

Maßnahme:

Optimierung der Parkraumüberwachung

**1.745 Unfälle mit
Personen- oder
schwerwiegenden
Sachschäden im
ruhenden Verkehr
2018 in Baden-
Württemberg⁵**

Parkraumüberwachung dient Gemeinwohl und Klimaschutz

Das beste Parkraumbewirtschaftungskonzept und die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung sind ohne entsprechende Überwachung wirkungslos. Eine optimierte Parkraumüberwachung verhindert Falschparken durch eine konsequente Ahndung und erhöht so die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr. Zudem sorgt sie dafür, dass der Komfort von Autofahrten gesenkt und deren Preis erhöht werden, sodass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Vergleich attraktiver werden und das Klima sowie die Aufenthaltsqualität in den Kommunen profitieren.

1. Warum lohnt sich Parkraumüberwachung?

Falschparken ist nicht nur gefährlich, sondern behindert oftmals auch den Verkehr mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und senkt so deren Komfort und Attraktivität. Beispielhaft zu nennen sind hier das Parken an Bushaltestellen, das Gehwegparken oder das ordnungswidrige Parken an Ladesäulen für Elektrofahrzeuge.^{5,8} Darüber hinaus stellen Falschparkeranteile von über 20 % die Funktionsfähigkeit einer Parkraummanagementmaßnahme in Frage und führen statt zu Verbesserungen oftmals nur zu Verärgerungen.⁷

Eine gute Parkraumüberwachung ist ein kostengünstiges und effektives Mittel zur Förderung des Umweltverbundes und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Kommunen. Nur durch eine konsequente Ahndung von Falschparkern kann eine Parkraumbewirtschaftung die gewünschte Verhaltensänderung bei der Verkehrsmittelwahl entfalten. So kann eine Vermeidung behindernder und gefährdender Parkvorgänge erreicht werden. Ferner werden schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, beispielsweise Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen, geschützt.⁸

In größeren Städten können darüber hinaus nennenswerte Einnahmeüberschüsse durch Parkraumbewirtschaftung erzielt werden. In kleineren Städten hingegen können, auf Grund der geringeren Parkgebührenhöhe, oft keine nennenswerten Mehreinnahmen generiert werden. Hier stehen dann die verkehrslenkenden Effekte der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahme sowie die damit einhergehende Aufwertung des öffentlichen Raums im Vordergrund.³ Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg geht davon aus, dass Nutzungsgebühren für öffentliche Parkplätze im ländlichen Raum ab 70 Euro und in Städten ab 150 Euro pro Monat als kostendeckend anzusehen sind.⁵

Durch die am 8. Oktober vom Bundesrat verabschiedete Neufassung der Bußgeldkatalog-Verordnung (s. Infobox Nr. 1) sollten alte Kosten-Nutzen-Analysen von Kommunen mit Bezug auf die Einführung oder eine Optimierung der Parkraumüberwachung - falls vorhanden - neu evaluiert werden. Festzuhalten ist aber auch, dass sich Parkraumüberwachung nicht zwingend finanziell rentieren muss: es handelt

sich hierbei um eine ordnungspolitische Pflichtaufgabe der Kommune.⁵

Elementar für die Erreichung einer wirtschaftlichen Effizienz durch eine Parkraumbewirtschaftung ist die Überwachung des ruhenden Verkehrs. Aus diesem Grund ist auf eine ausreichende personelle Kapazität beim Bewachungspersonal bereits vor Einführung von Parkraummanagementmaßnahmen zu achten. Alternativ ist auf andere Parkraumüberwachungsinstrumente zurückzugreifen, wie z.B. die Nutzung von Boden- oder Überkopfsensoren.³

Infokasten: Gebührenerhöhung

Eine Gebührenerhöhung um 100 Prozent geht nur mit einer Einnahmenerhöhung von etwa 25 Prozent einher. Das liegt vor allem daran, dass die Zahlungsmoral der parkenden Personen zurückgeht und die möglichen Verwarn- oder Bußgelder in Relation zu den Parkgebühren nicht nennenswert höher sind.³

2. Wie Parkraumüberwachung optimieren?

Der kommunale Handlungsspielraum bei der Parkraumüberwachung ist durch die Bundesgesetzgebung eingeschränkt, wie beispielsweise bei der Festlegung der Bußgeldhöhen für regelwidriges Parken. Größter Hebel für die Kommunen ist die Gewährleistung einer ausreichenden Überwachungsintensität sowie die Ausschöpfung der bestehenden Spielräume, wie beispielsweise bei der Bußgeldhöhe.⁵ Die erforderliche Überwachungsintensität

liegt in stadtkernnahen Wohn- und Mischgebieten bei zwei und mehr Bestreifungen täglich. Es ist dabei davon auszugehen, dass eine Überwachungskraft 400 bis 600 Parkstände im öffentlichen Straßenraum effektiv kontrollieren kann.⁷ Zusätzlich hat das Land Baden-Württemberg die Kommunen mit Erlass vom 11. Mai 2020 gebeten, die bisherigen und die durch die StVO-Novelle geschaffenen (derzeit noch nicht umsetzbaren) neuen

