

Maßnahme:

Parkzeitlimitierung



23 Stunden parkt ein Auto durchschnittlich pro Tag. Und beansprucht dabei mindestens 15 m².⁴

Parken effizient und klimaschonend gestalten

Die Parkzeitlimitierung ist ein wesentliches Instrument zur Steuerung des innerkommunalen Verkehrs. Sie dient weiterhin dazu den konkurrierenden Nutzeransprüchen in den Kommunen gerecht zu werden und die Auslastung der Stellplätze zu erhöhen. Durch das Eindämmen des Parksuchverkehrs können der CO₂-Ausstoß reduziert und die Innenstädte zusätzlich aufgewertet werden.

1. Warum Parkzeit limitieren?

- Öffentlicher Raum ist ein begrenztes Gut und sollte vor allem in Ortskernen effizient genutzt werden. Kurzzeitparkplätze ermöglichen eine hohe Umschlagrate und führen zur effizienteren Nutzung des Raums;
- Durch die hohe Umschlagrate auf Kurzzeitparkplätzen reduziert sich der Parksuchverkehr, der in Städten bis zu 25 % des Verkehrsaufkommens ausmacht. Die Reduzierung des Parksuchverkehrs verringert die Luft- und Lärmbelastung des Verkehrs und auch dessen CO₂-Ausstoß⁴
- Durch die hohe Umschlagrate kann der Parkbedarf auch mit weniger Parkplätzen gedeckt werden, sodass Fuß- und Radverkehrs- sowie Aufenthaltsflächen auf Kosten von Parkraum ausgeweitet werden können. Somit tragen Kurzzeitparkplätze dazu bei, eine lebendige Ortsmitte zu erhalten, was wiederum die lokale Wirtschaft stärkt;
- Kurzzeitparkplätze stellen die Erreichbarkeit für diejenigen Kunden des Einzelhandels sicher, die mit dem Auto

anreisen. Diese Gruppe trägt durchschnittlich aber nur zu knapp 24 % des Gesamtumsatzes eines Einzelhandelsgeschäfts bei.⁴

Rechtlicher Rahmen:

- Parken im öffentlichen Straßenraum ist als Gemeingebrauch grundsätzlich zulässig, wie sich aus § 12 StVO ergibt. Eine zeitliche Parkraumbewirtschaftung ist im Rahmen der §§ 13, 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 2a StVO zulässig.⁹
- Die Einführung eines flächenhaften Kurzparkens muss nach derzeitiger Rechtslage jedoch durch § 45 Absatz 1 Satz 1, Absatz 9 StVO verkehrlich begründet werden und aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung erforderlich sein.⁹
- Die Parkhöchstdauer kann für bestimmte Parkflächen mit entsprechendem Zusatzzeichen zum Zeichen 314 festgelegt werden.⁹

2. Wie Parkzeitlimitierungen umsetzen?

Um Kurzzeitparkplätze in der Ortsmitte und im Stadtzentrum einzurichten, bedarf es einer Status-Quo-Analyse:

- Welche Gruppe besetzt die vorhandenen Parkflächen in den Ortsmitten als Dauerparker?
- Welche Verlagerungseffekte sind zu erwarten?⁴

Ein ganzheitliches Konzept schließt auch die kontrollierte Steuerung der zu erwartenden Verlagerungseffekte ein. Dies wird beispielsweise folgendermaßen erreicht:

- Durch die Zusammenarbeit mit ansässigen Unternehmen beim betrieblichen Mobilitätsmanagement,
- Durch das Einrichten von Quartiersgaragen oder Anwohnerparkzonen.

Ziel muss es sein, den für Besucher knapper werdenden Parkraum effizienter auszulasten.⁴ Dies wird unter anderem folgendermaßen erreicht:

- Durch das Ausweisen von Kurzzeitparkplätzen mit einer festgelegten Höchstparkdauer;³
- Durch eine engmaschige Preisstaffelung, beispielsweise im Viertelstundentakt.³

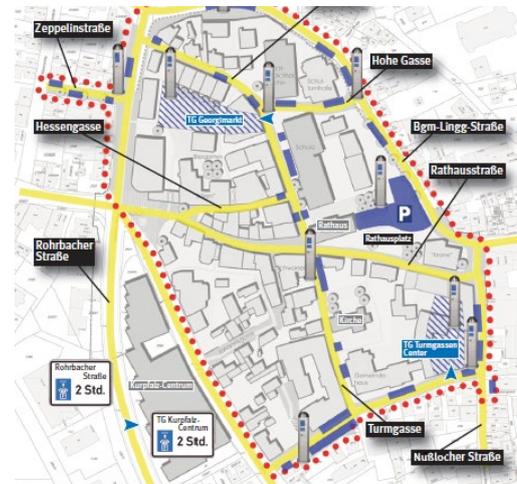
3. Good-Practice: Parkzeitlimitierungen in Leimen

Konsequente Parkraumbewirtschaftung ist nicht allein eine Aufgabe von Großstädten ist; das bewies 2019 die 27.000 Einwohnerstadt Leimen. Deren neues Parkraumkonzept umfasst unter anderem die konsequente Ausweitung von Kurzzeitparkplätzen auf die gesamte Innenstadt mit einer Höchstparkdauer von zwei Stunden. Zusätzlich wurde die **Brötchentaste** in Parkhäusern abgeschafft.⁵

