

Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraum- bewirtschaftung in Deutschland

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Verkehrstechnik Heft V 145

bast

Dieses System wird weltweit bereits in einzelnen Städten praktiziert. Aus Europa sind z. B. Innsbruck, Bad Münstereifel und Lippstadt als Anwender bekannt.

Auf Seiten des Nutzers sind bei diesem System Investitionskosten für die Taschenparkuhr zu leisten. Zu den Parkgebühren kommen dann keine weiteren Gebühren – wie z. B. beim Handy-Parken – dazu. Auf Seiten der Kommune entstehen außer den Kosten für die Herstellung und Ausgabe der erforderlichen Parkguthabekarten keine weiteren Systemkosten.

Allen „alternativen“ und „innovativen“ Systemen der Parkgebührenbezahlung gemein ist, dass neben entsprechenden Einrichtungen durch die Kommune auch von Seiten des Nutzers Vorleistungen erbracht werden müssen: Entweder der Nutzer muss über eine entsprechend aufgeladene Geldkarte, einen vorab bezahlten Parkschein, ein Handy oder eine elektronische Taschenparkuhr verfügen.

2 Wirkungen aktueller Instrumente der Parkraumbewirtschaftung

Die im Rahmen des vorliegenden Forschungsvorhabens durchgeführten empirischen Untersuchungen lassen sich in zwei wesentliche Themenbereiche untergliedern:

- Wirkungen von grundlegenden Veränderungen der Bewirtschaftungskonzeption (hier: Veränderungen im Bereich Bewohnerparken),
- Wirkungen von differenzierten Regelungen zur Parkraumbewirtschaftung (hier schwerpunktmäßig gebührenfreies Parken, Staffelung von Parkgebühren und Parkgebührenhöhe).

Die empirischen Untersuchungen wurden in insgesamt acht Fallbeispielstädten durchgeführt (Tabelle 2 und 3).

Fallbeispiel	F	G	H
Stadt	Aachen	Köln	Wiesbaden
Stadtgröße	253 TEW	1.011 TEW	270 TEW
Bewirtschaftungstyp	Mischung	Kombin.Form	Kombin.Form
Untersuchte Besonderheiten	Änderung Bew.-Typ	Änderung Bew.-Typ	Änderung Bew.-Typ
Höchstparkdauer	2 Std.	4 Std.	2/5 Std.
Parkgebühr	0,50 €	1,0/2,0 €	1.0 €
Mindestparkgebühr	0,25 €	0,50/1,0 €	0,50 €
Mindestparkdauer	30 Min.	30 Min.	30 Min.
Zahltakt	30 Min.	30 Min.	30 Min.
Zahlschritte	0,25 €	0,50/1,0 €	0,50 €
Anzahl untersuchter Straßenabschnitte	2 Gebiete	1 Gebiet (ausgewählte Straßenabschnitte)	1 Gebietsausschnitt

Tab. 3: Kenndaten zu den Fallbeispielen und den durchgeführten Untersuchungen – Untersuchungstyp „Nachheruntersuchungen – Änderung Bewirtschaftungstyp“

Fallbeispiel	A	B	C	D	E
Stadt	Koblenz	Berlin	Cottbus	Meschede	Weißfels
Stadtgröße	110 TEW	3.500 TEW	118 TEW	35 TEW	31 TEW
Bewirtschaftungstyp	Mischung	Mischung	Mischung	o. Bewo.-P	o. Bewo.-P
Untersuchte Besonderheiten	Gebührenfreies Parken 15 Minuten	Halbierung Bezahltakt von 30 auf 15 Min. Erhöhung Parkgebühr	Parkzeitbonus 15 Minuten	Rubbelparkschein 30 Cent/60 Cent	Parkzeitbonus 60 Minuten Gebührenfreies Parken mit Parkscheibe 60 Minuten
Höchstparkdauer	2/4 Std.	Keine	2 Std.	2 Std.	3 Std.
Parkgebühr	0,25/0,50 €	1,0/2,0 € vorher	1,0 €	0,60 €	0,50 €
Mindestparkgebühr	0,25 €	0,50 €	0,20 €	0,10 €	0,10 €
Mindestparkdauer	30 Min.	30 Min. vorher	12 Min.	10 Min.	12 Min.
Zahltakt	6 Min.	30 Min. vorher	12 Min.	10 Min.	12 Min.
Zahlschritte	0,05 €	0,50 € vorher	0,20 €	0,10 €	0,10 €
Anzahl untersuchter Straßenabschnitte	4 Vorher 1 Nachher	6 Vorher 3 Nachher	2	1	1

Tab. 2: Kenndaten zu den Fallbeispielen und den durchgeführten Untersuchungen – Untersuchungstyp „Kontinuierliche Beobachtungen – Konzept differenzierende Regelungen“

In drei Fallbeispielstädten (Köln, Wiesbaden und Aachen) wurden im Rahmen von Längsschnittanalysen auf der Grundlage vorliegender Untersuchungsergebnisse aus zurückliegenden Jahren Wirkungen zu grundsätzlichen Veränderungen der Bewirtschaftungskonzeption (Bewohnerparken) untersucht.

In fünf Fallbeispielstädten (Berlin, Cottbus, Koblenz, Meschede und Weißenfels) wurden Wirkungen „differenzierender Regelungen“ (vgl. Kapitel 2) untersucht. Diese Untersuchungen wurden an insgesamt 14 Straßenabschnitten unter Einsatz der „kontinuierlichen Beobachtung“ untersucht. Hierbei kamen sowohl Vorher-/Nachheruntersuchungen, Mit-/Ohne-Untersuchungen (Koblenz: 2 Abschnitte) als auch Querschnittuntersuchungen (Berlin, Cottbus, Meschede, Weißenfels) zum Einsatz. Für die Untersuchungen wurden in diesen Fallbeispielstädten Straßenabschnitte ausgewählt, die aufgrund ihrer Randnutzungen eine Überlagerung von Parkraumnachfragen unterschiedlicher Nutzergruppen erwarten lassen. Weiterhin wurde in Abstimmung mit Vertretern der jeweiligen Stadtverwaltungen darauf geachtet, dass die ausgewählten Straßenabschnitte einigermaßen repräsentativ für die bewirtschafteten Innenstadtbereiche sind.

In den ausgewählten Fallbeispielstädten wurde das Parkverhalten in insgesamt 14 Straßenabschnitten mit Hilfe der kontinuierlichen Beobachtung an jeweils einem Werktag von 10:00–18:00 Uhr untersucht. Hierbei wurden im Rahmen der Vorheruntersuchungen auf insgesamt ca. 670 Parkständen in der Summe ca. 3.700 Parkvorgänge (zzgl. der Parkvorgänge der Nachheruntersuchung in einer reduzierten Auswahl von Straßenabschnitten) erfasst und ausgewertet.

Die Parkraumnachfrage und das Parkverhalten unterliegen erfahrungsgemäß vielfältigen Randbedingungen (Witterung, Jahreszeit, ortstypische Strukturen und Besonderheiten). Daher können die Untersuchungsergebnisse nicht den Anspruch einer Repräsentativität erheben – weder bezogen auf Stadtgrößenklassen noch auf Konzepttypen oder untersuchte Parkregelungen. Untersuchungsergebnisse aus jeder Stadt müssen immer vor dem Hintergrund der jeweiligen spezifischen Rahmenbedingungen gesehen werden.

Allerdings ergeben sich aus den vielfältigen Einzelfallbefunden qualitativ betrachtet klare Tendenzaussagen hinsichtlich der Wirkungen von Bewirt-

schaffungsformen bzw. differenzierenden Parkregelungen auf das individuelle Parkverhalten.

Im Folgenden werden die im Zuge der Untersuchungen gewonnenen Erkenntnisse gegliedert nach den untersuchten aktuellen Instrumenten der Parkraumbewirtschaftung zusammengefasst.

2.1 Höchstparkdauer

Die Festsetzung von Höchstparkdauern an Parkeinrichtungen (Parkuhr, Parkscheinautomat, Parkscheibe) geht zurück auf die Regelungen von § 6a StVG vor der Novellierung im Jahr 2005. Demnach musste bei Einsatz o. g. Parkeinrichtungen eine Höchstparkdauer festgesetzt werden, da die Parkeinrichtungen vorrangig zum Zweck eines hohen Parkstandsumschlages eingesetzt werden durften. Mit der Novellierung von § 6a, Abs. 6 StVG haben die für Parkraumbewirtschaftung zuständigen Instanzen (Kommunen, Baulastträger, Länder) weite Freiheiten in der Ausgestaltung von Gebührenordnungen. Danach kann auf die Festsetzung von Höchstparkdauern bei gebührenpflichtiger Parkraumbewirtschaftung verzichtet werden.

Trotz weit verbreiteter Flexibilisierungsdiskussionen (Verkürzung der Bewirtschaftungszeiten, Einführung gebührenfreier Parkdauern an Parkscheinautomaten o. Ä.) wird in vielen deutschen Kommunen an dem Instrument der Höchstparkdauer festgehalten.

Von den im Rahmen des Forschungsvorhabens empirisch untersuchten Fallbeispielen verzichtet nur eine Stadt (Berlin) grundsätzlich auf die Festsetzung einer Höchstparkdauer. Eine Stadt (Köln) hebt durch das Angebot von Tagesstarifen in ausgewählten, peripher gelegenen Teilbereichen die ansonsten geltende Höchstparkdauer auf. In den übrigen Städten gelten in den bewirtschafteten Bereichen grundsätzlich Höchstparkdauern. Diese reichen – abgesehen von besonderen, vereinzelt Teilbereichen (z. B. Bahnhof-, Hauptpostnähe) – von 2 Stunden bis 5 Stunden.

Die Parkdauer aller Kurzparkvorgänge (ohne Sondergenehmigungen bzw. Bewohner) in den untersuchten Straßenabschnitten der Fallbeispielstädte beträgt im Mittel ca. 35 Minuten (Bild 29). In Berlin (ohne Höchstparkdauer) variieren die mittleren Parkdauern in den sechs untersuchten Straßenabschnitten zwischen 18 und 68 Minuten. Einflüsse aus den sehr unterschiedlichen

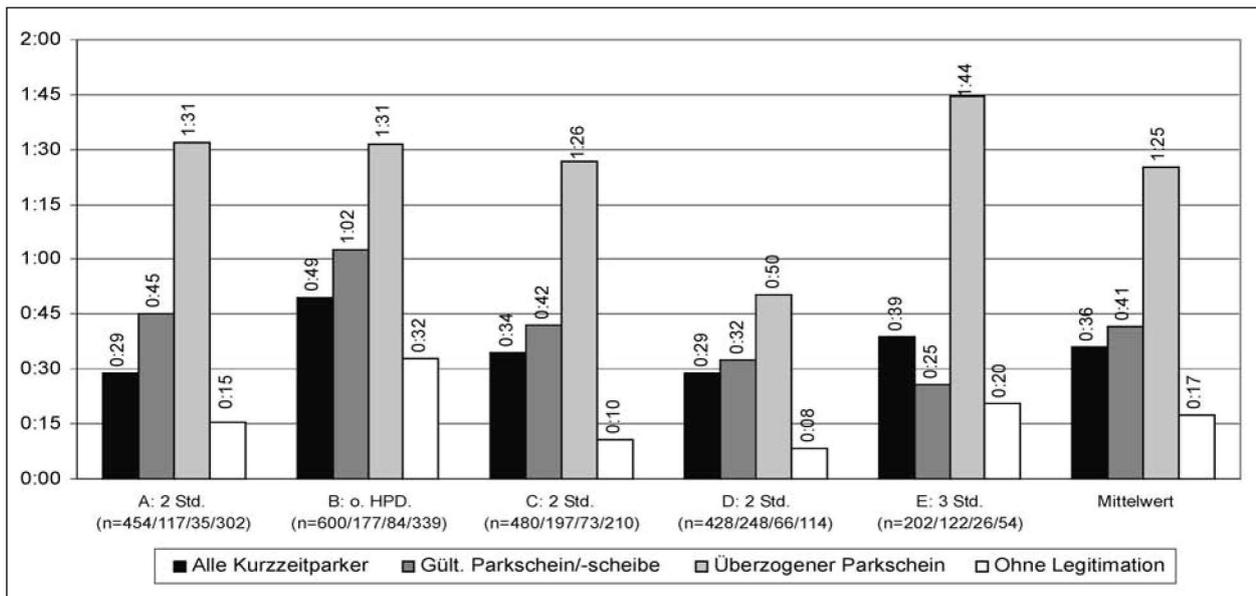


Bild 29: Mittlere Parkdauern von Kurzzeitparkvorgängen in untersuchten Straßenabschnitten mit und ohne Höchstparkdauer nach Legitimation/Regelkonformität (Besonderheit: E – gebührenfreies Parken bis 60 Minuten)

