



SHP Ingenieure

Parken als Schlüssel zur Verkehrswende?

Christian Adams

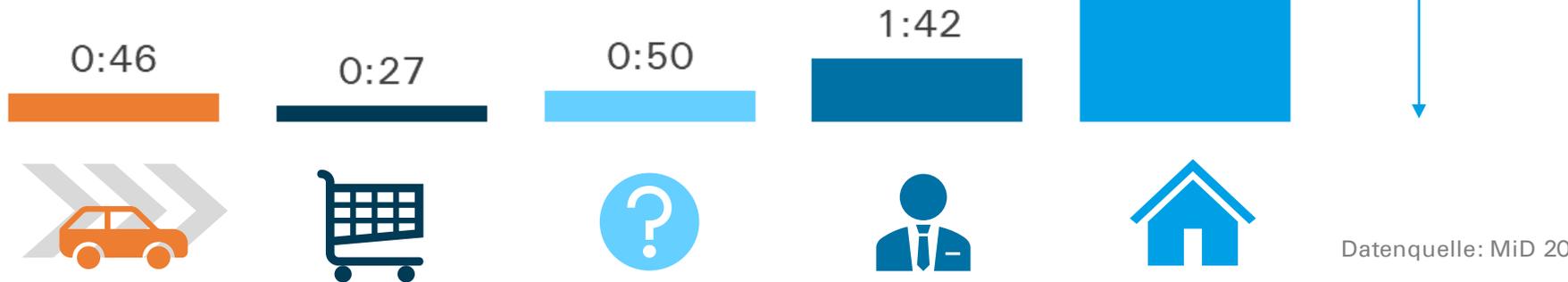


Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Telefon 0511.3584-450
Telefax 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Parken als Randerscheinung?

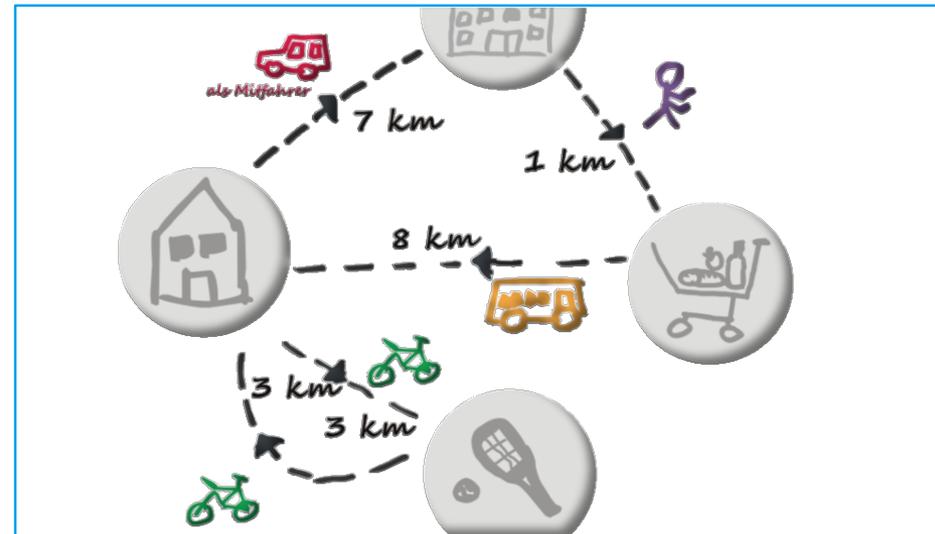
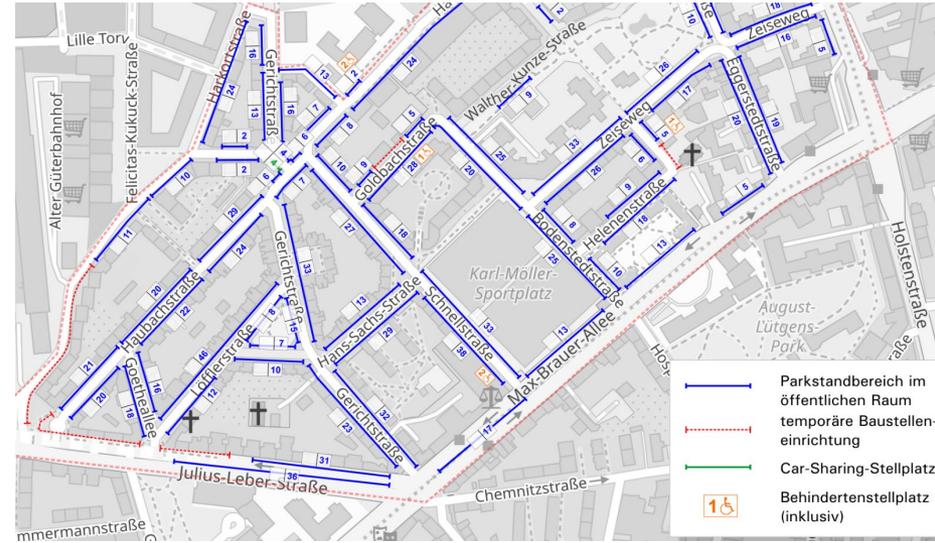
*„Privat-Pkw parken 97% des Tages...
... und das überwiegend zuhause!“*

- Fahrt
- Parken beim Einkaufen
- Parken an anderen Standorten
- Parken bei der Arbeit
- Parken zuhause

