



Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen

Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement

4. aktualisierte Auflage 2022



Sicherheit

Dicht geparkte Autos versperren den Weg und die Sicht

Zugeparkte Straßen sind ein Sicherheitsrisiko. Blockierte Radwege, Behindertenparkplätze, Lieferzonen und Feuerwehzufahrten zwingen zum Ausweichen und können zu Unfällen führen. Fußgänger:innen werden übersehen, wenn sie auf die Fahrbahn treten. Bei jedem vierten Fußverkehrsunfall gehören geparkte Autos zu den Ursachen. Trotzdem werden Parkverstöße in Deutschland selten geahndet und die Bußgelder sind - auch nach der jüngsten Anpassung - immer noch niedriger als in anderen Ländern.

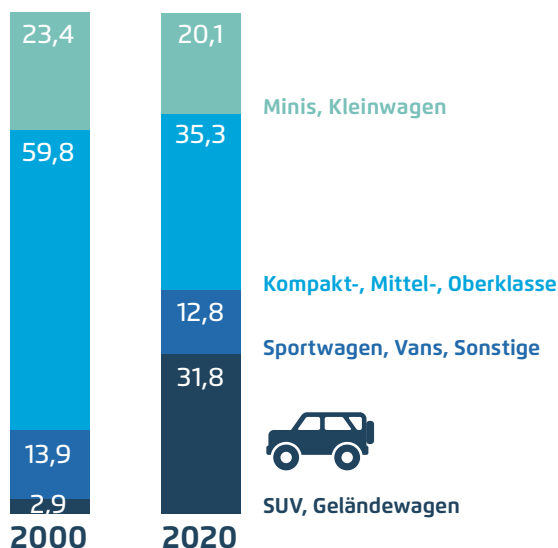
Der Gesetzgeber behandelt Verkehrsteilnehmer:innen unterschiedlich

Menschen ohne Fahrschein im ÖPNV müssen bei wiederholtem Vergehen mit Strafanzeige rechnen und werden damit unverhältnismäßig hoch bestraft, während Falschparker:innen trotz Gefährdung anderer nur eine Ordnungswidrigkeit begehen.



Autos werden immer größer – und damit auch zu einem größeren Hindernis im Straßenraum

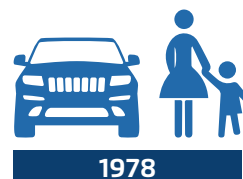
SUV dominieren zunehmend den Straßenraum, aber der vorhandene Platz wächst nicht mit. Fast jedes Dritte neu zugelassene Fahrzeug ist mittlerweile ein SUV oder Geländewagen.



Anteil der Neuzulassungen nach Fahrzeugklassen (in %)

Risiko für Kinder

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



1978

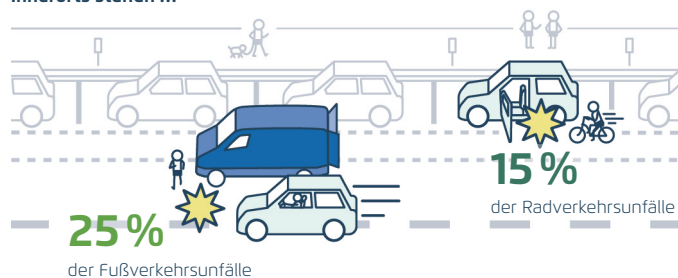


2021

Falschparken behindert den Verkehrsfluss

... und gefährdet Verkehrsteilnehmer:innen.

Innerorts stehen ...



in Zusammenhang mit dem Parken.

Parkverstöße ahnden

Im Herbst 2021 wurden die Bußgelder für das Falschparken in Deutschland merklich angehoben. Mit 70 Euro ist die Strafe für behinderndes Parken auf Geh- oder Radwegen jedoch weiterhin deutlich niedriger als in anderen europäischen Ländern.

alt: 30 € neu: 70 € Deutschland

159 € Niederlande

Parken auf Rad- und Gehwegen mit Behinderung

20 € Deutschland

109 € Niederlande

Parken ohne Parkschein

55 € Deutschland

109 € Niederlande

Parken auf einem Lade-/Parkplatz für E-Autos oder Carsharing

Zeit und Kosten

Parkplätze bereitstellen kostet Geld.