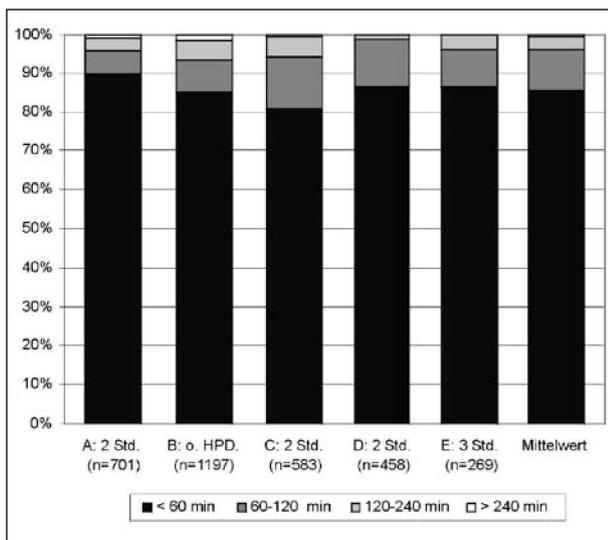


Bild 30: Mittlere Anteile der unterschiedlichen Parkdauerklassen in den untersuchten Straßenabschnitten mit und ohne Höchstparkdauer (Besonderheit: E – gebührenfreies Parken bis 60 Minuten)

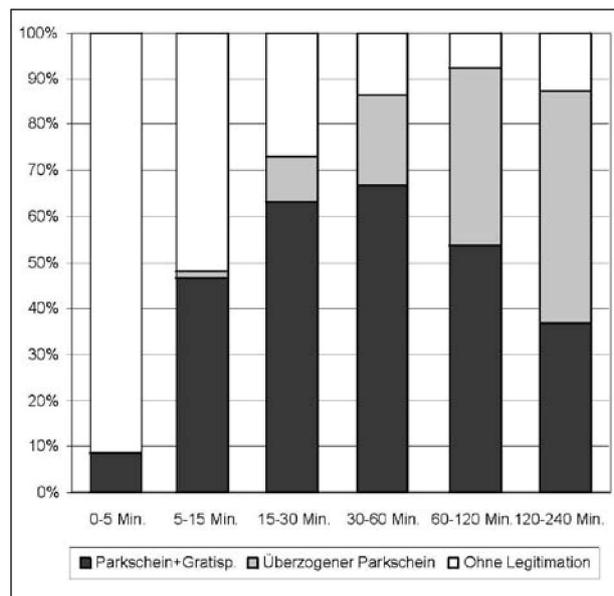


Bild 31: Regelkonformität von Kurzzeitparkvorgängen in den untersuchten Straßenabschnitten der Fallbeispielstädte differenziert nach Parkdauerklassen

Parkgebührenhöhen (zwischen 0,25 € und 2,00 €/Stunde) lassen sich im Städtevergleich nicht erkennen.

Der größte Anteil der Parkvorgänge (über 80 %) in allen untersuchten Straßenabschnitten dauert maximal 60 Minuten. Auch in Berlin (ohne Höchstparkdauer) gab es nur einen Untersuchungsabschnitt, wo der Anteil der Parkdauern bis 60 Minuten „nur“ 60 % einnahm. In den übrigen untersuchten Berliner Abschnitten dauern ca. 85 % der Parkvorgänge maximal 60 Minuten (Bild 30).

Der Anteil von Parkvorgängen, die länger als 120 Minuten dauern, ist in allen untersuchten Straßenabschnitten verschwindend gering.

Die mittlere Parkdauer aller Kurzparkvorgänge mit gültigem Parkschein ist mit ca. 40 Minuten etwas länger als alle Kurzparkvorgänge. Die Parkdauer der Parkvorgänge mit überzogenem Parkschein liegt über der mit gültigem Parkschein.

Der Anteil von regelkonformen Parkvorgängen bei Kurzzeitparkern ist (unabhängig von der Festset-

zung einer Höchstparkdauer) insgesamt relativ gering. Nur bei den Parkdauerklassen von 15–30 Minuten, 30–60 Minuten und von 60–120 Minuten weisen knapp über 50 % einen gültigen Parkschein auf. Bei allen anderen Parkdauerklassen werden diese Raten deutlich unterschritten. Bei Parkvorgängen über 120 Minuten dominiert der Anteil von überzogenen Parkscheinen (Bild 31).

Diese Ergebnisse stellen die Notwendigkeit einer Festsetzung von Höchstparkdauern an Parkscheinautomaten in Frage. Angesichts der festgestellten hohen Anteile von Parkvorgängen ohne Parkschein und Parkdauerüberschreitungen erscheint es zudem sinnvoller, Strategien zur Erzielung einer höheren Akzeptanz („Parkmoral“) zu entwickeln und umzusetzen.

2.2 Zeitliche Staffelung von Parkgebühren

Die Parkgebühren werden in vielen Städten in festen zeitlichen Schritten gestaffelt, die in den jeweiligen örtlichen Gebührenordnungen festgesetzt sind. Die zeitliche Staffelung erfolgt in der Regel aufbauend auf eine Mindestparkdauer bzw. Mindestparkgebühr. Die Mindestparkdauer beträgt in den meisten Städten 30 Minuten. Ausgedrückt als Mindestparkgebühr, die auf den Parkscheinautomaten deklariert wird, beträgt diese in der Regel 0,25 € oder 0,50 €.

Aufbauend auf dieser Mindestparkdauer erfolgt bei der Hälfte der untersuchten Städte die zeitliche Staffelung gemäß Gebührenordnung im gleichen Zeittakt wie die Mindestparkdauer (= 30 Minuten). In einer Stadt (Aachen) wird diese zeitliche Staffelung zwar von der geltenden Gebührenordnung so vorgesehen, im Straßenraum aber nur von einem Teil der Parkscheinautomaten praktiziert. Der größte Teil der Parkscheinautomaten akzeptiert nach den ersten 30 Minuten Zeitschritte in 6-Minuten-Intervallen, was der kleinsten akzeptierten Münze im Wert von 5 Cent entspricht.

In einer Stadt (Koblenz – A) erfolgt die zeitliche Staffelung nach der Mindestparkdauer von 30 Minuten (= 25 Cent) entsprechend der kleinsten akzeptierten Münze (= 5 Cent), was je nach Tarifzone 6- bzw. 12-Minuten-Schritten entspricht.

In zwei Städten (Cottbus – C, Weißenfels – E) ist die gebührenpflichtige Mindestparkdauer an der jeweils kleinsten akzeptierten Münze ausgerichtet (10 Cent bzw. 20 Cent) und auch identisch mit den weiteren Zeitintervallen (12 Minuten). In einer Stadt (Meschede – D) ist eine sehr kurze Mindestparkdauer von 10 Minuten festgesetzt, anschließend können weitere Parkdauern in 5-Cent-Schritten (= 5 Minuten) bis zur Höchstparkdauer von 2 Stunden frei gewählt werden.

Bei den Untersuchungsergebnissen fällt auf, dass in den Untersuchungsfällen mit kurzen Mindest-

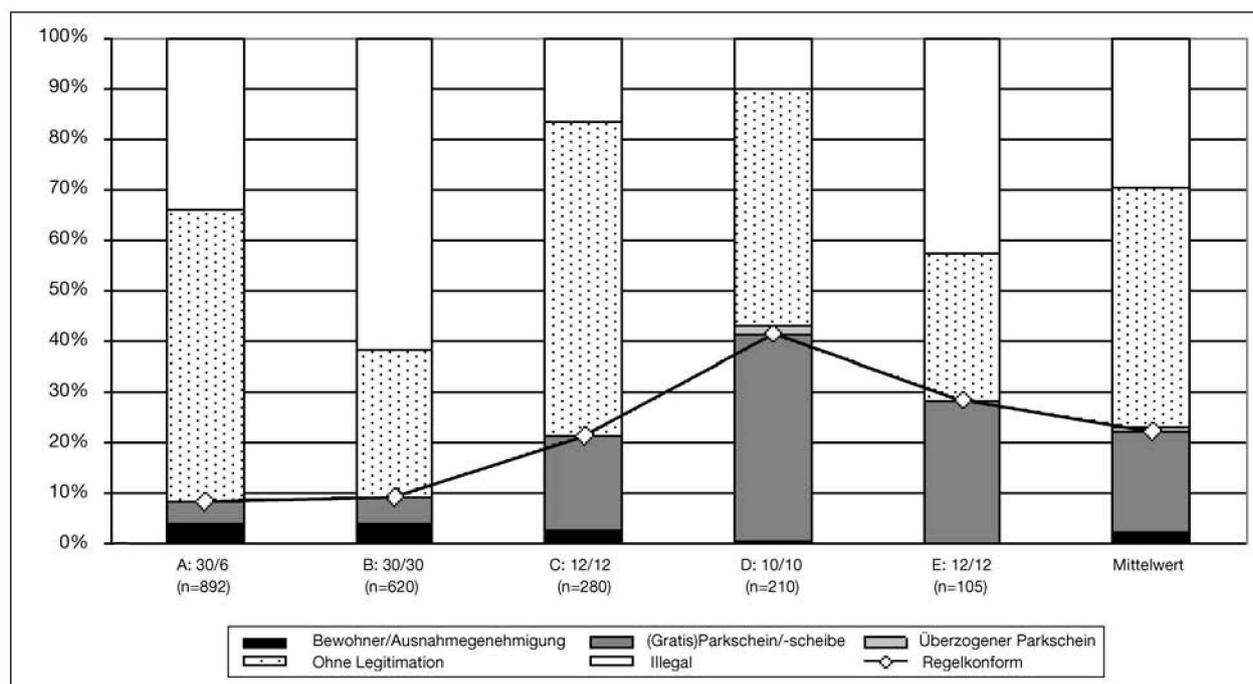


Bild 32: Legitimation von Parkvorgängen unter 15 Minuten in den untersuchten Straßenabschnitten mit unterschiedlichen Mindestparkdauern/zeitlicher Staffelung

parkdauern mit entsprechend geringen Mindestparkgebühren und kurzem Bezahltakt der Anteil von regelkonformen Parkvorgängen (mit Parkschein) in allen Parkdauerklassen höher ist als in den übrigen Untersuchungsfällen mit einer Mindestparkdauer von 30 Minuten (Bilder 32, 33, 34). Dieser Unterschied ist in der Parkdauerklasse bis 15 Minuten besonders deutlich ausgeprägt. Im Ver-

gleich der untersuchten Regelung weist der Untersuchungsfall mit der kürzesten Mindestparkdauer und kürzestem Bezahltakt in fast allen Parkdauerklassen den größten Anteil regelkonformer Parkvorgänge auf.