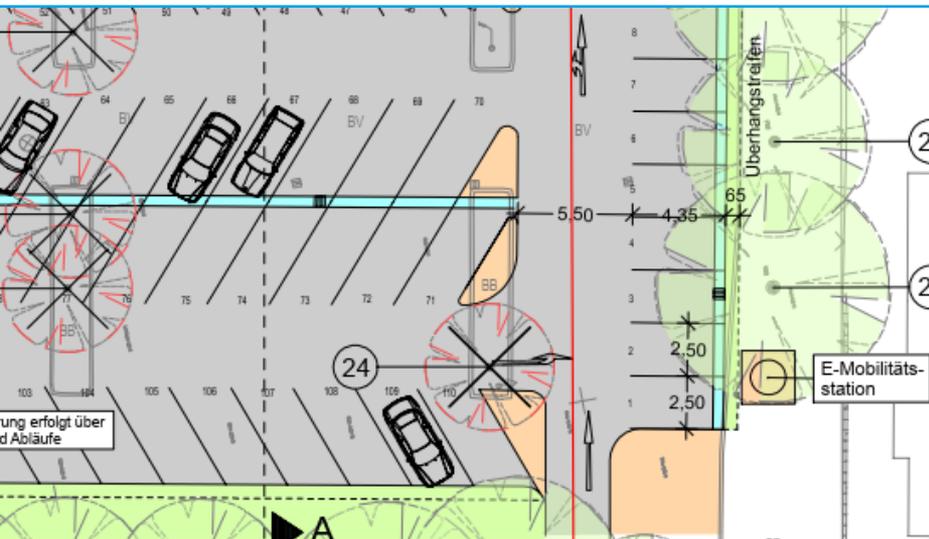


Datenquelle: MiD 2017

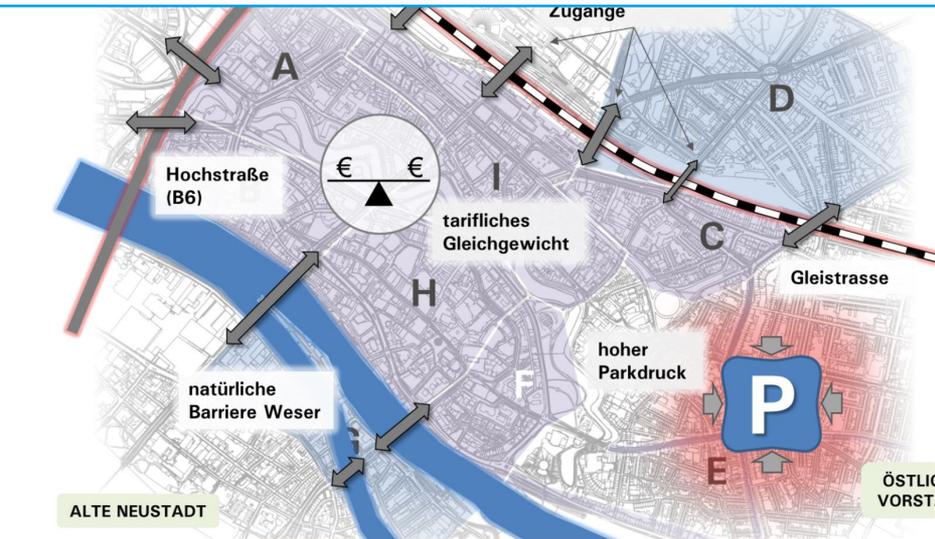
Verkehrsunplanun g



Unser Alltag



Unser Alltag



Betrieb und Verkehrssteuerung

Wie beeinflussbar ist das Parken? | Flensburg

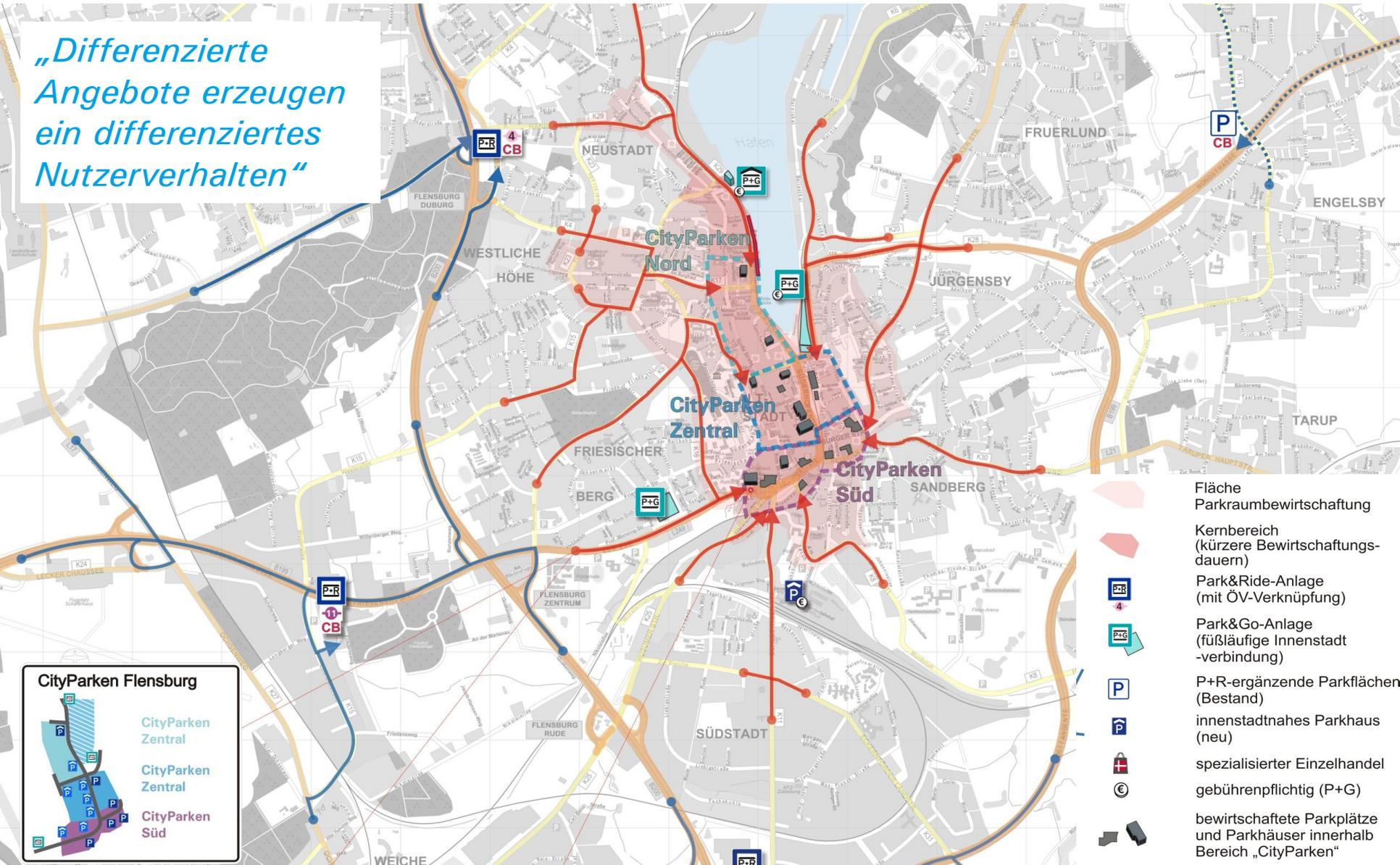
„Ein ganzheitlicher Ansatz vermittelt Intention und erzeugt Verständnis“



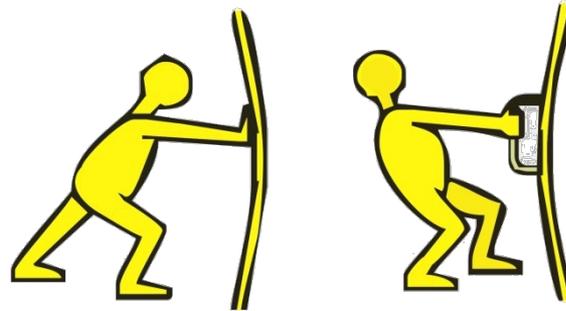
-  Verkehrsträger des Umweltverbundes auf den Radialen stärken
-  Durchlässigkeit und Aufenthaltsqualität für die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) in der Innenstadt erhöhen
-  Kfz-Verkehr auf stadtvträglichen und gut ausgebauten Infrastrukturen bündeln
-  Vorrang für den Kfz-Verkehr im Kernbereich der Innenstadt reduzieren

Wie beeinflussbar ist das Parken? | Flensburg

„Differenzierte Angebote erzeugen ein differenziertes Nutzerverhalten“



Wie beeinflussbar ist das Parken?



PUSH

differenzierte Angebote
und schlagkräftige
Mobilitätsalternativen

weniger
Parksuchverkehr

Stärkung des
Umweltverbundes

fairere Verteilung des
öffentlichen Raums

PULL

Widerstände für den Kfz-
Verkehr & ein klares
Nutzerkonzept

veränderte
s
Mobilitäts-
verhalten

Wie die kostenlose Cityzone bei den Fahrgästen ankommt



Hinweisschild auf die neue Cityzone am Königsplatz: Seit Jahresbeginn ist die Fahrt mit Bus und Tram rund um Kö und Moritzplatz kostenlos.

Bild: Bernd Hohlen

Führt die Maßnahme zu weniger (Parksuch)-Verkehr in der Innenstadt?

Gibt es genügend P + R-Angebote am Innenstadtrand?

