



Parken in Hamburg

Abschlussbericht

Hamburg, den
26.02.2009

ARGUS

Stadt- und Verkehrsplanung
Schaartor 1
20459 Hamburg

und

LK Argus
GmbH

Altonaer Poststraße 13b
22767 Hamburg



Inhaltsverzeichnis

0	Einleitung	3
1	Planerische Ziele und Rahmenbedingungen	6
1.1	Definitionen, Abgrenzungen und Integration	6
1.2	Ziele und Hintergründe der Parkraumbewirtschaftung und -planung	7
1.2.1	Herleitung von Zielen	7
1.2.2	Effizienz und Wirtschaftlichkeit	9
1.2.3	Umwelt- und Stadtverträglichkeit.....	10
1.2.4	Berücksichtigung von Nutzergruppen.....	12
1.2.5	Verständlichkeit.....	12
1.2.6	Sonstige Aspekte	12
1.3	Rahmenbedingungen der Parkraumbewirtschaftung.....	13
1.3.1	Allgemeine Rahmenbedingungen.....	13
1.3.2	Spezifische Rahmenbedingungen in Hamburg	15
2	Gängige Modelle der Parkraumbewirtschaftung	26
2.1	Parkraumbewirtschaftung in deutschen Großstädten	26
2.1.1	Berlin.....	27
2.1.2	Düsseldorf.....	27
2.1.3	Dortmund	28
2.1.4	München.....	28
2.1.5	Dresden	29
2.1.6	Frankfurt am Main	30
2.1.7	Köln.....	30
2.2	Parkraumbewirtschaftung in westeuropäischen Großstädten.....	31
2.2.1	Basel	31
2.2.2	Zürich.....	32
2.2.3	Amsterdam	32
2.2.4	Kopenhagen.....	33
2.2.5	Wien.....	33
2.2.6	Paris	33
2.3	Der Ansatz „Deckung der qualifizierten Nachfrage“	34
2.3.1	Instrumentenmix	34
2.3.2	Räumliche Ausdehnung und Differenzierung.....	34
2.3.3	Marktwirtschaftliche Prinzipien.....	35
2.3.4	Politische Vorbereitung	35
3	Maßgebliche Instrumente.....	36
3.1	Parkgebühren.....	36
3.1.1	Gebührenhöhe	36
3.1.2	Brötchentaste.....	38
3.1.3	Bargeldlose Zahlung	46
3.1.4	Jahreskarte	50



3.2	Zeitbezogene Regelungsmöglichkeiten	56
3.2.1	Höchstparkdauern	56
3.2.2	Zeitliche Einschränkung von anderen Regelungen.....	57
3.3	Privilegierung von Nutzergruppen	59
3.3.1	Bevorrechtigung des Bewohnerparkens.....	60
3.3.2	Reservierung von Stellplätzen für CarSharing-Fahrzeuge.....	65
3.4	Überwachung des ruhenden Verkehrs	67
3.4.1	Grundsätzliches zur Überwachung	67
3.4.2	Überwachungsintensität.....	68
3.4.3	Wirtschaftliche Aspekte der Überwachung.....	70
3.4.4	Organisatorischer Rahmen der Überwachung	72
4	Thesen zur Parkraumbewirtschaftung und –planung	
	in Hamburg.....	74
4.1	Leitlinien der Parkraumbewirtschaftung und –planung für Hamburg.....	74
4.2	Thesen.....	75
5	Fazit und Ausblick	79
5.1	Handlungsbedarf	79
5.2	Kurzfristige Empfehlungen (5-Punkte-Programm)	80
5.3	Mittel- bis langfristige Empfehlungen	81



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Übersicht Untersuchungsaufbau	4
Abbildung 2:	Regelungswut	5
Abbildung 3:	Begriffe und Definitionen im Parkraummanagement	7
Abbildung 4:	Auszug Bußgeldkatalog	15
Abbildung 5:	Gebührenhöhe der Parkplätze in der Hamburger Innenstadt	17
Abbildung 6:	Höchstparkdauern der Parkplätze in der Hamburger Innenstadt	17
Abbildung 7:	Motorisierung in Hamburg	20
Abbildung 8:	Zahlungsbereitschaft bei der Parkraumnutzung (Burchardplatz)	21
Abbildung 9:	Zahlungsbereitschaft bei der Parkraumnutzung (Altstädte Straße)	21
Abbildung 10:	Zahlungsbereitschaft bei der Parkraumnutzung (Osterstraße)	22
Abbildung 11:	mittlere Parkdauern in ausgewählten Straßen	22
Abbildung 12:	Parkdauern Burchardplatz werktags	23
Abbildung 13:	Parkdauern Osterstraße samstags	23
Abbildung 15:	Parkdauerklassen	57
Abbildung 16:	Einwohnerbezogene Parkraumnachfrage im Tagesverlauf	58
Abbildung 17:	Beschäftigtenbezogene Parkraumnachfrage im Tagesverlauf	58
Abbildung 18:	Verkaufsflächenbezogene Parkraumnachfrage im Tagesverlauf	58
Abbildung 19:	Anwendungshäufigkeit von Prinzipien des Bewohnerparkens 2004	60
Abbildung 20:	Überwachungsleistung im Vergleich	69
Abbildung 21:	Überwachungsleistung und Verwarngelder im Vergleich	69
Abbildung 22:	Überwachungsleistung und Falschparkeranteil	70



0 Einleitung

Die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg hat in mehreren Anträgen Fragen zum ruhenden Verkehr in Hamburg gestellt. Dies hat die Verwaltung zum Anlass genommen, neben der Beantwortung der Fragen einen übergeordneten Kontext ausarbeiten zu lassen, in den sich die Einzelthemen konzeptionell eingliedern lassen.

Die vorliegende Unterlage dient der strategischen Vorbereitung des weiteren Vorgehens bezüglich der Kernfragen des Parkens im öffentlichen Raum in Hamburg. Die Kernfragen umfassen in erster Linie alle Aspekte der Parkraumbewirtschaftung, d.h. auch die der Überwachung. Darüber hinaus sind Vernetzungen mit Fragen der Bereitstellung von Parkraumangeboten gegeben. Der Untersuchungsaufbau gliedert sich in vier übergeordnete Schritte:

1. Erarbeitung von Grundlagen: Ziele, Hintergründe, Rahmenbedingungen
2. Recherche und Auswertung von Konzepten anderer Großstädte im Hinblick auf den Modellansatz
3. Recherche und Auswertung von Erkenntnissen zu den vier maßgeblichen Instrumenten
4. Ableitung von Thesen für Hamburg

Die vier maßgeblichen Bausteine der Parkraumbewirtschaftung sind:

- Parkgebühren
- Zeitbezogene Regelungsmöglichkeiten
- Privilegierung von Nutzergruppen
- Überwachung

Die Überwachung wird dabei als eigenständige Säule der Planung betrachtet, da sie nach bisherigen Erfahrungen zwingende Voraussetzung für das Funktionieren jeden Konzeptes ist.

Die vorliegende Untersuchung beruht auf der Recherche der einschlägigen Literatur, Studien der Praxis in anderen Orten sowie Gesprächen mit Experten aus Wissenschaft und Praxis sowie eigenen Erfahrungen. In Verbindung mit den vorangehenden Überlegungen werden Schlussfolgerungen für die strategische Ausrichtung der Parkraumbewirtschaftung und -planung in Hamburg gezogen.

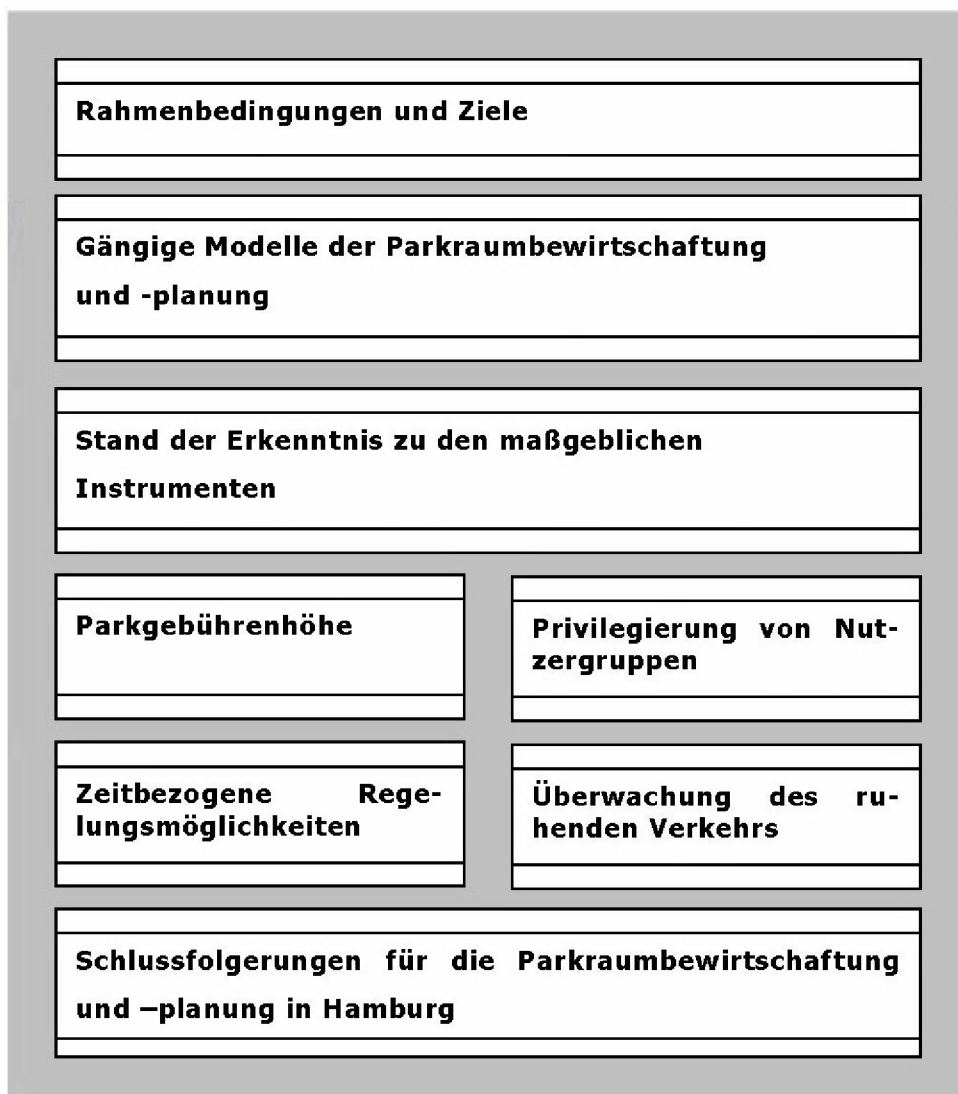


Abbildung 1: Übersicht Untersuchungsaufbau

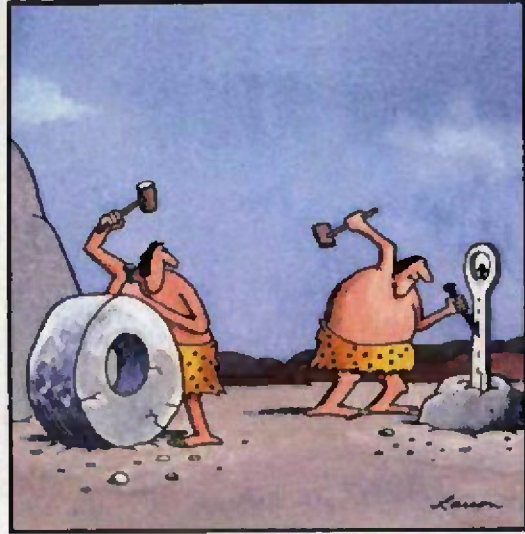


Abbildung 2: Regelungswut [1]



1 Planerische Ziele und Rahmenbedingungen

1.1 Definitionen, Abgrenzungen und Integration

Die Parkraumbewirtschaftung ist Bestandteil des Parkraummanagements und umfasst im allgemeinen Verständnis die vier Säulen Parkgebühren, zeitbezogene Regelungsmöglichkeiten, Privilegierung von Nutzergruppen und Überwachung (vgl. 0.).

Die Planung des öffentlich zugänglichen Parkraumangebotes (nachfolgend verwendete Kurzform „Parkraumplanung“) bezieht sich auf die Entwicklung des Angebotes, insbesondere im Hinblick auf Mengen, Nutzungsintensität und Zugänglichkeit. In der unten stehenden Übersicht der Begrifflichkeiten wird der Begriff der „Angebotssteuerung“ eingeführt (vgl. Abb. 3). Er enthält neben baulichen Bezügen auch organisatorische Fragestellungen und überschneidet sich insbesondere in der Bereitstellung öffentlicher Parkstände im Straßenraum mit der Parkraumbewirtschaftung.

Wie eingangs beschrieben bildet die Parkraumbewirtschaftung in dieser Untersuchung den Kern. Aufgrund der gegebenen Zusammenhänge werden jedoch auch darüber hinaus gehende Lösungsansätze aus dem Parkraummanagement betrachtet, wenn der planerische Bezug sehr stark ist.

Das Parkraummanagement wird als Oberbegriff definiert, der nicht allein die Angebotssteuerung und Parkraumbewirtschaftung beinhaltet sondern auch alle Fragen der Informationsbereitstellung bzgl. der Parkraumangebote.

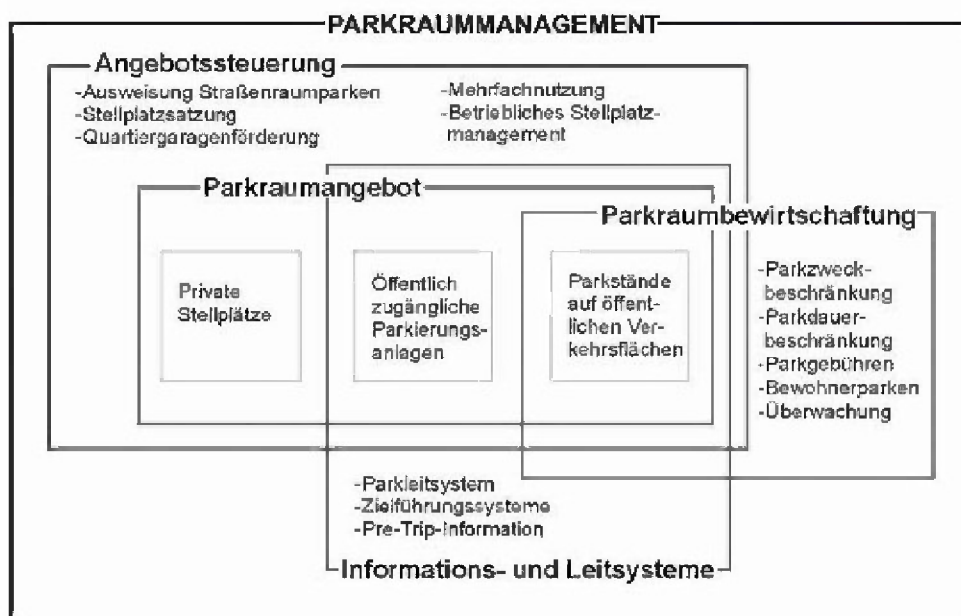


Abbildung 3: Begriffe und Definitionen im Parkraummanagement [1]

Der Planungsrahmen, in dem sich Parkraumbewirtschaftung und –planung befinden, kann auch sehr viel weiter gesteckt sein, wenn Zusammenhänge mit anderen Verkehrsmitteln oder städtebaulichen Zielvorstellungen berücksichtigt werden. Aufgrund der vereinbarten Aufgabenstellung werden diese Vernetzungen jedoch in der vorliegenden Unterlage lediglich benannt, aber nicht vertieft.

1.2 Ziele und Hintergründe der Parkraumbewirtschaftung und -planung

1.2.1 Herleitung von Zielen

Grundlegende Quellen

Als Grundlage für die Definition von Zielen dienen die „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen“ [3], die den aktuellen Stand der Technik repräsentieren. Diese beschreiben zwei Verfahren der Angebotsbemessung, die in unterschiedlichen Differenzierungsgraden den Parkraumbedarf in einem abgegrenzten Raum herleiten. Dabei wird jeweils von der potenziellen Nachfrage ausgegangen, die aus der lokalen Siedlungsstruktur abgeleitet wird. Anschließend wird mit Hilfe einer Gegenüberstellung der ermittelten Nachfrage mit dem vorhande-



nen Angebot bilanziert. Es wird empfohlen, dies nach tageszeitlichen Intervallen zu tun.

Für die Parkraumbewirtschaftung ist dabei der Hinweis interessant, dass das bestehende Angebot nicht zwangsläufig die Nachfrage decken muss. Alternativ dazu kann auch eine Obergrenze für verkehrliche Belastungen definiert werden, von der dann das Parkraumangebot abgeleitet wird.

Zusammenfassend sind folgende mögliche Ziele zu nennen:

- Befriedigung der vorhandenen Parkraumansprüche
- Beachtung eines übergeordneten verkehrspolitischen Rahmens der Angebotsgestaltung, z.B. unter Berücksichtigung der Stadtverträglichkeit oder übergeordneter Verlagerungsziele
- Differenzierte Betrachtung von Nachfragen, Ausnutzung ungleichzeitig auftretender Ansprüche und ggf. gewichtete Befriedigung von verschiedenen Ansprüchen.

Die Planungshinweise für Stadtstraßen – Ruhender Verkehr – PLAST 6, [4] gehen bei den Zielen und Grundsätzen zunächst von einer Bedarfsorientierung aus und geben allgemein zu beachtende Hinweise. Hinzu kommen die verbindlichen Empfehlungen, pro 100 Wohneinheiten 20 Parkstände (mindestens jedoch 15) im Straßenraum sowie insgesamt 3 % der Parkstände für Mobilitätsbehinderte zu schaffen.

Konkrete Planungsziele

Bei der Herleitung möglicher konkreter Ziele der Parkraumbewirtschaftung ist zunächst das Interesse zu nennen, dass Autofahrer einen möglichst kostengünstigen, zielnahen, gut zu erreichenden und bequem zu nutzenden Parkplatz wünschen. Probleme wie beispielsweise der Parksuchverkehr, Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, Mängel in der Erreichbarkeit zentraler Standorte resultieren erst aus der massiven Parkraumnachfrage in hoch verdichteten Gebieten und haben zur Beschäftigung mit der Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums geführt. Sie bilden die Ausgangslage für die Überlegungen zu den konkreten Zielen und Maßnahmen. Darüber hinaus wird die Parkraumbewirtschaftung und -planung häufig als Instrument genannt, mit dessen Einsatz die Umweltverträglichkeit des Gesamtsystems Verkehr positiv beeinflusst werden kann. Dies hat insbesondere im Zuge der aktuellen Klimaschutzdebatte eine hohe Relevanz.



Baier u.a. definieren die Parkraumbewirtschaftung als einen Baustein innerhalb des übergeordneten Themenbereiches „Parkraummanagement“. Gemeinsam haben die Bausteine die Aufgabe, Angebot und Nachfrage von Parkraum im Sinne von

- Effizienz
- Wirtschaftlichkeit
- Verträglichkeit

zu steuern [2]. Diese Struktur der Ziele wird in den nachfolgenden Kapiteln aufgegriffen, ergänzt und untergliedert. Die Erreichbarkeit von Stadträumen und einzelnen Zielorten ist dabei die übergeordnete verkehrsplanerischen Fragestellung.

1.2.2 Effizienz und Wirtschaftlichkeit

Erörterung von Effizienzgesichtspunkten

Bei der Zielsetzung bezüglich der Parkraumbewirtschaftung hat sich aktuell durchgesetzt, dass die Effizienz der Stellplatznutzung überwiegend höchste Priorität hat. In der Gebührenordnung der Freien und Hansestadt Hamburg ist beispielsweise der Passus enthalten, dass die Nutzung des Parkraums durch eine möglichst große Zahl von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten ist [5].

Wirtschaftlichkeit und Gewinnerzielung

Vorrangiges Ziel des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg ist die verkehrspolitisch erforderliche Bewirtschaftung des knappen Verkehrsraumes. Zum Erreichen dieses Zieles muss die Einhaltung der Regeln überwacht werden. Parkraumbewirtschaftung beruht auf dem Straßenverkehrsrecht und muss daher verkehrlich begründet sein. Reine Gewinnerzielungsabsichten sind rechtlich anfechtbar. Die Deckung entstehender Kosten ist demgegenüber unumstritten. Tritt ein Überschuss auf, der quasi als Nebeneffekt zu den angestrebten verkehrlichen Wirkungen entsteht, dürfte das wiederum nicht angreifbar sein [7].

Abgrenzung von Wirtschaftlichkeitsrechnungen

Umfassende Kosten-Nutzen-Rechnungen liegen kaum vor. Insbesondere die Kosten für die Parkraumbereitstellung durch die öffentliche Hand tauchen in der Literatur nur selten auf, während als Kostenpositionen die Anschaffung und



Unterhaltung technischer Geräte (Parkscheinautomaten etc) sowie die Überwachung üblich sind. Die Bereitstellungskosten würden aber die Gesamtrechnung erheblich beeinflussen. Beispielhaft wurden die tatsächlichen Kosten dafür im Rahmen einer Studie der Technischen Universität Berlin ermittelt [8]. Darin werden u.a. Opportunitätskosten pro Parkplatz und Tag in Höhe von ca. 6,50 € durch Vergleiche mit den Kosten anderer Sondernutzungen ermittelt. Hinzu kommen weitere Kostenpositionen, u.a. Erhaltungskosten von knapp 1,- € pro Parkplatz und Tag sowie Bereitstellungskosten von Parkscheinautomaten, Überwachungskosten und zugeordnete externe Kosten des Autoverkehrs allgemein. Allein Opportunitäts- und Erhaltungskosten belaufen sich pro Parkplatz im Monat auf ca. 225,- €. Nimmt man dies ernst, resultiert eine sehr schwer einzuhaltende Bedingung für die Kostendeckung.

Lässt man den vorgenannten Kostenaspekt außer Acht, haben Personalkosten für Überwachung den weitaus größten Anteil auf der Ausgabenseite. Dies wird im entsprechenden Kapitel zur Wirtschaftlichkeit der Überwachung vertieft (vgl. 3.4).

Wechselwirkungen mit der Privatwirtschaft

Ein weiterer Aspekt der Wirtschaftlichkeit sind die Auswirkungen der Bewirtschaftung öffentlicher Parkstände auf den Betrieb von privatwirtschaftlich organisierten Parkhäusern. Besonders interessant wird die Verknüpfung mit der Privatwirtschaft, wenn es sich um öffentlich geförderte Quartiersgaragen handelt, deren wirtschaftlich auskömmlicher Betrieb dadurch (erst recht) im öffentlichen Sinne ist.

Verursachergerechte Kostenanlastung

Ein weiteres mögliches Ziel von Parkraumbewirtschaftung kann es sein, die Kosten für die Nutzung des öffentlichen Raumes gerecht zu verteilen. Folglich greift das Prinzip, die Nutzer im Sinne von Verursachern heranzuziehen.

1.2.3 Umwelt- und Stadtverträglichkeit

Effekte auf die Verkehrsleistung

Die Umweltverträglichkeit der Parkraumbewirtschaftung hängt von den Effekten auf die Verkehrserzeugung und den Parksuchverkehr ab. Diese sind von der Einzelfallkonstellation abhängig.



In der Regel führt die Reduzierung des Parkraumangebotes zu einer Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund. Daher werden in der Fachwelt seit längerem Empfehlungen formuliert, durch den gleichzeitigen Ausbau von ÖPNV-Angeboten und den Abbau von Parkmöglichkeiten im Einzugsbereich der Haltepunkte leistungsfähiger ÖPNV-Strecken eine Verlagerung auf den umweltverträglichen ÖPNV mit Nachdruck zu forcieren [6]. Eine aktuelle Studie zum Einfluss von ÖPNV-Investitionen auf den Pkw-Besitz unterlegt, dass es bereits allein in Folge der Einrichtung von Angeboten des Schienenverkehrs zu einer Abnahme des Pkw-Besitzes und damit der Parkraumnachfrage kommt [10]. Daraus wird die Empfehlung abgeleitet, Parkplätze in den Haltestelleneinzugsbereichen von Ausbaustrecken zu reduzieren.

Demgegenüber hat sich gezeigt, dass eine Verbesserung von Parkmöglichkeiten durch die Einrichtung von Kurzparkplätzen nicht zwingend zu einem Anstieg des Kfz-Verkehrs, geschweige denn in proportionaler Höhe, führen muss [11].

Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum

In Räumen mit großem Nachfragedruck kann der ruhende Verkehr Probleme verursachen, z.B. hinsichtlich der Nutzbarkeit von Geh- und Radwegen und der damit einhergehenden Verkehrssicherheit (zugeparkte Sichtfelder oder Fußgängerfurten u.a.). Die von dieser Problematik maßgeblich betroffene Zielgruppe der Kinder verlangt nach einer Lösung dieses Problems. „Unter dem Fokus der Situationsverbesserung für Kinder und Jugendliche gelten speziell alle Maßnahmen als geeignet, die...die Sichtbeziehungen auf den Verkehr verbessern, Flächen für Kinder und Jugendliche – etwa durch die Einschränkung des Gehwegparkens – schaffen...“ [12].

Ähnlich gelagert aber weitreichender ist das Ziel, den öffentlichen Raum zu beleben. Es besteht eine intensive Flächenkonkurrenz des Parkens im Straßenraum mit Aufenthalts- und Nahmobilitätsnutzungen und damit auch mit einem Lebensstil, der auf die Nähe und damit auf die Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel ausgerichtet ist [13].

Zu einer stadtverträglichen Parkraumbewirtschaftung gehört auch der sparsame Umgang mit den zur Verfügung stehenden Flächen. In Abhängigkeit von der Nutzungsintensität der Parkstände im Straßenraum verändert sich der Nachfragedruck auf andere Flächen. Dies kann unter Umständen dahingehend aufgelöst werden, dass weitere Parkgaragen geschaffen werden.



