

Exposé zur Masterarbeit

Parkraummanagement im Rahmen einer städtischen Verkehrswende

—

Konzepte ausgewählter deutscher Städte im Vergleich

vorgelegt von: Lukas Tüshaus
Betreuer: Prof. Dr. Claus-C. Wiegandt

Bonn, Juli 2022

Hintergrund

Seit Jahrzehnten werden Diskurse über Veränderungen im individuellen, aber auch im allgemeinen Mobilitätsverhalten in Deutschland geführt. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf dem Straßenverkehr und seinem vielfältigen Einfluss auf Umwelt und Gesundheit. Während in den 1990er Jahren der motorisierte Individual- und Nutzkraftverkehr durch strengere Regulierungen zu technischen Verbesserungen gezwungen wurde, so ging es in den letzten Jahren auch darum, alternative Fortbewegungsmittel wie das Fahrradfahren und den öffentlichen Personenverkehr auszubauen und zu fördern (vgl. Messner und Schubert 2021). Im öffentlichen Diskurs werden nun auch andere Effekte wie der enorme Flächenverbrauch des Straßenverkehrs, der entstehende Lärm oder die verringerte Aufenthaltsqualität in der Nähe großer Verkehrsflächen besprochen (Difu 2016/ Agora Verkehrswende 2019). Beispielsweise belegen Parkplätze für motorisierten Individualverkehr (MIV) einer Studie der Stadt Graz aus dem Jahr 2013 zufolge 92% des zur Verfügung stehenden Raums für ruhenden Verkehr (Difu 2015). Des Weiteren werden Autos durchschnittlich nur eine Stunde pro Tag genutzt (Difu 2016). Die diversen, unterschiedlichen Aktionen, Wünsche und Konzepte für eine Veränderung dieser Situation werden mit dem Begriff der Verkehrswende zusammengefasst. Trotz der vielschichtigen Diskussionen über die Notwendigkeit einer Änderung im Mobilitätsverhalten mangelt es noch an Erfolgen. Dies spiegeln die statistischen Kennzahlen wider. So wuchs in den letzten Jahren in Deutschland die Anzahl der zugelassenen Autos weiter (Kraftfahrtbundesamt 2022).

In größeren Städten konzentrieren sich die angesprochenen Probleme auf kleinem Raum. Franziska Kirschner benannte das Problem mit „Urban space is a scarce resource“ (Kirschner 2021). Dort werden immer wieder Wünsche laut, den öffentlichen Raum anders aufzuteilen und nutzen zu können, denn „sowohl für die verkehrliche als auch die soziale Funktion sind die Verteilung und Gestaltung des knappen öffentlichen Raums ausschlaggebend“ (Umweltbundesamt 2020a). Politische Initiativen wie Radentscheide (Bonn, Frankfurt, Essen etc.), Critical Mass-Veranstaltungen oder die Park(ing) Days, bei denen zeitweise Parkplätze mit alternativen Nutzungen belegt werden, zeigen, dass viele Menschen unzufrieden sind, wie Verkehrspolitik in Städten noch funktioniert (Difu 2016).

Auch in Bonn ist das Thema der Verkehrspolitik mit einer neuen Stadtregierung und Oberbürgermeisterin in den Fokus gerückt. In lokalen Medien entstand eine öffentliche Debatte über verschiedene Maßnahmen, darunter über die großflächige Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung sowie ein gesamtstädtisches Parkraumkonzept. Stadtregierung und -

verwaltung stellen dabei besonders Vorteile wie entstehende Freiräume für andere Verkehrsteilnehmer*innen sowie Anreize zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel in den Vordergrund. Regionale Wirtschaftsorganisationen treten als Kritiker*innen auf und befürchten eine schlechtere Erreichbarkeit von Gewerbe und Einzelhandel (General-Anzeiger 2022).