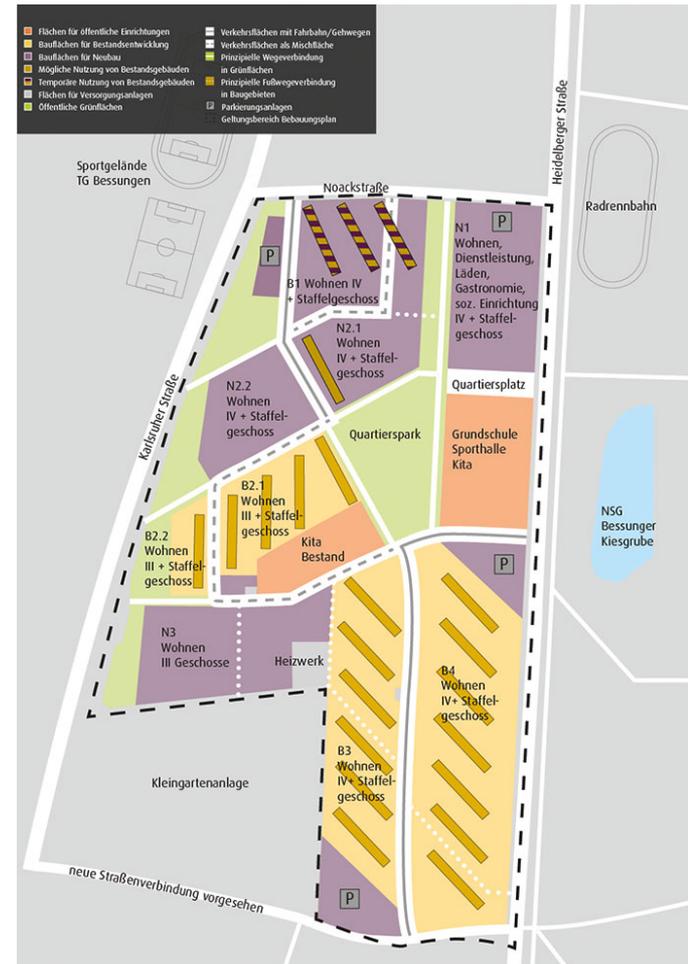
Ist der gewünschte Effekt 800.000 EUR / Jahr wert?

<https://www.augsburger-allgemeine.de/augsburg/Wie-die-kostenlose-Cityzone-bei-den-Fahrgaesten-ankommt-id56403036.html>

Was können neue Quartiere mit Mobilitätskonzept

Dortmund | Entwicklung
Westfalenhütte

Darmstadt | Lincoln-Siedlung

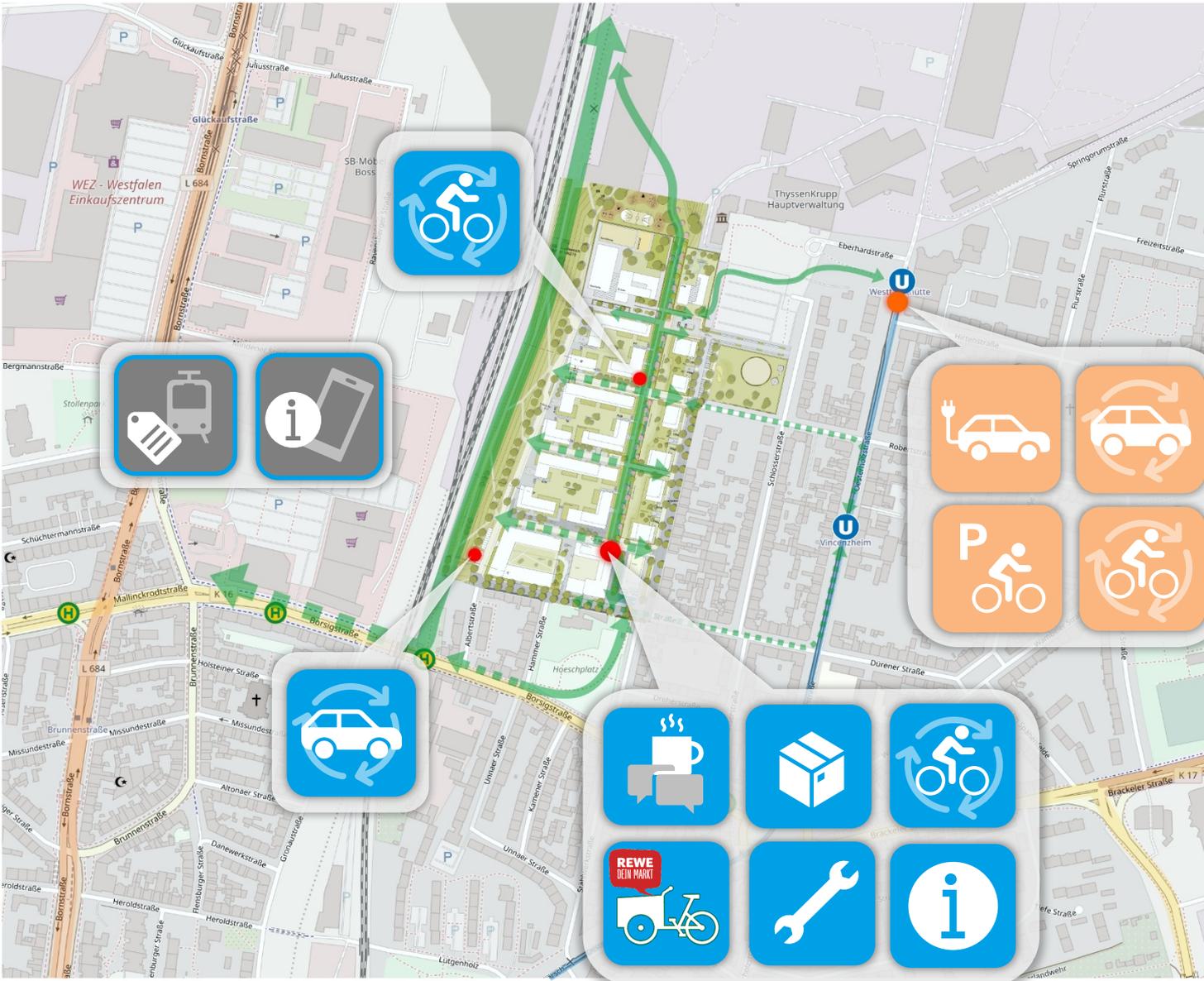


https://www.bauvereinag.de/db_pics/content/Lageplan0.jpg

Was können neue Quartiere mit Mobilitätskonzept beitragen?