Parkplätze suchen kostet Zeit und Nerven

Bau und Instandhaltung von Parkplätzen sind freiwillige Leistungen der Kommunen. Die Kosten trägt die Allgemeinheit, kostendeckende Parkgebühren sind selten. Den Bewohnerparkausweis gibt es in Deutschland mancherorts für gerade einmal 10 Euro pro Jahr. Seit 2020 können die Länder es den Kommunen ermöglichen, die Gebührenhöhe frei zu wählen. Das schafft Spielräume für eine angemessene Bepreisung.

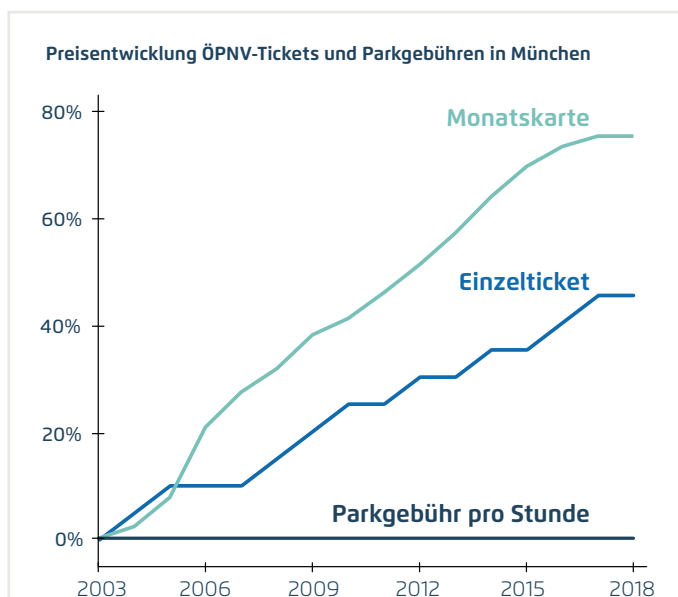
Parkplatzsuche ist verlorene Lebenszeit

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



Verzerrter Wettbewerb

In München sind die Parkgebühren zwischen 2004 und 2018 konstant geblieben. ÖPNV-Tickets wurden seither um 45 bzw. 74 Prozent teurer.



Die Stadt Freiburg zeigt, dass es anders geht: Der Gemeinderat stimmt alle 2 Jahre über eine Erhöhung der Parkgebühren um 10 Prozent ab.

Parkplätze kosten Geld

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

Anteile nach Kostengruppen

45 %

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

27 %

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

28 %

für die tatsächliche bauliche Herstellung,
Entwässerung, Reinigung und Beleuchtung

Bewohnerparkplätze sind zu billig: Die Gebühren entsprechen weder den Kosten noch dem tatsächlichen Nutzen

Mit dem Bewohnerparkausweis ist es leichter, einen Parkplatz zu finden. Weil die Gebühren aber seit 1993 nicht mehr angepasst wurden und Parkplätze immer knapper werden, sollten die Bundesländer nun ihre Gebührenordnungen anpassen. Baden-Württemberg hat das getan. Es gilt keine Höchstgrenze und die Kommunen können die **Gebühr differenzieren**, zum Beispiel nach der Größe des Pkw, nach Erst- oder Zweitwagen, der ÖV-Erschließung des Gebiets oder der Vergleichsmiete in privaten Garagen.

Ein Bewohnerparkausweis ist günstiger bei ...



geringem
Einkommen



kleinen Pkw



Erstwagen



schlechter
ÖV-Anbindung

Ein Bewohnerparkausweis ist teurer bei ...



hohem
Einkommen



großen Pkw



Zweitwagen



guter
ÖV-Anbindung



Mehreinnahmen fließen in
besseren ÖV, neue Radwege, ...