Diese Ergebnisse weisen darauf hin, dass kurze Mindestparkdauern und eine kurze zeitliche Staffe-

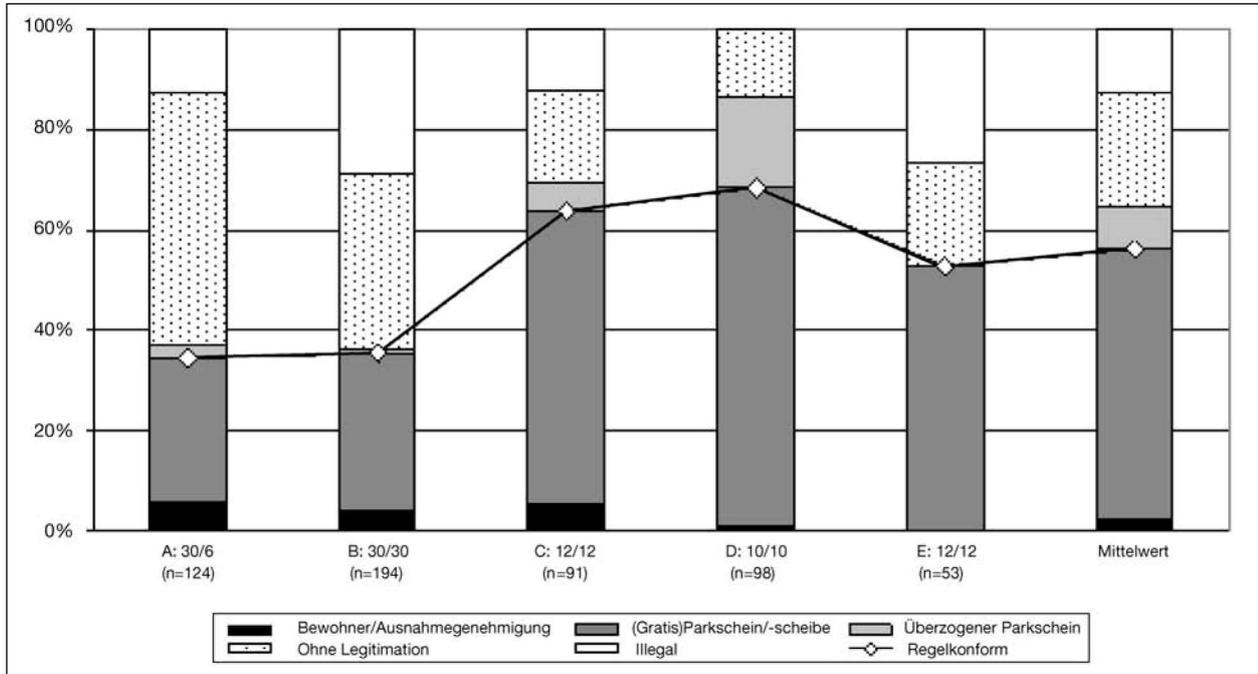


Bild 33: Legitimation von Parkvorgängen von 15 bis 30 Minuten in den untersuchten Straßenabschnitten mit unterschiedlichen Mindestparkdauern/zeitlicher Staffelung

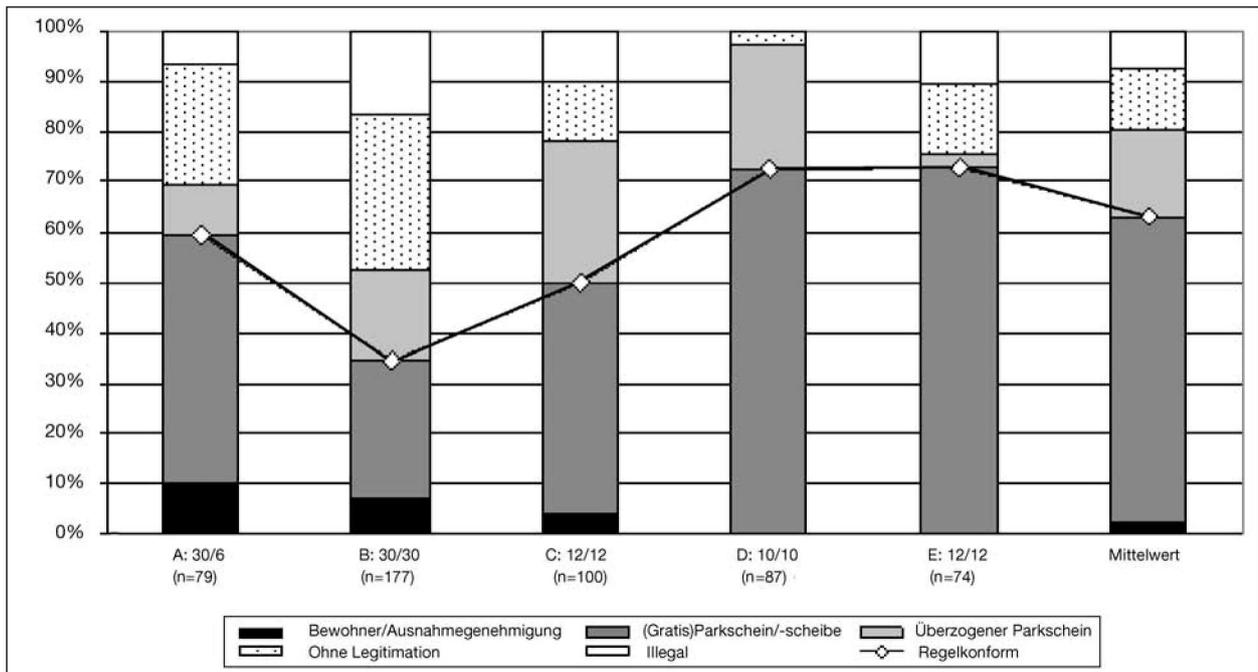


Bild 34: Legitimation von Parkvorgängen von 30 bis 60 Minuten in den untersuchten Straßenabschnitten mit unterschiedlichen Mindestparkdauern/zeitlicher Staffelung

lung der Parkgebühren regelkonformes Verhalten fördern und damit unter wirtschaftlichen Aspekten auch die Einnahmesituation verbessern können. Die Stadt Meschede (Untersuchungsfall D) liegt z. B. bei den Einnahmen je gebührenpflichtigem Parkstand deutlich über dem Mittelwert aller untersuchten Städte.

Am Beispiel Berlin (Charlottenburg-Wilmersdorf) wurde im Rahmen des Forschungsvorhabens die Wirkung einer Verkürzung der zeitlichen Staffelung von Parkgebühren untersucht.¹⁸ Auf Grundlage einer überarbeiteten Gebührenordnung wurden im Frühjahr 2005 der Bezahltakt und die Mindestparkdauer von 30 Minuten auf 15 Minuten halbiert. Zeitgleich wurde in einem Teilbereich mit überdurchschnittlich hoher Kurzparknachfrage (Hardenbergplatz) die Parkgebühr von 2,00 €/Stunde auf 3,00 €/Stunde erhöht.

Mit einer Verkürzung der zeitlichen Staffelung der Parkgebühren, d. h. Einrichtung kurzer Bezahlakte, wird das Ziel verfolgt, die Akzeptanz durch die Nutzer zu erhöhen, d. h., einen höheren Anteil legaler Parkvorgänge zu erzielen. Gleichzeitig soll eine Steigerung der Nutzerfreundlichkeit und damit der Attraktivität z. B. von Einkaufsstandorten für Besucher/Kunden erzielt werden. Unter wirtschaftlichen Aspekten ist mit einer hohen Akzeptanz durch die Nutzer in aller Regel auch ein positiver Effekt bei den Gebühreneinnahmen zu erwarten.

In zwei der drei vorher/nachher untersuchten Berliner Straßenabschnitte wurde ein Rückgang der mittleren Parkdauer von Parkvorgängen mit gültigem Parkschein um ca. 10 Minuten festgestellt (Bild 35). Das faktische Parkverhalten bezogen auf alle Kurzzeitparkvorgänge hat sich nur in einem Untersuchungsabschnitt deutlich verändert (Bild 36).

Die mittlere Parkdauer der Parkvorgänge mit überzogenem Parkschein ging in allen drei untersuchten Abschnitten um ca. 10 bis 20 Minuten zurück.

Bei der Verteilung der Parkdauerklassen von Parkvorgängen mit gültigem Parkschein fällt in einem der drei untersuchten Abschnitte ein Anstieg von Parkvorgängen bis 15 Minuten und von 30 bis 45 Minuten auf, also Parkdauern, die vorher nicht bezahlt werden konnten (Bild 37). Bei diesem Ab-

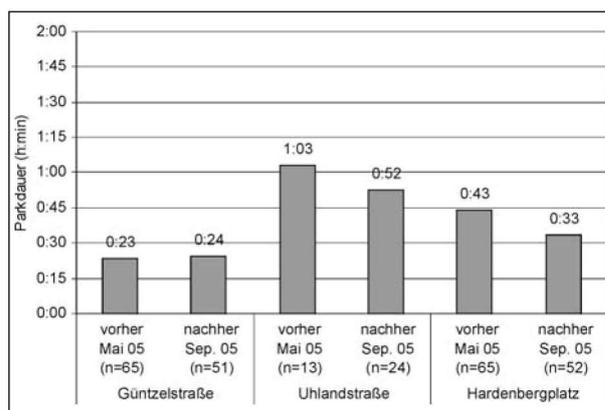


Bild 35: Vorher-/Nachhervergleich der mittleren Parkdauern von Parkvorgängen mit gültigem Parkschein – vor/nach Halbierung – des Bezahltaktes – in drei untersuchten Berliner Straßenabschnitten

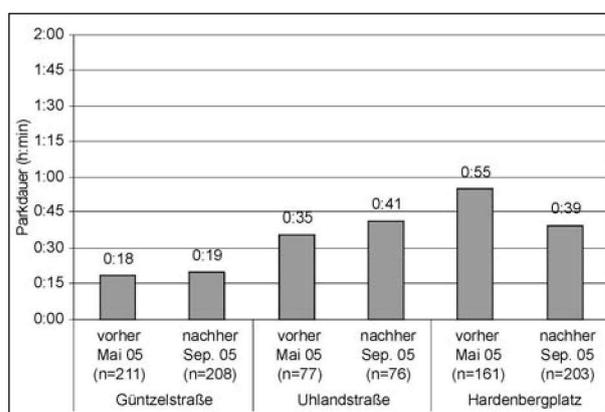


Bild 36: Vorher-/Nachhervergleich der mittleren Parkdauern von Kurzzeitparkvorgängen – vor/nach Halbierung des Bezahltaktes – in drei untersuchten Berliner Straßenabschnitten

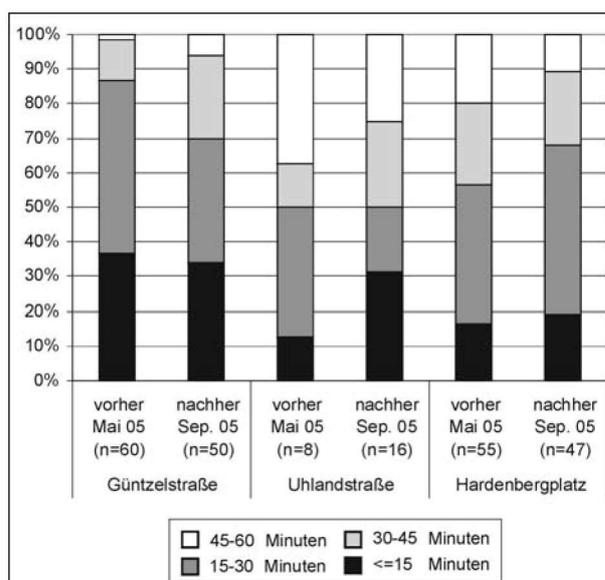


Bild 37: Vorher-/Nachhervergleich aller Parkvorgänge mit gültigem Parkschein – vor/nach Halbierung des Bezahltaktes – in drei untersuchten Berliner Straßenabschnitten nach Parkdauerklassen

¹⁸ Vorheruntersuchung Mai 2005 in sechs Straßenabschnitten, Nachheruntersuchung September 2005 in drei Straßenabschnitten

schnitt (Uhlandstraße) handelt es sich um eine für Berliner Stadtteilzentren typische Straße mit intensiver Nutzungsmischung.

Die Zusammensetzung der Kurzparkvorgänge differenziert nach der jeweiligen Legitimation (mit/ohne Parkschein) hat sich in den untersuchten Abschnitten unterschiedlich verändert (Bild 38).

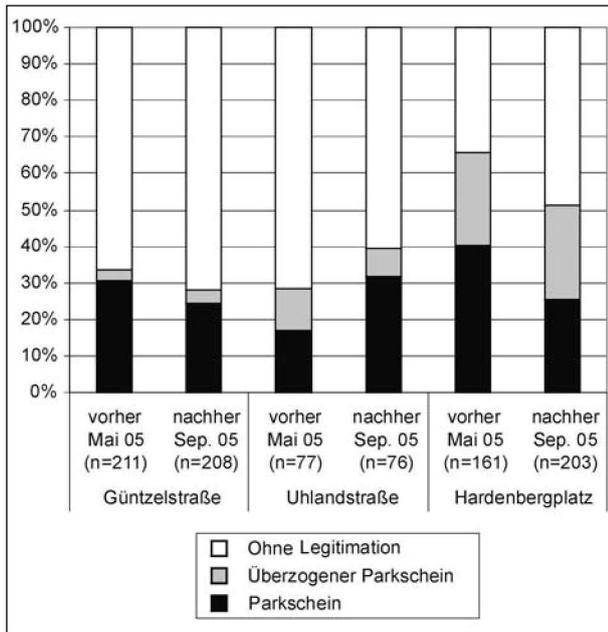


Bild 38: Veränderung der Anteile regelkonformer/regelwidriger Kurzzeitparkvorgänge – vor/nach Halbierung des Bezahltaktes – in drei untersuchten Berliner Straßenabschnitten

Werden Unterschiede im Anteil der illegalen Parkvorgänge (außerhalb des legalen Parkstandsangebotes) und der Bewohner außer Acht gelassen, weil die Änderungen der Gebührenordnung auf diese Gruppen keinen Einfluss haben, ist in einem der drei untersuchten Abschnitte (Uhlandstraße) eine deutliche Zunahme regelkonformer Parkvorgänge feststellbar. Am Hardenbergplatz, wo zusätzlich auch die Parkgebühr um 50 % erhöht wurde, geht der Anteil der regelkonformen Parkvorgänge deutlich zurück.