| | Dortmund Entwicklung Westfalenhütte | Darmstadt Lincoln-Siedlung |
|--|---------------------------------------|---|
| Wohneinheiten | ~800 | ~2.000 |
| Stellplatzschlüssel | >0,8 (640) | <0,65 (1.300) |
| Besucherparkstände/WE | 0,15-0,20 (120-160) | 0,05/WE (100) |
| Quartiersgaragen | nein | ja |
| Bewirtschaftung öffentlicher Straßenraum | nicht vorgesehen | ja |
| mischgenutztes Areal | ja | ja |
| schienengebundene ÖPNV-Anbindung | ja | ja |
| Diversifiziertes Sharing-Angebot | geplant | ja |
| Mobilitätszentrale | soll umgesetzt werden | ja (Betrieb durch städtisches Verkehrsunternehmen HEAG) |

Dortmund Westfalenhütte | Mobilitätskonzept

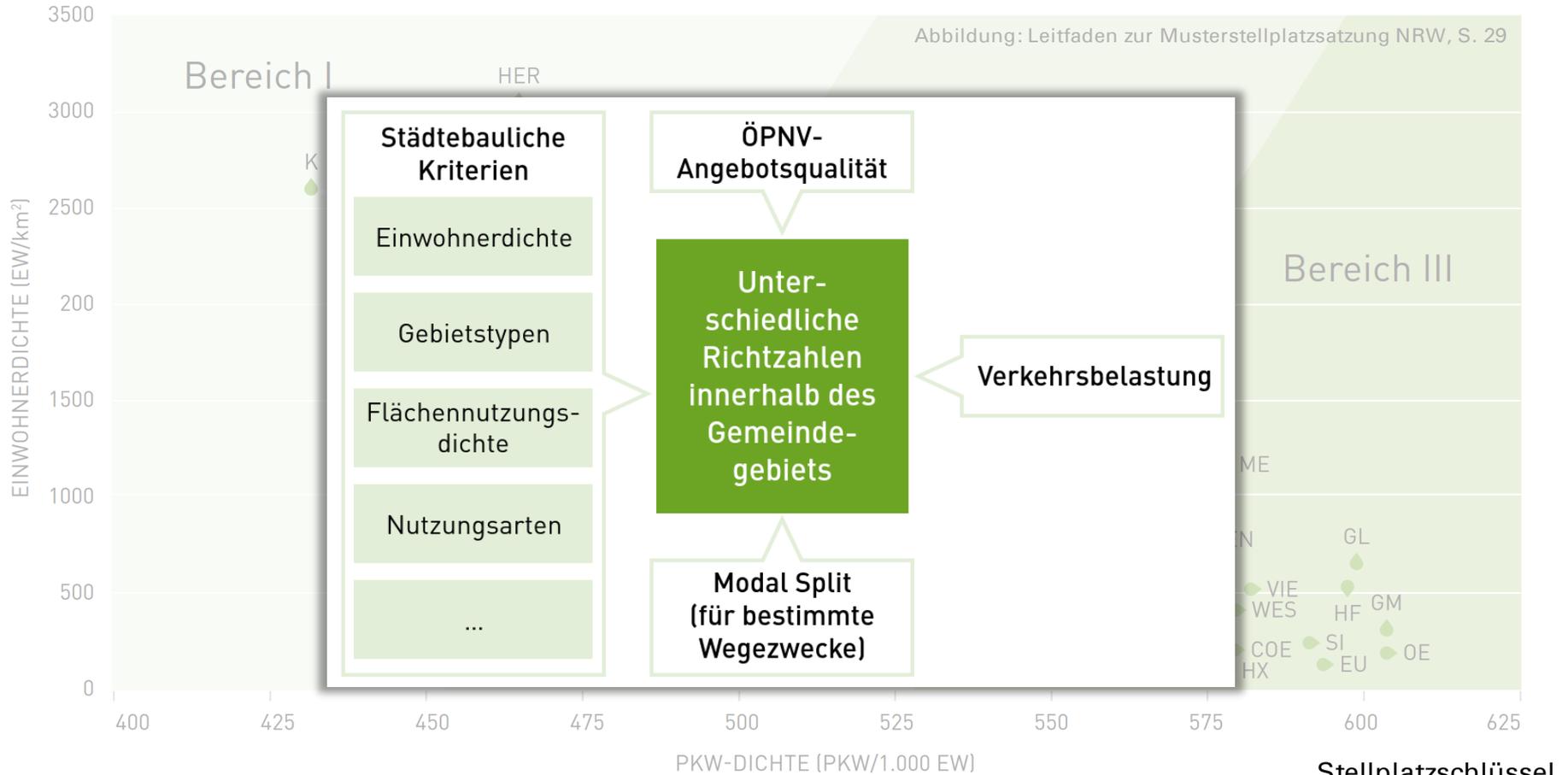


Essentials für Quartiere mit Beitrag zur Verkehrswende

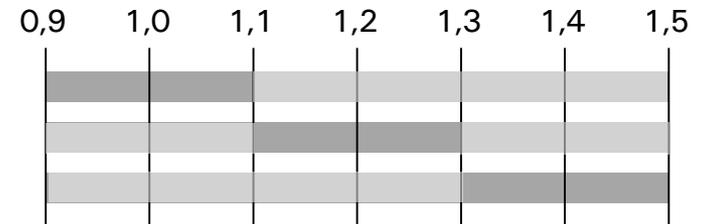
- hochwertige **ÖPNV-Verbindung** als das Mobilitäts-Rückgrat
- **Straßenraumfunktionen** dürfen durch das Parken nicht abgemindert werden
→ differenzierte Betrachtung notwendig
- zentrale **Verbindungsachsen** müssen **fuß- und radverkehrsfreundlich** mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet sein
- öffentlich sichtbare **Sharing-Angebote** im Straßenraum
- **Kooperationspartner** in Planung, Politik, Mobilitäts- und Wohnwirtschaft mit **gleicher Zielrichtung**
- kommunale genehmigungsrechtliche Grundlagen (**Stellplatzsatzung**)
- Definition von **Zielgruppen** und entsprechender Ansprache
- Niederschwelliger **Zugang** zu Angeboten

