

# Park Raum Management

Warum es eine Frage der Gerechtigkeit ist,  
Parken einen Preis zu geben.

## Park-Raum-Management

Liebe Bewohner\*innen des unteren Ostviertels,

im Rat der Stadt Göttingen wird seit geraumer Zeit diskutiert, dem Parken im öffentlichen Raum einen Preis zu geben. Teil der Diskussion ist der Parkraum vor Ihrer Haustür. Bislang hat das Parken dort nichts gekostet, künftig könnten Gebühren erhoben werden. Warum das keine Verschlechterung, sondern fair ist, zeigt Ihnen das Papier der Agora-Verkehrswende, das wir Ihnen auf diesem Weg zusenden.



„Es gibt immer mehr und immer größere Autos. Für Insass\*innen ist die Größe ein Sicherheits-Plus, für zu Fuß gehende und Rad fahrende aber ein Sicherheitsrisiko, insbesondere für ältere Menschen und Kinder. Wir wollen die Sicherheit für die Menschen erhöhen, die unserer besonderen Fürsorge bedürfen. Daher minimieren wir Parksuchverkehre und schaffen mehr Grünflächen im Straßenraum.“

Rolf Becker (Co-Fraktionsvorsitzender und GRÜNER im Bauausschuss)

„Ohne Parkraummanagement gilt: Wer Geld für ein, zwei, oder drei Autos hat, findet dafür Platz im öffentlichen Raum. Jeder Parkplatz wird jährlich mit 210€ aus Steuergeldern finanziert. Alle bezahlen den Parkraum, aber nicht alle nutzen ihn. Der Platz fehlt für Fußgänger\*innen, Radverkehr und Freiflächen. Wo früher Kinder spielten, ist heute alles zugeparkt. Wo sich früher Nachbar\*innen unter Bäumen unterhielten, ist der Boden mit Asphalt versiegelt. Wir wollen, dass der öffentliche Raum für alle nutzbar ist und grüner wird.“



Heike Hauk (GRÜNE im Umweltausschuss)



„Besonders trifft die unübersichtliche Parksituation diejenigen, die auf breite und sichere Wege angewiesen sind, etwa, weil sie im Rollstuhl sitzen. Ihnen bleibt oft nur eine schmale Fuhr, sodass ein qualitätsvolles Vorankommen nicht möglich ist. Daher ist Parkraummanagement sozial gerecht.“

Julian Schlumberger (Ratsvorsitzender und GRÜNER im Bau- sowie im Umweltausschuss)

Die Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stellt seit der Kommunalwahl im September 2021 mit 14 Mitgliedern die stärkste Fraktion im Rat der Stadt. Die Bürger\*innen Göttingens haben sich damit für Klimaschutz, die Mobilitätswende und sozialen Zusammenhalt entschieden. Diese Ziele verfolgen wir für Sie im Rat der Stadt konsequent. Bei Fragen und Anregungen melden Sie sich gern jederzeit:

**Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
im Rat der Stadt Göttingen  
Geschäftsführung: Christina Urlaub und Ina Jacobi  
Hiroshimaplatz 1-4 | 37083 Göttingen  
Telefon: 0551-400-2784 und 0551-400-2785  
Mail: Grueneratsfraktion@goettingen.de  
www.gruene-goettingen.de/stadtrat/

Website:



Facebook:



Instagram:



## Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen

Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement

4. aktualisierte Auflage 2022



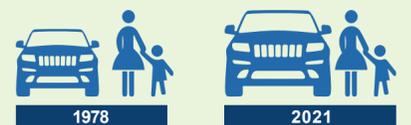
## Sicherheit

Dicht geparkte Autos versperren den Weg und die Sicht

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

### Risiko für Kinder

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



### Der Gesetzgeber behandelt Verkehrsteilnehmer:innen unterschiedlich

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



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

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



Anteil der Neuzulassungen nach Fahrzeugklassen (in %)

### Falschparken behindert den Verkehrsfluss

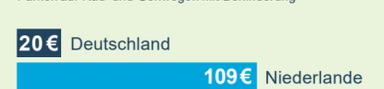
...und gefährdet Verkehrsteilnehmer:innen.



In Zusammenhang mit dem Parken.

### Parkverstöße ahnden

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



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

# Zeit und Kosten

Parkplätze bereitstellen kostet Geld.