Diese Ergebnisse weisen darauf hin, dass Änderungen im Parkverhalten in Folge einer Verkürzung der zeitlichen Staffelung von Parkgebühren von der Umfeldnutzung der bewirtschafteten Straßenabschnitte abhängen. In Straßen, deren Umfeldnutzung kürzere Parkvorgänge (bis 15 Minuten) nahelegen, wird die Möglichkeit, Parkscheine für kurze Parkdauern zu lösen, auch genutzt.

Unter wirtschaftlichen Aspekten hat die Halbierung des Zeittaktes in fünf untersuchten Berliner Straßenabschnitten bezogen auf eine Auswertungswoche jeweils vor und nach der Umstellung der Parkscheinautomaten zu einem Anstieg der Einnahmen je Parkschein um ca. 15 % geführt (Bild 39). Die Anzahl der gezogenen Parkscheine je Woche ist in vier der fünf untersuchten Straßenabschnitte weitgehend gleich geblieben (Bild 40). In einem Straßenabschnitt hat sich die Summe der

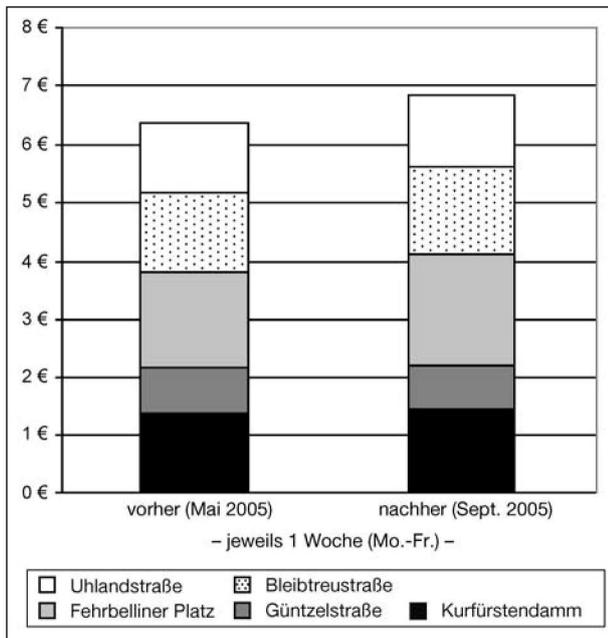


Bild 39: Gebühreneinnahmen aus Parkscheinautomaten je Parkschein in sechs untersuchten Berliner Straßenabschnitten vor und nach der Halbierung des Bezahltaktes von 30 Minuten auf 15 Minuten

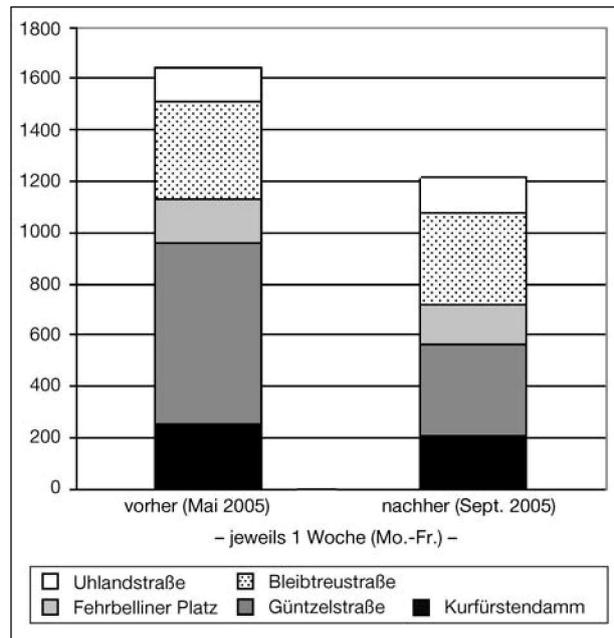


Bild 40: Anzahl gelöster Parkscheine aus Parkscheinautomaten von sechs Berliner Straßenabschnitten vor und nach der Halbierung des Bezahltaktes von 30 Minuten auf 15 Minuten

gezogenen Parkscheine fast halbiert. Die Gründe hierfür sind nicht recherchierbar.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass eine Verkürzung der zeitlichen Gebührenstaffelung (Bezahltakt) zu einer Steigerung der Parkmoral und damit zu einer Verbesserung der Einnahmesituation beitragen kann. Ein Bezahltakt von 15 Minuten, zahlbar in Schritten von 25 Cent, ist angesichts der Berliner Ergebnisse offenbar noch nicht benutzerfreundlich genug. In Städten mit kürzerer zeitlicher Gebührenstaffelung, die vor allem auf den Wert einzelner Münzen (10 Cent oder 20 Cent) abgestimmt ist, wird eine höhere Akzeptanz erzielt.

Eine Untervariante zur zeitlichen Staffelung von Parkgebühren stellt der sog. „Parkzeitbonus“ dar. Hierbei wird der Nutzer in Form von gebührenfreien Parkzeiten begünstigt, die jedem gebührenpflichtigen Parkvorgang zusätzlich zur bezahlten Parkdauer „geschenkt“ werden.

Weitgehend unabhängig von der Änderung von § 6a StVG zur Flexibilisierung der Gestaltung der Parkgebührenerhebung werden in einigen Städten im Rahmen der örtlichen Tarifgestaltung unterschiedliche Maßnahmen in dieser Richtung praktiziert:

- In Cottbus (Untersuchungsfall C) erhält jeder gebührenpflichtige Parkvorgang (ab 12 Minuten/20 Cent im 12-Minuten-Takt) 15 Minuten gratis dazu. Die gültige Gesamtparkzeit für 20

Cent beträgt dadurch 27 Minuten, für 40 Cent 39 Minuten u. s. w.

- Die Stadt Weißenfels (Untersuchungsfall E) praktiziert eine Kombination aus gebührenfreiem Parken an Parkscheinautomaten und Parkzeit-Bonus. In den meisten Straßen der unmittelbaren Innenstadt sind die ersten 60 Minuten unter Verwendung der Parkscheibe gebührenfrei. Weitere Parkdauern kosten 50 Cent/Stunde – in 10-Cent-Schritten je 12 Minuten. Bei Zahlung von 10 Cent beträgt die gültige Parkzeit demnach 72 Minuten, bei 20 Cent 84 Minuten u. s. w.
- Die Stadt Görlitz hat bereits 1998 mit Einführung des gebührenfreien Parkens an Parkscheinautomaten im gesamten Innenstadtbereich unter dem Aspekt des Gleichheitsgrundsatzes für alle gebührenpflichtigen Parkvorgänge einen „Bonus“ von 15 Minuten eingeführt.

Neben den reinen Marketingaspekten werden mit dem Parkzeitbonus im Allgemeinen eine Erhöhung der Parkmoral und eine den Einzelhandelsumsatz fördernde Verlängerung der Aufenthaltsdauer von Kunden/Besuchern angestrebt.

Cottbus und Weißenfels wurden als Fallbeispielstädte in die empirischen Untersuchungen einbezogen.

Wirkungen und Akzeptanz der in diesen beiden Städten praktizierten Systeme können aufgrund

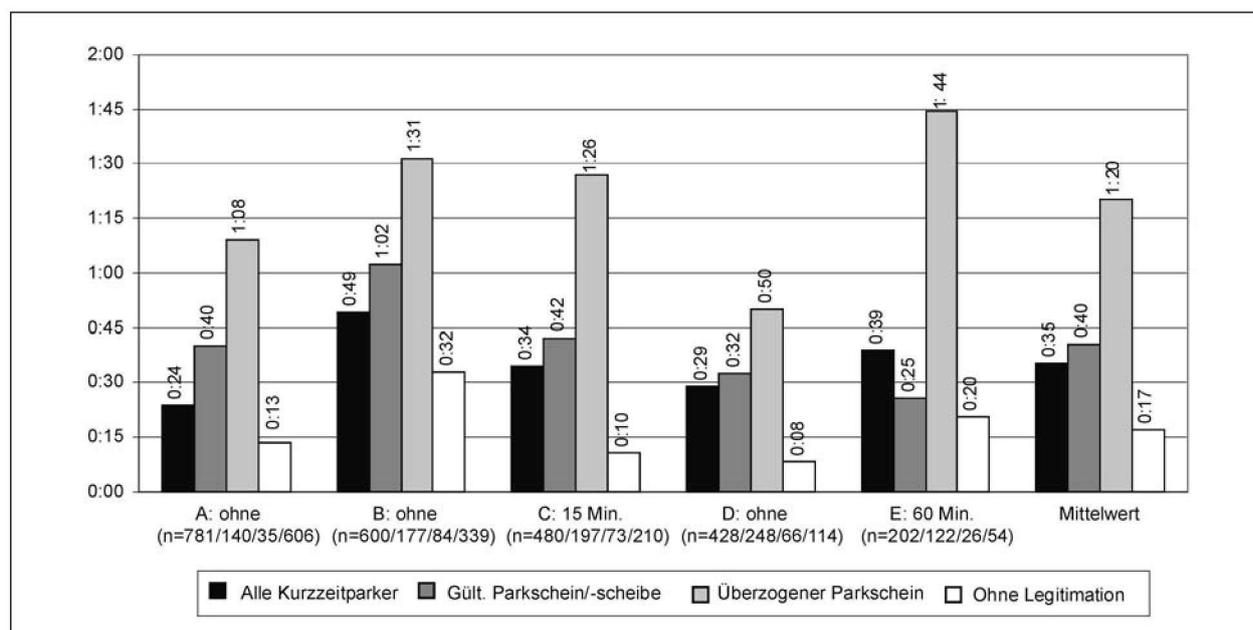


Bild 41: Vergleich der mittleren Parkdauern aller Kurzzeitparkvorgänge in den untersuchten Straßenabschnitten mit und ohne Parkzeitbonus nach Art der Legitimation

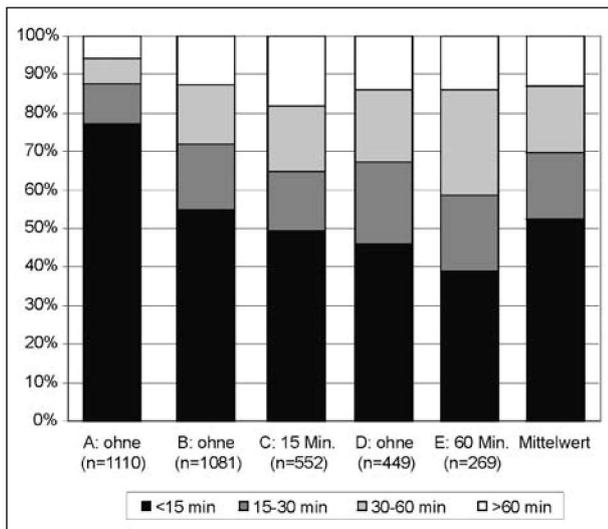


Bild 42: Vergleich der Parkdauerklassen aller Kurzzeit- und illegalen Parkvorgänge in den untersuchten Straßenabschnitten mit und ohne Parkzeitbonus

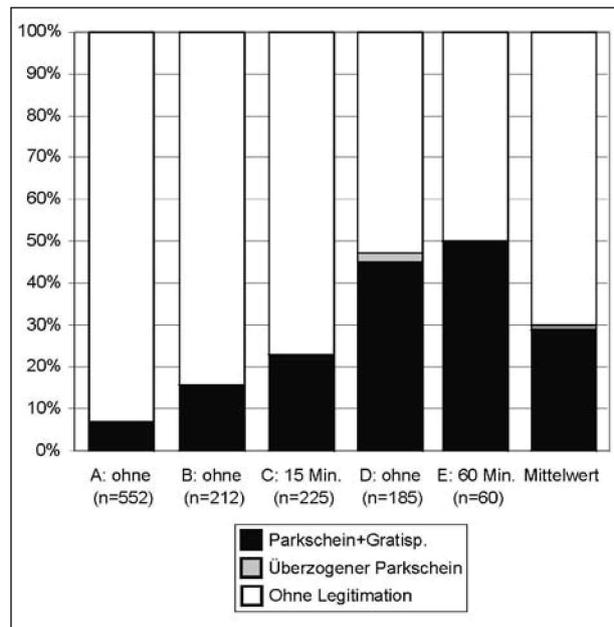


Bild 44: Anteile von Kurzzeitparkvorgängen unter 15 Minuten in den untersuchten Straßenabschnitten mit und ohne Parkzeitbonus nach Art der Legitimation

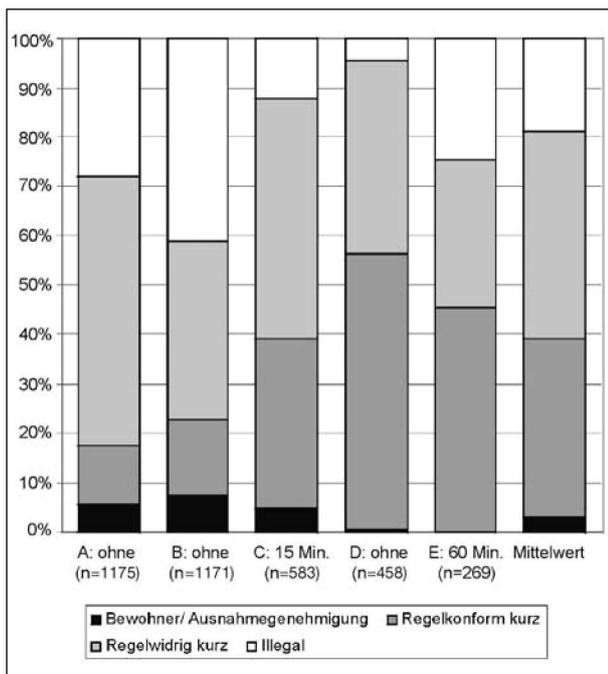


Bild 43: Vergleich der Regelkonformität aller Parkvorgänge in untersuchten Straßenabschnitten mit/ohne Parkzeitbonus nach Legitimation

der sehr unterschiedlichen Randbedingungen und Konzeption nur mittelbar miteinander verglichen werden.

