dem Anwohner ihre Autos über Nacht auf derzeit sieben Parkplätzen der Discounter Aldi Süd und Lidl gegen eine geringe Gebühr (4 € pro Nacht bzw. 30 € pro Monat) auf ausgewählten speziell beschilderten Stellplätzen nach vorheriger Buchung über eine App abstellen können. Die Ein- und Ausfahrtzeiten sind auf die Randzeiten der Ladenöffnungszeiten beschränkt, d.h. nachts ist ein Zugriff auf das Auto aus Gründen des Lärmschutzes und der Baugenehmigung untersagt.

Von einer Mehrfachnutzung des privaten und halböffentlichen Parkraums profitieren nicht nur die Eigentümer (z.B. durch Mieteinnahmen), sondern auch die Kommunen (z.B. durch weniger Parksuchverkehr). Im günstigsten Fall kann die Erschließung solcher Parkflächen im Bestand dazu beitragen, dass auf die Errichtung neuer Parkbauten – etwa im Zuge von Umverteilungen des öffentlichen Straßenraums zu Lasten des ruhenden Pkw-Verkehrs – verzichtet werden kann.

ADAC: Parkraummanagement sollte stets in ein gesamtstädtisches Parkraumkonzept eingebunden sein, das wiederum Teil eines integrierten Mobilitätsplans ist. Neben den Aspekten des Parkens sollten dabei auch die Anforderungen des fließenden Verkehrs berücksichtigt werden.

Parkraumbewirtschaftung

Parkraumbewirtschaftung hat die Aufgabe, die Parkraumnachfrage zu befriedigen, den Parksuchverkehr zu reduzieren und die öffentlichen Parkflächen effektiver zu nutzen. Sie beschränkt sich dabei nicht auf die Durchführung einzelner Maßnahmen, sondern stellt die kombinierte Anwendung dieser Elemente dar. Die klassischen Instrumente der Parkraumbewirtschaftung sind die Begrenzung der Parkdauer, die Erhebung von Parkgebühren, das Bewohnerparken sowie die Parkraumüberwachung.

Die **Begrenzung der Parkdauer** über die Parkscheibe eignet sich für Gebiete mit geringem Parkdruck, wo es primär darum geht, Dauerparken (z.B. von Berufspendlern) zu unterbinden und damit die Parkchancen von Kunden und Besuchern zu erhöhen. Für Gebiete, in denen eine hohe Parkwechselfrequenz pro Stellplatz erzielt werden soll, ist dieses Instrument nicht geeignet, weil die Parkscheibe großzügige Einstelltoleranzen zulässt und die richtige Einstellung der Parkscheibe kaum zu überwachen ist.

Die **Erhebung von Parkgebühren** stellt in Verbindung mit einer hohen Überwachungsintensität dagegen eine effektive Maßnahme dar, um die Parkwechselfrequenz zu erhöhen und damit die Erreichbarkeit für Besucher zu verbessern. Die Einrichtung der Parkgebühren erfolgt meist an Parkscheinautomaten. Sie erlauben im Gegensatz zur Parkuhr zeitlich flexible Tarife und Kartenzahlung. Das höchste Maß an Flexibilität und Benutzerfreundlichkeit bietet das Handyparken, weil der Gang zum Parkscheinautomaten entfällt, minutengenau abgerechnet wird und die Parkdauer von unterwegs verlängert werden kann.

Die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum betragen in Deutschland meist zwischen ein und zwei Euro pro Stunde. In den Kernbereichen der Großstädte wird oft das Doppelte verlangt, um Besucher zum Umstieg vom Auto auf den dort meist gut ausgebauten ÖPNV zu bewegen.

ADAC: Die Höhe der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum sollte in Abhängigkeit vom Parkdruck zeitlich und räumlich gestaffelt werden. Sind ausreichend Stellplätze in benutzerfreundlichen Parkhäusern oder Tiefgaragen vorhanden, sind die Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum darauf abzustimmen, um den Straßenraum zu entlasten und die Parkbauten besser auszulasten.