Forschungsgegenstand/ Forschungsstand

Parken ist ein essentieller Teil des motorisierten Individualverkehrs. Fast jede Strecke beginnt und endet damit, dass ein Auto geparkt werden muss und wer mit dem Auto fährt, möchte wissen, wo am Ende der Fahrt das Fahrzeug abgestellt werden kann. Wie schon angemerkt, stehen PKWs Statistiken zufolge durchschnittlich 23 Stunden am Tag und werden nur eine Stunde für die Fortbewegung genutzt. Dabei benötigt ein Parkplatz eine Fläche von 12 bis 15 m² (Difu 2016: 9). Wenn also im Rahmen einer Verkehrswende in Städten der motorisierte Individualverkehr reduziert werden soll, dann ist es angebracht, auch über eine andere Organisation des Parkraums nachzudenken.

Dies haben Akteur*innen aus Politik und Wirtschaft erkannt. Neben Initiativen und Stiftungen wie der Agora Verkehrswende und der Heinrich-Böll-Stiftung geben auch Landesministerien und das Umweltbundesamt Informationsbroschüren heraus, um Städte bei der Einführung von Parkraumkonzepten zu unterstützen (z.B. Agora Verkehrswende 2019; Heinrich-Böll-Stiftung 2020; Difu 2016; Umweltbundesamt 2020b). Dabei geht es überwiegend darum, positive Auswirkungen einer restriktiveren Parkraumpolitik darzustellen sowie interessierten Städten kommunikative und praxisbezogene Leitfäden an die Hand zu geben, wie umfassende Parkraumkonzepte eingeführt werden können. Jedoch bleiben die meisten erwähnten Effekte unbelegt, obwohl Parkraumreduktion teilweise angepriesen wird als „zentraler Hebel, um eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität zum Nutzen aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu fördern“ (Agora Verkehrswende 2018: 8).

Erste Forschungsergebnisse zum Thema Parken und Parkraum in der Stadt liegen vor. Zum Verständnis des Problems muss bei der Stadtentwicklung in Deutschland grundsätzlich die funktionale Trennung der Charta von Athen und die autogerechte Stadt betrachtet werden. Hinzu kommt, dass in der Verkehrsplanung der ruhende MIV zwar seit Langem mitgedacht wird (z.B. Kirchhoff 2002: 159ff), in den meisten Fällen Parkraum jedoch bedarfsorientiert geplant wird. Das zeigt sich auch in den rechtlichen Vorgaben. In vielen Städten gibt es noch Mindeststellplatzpflichten bei Neubauten, die teilweise durch Landesbauordnungen vorgeschrieben sind. Theoretische Beschreibungen der unterschiedlichen Möglichkeiten, wie

Parken in urbanen Räumen organisiert werden kann, sind ebenfalls schon vorhanden (beispielsweise bei Baier, Klemp und Peter-Dosch 2006). Dort wird Parkraummanagement als Überbegriff für Instrumente der Angebots- und Nachfragesteuerung benutzt, die neben einer Bewirtschaftung von öffentlich angebotenen Stellplätzen auch die Ausweisung privater Parkplätze durch rechtliche Vorgaben einschließt. Andere Ansätze unterscheiden dagegen zwischen ökonomischen, rechtlichen, baulichen und technologischen Maßnahmen (Kodransky und Hermann 2011). Auch wissenschaftliche Abschlussarbeiten wurden schon über das Thema Parken in der Stadt und seine vielfältigen Implikationen geschrieben. Besonders umfangreich bearbeitete Franziska Kirschner in ihrer Dissertation (2020) das Thema „Mobilität und Parken im urbanen Quartier“ am Beispiel Frankfurt-Bockenheims. Außerdem sind Städte dazu verpflichtet, vor der Erarbeitung von Stadtentwicklungs- und Verkehrskonzepten die vorhandene Situation zu erheben und zu analysieren. Somit liegen teilweise detaillierte Zahlen zur Parksituation vor.

