

Begleittexte für Websites und Social Media

1. Zu Schaubild: Pkw-Stellplätze sind größer als viele Kinderzimmer

Wir geben unseren Autos sehr viel Raum. Öffentliche Stellplätze werden heute mit fünf Metern Länge und 2,5 Metern Breite angelegt. Das sind 12,5 Quadratmeter in der Fläche. Somit geben wir unseren Pkw mehr Platz als vielen Kinderzimmern., die teilweise nur 10 Quadratmeter groß sind. Auch die empfohlene Mindestgröße (laut ASR A1.2) für Einzelbüros ist mit 8 bis 10 Quadratmetern deutlich geringer als die Fläche für einen Pkw-Stellplatz.

Dabei nutzen wir Autos laut der Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ im Durchschnitt nur 45 Minuten pro Tag. Im Einzelbüro halten wir uns hingegen bis zu 40 Stunden pro Woche auf und der Nachwuchs verbringt einen bedeutenden Anteil eines ganzen Lebensabschnitts im Kinderzimmer.

Die Maße für neue Stellplätze sind mit den Autos mitgewachsen. Als Kommunen können wir den Trend zu großen Autos nicht umkehren. Parkplätze reduzieren und faire Parkgebühren erheben, das können wir schon.

--

Social Media

2,5 Meter breit, 5 Meter lang, 12,5 Quadratmeter in der Fläche – das sind aktuelle Maße für einen Pkw-Stellplatz. Damit geben wir unseren Autos mehr Platz als vielen Kindern, die oft in kleineren Zimmern in Mietwohnungen leben. Und auch mehr Platz, als wir meistens im Büro zum Arbeiten haben. Die Maße für neue Stellplätze sind mit den Autos mitgewachsen. Als Kommunen können wir den Trend zu großen Autos nicht umkehren. Parkplätze reduzieren und faire Parkgebühren erheben, können wir schon.

#platzgewinnfuersklima, #Parkraummanagement, #parken, #Parkraum

--

Mit 12,5 Quadratmetern sind Pkw-Stellplätze größer als viele Kinderzimmer und Einzelbüros. Die Maße von Stellplätzen sind mit den Autos gewachsen. Wir können den Trend zu großen Autos nicht umkehren. Parkplätze reduzieren und faire #Parkgebühren erheben, können wir schon. #parken

2. Zu Schaubild: Im europäischen Vergleich günstige Parkgebühren

Parkgebühren werden von Bürgerinnen und Bürgern oft als Abzocke wahrgenommen. Dabei sind sie aus vielen Gründen berechtigt. Gerade europäische Metropolen, die für ihre

progressive Verkehrspolitik bekannt sind, wie Amsterdam, London und Kopenhagen, fordern hohe Parkgebühren, während die Parkgebühren in Deutschland im Vergleich dazu sehr niedrig sind. Das muss sich ändern, damit sie eine ökologische Lenkwirkung entfalten können.

Denn Parkgebühren können dabei helfen, dass auf umweltfreundliche Verkehrsträger umgestiegen wird. Oft ist es gar nicht notwendig, mit dem Auto zu fahren. Wer stattdessen den Bus, die Bahn oder das Fahrrad nimmt oder einfach läuft, schont das Klima.

Außerdem kosten Parkplätze die Kommunen viel Geld: für das Asphaltieren der Fläche, das Absenken von Bordsteinen, für die Reinigung und das Ausbessern von Schäden, und vieles mehr. Es ist gerecht, wenn Autofahrende diese Kosten über die Parkgebühren selbst tragen, anstatt sie unabhängig von der Nutzung ausschließlich über Steuern zu bezahlen.

Wer sein Auto parkt, beansprucht zudem 12,5 Quadratmeter öffentlichen Raum. Diese knappen, wertvollen Flächen könnten die Kommunen anderweitig nutzen, wenn sie diese nicht für Autofahrende reservieren würden. Beispielsweise für breitere Bürgersteige, einen Radweg, oder um Restaurants und Cafés Außengastronomie zu ermöglichen.