Das **Bewohnerparken** zielt darauf ab, Bewohnern von Quartieren mit hohem Parkdruck Sonderparkrechte einzuräumen. Dabei werden Parkflächen innerhalb einer räumlich eng begrenzten Zone ausschließlich für Bewohner vorgehalten (Trennungsprinzip). Alternativ können Parkflächen nur in den Abend- und Nachtstunden für Bewohner vorgehalten werden, während sie tagsüber für Bewohner und Besucher kostenpflichtig sind (Wechselprinzip).

Fachinformation Ruhender Verkehr

Sowohl beim Trennungs- wie auch beim Wechselprinzip muss der Gemeingebrauch gewahrt bleiben. So dürfen die für Bewohner reservierten Parkflächen über die gesamte Zone hinweg tagsüber an Werktagen maximal 50 Prozent und in der übrigen Zeit maximal 75 Prozent des öffentlichen Parkraums umfassen. Beim Mischprinzip hingegen sind alle Parkmöglichkeiten für Kurzzeitbesucher gegen Gebühr zugänglich, wobei Bewohner davon befreit sind.

Mit dem Bewohnerparken werden zwar keine neuen Parkmöglichkeiten geschaffen, aber die Chancen auf einen freien Parkplatz im Umfeld der eigenen Wohnung insbesondere in den Nachtstunden deutlich erhöht.

Das Bewohnerparken zielt nicht nur darauf ab, Pendler von den Wohngebieten fernzuhalten und Besucherströme zu dosieren, sondern es soll auch die Quartiersbewohner selbst zu einem effektiveren Umgang mit „ihrem“ Parkraum motivieren. So hat eine Umfrage im Auftrag des ADAC aus 11/2021 ergeben, dass etwa jeder zehnte Bewohner eines Innenstadt-Quartiers sein Auto regelmäßig am Fahrbahnrand abstellt, obwohl ein eigener Stellplatz in der (Tief-)Garage vorhanden ist. Angemessene Jahresgebühren für Bewohnerparkausweise können dazu beitragen, dass wieder vermehrt auf eigenem Grund geparkt wird und Bewohner ohne eigenen Stellplatz leichter eine Parkmöglichkeit am Straßenrand finden.

Bis Herbst 2020 war das Bewohnerparken in Deutschland einheitlich geregelt. Für einen Bewohnerparkausweis durften maximal 30,70 Euro pro Jahr verlangt werden. Seit der Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes vom 1.10.2020 sind die nach Landesrecht zuständigen Behörden ermächtigt, Gebührenordnungen für das Ausstellen von Bewohner-Parkausweisen zu erlassen und Höchstsätze eigenständig festzulegen. Die Länder können diese Ermächtigung per Rechtsverordnung auch an die Kommunen übertragen, die dann ihrerseits eigene Gebührenordnungen erlassen können. Die Neuregelung des Straßenverkehrsgesetzes beim Bewohnerparken erlaubt es den Kommunen jedoch nicht, die Obergrenzen beliebig festzusetzen. Wohl aber können nach § 6a Absatz 5a Satz 3 „in den Gebührenordnungen auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden“.

Mittlerweile haben zahlreiche Bundesländer die Gebührenhoheit – ohne Festsetzung von Obergrenzen – komplett auf die Kommunen übertragen. Die meisten dieser Kommunen haben die Gebühren für Bewohnerparkausweise bislang noch nicht oder lediglich moderat erhöht. Nur wenige Städte verlangen deutlich höhere Gebühren (meist zwischen 100 und 200 Euro pro Jahr), wobei Bonn mit 360 Euro mit Abstand den vordersten Platz einnimmt.

ADAC: Kommunen sollten im Falle einer Gebührenerhöhung für das Bewohnerparken maßvoll und sozialverträglich vorgehen. Schließlich gibt es in den Städten viele Menschen, die auf das Auto und kurze Wege vom Pkw zur Wohnung angewiesen sind. Nah am Wohnort zu parken, darf keine Frage des Einkommens sein. Nicht angemessen ist bei der Berücksichtigung des wirtschaftlichen Werts der Parkmöglichkeit der Vergleich mit einem Stellplatz in einer privaten Tiefgarage. Dabei sollte bedacht werden, dass mit der Entrichtung der Bewohnerparkgebühr keine Parkplatzgarantie verbunden ist und auch kein Witterungs- oder Diebstahlschutz besteht.