1.2.4 Berücksichtigung von Nutzergruppen

Bewohner

Es sind unterschiedliche Grade der Erwünschtheit des Parkens bzw. der Berechtigung von verschiedenen Parkbedürfnissen zu betrachten und ggf. auch konzeptionell zu berücksichtigen. Die gängige Prioritätenreihung sieht in Gebieten mit Nachfrageüberhang die Anwohnerinteressen an erster Stelle, gefolgt von Interessen der lokalen Wirtschaft (Kunden, Belieferung) und zuletzt von den übrigen Nachfragegruppen, insbesondere den Berufspendlern. Im Mittelpunkt steht dabei das Interesse von Anwohnern an einer akzeptablen Wohnumfeldqualität in Quartieren mit Nachfragen durch unterschiedliche Nutzergruppen.

Andere

Über die Zielstellung einer Prioritätenreihung nach dem Grad der Erwünschtheit bzw. Berechtigung hinaus kann das Ziel bestehen, die Nutzer bestimmter Fahrzeuge oder besonders schutzbedürftige Personenkreise durch die Parkraumbewirtschaftung zu privilegieren. Eine wichtige Gruppe stellen dabei CarSharing-Anbieter und –nutzer dar.

1.2.5 Verständlichkeit

Sämtliche Verkehrsregeln, so auch die mit Bezug zum Parken, müssen von jedem Nutzer verstanden werden können. Der Aufwand zur Informationsbeschaffung und zur Aneignung eines ausreichenden Verständnisses muss dabei angemessen bleiben. Allgemeine Erfahrungen mit der Kenntnis gerade von Verboten und eingeschränkten Verboten bzgl. des Haltens und Parkens zeigen, dass in dieser Hinsicht vieles für eine Vereinfachung des bestehenden Systems spricht. Auch die Kommunikation mit der Öffentlichkeit spielt hierbei eine Rolle, da bestehende und neu eingeführte Regeln erklärungsbedürftig sein können und folglich vermittelt werden müssen.

1.2.6 Sonstige Aspekte

Parkraumbewirtschaftung kann die Erreichbarkeit bewirtschafteter Gebiete spürbar beeinflussen. Dies kann insbesondere bei Einzelhandelsnutzungen und ihrer Erreichbarkeit durch Kunden ein Standortvor- oder nachteil sein, der den Erfolg der Geschäfte und damit das gesamte Standortgefüge unter Umständen mit bestimmen kann. Demgegenüber steht die begründete Behauptung, dass



die Verfügbarkeit von Parkplätzen häufig deutlich überschätzt wird und nur einen relativ geringen Einfluss auf die Umsatzentwicklung hat [14].

In abgeschwächter Form gilt Analoges für die Wohnnutzung und ihren Gebrauchswert. Indirekt können sich Effekte auf die Nutzungsstruktur ergeben, wenn beispielsweise die Wohnnutzung aufgrund von Stellplatzdefiziten oder hoher Verkehrsbelastung im Umfeld weniger stark nachgefragt wird. Durch Parkraumbewirtschaftung können aber auch Impulse gegen Abwanderungstendenzen in das Umland gegeben werden [3]. Die Wirkung auf Standortentscheidungen ist nach Expertenmeinungen jedoch gering [15]. Insofern ist diese Zielstellung im weiteren Untersuchungsablauf mit nachgeordneter Stellung zu sehen.

1.3 Rahmenbedingungen der Parkraumbewirtschaftung

Nachfolgend wird aufgezeigt, welche Rahmenbedingungen für die strategischen Überlegungen zum Parken in Hamburg relevant sind. Dabei werden zunächst allgemein gültige Belange aufgeführt und anschließend wichtige hamburgspezifische Ausgangsbedingungen. Es wird jeweils gegliedert nach Aspekten, die eher die Angebotsseite betreffen und solchen, die sich auf die Nachfrage beziehen.

1.3.1 Allgemeine Rahmenbedingungen

Angebotswirksame Elemente

Die wesentlichen Randbedingungen für Parkraumbewirtschaftung und -planung ergeben sich nach Baier u.a. aus den angebotswirksamen Elementen: öffentliche und private Stellplätze im Umfeld, Zugangsberechtigungen, Preise, Information, Management. Grundlegend dafür sind kommunale und landesweite Regelungen zur Erstellung von Stellplätzen sowie Förderinstrumente wie z.B. die Quartiersgaragenförderung. Darüber hinaus bestimmen private Interessen die Einrichtung von Stellplätzen.

Nachfragewirksame Elemente

Nachfragerrelevante Elemente sind die städtebauliche Dichte und Nutzungsstruktur (z.B. hinsichtlich tageszeitlich komplementärer Nachfragespitzen), Kfz-Bestand, Lage und ÖPNV-Erreichbarkeit.



Regelmäßige Nutzer privater Kfz („IV-Stammnutzer“) sind aktuell im Schnitt ca. eineinhalb Stunden am Tag unterwegs [17]. Im Umkehrschluss bedeutet dies vereinfachend, dass private Kraftfahrzeuge ca. 22,5 Stunden pro Tag parken. Der tägliche Zeitaufwand hat sich in den letzten zwanzig Jahren lediglich um 10 Minuten pro Tag erhöht. Stammnutzer privater Kfz legen täglich etwa vier Wege zurück [17], wodurch folglich ebenfalls etwa vier verschiedene Parkplätze in Anspruch genommen werden.

Darüber hinaus geraten zunehmend die ehemals eher starren Entscheidungsmuster der einzelnen Bürgerinnen und Bürger in den Fokus. Der allgemeine Anstieg der Mobilitätskosten führt zu ersten sichtbaren Verhaltensänderungen, u.a. auch zu einem noch nicht genauer bekannten Rückgang der Nutzung privater Kfz [18].

Rechtsrahmen

Unter den zahlreichen überregionalen Regelungen mit Bezug zum Parken haben die Straßenverkehrsordnung und die dazugehörigen Verwaltungsvorschriften insbesondere für die Ausweisung von Bewohnerparkzonen eine hohe Relevanz. In Städten dürfen z.B. reine Bewohnerparkzonen mit einer maximalen Ausdehnung von maximal bis zu 1.000 m ausgewiesen werden. Darüber hinaus sind die für Bewohner höchstens zu reservierenden Anteile des Parkraumangebotes beschränkt, wenn das Trennungsprinzip angewendet wird [3].

Daneben ist der Bußgeldkatalog hervorzuheben, der vom Bundesgesetzgeber per Verordnung erlassen wird. Darin wird u.a. die Höhe von Verwarngeldern für regelwidriges Abstellen von Kraftfahrzeugen festgelegt. Aktuell sieht der Bußgeldkatalog folgende Gebühren vor:



Tatbestand	Regelsatz in Euro (€)
<u>Halten und Parken</u>	
Unzulässig geparkt	10 €
mit Behinderung	15 €
länger als 3 Stunden	20 €
<u>Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit</u>	
An einer abgelaufenen Parkuhr, ohne vorgeschriebene Parkscheibe, ohne Parkschein oder unter Überschreiten der erlaubten Höchstparkdauer geparkt	5 €
bis zu 30 Minuten	5 €
bis zu 1 Std	10 €
bis zu 2 Std	15 €
bis zu 3 Std	20 €
länger als 3 Std	25 €

Abbildung 4: Auszug Bußgeldkatalog [19]

Die Bedeutung für die kommunale Parkraumbewirtschaftung erlangt dieser Katalog insbesondere dadurch, dass die Parkgebührenhöhe in Größenordnungen liegen kann, die es für den Nutzer preiswerter erscheinen lassen, bewusst ein Verwarngeld zu kassieren. Damit liegt Deutschland zum Teil deutlich unter den Bußgeldmaßstäben anderer Länder der Europäischen Union, wie Spanien, Norwegen, Tschechien oder Niederlande mit Bußgeldhöhen für Falschparken von 50 – 90,- €.

1.3.2 Spezifische Rahmenbedingungen in Hamburg

Politische Forderungen mit Bezug zur Gestaltung des Parkens

Folgende Aussagen des aktuellen Koalitionsvertrages haben einen direkten oder indirekten Bezug zum Parken [20]:



„Nach Einzelfallprüfung sollen neue Anwohnerparkgebiete ggf. nach zeitlicher Differenzierung nach dem Berliner Modell ausgewiesen werden...

...Bei Bedarf wird die Stadt sich um die Bereitstellung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum und auf Liegenschaftsflächen für CarSharing Stellplätze bemühen...

...Beim Bau von Quartiersgaragen muss sichergestellt sein, dass durch Abbau von Stellplätzen Bewegungsraum für Kinder und Passanten geschaffen wird.“

Darüber hinaus können Bezüge zu anderen aktuellen politischen Entscheidungen hergestellt werden.

- Der Bau der Stadtbahn ist politisches Programm und könnte zum einen Flächen in Anspruch nehmen, die heute der Parkfunktion zugeordnet sind und zum anderen den Pkw-Besitz in den Einzugsbereichen der Haltestellen reduzieren. Er könnte auch als Aufhänger für eine Parkflächen reduzierende Umgestaltung des Umfeldes genommen werden.
- Die Einführung einer City-Maut soll geprüft werden. Sie könnte die Parkraumnachfrage im bemauteuten Gebiet erheblich senken. Von der Einführung einer Umweltzone werden keine wahrnehmbaren Minderungen des Kfz-Verkehrs in die Umweltzone erwartet.
- Shared Space soll in den Bezirken eingeführt werden. Dies kann Auswirkungen auf das Parkplatzangebot im Straßenraum haben bzw. Anforderungen an einen Abbau von Stellplätzen im Straßenraum auslösen.
- Es soll einen Rückgang bei der Umwandlung von Kultur-/ Naturraum in Verkehrsflächen geben.

Der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2004 sah bereits vor:

- Stärkere Überwachung,
- Bewirtschaftung im City-Bereich und
- Förderung von Quartiersgaragen [21].

Angebotswirksame Elemente

- Parkstände im Straßenraum der Innenstadt

In der Hamburger Innenstadt gibt es ca. 4.440 Parkplätze im Straßenraum [22].

Davon sind ca. zwei Drittel gebührenpflichtig. Der Gebührensatz beträgt überwiegend 1,00 € / Std.



keine Gebühr	0,25 Euro / 30 min.	0,50 Euro / 30 min.	1,00 Euro / 30 min.	Summe
1.160	247	2.233	796	4.436

Abbildung 5: Gebührenhöhe der Parkplätze in der Hamburger Innenstadt

Für die Parkstände gelten nahezu vollständig Höchstparkdauern von 60 oder 120 Minuten.

30 Min	60 Min	120 Min	180 Min	Summe
154	2.050	1.880	361	4.445

Abbildung 6: Höchstparkdauern der Parkplätze in der Hamburger Innenstadt

→ Parkstände in Parkhäusern der Innenstadt

Es gibt 25 Parkhäuser in der Innenstadt, die dem Parkleitsystem angeschlossen sind. Sie verfügen über ein Volumen von ca. 9.200 öffentlich zugänglichen Plätzen und damit über mehr als doppelt so viele Stellplätze wie im öffentlichen Straßenraum.

Die Preise variieren, liegen jedoch mit 1,- € / 30 Minuten oder 3,- € / 1 Std. meist über den Gebühren im öffentlichen Straßenraum.

→ Bewohnerparkzonen

In den Jahren 1991 und 1992 wurden Pilotprojekte zum Anwohnerparken in Fuhlsbüttel (Flughafen), Großneumarkt, Schaarmarkt und Cremon eingerichtet. Es wurden nicht nur die Vorteile für Anwohner untersucht, sondern auch eventuelle negative Auswirkungen auf andere Beteiligte, wie z.B. Geschäftskunden oder Gewerbetreibende. Nach den positiven Ergebnissen wurden alle vier Pilotprojekte dauerhaft als Anwohnerparkgebiete eingerichtet. Im Jahr 1997 wurde St. Pauli als fünftes Gebiet mit Sonderparkrechten für Anwohner ausgestattet. Eine Überprüfung nach der Änderung der Gesetzeslage im Jahr 2001 ergab eine notwendige Anpassung an die neuen Regelungen in den Gebieten Großneu-



markt und St. Pauli, in allen anderen Gebieten kann das Bewohnerparken in der bisherigen Form beibehalten werden [23].

In den Bewohnerparkgebieten gilt mit Ausnahme des Umfeldes „Cremon“ das Mischprinzip. In der Regel besteht die Möglichkeit zu zeitlich eingeschränktem oder gebührenpflichtigem Parken ohne Bewohnerausweis und zu unbefristetem, kostenlosen Parken mit Ausweis. Darüber hinaus ist es möglich, Ausnahme genehmigungen zu erwirken. Bewohner von Bewohnerparkgebieten können Besucherparkkarten in den örtlichen Polizeidienststellen oder bezirklichen Kundenzentren einholen, die tageweise gültig sind, in Ausnahmefällen auch länger [24]. Ansässige Betriebe können bis zu drei Gewerbeparkausweise erhalten, was für den Einzelfall geprüft und beschieden wird. Die Angewiesenheit des Betriebes muss nachgewiesen werden. Ein Bedarf durch den Arbeitsweg eines Mitarbeiters genügt dabei nicht [25].

→ Kleinteilige Entwicklungen

Die Angebotsseite entwickelt sich unabhängig von konzeptionellen Überlegungen zum ruhenden Verkehr dynamisch. Im Rahmen von beispielsweise der Schulwegsicherung, der Neuordnung des Parkens zur Gewährleistung von Mindestgehwegbreiten oder bei Straßenraumgestaltungen entstehen sukzessiv Verluste von – größtenteils illegalen – Parkständen in zentralen Lagen in Folge der Abwägung zugunsten anderer Ansprüche an den öffentlichen Raum, z.B. Hohe Bleichen, Neuer Wall in der Innenstadt oder Emilienstraße, Heußweg im Kerngebiet Eimsbüttels.

→ Ansätze zur Doppelnutzung von privaten Stellplätzen im weiteren Sinne

Das Eimsbütteler Unternehmen Beiersdorf zeigt, dass es Möglichkeiten gibt, Stellplätze doppelt zu belegen. Bei Fa. Beiersdorf wird ein Kontingent der Firmenparkplätze zur Anmietung durch Anwohner freigegeben. Darunter fällt auch ein Angebot von 100 Stellplätzen, die zu time-sharing-Bedingungen anzumieten sind. Die Bedingungen setzen sich aus folgenden Eckpunkten zusammen:

- Die teilnehmenden Anwohner verpflichten sich vertraglich zum Verlassen der Stellplätze in einem vorgegebenen zeitlichen Rahmen an jedem Werktag, so dass in den Stunden des Arbeitsbeginns sukzessive ausreichender Parkraum für die Mitarbeiter frei wird.



- Es gibt keine fest zugewiesenen Stellplätze sondern ein Gesamtangebot von 100 Stellplätzen, die variabel belegt werden dürfen.
- Zu- und Abgang erfolgen per Chipkarten-Kennung.
- Die Nutzung durch Anwohner ist Pkw-bezogen (Kennzeichen) und nicht personenbezogen.
- Der Preis deckt nur Kosten und liegt damit unter dem Marktpreis.
- Als Zusatzkontrolle prüft der werksseitige Sicherheitsservice die vertragsgemäße Belegung.
- Berechtigt sind nur Anwohner, die in einem definierten Einzugsbereich wohnen.

Sollten in Tiefgaragen von Büro- / Gewerbestandorten die technischen Voraussetzungen für einen Zugang per Chipcard geschaffen werden, könnte dieses Modell auf andere übertragbar sein.

Gleichwohl sind die Möglichkeiten der Doppelnutzung im weiteren Sinne offensichtlich noch nicht ausgereizt und bergen möglicherweise noch ein umfangreiches Potenzial. Allerdings stößt dies zur Zeit noch auf baugenehmigungsrechtliche Bedenken, die sich auf die hamburgische Bauordnung beziehen.

Nachfragewirksame Elemente

→ Raumstruktur

Die Raumstruktur der Freien und Hansestadt Hamburg ist von einer polyzentralen Struktur geprägt. Neben der Innenstadt gibt es eine etwa halbkreisförmige Anordnung von Bezirks- und Stadtteilzentren nördlich der Elbe. Diese Zentralitäten, die sehr hohe Bedeutung Hamburgs in der Region mit dem entsprechenden Einzugsbereich, einzelne Sondernutzungen und die relativ geringe Wohndichte in der Innenstadt bilden die maßgeblichen Ausgangsbedingungen für die Nachfragestruktur des Parkens in Hamburg.

In zentralen Lagen laufen Verdichtungsprozesse, die die Nachfrage erhöhen, wie z.B. durch den Ausbau von Dachgeschossen ohne gleichzeitigen Stellplatznachweis.

→ Kfz-Bestand

Darüber hinaus bilden der Kfz-Bestand und dessen Entwicklung eine wesentliche Ausgangsgröße. Der Motorisierungsgrad stieg von 1985 bis 2006 um 29,7% an [26]. Die Bevölkerung nahm in dem Zeitraum um 10,5% zu. Allerdings fällt



der überproportionale Anstieg der Motorisierung eher in die neunziger Jahre und eher in die Randgebiete. Beispielsweise in Eimsbüttel ist von 1999 bis 2007 lediglich ein Anstieg des Motorisierungsgrades um 5 % zu verzeichnen [26].

Nach Stadtteilen zeigt sich ein Bild der Motorisierungsgrade, das ein deutliches Gefälle aufweist – von 290 / 1.000 Einwohner bis 421 / 1.000 Einwohner.

Pkw-Besitz / 1.000 Einwohner in Hamburg 2006	
Hamburg gesamt	370
Mitte	290
Harburg	346
Altona	359
Nord	359
Eimsbüttel	376
Bergedorf	406
Wandsbek	421

Abbildung 7: Motorisierung in Hamburg [26]

Die disperse Entwicklung der Motorisierung zeigen die regelmäßigen Erfassungen zum ruhenden Verkehr in sechzehn exemplarisch ausgewählten Wohngebieten in Hamburg. Zum einen weisen sie deutlich unterschiedliche Motorisierungsgrade der verschiedenen Stadtteile im aktuellen Bestand auf. Zum anderen gibt es gegensätzliche Entwicklungen in den vergangenen vierzig Jahren. Während für einzelne Wohngebiete eine Verdopplung der Pkw-Zahl je Wohneinheit innerhalb der letzten anderthalb Jahrzehnte ausgewiesen wird, gibt es im gleichen Zeitraum in anderen Quartieren mit gleicher Bebauungstypologie eine Abnahme in annähernd der gleichen Größenordnung [27].

→ Parkverhalten

Prägnante Angaben zum Nutzerverhalten gehen aus der Untersuchung der Parkraumauslastung / des Parkverhaltens in Hamburg hervor [28]. Darin wird für fünf zentrale Gebiete in Hamburg die Wirksamkeit der Brötchentaste untersucht, wodurch auch eine Reihe interessanter Erkenntnisse zum allgemeinen Nutzerverhalten entstehen: „In allen analysierten Parkbereichen übersteigt die Parkraumnachfrage ... deutlich das vorhandene Angebot. Dies führt dazu, dass sehr viel illegal geparkt wird. Die Straßenverkehrsordnung findet aus Bequemlichkeit der Fahrzeugführer immer weniger Beachtung. Selbst Behindertenstellplätze, Bushaltestellen, Feuerwehrezufahrten werden nicht beachtet [28].“ Nur in



insgesamt 17 % aller erfassten Parkvorgänge wurde ein Parkschein gelöst, wobei die Gebührentreue in der Innenstadt deutlich höher liegt als in den Bezirkszentren. Die zulässige Parkzeit wurde in den meisten Fällen überschritten. Beispielsweise wird in den nachfolgenden Abbildungen die konkret erhobene Häufigkeit dargestellt, in der Parkscheine gelöst werden (vgl. Abb 8).

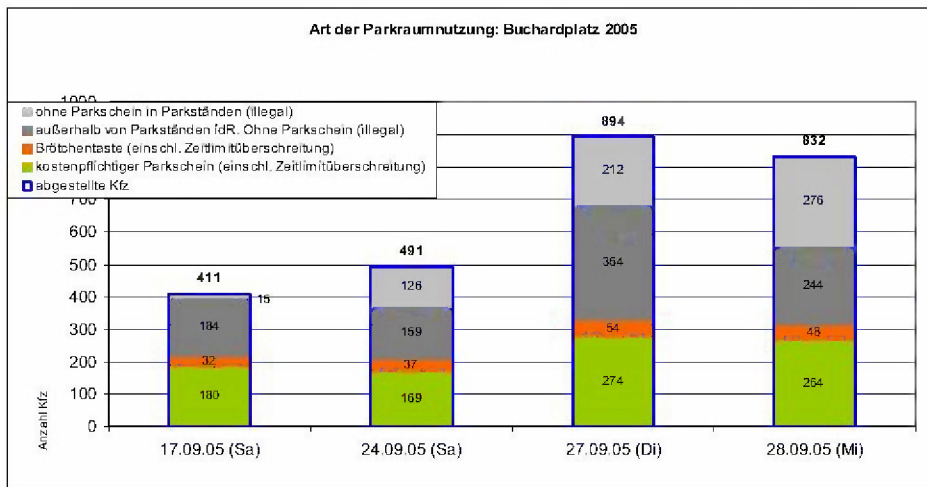


Abbildung 8: Zahlungsbereitschaft bei der Parkraumnutzung (Burchardplatz) [28]

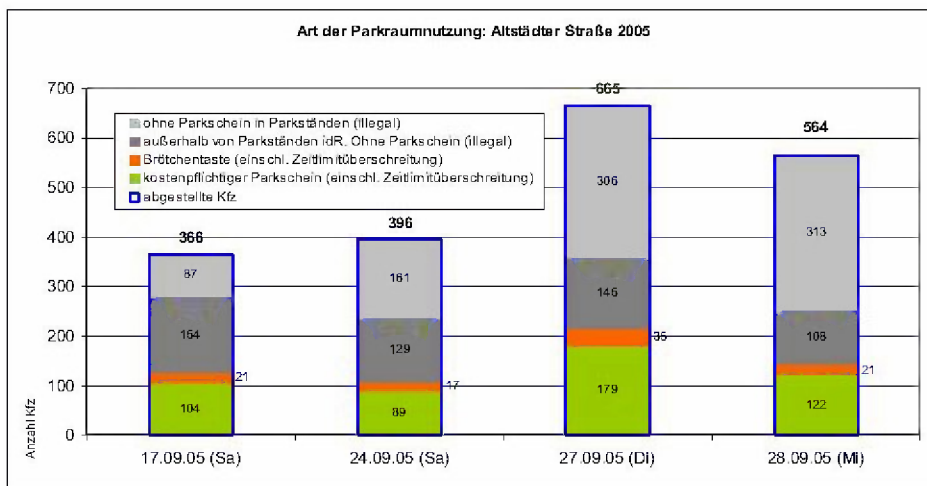


Abbildung 9: Zahlungsbereitschaft bei der Parkraumnutzung (Altstädter Straße) [28]

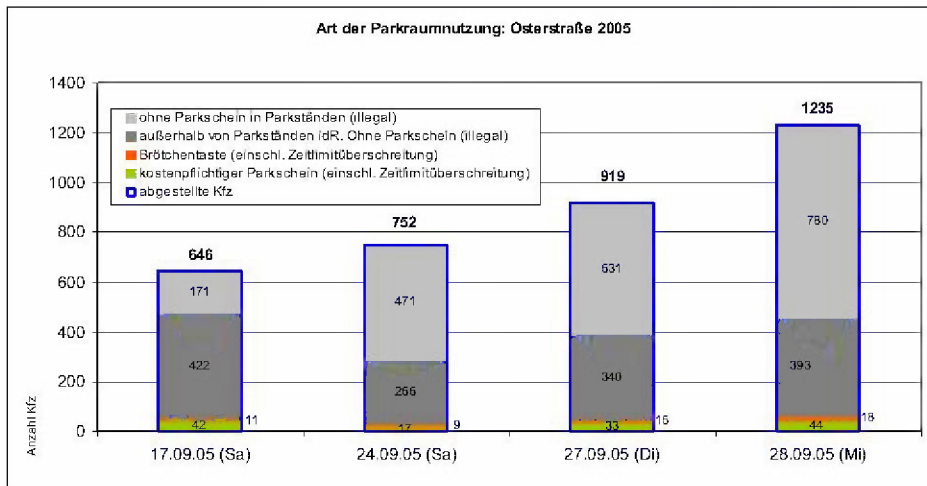


Abbildung 10: Zahlungsbereitschaft bei der Parkraumnutzung (Osterstraße) [28]

Darüber hinaus sind die Parkdauern von großem Interesse. Sie liegen zwischen 42 und 87 Minuten und stellen sich damit von Straße zu Straße recht unterschiedlich dar. Wie die nachfolgenden Abbildungen auch zeigen, sind die Anteile der Parkdauern von mehr als zwei Stunden gering, das Langzeitparken von mehr als drei Stunden macht einen Anteil von weniger als 10 % aus (vgl. Abb 11).