Parkplätze suchen kostet Zeit und Nerven

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

## Parkplatzsuche ist verlorene Lebenszeit

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



## Verzerrter Wettbewerb

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

Preisentwicklung ÖPNV-Tickets und Parkgebühren in München



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

## Parkplätze kosten Geld

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

Anteile nach Kostengruppen

45 %

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

27 %

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

28 %

für die tatsächliche bauliche Herstellung, Entwässerung, Reinigung und Beleuchtung

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

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

Ein Bewohnerparkausweis ist günstiger bei ...



Ein Bewohnerparkausweis ist teurer bei ...



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

EIN BEWOHNERPARKAUSWEIS IN STOCKHOLM KOSTET RUND 1.300 EURO IM JAHR.

# Öffentlicher Raum

Autos haben Privilegien und beanspruchen

wertvollen Platz in Städten

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

## Autos sind Platzverschwender

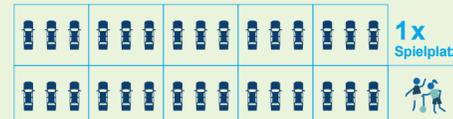
Wo ein Auto steht, finden zehn Fahrräder Platz.



## Gesellschaftliche Wertung

Parkplätze bekommen mehr Raum als Kinder. Grünflächen und Spielplätze sind wichtig zur Erholung, doch in Berlin gibt es 10 Mal so viel Fläche für Parkmöglichkeiten wie für Spielplätze.

10x Parkfläche



## Parken besitzt Sonderstellung

Straßenraum wird von der öffentlichen Hand zu unterschiedlichen Preisen angeboten, die nicht den Wert für das Gemeinwohl berücksichtigen. Ein Bewohnerparkausweis kostet beispielsweise in München 30 Euro pro Jahr (8 Cent pro Tag). Andere Nutzungen sind deutlich teurer. So kostet ein Stand von der Größe eines Parkplatzes auf dem Wochenmarkt 18 Euro pro Tag und eine vergleichbare Freischankfläche vor einer Gaststätte 1,50 Euro.



## Günstiger Abstellraum

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

Parkgebühren für eine Stunde in der Innenstadt

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

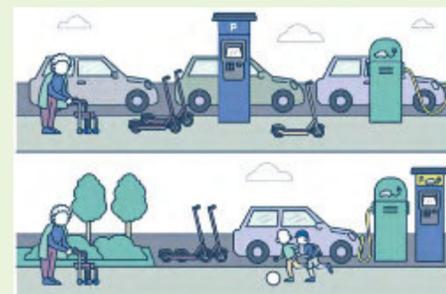
## Leere Parkhäuser, volle Straßen?

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



## Weg frei

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



# Parkraummanagement

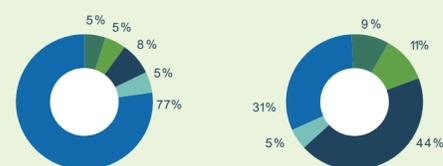
Freie Parkplätze gibt es dort, wo das Parkraummanagement funktioniert

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

## Mehr Platz zum Parken als zum Arbeiten?

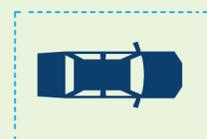
Mitarbeiter:innen, die gratis einen Parkplatz am Arbeitsplatz nutzen, streichen einen „Flächenbonus“ ein. Kolleg:innen ohne Auto gehen leer aus.

Verkehrsmittelwahl auf dem Weg zum Arbeitsplatz



Parkplatz am Arbeitsplatz vorhanden / Kein Parkplatz am Arbeitsplatz vorhanden

Wirkungen von zehn Jahren „Push & Pull“-Maßnahmen in München



12,5 m<sup>2</sup> pro Tiefgaragen-Stellplatz



8–10 m<sup>2</sup> pro Einzelbüro

## Amsterdam macht Platz

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

Mehr Platz für ...