--

Social Media

Parkgebühren sind keine Abzocke. Sie helfen, klimaschädliche Autofahrten zu reduzieren. Sie stellen die Kosten für das Anlegen, Reparieren und Reinigen von Stellplätzen den Nutzerinnen und Nutzern in Rechnung. Sie zeigen: Öffentlicher Raum ist kein kostenfreier Abstellort für Autos, sondern wertvoll. #platzgewinnfuersklima, #Parkgebühren, #parken, #Parkraum

3. Zu Schaubild: Die besten Kunden kommen zu Fuß

„Wenn Parkplätze wegfallen, bleiben auch die Kundinnen und Kunden weg!“ Dieses Argument hört man oft von Einzelhandel, IHKs oder Gewerbeverbänden, wenn Kommunen Parkplätze reduzieren wollen. Dabei zeigt eine Studie des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI, 2019): Menschen, die zu Fuß zu den Geschäften laufen, geben durchschnittlich dort am meisten Geld aus. Gefolgt von Kundinnen und Kunden, die mit Bus und Bahn sowie dem Fahrrad kommen. Auf dem letzten Platz folgen die Autofahrenden.

Ähnlich sieht es bei der Anzahl der Geschäftsbesuche aus: Fußgängerinnen und Fußgänger suchen ein Geschäft durchschnittlich 51-mal pro Jahr auf, ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer 42-mal, Radfahrende 40-mal und Autofahrende nur 28-mal.

Wenn Kommunen Parkraum reduzieren oder Parkgebühren erhöhen wollen, geht es in erster Linie um Parkplätze am Straßenrand und auf öffentlichen Plätzen. In der Regel gibt es in den Innenstädten ausreichend Abstellmöglichkeiten in Parkhäusern und Tiefgaragen. Es ist also ungenutztes Potenzial vorhanden, um Autos abzustellen. Mit höheren Gebühren können Parkende in diese Abstellanlagen gelenkt werden und freiwerdende Flächen können anders genutzt werden.

--

Social Media

Einer Studie des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) zeigt: Die besten Kunden kommen zu Fuß. Sie besuchen Geschäfte am häufigsten und geben dort auch am meisten Geld aus. Es folgen ÖPNV-Nutzende und Radfahrende. Autofahrerinnen liegen im Kundenranking nach Hauptverkehrsmittel auf dem letzten Platz. Doch wenn Kommunen Parkplätze reduzieren wollen, hört man vom Einzelhandel oft: „Wenn Parkplätze wegfallen, bleiben auch die Kundinnen und Kunden weg!“ Dieses Argument widerlegt die BMVI-Studie.
#platzgewinnfuersklima, #Einzelhandel, #parken, #Parkraum

Quelle: FH Erfurt

[190925_Endbericht-RadverkInFuzos_final.pdf \(radsam-kampagne.de\)](#)

4. Zu Schaubild: Parkplätze sind teuer

Parkplätze sind in unseren Städten so allgegenwärtig, dass die meisten Menschen sie als kostenlose Selbstverständlichkeit wahrnehmen. Doch Parkplätze fallen nicht einfach vom Himmel, sondern sie müssen geplant, gebaut und instandgehalten werden. Die Parkgebühren in deutschen Kommunen geben das in der Regel nicht oder nur unzureichend an die Nutzer weiter.

Wird ein Parkplatz neu angelegt, verursacht das Kosten für die Asphaltierung und die Markierung. Zusätzliche Kosten können durch das Absenken des Randsteins entstehen, das den Autofahrern eine ebenerdige Zufahrt zum Parkplatz ermöglicht. Allein für diese Aufgaben kommen schnell mehrere Tausend Euro an Kosten zusammen – für einen einzelnen Parkplatz.

Hinzu kommen die laufenden Kosten für die Unterhaltung des Parkplatzes: Er muss regelmäßig gereinigt und im Dunkeln beleuchtet werden. Gelegentlich sind Reparatur- und Ausbesserungsarbeiten nötig. Und dann ist da auch noch die Überwachung durch das Ordnungsamt oder den Gemeindevollzugsdienst, die Fehlverhalten sanktionieren müssen. Dadurch fallen nach dem Bau des Parkplatzes jedes Jahr schnell mehrere Hundert Euro an Kosten an.