Der Erfolg von Parkraumbewirtschaftung hängt maßgeblich von einer effektiven **Parkraumüberwachung** und Sanktionierung des Schwarz- und Falschparkens ab. Weil dies eine hoheitliche Aufgabe darstellt, darf sie ausschließlich von staatlichen Behörden (Ordnungsamt, Polizei) durchgeführt werden.

Den hohen Überwachungskosten gegenüber stehen Einnahmen aus Parkgebühren und „Knöllchen“, die zur Kostendeckung der Überwachung beitragen können.

Liefer- und Ladezonen

Hoher Parkdruck in den Innenstädten betrifft neben Bewohnern und Besuchern vor allem den Lieferverkehr. Parkstände am Straßenrand sind häufig durch Pkw blockiert oder für Lieferfahrzeuge aufgrund der Abmessungen nicht nutzbar. Eine längere Suche nach einem freien Abstellplatz zum Liefern oder Laden in größerer Entfernung zum Ziel kommt kaum in Frage, weil damit Zeitverluste verbunden sind und das Schleppen größerer oder schwererer Sendungen über größere Distanzen nicht zumutbar ist. Von daher bleibt den Fahrern oft nichts anderes übrig, als regelwidrig in zweiter Reihe oder auf dem Radweg zu parken, was zu starken Beeinträchtigungen des fließenden Pkw- und Radverkehrs führt.

Fachinformation Ruhender Verkehr

Abhilfe leisten sogenannte Ladezonen. Seit dem Inkrafttreten der StVO-Novelle vom 11.10.24 haben die Kommunen die Möglichkeit, Liefer- und Ladebereiche mit dem neuen Verkehrszeichen „Ladebereich“ (Zeichen 230) zu kennzeichnen. Dort darf der private und gewerbliche Verkehr nur zum Be- und Entladen ohne Verzögerung halten und parken.

Die bisherigen unterschiedlichen Beschilderungsansätze mit dem (eingeschränkten) Haltverbot – oft mit Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“ und zeitlicher Beschränkung – wurden in der Praxis wenig akzeptiert. Für den gewerblichen Lieferverkehr waren solche Ladezonen auch nur bedingt von Nutzen, da sie häufig durch Autofahrer mit genutzt wurden. Teilweise war dies sogar erlaubt, etwa beim eingeschränkten Haltverbot das Halten bis zu 3 Minuten ohne besonderen Grund oder das Aussteigen für die Begleitung von hilfsbedürftigen Personen ohne vermeidbaren Zeitverzug (~ 5 bis 10 Min.). Das neue Verkehrszeichen lässt zwar immer noch eine private Nutzung zu, beschränkt diese jedoch auf die unmittelbare Zeit des Be- und Entladens. Nicht gelöst wurden durch die StVO-Novelle die über das Be- und Entladen hinausgehenden Stellplatzbedarfe von Handwerkern. Diese können zwar Sonderparkausweise beantragen, sind aber von der zeitraubenden Suche nach einem freien Parkstand ebenso betroffen.

ADAC: Bei Flächenumwandlungen von Kfz-Parkstreifen in Radfahrstreifen sind die Bedürfnisse des Lieferverkehrs in enger Abstimmung mit den Betroffenen zu berücksichtigen. Insbesondere beim Neubau von Straßen sollte geprüft werden, ob die Einrichtung eines Multifunktionsstreifens möglich ist, auf dem u.a. Parkmöglichkeiten für den Liefer- und Ladeverkehr angeboten werden. Flächenumwandlungen von Kfz-Parkständen zu Ladezonen können an Problemstellen mit häufigem Falschparken von Lieferfahrzeugen dazu beitragen, das Falschparken auf Radfahrstreifen oder in zweiter Reihe zu entschärfen.