Straße	mittlere Parkdauer
	[Minuten]
Burchardplatz	46
Altstädter Str.	85
Fuhlsbüttler Str.	42
Osterstr.	67

Abbildung 11: mittlere Parkdauer in ausgewählten Straßen [28]

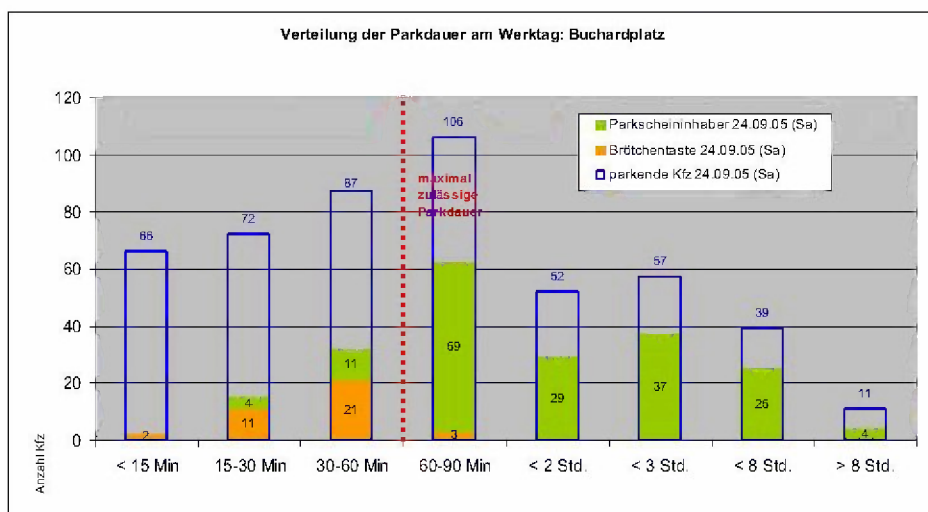


Abbildung 12: Parkdauern Burchardplatz werktags [28]

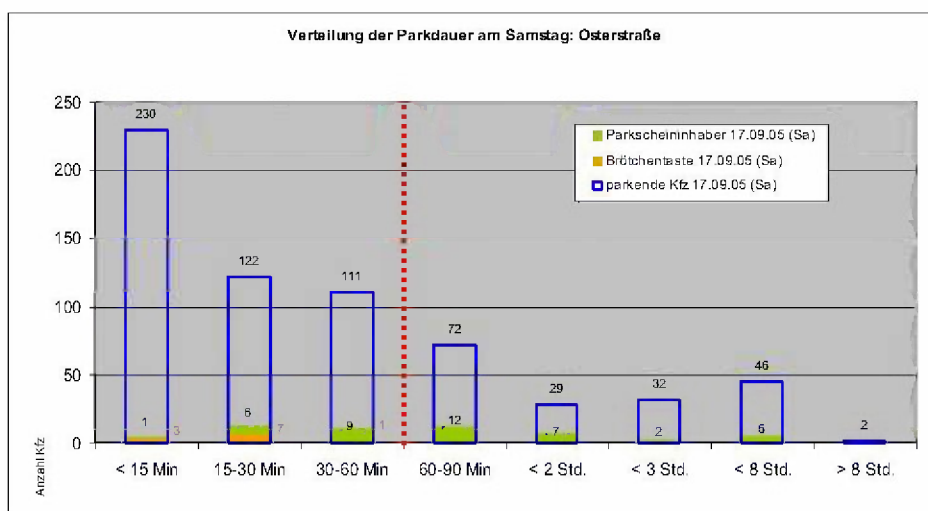


Abbildung 13: Parkdauern Osterstraße samstags [28]

Eine wichtige Nebenerkenntnis ist im Zuge der Untersuchungen zum Parken im Umfeld des Flughafens Hamburg gewonnen worden. Es wurde ermittelt, dass nachts in verschiedenen untersuchten Stadtteilen Hamburgs übereinstimmend ca. 40 % der parkenden Kfz nicht im Postleitzahlenbereich des Abstellortes oder in einem benachbarten Postleitzahlenbereich angemeldet sind [29]. Es gibt noch keine vollständige Erklärung für diese unerwartet hohe Zahl, gleichwohl gibt sie Anlass zum Aufstellen von Hypothesen, dies u.a. durch Firmen-, Miet- und Leasingfahrzeuge zu erklären. Darüber hinaus wurde (auch) im Flughafen-umfeld empirisch erhoben, dass der Anteil der Parkenden im Straßenraum ohne



Berechtigung hoch ist, z.B. nachts 30 – 35 % aller abgestellten Kfz in der Bewohnerparkzone [29].

→ Annahme von Quartiersgaragen

Die Nutzung von Quartiersgaragen weist ein uneinheitliches Bild auf, zum Teil gibt es ungenutzte Angebote. Es zeigen sich starke Abhängigkeiten von Preis, Parkdruck im Umfeld, Verfügbarkeit und Entfernung sowie nachgeordnet von der Parkraumbewirtschaftung im Umfeld, der Sozialstruktur in der Umgebung und der Nutzerfreundlichkeit der Garagen [30]. Interessant ist darüber hinaus das Ergebnis einer Befragung zur Akzeptanz von Mietpreisen der Garagenplätze. Bei hoher Auslastung der Straßenraumparkplätze wird von den Befragten eine umfassende Akzeptanz von Preisen zwischen 60 und 100,- € signalisiert.

Beispielhaft soll für das Kerngebiet Eimsbüttels ein Prozess der Angebots- und Nachfrageentwicklung aufgezeigt werden, der möglicherweise repräsentativ für Hamburg – zumindest für die Bezirkszentren - ist. Parallel zu der dauerhaften Parkraumüberlastung im Straßenraum der Haupteinkaufsstraße Osterstraße werden eine geringe Auslastung des lokal größten Parkhauses (Karstadt) bei 0,50 € Parkgebühren in der ersten Stunde für Kunden und eine zum Teil nur mittlere Auslastung von Quartiersgaragen in Eimsbüttel festgestellt [30]. Aktuell hat eine Umwandlung von Parkhausstellplätzen in Anwohnerstellplätze im Parkhaus Karstadt stattgefunden. Dauerparker zahlen 59,- € / Monat [31].

Organisatorischer und rechtlicher Rahmen

Die strategische Planung der Parkraumbewirtschaftung liegt in den Händen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU). Die Anordnung erfolgt durch die örtlichen Polizeikommissariate. Die Überwachung wird durch die Behörde für Inneres (BfI) gesteuert und von den Polizeikommissariaten durchgeführt. Seit 2006 unterstützen Bezirkliche Ordnungsdienste (BOD) die örtlichen Polizeidienststellen. Sie nehmen darüber hinaus auch andere Aufgaben wahr, was mitunter dazu führt, dass die Parkraumüberwachung nur in sehr geringem Umfang unterstützt wird. Die Finanzbehörde regelt die Zuordnung bzw. Einstellung notwendiger Mittel in den Haushalt und evaluiert die Wirtschaftlichkeit der Überwachung, die der kostenintensivste Bestandteil der Parkraumbewirtschaftung ist [6]. Die Bezirke können Anregungen zur Parkraumbewirtschaftung geben, dies auch auf der Grundlage eines eigenen Konzeptes. Ihnen obliegt ferner



die Parkraumplanung im Straßenraum, also z.B. die Festlegung der Aufstellart oder das Verhindern von Falschparkern. Im Zuge städtebaulicher Entwicklungen können sie bei Investoren auch den Bau von Quartiersgaragen anregen.

Eine wichtige Handlungsmöglichkeit besteht in der Ausgestaltung der Hamburgischen Bauordnung, die die Nachweispflichten bei Neu- und Umbaumaßnahmen regelt [22]. Berlin hat als einziges Bundesland mittlerweile auf die Verpflichtung zum Bau von Stellplätzen verzichtet [16]. Dort wird bereits über eine Stellplatzbeschränkungssatzung diskutiert.

Ferner ist die Quartiersgaragenförderung ein wichtiges Instrument zur Erweiterung des Stellplatzangebotes in flächensparenden Parkieranlagen sowie zur gleichzeitigen Steigerung der Akzeptanz solcher Angebote durch die Limitierung von Mietpreisen im Zuge der Förderung, je nach Lage maximal 40 – 90,- € [33]. Aufgrund der meist mangelnden wirtschaftlichen Tragfähigkeit von Parkhäusern und Tiefgaragen ohne konkrete Zuordnung zu einer Nutzung [34] sowie der Erfahrungen mit der Zahlungsbereitschaft potenzieller Mieter erscheint diese Förderung unabdingbar, sofern die Entwicklung entsprechender Angebote sinnvoll ist.



2 Gängige Modelle der Parkraumbewirtschaftung

Anhand der laufenden Entwicklungen in der Parkraumbewirtschaftung in Großstädten soll der aktuelle Stand der Erkenntnisse und der verfolgten Ziele aufgearbeitet werden. Die Parkraumplanung wird dabei einbezogen, soweit die konzeptionellen Ansätze dies hergeben. Die Aufnahme des Diskussionsstandes erfolgt zunächst durch die Betrachtung deutscher Großstädte und wird anschließend durch einen Blick in ausgewählte westeuropäische Großstädte ergänzt. Vorangestellt werden einige allgemeine Aussagen zum Themen- und Instrumentenspektrum.

2.1 Parkraumbewirtschaftung in deutschen Großstädten

„In der kommunalen Planungspraxis hat sich die Unterscheidung der allgemeinen Parknachfrage vom Bedarf der „qualifizierten Nachfrage“ durchgesetzt. Als qualifizierte Nachfrage werden all diejenigen Verkehre bezeichnet, die für die urbanen Funktionen der Innenstädte unabdingbar sind, allen voran das Wohnen.

In den meisten Parkraumkonzepten mit Managementcharakter werden die entsprechenden Bedarfsgruppen präferiert, d.h. Bewohner und ggf. Kunden. Gegenwärtig werden parkraumpolitisch in Deutschland folgende Strategien für die Innenstädte von Oberzentren favorisiert:

- Städtebaulich verträgliche Anordnung, Dimensionierung und Erschließung von Parkraum zur Sicherung der Wohnfunktion und der Erreichbarkeit im Handel und Gewerbe
- Bewirtschaftung des Parkraumangebotes
- Steuerung der Parkraumnachfrage durch Informations- und Leitsysteme“ [35].

Eine kommunale Parkraumbewirtschaftung des öffentlichen Straßenraums erfolgt im Wesentlichen über folgende Regelungsbereiche:

- Parkraumangebot (Umfang und räumliche Verteilung)
- Parkdauerbeschränkung
- Parkgebühr
- Bevorrechtigung bestimmter Nachfragegruppen (insbesondere Bewohner)
- Überwachung und Ahndung [2].



2.1.1 Berlin

Die Bewirtschaftung in Berlin erfolgt überwiegend im Mischprinzip. Von der Parkscheingebührenpflicht ausgenommen sind die Bewohner einer Parkzone und Gewerbetreibende, sofern sie das Fahrzeug für ihren Betrieb benötigen. Zeitlich begrenzte Ausnahmeregelungen gibt es auch für Besucher von außerhalb. Reines Bewohnerparken gibt es nur in wenigen Straßen. Eine Höchstparkdauer ist nicht eingeführt, da die Erfahrung zeigt, dass die Gebührenpflicht als parkdauerbegrenzendes Element ausreicht [36]. Die Bewirtschaftungszeiten gelten in der Regel werktags von 9-20 Uhr, können aber bei entsprechenden Nutzungen, z.B. bei starkem Gastronomiebesatz, auch auf andere Zeiten ausgedehnt werden [37].

Verantwortlich sind die Bezirke, die derzeit rund 66.000 Stellplätze in 33 Parkzonen bewirtschaften. Derzeit wird in einigen Bezirken über eine räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung diskutiert. Problematisch ist in diesem Zusammenhang das schlechte Image der Bewirtschaftung in der Bevölkerung, das im Jahr 2007 zu einem ablehnenden Bürgerentscheid zur Ausweitung der Bewirtschaftung im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf geführt hat.

2.1.2 Düsseldorf

In der Stadt Düsseldorf gibt es ebenfalls eine weiträumige Abdeckung mit bewirtschafteten Bereichen, die über die als Innenstadt definierte Fläche hinausragt. Eine Ausdehnung dieser Bereiche auf die angrenzenden, ebenfalls hochverdichteten Stadtteile Bilk, Oberbilk, Flingern sowie auf solitär gelegene Stadtteilzentren u.a. ist geplant. Die Stadt Düsseldorf orientiert sich bei der Parkraumbewirtschaftung an den Maßgaben, dass bei Nachfrageüberlagerungen von Bewohnern und Kunden oder Kunden und Berufspendlern bei gleichzeitiger Auslastungen von über 90 % das Mischparken und bei Nachfrageüberlagerungen von Bewohnern und Berufspendlern bei einer Auslastung von über 90 % reine Bewohnerparkzonen geeignete Bewirtschaftungsformen sind. Kleinräumige, individuelle Anpassungsmöglichkeiten sollen dabei jedoch ebenfalls handlungsleitend werden können. Die Geltungsdauer ist dabei auf den Zeitraum der Nachfrageüberlagerung ausgerichtet. Ergänzend dazu wird auf Maßnahmen zur Erweiterung des Parkraumangebotes in nachts stark ausgelasteten Gebieten



hingewiesen. Darüber hinaus werden auch Überwachungsdichten bewirtschafteter und nicht-bewirtschafteter Gebiete konzeptionell festgelegt [37].

2.1.3 Dortmund

Die Parkraumbewirtschaftung der Stadt Dortmund ist zwar konzeptionell angelegt worden, beinhaltet gleichwohl vergleichsweise wenige regulierende Maßnahmen. In der Innenstadt gibt es eine stadträumliche Zäsur durch den sogenannten „Wallring“, der den früher als Zentrum definierten Bereich, welcher auch die Fußgängerzone umfasst, umschließt. Innerhalb dieses traditionellen Zentrumsbereiches gibt es ausschließlich gebührenpflichtige Parkplätze mit überwiegend geltender Höchstparkdauer von 60 Minuten. Der darüber hinaus reichende Innenstadtbereich ist meist unbewirtschaftet, es gibt nur eine sehr kleine Bewohnerparkzone [39].

Eine fachlich durchaus als sinnvoll herausgestellte Ausdehnung der Bewirtschaftung und Einführung von Bewohnerparkzonen ist politisch nicht gewünscht. Wie eine Untersuchung belegt, gibt es auch in Dortmund das Phänomen nicht ausgelasteter Parkieranlagen in Gebieten mit Überauslastung im Straßenraum [40]. Aufgrund der politischen Vorgaben ist zurzeit insgesamt wenig Bewegung in diesem Themenspektrum.

2.1.4 München

Im Zuge der Auflage des neuen Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt München wurde 2005 eine umfassende Parkraumstrategie entwickelt. Sie beinhaltet neben der Parkraumbewirtschaftung die Angebotsplanung und das Management des vorhandenen Parkraums. Während die Parkraumbewirtschaftung mit den drei Instrumenten Bevorrechtigung von Bewohnern, Gebühren und zeitliche Beschränkung schwerpunktmäßig auf eine Verlagerung des Berufspendlerverkehrs auf den ÖPNV abzielt, beinhalten die anderen beiden Bausteine Ansätze wie z.B. Doppelnutzungen, Quartiersgaragenbau und Stellplatzbeschränkungen [41].

Nach dem Beginn der Parkraumbewirtschaftung in der skizzierten Form 1998 – 2003 in drei Pilotgebieten wurden von 2003 bis 2007 sechzehn weitere Lizenzgebiete angeordnet. Eine Ausdehnung auf die gesamte Fläche innerhalb des mittleren Rings ist geplant und vom Stadtrat parteiübergreifend beschlossen



worden. Dies geht weit über den Innenstadtbereich hinaus. Es gibt ein ausdifferenziertes System, das in der Zuordnung zu einem von fünf Gebietstypen mündet, verbunden mit einem für jeden Gebietstypen spezifischen Bündel von Maßnahmen. Es dominieren Mischparkzonen.

Darüber hinaus ist die vergleichsweise sehr weit entwickelte Überwachungsstrategie die vierte Säule der Parkraumbewirtschaftung. Sie umfasst u.a. den Einsatz von 96 Mitarbeitern im Schichtdienst, die eine regelmäßige, flächendeckende Kontrolle von 9 bis 23 Uhr gewährleisten. Auch der Rhythmus der Kontrollen ist nach Effizienz Gesichtspunkten gestaltet.

Die dargestellten vorläufigen Resultate der Strategie sind in mehrfacher Hinsicht sehr positiv. Neben der erheblichen Steigerung der Wohnqualität treten diverse andere Vorteile, u.a. Verkehrsreduktion und Einnahmeüberschüsse [42]. Die Erfolgsfaktoren werden von den zuständigen Mitarbeitern vor allem in der politischen Vorbereitung gesehen. Die sogenannte „Inzell-Initiative“ ist einem Runden Tisch vergleichbar, an dem verschiedene betroffene Interessengruppen teilnehmen. Sie war Wegbereiter für eine konsensuale sachgerechte Strategie [43].

Das weitere und teilweise bereits laufende Vorgehen sieht eine weitere Intensivierung der Strategie vor. Es sind umfangreiche Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit im Gange, eine referatsübergreifende Projektgruppe wurde ins Leben gerufen, zusätzliches Personal wurde eingestellt und ein Qualitätssicherungskonzept aufgestellt [43].

2.1.5 Dresden

Bewirtschaftet werden Ausschnitte des Areals innerhalb der Altstadt und der Neustadt, weitere Gebiete sind in Planung und Umsetzung begriffen, so dass der „klassische“ Innenstadtbereich, Altstadt und Neustadt, komplett abgedeckt werden.

Die Stadt Dresden beschreitet aktuell den Weg einer intensiven Bürgerbeteiligung bei der Erarbeitung von Parkraumkonzepten. Folglich gibt es keine starke Vereinheitlichung der Regelungen. Gleichwohl wird das bestehende Reglement von der Bevorrechtigung von Anwohnern in Bewohnerparkzonen dominiert. Die dabei geltenden Bewirtschaftungszeiten und Parkgebühren unterschieden sich nach den Ergebnissen der jeweiligen lokalen Ergebnisse der Bürgerbeteiligung,



die mit den aus der städtebaulichen Struktur resultierenden Nachfragekonkurrenzen korrelieren [44].

Die aktuell gelaufene Diskussion um die Parkraumbewirtschaftung in der Äußeren Neustadt hat zu einem umfassenden Konsens geführt. Interessant ist die Verknüpfung der Frage nach der Bewirtschaftung mit der nach der Einrichtung weiterer Parkhäuser. Über die Standorte für neue Großgaragen konnte keine Einigung im Zuge des Beteiligungsverfahrens erzielt werden [44].

2.1.6 Frankfurt am Main

In Frankfurt gibt es vierunddreißig Bewohnerparkzonen, die zusammen betrachtet kranzförmig um die Innenstadt angeordnet sind [45]. Es wird Bewohnerparken im Trennungsprinzip praktiziert. Dies wird auf die Zeitbereiche vormittags (in der Regel 7 – 10 Uhr) und nachmittags / abends (in der Regel 16 – 19 Uhr) sowie räumlich auf grob die Hälfte der Straßen in jeder Zone beschränkt. Die nicht davon geregelten Straßen sind meist gebührenfrei, teilweise gebührenpflichtig. Das Parken für Berufspendler ist weiterhin möglich.

Die Innenstadt selbst ist mit gebührenpflichtigen Kurzparkregelungen bewirtschaftet. Für Bewohner gibt es die Möglichkeit des subventionierten Parkens in Parkhäusern [46]. Die Wohndichte in der Frankfurter Innenstadt ist allerdings relativ gering.

Die Nachfrage nach der Ausdehnung der Bewirtschaftung auf umliegende Ortsteile ist groß. Zwei weitere Gebiete befinden sich in Planung, zehn weitere sind beschlossen und etwa zusätzliche zehn sind auf einer Vormerkliste. Die Erweiterung stößt an Grenzen durch die verfügbaren Überwachungskapazitäten, die gegeben sein müssen, um die Umsetzung einer Bewohnerparkzone voranzutreiben [46].

2.1.7 Köln

Auch in Köln findet eine umfangreiche Ausweisung von Bewohnerparkzonen in zentralen Lagen statt. Diese werden in der Regel im Mischprinzip angelegt. Neben den für Bewohner gebührenfreien Parkraumangeboten sind ausgewählte Straßen bzw. Straßenabschnitte für alle gebührenpflichtig. In der Innenstadt gibt es 26.000 Parkplätze im öffentlichen Straßenland, davon sind ca. 21.500 bevorrechtigte Bewohnerparkplätze [47]. Dies sind etwa ebenso viele wie die in



den Parkhäusern des Parkleitsystems. Insgesamt sind 24 Bewohnerparkzonen eingerichtet worden.

Eine Besonderheit stellen die Höchstparkdauern dar. Gebührenpflichtiges Parken ist in dem meisten Fällen bis zu vier Stunden gestattet. Darüber hinaus gibt es jedoch auf etwa 4.000 Parkplätzen im Bereich der Kölner Innenstadt, in den Stadtbezirken Mülheim und Nippes und im City-Bereich von Porz die Möglichkeit, für 3 Euro bis zu 24 Stunden lang zu parken. Zudem können an ausgewählten Straßen alle Parkplätze an den Parkscheinautomaten 15 Minuten lang genutzt werden, ohne Parkgebühren zu entrichten [47].

2.2 Parkraumbewirtschaftung in westeuropäischen Großstädten

Bei der Betrachtung des europäischen Auslandes wurden die Städte Basel, Zürich, Amsterdam, Kopenhagen, Wien und Paris mit in die Untersuchung einbezogen.

2.2.1 Basel

Die Stadt Basel plant, die Parkraumbewirtschaftung nach neu ausgehandelten Grundsätzen umzugestalten. Das Konzept besteht aus einem Bündel zusammengehöriger Maßnahmen. Das Parken im Straßenraum soll in der gesamten Innenstadt und in den angrenzenden Bereichen kostenpflichtig werden. Damit einher geht die Verhinderung des Dauerparkens durch Gebietsfremde. Eine Besonderheit stellt die Einführung von sogenannten „Sammelparkuhren“ dar, die es mittelfristig ermöglichen soll, Tarife und Höchstparkdauern flexibel zu gestalten. Auch das Parken durch Anwohner soll den tatsächlichen Kosten der Parkraumbereitstellung stärker angeglichen werden, eine Angleichung an die Preise in anderen Schweizer Großstädten von mindestens 240 Franken / Jahr (ca. 150,- €) wird angestrebt. Eine kostenpflichtige Besucherparkkarte soll eingeführt und der Preis für eine bereits existierende Gewerbeparkkarte soll erhöht werden. Flankiert wird dies durch die vergünstigte Bereitstellung von Nacht-Parkplätzen in öffentlichen Parkhäusern der Innenstadt [48].

Interessant ist darüber hinaus die Einbeziehung von Trägern öffentlicher Belange mittels einer Befragung, die eine Reihe von grundlegenden Erläuterungen der Zusammenhänge und Ziele von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen enthält.



Aufgrund einer harten Kontroverse im politischen Raum gestaltet sich die Umsetzung des Konzeptes als schwierig [49].

2.2.2 Zürich

In der Stadt Zürich wird der Parkraum im öffentlichen Raum sehr großflächig bewirtschaftet. Der Anteil der als „blaue Zone“ gekennzeichneten Parkplätze im Straßenraum liegt bei ca. 70 %. Die blaue Zone ist mit der Bewohnerparkzone in Deutschland nahezu identisch und wird in Zürich in der Regel mit der Möglichkeit zum gebührenpflichtigen Kurzparken verknüpft. Die Einrichtung dieser Zonen wird durch eine Markierung der Parkbereiche begleitet, die den Parkraum genau festlegt. Mit der wechselseitigen Anordnung des Parkens im Straßenraum wird gleichzeitig der Verkehr in Wohngebieten beruhigt [50].

Die Zahl der Abstellplätze von Kfz in der Stadt Zürich wurde auf den Stand von 1990 „eingefroren“, d.h. ein neues Angebot in Parkhäusern verpflichtet zur Aufhebung der gleichen Anzahl an Straßenparkplätzen [51]!

2.2.3 Amsterdam

In Amsterdam existiert ein großflächiges, vergleichsweise einfaches System, das den Parkraum allein über den Preis bewirtschaftet. Es gibt keine Regelungen bzgl. der Parkdauer. In vier Zonen, die in konzentrischen Kreisen um das Stadtzentrum angelegt sind, gibt es gestaffelte Preise für das Parken im Straßenraum – von 1,10 – 4,40 € / Stunde, ansteigend mit der Nähe zum Zentrum. Darüber hinaus gibt es Abend-, Tages-, Wochen- und Monatskarten, deren Preise jedoch relativ hoch sind. Beispielsweise kostet eine Monatskarte für den Gültigkeitszeitraum von 9 – 24 Uhr im Zentrum 660,- € [53].

Für Bewohner und Gewerbetreibende gibt es verbilligte Pauschaltarife. Diese steigen ebenfalls mit der Nähe zum Stadtzentrum. Sie gelten in den sogenannten „Nahbereichsgebieten“ und haben eine große Preisspanne, von ca. 30,- bis 300,- € / Jahr für Bewohner. Nur in ausgewiesenen Geschäftsstraßen sind die Pauschaltarife nicht gültig.

Speziell für Besucher gibt es ein Pauschalangebot für Park-and-Ride. Es kostet 6,- € / Tag und umfasst das Parken sowie die Hin- und Rückfahrt mit dem ÖPNV [52].



2.2.4 Kopenhagen

In Kopenhagen gibt es eine relativ großflächige Parkraumbewirtschaftung im Zentrum, die ebenfalls aus den drei Komponenten Bewohnerparken, Parkgebührenpflicht und Höchstparkdauer besteht. Die Parkgebührenhöhe wird nach drei Zonen gestaffelt, was einer Zunahme analog zur Nähe des Zentrums entspricht.

Eine Besonderheit besteht darin, dass Wochen- und Monatskarten erworben werden können, die rabattiert sind [54].

2.2.5 Wien

Auch das Parken in Wien ist eher „konventionell“ organisiert. Es gibt einen definierten Bereich, der mehreren Bezirken (teilweise auch nur ausschnitthaft) in der Innenstadt entspricht. In diesem Bereich gilt pauschal gebührenpflichtiges Parken mit Höchstparkdauer von zwei Stunden. Dieser recht einfachen Regelung steht eine Vielzahl von Ausnahmeregelungen gegenüber. Ausgenommen sind neben den Bewohnern mit entsprechender Berechtigung Betriebe, Servicefahrzeuge, Fahrschulen, Kfz-Werkstätten u.a., wenn die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind [55].

In einer Evaluation wurde das Erreichen der mit der Bewirtschaftung verbundenen Ziele nachgewiesen, angefangen bei einer Entlastung des Gebietes bis zu positiveren Einschätzung der Maßnahmen durch die Bewohner.