Bei einer vergleichenden Betrachtung der untersuchten Straßenabschnitte mit/ohne Bonusparken kann angesichts des weiten Spektrums der mittleren Parkdauern aller Kurzzeitparker mit gültigem Parkschein/Parkscheibe festgestellt werden, dass sich die untersuchten Straßenabschnitte mit Parkzeitbonus nicht durch überdurchschnittliche Park-

dauern auszeichnen. So fällt z. B. auf, dass die untersuchten Straßenabschnitte mit dem längsten Parkzeitbonus von einer Stunde (E) die kürzesten mittleren Parkdauern mit gültigem Parkschein/-scheibe aufweisen (Bild 41). Ursachen für die z. T. deutlichen Unterschiede in den mittleren Parkdauern müssen auf andere Randbedingungen zurückgeführt werden.

Auch beim Vergleich der Anteile von Parkvorgängen bis 15 oder 30 Minuten unterscheiden sich die Straßenabschnitte mit einem Parkzeitbonus von 15 Minuten nicht deutlich von den Abschnitten ohne dieses Instrument (Bild 42). Auffällig höhere Anteile bei den Parkdauern von 30 – 60 Min. können in den Straßenabschnitten mit einem Parkzeitbonus von 60 Minuten (E) festgestellt werden.

Beim Vergleich der Regelkonformität von Parkvorgängen sind die Unterschiede zwischen den untersuchten Straßenabschnitten deutlicher (Bild 44, Bild 45).

Bei Betrachtung aller Parkvorgänge wird in Meschede (D) der höchste Anteil regelkonformer Parkvorgänge festgestellt. Dies kann schwerpunktmäßig auf die nutzerfreundliche kurze Mindestparkdauer und den kurzen Bezahltakt zurückgeführt werden.

Bei Betrachtung der Parkdauerklassen fällt auf, dass die Regelkonformität der Parkvorgänge in Weißenfels (E – 60 Minuten Parkzeitbonus) insbe-

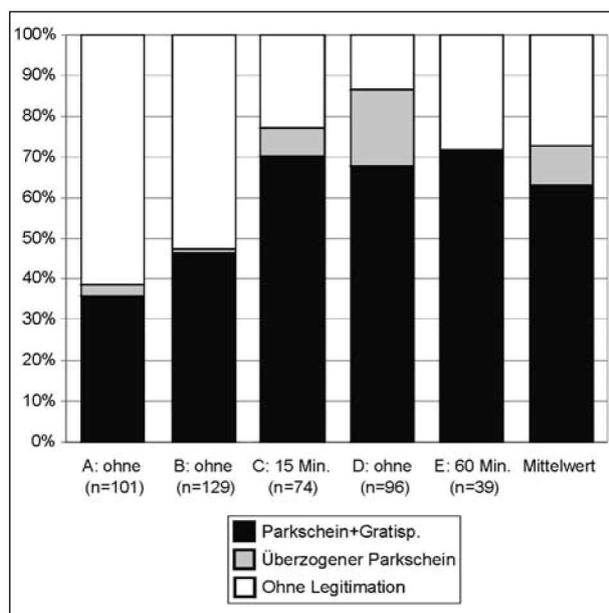


Bild 45: Anteile von Kurzzeitparkvorgängen von 15 bis 30 Minuten in den untersuchten Straßenabschnitten mit und ohne Parkzeitbonus nach Art der Legitimation

sondere bei kurzen Parkvorgängen bis 15 Minuten um ca. 25 % höher ist als in Cottbus (C – 15 Minuten Parkzeitbonus). Dieser Befund lässt sich mit dem Komfort-Vorteil durch die Parkscheibenregelung in Weißenfels erklären.

Der Einfluss eines Parkzeitbonus auf das Parkverhalten ist offenbar gering. Ein Parkzeitbonus von ca. 15 Minuten wird von den Nutzern tendenziell eher zur Minimierung des finanziellen Einsatzes für das Parken im öffentlichen Straßenraum genutzt als zur Verlängerung der Aufenthaltsdauer.

Ein Parkzeitbonus von 60 Minuten kann den Anteil längerer Parkdauern (über 30 Minuten) und damit die Aufenthaltsdauer der Kurzzeitparker erhöhen. Ein solcher Effekt ist plausibel, da in der Regel über 80 % aller Kurzparkvorgänge kürzer als 60 Minuten sind und somit fast alle Parkvorgänge gebührenfrei getätigt werden können. Je nach örtlichen Gegebenheiten und Parkdauerverhalten kann mit einem Parkzeitbonus von 60 Minuten somit ein starker Einnahmerückgang verbunden sein, der die Finanzierung der Bewirtschaftung (Wartungskosten, Personalkosten zur Überwachung) in Frage stellt.

2.3 Parkgebührenhöhe und Gebührenerhöhung

Die Parkgebühren betragen in den untersuchten Städten 0,50 € bzw. 1,00 € je Stunde. In kleineren Teilbereichen dieser Städte betragen die Gebühren

0,25 €/Stunde (Randbereich in Koblenz) oder 2,00 €/Stunde (Hardenbergplatz, Berlin – vor Gebührenumstellung; seit Juni 2005: 3,00 €/Stunde).

Mit der Höhe der Parkgebühren wird neben dem wirtschaftlichen Interesse der Gebühreneinnahme im Allgemeinen das Ziel verfolgt, steuernden Einfluss auf die Parkdauern zu nehmen, um für kurze Parkvorgänge ausreichende Parkchancen sicherzustellen.

Das Spektrum der mittleren Parkdauern mit gültigem Parkschein reicht in den untersuchten Fallbeispielen von 25 Minuten bei 1. Stunde gebührenfrei – 0,50 €/Stunde bzw. 0,25 €/Stunde) bis 66 Minuten (1,00 €/Stunde). Bei Betrachtung aller Kurzzeitparker (d. h. ohne Bewohnerausweis oder Sondergenehmigung, aber einschließlich illegaler Parkvorgänge) reicht das Spektrum von 9 Minuten bis 68 Minuten. Bei Parkdauern mit Überziehung der bezahlten Parkdauer reicht das Spektrum von 50 Minuten bis 116 Minuten. Kurze Parkvorgänge unter 15 Minuten erfolgen überwiegend regelwidrig. Vor diesem Hintergrund ist die geringe mittlere Dauer von Parkvorgängen ohne Legitimation plausibel.

Ein direkter Zusammenhang zwischen Parkgebührenhöhe und mittleren Parkdauern der Kurzzeitparkvorgänge ist bei den untersuchten Fällen nicht ablesbar. Selbst bei den vergleichbaren kleineren Städten (Meschede – D, Weißenfels – E) unterscheiden sich die mittleren Parkdauern trotz z. T. großer Unterschiede in den Parkgebühren nur geringfügig (Bild 46). Die Möglichkeit in Weißenfels, die 1. Stunde gebührenfrei zu parken, führt nicht zu längeren Parkdauern: Die Parkdauern der regelkonformen Parkvorgänge sind sogar kürzer als in Meschede. Allerdings ist das Zentrum von Weißenfels gegenüber Meschede kleiner – und damit das Potenzial von längeren Aufenthaltsdauern für Einkäufe bzw. Erledigungen entsprechend geringer.

Die Reduzierung von Parkgebühren konnte anhand der Fallbeispiele nicht untersucht werden. Es liegen aber aus verschiedenen Städten Erfahrungen vor. So hat z. B. die Stadt Delmenhorst aufgrund einer Reduktion der Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum für die ersten 30 Minuten von 30 auf 20 Cent Einnahmeverluste in Höhe von ca. 46 % erfahren.¹⁹ Noch im gleichen Jahr wurde die Maß-

¹⁹ Quelle: Angaben der Stadt Delmenhorst

nahme zurückgenommen und durch gebührenfreies Parken für 20 Minuten an Parkscheinautomaten ersetzt. Die Höhe der monatlichen Einnahmeverluste verglichen mit einem Vorherzustand reduzierte sich hierdurch von ca. 17.000 € auf ca. 5.000 €. Bezogen auf das Parkverhalten konnten keine Änderungen festgestellt werden. In Heilbronn wurden im Jahr 2002 ebenfalls aufgrund eines politischen Beschlusses die Parkgebühren gesenkt, von vorher 50 Cent je 20 Minuten auf 5 Cent für die ersten 30 Minuten. Die Parkgebühren für längere Parkdauern blieben unverändert. Nachdem eine begleitende Untersuchung²⁰ festgestellt hat, dass hierdurch das Ziel eines höheren Parkstandsumschlags nicht erreicht wurde, sondern im Gegenteil der Anteil längerer Parkdauern zunahm und sich hohe Einnahmeverluste eingestellt haben, wurde die Maßnahme wieder zurückgezogen.

In Berlin (Untersuchungsfall B) sind die mittleren Parkdauern von Kurzzeitparkvorgängen (bei 1,00 €/Stunde) aufgrund der städtebaulichen Strukturen mit größeren Fußwegeentfernungen grundsätzlich länger als in Koblenz (bei 0,50 €/Stunde).

In einem untersuchten Teilbereich der Fallbeispielstadt Berlin (Hardenbergplatz am Bahnhof Zoo)

wurde im Zuge der Umsetzung der neuen Parkgebührenordnung neben einer Halbierung des Bezahltaktes von 30 Minuten auf 15 Minuten auch die Parkgebühr von 2,00 € auf 3,00 €/Stunde erhöht. Diese höhere Parkgebühr hat nach den vorliegenden Befunden offenbar die Akzeptanz negativ beeinflusst (Bild 47). Bei fast allen Parkdauerklassen sind z. T. deutliche Rückgänge im Anteil der regelkonformen Kurzzeitparkvorgänge zu verzeichnen.