Vor allem aber belegt jeder Autoparkplatz wertvolle Fläche im offenen Raum. Betrachtet man die Grundstückspreise in deutschen Kommunen, kann eine Parkplatzfläche von 12,5 Quadratmetern je nach Lage schnell über Zehntausend Euro wert sein. Diese wertvolle Fläche halten die Kommunen tagein, tagaus für Autofahrer frei, und können sie so nicht für andere Dinge wie Grünflächen, Begegnungszonen oder Radwege nutzen.

Alle diese Kosten finanzieren die meisten Kommunen über Steuergelder, anstatt sie direkt an die Autofahrer weiterzugeben. Gegenüber den Menschen, die nicht Auto fahren oder keine öffentlichen Parkplätze nutzen, ist das nicht fair.

--

Social Media

Parkplätze kosten Geld. Das ist ein Fakt. Und nicht nur das, sie sind sogar ganz schön teuer. Es kostet mehrere tausend Euro, einen Parkplatz zu bauen. Jedes Jahr kommen mehrere Hundert Euro für Reinigung, Beleuchtung, Reparaturen etc. hinzu, ganz zu schweigen vom Wert, den die reine Fläche eines 12,5 Quadratmeter großen Parkplatzes hat. Auch die Kosten für Parkraumüberwachung sind zu berücksichtigen. Bloß merken die meisten Autofahrer nichts davon, denn die Kommunen verteilen diese Kosten über die Steuern auf alle Bürgerinnen und Bürger, anstatt sie an die Autofahrer weiterzugeben. Das ist nicht gerecht!
#platzgewinnfuersklima, #Parkgebühren, #parken, #Parkraum

5. Zu Schaubild: Weniger Autos, gleiche Mobilität

Das Prinzip des Carsharings ist den meisten Menschen inzwischen gut bekannt: Carsharing-Anbieter stellen eine Fahrzeugflotte zur Verfügung, meist über mehrere Stationen verteilt. Mitglieder können diese ganz nach Bedarf buchen: Kleinwagen für die Fahrt zu den Großeltern auf dem Land, Mittelklassewagen für den Familienausflug an den See, Transporter für den Umzug, und so weiter. Wer mehrere Wochen lang kein Auto braucht, zahlt auch nicht.

In Deutschland gab es Anfang 2022 rund 30.000 Carsharing-Fahrzeuge. Studien gehen davon aus, dass ein Carsharing-Auto bis zu 20 private Pkw ersetzt, denn Carsharing-Fahrzeuge werden wesentlich effizienter genutzt. Während ein privater Pkw im Schnitt nur 45 Minuten am Tag gefahren wird, kann ein Carsharing-Wagen von mehreren Personen am selben Tag genutzt werden.

Folgt man dieser Berechnung, sparen die 30.000 Carsharing-Fahrzeuge in Deutschland uns 600.000 private Pkw! Damit schaffen sie enorm viel Platz auf unseren Straßen, denn es werden deutlich weniger Parkflächen gebraucht.

Carsharing ist dabei nicht die einzige Form der geteilten Mobilität, die uns hilft, wenig genutzte und lange parkende Autos zu vermeiden. Klassische Fahrgemeinschaften können zum Beispiel dazu beitragen, dass mit weniger Autos genau so viele Menschen mobil sein können. Auch das neuere Ridepooling kann das schaffen. Dabei können Menschen in einer App angeben, welche Strecke sie fahren wollen. Eine App bündelt die Routenwünsche und schickt die Fahrer der Minibusse auf effiziente Routen, auf denen Menschen mit ähnlichen Streckenwünschen an ihren Wunschorten eingesammelt und wieder abgesetzt werden.