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

## 4. aktualisierte Auflage 2022

72-2022-DE

Herausgeber

Agora Verkehrswende  
Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin  
T +49 (0)30 700 14 35000  
F +49 (0)30 700 14 35129  
www.agoraverkehrswende.de  
info@agoraverkehrswende.de

Durchführung 4. Auflage

Wolfgang Aichinger  
Projektleiter Städtische Mobilität  
wolfgang.aichinger@agora-verkehrswende.de

Marica Gehfuß  
Referentin für Mediengestaltung und Kommunikation  
marica.gehfuuss@agora-verkehrswende.de

Durchführung Erstausgabe (2018)

Anne Klein-Hitpaß  
ehem. Projektleiterin Städtische Mobilität

Auftragnehmer  
Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (difu),  
Uta Bauer, Martina Hertel

tipplingpoints – Agentur für nachhaltige Kommunikation,  
Rosa Rausch, Robert Sedlak, Julia Kirsch-Bauer  
Ellery Studio,  
David Ramirez Fernandez

Erste Veröffentlichung September 2018

Bitte zitieren als:

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

## Quellenangaben

Titelbild: CASASchützenplatz e.V.

### SICHERHEIT

„Immer mehr SUV“: Kraftfahrbesamstat (2021): Neuzulassungen von Personenkraftwagen in den Jahren 2020 bis 2018 nach Segmenten sowie dem Anteil der auf gewerbliche Halter zugelassenen Personenkraftwagen. URL: <https://bit.ly/3Dg3wK>

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

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

„Strafzettel vs. Ordnungswidrigkeit“: Beförderungserschleichung wird in Deutschland nach § 265a Strafgesetzbuch sanktioniert (Erschleichen von Leistungen). § 9 Erhöhtes Beförderungsentgelt. www.bussgeldkatalog.org

### ZEIT UND KOSTEN

„Bewohnerparken Berlin“: <https://service.berlin.de/dienstleistung/121721/>

„Bereitstellungskosten“: Notz, Jos Nino (2015): Öffentlicher Raum zum privaten Parken. Eine Analyse der Bereitstellung öffentlicher städtischer Straßenräume für ruhenden Kfz-Verkehr vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Anforderungen und institutioneller Rahmenbedingungen. Masterarbeit am Fachgebiet für Integrierte Verkehrsplanung, Technische Universität Berlin.

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

„Stockholm“: <https://parking.stockholm/boende/parking/>

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

„Verzerrter Wettbewerb München“: Ratsinformationssystem der Stadt Freiburg (2021) Fortschreibung der Parkgebührensatzung <https://bit.ly/2Vv9Z6S> und [www.pro-bahn.de/fakten/fahrpreise\\_mv\\_v.htm](http://www.pro-bahn.de/fakten/fahrpreise_mv_v.htm)

### ÖFFENTLICHER RAUM

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

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

„Parkgebühren international“: Amsterdam: <https://www.amsterdam.nl/parken-verkeer/parkkaart/rievn/>; London: <https://www.cityoflondon.gov.uk/services/parking/on-street-parking/>; Kopenhagen: <https://www.kk.dk/parkeringszoner-koebenhavn/>; Stuttgart: <https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/auto/parken.php>; München: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtrecht/vorschrift/309.pdf>; Braunschweig: [https://www.braunschweig.de/politik\\_verwaltung/politik/stadt-recht/2\\_08\\_Parkgebuehrensatzung\\_2020.pdf](https://www.braunschweig.de/politik_verwaltung/politik/stadt-recht/2_08_Parkgebuehrensatzung_2020.pdf)

„Mehr Park- als Spielplätze“: [www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik\\_planung/strassen\\_kfz/parkraum/](http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/parkraum/) und [www.berlin.de/sen/uvk/natur-und-gruen/stadtgruen/kinderspielplaetze/](http://www.berlin.de/sen/uvk/natur-und-gruen/stadtgruen/kinderspielplaetze/)

„Platzverschwender“: [www.humankind.city/blog/2018/07/meet-the-fietsvonders-rotterdam-solution-to-combat-street-parking/](http://www.humankind.city/blog/2018/07/meet-the-fietsvonders-rotterdam-solution-to-combat-street-parking/)

### PARKRAUMMANAGEMENT

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

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

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

„München“: Kodransky, M. und Hermann, G. (2011): Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation.

Unter: [www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/Europes\\_Parking\\_U-Turn\\_ITDP.pdf](http://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/Europes_Parking_U-Turn_ITDP.pdf)

„Suchzeit Wien“: COST (2005): Parking Policies and the Effects on Economy and Mobility. Report on COST Action 342.

Unter: [www.europeanparking.eu/media/1207/cost-action-342-final-report-1.pdf](http://www.europeanparking.eu/media/1207/cost-action-342-final-report-1.pdf)