2.2.6 Paris

Die Parkraumbewirtschaftung in Paris ist Teil eines umfassendes Verkehrskonzeptes mit dem Ziel, die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen [56]. Sie ähnelt in den Grundzügen der von Kopenhagen, da ebenfalls Anwohnervorrechte mit Parkgebühren und pauschal geltenden Höchstparkdauern von zwei Stunden verknüpft sowie drei Gebühreazonen gebildet wurden [57].

Seit 2002 sinkt das Aufkommen im Kfz-Verkehr um jährlich 3 %, die Nutzung des Fahrrads steigt [56] .



2.3 Der Ansatz „Deckung der qualifizierten Nachfrage“ – Erkenntnisse für die Parkraumstrategie in Hamburg

2.3.1 Instrumentenmix

Die Recherchen zeigen, dass in deutschen und westeuropäischen Großstädten fast immer der gleiche Instrumentenmix – bestehend aus Wohnervorrechten meist im Mischprinzip, Parkgebühren und Höchstparkdauern - angewendet wird. Auch die tageszeitlichen Differenzierungen orientieren sich recht einheitlich an den Nutzungskonkurrenzen zum Wohnen durch Einzelhandel oder Gastronomie. Innerhalb dieses Rahmens gibt es jedoch zahlreiche Unterschiede.

Ein maßgeblicher Unterschied liegt in der Zusammenführung von Planungsfeldern. Auffällig ist Zürich mit der Maßgabe des Abbaus von Straßenparkständen bei einer Erweiterung des Parkraumangebotes in Parkieranlagen. Noch weitergehend ist die teilweise erfolgende Einbindung der Parkraumbewirtschaftung in eine Parkraummanagementstrategie. Die Strategie zum ruhenden Verkehr kann wiederum in ein Verkehrsentwicklungskonzept eingebunden sein, das auch das Umland mit einbezieht, z.B. München oder Basel.

In jedem Fall sprechen die Erkenntnisse für einen integrativen, pragmatischen Ansatz, der auch die Bereitstellung von Angeboten und die mittelfristige Nachfragesteuerung in der Stadtplanung umfasst. Es ist jedoch kein kompletter Verkehrsentwicklungsplan zwingend erforderlich, um handlungsfähig zu sein.

2.3.2 Räumliche Ausdehnung und Differenzierung

Einer der gravierendsten Unterschiede liegt in der räumlichen Ausdehnung wie das Beispiel Zürich zeigt, das große Teile des Stadtgebietes umfasst. Viele Konzepte konzentrieren sich auf den Innenstadt- bzw. Innenstadtrandbereich. Darüber hinaus werden in Voruntersuchungen ein Bedarf und das Problemlösungspotenzial der Bewirtschaftung ermittelt. In einigen Städten führt dies zu Richtwerten, z.B. für eine Mindestauslastung oder für eine Konkurrenzsituation von mindestens zwei Nutzergruppen. In anderen Kommunen sind die bewirtschafteten Bereiche qualitativ begründet. Dabei wird auch die potenzielle Verlagerung aus benachbarten Bereichen als Begründung herangezogen.

Insgesamt ist die räumliche Komponente sehr einzelfallbezogen zu sehen und politisch stark bestimmt. Großflächige Ansätze sind durchaus erfolgverspre-



chend, müssen aber wachsen und sich dynamisch mit der Rückmeldung der Betroffenen entwickeln.

2.3.3 Marktwirtschaftliche Prinzipien

Die Konzepte sind im Hinblick auf ihre (markt)wirtschaftliche Ausrichtung verschieden zugeschnitten. Nur selten wird die gerechte Anlastung von Kosten für die öffentliche Hand als Maßgabe oder die Wirtschaftlichkeit des gesamten Systems genannt, wie z.B. im Konzept der Stadt Basel.

Darin findet sich auch die Besonderheit des flächendeckenden Einsatzes von programmierbaren Sammelparkuhren mit dem Ziel der flexiblen Anpassung von Parkgebühren, z.B. an Preisänderungen der umliegenden Parkhäuser. Auch der Verzicht auf Höchstparkdauern ist in diesem Kontext zu erwähnen (s.o.).

2.3.4 Politische Vorbereitung

Ein nicht zu unterschätzender Aspekt ist die politische Vorbereitung von Parkraumkonzepten, die einen sehr unterschiedlichen Grad der Einbeziehung aufweist, bis hin zu umfangreichen Bürgerbeteiligungsverfahren im Beispiel Dresden. Eine parteipolitische Instrumentalisierung erzeugt, wie aktuell in Berlin zu beobachten, hohe Reibungsverluste bis hin zu einer breiten Ablehnung. München hat mit der sogenannten „Inzell-Initiative“ eine erfolgreiche Tradition in der außerparlamentarischen Vorabklärung von Planungsstrategien, wie auch bzgl. des Parkraummanagements.



3 Stand der Erkenntnis zu den maßgeblichen Instrumenten der Parkraumbewirtschaftung

In diesem Kapitel werden die wesentlichen Erkenntnisse zu den einzelnen Planungsinstrumenten und Schlussfolgerungen für die Stadt Hamburg dargestellt.

3.1 Parkgebühren

3.1.1 Gebührenhöhe

Mit der Höhe der Parkscheingebühren soll das Verkehrsverhalten beeinflusst werden. Angestrebt wird mit zunehmender Gebührenhöhe ein stärkerer Einfluss auf eine Verkürzung der Parkdauern, ein Ausweichen in Parkbauten oder ein Umstieg auf alternative Verkehrsmittel.

Die Empfehlungen des Deutschen Städte- und Gemeindebundes zur Gestaltung von Gebührenstrukturen gehen davon aus, dass die Auswirkungen nach einer Erhöhung der Parkgebühren so ähnlich sind wie bei der Einführung: „Der Städte- und Gemeindebund erachtet eine differenzierte Staffelung der Parkgebühren unter Berücksichtigung der Standorte als sinnvoll. Die Staffelung sollte nach dem jeweiligen Parkdruck, also regelmäßig von außen nach innen, erfolgen, d.h. im Innenstadtbereich / Ortskern werden die höchsten Parkgebühren gefordert. Die im öffentlichen Straßenraum erhobenen Parkgebühren sollten dabei über denen der Parkierungsanlagen, insbesondere der Parkhäuser, liegen.“ [58] Empirische Studien zu den Auswirkungen einer Veränderung der Gebührenhöhe auf das Parkverhalten liegen jedoch nur wenige vor. Die Meisten geben nur unvollständig Auskunft über die Auswirkungen einer Gebührenerhöhung:

- Eine bundesweite Untersuchung kommt (allerdings auf unklaren Datengrundlagen) zu dem Schluss, dass "ein direkter Zusammenhang zwischen Parkgebührenhöhe und mittleren Parkdauern der Kurzzeitparkvorgänge ... bei den untersuchten Fällen nicht ablesbar" ist. Vermutet wird auch eine mit zunehmender Gebührenhöhe sinkende Zahlungsmoral [2]
- In Krefeld hat eine Gebührenerhöhung von 0,50 € / Std zu einem Besucheranstieg und einer Zunahme der jährlichen Einnahmen aus Parkgebühren von 200.000 € geführt. Die ursprünglichen Einnahmen oder die prozentuale Zunahme der Einnahmen werden nicht angegeben [59]



- In Apeldoorn (Niederlande) wurde zeitgleich mit der Erhöhung der Parkgebühren ein günstiges ÖPNV-Ticket für Spitzeneinkaufstage eingeführt. Dies führte zu einem signifikanten Anstieg bei der ÖPNV-Nachfrage, die Auswirkungen auf die Benutzung der Innenstadtparkplätze waren jedoch nicht signifikant [59].
- In der Zürcher Innenstadt wurden die Parkgebühren im Jahr 1997 von 1 CHF / Std auf 2 CHF / Std erhöht (1 CHF entspricht ungefähr 0,65 €). Dabei erfolgte eine progressive Gebührenstaffelung, mit zunehmender Parkdauer steigt also die Gebühr je Stunde. Vor-Ort-Erhebungen ergaben, dass die Belegung der Stellplätze in der Innenstadt leicht, aber signifikant zurückging. Dieser Effekt kann aber auch auf andere Ursachen als nur die Gebührenerhöhung zurückzuführen sein. Denn zeitgleich wurden weitere nachfragebeeinflussende Maßnahmen wie ÖV-Verbesserungen, geänderte Ladenöffnungszeiten oder Bußgelderhöhungen durchgeführt, so dass ein eindeutiger Zusammenhang zwischen der Parkgebührenerhöhung und Veränderungen bei der Parkraumnachfrage kaum herzustellen ist.

Eine umfangreiche Untersuchung zu diesem Thema wird derzeit im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“ durchgeführt [60]. Anhand eines Vergleiches der Situation in 3 Berliner Parkzonen vor und nach einer Erhöhung der Parkscheingebühren von 1 € / Std auf 2 € bzw. 3 € / Std wird untersucht, inwieweit die Gebührenerhöhung Auswirkungen auf die Parkraumauslastung, die mittlere Parkdauer und die Gebühreinnahmen hat. Grundlage der Untersuchung sind verkehrsrelevante Strukturdaten, Parkraumangebot, Parkscheinstatistiken und Vor-Ort-Erhebungen zur Parkraumbelastung und zu den Nutzergruppen der parkenden Fahrzeuge (z.B. mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis). Die Studie kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Die Parkraumnachfrage ist im Straßenraum trotz gestiegener Beschäftigtenzahlen und Motorisierungsraten weitgehend konstant geblieben, mit leicht abnehmender Tendenz. Zumindest im 3 € - Bereich kam es zu einer Verlagerung parkender Fahrzeuge in Parkbauten.
- Die Anzahl der verkauften Parkscheine ging nach der Gebührenerhöhung durchschnittlich um rund ein Viertel zurück. Die mittlere bezahlte Parkdauer der Parkscheinnutzer sank von 2,5 Stunden auf 1 bis 1,5 Stunden. Diese Effekte nahmen mit steigender Gebührenhöhe an Stärke zu.



- Die Zahlungsmoral ist in den Gebieten mit höheren Gebühren schlecht. Der Anteil der ‚Schwarzparker‘ ohne Vignette oder gültigen Parkschein nahm im 2 €- und im 3 € - Bereich stark zu und beträgt dort etwa das Dreifache der regulären Parkscheinnutzer. Dies wird durch die geringe Höhe des Verwarnungsgeldes begünstigt.
- Die Einnahmen aus Parkscheingebühren stiegen in den Gebieten mit Gebührenerhöhung um rund ein Viertel.

Zusammenfassend wird in der Studie festgestellt, dass die angestrebten verkehrslenkenden Effekte der Gebührenerhöhung nur in einem vergleichsweise geringen Maß erreicht wurden.

Fazit: Auf Grundlage der bisherigen Untersuchungen kann angenommen werden, dass in aller Regel der wesentliche verkehrslenkende Effekt von der *Einführung* der Gebührenpflicht ausgeht und die Variation der Gebührenhöhe demgegenüber nur eine vergleichsweise schwache Lenkungswirkung entfaltet.

3.1.2 Brötchentaste

Rahmenbedingungen und Aufgabenstellung

Mit Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) im Jahr 2004 wurde eine Neuregelung und eine Flexibilisierung der Gebührenerhebung an Parkuhren und Parkautomaten beschlossen. § 6a Abs. 6 StVG erhielt folgende Neufassung:

„Für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen können in Ortsdurchfahrten die Gemeinden, im Übrigen die Träger der Straßenbaulast, Gebühren erheben. Für die Festsetzung der Gebühren werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen.“

Mit der Änderung des StVG wurden die Handlungsspielräume der Gemeinden erweitert. Unter anderem entfiel die Verpflichtung, schon ab der ersten Minute des Parkvorgangs eine Parkgebühr erheben zu müssen.

Mit der „Brötchentaste“ am Parkscheinautomaten besteht seitdem die Möglichkeit, in bewirtschafteten Gebieten eine kurze Zeit, meist 15 oder 30 Minuten, kostenfrei zu parken („um kurz Brötchen zu holen“). Der Autofahrer muss dennoch einen Blanko-Parkschein ziehen und im Auto hinterlegen. Die Einführung der Brötchentaste geschieht in der Regel mit dem Ziel, die Attraktivität und Kundenzahl des Einzelhandels zu erhöhen.



Auf der neuen Gesetzesgrundlage wurden mit Wirkung zum Januar 2007 folgende Sätze in § 1 der Hamburger Parkgebührenordnung angefügt [5]:

„Die Parkgebühr ist in den an den Parkscheinautomaten und Parkuhren ausgewiesenen Münzeinheiten zahlbar. Für das Parken bis 15 Minuten (Kurzparken) wird keine Gebühr erhoben, wenn Parkuhren oder Parkscheinautomaten zur Überwachung der Kurzparkzeit eingerichtet sind und bei Beginn der Parkzeit ordnungsgemäß bedient werden.“

Es ist Aufgabe des vorliegenden Kurzberichts, die vorliegenden Erfahrungen zur Brötchentaste zusammenzufassen und Schlussfolgerungen für die weitere Anwendung in Hamburg zu ziehen.

Vorliegende Erfahrungen zur Brötchentaste

Im Folgenden werden zunächst Hamburger Erfahrungen dargestellt und dann um Berichte aus anderen Städten ergänzt.

→ Erfahrungen in Hamburg

Im Oktober 2004 wurden an verschiedenen Standorten in der Hamburger Innenstadt Erhebungen zur Stellplatzauslastung und zum Parkverhalten durchgeführt. Im Ergebnis dieser Auswertungen wurde die Brötchentaste im April 2005 mit einer kostenfreien Parkdauer von 15 Minuten in fünf Gebieten versuchsweise eingeführt (Zentrum Bergedorf, Fuhlsbüttler Straße, Kontorhausviertel, Langenhorner Markt, Osterstraße). Etwa ein halbes Jahr später wurde die Wirksamkeit und Akzeptanz der Brötchentaste durch erneute Erhebungen an insgesamt rund 420 Stellplätzen an Burchardplatz, Altstädter Straße, Fuhlsbüttler Straße und Osterstraße untersucht [28]. Die wesentlichen Ergebnisse der Erhebungen sind:

- Die *Regelakzeptanz* ist generell bei allen Parkenden sehr niedrig, nur 17 % der Parkenden lösten einen Parkschein. Auch von den Brötchentasten-Parkscheinen wurden nur 29 % legal genutzt, d.h. die maximal zulässige Höchstparkdauer von 15 Minuten wurde eingehalten. Gegenüber 2004 wurde bei Kurzzeitparkern eine geringere Bereitschaft zum Ziehen eines Parkscheins festgestellt [28].



- Der *Anteil der Brötchentaste-Nutzer* ist mit durchschnittlich 3,5 % an allen Parkvorgängen gering.¹
- Die Entwicklung der *Umschlaghäufigkeit* ist uneinheitlich. Während am Burcharplatz werktags ein höherer Umschlag festgestellt wurde, sank der Wert in der Fuhsbüttler Straße werktags und samstags.
- Der Vergleich der *Parkscheinegebühreneinnahmen* vor und nach Einführung der Brötchentaste ergab in den betreffenden Bereichen einen Rückgang um insgesamt 10 %, bezogen auf den Vergleichszeitraum Mai bis September 2004 / 2005. Gesamtstädtisch sind die Einnahmen von 2004 zu 2005 dagegen geringfügig gestiegen.

Obwohl in der Untersuchung keine Aussagen zur Entwicklung der Kurzparkerteile und zu den Auswirkungen der Brötchentaste auf den Einzelhandel getroffen werden, muss die Wirksamkeit der Brötchentaste bezweifelt werden, da lediglich jeder hundertste Autofahrer von ihr Gebrauch macht und die Umschlaghäufigkeit insgesamt nicht signifikant zugenommen hat.

→ *Erfahrungen in anderen deutschen Städten*

Der ADAC hat im November 2004 eine Umfrage unter 56 deutschen Kommunen durchgeführt. 36 Städte (64 %) lehnten die Brötchentaste ab oder hatten sich noch nicht mit dem Thema beschäftigt. 11 Städte (20 %) führten einen Modellversuch durch und 9 Kommunen (16 %) diskutierten zum Zeitpunkt der Umfrage die Einführung der Brötchentaste.

Die umfassendste Übersicht über Vorgehensweisen und Erfahrungswerte liefert eine im Forschungsprogramm Stadtverkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen durchgeführte Untersuchung [61]. Wenn nicht anders angegeben, beziehen sich die folgenden Angaben auf diese Quelle. Bei dieser Untersuchung ist zu beachten, dass die Untersuchungsstichproben häufig gering sind bzw. nicht angegeben werden, und die Rahmenbedingungen, unter denen die Ergebnisse ermittelt wurden, nur lückenhaft dokumentiert sind. Die Ergebnisse sind daher mit Vorsicht zu interpretieren.

Die folgenden Erfahrungsberichte sollen einen ersten Überblick geben und sind bei Bedarf zu ergänzen bzw. zu vertiefen.

¹ Der Anteil der Brötchentasten-Parkscheine an allen gezogenen Parkscheinen liegt bei 20 %. Werden nur die *legalen* Brötchentasten-Vorgänge betrachtet, liegt ihr Anteil bei 1 % an allen Parkvorgängen und 6 % an allen gezogenen Parkscheinen.



→ Berlin-Spandau

Der Bezirk Spandau von Berlin hat im März 2005 für 390 von insgesamt 2.800 bewirtschafteten Stellplätzen die Brötchentaste eingeführt. Auskünfte über Verkehrseffekte liegen nicht vor. Der Einnahmerückgang an den betreffenden Parkscheinautomaten lag nach Auskunft des Bezirksamts bei 8 % bis 10 %, die Einnahmenentwicklung an den übrigen Automaten ohne Brötchentaste war stabil [62].

Die IHK Berlin hat im Oktober 2005 insgesamt 359 Unternehmen angeschrieben und nach ihrer Meinung zur Brötchentaste befragt. Die Resonanz der Antworten war sehr positiv. Allerdings hatten nur 10 % der Befragten geantwortet, 90 % reagierten nicht auf die schriftliche Befragung. Dies könnte ein Indiz dafür sein, dass die Gewerbetreibenden der Brötchentaste keine allzu große Bedeutung beimessen.

→ Bonn

Die Stadt Bonn hat 2004 in einem Modellversuch 14 der insgesamt 100 Parkscheinautomaten auf die Nutzung der Brötchentaste umgerüstet [63]. Da die Parkscheinautomaten über keine separate Statistikfunktion verfügen, wurde die Nutzung der Brötchentaste näherungsweise über die Anzahl der verkauften Mindestbetragstickets ermittelt. Im Vergleich zu den Vorjahren wurde keine wesentliche Veränderung der Verkaufszahlen an Mindestbetragstickets festgestellt. Daraus wurde geschlossen, dass die Einführung der Brötchentaste keine nennenswerten Auswirkungen auf das Parkverhalten der Bürger hatte, da sich offenbar kaum jemand für 15 Minuten kostenloses Parkens zum Automaten bemüht, sondern eher ohne Ticket parkt. Die Umrüstkosten werden mit 450 Euro je Parkscheinautomat angegeben.

→ Bremen

Aus Bremen wird berichtet, dass die Brötchentaste kaum genutzt wird und überwiegend gebührenpflichtige Parkscheine gelöst werden. Im Unterschied zu anderen Städten stiegen die Einnahmen aus Parkscheingebühren an zwei Straßenabschnitten in zwei Stadtteilzentren um 9 %. Allerdings wurde dort im Rahmen der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit eine intensive Überwachung der Regeleinhaltung während der Versuchsphase angekündigt.



→ Delmenhorst

In Delmenhorst wurden zur Stärkung des Einzelhandels zunächst die Gebühren an Parkscheinautomaten für die ersten und zweiten 30 Minuten gesenkt (ohne Brötchentaste). Nachdem dies mit starken Einnahmeverlusten verbunden war (ca. - 46 %, ca. – 17.000 € / Monat) wurde die Brötchentaste eingeführt und die alten Parkgebührenhöhe für die anschließende Parkdauer wieder hergestellt. Nach wie vor bestehen Einnahmeverluste, allerdings konnten sie von 17.000 € / Monat auf 5.000 € / Monat gesenkt werden.

→ Düsseldorf

Die Landeshauptstadt Düsseldorf hat im Zuge der Diskussionen um die Brötchentaste die voraussichtlichen finanziellen Auswirkungen abgeschätzt. Demnach würde die Umrüstung der 160 Parkscheinautomaten im Innenstadtbereich Kosten in Höhe von 19.000 Euro verursachen, dies entspricht rund 120 Euro je Automat. Bei den Parkscheinautomaten in den angrenzenden Bereichen wäre aus technischen Gründen ein Austausch der vorhandenen Automaten erforderlich. Die Kosten hierfür betragen ca. 700.000 Euro [64].

Neben diesen Kosten würde die Einführung einer kostenlosen Kurzzeitparkregelung nach Angaben der Stadt zu Einnahmeausfällen bei den Parkgebühren führen. Bei einer Regelung, wonach 30 Minuten kostenfrei geparkt werden darf, aber alle, die länger parken wollen, von Anfang an einen kostenpflichtigen Parkschein ziehen müssten, ergäbe sich ein Gebührenverlust von ca. 300.000 Euro. Würde eine Regelung eingeführt, bei der alle Fahrzeugführer, unabhängig davon, wie lange sie parken wollen, zunächst 30 Minuten kostenlos in Anspruch nehmen können, würde sich dieser Gebührenaussfall entsprechend erhöhen [65].

→ Görlitz und Weißenfels

Besondere Regelungen bestehen in Görlitz und Weißenfels. Mit der Begründung des „Gleichheitsgrundsatzes“ gilt die gebührenfreie Parkdauer (Görlitz 15 Minuten, Weißenfels 60 Minuten) nicht nur für Kurzparkvorgänge, sondern auch für die übrigen, länger dauernden Parkvorgänge. In Weißenfels wird die gebührenfreie Parkzeit mit der Parkscheibe geregelt, eine Umrüstung der Parkscheinautomaten mit einer Brötchentaste war somit nicht notwendig. Für längere gebührenpflichtige Parkdauern (über 60 Minuten) ist die Auslage der Parkscheibe nicht notwendig – die erste Stunde wird allen Parkvorgängen unabhängig von der Dauer nicht berechnet.



Der Anteil der kostenlosen Parkscheine wird in Görlitz mit ca. 60 % angegeben. In Weißenfels liegt der Anteil von Parkvorgängen mit Parkscheibe an allen Parkvorgängen über 40 %.

→ Frankfurt am Main

Der Anteil der Brötchentaste-Parkscheine an allen Parkscheinen liegt in Frankfurt an den beiden Versuchabschnitten zwischen 6 % und 25 %. Die mittleren Parkdauern, der Anteil von Parkdauern bis 15 Minuten, der Anteil von regelkonformen Parkvorgängen und der Parkstandsumschlag haben sich nach Einführung der Brötchentaste in den Untersuchungsabschnitten nicht signifikant verändert. Die Umrüstung der Parkscheinautomaten hat Kosten von rund 200 € je Automat verursacht [66]. Über die Entwicklung der Gebühreneinnahmen ist nichts bekannt.

→ Karlsruhe

In Karlsruhe empfahl die Verwaltung nach Ablauf einer einjährigen Testphase, wieder zum ursprünglichen Tarif zurückzukehren (50 Cent pro 30 Minuten von Anfang an bei einer Höchst-Parkdauer von zwei Stunden). Grund für die Empfehlung waren vor allem die Einnahmeverluste von über 180.000 Euro pro Jahr und Mehrkosten für Papierrollen und erhöhten Wartungsbedarf von rund 10.000 Euro [67]. Der Gemeinderat entschied sich am 17.07.2007 jedoch mit 24:23 Stimmen für die Beibehaltung der Brötchentaste.

→ Kiel

Einer Untersuchung der Landeshauptstadt Kiel zufolge wäre die Einführung der Brötchentaste in der Kieler Innenstadt verbunden mit Investitionskosten für die entsprechende Umrüstung der bestehenden Parkscheinautomaten in Höhe von ca. 38.000 Euro. Der zu erwartende Verlust an Einnahmen aus den Parkgebühren läge nach Analyse der Parkdauer bei jährlich ca. 230.000 Euro. Dies entspricht 16 % der gesamten Gebühreneinnahmen. Ob durch eine derartige Regelung mehr Besucher gewonnen werden können, lässt sich nach Angaben der Stadt nicht abschätzen [68].

→ Koblenz

Vorher-Nachher-Auswertungen von Parkschein-Statistiken der Stadt Koblenz im Jahr 2004 zeigen, dass der Anteil gebührenfreier Parkscheine an allen gelösten



Parkscheinen zwischen 12 % und 18 % liegt. Im Vergleich von jeweils aneinandergrenzenden Straßenabschnitten in der Innenstadt bzw. am Rande der Innenstadt (mit / ohne gebührenfreies Parken) treten nur geringfügige Vorher-Nachher-Unterschiede im Anteil regelkonformer Parkvorgänge auf.

Die Einnahmen je gelöstem Parkschein sind in Bereichen mit Brötchentaste von vorher 76 Cent um ein Drittel auf ca. 50 Cent zurückgegangen. An einem anderen Abschnitt stiegen die Einnahmen dagegen um rund 10 %. Stadtweit sanken die Parkscheineinnahmen um insgesamt 3 % bis 4 %.

→ *Köln*

Die Stadt Köln hat einen Pilotversuch zum kostenfreien Parken für 15 Minuten in drei bewirtschafteten Straßenabschnitten der Innenstadt durchgeführt. Der Pilotversuch wurde durch das Institut für Straßenwesen der RWTH Aachen wissenschaftlich begleitet [69]. Es wurden Parkraumbesichtigungen vor und nach Einführung der Maßnahme durchgeführt, um die Wirksamkeit und die Akzeptanz des kostenlosen Parkens zu untersuchen.