Quartiersgaragen

Quartiersgaragen sind Sammelgaragen außerhalb des öffentlichen Straßenraums, in denen primär der Parkraumbedarf von Quartiersbewohnern gebündelt wird. Daneben können auch Parkmöglichkeiten für weitere Nutzergruppen (z.B. Besucher, Kunden) bereitgestellt werden.

Der Bau von Quartiersgaragen bietet aufgrund der höheren Flächenverfügbarkeit vor allem im Zuge

der Entwicklung neuer Wohnquartiere am Stadtrand an. Dort ermöglichen sie unter bestimmten Voraussetzungen (z.B. schienengebundene ÖPNV-Erschließung, direkte Anbindung an das Hauptnetz des Pkw- und Radverkehrs, vielfältige Sharing-Angebote, Mobilitätsmanagement) einen reduzierten Stellplatzschlüssel und bei Lage am Quartiersrand eine weitgehend autofreie Binnenerschließung. Die Bewohner profitieren dabei nicht nur von einer hohen Wohn- und Aufenthaltsqualität, sondern auch von niedrigeren Immobilienpreisen. Schließlich brauchen sich die autofreien Haushalte nicht an den hohen Erstellungskosten für einen privaten Stellplatz beteiligen. Zudem kann auch der öffentliche Straßenraum kostengünstiger erstellt werden, wenn dort lediglich ein Basisangebot von Parkflächen (z.B. für das Liefern und Laden) bereitgestellt werden muss.

Eher selten sind Quartiersgaragen in den Wohnquartieren der Innenstadt anzutreffen, obwohl der Parkraumbedarf dort besonders hoch ist. Dies liegt v.a. daran, dass kaum noch (bezahlbare) Freiflächen für die Errichtung von Parkbauten vorhanden sind und Investoren schwer zu finden sind. Anders als beim herkömmlichen Wohnungsbau müssen die Stellplätze nämlich solo, d.h. ohne dazugehörig Wohnung verkauft werden müssen, wofür nur wenige Käufer bereit sind. Manche Städte treten daher selbst als Investor und Betreiber auf, wobei die Stellplätze nicht verkauft, sondern vermietet werden. Aus Sicht der Städte kann sich dieses Investment trotzdem lohnen, da Quartiersgaragen in Bestandsquartieren nicht nur den Parkdruck reduzieren, sondern auch ein geeignetes Instrument sind, um bei notwendigen Flächenumverteilungen zu Lasten von Parkständen im öffentlichen Raum ein alternatives Parkraumangebot für die Betroffenen anbieten zu können und damit die Akzeptanz von Straßenumgestaltungen zu erhöhen.

Quartiersgaragen können ebenerdig als Parkplatz, unterirdisch als Tiefgarage oder automatisches Parksystem oder oberirdisch als mehrgeschossiges Parkhaus errichtet werden. Parkplätze sind städtebaulich problematisch und erlauben keine effektive Ausnutzung der Grundfläche, so dass sie nur für kleinere Anlagen geeignet sind. Anders verhält es sich mit Tiefgaragen und automatischen Parksystemen, die jedoch hohe Baukosten aufweisen. Mehrgeschossige Parkhäuser bieten ebenfalls eine gute Raumausnutzung, weisen aber nur etwa halb so hohe Baukosten pro Stellplatz auf.

Fachinformation Ruhender Verkehr

Zudem können sie in Modulbauweise errichtet werden, was bei geänderten Rahmenbedingungen die Erweiterung, Verkleinerung, Umnutzung oder gar den Rückbau der Parkflächen erleichtert.

ADAC: Quartiersgaragen tragen dazu bei, den Parkraumbedarf zu bündeln und damit den Parkdruck im öffentlichen Straßenraum zu lindern.

Um vom Nutzer angenommen zu werden, müssen sie benutzerfreundlich und multifunktional sein (z.B. Ladesäulen, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder oder Carsharing-Fahrzeuge).

Herausgeber
ADAC e. V.
Ressort VEK
Hansastraße 19
80686 München