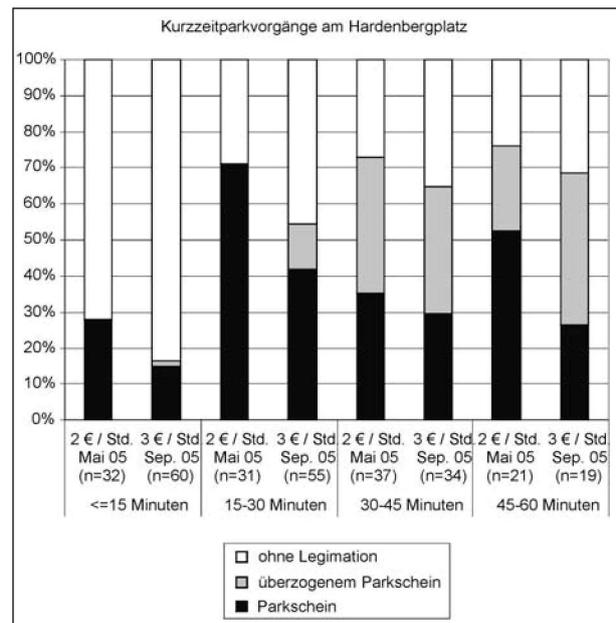


Bild 47: Anteile regelkonformer Parkvorgänge vor und nach Gebührenerhöhung in einem untersuchten Berliner Straßenabschnitt

²⁰ STOCK, W., REINERS, B.: "Auswirkungen von Parkgebührenreduzierungen auf Kurzzeitparker"; In: Straßenverkehrstechnik 7/2005

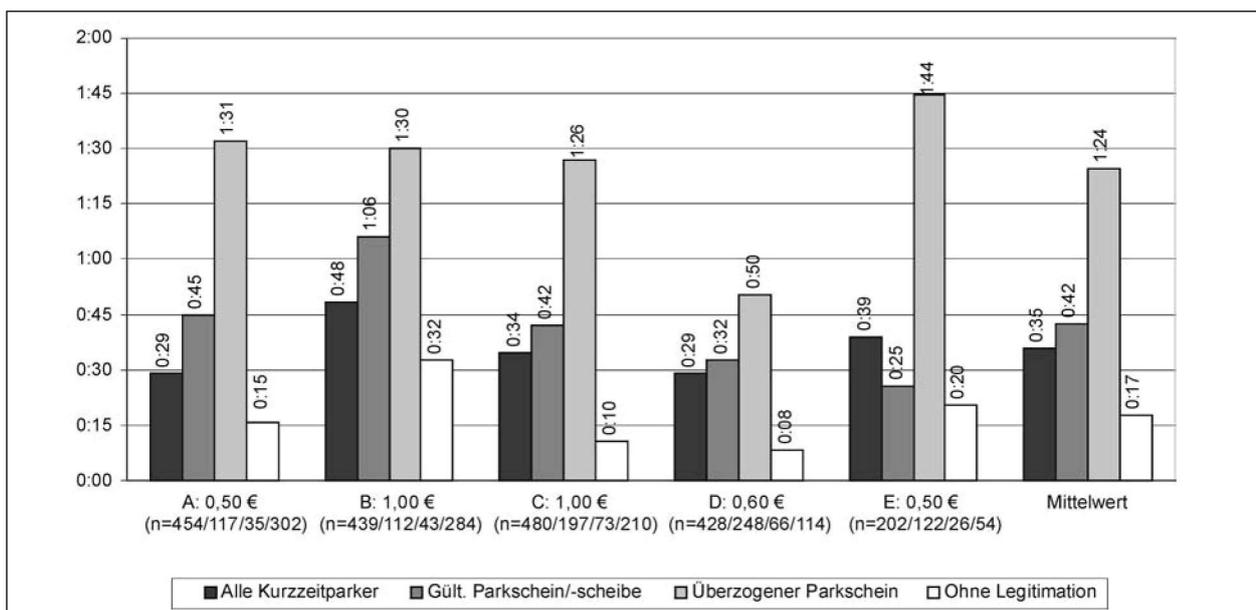


Bild 46: Mittlere Parkdauern aller Kurzzeitparkvorgänge in untersuchten Straßenabschnitten mit unterschiedlicher Gebührenhöhe nach Art der Legimation (Besonderheit: E – 1. Stunde gebührenfreies Parken)

Unabhängig von diesen Ergebnissen hat die Gebührenerhöhung zu einem Anstieg bei den Gebühreneinnahmen geführt. Anhand der vorliegenden Daten aus den entsprechenden Parkscheinautomaten²¹ für jeweils eine Woche vor und nach der Umstellung kann ermittelt werden, dass die Wocheneinnahmen der ausgewerteten Parkscheinautomaten in der Nachher-Woche absolut um ca. 50 % über denen der Vorher-Woche liegen. Im gleichen Zeitraum wurden 15 % mehr Parkscheine gezogen. Hieraus ergibt sich eine Erhöhung der Einnahmen je Parkschein um ca. 30 % (Bild 48).

Dieser im Vergleich zur Gebührenerhöhung geringere Anstieg des Erlöses je Parkschein kann neben der gesunkenen Parkmoral auch mit der zeitgleichen Umstellung des Bezahlaktes von 30 Minuten auf 15 Minuten erklärt werden. Insbesondere in den Parkdauerklassen bis 1 Stunde wird offensichtlich von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Parkscheine für kürzere Parkdauern zu lösen: 15 Minuten statt 30, 45 Minuten statt 60.

Bei den gezogenen Parkscheinen machen Parkdauern bis zu 60 Minuten fast 90 % aller Parkscheine aus. Dieser Wert ist auch nach der Gebührenerhöhung fast gleich geblieben, allerdings mit den nun möglichen Zwischenstufen 15 Minuten und 45 Minuten. Veränderungen haben sich nach der Gebührenerhöhung überwiegend beim Anteil von Parkscheinen über 60 Minuten ergeben.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass im untersuchten Abschnitt des Hardenbergplatzes in Berlin die Kombination von Gebührenerhöhung

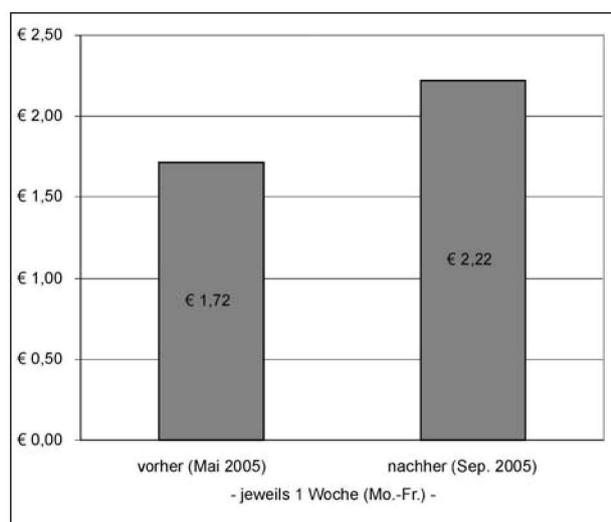


Bild 48: Einnahmen je Parkschein aus Parkscheinautomaten vor und nach Gebührenerhöhung in einem untersuchten Berliner Straßenabschnitt

einerseits und Verkürzung des Bezahlaktes andererseits im Wesentlichen folgende Effekte bewirkt hat: Der Anteil derer, die ohne Parkschein parken, hat sich erhöht. Dieser Akzeptanzrückgang ist angesichts des Verhältnisses von Gebührenhöhe (3,00 €/Stunde) und Sanktionsrisiko (5,00 € für die erste Verwarnungsstufe) plausibel. Bei den regelkonformen Parkvorgängen konnte festgestellt werden, dass zur Einsparung von Parkgebühren eher kürzere Parkdauern bezahlt werden. Unabhängig von den Veränderungen im Parkverhalten haben sich die Gebühreneinnahmen erhöht. Der aufgrund des Akzeptanzrückgangs erforderliche erhöhte Überwachungsaufwand kann die erzielten Mehreinnahmen durch Parkgebühren ggf. kompensieren.

2.4 Gebührenfreies Parken an Parkscheinautomaten

Seit Änderung von § 6a StVG 2004 und auch schon im Vorlauf zu dieser Novellierung wurden in einigen deutschen Städten Maßnahmen zum gebührenfreien Parken an Parkscheinautomaten eingeführt: teilweise als Versuch, teilweise als feste Regelung, in manchen Städten für einzelne Teilabschnitte in ausgewählten Bewirtschaftungsgebieten (z. B. Köln, Frankfurt, Bremen, Münster, Koblenz), in manchen Städten als Regelung für ganze Bewirtschaftungszonen (z. B. Stuttgart, Görlitz, Delmenhorst, Weißenfels).

Die Regelungen in Görlitz und Weißenfels stellen insofern eine Besonderheit dar, als hier die gebührenfreie Parkdauer (Görlitz 15 Minuten, Weißenfels 60 Minuten) mit der Begründung des „Gleichheitsgrundsatzes“ auch den übrigen, länger dauernden Parkvorgängen als „Bonus“ gegeben wird. Eine weitere Besonderheit der Regelung in Weißenfels besteht darin, dass die gebührenfreie Parkzeit mit der Parkscheibe geregelt wird,²² womit eine Umrüstung der Parkscheinautomaten mit einer „Brötchentaste“ eingespart wurde. Für längere gebührenpflichtige Parkdauern (über 60 Minuten) ist die Auslage der Parkscheibe nicht notwendig, da

²¹ Die Erhebungsergebnisse (bezogen auf einen Erhebungstag) und die Ergebnisse aus den Auswertungen der Parkscheinautomaten (jeweils eine Auswertungswoche) können nur bedingt miteinander verglichen werden.

²² Gebührenfreies Parken mit Parkscheibe an Parkscheinautomaten ist in den geltenden Bestimmungen von StVG, StVO und VwV-StVO nicht vorgesehen.

die erste Stunde allen Parkvorgängen unabhängig von der Dauer gutgeschrieben wird.

Ziele und Motive, die mit der Einführung der sog. „Brötchentaste“ verbunden sind, ähneln sich in den meisten Städten. In der Regel gehen die Maßnahmen zum gebührenfreien Parken auf kommunalpolitische Beschlüsse zur Stärkung des örtlichen Einzelhandels zurück.

Eine Ausnahme hiervon stellt Görlitz dar. Hier sollten mit dieser Maßnahme eine höhere Akzeptanz der Parkscheinautomaten und somit eine verbesserte Parkmoral im Zentrum erreicht werden. Angesichts der berichteten Effekte (geringerer Anteil von Parken ohne Parkschein bzw. mit Parkzeitüberziehung, hoher Anteil von gebührenfreien Parkscheinen, geringer Anteil von Missbrauch) konnten diese Ziele in Görlitz weitgehend erreicht werden.

In Delmenhorst wurde die sog. „Brötchentaste“ über Umwege eingeführt. Nach einer kommunalpolitisch beschlossenen Reduktion der Gebühren an Parkscheinautomaten, die mit hohen Einnahmeverlusten verbunden war, sollte mit Hilfe des Instruments „Gebührenfreies Parken an Parkscheinautomaten“ die alte Parkgebührenhöhe wieder eingeführt und gleichzeitig dem politisch erstrebten Marketingziel einer kundenfreundlichen Tarifgestaltung Rechnung getragen werden. Die Einnahmeverluste haben sich verringert. Anhand von Vergleichsdaten kann ermittelt werden, dass die monatlichen Verluste aus Parkgebühren bezogen auf den Vorherzustand von ca. 17.000 € auf ca. 5.000 € reduziert werden konnten.

Der konzeptionelle Ansatz zur (versuchsweisen) Einführung des gebührenfreien Parkens an Parkscheinautomaten stellt sich bei den genannten Beispielen unterschiedlich dar. In Görlitz und Stuttgart wurde ein flächenhafter Ansatz verfolgt (Görlitz: gesamter bewirtschafteter Innenstadtbereich u. a. mit „Gleichheitsgrundsatz“ begründet; Stuttgart: bewirtschaftete Straßen in Gebührenzone 1 – außerhalb der unmittelbaren Innenstadtlage). In den übrigen Städten sind die Ansätze punktueller Natur (Motiv: Erfahrungsgewinn im Rahmen von Versuchs-/Probephase als Entscheidungsgrundlage für die Einrichtung weiterer Abschnitte).

Effekte des gebührenfreien Parkens fallen in den Städten sehr unterschiedlich aus, bezogen auf spezifische Teilaspekte auch widersprüchlich. So werden aus manchen Städten starke Rückgänge bei den absoluten Parkgebühreneinnahmen in den betroffenen Straßenabschnitten berichtet: Köln²³

ca. -0 % bis -30 %, Stuttgart²⁴ ca. -43 %. Andere Städte berichten von geringfügigen Einnahmerückgängen: Koblenz²⁵ ca. -3 % bis -4 %, Görlitz „geringfügiger Rückgang“. Aus Bremen²⁶ wird bezogen auf zwei Straßenabschnitte in zwei Stadtteilzentren sogar von einem Zuwachs (ca. +9 %) bei den Gebühreneinnahmen berichtet. Hier wurde im Rahmen der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit eine intensive Überwachung der Regelinhaltung während der Versuchsphase angekündigt.

Die Akzeptanz der sog. „Brötchentaste“ (hier ausgedrückt in Anteilen von gebührenfreien Parkscheinen an allen Parkscheinen) ist in den Städten ebenfalls sehr unterschiedlich. In Köln variiert der Anteil gebührenfreier Parkscheine an allen gelösten Parkscheinen in den untersuchten drei Straßenabschnitten zwischen 2 % und 13 %, in Koblenz bei den untersuchten Abschnitten zwischen 12 % und 18 %, in Frankfurt bezogen auf zwei Versuchabschnitte in zwei Straßen zwischen 6 % und 22 %. Die Befunde aus Görlitz weisen einen Anteil von ca. 60 % nach, der Anteil von Parkvorgängen mit Parkscheibe an allen Parkvorgängen in Weißenfels beträgt über 40 %. Aus Bremen wird berichtet, dass die „Brötchentaste“ kaum genutzt wird und überwiegend gebührenpflichtige Parkscheine gelöst werden.