Im Ergebnis zeigte sich, dass die Maßnahme in Abhängigkeit von der Umfeldnutzung und dem Parkverhalten auf den drei Straßenabschnitten unterschiedlich gut angenommen wurde. Insgesamt fand das kostenlose Parken jedoch nur wenig Akzeptanz in der praktischen Umsetzung bei den Autofahrern. Obwohl der Anteil gebührenfreier Parkscheine an allen gelösten Parkscheinen in den drei untersuchten Straßenabschnitten zwischen 2 % und 13 % lag, hatten sich die mittleren Parkdauern, der Anteil von Parkdauern bis 15 Minuten, der Anteil von regelkonformen Parkvorgängen und der Parkstandsumschlag nach Einführung der Brötchentaste in den Untersuchungsabschnitten nicht signifikant verändert [61].

Die Einnahmen in den Abschnitten sanken um 10 % bis 30 % und die Hemmschwelle zum illegalen Parken sank nach der Einführung des gebührenfreien Kurzzeitparkscheins weiter ab. Trotz dieser negativen Auswirkungen schätzen Geschäftsleute die Einführung der Brötchentaste überwiegend sehr positiv ein.

→ *Münster*

In Münster wurde Ende 2004 an der Hammer Straße die Brötchentaste (15 min) eingeführt. Zur Überprüfung der Wirksamkeit wurden vor und nach der Einführung Erhebungen des ruhenden Verkehrs durchgeführt [70].

Der Anteil der ‚Brötchenparkscheine‘ lag bei rund 10 %. Dennoch wurde das Ziel, vermehrt Kunden in der Hammer Straße einen Anreiz zum Parken zu ge-



ben, nicht erreicht. Die Anzahl aller Parkvorgänge blieb nahezu konstant (vorher 1.673, nachher 1.662). Der Anteil der Parkvorgänge bis zu 15 Minuten sank sogar leicht von 59 % auf 55 %, die mittlere Parkdauer stieg geringfügig von 22 auf 26 Minuten. Gebessert hat sich jedoch die Akzeptanz der Parkregelungen. Der Anteil der Parkvorgänge ohne Parkberechtigung sank von 68 % auf 59 %. Die Gebühreneinnahmen gingen im betreffenden Bereich insgesamt um 9 % zurück.

→ Saarbrücken

Eine Abschätzung der finanziellen Folgen in der Stadt Saarbrücken hat ergeben, dass das dort diskutierte kostenlose Parken nach 18 Uhr einmalige Umrüstkosten von 20.000 Euro und jährliche Einnahmeausfälle von ca. 84.000 Euro zur Folge hätte; das entspricht rund 6 % der gesamten Parkscheinegebühreneinnahmen der Stadt [71].

→ Stuttgart

Aussagen zu Verkehrseffekten der Stuttgarter Brötchentaste liegen nicht vor. Die Einnahmen aus Parkscheinegebühren sanken in den betroffenen Straßen um 43 %.

Zusammenfassung und Empfehlungen für die weitere Anwendung in Hamburg

Zusammenfassend ist Folgendes festzustellen:

- Die mit der Einführung der Brötchentaste verbundenen Ziele (höhere Attraktivität des Straßenraumparkens, höhere Besucherfrequenz im Einzelhandel) konnten in den bekannt gewordenen Fällen bisher kaum oder gar nicht erreicht werden.
- Der Anteil der Brötchentasten-Nutzer ist gering. In Hamburg machen die legalen Brötchentasten-Vorgänge (mit Einhaltung der 15-min-Regel) nur 1 % aller Parkvorgänge aus.
- Wesentliche Veränderungen im Parkverhalten infolge der Brötchentaste sind nicht feststellbar. In den vorliegenden Untersuchungen der Städte Köln und Münster wurden keine signifikanten Veränderungen bei der Anzahl der Parkvorgänge, der Parkdauer, der Umschlaghäufigkeit oder der Akzeptanz von Parkregeln ermittelt.
- Demgegenüber stehen Kosten für die Umstellung der Parkscheinautomaten und Einnahmeverluste bei den Parkscheinegebühren. Die Einnahmerückgänge



liegen in den betreffenden Bereichen der Städte Berlin, Hamburg, Köln, Münster und Stuttgart bei rund -10 % bis -40 %.

- Eine regelkonforme Nutzung der Brötchentaste findet offenbar nur bei intensiver Überwachung statt. In Hamburg wurden nur 29 % aller Brötchentaste-Parkscheine legal, d.h. mit Einhaltung der 15-min-Höchstparkdauer, genutzt.
- Eine zusätzliche Sonderregelung widerspricht dem anzustrebenden Ziel eines möglichst einfachen und verständlichen Systems ‚Parken‘.
- Ungeachtet der o.g. Fakten genießt die Brötchentaste bei Einzelhändlern wegen der faktischen Subvention des Parkens hohes Ansehen. Dies gilt auch für Städte, in denen Untersuchungen die mangelnde Wirkung dieses Instruments bereits nachgewiesen haben.

Fazit: Die Brötchentaste konnte die ursprünglichen Erwartungen in Hamburg und anderen Städten nicht erfüllen. Aus fachlicher Sicht ist die Anwendung der Brötchentaste gegenwärtig nicht empfehlenswert.

3.1.3 Bargeldlose Zahlung

Neben dem Handyparken besteht auch an modernen Parkscheinautomaten die Möglichkeit, bargeldlos mit Geld- oder EC-Karte zu zahlen. Im Folgenden werden der Stand der Technik, die derzeitigen Regelungen in Hamburg und Schlussfolgerungen für das weitere Vorgehen dargestellt.

Derzeitiger Stand in Hamburg

Mitte 2008 ist das Handy-Parken flächendeckend in Hamburg eingeführt worden. Es wurde ein Modell ausgewählt, das eine Plattform für eine unbegrenzte Zahl von Anbietern vorsieht. Diese müssen sich zuvor einem Zertifizierungsverfahren unterziehen. Aufgrund dieser parallelen Entwicklung wird das Thema „Handy-Parken in Hamburg“ im Rahmen der vorliegenden Studie nicht näher behandelt.

Ob das Handy-Parken als alleinige Möglichkeit des bargeldlosen Zahlens ausreicht, muss abgewartet werden. Derzeit ist für die Teilnahme am Handy-Parken neben dem Handy-Besitz auch eine (Online-) Anmeldung der Nutzer erforderlich. Es ist daher u.E. davon auszugehen, dass Nutzer ohne Internetzugang und/oder mit geringer Parkfrequenz diese Möglichkeit nicht nutzen werden.



Weitere bargeldlose Bezahltechniken gibt es in Hamburg zur Zeit noch nicht.

Gängige Bezahltechniken

Eine aktuelle Übersicht der gängigen Bezahltechniken beim Parken geben die „Hinweise zum Einsatz bargeldloser Zahlungsmittel beim Parken“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2007 [72]. Wenn nicht anders angegeben, stammen die folgenden Informationen aus dieser Quelle.

→ Technische Möglichkeiten zur bargeldlosen Zahlung

Grundsätzlich können die Möglichkeiten zur bargeldlosen Zahlung unterschieden werden nach Parken mit Parkschein (z.B. Zahlung mit Karte am Parkscheinautomaten) und Parken ohne Parkschein (z.B. Handy-Parken). Die wichtigsten Möglichkeiten werden im Folgenden kurz vorgestellt.

→ Magnetkarte (Bezahlung mit Parkschein)

Magnetkarten (z.B. ec- oder die meisten Kreditkarten) enthalten Informationen, die auf einem Magnetstreifen gespeichert und mit entsprechenden Lesegeräten ausgelesen werden können. Bei der Bezahlung am Parkscheinautomaten werden die Kartendaten und die fälligen Gebühren je nach Verfahren entweder offline gespeichert oder online an eine Zentrale weitergeleitet.

Von Vorteil ist bei dieser Bezahlweise die weite Verbreitung der ec- und Kreditkarten und die einfache und komfortable Handhabung. Nachteilig ist das hohe Missbrauchspotenzial von Magnetkarten, bedingt durch den schwachen Lese- und Kopierschutz und die fehlende online-Überprüfung auf Kartensperre. Das Missbrauchsrisiko des elektronischen Lastschriftverfahrens liegt bei der Kommune. Bei Kreditkartennutzung gibt es Buchungsverfahren, die das Missbrauchsrisiko senken, indem jede Transaktion zuvor online autorisiert wird. Dieses Verfahren ist jedoch vergleichsweise teuer.

→ Chipkarte (Bezahlung mit Parkschein)

Im Gegensatz zu Magnetkarten können Chipkarten wegen des eingebetteten Mikroprozessors mit ihrer Umwelt kommunizieren. Die bekannteste Anwendung in Deutschland ist die Geldkarte. Der fällige Betrag wird am Parkscheinautomaten vom Chip der Geldkarte abgebucht. Der Nutzer kann seine Geldkarte bei einer Bank oder am Geldautomaten wieder aufladen.



Die Chipkarte bietet einen höheren Schutz gegen Missbrauch als die Magnetkarte. Nachteilig ist ihre geringere Verbreitung und die Notwendigkeit, sie vor der Nutzung aufzuladen. Aus diesem Grund hat sich die Geldkarte in Deutschland bisher nicht flächendeckend durchgesetzt.

→ Elektronische Taschenparkuhr

Bei Nutzung der sog. Taschenparkuhr ersetzt das im Auto liegende Gerät den Parkschein. Bei Beginn des Parkvorgangs aktiviert der Nutzer das Gerät, wählt den Bewirtschaftercode und die Parkzone aus und legt das Gerät gut sichtbar im Pkw ab. Bei Beendigung des Parkvorgangs wird das Gerät ausgeschaltet. Die Kontrolle erfolgt von außen über das Ablesen des Gerätedisplays. Die Parkgebühr wird automatisch von einer im Gerät enthaltenen ‚Parkwertkarte‘ abgebucht.

Vorteil dieser Lösung ist der entfallende Gang zum Parkscheinautomat und die automatische, minutengenaue Abrechnung der tatsächlichen Parkdauer. Nachteilig sind aus Nutzersicht die Anschaffungskosten für das Gerät (rund 50 €) und die Notwendigkeit, die Parkgebühren im Voraus zu entrichten. Die Kommune muss Verkaufs- und Ladeeinrichtungen bereit stellen. Aus diesen Gründen hat sich die Taschenparkuhr in Deutschland bislang nicht durchgesetzt.

→ ‚Rubbelparkschein‘

In Kopenhagen und anderen deutschen, österreichischen und italienischen Städten wird ein sogenannter ‚Rubbelparkschein‘ ausgegeben. Die im Voraus zu erwerbende Rubbelkarte ist mit Feldern für das Jahr, den Monat, den Tag, die Stunde und die Minute zum Abrubbeln aufgedruckt. Zu Beginn des Parkvorgangs wird die Parkzone gewählt und der Zeitpunkt des Parkbeginns freigerubbelt. Die Rubbelkarte wird wie ein gewöhnlicher Parkschein im Auto hinterlegt.² In Deutschland wird dies bislang vor allem als Bonusaktion von Gewerbetreibenden für ihre Kunden durchgeführt, z.B. in Unna [73].

Der Vorteil dieses Verfahrens liegt aus Nutzersicht darin, dass der Gang zum Parkscheinautomaten entfällt. Nachteilig ist die notwendige Vorausbezahlung der Parkscheine.

² vgl. hierzu [61]: „Der Einsatz von alternativen Gebührenbelegen anstelle eines Parkscheins ist an Parkscheinautomaten durch die derzeit geltende StVO nicht gedeckt. Entsprechende Maßnahmen müssten demnach als Verkehrsversuch beantragt werden.“



Kosten

Zusätzliche Kosten entstehen dem Betreiber bei bargeldloser Zahlung vor allem durch die höheren Anschaffungskosten bei den Parkscheinautomaten. Nach Herstellerangaben liegen diese mit Datenfernübertragung und ec-Bezahlfunktion rund 15 % bis 20 % höher als bei Geräten, die nur Münzgeldbezahlung ermöglichen.³

Neben den Anschaffungskosten sind auch die Transaktionskosten für die einzelnen Buchungen zu beachten. Für die ec-Kartennutzung fallen nach Angaben des Bewirtschafters im Bezirk Mitte von Berlin Transaktionskosten von durchschnittlich rund 1 % je Buchung an [74]⁴. Bei der Geldkarte werden 0,3 % je Bezahlvorgang, mindestens aber 10 Cent berechnet [75].

Demgegenüber können ggf. geringe Einsparungen durch die entfallende Münzgeldbearbeitung und die einfachere Abrechnung stehen. Tendenziell ist auch davon auszugehen, dass die Zahlungsmoral steigt, da nicht mehr die Notwendigkeit besteht, passendes Münzgeld bei sich zu haben.

Grundsätzliche Vor- und Nachteile

Die mit der jeweiligen Bezahlform verbundenen Vor- und Nachteile wurden bereits dargestellt. Grundsätzlich hat die bargeldlose Zahlung von Parkvorgängen folgende Vor- und Nachteile:

→ Vorteile

- Nutzerfreundlichkeit und Akzeptanz: Die Notwendigkeit, (passendes) Kleingeld mitzuführen, entfällt. Dadurch steigen der Nutzerkomfort und vermutlich auch die Regelakzeptanz und Zahlungsbereitschaft.
- Interoperabilität („Fähigkeit zur Zusammenarbeit von verschiedenen Systemen, Techniken oder Organisationen“): Einheitliche Bezahlung bei on-street Parken, in Parkhäusern und Tiefgaragen und perspektivisch auch bei anderen Nutzungen (ÖPNV, Kaufhäuser usw.).

³ Die in Hamburg vorhandenen Automaten sind nachrüstbar.

⁴ Bei Rückbuchungen fallen Gebühren von jeweils 6 € an. In Berlin erhalten die Parkscheinautomaten daher regelmäßig updates mit Daten von gesperrten Karten, um das Missbrauchsrisiko zu senken. Nach Auskunft des Betreibers halten sich die Kosten damit in einem vertretbaren Rahmen.



- Betreiberkosten: Abrechnungs- und Inkassoaufwand sinken ebenso wie die Gefahr von Münzdiebstählen.
 - *Nachteile*
- Paralleler Betrieb von mehreren Systemen: Der Einsatz bargeldloser Zahlungsmöglichkeiten kann den klassischen Parkscheinautomaten mit Münzzahlung nicht ersetzen.
- Fehlende Standards: Bislang gibt es keine einheitlichen Standards, die eine echte Interoperabilität gewährleisten würden. Es ist daher sinnvoll, auf weit verbreitete Zahlungsmittel wie die ec-Karte oder Kreditkarten zurückzugreifen.
- Investitions- und Betriebskosten: Die vorhandenen Parkscheinautomaten müssen für eine bargeldlose Zahlung geeignet sein. Die Bezahlung der Systemanbieter und die Kosten der Datenübertragung sind den möglichen Einsparungen (s.o.) gegenüberzustellen.

Zusammenfassung und Empfehlungen für die weitere Anwendung in Hamburg

Die Entwicklung auf dem Gebiet der bargeldlosen Bezahlung von Parkgebühren verläuft recht dynamisch. Es haben sich noch keine einheitlichen Standards und Vorgehensweisen herausgebildet.

Fazit: Grundsätzlich gilt, dass bargeldlose Bezahlung die Nutzerfreundlichkeit steigert. Dies gilt besonders, wenn verschiedene Zahlungsmöglichkeiten angeboten werden. Für Hamburg wird daher empfohlen, langfristig in allen Bereichen mit Parkscheingebührenpflicht eine einheitliche Mischform aus ec-Karten / Kreditkartenzahlung, Handy-Parken und konventioneller Bezahlung zu ermöglichen. Die Wirtschaftlichkeit des Betriebs ist wegen der nur geringfügig höheren Betriebskosten gegeben.

3.1.4 Jahreskarte

In Hamburg wurde von politischer Seite angeregt, die Möglichkeit einer Jahreskarte für „Vielparker“ zu prüfen. Eine solche Jahreskarte wäre gegen eine entsprechende Gebühr zu erwerben und würde den Besitzer von der Pflicht entbinden, bei jedem einzelnen Parkvorgang Parkscheingebühren zu entrichten. Aus



Nutzersicht hätte dies zwei Vorteile: Mengenrabatt bei häufigem Parken in gebührenpflichtigen Bereichen und höherer Komfort, weil der Gang zum Parkscheinautomat entfällt. Aus kommunaler Sicht könnte bei weiter Verbreitung ggf. die Abwicklung des Zahlungsverkehrs vereinfacht werden.

Im Folgenden werden die Erfahrungen aus anderen Städten vorgestellt, die wesentlichen Rahmenbedingungen sowie Vor- und Nachteile diskutiert und Schlussfolgerungen für sinnvolle Vorgehensweisen in Hamburg abgeleitet.

Erfahrungen in anderen Städten

Dauerkarten für das Parken in bewirtschafteten Bereichen gibt es bislang im wesentlichen in drei verschiedenen Varianten:

- ohne Beschränkung auf bestimmte Nutzergruppen oder Stellplätze
- für bestimmte abgegrenzte Parkplätze, Parkhäuser oder P+R-Plätze
- für bestimmte Nutzergruppen.

→ Dauerkarten ohne Beschränkung auf bestimmte Nutzergruppen oder Stellplätze

Regelungen mit Dauerkarten ohne Beschränkung auf bestimmte Nutzergruppen oder Stellplätze liegen nach unserem Kenntnisstand nur in ausländischen Großstädten vor.

In Basel soll im kommenden Jahr die Parkraumbewirtschaftung ausgedehnt werden. In diesem Zusammenhang wird auch eine Park-Jahreskarte für Berufspendler angeboten. Der Preis wird voraussichtlich bei 2.000 CHF liegen, das entspricht rund 1.200 € [76].

In Graz werden für bestimmte bewirtschaftete Bereiche auf Antrag Monats- und Jahreskarten für Nicht-Bewohner ausgegeben (Monat 25 €, Jahr 240 €). Außerdem werden Kombitickets für ÖPNV und Parkhäuser (P+R) angeboten, die die Parkgebühr an den betreffenden Stellplätzen und die ÖPNV-Weiterfahrt enthalten (Tagesticket 5 €, Wochenticket 15 €, Monatsticket 39 €, erhältlich auch als Halbjahres- oder Jahresticket) [77].

In Kopenhagen sind Wochen- und Monatskarten frei erwerbbar und kosten etwa das 37-fache (Wochenkarte) bzw. das 120- bis 150-fache (Monatskarte) eines 1-Stunden-Parkscheins. In der Innenstadt („Rote Zone“) sind dies umgerechnet: 3,36 € / Stunde, 123 € / Woche und 490 € / Monat [78].



Es sind keine Erfahrungsberichte oder Vorher-Nachher-Analysen bekannt, die Auskunft über die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen dieser Regelungen geben.

→ Dauerkarten für bestimmte Stellplätze

Jahreskarten für bestimmte Stellplätze werden meist mit dem Ziel der P+R-Förderung vergeben. Häufig werden sie als Kombiticket verkauft (Parkgebühr und ÖPNV-Fahrschein).

Dabei beträgt der Preis der Jahreskarte z.B. in Ravensburg mit Anschluss durch Buslinien zur Innenstadt 245 € (Busanteil 205 €, P+R Parken 40 €) [79], in Bamberg 186 € (108 € ÖPNV, 78 € P+R-Platz Breitenau bis ZOB) [80]. In manchen Gemeinden wie Filderstadt (Jahreskarte 100 €) oder Oldenburg (Jahreskarte 240 €) gibt es im P+R-Parkhaus nur Jahres- / Monatskarten bei Vorlage einer gültigen Bahnkarte oder Buskarte für den entsprechenden Zeitraum [81]. Im Verbund Mainz-Wiesbaden können Dauerparker der Parken in Mainz GmbH in Mainz eine Monatskarte unentgeltlich bekommen. Parkscheine der Kurzparker der PMG-Parkhäuser berechtigen am Gültigkeitstag zu beliebig vielen Fahrten in einem eingeschränkten Liniennetz [82].

Allgemeine Aussagen zu den Gebühren sind kaum möglich, weil deren Höhe von verschiedenen Rahmenbedingungen abhängen, z.B. von den Parkhaus-/Parkplatz-Betreibern, die teilweise öffentlich, teilweise privat organisiert sind. Mancherorts gibt es auch unterschiedliche Staffelungen für reservierte Stellplätze (mit Stellplatzgarantie) und nicht reservierte Stellplätze ohne Garantie auf einen freien Stellplatz.

→ Dauerkarten für bestimmte Nutzergruppen

In vielen deutschen Städten ist die Ausgabe von Parkausweisen und Ausnahmegenehmigungen für Bereiche mit Mischparken üblich (Bevorrechtigte mit Vignette⁵ sind von der Parkscheingebührenpflicht ausgenommen; alle Anderen bezahlen einen Parkschein). Die gängige Praxis gewährleistet, dass einerseits die angestrebten, verkehrlichen Steuerungseffekte erreicht werden und andererseits Benachteiligungen bestimmter Nutzergruppen vermieden werden.

In Hamburg gelten folgende Regelungen:

⁵ Der Begriff ‚Vignette‘ wird hier als Oberbegriff für Parkausweise und Ausnahmegenehmigungen verwendet.



- Bewohner werden in Bewohnerparkgebieten privilegiert, indem beispielsweise in diesem Gebiet nur mit einem Bewohnerparkausweis für die entsprechende Zone geparkt werden darf oder indem die Bewohner mit Parkausweis von der geltenden Höchstparkdauer ausgenommen werden, die für sonstige Fahrzeuge angewendet wird. Sie erhalten diesen Parkausweis bei den Bezirksämtern gegen Vorlage einer Meldebescheinigung des Kfz oder aber einer Nutzungsbescheinigung durch den Kfz-Halter, falls sie nicht selbst Halter des Kfz sind. Die Gebühren belaufen sich auf 30,- € / Jahr.
- Besucher in Bewohnerparkzonen können sich tagesweise Besucherparkscheine bei Bezirksamt oder Polizei besorgen. Dafür genügt die Angabe von Namen und Adresse der zu besuchenden Person.
- Gewerbetreibende haben die Möglichkeit, eine Ausnahmegenehmigung für das Parken in Bewohnerparkgebieten zu erwerben, wenn sie die betriebliche Notwendigkeit nachweisen können. Die Gebühren betragen 31,- € für das laufende Kalenderjahr.
- Darüber hinaus gibt es nur not- bzw. einzelfallbezogene Ausnahmegenehmigungen.

Diskussion

Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen Verkehrsflächen beruht auf dem Straßenverkehrsrecht. *Rechtsgrundlagen* sind das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Parkraumbewirtschaftende Maßnahmen müssen daher ausreichend verkehrlich begründet sein. Die Anordnung der Parkgebührenpflicht lediglich oder überwiegend zu dem Zweck, zusätzliche Einnahmen für den kommunalen Haushalt zu erzielen, wäre als ‚Parksteuer‘ rechtsfehlerhaft und könnte einer verwaltungsgerichtlichen Nachprüfung nicht standhalten [37].

Die Möglichkeit einer Jahreskarte und des damit verbundenen *Mengenrabattes* sollte daher in jedem Fall auch vor dem Hintergrund der verkehrlichen Effekte überprüft werden. Auch laut Hamburger Parkgebührenordnung besteht der Sinn der Parkraumbewirtschaftung darin, „die Nutzung des Parkraums durch eine möglichst große Zahl von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten“ [5]. Ein Mengenrabatt für Vielparker würde diesem Ziel widersprechen, weil der direkte Zusammenhang zwischen Nutzerkosten und Parkhäufigkeit bzw. -dauer aufgehoben würde.



Schließlich stellt sich die Frage, ob Rabatte im Bereich der Parkgebühren generell eine geeignete Möglichkeit zur Beeinflussung des Parkverhaltens sind. Eine bundesweite Studie kommt zu dem Schluss, dass aus den dort ausgewerteten Untersuchungsergebnissen zu - allerdings anders gearteten - Bonus- und Rabattsystemen keine Hinweise auf eine höhere Attraktivität des Innenstadtparkens oder auf eine Steigerung des Einzelhandelsumsatzes abgeleitet werden können. Die Studie schlussfolgert, dass es konzeptionell und planerisch „keinen Anlass für den Einsatz von Bonus- oder Rabattsystemen bei der Parkraumbewirtschaftung mit Gebührenpflicht“ gibt.⁶

Die mit der Jahreskarte angestrebte *Nutzerfreundlichkeit* (entfallender Gang zum Parkscheinautomat) kann auch durch die Einführung anderer Bezahlungsmöglichkeiten erhöht werden. Hier kommen die vorgenannten bargeldlosen Bezahlungsmöglichkeiten in Betracht.

⁶ Vgl [61] Dort standen allerdings andere Rabattsysteme im Vordergrund, nämlich solche, in denen jedem gebührenpflichtigen Parkvorgang eine bestimmte Parkdauer auf die am Parkscheinautomat gezahlte unentgeltlich aufgeschlagen wurde. Als grundsätzliche Erkenntnis zur Wirkung von Rabatten ist dies dennoch interessant.



Falls eine Privilegierung bestimmter Nutzergruppen vorgenommen wird, sollte sich diese eher an der Bedürftigkeit als an der Parkhäufigkeit orientieren. Jahreskarten sollten daher solchen Personengruppen vorbehalten bleiben, für die das Parken in gebührenpflichtigen Bereichen aus sozialen oder wirtschaftlichen Gründen unverzichtbar ist (z.B. Bewohner, behinderte Autofahrer oder Gewerbetreibende, für die das Fahrzeug zwingend erforderlich ist).

Falls dennoch eine allgemeine Jahreskarte eingeführt werden soll, sollte deren *Preis* deutlich über dem Preis einer HVV-Jahreskarte liegen, um die angestrebten modalen Verlagerungseffekte der Parkraumbewirtschaftung nicht zu gefährden. Sinnvoll erscheint hier die Kopenhagener Vorgehensweise. Eine Monatskarte kostet dort das 120- bis 150-fache eines 1-Stunden-Parkscheins. Bei einem mittleren Stundensatz von 1 € in Hamburg entspräche dies einem Jahreskartenpreis von 1.440 € bis 1.800 €. Es ist davon auszugehen, dass zu diesem Preis nur ein geringer Bedarf von (überwiegend gewerblichen) Nutzern besteht.