--

Social media

In Deutschland gibt es inzwischen über 30.000 Carsharing-Fahrzeuge. Das ist nicht nur praktisch für alle, die sich kein Auto leisten wollen oder können, sondern es schafft auch Platz in unseren Städten! Denn während ein privater Pkw im Schnitt über 23 Stunden am Tag ungefahren rumsteht, kann ein Carsharing-Auto viel effizienter ausgelastet werden. Dadurch ersetzt es bis zu 20 private Pkw! #platzgewinnfuersklima, #carsharing #geteiltemobilität #mehrplatz

6. Zu Schaubild: Weniger Autos, gleiche Mobilität

Obwohl die meisten Autos vier bis fünf Sitze haben, sitzen im Durchschnitt nur 1,5 Personen darin. Das macht das Auto zu einem sehr ineffektiven Transportmittel, jedenfalls was die Transporteffizienz angeht. Um sechzig Personen von A nach B zu transportieren, fahren 45 Autos. Würden diese sechzig Personen stattdessen den Bus nehmen, würde ein einziger Bus ausreichen, um alle zu transportieren. Selbst, wenn alle sechzig Personen statt in den Autos auf ihren eigenen sechzig Fahrrädern fahren würden, verbrauchten sie immer noch deutlich weniger Platz.

Das zeigt ganz deutlich: Wir müssen mehr Verkehr verlagern, weg vom Auto, hin zum Umweltverbund, bestehend aus Fahrrad, Fuß und ÖPNV. Das ist nicht nur gut für Umwelt und Klima, weil Treibhausgase und Feinstaub vermieden werden, sondern es ist auch gut für unsere Städte und Kommunen. Wenn wir weniger Auto fahren, wird Platz frei für andere Dinge, die im Moment oft zu kurz kommen. Breite Fußwege mit schönen Bänken zum Beispiel.

--

Social Media

Quizfrage: Wie transportiert man am effizientesten 60 Personen von A nach B?

Hat da jemand „Auto“ gesagt? Da müssen wir leider widersprechen. Denn in einem Auto sitzen im Schnitt nur 1,5 Personen, wir bräuchten also 45 Autos. Wenn die 60 Personen stattdessen alle einen Bus oder jeder sein eigenes Fahrrad nehmen würde, bräuchte das viel weniger Platz! #platzgewinnfuersklima, #flächengerechtigkeit #mehrplatzfürsrad

7. Zu Schaubild: Leere Parkhäuser, volle Straßen

Wenn eine Kommune Parkplätze im öffentlichen Raum zurückbaut, um dort zum Beispiel Platz für Fuß- und Radverkehr zu schaffen, ist der Aufschrei vor Ort oft groß. „Wo sollen wir denn dann parken?“, fragen die Autofahrer. Was die meisten von ihnen übersehen: Oftmals gibt es ganz in der Nähe genügend Parkplätze – in Parkhäusern oder Tiefgaragen nämlich.

Weil Autofahrer kostenlose oder kostengünstige Parkplätze am Straßenrand oft als selbstverständlich und ihr gutes Recht wahrnehmen, sind gebührenpflichtige Parkhäuser in ihrer Wahrnehmung nicht gleichwertig. Dabei müssten die Gebühren für das Parken am Straßenrand eigentlich viel höher liegen, wenn man die Kosten für den Bau und die Pflege eines Parkplatzes bedenkt.

Aber weil das Parken am Straßenrand ebenso günstig bzw. kostenlos ist, stehen große Parkhäuser nicht selten zur Hälfte leer. Selbst zu Stoßzeiten, in denen viele Menschen mit dem Auto zum Arbeiten oder Shoppen in die Gegend fahren, melden Kommunen oft einen Leerstand von über 30 Prozent.

Für Kommunen ist es daher wichtig, die Parkhäuser explizit in ihr Parkraummanagement mit einzubeziehen. Zum Beispiel, indem die Gebühren für das Parken dort gesenkt und günstige

Dauerparkausweise geschaffen werden, und gleichzeitig das Parken am Straßenrand teurer wird. Diese zusätzliche Maßnahme hilft dabei, die Nachfrage nach Parkplätzen am Straßenrand zu senken, sodass Parkflächen für andere Nutzungen umgewandelt werden können.

--

Social Media

Mal wieder keinen Parkplatz gefunden? Probier's doch mal im Parkhaus! Selbst zu Stoßzeiten sind die meisten Parkhäuser nicht voll ausgelastet. Also, worauf wartest du noch? Park' im Parkhaus und schaff Platz auf unseren Straßen für andere Dinge als nur parkende Autos! #platzgewinnfuersklima, #parken #umparken

9. Unfallursache Parken

Website:

Rund jeder fünfte Unfall mit Personenschaden bei Radfahrenden und Zufußgehenden hängt mit parkenden Autos und Transportern zusammen.