„Der vorherrschende Ruhende Verkehr in einem Quartier spiegelt die Funktionalität des vorhandenen Mobilitätsangebots wider.“

Eine Frage der Lage | Musterstellplatzsatzung NRW



- Bereich I** → unteres Drittel der Orientierungswerte
- Bereich II** → mittleres Drittel der Orientierungswerte
- Bereich III** → oberes Drittel der Orientierungswerte



Eine Frage der Lage | Musterstellplatzsatzung NRW

| Maßnahme zur Verringerung des Kfz-Verkehrs | Verringerung der Anzahl der notwendigen Pkw-Stellplätze |
|--|---|
| Mobilitätsinformationen Mobilitätsinformationen für Neunutzer der Bebauung, Abfahrtsmonitore in zentraler Lage, Beratungsdienstleister für Mobilität vor Ort | bis zu 5 % |
| Parkraumbewirtschaftung Berechtigungen zur Nutzung der Stellplätze werden zu Kosten von mindestens 20 € je Monat bei nicht überdachten und mindestens 40 € je Monat bei überdachten Stellplätzen | 5 bis 10 % |

„Bei Abminderung der Stellplatzanzahl ist, ist auch eine Reduzierung der Parkstände im öffentlichen Raum vorzusehen, da auch Besucher von den vielfältigen Mobilitätsangeboten im Quartier profitieren und ihr Mobilitätsverhalten anpassen können.“

| | |
|---|-------------|
| Förderung Car-Sharing Vorhalten einer Car-Sharing-Station oder Angebot einer Plattform für Car-Pooling | bis zu 10 % |
| Radverkehrsförderung Verleih von Spezialrädern und Anhängern, Reparaturangebote, ... | bis zu 5 % |
| Förderung Fahrradvermietssystem Vorhalten einer Fahrradvermietstation auf Baugrundstück, Vergünstigung für Bewohner/ Nutzer | bis zu 5 % |