Zusammenfassung und Empfehlungen für die Anwendung in Hamburg

Nach Auswertung und Diskussion der wesentlichen Rahmenbedingungen und Erfahrungen ergeben sich folgende Schlussfolgerungen:

- Hinsichtlich der von der Verkehrsplanung angestrebten Steuerungswirkung würde ein allgemeiner Mengenrabatt (ohne Beschränkung auf bestimmte Nutzergruppen oder Stellplätze) kontraproduktiv wirken. Er wird daher nicht empfohlen.
- Die mit dem Vorschlag einer Jahreskarte angestrebte Vereinfachung des Parkvorgangs ist sinnvoll. Sie sollte aber ohne Jahreskarte (d.h. Mengenrabatt) angestrebt werden. Dies ist beispielsweise durch die Einführung des Handy-Parkens möglich.
- Die rechtliche Zulässigkeit einer Jahreskarte wäre in jedem Fall zu überprüfen.

Fazit: Die Einführung einer Jahreskarte wird aus den genannten Gründen nicht empfohlen.



3.2 Zeitbezogene Regelungsmöglichkeiten

Zeitbezogene Regelungsmöglichkeiten bestehen darin, Höchstparkdauern anzuordnen oder andere Bewirtschaftungsregeln zeitlich zu beschränken. In der nachfolgenden Betrachtung werden diesen Ansätzen einige grundlegende Feststellungen zu den Wirkungsweisen vorangestellt.

3.2.1 Höchstparkdauern

Die EAR beschreiben zu der Thematik der Höchstparkdauer, dass diese in Abhängigkeit von der städtischen Struktur und der praktizierten Parkraumpolitik in der Regel zwischen 30 Minuten und 3 Stunden betragen sollte [3].

Die Einrichtung von Kurzparkständen erhöht zwar die Parkchancen aber nicht in der gleichen Größenordnung oder fallweise gar nicht die Parkraumnachfrage [83]. Vielmehr ist dies von weiteren Faktoren abhängig, wie z.B. die Nachfragestruktur, die Zuordnung des Parkraumangebotes zu den Nachfragegruppen oder die Intensität der Überwachung (die grundsätzlich die Wirksamkeit der Parkraumbewirtschaftung bestimmt). Dies bedeutet auch, dass mehr Parkplätze oder mehr Parkchancen nicht darauf schließen lassen, dass beispielsweise mehr Besucher oder Kunden einen Standort aufsuchen [83]. Dies ist möglich, jedoch keineswegs zwingend. Zudem wird die mögliche Zunahme des Verkehrs durch eine Erhöhung der Umschlagskapazität durch Kurzparkzonen von einem möglichen Rückgang des Parksuchverkehrs überlagert. Da durch Kurzparkplätze Parkchancen erhöht werden.

Die Anordnung von Höchstparkdauern wird teilweise als alleiniges Bewirtschaftungsinstrument, häufig auch in Kombination mit Parkgebühren und Bewohnerparken im Mischprinzip angewendet.

Baier u.a. stellen die Ausweisung einer Höchstparkdauer bei gleichzeitiger Parkgebührenerhebung in Frage [2]. Wie empirische Studien in verschiedenen Städten belegen, weichen die mittleren Anteile der Parkdauerklassen in gebührenpflichtigen Gebieten mit und ohne Höchstparkdauer nur graduell voneinander ab. Über 90 % dieser Parkvorgänge sind kürzer als zwei Stunden (vgl. Abbildung 14). Die Ergebnisse aus den Stadtteilzentren in Hamburg weisen die gleiche Tendenz auf (vgl. 1.3.2). Die Frage nach dem Umfang der Höchstparkdauer ist daher oberhalb von zwei Stunden wenig relevant. Dies sind Indizien dafür, dass bei gleichzeitiger Erhebung von Gebühren der Beschilderungsaufwand für Parkzeitbeschränkungen eingespart werden kann. Wie die Beispiele Berlin oder



Amsterdam zeigen, gibt es bereits einige Großstädte, die auf Höchstparkdauern komplett verzichten.

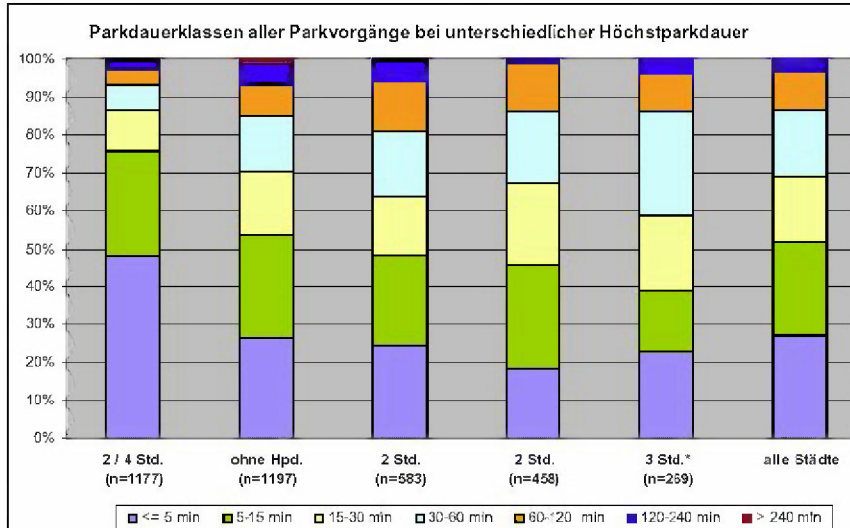


Abbildung 14: Parkdauerklassen [2]

3.2.2 Zeitliche Einschränkung von anderen Regelungen

Zeitliche Einschränkungen von anderen Regelungen wie Bewohnerbevorrechtigung oder Gebührenpflicht werden getroffen, um nicht über eine lokale zeitlich beschränkte Konkurrenzsituation hinauszugehen.

Die verschiedenen Nutzergruppen erzeugen verschiedene Nachfragen nach Parkraum, sowohl im Hinblick auf die Parkdauer als auch im Hinblick auf die Tageszeit, wie in den nachfolgenden Abbildungen für Innenstadtlagen von Oberzentren mit mehr als 400.000 Einwohnern exemplarisch dargelegt wird (vgl. Abb. 15 – 17).

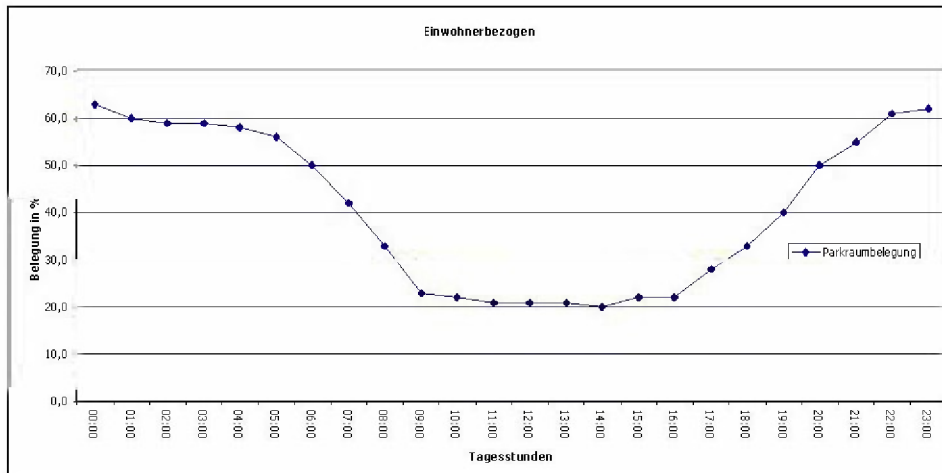


Abbildung 15: Einwohnerbezogene Parkraumnachfrage im Tagesverlauf [3]

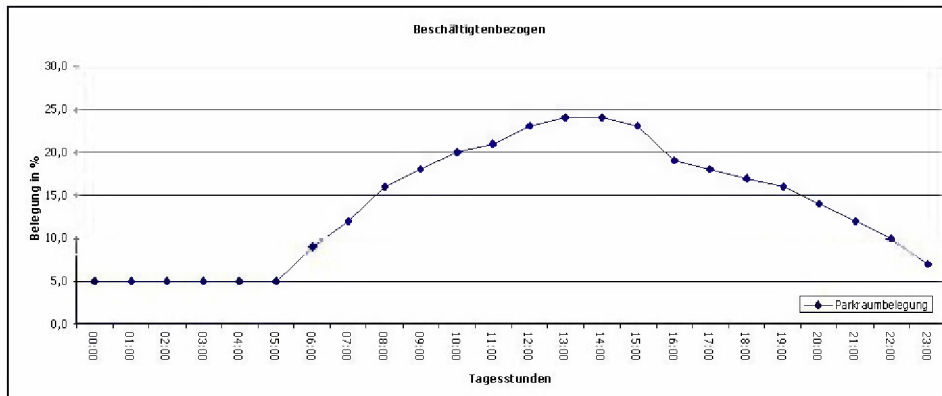


Abbildung 16: Beschäftigtenbezogene Parkraumnachfrage im Tagesverlauf [3]

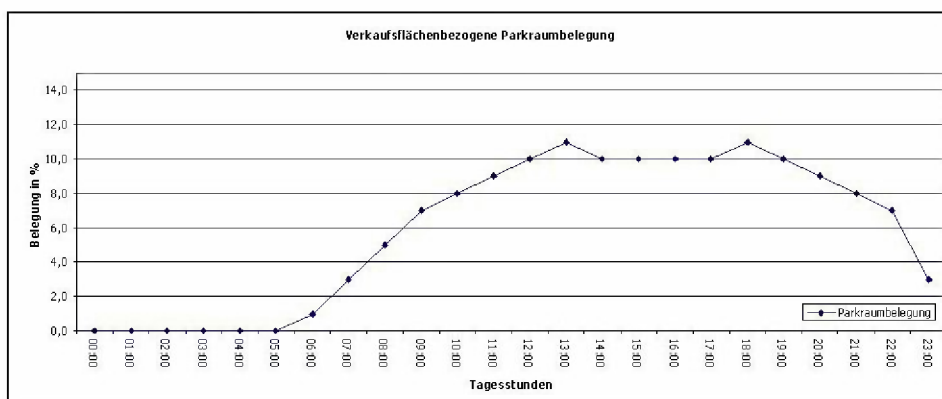


Abbildung 17: Verkaufsflächenbezogene Parkraumnachfrage im Tagesverlauf [3]

Die Parkraumbelegung durch Einwohner nimmt im Laufe des Vormittags ab und ab dem späten Nachmittag wieder zu. Die Parkdauer ist vergleichsweise lang,



da die Kfz häufig zwischen dem Abstellen am Spätnachmittag und dem kommenden Morgen nicht mehr bewegt werden.

Die Parkraumnachfrage von Beschäftigten verläuft annähernd komplementär zu der der Einwohner, mit einer zunehmenden Bewegung ab morgens, einer Belegungsspitze in den Mittagsstunden und einer allmählichen Abnahme ab nachmittags.

Die Ganglinie von Kunden des Einzelhandels, die mit dem Pkw zum Einkaufen fahren, ist demgegenüber gleichmäßiger über die typischen Ladenöffnungszeiten verteilt. [3].

Aus den Tagesverläufen und Dauern der Parkraumnachfrage ist erkennbar, welche Gruppe durch welche zeitlichen Beschränkungen betroffen ist. Aufgrund der Kenntnis der Verhaltensnormen kann aus den Daten zur Nutzungsstruktur eines Gebietes grob auf den latent vorhandenen Nachfrageverlauf nach Parkraum sowie auf die mehrfache Nutzbarkeit geschlossen werden.

Fazit: Höchstparkdauern erscheinen nur als alleinige Regelung Sinn zu machen, da die Befunde zeigen, dass eine Gebührenpflicht für einen Umschlag in den gängigen Zeitbereichen sorgt und damit die gleichzeitige Anordnung einer Höchstparkdauer im Regelfall überflüssig macht. Als alleiniges Instrument oder auch im Mischprinzip mit Bewohnerparken ist die Höchstparkdauer grundsätzlich ein mögliches Instrument zur Verhinderung des Dauerparkens, ggf. auch nur nachts.

Im Sinne der Vereinfachung sowie der Verständlichkeit wäre ein eindeutiger Fortschritt durch die Konzentration auf eine Parkgebührenpflicht zu erzielen.

Darüber hinaus spielt das Kriterium der Wirtschaftlichkeit in dieser Bewertung eine zentrale Rolle. Höchstparkdauern ohne Gebühren erzeugen keine Einnahmen, die unter Umständen zur Finanzierung der Überwachung und Unterhaltung erforderlich sein können.

Die zeitliche Einschränkung anderer Regelungen, wie z.B. der täglichen Geltungsdauer des bevorrechtigten Bewohnerparkens, liegt nahe, wenn Überregulierungen ausgeschlossen werden sollen.

3.3 Privilegierung von Nutzergruppen

Prinzipiell sind verschiedene Nutzergruppen durch Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung zu privilegieren. Am weitesten verbreitet sind Bevorrechtigun-



gen von Quartiersbewohnern. Daneben werden Parkstände für Mobilitätsbehinderte oder CarSharing-Nutzer gewidmet. In Parkieranlagen gibt es darüber hinaus Frauenparkplätze. Denkbar sind überdies Parkplätze für Fahrgemeinschaften, für Kleinfahrzeuge, für Besitzer von ÖPNV-Abos oder für soziale Dienste [84]. Die nachfolgenden Darstellungen beziehen sich auf die Bevorrechtigung von Bewohnern sowie auf die Förderung von CarSharing im Zuge der Parkraumplanung bzw. -bewirtschaftung.

3.3.1 Bevorrechtigung des Bewohnerparkens

Anwendungsprinzipien

Es gibt verschiedene Anwendungsprinzipien des Bewohnerparkens. Das Trennprinzip sieht die ausschließliche Nutzung straßenbegleitender Parkstände durch Bewohner vor und kann aufgrund gesetzlicher Vorgaben nur bis zu einer maximalen Ausdehnung von 1.000 m angewendet werden. Daneben muss es Angebote für die Allgemeinheit geben (50 % tagsüber, 25 nachts). Die Straßen und Straßenabschnitte mit entsprechender Regulierung können eher grob oder fein verteilt sein [3]. Bei Anwendung des Mischprinzips werden die betroffenen Parkstände sowohl für die Bewohner als auch für die Allgemeinheit zur Verfügung gestellt. Die Gebietsfremden bzw. Anwohner ohne Parkausweis werden in diesen Fällen allerdings zeitlichen Beschränkungen und / oder einer Gebührenpflicht unterworfen. Das Mischprinzip wird in den meisten Städten betrieben.

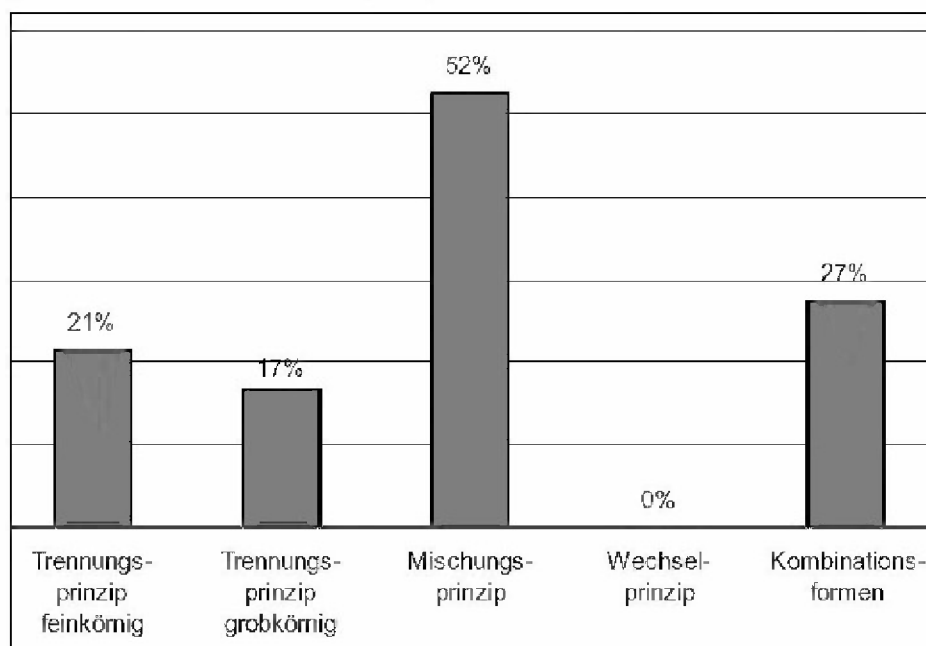


Abbildung 18: Anwendungshäufigkeit von Prinzipien des Bewohnerparkens 2004 [2]



Darüber hinaus gibt es das selten angewendete Wechselprinzip, bei dem die Bevorrechtigung von Anwohnern auf bestimmte Tageszeiten – meist abends und nachts – beschränkt wird und für die übrigen Stunden gleiche Regeln für alle gelten, z.B. Gebührenpflicht [2]. Es kann als Untervariante der beiden erstgenannten Anwendungsformen betrachtet werden.

Das Trennungs- und das Mischprinzip setzen den Erwerb eines Ausweises durch Bewohner voraus, mit dem die Vorrechte erst für die einzelnen Personen wirksam werden. Die anfallende Gebührenhöhe in deutschen Städten beträgt überwiegend etwa 30 € / Jahr.

Die Regelungszeiten werden häufig an den Tageszeiten ausgerichtet, zu denen eine Nutzungskonkurrenz zwischen Bewohnern und anderen Nutzern besteht, hängt jedoch auch von den generellen Zielen der Parkraumbewirtschaftung ab. Generell setzen die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung einen Handlungsbedarf durch den Parkraumangel für Bewohner für die Einrichtung von Bewohnerparkzonen voraus. In den vergangenen Jahren hat es dazu mehrfache Änderungen des Rechtsrahmens gegeben. Stand der Dinge ist die Machbarkeit großräumiger Bewohnerparkzonen, in denen auch von anderen Nutzern geparkt werden darf (Mischprinzip) sowie räumlich und zeitlich eingeschränkte Einsatzmöglichkeiten von Bewohnerparkzonen im Trennungsprinzip.

Einsatzbereiche

Voraussetzung für das Bewohnerparken ist ein Parkraumangel im Wohnquartier. In erster Linie kann mit derartigen Bevorrechtigungen erreicht werden, dass Quartiersbewohner in zumutbarer Nähe zu ihrer Wohnung leichter einen Stellplatz finden. Teilweise sind in Kommunen eigene Richtwerte der Parkraumauslastung anzutreffen, die die Eignung eines Quartiers zu einem Bewohnerparkgebiet bestimmen, z.B. 90 % in Düsseldorf als Anhaltswert. Die EAR 05 empfehlen, einen Schlüssel von 1,6 parkberechtigten Fahrzeugen je vorhandenem Stellplatz nicht zu überschreiten [3]. Neben der Parkraumauslastung kann die Nutzungskonkurrenz mit Berufspendlern, Gastronomiebesuchern und teilweise Kunden relevant werden und ebenfalls durch Kennziffern belegt werden. Darüber hinaus können potenzielle Verdrängungseffekte aus Quartieren, die bewirtschaftet werden, in benachbarte Gebiete mit weniger eigenem Parkdruck zur Begründung herangezogen werden.



Wenn ein Nachfrageüberhang bereits vor Einführung der Maßnahme ausschließlich oder weit überwiegend von Bewohnern allein produziert wurde, wird häufig von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen abgesehen. Eine Grenze für die Einrichtung von Bewohnerparkzonen wird in einigen Fällen dort gezogen, wo trotz Bewohnerparkens keine Parkplatzgarantie bzw. ausreichend große Parkchance gegeben werden kann und eine Verwaltungsgebühr daher nicht gerechtfertigt werden kann.

Grenzen der Anwendbarkeit werden auch dort gesehen, wo es keine ausreichenden Verkehrsmittelalternativen für die Nutzer gibt [85].

Daneben gibt es Beispiele, in denen zwar das Parkverhalten ebenfalls vor der Einführung einer Bewohnerparkzone untersucht worden ist, die Entscheidung aber nicht von der Erfüllung von Grenz- bzw. Richtwerten abhängig gemacht wird. Hier kommen sinnvolle räumliche Grenzen zum tragen, die die Verständlichkeit erhöhen, oder politische Vorgaben. Auch raumstrukturelle Entscheidungskriterien für die Auswahl von Anwendungsprinzipien werden angeführt.

Wirkungen

Grundsätzlich sind verschiedene Ausrichtungen möglich. Im Regelfall wird die Ausweisung eines Bewohnerparkgebietes mit der Anordnung von Kurzparkständen im Mischprinzip verknüpft. Dann werden insbesondere Berufspendler aus dem Gebiet verdrängt. Die Anwendung des Trennungsprinzips in Frankfurt oder aber die Anordnung von Langzeitparkzonen mit günstigen Tagstarifen in Köln zeigen aber, dass Berufspendlern grundsätzlich auch in Bewohnerparkzonen die Chance zum Parken gegeben werden kann, wenngleich möglicherweise in verringertem Maße. Maßgeblich dafür ist jedoch die Möglichkeit des Langzeitparkens, das auch unabhängig von Bewohnerparkzonen verhindert werden könnte, wie z.B. in Dortmund.

Kundenverkehre zu Einzelhandelsnutzungen im betreffenden Quartier sind dann nur legal möglich, wenn es entweder gleichzeitig eine Erlaubnis zum Kurzparken gibt oder einzelne Straßen von der Bevorrechtigung ausgenommen sind.

Der Besucherverkehr kann in unterschiedlicher Weise betroffen sein. Häufig gibt es die Möglichkeit, Besuchertagesausweise zu erhalten. Dann ist der Besuch zwar unter Umständen mit einem zusätzlichen Weg verbunden, jedoch ohne weiteres möglich (s.w.u. „Ausnahmeregelungen“).

In der Summe wird normalerweise eine spürbare Entlastung der Quartiere vom gebietsfremden Verkehr erreicht und so neben besseren Parkchancen auch das



Wohnumfeld aufgewertet. Dies kann zu Umnutzungen der straßenbegleitenden Parkstreifen zugunsten anderer Verkehrsarten führen, wie in Berlin.

Die Erreichbarkeit des jeweiligen Gebietes ändert sich für die verschiedenen Nutzergruppen unter Umständen erheblich. Hierbei spielen auch Ausnahmeregelungen eine wichtige Rolle für die „Feinjustierung“. Sie werden weiter unten beschrieben.

Die Wirtschaftlichkeit von Bewohnerparkzonen ist ohne gleichzeitige Gebührenpflicht für andere Nutzer nicht gegeben. Wie das Beispiel Frankfurt zeigt, entstehen Umsetzungshemmnisse, wenn keine gleichzeitigen Einnahmen durch Gebühren erzielt werden und so die Mittel für Überwachungskapazitäten nicht ausreichen.

Die Beurteilung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit ist in mehrfacher Hinsicht mit hoher Wahrscheinlichkeit positiv, aber dies hängt auch davon ab, ob insgesamt mehr Verkehr durch eine Erhöhung der Umschlagskapazitäten erzeugt wird. Dies wiederum ist von Fall zu Fall verschieden und wird wie geschildert von verschiedenen anderen Faktoren, wie z.B. der Nachfragestruktur, beeinflusst.

Generell sind die Ansätze zur Bevorrechtigung hinsichtlich ihrer Zielerreichung pauschal nur vage zu beurteilen. Mit Blick auf den aus gesamtstädtischer Sicht in der Regel wünschenswerten Erhalt innerstädtischen Wohnens dürfte allerdings ein klarer Vorteil erzielt werden können. Die Frage der räumlichen Ausdehnung ist ebenfalls nicht verallgemeinerungsfähig zu beantworten. Erstaunlich ist hier wiederum, dass aus München keine Erfahrungen bekannt geworden sind, die den Erfolg der großflächig angelegten Parkraumbewirtschaftung in Altbauvierteln schmälern. Möglicherweise ist die Bewohnerparkzone also auch in den hochverdichteten, relativ wenig gemischten Bereichen ein adäquates bzw. unterstützendes Mittel. Zumal in diesem Zuge auch die zulässigen Parkflächen markiert werden könnten und so zu einer Klärung der freizuhaltenden Bereiche beigetragen werden könnte.

Das Mischprinzip erscheint grundsätzlich einfacher vermittelbar zu sein, wenngleich auch hier ein Erläuterungsbedarf entsteht. Darüber hinaus ist es im Hinblick auf die Möglichkeit, Parkgebühren im gesamten Bewirtschaftungsbereich zu erheben, als günstiger einzustufen.

Ausnahmeregelungen

Für diverse potenzielle Nutzergruppen des öffentlichen Parkraums stellen Bewohnerparkzonen ein erhebliches Hemmnis hinsichtlich der Erreichbarkeit dar.



Deshalb haben sich in der Praxis eine Vielzahl von Ausnahmeregelungen sowie ein verschiedenartiger Umgang mit Ausnahmebegehren herausgebildet.

→ Besucher

Für private Besucher haben sich in vielen Städten Besucherparkkarten durchgesetzt, die in Deutschland meistens kostenlos, teilweise jedoch auch kostenpflichtig sind. Der Aufwand sowie die Nachweise für die Erlangung einer Besucherparkkarte sind ebenfalls zum Teil unterschiedlich.