EIN BEWOHNERPARKAUSWEIS IN STOCKHOLM KOSTET RUND 1.300 EURO IM JAHR.

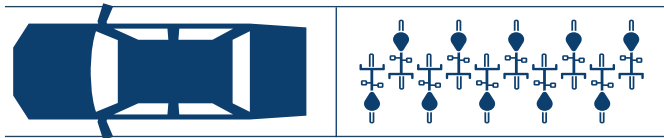
Öffentlicher Raum

Autos haben Privilegien und beanspruchen wertvollen Platz in Städten

Der öffentliche Raum ist ein Gemeingut, das allen Bevölkerungsgruppen gleichermaßen zur Verfügung stehen sollte. Dennoch nimmt das Parken überproportional viel öffentliche Fläche ein – auf Kosten von Rad- und Fußwegen, Spielplätzen, Grünflächen, Märkten oder Gastronomie. Dabei gibt es große Parkplatzreserven, zum Beispiel in Tiefgaragen, Parkhäusern oder an Supermärkten.

Autos sind Platzverschwender

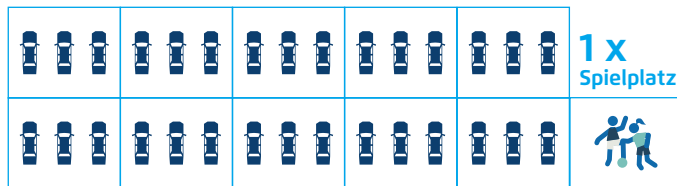
Wo ein Auto steht, finden zehn Fahrräder Platz.



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.

10 x
Parkfläche



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

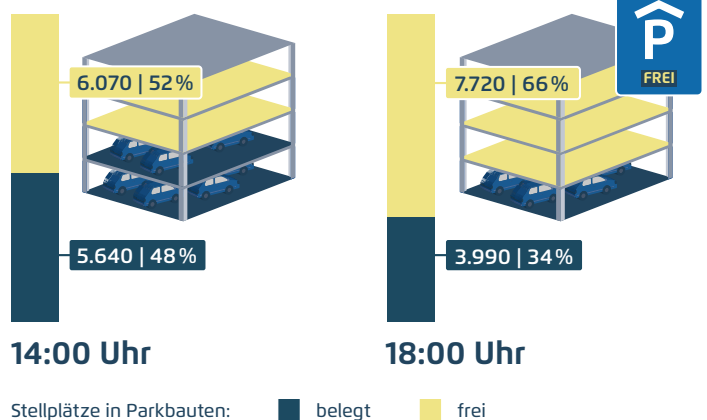
Deutsche Parkgebühren sind im internationalen Vergleich günstig. Städte in anderen Ländern stellen Autofahrer:innen für den Raum, den sie beanspruchen, höhere Gebühren in Rechnung.

Parkgebühren für eine Stunde in der Innenstadt

Amsterdam	7,50 Euro	Stuttgart	4,60 Euro
London	7,00 Euro	München	2,50 Euro
Kopenhagen	5,25 Euro	Braunschweig	1,80 Euro

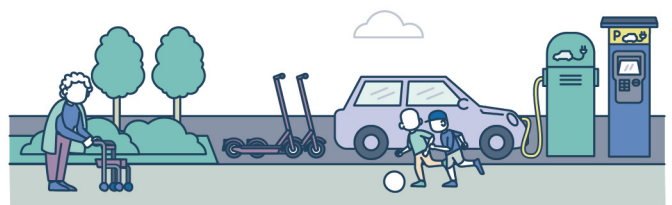
Leere Parkhäuser, volle Straßen?

Die Umnutzung von Straßenplätzen ist oft ein emotionales Thema. Dabei sind selbst in Spitzenzeiten häufig bis zu 50 Prozent aller Stellplätze in Parkhäusern frei – so zum Beispiel auch in der Innenstadt von Stuttgart.