Handlungsspielräume mit dem Ziel der Steigerung der Verkehrssicherheit in vollem Umfang auszuschöpfen.⁸ So soll beispielsweise das regelwidrige und behindernde Parken in Kreuzungsbereichen oder auf Gehwegen konsequent geahndet werden, inklusive dem Abschleppen von Falschparkern bei Vorliegen einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung.^{3,5} Eine tatsächliche Behinderung bedarf es dabei nicht.⁸

StVO-Novelle: Erhöhung Bußgelder

Die neuen Bußgelder gelten ab dem 09. November 2021 und sehen u.a. vor:

Bis zu 100€ und 1 Punkt in Flensburg für...

- Parken auf Geh- und Radwegen
- Halten auf Schutzstreifen
- Verursachen von unnötigem Lärm und vermeidbarer Abgasbelastung

Bis zu 55 € für...

- Unberechtigtes Parken auf ausgewiesenen Parkplätzen für E-Fahrzeuge
- Unberechtigtes Parken auf Behindertenparkplatz

Die Geldbuße für rechtswidriges Parken an engen oder unübersichtlichen Straßenstellen, beispielsweise im Bereich

einer scharfen Kurve, wird von 15 auf 35 € angehoben.

Trotz der Novellierung sind die Bußgelder für Falschparken im Vergleich zum europäischen Ausland immer noch als sehr gering anzusehen. So beträgt das Bußgeld für Falschparken auf Geh- und Radwegen in der Schweiz 104 Euro, in den Niederlanden 140 Euro und in Spanien 200 Euro.⁵

3. Konkrete Praxisempfehlungen

Hier finden Sie ausgewählte Anregungen zur Optimierung der kommunalen Parkraumüberwachung:

- Die Einnahmen aus der Parkraumüberwachung, bestehend aus Erträgen aus Parkscheinegebühren, Verwarn- und Bußgeldern sowie Bewohnerparkausweisgebühren, separat im Haushalt auflisten. Die Verwendung der Parkgebühren steht den Kommunen frei, eine Zweckbindung, z.B. zur Herstellung von Parkeinrichtungen, besteht nicht.⁶ Es wird empfohlen, die generierten Mehreinnahmen der Förderung des Umweltverbundes zukommen lassen. Durch Schaffung von alternativen Mobilitätsangeboten erhöht dies die Akzeptanz in der Bevölkerung für die Gebührenerhebung.

In Tübingen werden beispielsweise die Überschüsse aus den von den Stadtwerken betriebenen Parkhäusern zum Verlustausgleich des ÖPNV genutzt.³

- Pauschale Vorgaben, bestimmte Ordnungswidrigkeiten (zum Beispiel das Gehwegparken, das auch für Motorräder untersagt ist) nicht zu verfolgen, oder Verkehrsdelikte in bestimmten Gebieten oder auf bestimmten Straßenabschnitten nicht zu ahnden, haben einen Ermessensausfall und damit die Rechtswidrigkeit der Entscheidung zur Folge und stehen mit den Pflichten der Verfolgungsbehörden nicht im Einklang.⁸
- Parken entgegen der Parkflächenmarkierung (zum Beispiel bei Überschreiten der Linien, Querparken, Parken über mehrere Parkboxen hinweg) ist auch bei nur geringfügigen Abweichungen verboten und ordnungswidrig. Ist die Beachtung der Markierung aufgrund der Fahrzeuggröße nicht möglich, darf nicht geparkt wer-

den und entsprechende Verstöße gilt es zu ahnden.⁸

- Zonen mit hohen Parkgebühren häufiger kontrollieren, da die Zahlungsmoral der Parkenden durch die niedrigen Verwarn-/Bußgelder geringer ist. Empfohlen wird ein Turnus von zwei Stunden.³
- Kontrollzeiten mit rotierenden Schwerpunkten etablieren und periodische Kontrollen auch nachts und am Wochenende durchführen, um das Gefühl der subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit zu erhöhen.⁵
- Grundsätzlich flächenhaft kontrollieren und auch Bereiche mit Halteverboten einbeziehen, um Verdrängungseffekte zu vermeiden.³
- Private Anzeigen von Parkraumverstößen sorgfältig prüfen und ggf. Ordnungswidrigkeitsverfahren einleiten. Fotos und Aussagen des Anzeigenden dienen hierbei als Beweismittel.⁵
- Aktionswochen organisieren, um Aufmerksamkeit für die Gefahren des Falschparkens zu generieren, z.B. Aktionen gegen das Parken auf Schutzstreifen.
- Regelmäßige Kontrollfahrten mit Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr durchführen, um Problemstellen zu identifizieren, die durch gefährdend oder behindernd parkende Fahrzeuge erzeugt werden.
- Infrastrukturelle Änderungen können gefährdendes und behinderndes Falschparken permanent verhindern, z.B. durch die Aufstellung von Poller und der Einrichtung von Fahrradabstellanlagen in Kreuzungsbereichen oder der Gestaltung eines vorgezogenen Seitenraums.^{3,5}