In Zürich können Besucherinnen und Besuchern in den Bewohnerparkbereichen eine Tageskarte erwerben [50]. Eine andere Möglichkeit für Besucher gibt es in der Stadt Basel, dort werden zur Vermeidung von Missbrauch durch Pendlerinnen und Pendler die Preise für die Besucherparkkarten sehr hoch angesetzt [48]

→ Gewerbe

Vielorts sind Gewerbeparkkarten für das Parken in Bewohnerparkzonen erhältlich, z.B. Berlin, München, Frankfurt am Main, Basel, Kopenhagen, Wien und Zürich. Auch hier divergieren die erhältliche Anzahl pro Betrieb, die Nachweispflichten und Preise teilweise erheblich. Beispielsweise berichtet Lehmbruck von einer sehr großzügigen Vergabepaxis in Berlin, die das Bevorrechtigungsprinzip zu untergraben droht [16]. In München wird nur in sehr wenigen Ausnahmefällen über eine Gewerbeparkkarte pro Betrieb hinausgegangen, z.B. für Bäcker mit sehr frühem Arbeitsbeginn [43]. Darüber hinaus gibt es verschiedene Ausnahmeregelungen für Handwerker im Einsatz, wie z.B. der Ruhrgebietsparkausweis für Handwerker, der in Bewohnerparkzonen und darüber hinaus zu kostenlosem Parken berechtigt [86].

In Wien gibt es die „S-Karte“ und die „K-Karte“. „S-Karten“ könne für Servicefahrzeuge erworben werden, die Materialien, Ersatzteile und Werkzeuge zum Einsatzort bringen müssen. Dabei muss ersichtlich sein, dass die Arbeitstätigkeit an der Baustelle bzw. beim Kunden länger als zwei Stunden in Anspruch genommen hat [55]. „K-Karten“ sind in den bewirtschafteten Gebieten für Kfz-Werkstätte, Kfz-Spengler, Autoelektriker und Reifenbetriebe. Diese haben die Möglichkeit ihre Kundenfahrzeuge vor bzw. nach Durchführung der Arbeit abzustellen. Die Abstelldauer muss jedoch mindesten zwei Stunden in Anspruch nehmen [55].



→ *Sonstige*

Darüber hinaus sind Sonderregelungen für Hotels und Pensionen, Servicefahrzeuge, soziale Dienste u.a. bekannt. Während dabei einerseits die Gefahr besteht, dass das gesamte Konzept durch zu viele Ausnahmen zu scheitern droht, sind die Ausnahmeanliegen prinzipiell nicht unberechtigt. Die damit einhergehenden möglichen Regelungen sind zumindest zu prüfen.

Fazit: Das Bewohnerparken ist ein etabliertes Mittel zur Lösung von Parkraumproblemen. Die Erfahrungen bzgl. der Anwendungsbereiche, der räumlichen Ausdehnung oder der Ausnahmegenehmigungen sind recht uneinheitlich und unterschiedlich interpretierbar. Umfangreiche Handlungsmöglichkeiten sind in europäischen Städten grundsätzlich gegeben, können letztendlich jedoch nur anhand der individuellen Strukturen beurteilt werden. Aus Gründen der Verständlichkeit und der Kombinationsmöglichkeit mit Gebührenpflichten für andere Nutzer hat das Mischprinzip Vorteile. Ausnahmeregelungen sollten restriktiv gehandhabt werden.

3.3.2 Reservierung von Stellplätzen für CarSharing-Fahrzeuge

CarSharing ist eine organisierte Form der gemeinschaftlichen Autonutzung. Die CarSharing-Organisationen stellen ihren Mitgliedern eines oder mehrere Fahrzeuge verschiedener Typen zur Verfügung und übernehmen Reinigung, Pflege, Wartung und Reparatur der Fahrzeuge. Die Mitglieder leihen die Fahrzeuge nach vorheriger Buchung an dezentral im Stadtgebiet liegenden Stationen aus. Die nutzungsabhängigen Kosten werden in Abhängigkeit von der gewählten Fahrzeugkategorie berechnet und setzen sich zumeist aus einem Zeittarif (Kosten pro Stunde) und einem Streckentarif (Kosten pro Kilometer) zusammen. Bei den meisten Carsharing-Organisationen kommt noch ein nutzungsunabhängiger monatlicher Pauschalbetrag hinzu.

Aus der Erforschung des Verkehrsverhaltens von CarSharing-Nutzern ist bekannt, dass sie in Städten mit mehr als 50.000 Einwohnern zwar einen ähnlich hohen wöchentlichen Verkehrsaufwand haben wie der Durchschnitt aller 18- bis 65-Jährigen mit Führerschein. Die CarSharing-Teilnehmer nutzen jedoch wesentlich häufiger die Verkehrsmittel des Umweltverbundes: im Durchschnitt legen sie doppelt so viele Fuß- und Fahrradkilometer, fünfmal mehr Bahnkilometer und siebenmal mehr ÖPNV-Kilometer als die übrigen Verkehrsteilnehmer



zurück. Selbst die Autoaffinen unter den CarSharing-Nutzern legen dreimal mehr Bahn- oder ÖPNV-Kilometer als der durchschnittliche städtische Verkehrsteilnehmer zurück [87].

CarSharing ist wegen der hohen Wohn- und Nutzerdichte vor allem in den Innenstädten verbreitet. Problematisch ist in diesem Zusammenhang, dass es dort häufig nur wenige Stellplätze oder freie Flächen gibt, die für Carsharing-Stationen anzumieten wären. In diesen Fällen müssen die Carsharing-Anbieter in den öffentlichen Straßenraum ausweichen. Ohne eine Reservierung von Stellplätzen ist die Fahrzeugnutzung für die Teilnehmer und für die Organisationen jedoch sehr unkomfortabel und aufwändig.

Größtes Hemmnis bei der Einrichtung von reservierten Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum ist das Fehlen einer bundesweit einheitlichen Möglichkeit im Straßenverkehrsgesetz, CarSharing-Unternehmen wie Taxis, Behinderte und Bewohner als sonderberechtigt zu behandeln und Stellplätze im öffentlichen Straßenraum dafür vorzuhalten. Zwar wurde auf die Bemühungen des Bundesverbandes Carsharing e.V., des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen und des Landes Bremen hin ein Vorschlag zur diesbezüglichen Änderung des Straßenverkehrsgesetzes erarbeitet, jedoch befindet sich dieser seit geraumer Zeit in der Ressortabstimmung. Da somit ein bundesweit einheitlicher gesetzlicher Rahmen noch aussteht, die Carsharing-Unternehmen jedoch nicht auf die reservierten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum verzichten können und wollen, wurden länderspezifische Lösungen gefunden, um dennoch solche Stellplätze zu realisieren. Dabei wurden in Deutschland zwei Richtungen eingeschlagen: die „Sondernutzung“ und die „Teileinziehung“. Beide beruhen auf den jeweiligen Landesstraßengesetzen, werden von Kritikern jedoch als nicht vollkommen rechtssicher angesehen. Prinzipiell berufen sich alle deutschen Carsharing-Anbieter, die über reservierte Stellplätze im öffentlichen Straßenraum verfügen, auf eine dieser beiden Varianten. So wurden die Carsharing-Stellplätze der Firma cambio in Bremen, Oldenburg, Aachen und Köln auf der Basis „Sondernutzung“ eingerichtet. In Bremen wurde mit den dortigen „Mobilpunkten“ besonderer Wert auf die Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gelegt.

In Berlin wurden bisher über Teileinziehung des öffentlichen Straßenlandes 40 Stellplätze für Car Sharing reserviert (Stand April 2008). Eine vergleichende Nutzungsanalyse von 6 Stationen im öffentlichen Straßenraum mit 6 Stationen auf privaten Flächen in Berlin ergab, dass die Stationen im öffentlichen Straßenraum die Flächen im Privatbesitz sehr gut ersetzen können [60]. Die Buchungen



an den Stationen unterscheiden sich nur wenig in Buchungsdauer und Länge der Fahrt. Erhebungen an den reservierten Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum ergaben aber auch, dass in ca. 44 % der Zeit, in der kein CarSharing-Fahrzeug auf dem Stellplatz steht, Fremdarker zu beobachten sind. Damit ist der Fremdarkeranteil sehr hoch. Die Anbieter sahen sich deshalb gezwungen auf dieses Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu reagieren und lassen seit ca. einem halben Jahr Fremdarker konsequent umsetzen. Eine ergänzende, nicht repräsentative Befragung der Berliner Kunden ergab, dass diese die reservierten Stellplätze als sinnvoll für die Verbreitung des CarSharing ansehen und sich mehr solche Stellplätze wünschen.

Fazit: Die Reservierung von CarSharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum kann diese umweltfreundliche Mobilitätsform effektiv fördern und dazu beitragen, den Parkdruck in den betreffenden Gebieten zu senken. Kurzfristig ist eine Reservierung in Hamburg über die Sondernutzung oder die Teileinziehung von öffentlichem Straßenraum möglich. Mittelfristig kann die Rechtssicherheit mit der Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes und der Möglichkeit, CarSharing-Stationen wie Taxistände einzurichten, verbessert werden.

3.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs

3.4.1 Grundsätzliches zur Überwachung

„Wie die Erfahrung zeigt, werden Parkregelungen leider nur dann eingehalten, wenn diese auch regelmäßig durch Ordnungsbehörden kontrolliert werden.“ Dieses Statement kommt vom ADAC [88] und belegt, dass es unter den Beteiligten an der Parkraumplanung einen breiten Konsens darüber gibt, dass eine umfassende Überwachung der Parkregelungen zwingend erforderlich ist. Andernfalls erzielen die Regelungen keine oder nur geringe Wirkungen.

Ein grundlegendes Problem ist die mangelnde Personalausstattung der zuständigen Stellen aufgrund fehlender Mittel. Daher ist die Frage der Überwachung immer zusammen mit der Frage der „unterm Strich“ verbleibenden Kosten zu erörtern. Dabei ist auch zu beachten, dass sich die Einnahmesituation durchaus dynamisch zur Überwachungsintensität verhalten kann. Zunächst sind zusätzliche Einnahmen durch häufigere Befolgung von Gebührenpflichten und durch Verwarngelder möglich. Eine allmähliche Anpassung des Parkverhaltens kann dann jedoch unter Umständen mit Verzögerung für einen Rückgang der Ein-



nahmen aus diesen Quellen sorgen (z.B. durch kürzere Parkdauern oder weniger Parkvorgänge).

Untersuchungen in Berlin-Mitte haben Bereiche identifiziert, in denen der Anteil der ‚Schwarzparker‘ höher ist als der der Parkscheininhaber. Diese Beobachtungen decken sich in der Tendenz mit Ergebnissen aus Erhebungen in Hamburg (vgl. 1.3.2). Infolgedessen können die mit der Bewirtschaftung angestrebten verkehrlichen Effekte nicht erzielt werden und es entstehen beträchtliche nicht realisierte Einnahmen.

3.4.2 Überwachungsintensität

Eine aussagekräftige Kennziffer für die Überwachungsintensität ist die Anzahl der Überwachungskräfte bezogen die Anzahl der Parkstände. Baier u.a. haben festgestellt, dass die diesbezügliche Spanne in deutschen Städten sehr groß ist. Sie reicht von 0,1 bis 1,1 Vollzeitstellen auf 100 Parkstände in acht untersuchten Städten [2]. Aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen ist auch die Bandbreite der Einnahmen durch Verwarnungen pro Überwachungskraft sehr weit gefächert. Sie reicht von 19.000,- € bis zu 126.000,- € im Jahr. Bezogen auf die Anzahl der Parkstände ergeben sich daraus Werte von 7.700,- € bis 38.500,- € pro 100 Parkstände und Jahr. Hinzukommen nicht quantifizierte Einnahmesteigerungen durch vermehrtes Bezahlen von Parkraumgebühren.

Laut GIVT wird in Deutschland im Allgemeinen ein Turnus für die Überwachung von zwei Stunden als sinnvoll angesehen [35]. Die EAR 05 empfiehlt zwei- und mehrmaligen Kontrolle täglich in stadtkernnahen Gebieten sowie eine Kraft für 400 – 600 Parkplätze [3]. Der ADAC beziffert die Schwankungsbreite einer möglichen Überwachungsleistung auf 40 bis 70 Fahrzeuge / Stunde [88]. Elektronische Erfassungsgeräte können die Leistung erhöhen, das Handyparken evt. sogar verringern.

Die folgenden Abbildungen zeigen einen Vergleich verschiedener Städte. Die Datengrundlage dieser Aussagen ist der Studie jedoch nicht zu entnehmen.

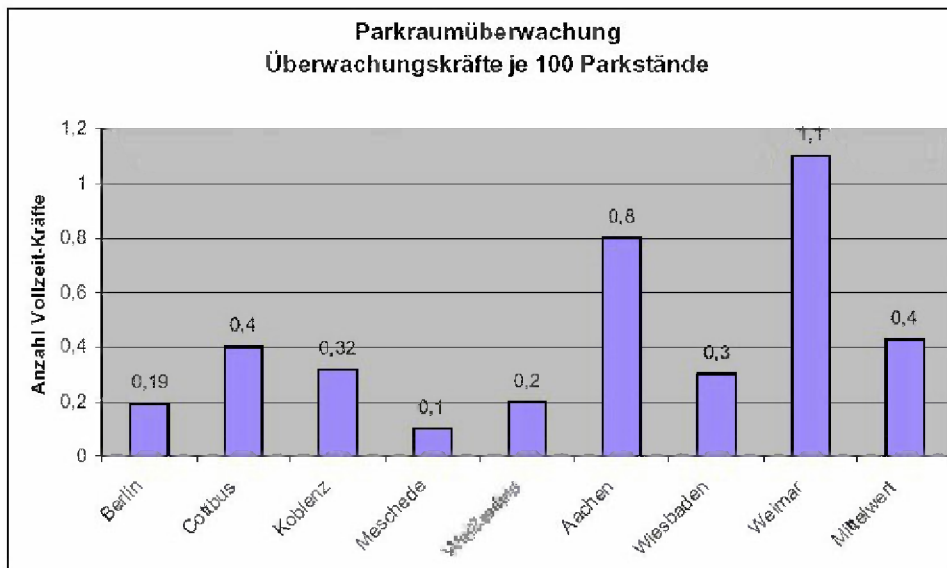


Abbildung 19: Überwachungsleistung im Vergleich [2]

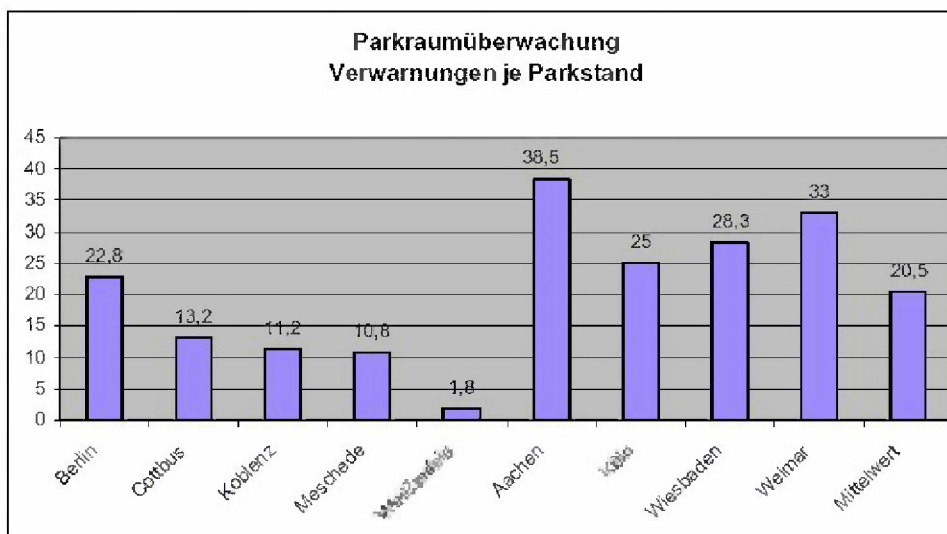


Abbildung 20: Überwachungsleistung und Verwarngelder im Vergleich [2]

Nachfolgend zeigt eine idealtypische Grafik, den Zusammenhang zwischen kontrollierten Kfz und Anteil der Falschparker auf (vgl. Abb. 21).

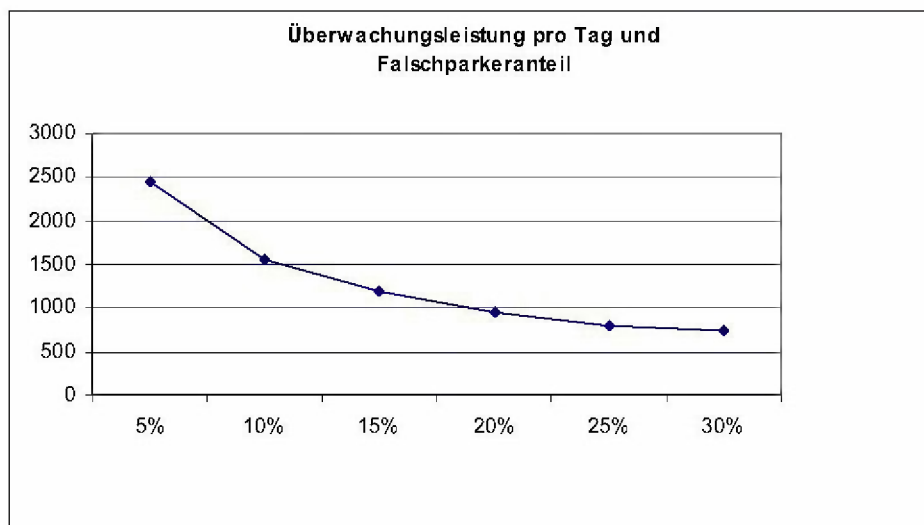


Abbildung 21: Überwachungsleistung und Falschparkeranteil [89]

Ein sehr geringer Anteil Falschparker wird dann erreicht, wenn die Chance, erwischt zu werden, über ca. 10 % liegt. In Gebieten mit Kurzparkregelungen ist häufiger zu kontrollieren. Je höher die Parkgebühr, desto geringer ist der Anreiz, durch Bezahlen einer möglichen Verwarnung auszuweichen.

3.4.3 Wirtschaftliche Aspekte der Überwachung

Die Rechnung der Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung wird im Allgemeinen ohne die Bereitstellungs- und Unterhaltungskosten der Parkplätze aufgemacht. Folglich ist der Aufwand für die Überwachung die wichtigste Kostenposition. Daneben stehen Investitionen und Betriebskosten, insbesondere für Parkscheinautomaten. Auf der Einnahmenseite stehen Parkgebühren, Verwarnungsgelder und Verwaltungsgebühren. Werden die Kosten- und Einnahmenträger heruntergebrochen auf die maßgeblichen Bestimmungsgrößen entsteht eine stärker gegliederte Struktur, die beispielsweise auch die Nachfrage, die Gebührenehöhe, die Anzahl der Falschparker, den Umfang der überwachten Parkplätze, das eingesetzte Personal u.a. umfasst.

Aus verschiedenen Quellen lässt sich ableiten, dass die Parkraumbewirtschaftung in Großstädten eine Maßnahme ist, mit der die Kommune unter den o.g. Prämissen Einnahmen erzielen kann, die über die aufgewendeten Kosten hinaus gehen. Eine angemessene Überwachung erhöht das Kosten-Nutzen-Verhältnis dabei.



Die Neuschaffung von Stellen im Bereich der Überwachung in den Bezirken der Freien und Hansestadt Hamburg wird mit der Erwartung eines Einnahmeüberschusses verbunden [6].

Eine umfassende Untersuchung liegt aus Berlin-Mitte vor. Kaden beschreibt für die Spandauer Vorstadt eine ökonomische Situation, in der die Gesamteinnahmen die Ausgaben übersteigen und somit per Saldo ein Einnahmeüberschuss in den öffentlichen Kassen verbleibt. Darin gehen nicht allein die Kosten der Überwachung als größter Kostentreiber sondern auch sämtliche anderen Kosten ein, wie z.B. die Beschaffung der Parkscheinautomaten. Defizitär stellt sich die Rechnung für den ausführenden Bezirk Mitte dar, dem die Einnahmen nur zum Teil zufließen. Darüber hinaus wird die Einnahmen-Ausgaben-Situation zeitlich differenziert analysiert – mit dem Ergebnis, dass nur die Abendstunden aus bezirklicher Sicht defizitär sind [90]. Er zieht aus dieser Perspektive den Schluss, die Parkraumbewirtschaftung auf Gebiete zu beschränken, in denen die zu erwartenden Einnahmen die Kosten für die Überwachung decken. Dies gilt grob gesehen für Gebiete mit einer ausreichend hohen Nachfrage durch gebietsfremde Kurz- und Mittelfristparker. Dabei muss auch auf die mögliche Verdrängung dieser Klientel aus dem bewirtschafteten Bereich geachtet werden, was neben der Problemverschiebung auch Einnahmeverluste bringen würde. Der Transfer von Einnahmen aus Bußgeldern zur Finanzierung der Überwachung könnte helfen, den wirtschaftlich tragfähigen Überwachungsbereich auszudehnen, z.B. im Sinne einer „Schutzzone“ um die wirtschaftlich interessanten Kerngebiete [90].

Eine intensive Betrachtung der Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung erfolgt in der Stadt München. Noch steht eine abschließende externe Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aus, die bisherigen Befunde lassen jedoch bereits vorab die Schlüsse zu, dass der – in München hohe – getriebene Aufwand von den diesbezüglichen Einnahmen mehr als gedeckt wird [42]. Jedem Bewohnerparkgebiet werden im Schnitt sechs Mitarbeiter zugeordnet, die regelmäßige, aber nicht vorhersehbare Kontrollen durchführen, gelegentlich mit Blick auf die höhere Verwarnungsgebühr auch zweimal hintereinander. Die vorläufigen Daten weisen daher bereits heute einen etwa dreifach höheren Einnahmewert aus Parkgebühren als aus Verwarngeldern auf. Dies ist auch als Reaktion der Nutzer auf erwartete Kontrollen zurückzuführen, wenn das Zahlungsverhalten beispielsweise mit der festgestellten Zahlungsmoral in Hamburg verglichen wird. Die Überwachung wird hier auch als ganz klarer Hauptfaktor für den wirtschaftlichen Erfolg herausgestellt [42].



Auch aus der Stadt Basel sind Analysen bekannt, die zu ähnlich eindeutigen Ergebnissen kommen. Die Überwachungskosten werden allein von den Verwarngeldern gedeckt und die Gebühreneinnahmen stellen einen Überschuss dar, der ggf. lediglich mit vergleichsweise geringfügigen Beschaffungs- und Wartungskosten verrechnet werden muss [49].

Trotz möglicher gebietsabhängiger Schwankungen dürften die zusammengestellten Befunde ausreichend begründen, dass ein wirtschaftlich konzipiertes, sachgerechtes Überwachen des bewirtschafteten und unbewirtschafteten Parkraums nicht defizitär verläuft, sondern wahrscheinlich eher einen Einnahmenüberschuss erzeugt.

Dazu gehört auch die Anwendung geeigneter Durchführungsmethoden, die über die ausreichende Häufigkeit hinaus, insbesondere unberechenbar und durchaus auf die Erhöhung des Bußgeldes (in Folge der größeren festgestellten Zeitspanne verbotenen Parkens) ausgerichtet sein sollten [16].

Ein regelmäßig kontrolliertes, flexibles Verfahren der Überwachung erscheint auch für die ökonomische Effizienz empfehlenswert zu sein. Die Rückkopplung mit der Planung der Parkraumbewirtschaftung ist dabei offensichtlich ein wichtiger Verfahrensschritt. Ziel muss es sein, Einnahmeverluste durch das Verweigern der Parkgebühreneinnahme zu minimieren und den Überwachungsaufwand dabei so gering wie möglich zu halten. Andernfalls werden alle eingangs genannten Ziele verfehlt bzw. nicht optimal erreicht.

3.4.4 Organisatorischer Rahmen der Überwachung

Ein ressortübergreifendes, abgestimmtes Vorgehen innerhalb der Verwaltung ist als wichtige Anforderung an die Organisation aller berührten Arbeitsbereiche zu formulieren. Hervorzuheben ist die Integration der Überwachungsaufgabe in den Planungsprozess sowie ein gerechter Ausgleich von Aufwendungen einzelner Verwaltungsteile. Sollten darüber hinaus Einnahmen erzielbar sein, könnte die Bindung an verkehrsplanerische Aufgaben und Ziele (z.B. Umweltverbundförderung) günstig und öffentlichkeitswirksam sein.

Das Übertragen der Überwachungsaufgabe auf private Dienstleister ist in zwei deutschen Großstädten aus rechtlichen Gründen gescheitert, da eine an sich hoheitliche Aufgabe an Private delegiert wurde, was aus juristischen Gründen nicht ohne weiteres möglich ist. Gleichwohl wird dieser Ansatz weiterhin für grundsätzlich machbar und ökonomisch sinnvoll erachtet [16]. Darüber hinaus



weisen die Ordnungskräfte, die in den so genannten Business Improvement Districts im Auftrag des Quartiersmanagements die Parkraumüberwachung durchführen, sowie die vielschichtigen Aufgabenbeschreibungen von Beschäftigungsgesellschaften auf weiterreichende Möglichkeiten der Privatisierung der Überwachung hin.

Wie Erfahrungen aus Österreich zeigen, führt die rechtlich ausdrückliche Gestattung zur Vergabe dieser Aufgabe an Private dazu, dass die Kommunen davon umfassend Gebrauch machen und die Überwachung so erst über einen Minimalstandard hinauskommt.

Fazit: Eine kontinuierliche, ausreichend dichte Überwachung ist für das Funktionieren einer Parkraumbewirtschaftung, letztendlich auch einer Parkraummanagementstrategie, unverzichtbar. Darüber hinaus gibt es wichtige Gründe, die für eine Einhaltung von Parkregeln sprechen, z.B. Verkehrssicherheitsaspekte. Sie ist auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten darstellbar. Ziel sollte es sein, ein abgestimmtes Vorgehen zwischen Planung, Überwachung und Kontrolle der verkehrlichen und wirtschaftlichen Effekte zu organisieren („Qualitätszirkel“). Dabei sollte auch geprüft werden, ob und unter welchen Umständen eine Privatisierung der Überwachungsaufgabe machbar ist.