Beim Vergleich der untersuchten Straßenabschnitte in den unterschiedlichen Fallbeispielstädten fallen die Straßenabschnitte mit gebührenfreiem Parken an Parkscheinautomaten weder durch kürzere mittlere Parkdauern noch durch höhere Parkstandsumschläge auf. Zum gleichen Ergebnis führt auch ein Vergleich der untersuchten Straßenabschnitte nach Parkdauerklassen und Legitimation bzw. Regelkonformität der Parker (Bild 49, Bild 50). In der Parkdauerklasse bis 15 Minuten wird der höchste Anteil regelkonformer Parkvorgänge in Weißenfels (E – 60 Minuten gebührenfrei mit Parkscheibe) gefolgt von Meschede (D – ohne gebührenfreies Parken) erzielt.

²³ KOCHS, A., STOLTE-NEUMANN, A.: Umsonst ist noch zu teuer – Akzeptanz und Wirksamkeit des kostenfreien Parkens für 15 Minuten in Köln; in: Straßenverkehrstechnik Heft 11/2002

²⁴ RESSEL, W., VOGT, W., WACKER, M.: Parkraumerhebung „30 Minuten kostenloses Parken“ – Kurzfassung; unveröffentlichter Bericht der Universität Stuttgart – Institut für Straßen- und Verkehrswesen; Stuttgart 2003

²⁵ Quelle: Angaben der Stadt Koblenz 2004

²⁶ Quelle: Angaben der Hansestadt Bremen 2005

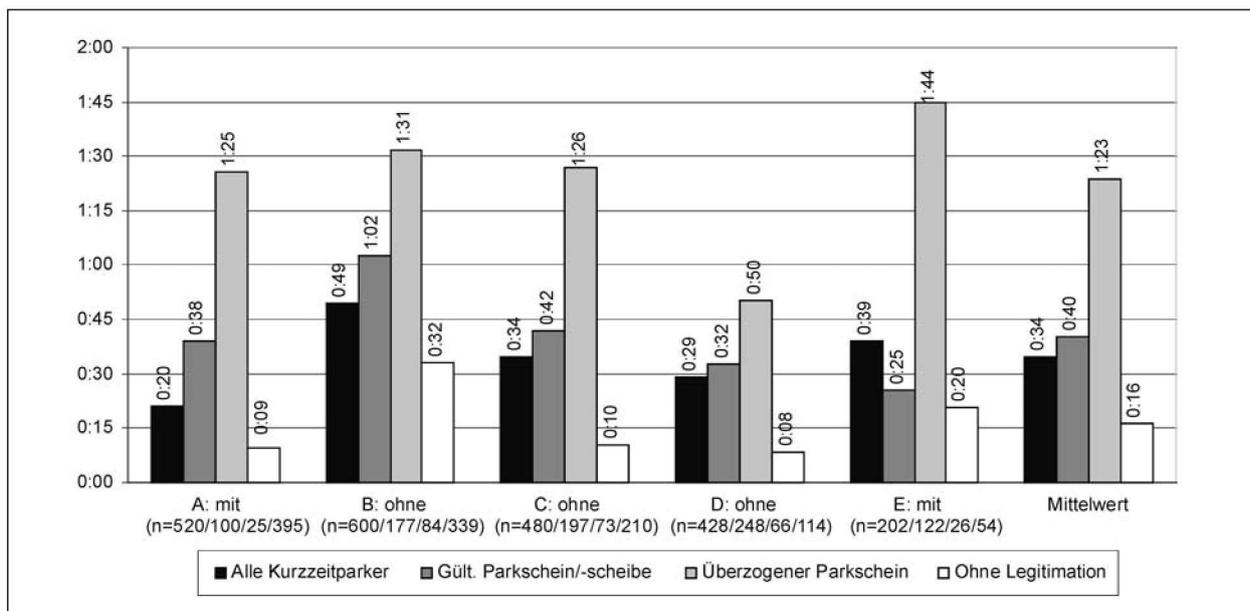


Bild 49: Mittlere Parkdauern aller Kurzzeitparker in den untersuchten Straßenabschnitten mit/ohne gebührenfreiem/s Parken

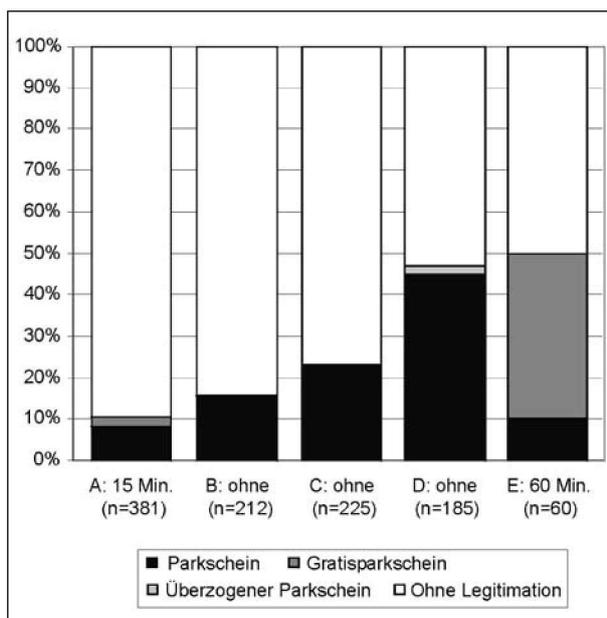


Bild 50: Anteile der Kurzzeitparkvorgänge unter 15 Minuten in den untersuchten Straßenabschnitten mit/ohne gebührenfreiem/s Parken an Parkscheinautomaten nach Art der Legitimation

Auch der Vergleich von zwei aneinandergrenzenden Straßenabschnitten in der Koblenzer Innenstadt mit und ohne gebührenfreies Parken weist nur geringfügige Unterschiede im Anteil regelkonformer Parkvorgänge auf. Bezogen auf Kurzzeitparkvorgänge unter 15 Minuten beträgt der Anteil regelwidriger Parkvorgänge hier 80 % bis 90 %. Obwohl ca. 45 % bis 75 % der Parkvorgänge nur 15 Minuten dauern, ist der Anteil der Parkvorgänge mit gebührenfreiem Parkschein (15 Minuten) mit

ca. 4 % in der Rizzastraße sehr gering. 80 % bis 90 % der Parkvorgänge bis 15 Minuten erfolgen ohne Parkschein bzw. illegal (Bild 51). Die in der Rizzastraße eingeführte Regelung zum gebührenfreien Parken ist offenbar nur sehr begrenzt in der Lage, regelwidrige Kurzzeitparkvorgänge „in die Legalität“ zu führen.

Vergleichbare Befunde ergeben sich im Vorher-/Nachhervergleich eines peripher gelegenen Straßenabschnitts am Rande der Koblenzer Innenstadt (Moselweißerstraße), wo im Frühjahr 2005 gebührenfreies Parken an Parkscheinautomaten eingeführt wurde. Weder bei Betrachtung der Kurzzeitparkvorgänge aller Parkdauerklassen noch bei den Kurzzeitparkvorgängen unter 15 Minuten (Bild 52) kann eine nennenswerte Veränderung des Parkverhaltens (Parkmoral) festgestellt werden.

Vergleichbare Ergebnisse sind auch aus anderen Städten bekannt. So haben sich z. B. sowohl in Köln als auch in Frankfurt nach Einführung der „Brötchentaste“ in ausgewählten Untersuchungsabschnitten die mittleren Parkdauern, der Anteil von Parkdauern bis 15 Minuten, der Anteil von regelkonformen Parkvorgängen und der Parkstandumschlag nicht nennenswert verändert.

Zu wirtschaftlichen Aspekten der Einführung des gebührenfreien Parkens liegen Auswertungsergebnisse aus Parkscheinautomaten von vier Straßenabschnitten in Koblenz vor. Aufgrund der von der Stadt Koblenz im Jahr 2004 vorher und nachher ausgewerteten Daten haben sich absolute Ein-

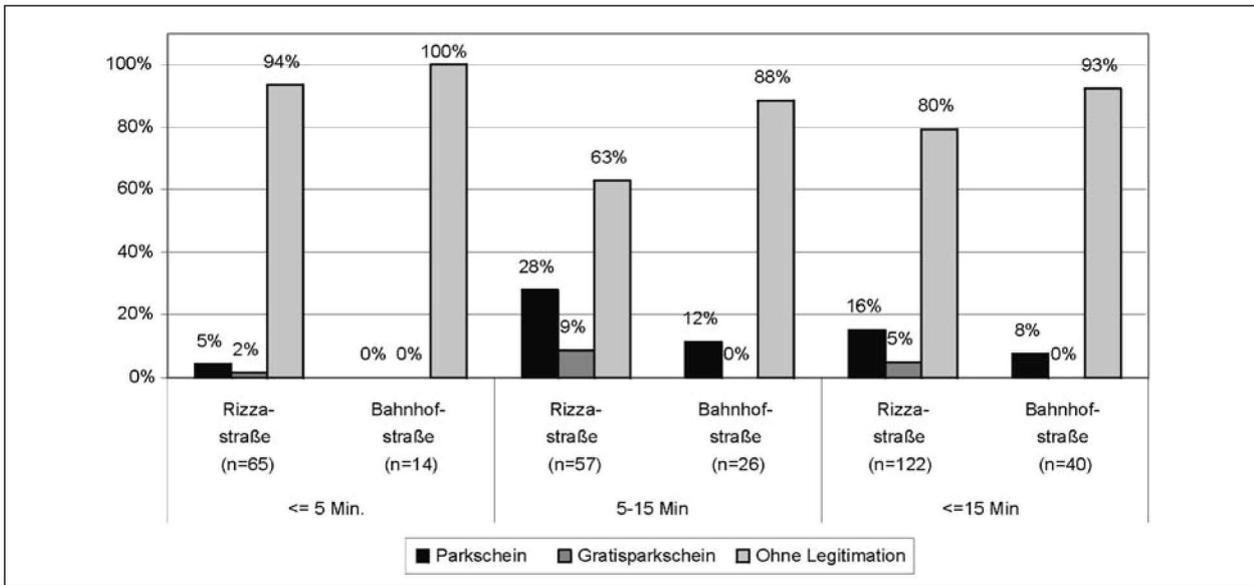


Bild 51: Anteile von Kurzparkvorgängen nach Art der Legitimation in vergleichbaren Straßenabschnitten mit (Rizzastraße)/ohne (Bahnhofstraße) gebührenfreiem/s Parken in Koblenz

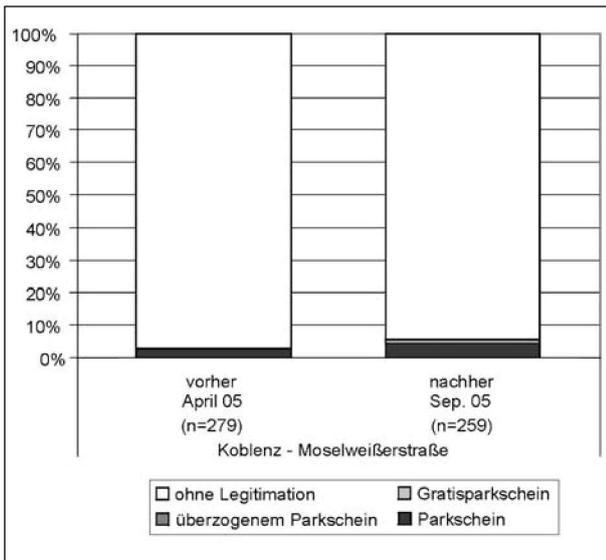


Bild 52: Vorher-/Nachhervergleich der Kurzzeitparkvorgänge unter 15 Minuten nach Art der Legitimation vor und nach Einführung gebührenfreien Parkens in der Moselweißerstraße in Koblenz

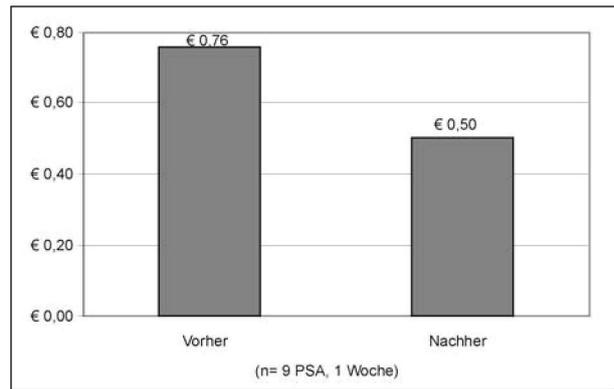


Bild 53: Veränderung der Einnahmen je Parkschein in vier Straßenabschnitten mit gebührenfreiem Parken vor und nach der Einführung des gebührenfreien Parkens (Quelle: Daten Stadt Koblenz; Datengrundlage: gelöste Parkscheine jeweils 1 Woche)

nahmerückgänge von ca. 4 % ergeben. Schwankungen in der Anzahl der gelösten Parkscheine können die Einnahmeentwicklung und damit den Effekt von Änderungen der Tarife bzw. Parkregelung überdecken. Auf der anderen Seite haben die Untersuchungen zum Parkverhalten gezeigt, dass sich keine nennenswerten Verhaltensänderungen ergeben haben, die zu Veränderungen bei der Anzahl der gelösten Parkscheine geführt haben könnten. Deshalb wurde für die Wirkungsüberprüfung bei dieser Frage der Wert „Einnahmen je Parkschein“ gewählt.