Weg frei

Gehwege sollen zum Gehen einladen und breit und komfortabel sein. Entspannt zu Fuß unterwegs sein können heißt auch: Weder Parkscheinautomaten noch Ladesäulen oder Leihroller verstellen den Weg.



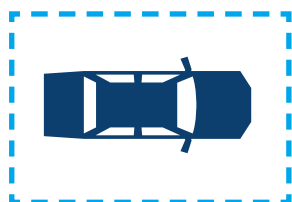
Parkraummanagement

Freie Parkplätze gibt es dort, wo das Parkraummanagement funktioniert

Parkraummanagement lenkt die Stellplatznachfrage, reduziert die Verkehrsbelastung und sorgt für Sicherheit und Gerechtigkeit. So führen zum Beispiel Parkgebühren dazu, dass das Dauerparken aufhört und der Suchverkehr zurückgeht. Parkkontrollen halten Ladezonen und Querungsstellen frei. Die Umnutzung von Parkplätzen macht das Zufußgehen, das Fahrradfahren und den öffentlichen Verkehr attraktiver, denn es entsteht Raum für Neues, von der Busspur bis zur begrünten Sitzcke.

Mehr Platz zum Parken als zum Arbeiten?

Mitarbeiter:innen, die gratis einen Parkplatz am Arbeitsplatz nutzen, streichen einen „Flächenbonus“ ein. Kolleg:innen ohne Auto gehen leer aus.



12,5 m²
pro Tiefgaragen-Stellplatz



8–10 m²
pro Einzelbüro

Amsterdam macht Platz

2019 hat die Stadt Amsterdam über 1.100 Parkplätze für andere Zwecke umgenutzt. Was wurde damit gemacht?

Mehr Platz für ...

Gehwege, Flächen für Aufenthalt und Spiel (42 %)



Flächen für den Wohnungsbau (17 %)



Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (11 %)



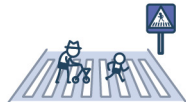
Uferbefestigungen und Brücken (8 %)



Bäume und Begrünung (6 %)



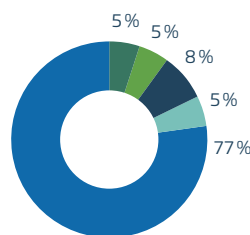
Querungsstellen (4 %)



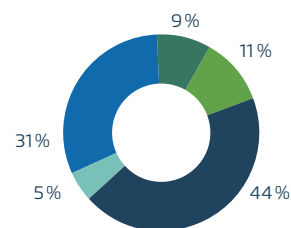
Parkplätze erzeugen Autoverkehr

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

Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zum Arbeitsplatz



Parkplatz am Arbeitsplatz vorhanden



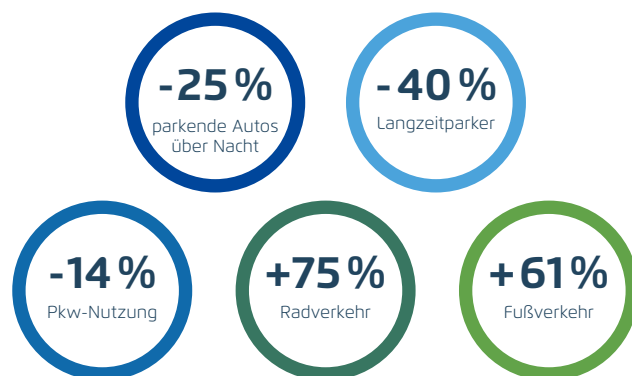
Kein Parkplatz am Arbeitsplatz vorhanden

■ 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 und Gemeinden ist das Parken eines der brennendsten Themen der Verkehrspolitik. Während die Kfz-Zulassungen weiter steigen, nimmt der für die Fahrzeuge benötigte Straßenraum nicht zu. Im Durchschnitt wird ein Auto eine Stunde pro Tag bewegt, manche Fahrzeuge stehen sogar wochenlang herum. Das Management des öffentlichen Raums wird so zum zentralen Hebel für lebenswerte Städte und nachhaltige Mobilität. Neuen Spielraum dafür schaffen die im Herbst 2021 angepassten Bußgelder für Parkverstöße und die seit 2020 bestehende Möglichkeit, die Gebührenhöhe für Bewohnerparkausweise auf Landesebene bzw. in den Kommunen anzupassen. In dieser aktualisierten Ausgabe wurden die Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement auf den neuesten Stand gebracht.