Die Hauptgefahr für Radfahrende ist das Dooring: Die Person hinter dem Steuer oder auf dem Beifahrersitz öffnet die Autotür, ohne auf den Verkehr zu achten. Herannahende Radfahrende werden davon überrascht und tragen Verletzungen davon, weil sie entweder mit der Tür oder beim Ausweichen mit einem anderen Verkehrsteilnehmenden kollidieren.

Was hilft: Der sogenannte „Holländische Griff“. Öffnen Sie die Autotür immer mit der vom Griff entfernten Hand, zum Beispiel mit der rechten Hand, wenn sie auf dem Fahrersitz sitzen. Dabei drehen Sie den Oberkörper automatisch ein und können den Schulterblick nicht vergessen.

Hauptgefahr für Fußgängerinnen und Fußgänger sind durch abgestellte Fahrzeuge beeinträchtigte Sichtbeziehungen zu anderen Verkehrsteilnehmenden. Wenn sie eine zugeparkte Straße ohne Fußgängerüberweg queren wollen, müssen sie erst auf die Fahrbahn treten, um den Verkehr einzuschätzen zu können und gesehen zu werden.

Was hilft: Halten Sie sich an die Verkehrsregel und parken Sie nicht in Park- und Halteverbotszonen sowie nicht direkt an Kreuzungen und Einmündungen. Auch Kommunen können etwas tun. Sie können beispielsweise einzelne Parkplätze entfernen, um zusätzliche Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende zu schaffen. An Stellen, an denen sehr häufig falsch geparkt wird, können bauliche Maßnahmen helfen. Wenn möglich, können Anlehnbügel aufgestellt werden, um zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen.

Social Media:

Rund jeder fünfte Unfall mit Personenschaden bei Radfahrenden und Zufußgehenden hängt mit parkenden Autos und Transportern zusammen. Die Hauptgefahr für Radfahrende ist das Dooring: Eine Autotür wird unmittelbar vor dem Radfahrenden geöffnet und es kommt zur Kollision. Das können Autofahrende mit dem „Holländischen Griff“ vermeiden. Öffnen Sie die Autotür immer mit der vom Griff entfernten Hand. Dabei drehen Sie den Oberkörper automatisch ein und können den Schulterblick nicht vergessen. Die Hauptgefahr für Zufußgehende sind geparkte Autos, die die

Sichtbeziehung zum fließenden Verkehr behindern. Parken Sie daher regelkonform, also nicht im Halteverbot und nicht direkt an Kreuzungen und Einmündungen.

Quelle: Unfallforschung der Versicherer

<https://www.udv.de/resource/blob/81786/29bba8969ab5f5ad66d723191fe31bd1/pm-data.pdf>

10. Zum Umstieg auf umweltfreundliche Alternativen motivieren

Website:

Um die Pariser Klimaziele einzuhalten und lebenswerter zu werden, müssen Städte und Gemeinden den Autoverkehr dringend reduzieren. Das gelingt den Kommunen vor allem dadurch, dass sie ihre Bürgerinnen und Bürger davon überzeugen, ihre Wege freiwillig öfter mit Bussen, Bahnen, dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen. Eine gute Taktik, um Menschen für den Umstieg vom Auto auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu überzeugen, sind die sogenannte Push- und Pull-Maßnahmen.

Push-Maßnahmen machen das Autofahren unattraktiver, wie beispielsweise Parkgebühren in der Innenstadt. Pull-Maßnahmen werden zum Ausgleich eingeführt, wie beispielweise reduzierte Preise für Bus- und Bahnfahrten, oder die Einrichtung attraktiver Radwege.

Die Stadt Wien konnte zum Beispiel mit der Einführung von Kurzzeitparkgebühren von 2,20 Euro pro Stunde und einem günstigen 365-Euro-Jahresticket für den ÖPNV das Straßenverkehrsaufkommen zwischen 2010 und 2015 um 6,3 Prozent reduzieren. Gleichzeitig nahm der Straßenverkehr in vielen anderen Städten zu.