Abbildung: Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW, S. 39

Umgang im Bestand | Hamburg Gerichtsviertel



Umgang im Bestand | Hamburg Gerichtsviertel

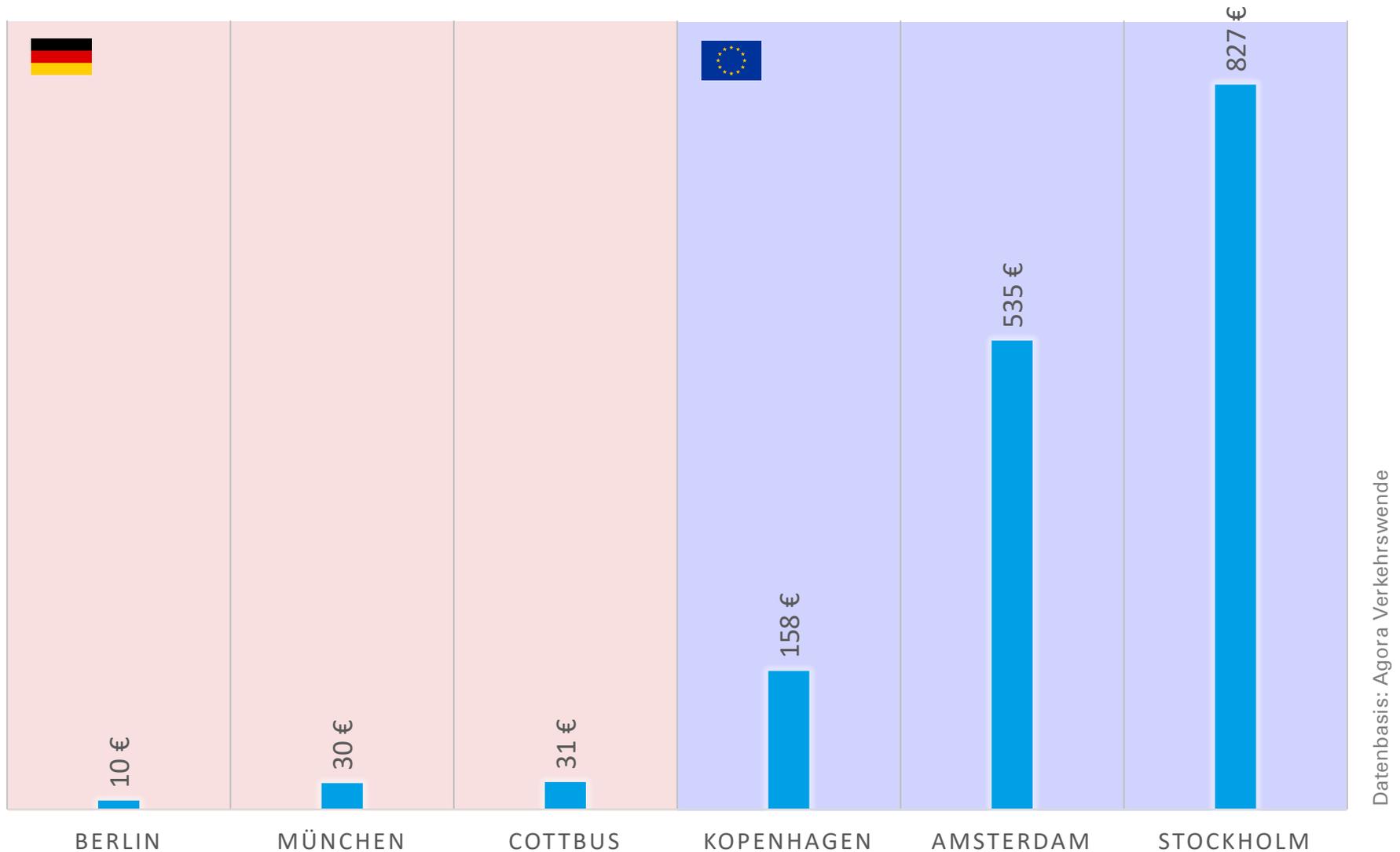


**Bewohnparken
vorsehen**

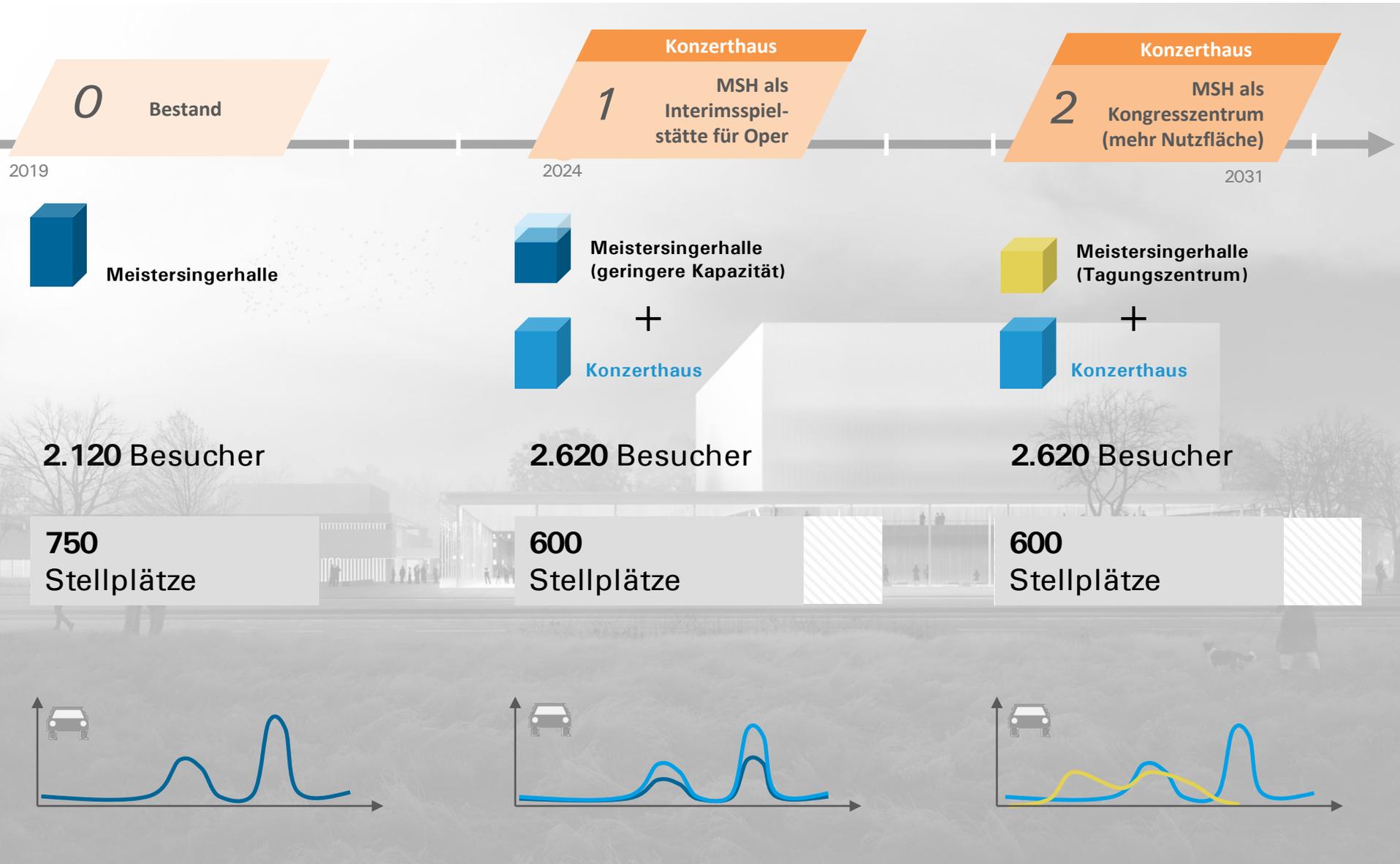


Bewohnerparken | Kostenvergleich

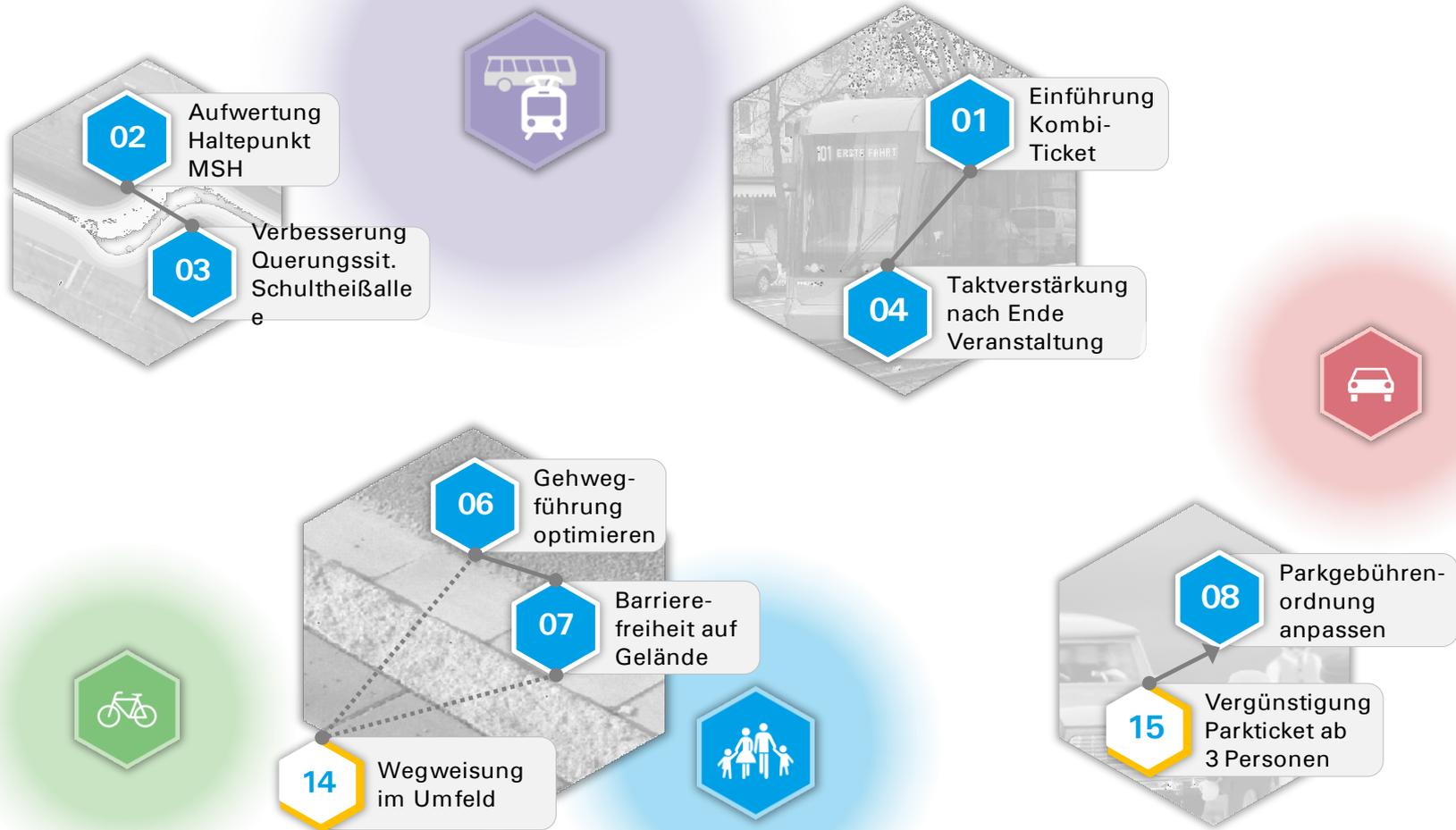
Gebühren für das Bewohnerparken in deutschen und europäischen Städten pro Jahr im Vergleich



Parken im Freizeitverkehr | Nürnberg Konzerthaus



Parken im Freizeitverkehr | Nürnberg Konzerthaus



Parkraum als transformatives Potential | Flensburg



Parkraum als transformatives Potential | Flensburg



Manches erklärt sich von selbst...

Parken ist ein Schlüssel zur Verkehrswende...



...wenn es noch stärker als kommunales **verkehrsstrategisches Instrument** wahrgenommen und eingesetzt wird.



...wenn es gelingt, dass neben dem **Ausbau** von **Mobilitätsangeboten** gleichermaßen **angemessene Restriktionen** und **Nutzungsbeschränkungen** eingesetzt werden.



...sobald der **Fokus** noch stärker vom **„privaten Stellplatz“** auf den **öffentlichen Raum** gelegt wird und bundesweit **veränderte Rahmenbedingungen** geschaffen werden (z.B. Bewohnerparken).



...wenn es als ein **Indikator** für das **örtliche Mobilitätsverhalten** und **-angebot** genutzt wird und **entsprechende Konsequenzen** abgeleitet werden.



...wenn **Parkraum** als **transformatives Potential** erkannt, genutzt und (um)gebaut wird.



VIELEN DANK!