Forschungsschwerpunkte und Methodische Herangehensweise

Die Schwerpunkte der anstehenden Masterarbeit sollen in der Erforschung, Beschreibung und Analyse von Parkmanagementsystemen und -konzepten in ausgewählten Städten in Deutschland liegen. Es sollen jedoch nicht kleinteilig einzelne Stadtteile betrachtet werden, wie es beispielsweise Franziska Kirschner in Frankfurt-Bockenheim umfassend getan hat, sondern es soll darum gehen, die schon eingeleiteten Maßnahmen und Konzepte im Bereich Parken der betrachteten Städte zu untersuchen sowie auf ihre Auswirkungen hin zu analysieren. Wie der Titel der Masterarbeit es schon ausdrückt, soll dabei der Blick darauf gerichtet werden, auf welche Weise eine Neuordnung der Parkflächen ein Teil einer grundsätzlichen Änderung des Stadtverkehrs im Sinne einer urbanen Verkehrswende sein kann. Auch der öffentliche Raum als kollektiver Aufenthaltsraum in seiner sozialen Funktion und seinen verschiedenartigen Nutzungsansprüchen soll dabei angesprochen werden (vgl. Notz 2017; Deutscher Städtetag 2016).

Konkret sollen folgende Fragen beantwortet werden: Wie sieht ein umfassendes Parkraummanagement in den betrachteten Städten aus? Welche Instrumente werden dafür genutzt? Welche Akteure spielen eine Rolle? Welche Interessen sind mit einem Parkraummanagement verbunden und inwieweit werden die Erwartungen und Vorstellungen, die an eine Neuordnung des Parkraums für MIV in Städten gestellt werden, erfüllt?

Methodisch sollen die Fragen mehrstufig bearbeitet werden. Im ersten Schritt sollen die ausgewählten Städte anhand von vorhandener Forschungsliteratur, aber auch mithilfe von

Dokumenten, welche die Städte selbst veröffentlicht haben, evaluiert werden. In diesem Städtevergleich soll besonders untersucht werden, welche Strategien und Vorgehensweisen in den jeweiligen Städten verfolgt werden, den öffentlichen und privaten Parkraum zu regulieren. Interessant sind dabei veröffentlichte Mobilitätskonzepte, mögliche Klimaneutralitätsstudien und Entwicklungskonzepte, in denen Parken als Teil der Verkehrsplanung erwähnt wird. Zusätzlich zu dieser eher beschreibenden Methode soll im nächsten Schritt an die Städte „herangezoomt“ werden und qualitative Interviews mit beteiligten Akteur*innen geführt werden. Qualitative Forschung lässt es zu, individuelle Perspektiven und Details der einzelnen Akteur*innen untersuchen und darstellen zu können (Mattissek/ Pfaffenbach und Reuber 2013). Um relevante Themen erfragen zu können, soll ein Leitfaden benutzt werden, der offen genug gestaltet werden muss, um die Interviewten ihre eigenen Schwerpunkte und Interpretationen erzählen lassen zu können, aber in den verschiedenen Interviews ähnliche Problemstellungen anspricht (Bohnsack/ Geimer und Meuser 2018). Die Gesprächspartner*innen sollten als Teil der Stadtpolitik oder -verwaltung bei der Einführung und Umsetzung der Parkraumbeschränkungen involviert sein. Somit kommen neben Stadtratsmitgliedern und Stadtplaner*innen auch Interessenvertreter*innen unterschiedlicher Verbände oder Initiativen in Frage.

Die Ausgangsfrage entstand durch die lokale Debatte und Berichterstattung in Bonn. Dadurch sollen mögliche Ergebnisse auch als Empfehlungen für ein weiteres Vorgehen in Bonn verwendet werden. Für einen hinreichend guten Vergleich sollten die zu untersuchenden Städte also einen ähnlichen Zuschnitt haben wie Bonn. In Frage kämen etwa Bochum, Wuppertal, Mannheim oder Karlsruhe.