4. aktualisierte Auflage 2022

72-2022-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.agora-verkehrswende.de

info@agora-verkehrswende.de

Durchführung 4. Auflage

Wolfgang Aichinger

Projektleiter Städtische Mobilität

wolfgang.aichinger@agora-verkehrswende.de

Marica Gehlfuß

Referentin für Mediengestaltung und Kommunikation

marica.gehlfluss@agora-verkehrswende.de

Durchführung Erstausgabe (2018)

Anne Klein-Hitpaß

ehem. Projektleiterin Städtische Mobilität

Auftragnehmer

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (difu),

Uta Bauer, Martina Hertel

tippingpoints – Agentur für nachhaltige Kommunikation,

Rosa Rausch, Robert Sedlak, Julia Kirsch-Bauer

Ellery Studio,

David Ramirez Fernandez

Erste Veröffentlichung September 2018

Bitte zitieren als:

Agora Verkehrswende (2022):

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 (2021): Neuzulassungen von Personenkraftwagen in den Jahren 2020 bis 2018 nach Segmenten sowie dem Anteil der auf gewerbliche Halter zugelassenen Personenkraftwagen. URL: <https://bit.ly/3Dgb3wK>

„Parkverstöße ahnden“: www.bussgeldkatalog.org/halten-parken/ und Openbaar Ministerie (2021) URL: <https://boetebase.om.nl/>

„Unfallursache“ UDV (2020): Unfallforschung der Versicherer. Unfallrisiko Parken für zu Fuß Gehende und Radfahrende. URL: <https://udv.de/de/strasse/stadtstrasse/unfallrisiko-parken-fuer-fussgaenger-und-radfahrer>

„Strafanzeige 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/>

„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.

„Bewohnerparkausweise“ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2021) Neue Parkgebühren-Verordnung wertet Straßenraum auf. <https://bit.ly/2TUKV95>

„Stockholm“: <https://parkering.stockholm/boendeparkering/>

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

„Verzerrter Wettbewerb München“: Ratsinformationssystem der Stadt Freiburg (2021) Fortschreibung der Parkgebührensatzung <https://bit.ly/2Vv9Z6S> und www.pro-bahn.de/fakten/fahrpreise_mvvm.htm

ÖFFENTLICHER RAUM

„Auslastung Parkhäuser“: LHS Stuttgart, Planersocietät (2020): Grundlagenuntersuchung Lebenswerte Stadt für alle

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

„Parkgebühren international“: Amsterdam: <https://www.amsterdam.nl/parken-verkeer/parkenverkeer/>; London: <https://www.cityoflondon.gov.uk/services/parking/on-street-parking>; Kopenhagen: <https://www.kk.dk/parkeringszoner-ko-eenhavn>; Stuttgart: <https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/auto/parken.php>; München: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtrecht/vorschrift/309.pdf>; Braunschweig: https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/politik/stadt-recht/2_08_Parkgebuehrenordnung_2020.pdf

„Mehr Park- als Spielplätze“: www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/parkraum/ und www.berlin.de/sen/uvk/natur-und-gruen/stadtgruen/kinderspielplaetze/

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

PARKRAUMMANAGEMENT

„Mehr Platz zum Parken als zum Arbeiten?“: TÜV Süd (2019): Befahrbarkeit und Nutzbarkeit von Tiefgaragen <https://bit.ly/3ipD1xH>; Haufe (2020): Arbeitsstättenverordnung Büro <https://bit.ly/3lwPvWl>

„Amsterdam macht Platz“: Stadt Amsterdam (2020): Amsterdam Agenda Autoluw <https://bit.ly/3xqAJmm>

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