Zeitgleich wurde die Bewirtschaftungszone über die Innenstadt hinaus massiv ausgeweitet und flächenmäßig nahezu verdoppelt.⁵ Dies ging mit einer Verdopplung der Parkgebühren von 25 auf 50 Cent je halbe Stunde einher.⁵ Auch um Parkdruck durch Verdrängungseffekte zu vermeiden, gibt es seit der Einführung des neuen Konzepts tagsüber kaum mehr kostenfreie Parkplätze im Bewirtschaftungsgebiet. Insgesamt erhofft sich die Stadtverwaltung Mehreinnahmen in Höhe von 150.000 bis 200.000 Euro pro Jahr.⁵

Parkzeitlimitierungen sind laut der Stadt Leimen ein wichtiges Instrument um die Attraktivität der Innenstadt zu erhöhen und sollen gleichzeitig auch die Wirtschaftlichkeit der Park-

raumbewirtschaftung gewährleisten.⁷ Dauerparkende Pendler will die Stadt auf Park+Ride-Parkplätzen bündeln, die seit 2020 bewirtschaftet werden. Monats- und Jahreskarten für Park+Ride-Parkplätze werden nur nach Vorlage von ÖPNV-Monats- bzw. Jahreskarten ausgestellt.⁵



Quelle: Stadt Leimen.

4. Weitere Anregungen zur Umsetzung von Parkzeitlimitierungen:

- Je näher am Innenstadtbereich, desto kürzer sollte die Höchstparkdauer gestaffelt werden. Die Staffelung nach Zonen kann idealerweise auf die Zonen der Parkgebührenordnung übertragen werden: z.B. Preisstufe I mit Höchstparkdauer 60 min und Preisstufe II mit Höchstparkdauer von 120 Minuten.³
- Um Parksuchverkehr vorzubeugen erfordert eine Staffelung der Höchstparkdauer idealerweise ein digitales Parkleitsystem mit Echtzeitrückmeldungen. So können den Autofahrern Informationen zur Lage und zulässiger Parkdauer von freien Parkplätzen geliefert werden.³

Die Brötchentaste

Die Brötchentaste soll kurze Erledigungen von meist 15 Minuten von der Parkraumbewirtschaftung ausnehmen oder stark verbilligen.

- Aus Sicht einer nachhaltigen Verkehrsplanung ist die Brötchentaste kritisch zu bewerten: Sie lädt zu Auto-nutzung auf Kurzstrecken ein, die leicht zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen wären.¹
- Die durch die Brötchentaste ermutigte Fahrt in die Innenstadt geschieht zudem häufig zu Lasten von fuß-läufig erreichbaren Läden im eigenen Stadtteil.⁸

Quellen und Literatur:

1. Agora Köln (2015): Verkehr des guten Lebens—Ein nachhaltiges Verkehrskonzept für Köln. [Link](#). (05.05.2020)
2. Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. Vorteile. [Link](#). (05.05.2020)
3. CIMA GmbH (o.J.): Verkehr, Parken und Wegführung. [Link](#). (05.05.2020)
4. FGM & AMOR (2015): Push & Pull – 16 gute Gründe für Parkraummanagement. [Link](#). (08.05.2020)
5. Frenzel Thomas (2018): Stadt bittet Autofahrer zur Kasse. [Link](#). (08.05.2020)
6. Frenzel Thomas (2019): Die Stadt macht bei den neuen Parkgebühren ernst. [Link](#). (08.05.2020)
7. Gemeinde Leimen (o.J.): Moderne Parkscheinautomaten aufgestellt. [Link](#). (05.05.2020)
8. Randelhoff Martin (2011): Ohne Parkplätze keine Kunden in der Innenstadt. Stimmt das? [Link](#). (08.05.2020)
9. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2020): Ruhender Verkehr – Hinweispapier für die Straßenverkehrsbehörden, Bußgeldbehörden und Kommunen in Baden-Württemberg.
10. Bildnachweis Headerfoto: Adrian Messe

Wir entwickeln unsere Steckbriefe zu verschiedenen Themen zum Klimaschutz im Verkehr stetig weiter und aktualisieren sie regelmäßig. Wir freuen uns über Ihr Feedback. Besuchen Sie auch unsere Homepage: www.klimaschutz-bewegt.de

Kompetenznetz Klima Mobil | NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH | Bereich Neue Mobilität | Wilhelmplatz 11 | 70182 Stuttgart | Verantwortlich für den Inhalt: Sandra Kristensen-Seethaler
Das Kompetenznetz Klima Mobil wurde von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in Kooperation mit der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) ins Leben gerufen. Gefördert wird das Kompetenznetz Klima Mobil durch die Bundesrepublik Deutschland. Zuwendungsgeber ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages, im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI). Die Fördersumme beträgt 2,3 Mio. Euro. Das Verkehrsministerium Baden-Württembergs beteiligt sich mit einem ähnlichen Betrag und unterstützt das Kompetenznetz inhaltlich.