Literaturauswahl

Agora Verkehrswende (2018): Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen. 2. Auflage. Berlin. Abrufbar unter:https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagemet-lohnt-sich_Agora-Verkehrswende_web.pdf

<https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oeffentlicher-raum-ist-mehr-wert-1/>

Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! - Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. Berlin. Abrufbar unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagemet-lohnt-sich_Agora-Verkehrswende_web.pdf

Baier, R., Klemps, A. u. Peter-Dosch, Chr. (2006): Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik Heft V 145. Bundesanstalt für Straßenwesen. (Wirtschaftsverlag NW) Bergisch Gladbach. Abrufbar unter: <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/118/file/V145.pdf>

- Bohnsack, R., Geimer, A. u. Meuser, M.** (Hrsg.) (2018): Hauptbegriffe qualitativer Sozialforschung. 4., vollst. überarbeitete und erweiterte Auflage. (Barbara Budrich UTB) Opladen/ Toronto.
- Deutscher Städtetag (Hrsg.)** (2016): Öffentlicher Raum und Mobilität – Positionspapier des Deutschen Städtetages. Deutscher Städtetag. Berlin/ Köln. Abrufbar unter:
- Difu - Deutsches Institut für Urbanistik** (2015): Push & Pull - 16 gute Gründe für Parkraummanagement. Abrufbar unter: <https://difu.de/node/9868>
- Difu – Deutsches Institut für Urbanistik** (2016): Parkraumbewirtschaftung – Nutzen und Effekte. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Stuttgart. Abrufbar unter: <https://difu.de/11582>
- General-Anzeiger** (2022): Wie die Koalition das Parken in Bonn verändern will. Bonn. Abrufbar unter: https://ga.de/bonn/stadt-bonn/bonn-wie-die-koalition-das-parken-in-bonn-veraendern-will_aid-67566085
- Heinrich-Böll-Stiftung** (2020): Praxis kommunale Verkehrswende. Schriften zur Ökologie, 47. Abrufbar unter: <https://www.boell.de/de/2020/01/16/praxis-kommunale-verkehrswende-ein-leitfaden>
- Kirchhoff, P.** (2002) Städtische Verkehrsplanung – Konzepte, Verfahren, Maßnahmen. 1. Auflage. (B.G. Teubner) Stuttgart/ Leipzig/ Wiesbaden.
- Kirschner, F.** (2021): Parking and competition for space in urban neighborhoods: Residents’ perceptions of traffic and parking-related conflicts. In: JTLU 14 (1), S. 603–623.
- Kirschner, F.** (2020): Mobilität und Parken im urbanen Quartier. Dissertation, Frankfurt am Main.
- Kodransky, M. u. Hermann, G.** (2011): Europe’s Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation. Institute for Transportation & Development Policy. New York. Abrufbar unter: <https://www.itdp.org/2011/01/18/europes-parking-u-turn-from-accommodation-to-regulation/>
- Kraftfahrtbundesamt** (2022): Bestand nach Fahrzeugklassen und Aufbauarten. Abrufbar unter : https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/2022/b_fzkl_zeitreihen
- Mattisek, A., Pfaffenbach, C. u. Reuber P.** (2013): Methoden der empirischen Humangeographie. (Westermann) Braunschweig.
- Messner, D., Schubert, T.** (2021): Die Zukunft der Stadtmobilität. In: Siebenpfeiffer, W. (Hrsg.) Mobilität der Zukunft. (ATZ/MTZ-Fachbuch. Springer Vieweg) Berlin/ Heidelberg.
- Notz, J. N.** (2017): Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende Kfz. Von der Tragödie einer Allmende – über Ursache, Wirkung und Legitimation einer gemeinwohlschädigenden Regulierungspraxis. IVP-Discussion Paper, 1/2017. Berlin.
- Umweltbundesamt (Hrsg.)** (2020a): Quartiersmobilität gestalten: Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen. Dessau-Roßlau. Umweltbundesamt. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/quartiersmobilitaet-gestalten>
- Umweltbundesamt (Hrsg.)** (2020b): Verkehrswende für ALLE - So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität. Dessau-Roßlau. Umweltbundesamt. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/2020_pp_verkehrswende_fuer_alle_bf_02.pdf

Letzter Aufruf aller Online-Ressourcen: 07.07.2022