4 Thesen zur Parkraumbewirtschaftung und -planung in Hamburg

Die vorliegende Studie fasst die aktuellen Erkenntnisse zu den wesentlichen Aspekten des Parkraummanagements zusammen und leitet daraus Empfehlungen für das weitere Vorgehen in Hamburg ab.

4.1 Leitlinien der Parkraumbewirtschaftung und –planung für Hamburg

1. Sicherstellung der Erreichbarkeit hochverdichteter Stadtgebiete für Bewohner und notwendige Ver- und Entsorgungsverkehre
2. Schrittweise Rückgewinnung des öffentlichen Raums für andere urbane Nutzungsansprüche
3. Effiziente Ausnutzung aller vorhandenen Parkflächen
4. Sukzessive verursachergerechte Zuordnung von Kosten
5. Erhöhung der Begreifbarkeit des Systems
6. Steuerung der Parkraumnachfrage bereits bei der Siedlungsentwicklung
7. Gezielte Förderung der Akzeptanz von Strategie und Maßnahmen im Rahmen einer aktiven Öffentlichkeitsarbeit.



4.2 Thesen

Empfohlen wird ein integrativer Ansatz, der nachfrage- und angebotsseitige Aspekte gemeinsam betrachtet. Das Resultat könnte eine Art „**Leitfaden Parkraummanagement Hamburg**“ sein, der die wesentlichen Eckpunkte der Hamburger Strategie und ihrer geeigneten Instrumente festlegt.

1. Maßgebliche kurzfristig wirksame Steuerungsinstrumente: Der zu bewirtschaftende Parkraum sollte hauptsächlich über die Anordnung von Parkgebühren, die Ausweisung von Bewohnerparkzonen und ggf. weiteren Bevorrechtigungen sowie eine angemessene Überwachung gesteuert werden. Auf die Anordnung von Höchstparkdauern sollte mittelfristig verzichtet werden. Nach vorliegenden Erkenntnissen bewirkt allein die Gebührenpflicht eine ausreichende Begrenzung der mittleren Parkdauer. Vorteile liegen in einer einfacheren Regelung und in einer höheren Flexibilität der Nutzer.
2. Intensivierung der Überwachung: Es wird empfohlen, die Überwachung sämtlicher bewirtschafteter Parkplätze im Straßenraum vorläufig mindestens zwei Mal täglich zu überwachen, in Räumen mit hohen Kurzparkanteilen mindestens alle zwei Stunden. Eine unregelmäßige Verdichtung der Überwachung sowie eine Kontrolle der unbewirtschafteten Straßenräume sind in die Aufgabe einzugliedern.
3. Qualitätszirkel: Mittelfristiges Ziel ist die Organisation eines Qualitätszirkels, bei dem die Maßnahmen, die Effekte (Park- und Zahlungsverhalten u.a.) und die Wirtschaftlichkeit kontinuierlich geprüft und ggf. nachgesteuert werden.
4. Vorläufiges Belassen der Gebührenhöhe: Unter den gegebenen Rahmenbedingungen sind weder wesentliche Verkehrseffekte noch gravierende Einnahmezuwächse zu erwarten, die den anzunehmenden Imageverlust rechtfertigen. Gleichwohl sollte die mittelfristige Option zur Nachsteuerung bestehen bleiben. Zumal dann, wenn die Überwachung intensiviert wird. Unter Vereinfachungsgesichtspunkten sind Veränderungen wünschenswert (vgl. Handlungsempfehlung 6)
5. neue Privilegien einräumen: Kurzfristige Anordnung von Plätzen für CarSharing-Fahrzeuge, mittel- und langfristige Prüfung von Privilegien für Kleinfahrzeuge (halber Parkstand, halber Preis), soziale Dienste (Sonderparkausweis), ÖPNV-Nutzer (Verknüpfung Jahres-Abo und Parkraumzugänglichkeit / -preis)



6. Einfaches Parken: Neben der Reduzierung der Zahl der Bewirtschaftungsinstrumente soll eine Vereinheitlichung von Regelungen die Begreifbarkeit des Gesamtsystems erhöhen. Bewohnerparkzonen sollten dabei einheitlich im Mischprinzip ausgelegt sein, das eine Gebührenpflicht für Besucher / Kurzzeitparker umfasst. Das Mischprinzip ist einfacher handhabbar für Planung und Nutzung als das kleinteilige Anordnen reiner Bewohnerparkzonen. Die Bewirtschaftungszeiten sind möglichst einheitlich (ggf. in zwei Variationen – mit / ohne Gastronomie-schwerpunkt) auszuweisen.

→ Vereinfachung der bargeldlosen Zahlung: Für Hamburg wird empfohlen, langfristig in allen Bereichen mit Parkscheingebührenpflicht eine einheitliche Mischform aus ec-Karten- / Kreditkartenzahlung, Handy-Parken und konventioneller Bezahlung zu ermöglichen.

→ Ersetzen von Höchstparkdauern durch Gebührenpflicht: Für Hamburg wird empfohlen, langfristig in allen Bereichen mit Höchstparkdauern eine Parkgebührenpflicht einzuführen.

→ Reduzierung der Anzahl der Gebührenzonen: aufgrund der bislang ohnehin geringen Ausdehnung der dritten Gebührenzone sollte diese entfallen, um die Klarheit und Merkbarkeit der Tarife zu erhöhen.

7. Nachfragelenkung im Zuge der Stadtentwicklung: Lenkung der Wohnraumnachfrage in die Innenstadt und innenstadtnahe Lagen, jedoch nicht in bereits hoch verdichtete Stadtteile.

8. Weiterentwicklung der Quartiersgaragenförderung: Untersuchung des Nachfragepotenzials, der Ausbaumöglichkeiten und der Wirtschaftlichkeit von zusätzlichen Parkbauten für Bewohner in hoch verdichteten Gebieten, auch im Hinblick auf die Möglichkeiten zum parallelen Abbau von Parkplätzen in sensiblen Straßenräumen sowie hinsichtlich der Querfinanzierung über Parkgebühreneinnahmen.

9. Prüfung der Doppelnutzungsmöglichkeiten von Garagen: Untersuchung der Potenziale in Hamburg, der Modelle, Vor- und Nachteile sowie ggf. Handlungserfordernisse (z.B. Aufhebung von Zweckbindungen in der



Hamburgischen Bauordnung oder internetbasierte öffentliche Stellplatzbörse)

10. Prüfung der räumlichen und zeitlichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung: Das Stadtgebiet sollte anhand einer vereinfachten Machbarkeitsprüfung (Strukturdaten, Ortsbesichtigung) hinsichtlich der möglichen Ausdehnung von Gebührenpflichten und / oder Bewohnerparkzonen sowie der Bewirtschaftungszeiten grob gesichtet werden.

11. Modellprojekt auf Quartiersebene: Die vorgeschlagenen Anpassungen könnten zunächst in einem quartiersbezogenen Modellprojekt mit den Aspekten Parkraumbewirtschaftung, Quartiersgaragen, Doppelnutzung, „Befreiung“ zentraler Straßen vom ruhenden Verkehr zugunsten anderer Nutzungen des öffentlichen Raums, Finanzierung kleinteiliger Maßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt werden (z.B. in Eimsbüttel) und evtl. auch mit dem Thema „Lichten des Schilderwaldes“ verknüpft werden.

12. Gestaltung des Planungsprozesses: Einrichten einer ressortübergreifenden Arbeitsgruppe innerhalb der Verwaltung mit dem Ziel „Qualitätszirkel“ und eines Runden Tisches mit den Vertretern der betroffenen Interessengruppen.

13. Öffentlichkeitsarbeit: Aktives Kommunizieren von Veränderungen und Verdeutlichen der Gründe in der Öffentlichkeit vor und mit der Umsetzung von strukturellen Maßnahmen (z.B. Intensivierung der Überwachung oder Ausdehnung der Gebührenpflicht)

→ Einbeziehung der Fachöffentlichkeit, z.B. in Form einer Tagung

→ Podiumsdiskussion unter Beteiligung von Medien, Interessenvertretungen und nicht-organisierten Bürgern

→ Kampagne zur Veranschaulichung von Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum, z.B. unter Einbeziehung von Kindern und / oder bestehenden entsprechenden Initiativen



14. Überprüfung und ggf. Überarbeitung der rahmensetzenden Bedingungen

- Stellplatzsatzung: Die Regelungen zur Schaffung oder Begrenzung neuen Parkraums bei neuen Bauvorhaben beeinflussen das Parkraumangebot und das Verkehrsverhalten nachhaltig. Es wird empfohlen, die geltenden Regelungen zu überprüfen und ggf. im Sinne der o.g. Leitlinien anzupassen.
- Parkgebührenordnung: Eine Veränderung der Höhe und / oder der zeitlichen Staffelung der Parkscheinegebühren im Zuge des Qualitätszirkels muss sich in der Parkgebührenordnung niederschlagen.
- Planungshinweise von Stadtstraßen: z.B. Überprüfung der Anforderung an den Parkplatzbau im Straßenraum im Zuge von Wohnungsbaumaßnahmen
- Aktivitäten zum bundesweiten Rechtsrahmen: Bundesratsinitiative zur Erhöhung der Verwarngelder im Bußgeldkatalog und ggf. zur Privatisierung der Überwachung



5 Fazit und Ausblick

Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg hat mit der vorliegenden Studie die wesentlichen Aspekte des Parkraummanagements anhand von vier Arbeitsschritten untersuchen lassen:

1. Erarbeitung von Grundlagen zu den Zielen, Hintergründen und Rahmenbedingungen des Parkraummanagements
2. Recherche und Auswertung von Konzepten anderer Großstädte
3. Recherche und Auswertung von Erkenntnissen zu den maßgeblichen Einzelinstrumenten des Parkraummanagements
4. Ableitung von Thesen für Hamburg.

Die vorliegende Unterlage soll der strategischen Vorbereitung des weiteren Vorgehens hinsichtlich des Parkens im öffentlichen Raum in Hamburg dienen.

5.1 Handlungsbedarf

In der Analyse wurde deutlich, dass viele der aktuellen Regelungen in Hamburg historisch gewachsen sind und nicht mehr weiter entwickelt oder evaluiert wurden. Vor diesem Hintergrund ergibt sich im Zusammenhang mit den Erkenntnissen aus anderen Städten folgender Handlungsbedarf:

- Das Parkraummanagement ist eine der wichtigsten und effizientesten Stellschrauben im Kontext der Stadt- und Verkehrsplanung. Es beeinflusst in hohem Maße das Stadtbild und das Mobilitätsverhalten.
Aufgrund dieser Bedeutung ist es notwendig, in Hamburg eine Diskussion zu diesem Thema in Gang zu bringen. Ziel der Diskussion ist die Gestaltung des weiteren Planungsprozesses auf der Basis eines breiten Konsens.
- Die Hamburger Regelungen bieten verschiedene Handlungsansätze zur Aktualisierung und zur Verschlinkung des Parkraummanagements (Stichwort „Einfaches Parken“).
- Eine wesentliche Stellschraube ist die Überwachung des ruhenden Verkehrs. Sie entscheidet über die verkehrslenkenden und über die wirtschaftlichen Effekte der Bewirtschaftung. Derzeit ist die Überwachung in Hamburg nicht ausreichend und bleibt deutlich hinter vergleichbaren Großstädten zurück.



5.2 Kurzfristige Empfehlungen (5-Punkte-Programm)

1. Parkraummanagement berührt viele Bereiche des politischen, wirtschaftlichen und privaten Lebens in der Stadt. Es wird daher empfohlen, einen **Runden Tisch Parken** (Arbeitstitel) ins Leben zu rufen, in dem neben den Fachbehörden (BSU, BfI, Bezirke) und Fraktionsvertretern der Bürgerschaft auch Interessenverbände die Gelegenheit bekommen, aktuelle Erkenntnisse zu gewinnen und mögliche Schlussfolgerungen für Hamburg zu diskutieren.
2. Modellprojekt **Überwachung und Qualitätszirkel**: Die Überwachung der bewirtschafteten Parkplätze besitzt derzeit nicht den erforderlichen Stellenwert, der für die Erreichung der verkehrlichen Ziele und der möglichen Wirtschaftlichkeit zwingende Voraussetzung ist. Ziel des Modellprojektes ist die Entwicklung geeigneter Überwachungsroutrinen und die Organisation eines Qualitätszirkels, bei dem die Maßnahmen, die Effekte (Park- und Zahlungsverhalten u.a.) und die Wirtschaftlichkeit kontinuierlich geprüft und ggf. nachgesteuert werden.
3. Modellprojekt **Einfaches Parken**: Die vorhandenen Regelungen sollten - bis auf begründete Ausnahmefälle - möglichst vereinheitlicht werden. Dies betrifft Bewirtschaftungszeiten, Gebührenhöhen, zulässige Höchstparkdauern und die Beschilderung bzw. Markierung der Regelungen. Ggf. ist eine Verknüpfung mit dem Modellversuch "Straßenmarkierungen gegen den Schilderwald" sinnvoll. Es wird empfohlen, Möglichkeiten und Grenzen der Vereinfachung anhand eines exemplarischen Modellprojektes in der Praxis zu testen.
4. Modellprojekt **Straßenraumgestaltung**: Momentan werden viele innenstädtische Straßenräume sehr stark vom ruhenden Kfz-Verkehr geprägt. Ein wesentliches Ziel des Parkraummanagements ist daher die Rückgewinnung des öffentlichen Raums für andere urbane Nutzungsansprüche bei gleichzeitiger Sicherstellung der Erreichbarkeit für Bewohner und notwendige Ver- und Entsorgungsverkehre. Im Modellprojekt kann anhand eines praktischen Beispiels geprüft werden, welche angebots- und nachfrageorientierte Maßnahmen besonders geeignet sind, um diese Ziele zu erreichen.
5. Sicherung der notwendigen **Kapazitäten**: Die zuständigen Behörden müssen mit entsprechendem Fachpersonal ausgerüstet sein, um die konzeptionellen und die organisatorischen Arbeiten kontinuierlich bewältigen zu können. Wegen der erreichbaren Effizienzsteigerung in der Parkraumbewirtschaftung dürfte die Kapazitätssicherung zumindest kostenneutral durchführbar sein. So erzielen vergleichbare Städte wie Berlin oder München mit der Parkraumbewirtschaftung regelmäßig Überschüsse.



5.3 Mittel- bis langfristige Empfehlungen

- Generelle Überprüfung der heutigen Regelungen anhand einer vereinfachten Machbarkeitsprüfung zur möglichen Anpassung von Gebührenpflichten, Bewohnerparkzonen und Bewirtschaftungszeiten.
- Prüfung des gezielten Ausbaus von Stellplatzkapazitäten, beispielsweise im Rahmen von Quartiersgaragen sowie Prüfung von Maßnahmen zur besseren Verteilung der Nachfrage und zur intelligenten Nutzung des vorhandenen Angebotes, beispielsweise durch Garagen-Doppelnutzungen.
- Prüfung neuer Privilegien, beispielsweise für Carsharing- oder ÖPNV-Nutzer.



Quellenverzeichnis

- [1] T. Weil: Handy-Parken Kölner Modell. SRL-Tagung Parkraumbewirtschaftung Quo Vadis, Berlin, 2007
- [2] Baier, Klemps, Dosch: Aktuelle Praxis der Parkraumbewirtschaftung in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen V 145, Bergisch Gladbach, 2006
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln, 2005
- [4] Freie und Hansestadt Hamburg: Die Planungshinweise für Stadtstraßen – Ruhender Verkehr – PLAST 6, Hamburg, 2000
- [5] Freie und Hansestadt Hamburg: Parkgebührenordnung, Hamburg, 2008
- [6] FHH: Bürgerschaftsdrucksache 18 / 3595, Hamburg, 2006
- [7] Schurig: Kommentar zur Straßenverkehrsordnung.12. Auflage, Bonn, 2006
- [8] Bruns u.a.: Ökonomisches Konzept zur Parkraumbewirtschaftung in Berlin-Wilmersdorf. Abschlussbericht im Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik, TU Berlin, 2002
- [9] H. Topp: Parkraum als Steuerungsinstrument. In: Handbuch für Kommunale Verkehrsplanung, Grundwerk, Berlin, 1996
- [10] Hass-Klau u.a. in DER NAHVERKEHR 4 / 2008: Wie beeinflussen Investitionen in den ÖPNV den Pkw-Besitz?
- [11] Baier, Hebel, Peter, Schäfer: Gesamtwirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen V 75, Bergisch Gladbach, 2000
- [12] Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen: Kids im Quartier. Altersbedingte Ansprüche von Kindern und Jugendlichen an ihre Stadt- und Wohnquartiere. ILS NRW Schriften 197, Dortmund, 2004
- [13] Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen: Nahmobilität im Lebensraum Stadt, Krefeld, 2007
- [14] Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft: Schrift 34. Erreichbarkeit der Innenstadt, o.E., 2000
- [15] Prof. Gerlach, Bergische Universität Wuppertal: E-Mail vom 10.06.08
- [16] M. Lehmbrock, Deutsches Institut für Urbanistik: persönliche Auskunft am 29.05.08, Berlin
- [17] Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Institut für angewandte Sozialforschung: Mobilität in Deutschland, Berlin / Bonn, 2002
- [18] Umfrage in Hamburger Morgenpost, 18.06.08
- [19] Bundesgesetzblatt: Bußgeldkatalogverordnung, Berlin, 2007
- [20] Vertrag über die Zusammenarbeit in der 19. Wahlperiode der Hamburgischen Bürgerschaft zwischen der Christlich Demokratischen Union, Lan-



- desverband Hamburg und Bündnis 90 / Die Grünen, Landesverband Hamburg, die GAL, Hamburg, 2008
- [21] Freie und Hansestadt Hamburg: Verkehrsentwicklungsplan Hamburg, 2004
 - [22] Freie und Hansestadt Hamburg: Parkraumbilanz Innenstadt, Hamburg, Stand 08 / 2002
 - [23] Freie und Hansestadt Hamburg: Bewohnerparken in Hamburg. Rechtslage, Übersicht und Entwicklung der Bewohnerparkgebiete, Hamburg, 2004
 - [24] Kundenzentrum Hamburg-Mitte: Telefonische Auskunft vom 15.07.08, Hamburg
 - [25] Landesbetrieb Verkehr Hamburg: Telefonische Auskunft vom 15.07.08, Hamburg
 - [26] www.statistik-nord.de, Stand 05 / 08
 - [27] Freie und Hansestadt Hamburg: 9. Untersuchung über das Abstellen von Kraftfahrzeugen in Wohngebieten, Hamburg, 2008
 - [28] Masuch + Olbrisch: Parkraumauslastung / Parkverhalten Hamburg. II. Erhebung nach Einführung des kostenlosen Kurzparkens
 - [29] ARGUS: Parken im Umfeld des Flughafens Hamburg (Vorabzug), Hamburg, 2008
 - [30] M. Quraischi: Nutzerverhalten in Quartiersgaragen. Diplom-Arbeit an der HafenCity Universität, Hamburg, 2007
 - [31] www.seeland-immobilien.de, Stand 18.06.08
 - [32] Freie und Hansestadt Hamburg: Hamburgische Bauordnung, zuletzt geändert am 14. Dezember 2005
 - [33] Freie und Hansestadt Hamburg: Richtlinie für die Förderung von zusätzlichen Stellplätzen in privaten Stellplatzanlagen, Hamburg, 2003
 - [34] Pech, Wermuth, Zeininger: Parkhäuser – Garagen; Wien, 2006
 - [35] Gesellschaft für Innovative Verkehrstechnologien: Methoden und Instrumente für Parkraumplanung und Parkraummanagement, Berlin, 2006
 - [36] Planungsgruppe Nord: Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte. SRL-Tagung Parkraumbewirtschaftung Quo Vadis, Berlin, 10./11.10.2007
 - [37] Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin: Leitfaden Parkraumbewirtschaftung, Berlin, 2004
 - [38] Landeshauptstadt Düsseldorf: Verkehrsentwicklungsplan. Parken, Düsseldorf, 2006
 - [39] Stadt Dortmund: Stellplätze in der Innenstadt, Dortmund, 2003
 - [40] Stadt Dortmund: Bedarf und Akzeptanz von Quartiersgaragen im Gerichtsviertel, Dortmund, 2005
 - [41] Mentz: Parkraummanagement in München. SRL-Tagung Parkraumbewirtschaftung Quo Vadis, Berlin, 2007
 - [42] N. Bieling: Überwachungskonzepte als Teil des Parkraum- und Mobilitätsmanagements in München. SRL-Tagung Parkraumbewirtschaftung Quo Vadis, Berlin, 2007



- [43] Kreisverkehrsreferat München: telefonische Auskunft von H. Bieling, 24.06.08
- [44] H. Ziesch: Bürgerbeteiligung im Szeneviertel Äußere Neustadt Dresden – der Weg zur Parkraumbewirtschaftung. SRL-Tagung Parkraumbewirtschaftung Quo Vadis, Berlin, 2007
- [45] www.mainziel.de, Strand 06 / 08
- [46] Stadt Frankfurt: Telefonische Auskunft von Fr. Bechtholt, 24.06.08
- [47] www.stadt-koeln.de, Stand 23.06.08
- [48] Baudepartment Basel-Stadt: Konzept Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel, Basel, 2005
- [49] Stadt Basel: telefonische Auskunft von H. Egli am 21.05.08
- [50] Tiefbauamt der Stadt Zürich: Parkieren in Zürich, Zürich, 2004
- [51] Handbuch der Kommunalen Verkehrsplanung, 3.2.10.4 Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich, Berlin, 04 / 08
- [52] www.amsterdam.nl, Stand 06 / 08
- [53] www.rali.boku.ac.at, Stand 06 / 08
- [54] www.parking.dk, Stand 06 / 08
- [55] www.wien.gv.at, Stand 06 / 08
- [56] C. Bauhardt: Verkehrsplanung in Paris. In: Internationales Verkehrswesen, Bonn, 06 / 05
- [57] www.parkingsdeparis.com, Stand 06 / 08
- [58] Deutscher Städte- und Gemeindebund: „Stadt und Verkehr – 100 Leitsätze zur Verkehrsgestaltung in Städten und Gemeinden“, Verlagsbeilage „Stadt und Gemeinde INTERAKTIV“, Ausgabe 4/2004
- [59] European Co-operation in the Field of Scientific and Technical Research COST: „Parking policy measures and their effects on mobility and the economy“, Report on COST Action 342, August 2005
- [60] LK Argus GmbH: „Parkgebührengestaltung“ - Arbeitspaket 8 im Rahmen des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens „ParkenBerlin“ der Förderinitiative Mobilität 21 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Förderkennzeichen 650013/2007, noch unveröffentlicht
- [61] Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland. Forschungsprogramm Stadtverkehr, FE 77.0473/2003, BSV (Bearb.), 2006
- [62] Eigene Recherchen
- [63] Stadt Bonn, Beschlussvorlage Ds-Nr. 0611900 vom 25.07.2006
- [64] Landeshauptstadt Düsseldorf: Niederschrift des öffentlichen Teils der 10. Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses am 27.11.2003
- [65] Landeshauptstadt Düsseldorf, Informationsvorlage Nr. 66/ 8/2004
- [66] Rhein-Main-Zeitung vom 27.05.2005
- [67] Gemeinderat Karlsruhe: Berichte aus der Sitzung vom 17. Juli 2007



- [68] Tiefbauamt Kiel: Geschäftliche Mitteilung für politische Gremien der Landeshauptstadt - Bauausschuss, Wirtschaftsausschuss sowie Innen- und Umweltausschuss, August 2004
- [69] Kochs, Stolte-Neumann: Umsonst ist noch zu teuer - Akzeptanz und Wirksamkeit des kostenlosen Parkens für 15 Minuten in Köln. Straßenverkehrstechnik 11/02
- [70] Niederschrift über die 18. Sitzung (öffentlicher Teil) der Bezirksvertretung Münster-Mitte am 15.08.2006 und Anlage 2 zur Berichtsvorlage Nr. V/0516/2006
- [71] Landeshauptstadt Saarbrücken, Pressemitteilung vom 14.07.2004
- [72] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zum Einsatz bargeldloser Zahlungsmittel beim Parken, Köln, 2007
- [73] Hellweg Anzeiger vom 06.02.2006
- [74] Auskunft von Herrn Flath, Q-Park GmbH & Co. KG am 28.11.2007
- [75] Auskunft von Frau Prof. Schäfer, FH Frankfurt am Main, am 09.04.2008
- [76] „Blaue Parkplätze werden begrüßt“, Basler Zeitung vom 25.05.2007, S.15
- [77] website der Stadt Graz, Stand 25.10.2007
- [78] Københavns Kommune / Parkering København: Information Parkering, 2006
- [79] website der Stadt Ravensburg, Stand 25.10.2007
- [80] website der Stadtwerke Bamberg, Stand 25.10.2007
- [81] websites der Städte Filderstadt und Oldenburg, Stand 25.10.2007
- [82] website der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH, Stand 25.10.2007
- [83] Huber-Erler, Ralf: Wirkungsweise flächendeckender Parkraumbewirtschaftung und ihre Wirksamkeit zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, Kaiserslautern, 1998
- [84] Edinger, Lerch: Einfaches hilft schon. Barrieren abbauen im Wohnumfeld. In Stadt und Raum 6 / 2007, Winsen / Aller
- [85] Baier, Braun, Peter, Wagener.: Auswirkungen des Anwohnerparkens, Bergisch-Gladbach, 1997
- [86] Stadt Bochum: Ruhrgebietsparkausweis für Handwerker, Bochum, 2006
- [87] www.carsharing.de; Stand 04/08
- [88] Allgemeiner Deutscher Automobil-Club: Parkraummanagement in Klein- und Mittelstädten, München, 2004
- [89] www.pgn-kassel.de, Stand 06 /08
- [90] L. Kaden: Analyse und Bewertung der Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung in den Abend- und Nachtstunden, Berlin, 2006