Ein Vergleich der Einnahmen aus neun Parkscheinautomaten vor und nach Einführung des gebührenfreien Parkens in vier Koblenzer Straßenabschnitten zeigt, dass die Einnahmen je gelöstem Parkschein von vorher 76 Cent um ca. 33 % auf nachher ca. 50 Cent gesunken sind (Bild 53). Dieser Rückgang trotz geringer Akzeptanz macht deutlich, dass die Verluste bei einer höheren Akzeptanz des gebührenfreien Parkens deutlich höher ausfallen können.

Ein Vergleich von Auswertungsdaten aus Parkscheinautomaten von drei zentral gelegenen Straßenabschnitten mit und ohne gebührenfreiem Parken zeigt, dass der Erlös je Parkschein in dem Abschnitt mit gebührenfreiem Parken geringer ausfällt (Bild 54).

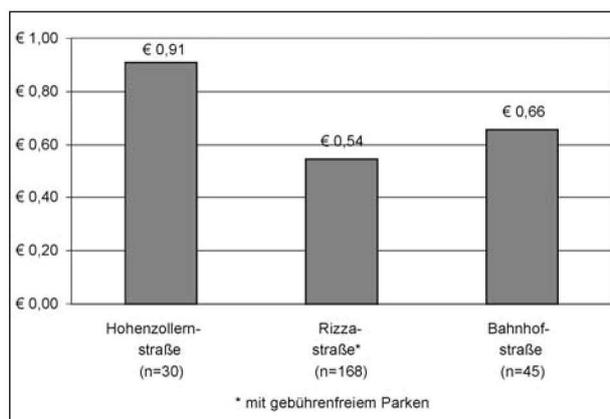


Bild 54: Vergleich der Einnahmen je Parkschein von zentral gelegenen Straßenabschnitten mit und ohne gebührenfreiem Parken in Koblenz (Datengrundlage: gelöste Parkscheine jeweils 1 Tag)

Anhand der vorliegenden Befunde aus den Untersuchungen kann festgestellt werden, dass sich das Parkverhalten durch gebührenfreies Parken in der Regel nicht ändert: Parkdauern, Umschlag und Regelkonformität bleiben bei Einsatz von Regelungen zum gebührenfreien Parken an Parkscheinautomaten weitgehend unverändert.

Dies bedeutet, dass die mit der sog. „Brötchentaste“ verbundenen Vorstellungen und Ziele aus Politik und Stadtmarketing (Erhöhung des Anteils regelkonformer Parkvorgänge, des Umschlags und der Besucherfrequenz) in der Regel nicht erreicht werden. Gebührenfreies Parken an Parkscheinautomaten führt zu Einnahmerückgängen und subventioniert somit gebührenpflichtiges Kurzzeitparken im öffentlichen Straßenraum.

Ähnliche Befunde konnten auch im Rahmen von Begleituntersuchungen zu einer Parkgebührenreduktion festgestellt werden:²⁷ Geringere Parkgebühren subventionieren längere Parkvorgänge (siehe auch Kapitel 2.4).

Die vorliegenden Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass die Akzeptanz des gebührenfreien Parkens u. a. davon abhängig ist, ob die Regelung für wenige ausgewählte Teilbereiche oder ganze zusammenhängende Gebiete besteht. Dies ist insofern plausibel, als bei der sog. „Brötchentaste“ der Nutzer bei nur abschnittsweiser Regelung erst am Parkscheinautomat erkennt, dass er auch gebührenfrei mit Parkschein parken kann. Da der An-

teil der Nutzer, die bei Parkdauern bis 15 oder 30 Minuten überhaupt einen Parkscheinautomaten aufsuchen, im Allgemeinen sehr gering ist, beschränkt sich die Kenntnis über die genaue Lage und die bestehende Regelung zum gebührenfreien Parken auf wenige informierte bzw. disziplinierte Parkscheinautomaten-Nutzer. Dies führt dazu, dass gebührenfreie Parkscheine von den Nutzergruppen gelöst werden, die bislang für die Parkscheine gezahlt haben. Hierdurch wird die eigentliche Zielgruppe der bislang regelwidrig Parkenden verfehlt und es entstehen in Abhängigkeit vom Verbreitungs- und Bekanntheitsgrad Einnahmeverluste für die Kommune bei den Parkgebühren.

Ein weiterer Aspekt, der für die Akzeptanz (nicht nur des gebührenfreien Parkscheins für kurze Parkdauern) aus den unterschiedlichen vorliegenden Befunden und Erfahrungen abgeleitet werden kann, betrifft die Nähe und Sichtbarkeit von Parkscheinautomaten für den einzelnen Nutzer. Je weiter entfernt von den einzelnen Parkständen die Parkscheinautomaten aufgestellt sind, desto unwahrscheinlicher ist die Nutzung bei kurzen Parkvorgängen bis ca. 30 Minuten. Die Zuordnung von über 20 Parkständen je Parkscheinautomat ist unter Akzeptanzgesichtspunkten auch bei durchschnittlicher Überwachungsichte unzureichend.

Ebenfalls für die Akzeptanz von Bedeutung kann die Bedienungsfreundlichkeit bzw. Erkennbarkeit der sog. „Brötchentaste“ sein. In manchen Städten wird die „Brötchentaste“ als auffällige Zusatzfunktion am Parkscheinautomaten eingerichtet. Bei anderen Beispielen wird erst nach Studium der textlichen Erläuterungen die Zusatzfunktion der bestehenden Ausgabetaaste als „Brötchentaste“ vermittelt.

Auch die Parkraumüberwachung kann zur Akzeptanz der Parkscheinautomatennutzung beitragen. Das Beispiel aus Bremen zeigt, dass alleine mit der Ankündigung intensiver Überwachungen im Rahmen der Versuchsphase zur „Brötchentaste“ keine Einnahmerückgänge, sondern Einnahmewachse erreicht wurden.

In Abhängigkeit von der örtlichen Parkmoral, der nutzerfreundlichen Aufstellung von Parkscheinautomaten und der ortsüblichen Grundeinstellung der Nutzer zu Parkgebühren kann das gebührenfreie Parken an Parkscheinautomaten ungeplante negative Effekte nach sich ziehen: Bei einer ausgeprägten „Spar-Mentalität“ der Nutzer kann die Möglichkeit zum gebührenfreien Parken für kurze Parkdauern

²⁷ STOCK, W., REINERS, B.: „Auswirkungen von Parkgebührenreduzierung auf Kurzzeitparker“, in: Straßenverkehrstechnik 7/2005

ern dazu führen, die Aufenthaltszeit und damit das Zeitbudget für Erledigungen und Einkäufe zu kürzen; bei geringen Grundauslastungen des straßenräumlichen Parkstandsangebotes und entsprechend hohen Parkchancen kann eine flächenhaft geltende Regelung zum gebührenfreien Parken an Parkscheinautomaten auch zum sog. „Parkstand-Hopping“ führen, was eine Erhöhung im fließenden Kfz-Verkehr bewirken kann.

2.5 Bewohnerparken

Die praktizierten Regelungen zum Bewohnerparken haben sich in den vergangenen Jahren insbesondere in Folge der Gerichtsurteile von 1994 und 1998 bundesweit deutlich geändert (siehe auch Kapitel 1.1). Am weitesten verbreitet ist derzeit eine Bewirtschaftung nach dem Mischungsprinzip²⁸ (Bild 3), das durch Einsatz von Parkgebühren und/oder Höchstparkdauer mit Befreiung der Bewohner fast jeder Nachfragegruppe das Parken im Straßenraum ermöglicht. Das in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts mit Bewohnerparken verfolgte Ziel, wie z. B. weitgehende Entlastung innerstädtischer Wohnquartiere von ruhendem und fließendem Kfz-Verkehr, ist damit nur noch bedingt erreichbar. Durch Gebührenerhebung und/oder Höchstparkdauer wird aber nach wie vor eine Belastung des Parkstandsangebotes durch Berufspendler vermieden. Gleichzeitig sind mit dem Mischungsprinzip frühere Probleme des Trennungsprinzips²⁹ hinsichtlich der Behandlung von Besuchern, der Bewohner und gewerblicher Einrichtungen weitgehend gelöst.

Am Beispiel der Städte Aachen, Köln und Wiesbaden konnten aufgrund vorliegender früherer Erhebungsdaten Wirkungen konzeptioneller Änderungen der Parkraumbewirtschaftung analysiert werden.

In Aachen und Wiesbaden wurde bis Ende der 90er Jahre die Parkraumbewirtschaftung nach dem Trennungsprinzip betrieben. In Aachen „feinkörnig“ (d. h. punktuell eingelagerte kurze Abschnitte mit Kurzzeitparken) und in Wiesbaden überwiegend „grobkörnig“ (d. h. Kurzzeitparken überwiegend an Quartiersrändern bzw. auf bestimmte Bereiche einer Bewirtschaftungszone konzentriert).

Aachen praktiziert Bewohnerparken seit Ende der 90er Jahre flächendeckend nach dem Mischungsprinzip (gebührenpflichtig an Parkscheinautomaten, Höchstparkdauer 2 Std., 0,50 €/Std.) – mit we-

nigen Ausnahmen in Straßenabschnitten, in denen reines Kurzzeitparken gilt.

Wiesbaden hat die Konzeption grundlegend modifiziert. Nach Aufhebung des Bewohnerparkens 1998 bestanden für einen Übergangszeitraum bis Herbst 2003 unbewirtschaftete Bereiche in allen ehemaligen „Anwohnerparkzonen“. In zusammenhängenden Bereichen erfolgt seit 2003 die Bewirtschaftung mit der Parkscheibe (Höchstparkdauer 2 Stunden) Bewohner mit Ausweis frei, in Abschnitten mit hoher Besucherfrequenz wird reines gebührenpflichtiges Kurzzeitparken praktiziert (Parkscheinautomaten, Höchstparkdauer 5 Stunden, 1,00 €/Stunde). Manche Gebiete sind im Rahmen der konzeptionellen Änderungen deutlich verkleinert worden. Durch die Modifikationen hat sich in manchen Gebieten der Anteil von reinen Kurzzeitparkständen erhöht. Bezogen auf den gesamten bewirtschafteten Bereich (ca. 11.000 Parkstände) blieb die anteilige Aufteilung zwischen Bewohnerparken und Kurzzeitparken weitgehend unverändert.

In der Stadt Köln wurde bis Ende der 90er Jahre eine Kombination aus reinem Bewohnerparken, reinem gebührenpflichtigem Kurzzeitparken und gebührenpflichtigem Kurzzeitparken mit Befreiung der Bewohner praktiziert. Während eines Übergangszeitraums von Mai 1998 bis August 1999 war das reine Bewohnerparken aufgehoben und zu großen Teilen in das Mischungsprinzip umgewandelt, soweit die bestehenden Parkscheinautomaten diese Bereiche mit abdecken konnten. Teilbereiche der Bewirtschaftungszonen blieben ganz unbewirtschaftet. Ab August 1999 wurde wieder flächendeckend bewirtschaftet – überwiegend nach dem Mischungsprinzip – mit Ausnahme weniger Teilabschnitte mit reinem Kurzzeitparken.

Aus diesen Städten liegen für unterschiedliche Bewirtschaftungszustände der letzten Jahre Erhebungsdaten vor, sodass – abgesehen von möglichen Einflüssen aus allgemeinen Entwicklungen – Abschätzungen zu Wirkungen der Konzeptmodifikationen getroffen werden können.

²⁸ „Mischungsprinzip“: Befreiung von berechtigten Bewohnern von Gebührenpflicht und Höchstparkdauer

²⁹ „Trennungsprinzip“: Bevorrechtigung von berechtigten Bewohnern in einzelnen Straßenabschnitten oder zusammenhängenden Bereichen; Bündelung von Kurzzeitparkständen in Teilabschnitten oder Randbereichen