In Radolfzell konnte der Absatz von Einzelfahrscheinen für Busse zwischen 2017 und 2019 um 300 Prozent gesteigert werden. Ausschlaggebend dafür: Die Stadt führte Parkgebühren ein und reduzierte gleichzeitig den Ticketpreis auf einen Euro pro Fahrt.

Social Media:

In einer lebenswerten Umgebung wohnen und gleichzeitig das Klima schützen: Das wollen wir alle. Wenn Menschen freiwillig vom eigenen Auto auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie Busse und Bahnen umsteigen, kommen wir diesem Ziel näher. Dazu können Kommunen ihre Bürgerinnen und Bürger mit Push- und Pull-Maßnahmen motivieren. Etwa indem sie gleichzeitig Parkgebühren in der Innenstadt erheben bzw. erhöhen und im Gegenzug günstige Tickets für den ÖPNV anbieten. In Wien und Radolfzell hat das bereits geklappt. Wien konnte den Straßenverkehr zwischen 2010 und 2015 um 6,3 Prozent reduzieren. Radolfzell konnte der Absatz von 1-Euro-Einzelfahrscheinen für den Bus um 300 Prozent steigern.

Quellen: Stadt Wien; Südkurier

- <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/verkehrszaehlung/>
- <https://www.stadt-wien.at/wien/parken-in-wien/kurzparkzone-wien.html>
- <https://www.stadt-wien.at/wien/parken-in-wien/parkpickerl.html>
- <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/477369/umfrage/inhaber-von-jahreskarten-fuer-den-oeffentlichen-verkehr-in-wien/>
- <https://www.suedkurier.de/region/kreis-konstanz/radolfzell/Seit-die-Fahrt-mit-dem-Stadtbus-in-Radolfzell-nur-noch-einen-Euro-kostet-hat-sich-der-Verkauf-der-Fahrscheine-verdreifacht;art372455,10245973>

11. Parkgebühren in die Verkehrswende investieren

Website:

Die Einnahmen, die Städte und Gemeinden durch Parkgebühren generieren, sind nicht zweckgebunden. Autofahrende haben daher oft das Gefühl, dass das Geld im allgemeinen kommunalen Haushalt verschwindet. Dabei können Kommunen das Geld, das nach dem Begleichen der Kosten für den Stellplatz übrigbleibt, zielgerichtet einsetzen. Es kann beispielsweise zum Schutz des Klimas in die Verkehrswende investiert werden: in Zuschüsse für günstige ÖPNV-Tickets, moderne Busse oder komfortable und sichere Rad- und Fußwege. Das Geld kommt dann auch Autofahrenden zugute. Denn wenn sich die Bedingungen für andere Verkehrsteilnehmende verbessern, fahren weniger Menschen mit dem Auto und die Straßen werden leerer.

Optional: Falls ihre Kommune die Einnahmen aus den Parkgebühren in gute Projekte investiert, teilen Sie dies den Bürgerinnen und Bürgern mit. Beispielsweise in dem Sie es unter den obenstehenden Text schreiben, den Sie zusammen mit dem Schaubild des Kompetenznetz Klima Mobil auf Ihre Website stellen.

Social Media:

Die Einnahmen, die Städte und Gemeinden durch Parkgebühren generieren, sind nicht zweckgebunden. Autofahrende haben daher oft das Gefühl, dass das Geld im allgemeinen kommunalen Haushalt verschwindet. Dabei können Kommunen das Geld, das nach dem Begleichen der Kosten für den Stellplatz übrigbleibt, zielgerichtet einsetzen. Es kann beispielsweise zum Schutz des Klimas in die Verkehrswende investiert werden: in Zuschüsse für günstige ÖPNV-Tickets, moderne Busse oder komfortable und sichere Rad- und Fußwege. Das Geld kommt dann auch Autofahrenden zugute. Denn wenn sich die Bedingungen für andere Verkehrsteilnehmende verbessern, fahren weniger Menschen mit dem Auto und die Straßen werden leerer.

Quelle: Kompetenznetz Klima Mobil, Deutsches Institut für Urbanistik

<https://difu.de/nachrichten/bewohnerparken-in-den-staedten-wie-teuer-darf-es-sein>