Smart Parking

Die Digitalisierung des Parkens ist kein einzelnes Produkt, sondern die Verknüpfung digitaler Dienste und Lösungen entlang der Prozesskette des Parkens – angefangen von der Bereitstellung von Stellflächen über das Finden, Anfahren und Abstellen von Fahrzeugen bis zur Zahlungsabwicklung. Digitale Lösungen sind freilich kein Selbstzweck, sondern müssen sich daran messen lassen, welchen Nutzen sie für die Kommunen stiften. Im Falle des Parkraummanagements muss sich die Bewertung ihres Mehrwertes daran orientieren, ob es gelingt, den öffentlichen Raum nachhaltiger zu nutzen und den Parkraumbedarf zu reduzieren.²

Die Digitalisierung kommt auch vermehrt in deutschen Kommunen bei der Parkraumüberwachung zum Tragen. Bad Hersfeld pilotierte deutschlandweit als erste Kommu-

ne die Erfassung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum mit Überkopfsensoren, die ergänzt wurden durch die Einrichtung digitaler Parkleitsysteme zur Verkehrssteuerung. Freie Parkplätze werden von den Sensoren identifiziert, genauso wie illegal abgestellte Fahrzeuge. Eine Kennzeichenerkennung erfolgt dabei nicht. Das Ordnungsamt kann gezielt gegen Parkzeitüberschreitungen und illegal geparkte Fahrzeuge vorgehen.²

Auch in Herrenberg hat man bereits erste Erfahrungen mit einem digitalen Parkleitsystem mit integrierter Parkraumüberwachung gesammelt. Ende 2019 wurden sechzig öffentliche Parkplätze in der Innenstadt mit Bodensensoren ausgestattet, die mit dem städtischen W-LAN Netz verbunden sind.¹¹

4. Good-Practice Beispiel Heidelberg – Gehwegparken unterbinden

Fahrzeuge, die auf Gehwegen halten oder parken, stellen oft eine große Behinderung für Fußgängerinnen und Fußgänger dar. Sie versperren die Sichtbeziehung und machen ein Durchkommen mit dem Kinderwagen, Bewegungshilfen oder Kinderfahrrad schwierig – ein Problem gerade für Kinder auf dem Weg zur Schule. Um die Gehwege im Stadtgebiet fußgängerfreundlicher zu machen und die Verkehrssicherheit auf Kinderwegen zu verbessern, geht die Stadt Heidelberg deshalb konsequent gegen das Gehwegparken vor.

Neben Kleinmaßnahmen, wie etwa dem Rückschnitt von Hecken, ist eine konsequente Parkraumüberwachung not-

wendig, um das widerrechtliche Gehwegparken zu verhindern. Das Parken und Halten auf Gehwegen ist gemäß Straßenverkehrsordnung nur dort zulässig, wo es mit den entsprechenden Verkehrszeichen ausdrücklich erlaubt wird. Hinzu kommen weitere ordnende Maßnahmen, um das Gehwegparken zu verhindern – etwa das Setzen von Pollern, die bauliche Umgestaltung des Straßenraums oder andere Vorschläge, die im Rahmen von Sicherheitsaudits identifiziert wurden. Vor der Umsetzung der Maßnahmen werden der jeweilige Bezirksbeirat, Stadtteilverein und die unmittelbar betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner informiert.¹⁰ Auch in Karlsruhe wurden erfolgreiche Pilotprojekte gegen

Quellen und Literatur:

1. AGFS NRW (2015): Parken ohne Ende? [Link](#). (04.05.2020)
2. Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO (2019): Die digitale Transformation des städtischen Parkens. [Link](#). (08.05.2020)
3. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2016): Parkraumbewirtschaftung: Nutzen und Effekte. [Link](#). (08.05.2020)
4. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2019): Ruhender Verkehr – Hinweispapier für die Straßenverkehrsbehörden, Bußgeldbehörden und Kommunen in Baden-Württemberg. [Links](#). (04.05.2020)
5. Deutscher Bundestag – Wissenschaftlicher Dienst (2020). [Link](#). (04.05.2020)
6. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (2005)
7. Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg - Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr (2020). [Link](#). (19.02.2021)
8. Stadt Karlsruhe. [Link](#). (19.02.2021)
9. Stadt Heidelberg. [Link](#). (19.02.2021)
10. Stadt Herrenberg. [Link](#). (19.02.2021)
11. Bildnachweis Headerbild: Adrian Messe, NVBW

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 | Wilhelmsplatz 11 | 70182 Stuttgart | Verantwortlich für den Inhalt: Lorenz Bume
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.



KEA-BW
DIE LANDESENERGIEAGENTUR



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Gefördert durch:
 Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages