Stadtraum FAIRteilen

Mehr Lebensqualität durch weniger Autos: Wie wir Parkraum umnutzen können

Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland
Bundesverband

BUND

Einleitung

Heute sind rund 80 Prozent der öffentlichen Straßenflächen in Städten für fahrende und parkende Autos reserviert. Auch wenn Pkw und Lkw perspektivisch als Elektrofahrzeuge lokal emissionsfrei und leiser sein werden, dominieren sie mit ihrer massenhaften Anwesenheit das Gesamtbild von Städten und Gemeinden weiter, wenn hier keine deutlichen Veränderungen vorgenommen werden. Autos stehen 23 Stunden am Tag ungenutzt im öffentlichen Raum. Anderen Verkehrsteilnehmer*innen und den Bewohner*innen fehlt dieser Raum.

Die Straße gehört uns allen, also auch den Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und den Nutzer*innen des öffentlichen Personennahverkehrs. Der öffentliche Raum dient den Menschen zum Flanieren, Einkaufen, Entspannen, Spielen, Kaffee trinken, zum sozialen Miteinander und Genießen. Auch braucht es ausreichend Abstellflächen für Fahrräder, Lastenräder sowie den Lieferverkehr. All dies wird derzeit durch den dominierenden Autoverkehr stark eingeschränkt. Das muss sich ändern. Wir brauchen dringend mehr für alle Menschen nutzbare und zugängliche Räume in unseren Städten. Wir brauchen mehr Raum für den Fuß-, und Radverkehr und den ÖPNV. Wir brauchen mehr Grünflächen, Parks, Picknick-, Spiel- und Sitzgelegenheiten. So verbessert sich die Lebensqualität in unseren Städten, die Luft wird sauberer und gesünder, die Städte kühlen sich im Sommer besser ab, Menschen treffen sich vermehrt in der Öffentlichkeit, die soziale Teilhabe steigt. Auch Autofahrende profitieren, denn es gibt weniger Staus.

Die attraktivsten europäischen Städte wie Kopenhagen, Wien, Zürich, Stockholm und Paris sind diejenigen, die den Autoverkehr zugunsten von Fahrrad, öffentlichem Verkehr und zu Fuß gehen eindämmen konnten. Sie gehören zu den lebenswertesten Städten der Welt[1] und haben so einen großen Vorteil im internationalen Wettbewerb um das händeringend gesuchte Fachpersonal. Deutsche Städte haben hier großen Aufholbedarf. Die gute Nachricht ist: Es gibt auch hierzulande gute Möglichkeiten, den Stadtraum fairer zu verteilen. So wurde die bundesweite Gebührenobergrenze für Bewohner*innenparken von rund 30,70 Euro im Jahr abgeschafft – und damit eine langjährige Forderung des BUND erfüllt. Länder, Städte und Gemeinden können jetzt eigene und kostengerechte Gebührensätze fürs Parken festlegen. Sie haben damit einen wirksamen Hebel, um mehr Platz für alle anderen Verkehrsteilnehmer*innen und für lebenswerte Städte zu schaffen.

Mit dieser Broschüre möchten wir Ihnen als Aktive gute Beispiele und konkrete Maßnahmen an die Hand geben, wie vor Ort mehr Platz für lebenswerte Städte geschaffen werden kann. Nehmen Sie die Inhalte dieser Broschüre mit in die Gespräche und Verhandlungen mit Politiker*innen, mit der Verwaltung, mit Nachbar*innen, in die Öffentlichkeit – wo auch immer Sie sich für eine zukunftsfähige Mobilität einsetzen möchten.

Viel Spaß und Erfolg beim Stadtraum FAIRteilen!

Ihr Bundesarbeitskreis Mobilität

INHALTSVERZEICHNIS

1. **Es geht! Wie Städte Räume umverteilen** 3
2. **Wieviel uns Parken wirklich kostet** 5
3. **Wie sieht der rechtliche Rahmen fürs Parken aus?** 6
4. **Wie können wir Parkplätze reduzieren?** 7
5. **Wie können wir den freigewordenen Raum nutzen?** 9
6. **Welche Aktionsideen gibt es?** 10

[1] https://nltimes.nl/2023/06/23/amsterdam-longer-one-10-liveable-cities-world-rotterdam-also-falls

1. Es geht! Wie Städte Räume umverteilen

AMSTERDAM

In den 70-er Jahren führte in den Niederlanden eine Protestwelle gegen die damals sehr hohe Zahl von im Verkehr getöteten Kindern zu einem Umdenken: Das Land begann, den Fahrradverkehr aus- und den Autoverkehr zurückzubauen. Inzwischen sind die Niederlande und ihre Hauptstadt Amsterdam für ihre großzügige Fahrradinfrastruktur weltweit bekannt. Diese Entwicklung weg vom Auto geht kontinuierlich weiter. So hat Amsterdam erst im Jahr 2019 mehr als 1.100 Parkplätze für andere Zwecke umgenutzt. Statt Abstellflächen für Autos schuf die Stadt unter anderem mehr Platz für Gehwege, mehr Flächen für Aufenthalt, Spiel, Bäume und

Umgestaltete Kreuzung in Amsterdam (Foto: Thomas Schlijper)

Begrünung, mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie mehr Platz für den Wohnungsbau. Ein innerstädtischer Anwohner*innenparkausweis kostet 200 Euro pro Jahr, Kurzzeitparken wird konsequent kontrolliert. In der Folge nahm die Zahl der Autobesitzenden erneut ab. Erfreulich: Die Erfahrungen im Gestalten öffentlicher Räume für Menschen statt für Autos teilt Amsterdam mit anderen Städten durch die Kampagne „Livable Cities“ (Zur Kampagne[2]).

GENT

Das belgische Gent wirbt mit kostenlosen Park&Ride- und Park&Bike-Angeboten am Rande der Stadt, um den Parkdruck in der Innenstadt zu verringern.[3] In der Innenstadt stehen Autofahrenden kostenpflichtige Parkgaragen zur Verfügung. Am Innenstadtrand ist die Parkdauer für Pkws im öffentlichen

Das „Leefstraat“-Konzept in Gent (Foto: Dries Gysels)

Raum auf maximal 30 Minuten begrenzt.[4] Die Parkgebühren wurden erhöht und werden immer teurer, je näher am Zentrum Autofahrende parken möchten. Hauseigentümer*innen im Stadtzentrum müssen für die Bewohner*innen keine Parkplätze mehr schaffen. Dafür gibt es neue Fahrradabstellplätze, die maximal 100 Meter von jeder Wohnung entfernt sind. In der Stadt gibt es zudem fünf autofreie Zonen, die zusammen die Fußgänger*innenzone bilden.[5] Wer dort hineinfahren will, benötigt eine Erlaubnis, Parken ist dort nicht gestattet. Dieses Konzept hat den Pkw-Verkehr in der Altstadt deutlich verringert.

ZÜRICH

Der schweizerischen Stadt Zürich gelang 1996 ein historischer Parkplatzkompromiss.[6] Die Anzahl der Parkstände im öffentlichen Raum wurde gedeckelt und auf den Stand von 1990 eingefroren. In der Innenstadt und den umliegenden Vierteln verschwanden oberirdische Parkplätze, die Autos parken stattdessen in unterirdischen Garagen und Parkhäusern. Der frei gewordene öffentliche Raum wurde den Menschen zum Verweilen und Flanieren zur Verfügung gestellt. Das Ziel war, die Innenstadt für den Fußverkehr attraktiver zu machen. Das Ergebnis der Maßnahme: Der Anteil des Autos im gesamten Stadtverkehr hat seit dem Jahr 2000 um 15 Prozentpunkte abgenommen.[7]

2 https://sustainableamsterdam.com/livable-cities-campaign/
3 https://visit.gent.be/de/wissenswertes/praktische-auskuenfte/so-erreichen-sie-gent/mit-dem-wagen-nach-gent/pr-anlagen
4 https://taz.de/Fahrradstadt-als-Zukunft/!5895686/
5 https://visit.gent.be/de/wissenswertes/praktische-auskuenfte/so-erreichen-sie-gent/mit-dem-wagen-nach-gent/parken-gent
6 https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-05/zuerich-fahrrad-freundlichkeit-verkehr-verleihvelo-problem/seite-2
7 https://www.nzz.ch/zuerich/individualverkehr-das-auto-im-rueckwaertsgang-ld.1298476

KÖLN

Die Bezirksvertretung der Innenstadt Köln beschloss 2016, das Parken in bestimmten Zonen schrittweise aus dem öffentlichen Straßenraum in die umliegenden Parkhäuser zu verlagern.[8] Ziel war, die Zahl der parkenden PKW jährlich um zehn Prozent zu reduzieren und mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Straßen, die nicht für den Zugang zu einem Parkhaus benötigt werden, wurden für den öffentlichen Autoverkehr gesperrt und nur für Anlieger*innen freigegeben. Fast zeitgleich setzte die Stadt vielfältige Maßnahmen zur Entwicklung der Radinfrastruktur um. Das Ergebnis: Im Jahr 2022 nutzten die Kölner*innen das Auto für 25 Prozent aller Wege, während es im Jahr 2017 noch 35 Prozent und 2006 sogar noch 43 Prozent waren.[9] Der Fußverkehr und der Radverkehr haben seit 2017 um sieben Prozent-Punkte zugenommen. Das Fahrrad wird inzwischen genauso häufig genutzt wie das Auto.

Umgestaltete Engelbertstraße in Köln – vorher/nachher
(Foto: Traumathek, Karin Hüttenhofer)

PARIS

Die französische Hauptstadt setzte 2018 eine umfassende Reform der Parkraumbewirtschaftung und -überwachung in Gang. Das Ausgangsproblem: 90 Prozent der Besucher*innen parkten schwarz, während 90 Prozent der Pariser Bevölkerung ihre Parkgebühren über das Anwohner*innenparken zahlten. Damit gingen der Stadt über 300 Millionen Euro pro Jahr verloren. Um diese Ungerechtigkeit zu beenden, die Luftqualität und

Schulstraße an einer Grundschule in Paris (Foto: Emmanuel Marin)

den vorhandenen Parkraum effizienter zu nutzen, setzte die Reform mit einer neuen Tarifstruktur und dem Einsatz neuer Technologien an.[10] Die Stadt staffelte die Parkgebühren für Besucher*innen nach Parkdauer und setze so einen Anreiz für die Nutzung von Parkhäusern, wenn länger als zwei Stunden geparkt wird. Anwohner*innenparken wurde durch virtuelle Parkausweise vereinfacht und nach sozialen Aspekten sowie Fahrzeugkategorien differenziert. Zur besseren Kontrolle aller öffentlichen Parkplätze führte Paris virtuelle, an das Kennzeichen gebundene Parktickets ein. Die Parkscheine werden von auf Motorrollern und Pkw montierten Scannern in der Vorbeifahrt erfasst und mit einer Parkschein-Datenbank abgeglichen.

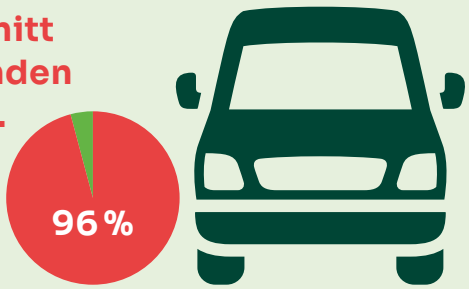
Die Reform zeigte Wirkung: Der Parksuchverkehr ging zurück, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten sank das Verkehrsaufkommen. Die Stadt hat viele weitere Maßnahmen zur Förderung der Mobilitätswende umgesetzt. Inzwischen besitzen nur noch 15 Prozent der Pariser*innen ein Auto und die Zahl der Parkplätze ist in den letzten 22 Jahren um ca. 25 Prozent gesunken.[11] Und es geht noch weiter: Im Rahmen des 2020 beschlossenen Ziels, Paris zu einer „15-Minuten-Stadt“ umzugestalten, soll nun die Hälfte aller oberirdischen öffentlichen Parkplätze bis 2026 umgenutzt werden. Es sollen Grünflächen, Spielplätze sowie Rad- und Fußwege geschaffen werden. Im Februar 2024 war ein Bürger*innenentscheid erfolgreich, so dass besonders große und schwere Fahrzeuge wie SUVs deutlich höhere Parkgebühren zahlen müssen. Wer ab September mit einem SUV nach Paris fährt, muss für eine Stunde parken 18 Euro bezahlen und für sechs Stunden 225 Euro. Paris: Je t’aime!

[8] https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0051.asp?__kvonr=64395
[9] https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/25810/index.html
[10] https://www.zukunft-mobilitaet.net/168157/analyse/paris-parkgebuehren-fps-bezahlen-parkraumbewirtschaftung-parkraumueberwachung-scan-streeteo-moovia/
[11] https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/News-RADar/_texte/Auslandsexkursion-Paris-Nachbericht_2023.html

2. Wieviel uns Parken wirklich kostet

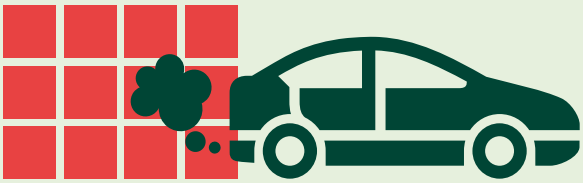
Kein Fahrzeug – ein Stehzeug

Ein Auto steht im Schnitt 23 Stunden am Tag.



Platz für 10 Fahrräder

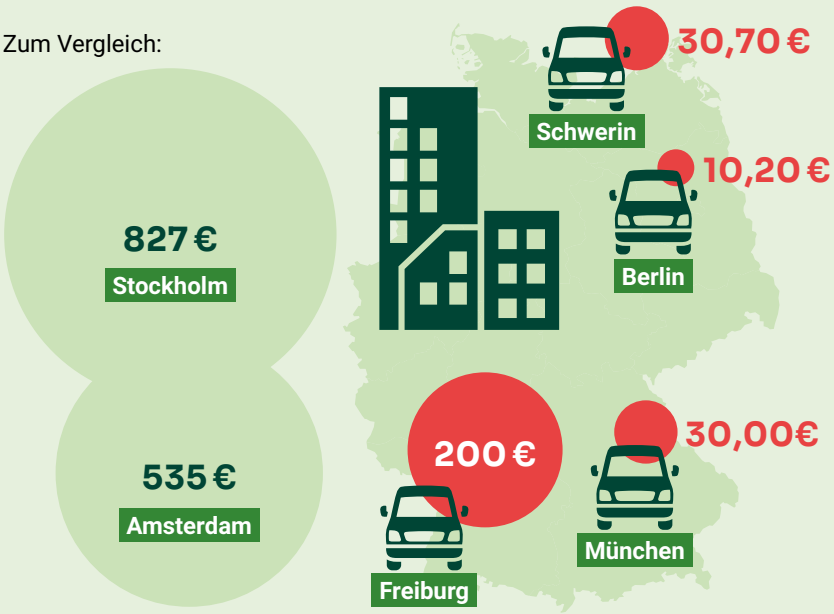
Ein Parkplatz für ein Auto nimmt 12 Quadratmeter in Anspruch.



Der Bau eines ebenerdigen öffentlichen Stellplatzes kostet rund 3.000 Euro. Über seine Nutzungsdauer fallen monatliche Kosten in Höhe von 158 Euro pro Monat an.

Anwohner*innen in deutschen Städten zahlen pro Jahr für ihren Parkplatz:

Zum Vergleich:



Zieht man die Bodenrichtwerte in den unterschiedlichen Städten heran, würden sich diese **beispielhaften Kosten für einen 12m²-Parkplatz** ergeben:

Einzelne Erhebungen in Städten zeigen, wie viel Fläche durch den ruhenden Verkehr verbraucht werden, so ist **in Hannover rund ein Fünftel** (16,3 Prozent) der gesamten Verkehrsfläche mit parkenden Autos okkupiert.

Das sind **4,2 Quadratkilometer für stehende Autos,** was fast **600 Fussballfeldern** entspricht.

Wenn man in **Berlin** zur Parkfläche für Autos noch die Fläche hinzurechnet, die fahrende Autos benötigen, wird in der Hauptstadt sogar **mehr als die Hälfte der gesamten Verkehrsfläche durch Pkws belegt.**

Dabei besitzt **nur jede*r dritte Berliner*in ein Auto**.

3. Wie sieht der rechtliche Rahmen fürs Parken aus?

Prinzipiell dürfen Pkw innerorts aktuell überall dort im Straßenraum abgestellt werden, wo es nicht durch Regelungen oder Verkehrsschilder verboten wird. Durch Regelungen grundsätzlich verboten ist das Halten und Parken u. a. auf Geh- und Radwegen, wenn nicht explizit Parkflächen auf dem Gehweg eingezeichnet sind. Auch das Halten und Parken auf oder links neben Fahrradschutzstreifen und Radfahrstreifen ist generell verboten. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt klar: Wer sein Fahrzeug verlässt oder länger als drei Minuten hält, der parkt.

Beim Parken an Kreuzungen und Einmündungen ist ein Abstand von mindestens je fünf Metern von den Schnittpunkten einzuhalten. Im verkehrsberuhigten Bereich (sogenannte Spielstraße) ist das Parken ausschließlich auf dafür gekennzeichneten Flächen erlaubt. Untersagt ist das Parken vor Bordsteinabsenkungen, in unübersichtlichen Kurven oder dann, wenn durch das Abstellen des Fahrzeugs weniger als 3,05 Meter Durchfahrtsbreite für den fließenden Verkehr verbleiben. Gerade diese Regelung ist in Kombination mit dem generellen Parkverbot auf Gehwegen für Wohngebiete interessant. Durch die immer breiter werdenden Pkw wird es in vielen Fällen notwendig, dass bei engen Wohnstraßen das Halten oder zumindest das Parken auf einer Straßenseite unterbunden wird.

Das sogenannte aufgesetzte Parken, als das mit zwei Rädern auf dem Gehweg Stehen, wird in Zukunft schwieriger. Das Bundesverwaltungsgericht gab Anwohnenden mehrerer Bremer Straßen teilweise Recht, sodass Straßenverkehrsbehörden auf Verlangen der Anwohnenden gegen illegales Gehwegparken einschreiten müssen, wenn die Benutzung des Gehwegs erheblich beeinträchtigt wird.

Es ist in erster Linie Aufgabe der Kommunen, für die Einhaltung der Regeln des ruhenden Verkehrs zu sorgen. Auch ob die Möglichkeit der Parkraumbewirtschaftung genutzt wird, ist im Ermessen der jeweiligen Kommune. Nach Überarbeitung der StVO kann Parkraum in städtischen Quartieren nun bereits bei drohendem Parkraummangel vollständig oder zeitlich beschränkt oder für Bewohner*innen reserviert werden.

Ein Preis für die private Nutzung (Abstellen des Pkw) des begrenzten öffentlichen Raums hat eine gewisse Lenkungswirkung, erzeugt gleichzeitig aber auch Kosten, die vor allem für Menschen mit wenig Geld spürbar sein können. Wird der wahre Preis für den öffentlichen Raum (siehe Kapitel 2) angesetzt, verschärft sich diese Entwicklung. Der BUND und andere fordern deshalb, einen sozialen Ausgleich für Menschen mit geringem Einkommen zu schaffen. Aktuell verhindert Paragraf 6 des Straßenverkehrsgesetzes eine solche soziale Komponente.

Dies ist umso bedauerlicher, weil die bundesweite Obergrenze für die jährlichen Abgaben für das Bewohner*innenparken 2020 aufgehoben wurde. Bis dahin durfte der jährliche Preis nicht über 30,70 Euro liegen. Seitdem sind Länder und Kommunen frei darin, die Gebühren für das Bewohner*innenparken festzulegen. Städte wie bspw. Freiburg haben die Preise angepasst. Nach zwischenzeitlich bis zu 360 Euro pro Jahr und einem Klageverfahren, liegen die Preise aktuell bei stadtweit 200 Euro. Zum Vergleich: In Nürnberg beträgt die Gebühr lediglich 30 Euro pro Jahr.

Für den BUND ist klar: Die Kosten für die Bewohner*innenparkausweise sollten sich an den Preisen für private Stellplätze orientieren. Anders als bei sozialen Aspekten ist zudem schon heute eine Staffelung der Gebühren nach der Größe des jeweiligen Fahrzeugs grundsätzlich möglich. Hierauf verweist ein Urteil des Bundesverfassungsgerichts aus dem Juni 2023. Eine solche Differenzierung muss allerdings ‘angemessen‘ sein. In Tübingen wird bereits in zwei Größenklassen differenziert.

Einnahmen, die durch Parkraumbewirtschaftung erzielt werden, sollten neben der Deckung der durch die parkenden Autos anfallenden Kosten für den Stadtumbau genutzt werden. Radverkehrsanlagen, Maßnahmen zur Sicherung von Fuß- und Radwegen oder das Verbessern der Aufenthaltsqualität sind hier ebenso denkbar wie die Förderung des ÖPNV.

Ein weiterer Ansatzpunkt für Kommunen ist die Stellplatzverordnung. Diese regelt, wie viele Stellplätze beim Bau neuer Wohnungen pro Wohneinheit geschaffen werden müssen. Immer mehr Kommunen reformieren diese Verordnung und ermöglichen es, den Bau von Pkw-Parkplätzen durch die Einrichtung von Fahrradabstellflächen oder durch finanzielle Beiträge zur Unterstützung des ÖPNV zu kompensieren.

4. Wie können wir Parkplätze reduzieren?

Wichtig ist: Um Parkplätze wirklich langfristig zu reduzieren und die Straßen umzugestalten, braucht es kluge Strategien und eine gute Beteiligung und Einbindung von Bürger*innen und Expert*innen zum Thema von Anfang an. Die Begleitung durch Öffentlichkeitsarbeit ist unverzichtbar. Auch Unternehmen und der Einzelhandel sollten an den Lösungen mitarbeiten. Die kommunale Politik muss überzeugt werden und mehrheitlich mitziehen. Wie BUND-Aktive Menschen vor Ort ansprechen und für das jeweilige Projekt gewinnen können, erläutern wir im „Handbuch Radverkehr selber machen“[12]. Die BUND-Akademie bietet zudem für BUND-Aktive Fortbildungen, Pressearbeit, Lobbyarbeit, Argumentationstraining und vieles Weitere an, was dabei helfen kann, unsere Städte lebenswert zu machen (mehr dazu unter: www.bund.net/mitmachen/bund-akademie).

Die zehn wichtigsten Maßnahmen, um Parkplätze zu reduzieren und so den Raum in unseren Städten fair zu verteilen:

1. Parkraumkonzepte in nachhaltige urbane Mobilitätspläne integrieren: Die Kommunen können städtische Parkraumkonzepte im Rahmen eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplans erstellen (englisch: Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP). Dieser Plan koordiniert langfristig die Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität. Ziel ist, den motorisierten Individualverkehr hin zu klimaverträglichen Verkehrsmitteln zu verlagern sowie den öffentlichen Raum für alle Fortbewegungsarten nutzbar zu machen. Das Projekt Park4SUMP[13] unterstützt Kommunen dabei, Lösungen für ein innovatives Parkraummanagement in SUMPs einzuarbeiten. Die kommunalen Planwerke zur Mobilitätsentwicklung können ganz unterschiedlich benannt sein, erfragen Sie in der Kommunalverwaltung, ob das bestehende Planwerk den Anforderungen eines SUMP entspricht.

Es ist davon abzuraten, Parkflächen in Quartieren zu verringern oder zu verteuern, ohne ein Verkehrskonzept für für den betroffenen „Kiez“ oder Stadtteil oder die gesamte Stadt zu entwickeln und vor allem ohne Alternativen zum Auto anzubieten. Dies kann zu erheblichen Widerständen führen. Gegebenenfalls können in einer Übergangsphase auch Ersatzplätze für wegfallende Parkplätze zur Verfügung gestellt werden.

2. Stellplatzsatzungen nutzen: Die Kommunen können das Angebot von Parkplätzen minimieren, indem sie die Stellplatzsatzungen ändern – was insbesondere für neu entstehende Quartiere gilt.

Stellplatzsatzungen regeln nicht den öffentlichen, sondern den privaten Raum bei der Errichtung neuer Wohnungen. Sie sind Teil der Landesbauordnungen und machen abhängig von der Lage in städtischen Zonen – von den Innenstädten bis zum Außenbereich – Vorgaben für die Zahl von Stellplätzen pro Wohnung. Sie können auch Obergrenzen festsetzen. Rechtlich möglich ist es, auf Pkw-Stellplätze zu verzichten und sie durch geldliche Ablösebeiträge zu ersetzen, die dann z. B. zur Förderung des ÖPNV oder Radverkehrs eingesetzt werden. Wie und in welcher Höhe dies möglich ist, kann vor Ort bei der Kommune erfragt werden.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW (ein Zusammenschluss von Verkehrsverbünden in NRW, gefördert vom Landesverkehrsministerium mit dem Ziel, die Kommunen bei der Mobilitätswende zu unter stützen) hat einen tollen Leitfaden zur Stellplatzsatzung[14] erarbeitet. Darin gibt es auch eine Musterstellplatzsatzung, an der sich Kommunen orientieren können, die Alternativen für Pkw-Stellplätze ermöglichen wollen.

3. Flächendeckendes Bewohner*innenparken zu angemessenen Gebühren: Nach der Abschaffung der bundesweiten Obergrenze für Bewohner*innenparkausweise in Höhe von 30,70 Euro pro Jahr können die Kommunen oder die Stadtstaaten seit Oktober 2020 höhere Gebühren für Bewohner*innenparkplätze verlangen. Die Gebühren sollten nach Lage von Innenstädten bis zum Außenbereich gestaffelt werden. Bewohner*innenparken stellt den Einwohner*innen eine ausreichende Menge von Parkplätzen zur Verfügung und vermindert den Parksuchverkehr, weil Gebietsfremde ausgeschlossen werden. Die Zahl der Pkw in Wohngebieten vermindert sich dadurch und die Parkplatzsituation entspannt sich (siehe dazu auch das vorige Kapitel).

4. Illegales Parken konsequent ahnden und moderne Technik einsetzen: Gehwege, Radwege und Kreuzungen müssen von Pkw freigehalten werden, notfalls auch durch Abschleppen. Jahrzehntelange Niedrigststrafen für Falschparken bewirken, dass heute noch falschparkende Autos die Geh- und Radwege blockieren. Inzwischen wurden die Bußgelder[15] vom Gesetzgeber zum Glück angehoben. Doch vielerorts erfolgen die Kont-

[12] https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/materialien/pdfs/BUND_Handbuch_Radverkehr_WEB.pdf
[13] https://park4sump.eu/
[14] https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2023/2/7/9dbb59f051aeb86cb27d01ff47d6ab7e/znm-nrw-leitfaden-stellplatzsatzung-2023.pdf
[15] https://www.bussgeldkatalog.org/halten-parken/

rollen viel zu selten. Falschparken ist aber kein Bagatell- und schon gar kein „Kavaliers“-Delikt, sondern eine massive Behinderung für Fußgänger*innen, den ÖPNV und Radfahrende.

Die Niederlande macht vor, wie Falschparken effizient verhindert wird: Dort wurde in mehreren Städten eine einfache, digitale Gebührenentrichtung sowie eine flächendeckende Überwachung des Falschparkens mit geringem Verwaltungsaufwand eingeführt: durch das sogenannte Kentekenparkeren, das kennzeichenbasierte Parken. Eine ebensolche Gebührenentrichtung und Kontrolle sollte auch hierzulande bundesweit durch eine Gesetzesänderung möglich gemacht werden.

5. Ein gutes Parkraummanagement auch für den Lieferverkehr: Um unsere Städte vom Pkw- und auch vom Lieferverkehr und von Staus zu entlasten, müssen Lieferzonen konsequent für den Lieferverkehr freigehalten werden. Das heißt, die Kommunen müssen sie mit dem absoluten Halteverbot-Kennzeichen (Zeichen 283) beschildern. Zudem sollten die Kommunen mehr Lieferzonen einrichten, indem bisherige Pkw-Parkplätze umgewidmet werden. Die Agora Verkehrswende hat herausgefunden, dass in städtischen Gebieten eine Lieferzone alle 50 Meter notwendig ist. Nicht zu vergessen sind dabei Lieferzonen für Lastenräder, die künftig auch im gewerblichen Bereich eine immer größere Rolle spielen werden. Wie der Lieferverkehr klimafreundlich gestaltet werden kann, hat der BUND im Leitfaden „Klimafreundlicher Lieferverkehr für saubere und lebenswerte Städte“[16] zusammengefasst.

6. Bauliche Veränderungen vornehmen: Um das Parken zu steuern und Falschparken zu verhindern, können die Kommunen auch bauliche Maßnahmen ergreifen wie zum Beispiel Gehwegvorstreckungen oder Poller. Um beispielsweise Falschparken an Straßenkreuzungen zu verhindern, können Kommunen an diesen Stellen Fahrrad- bzw. Lastenradstellplätze schaffen. Fahrradbügel an Kreuzungsecken – natürlich mit ausreichend Platz zur Querung der Fahrbahn für Fußgänger*innen – ermöglichen auch eine bessere Sicht für Fußgänger*innen über das Verkehrsgeschehen, als wenn die Straßenecken regelwidrig mit Autos zugeparkt sind.

7. Quartiersgaragen fördern: Das exzessive Wachstum des Autoverkehrs hängt eng mit dem Stellplatz direkt am oder unter der eigenen Wohnung zusammen. Diese wurden durch die kommunale Bauplanung vorgegeben. Garagen in Neubauten verteuern die Bau- und Mietkosten aber auch für Menschen ohne Auto. Quartiersgaragen[17], also Parkplätze außerhalb von Wohngebieten aber in fußläufiger Entfernung von der eigenen Wohnung, entlasten das Wohnumfeld von Pkw. Sie regen zudem nachhaltige Mobilitätslösungen für das ganze Quartier an. Wichtig ist, dass in diesen Gebieten gute Mobilitätsalternativen angeboten werden.

8. Parksuchverkehre vermindern, „intelligente“ Parkleitsysteme einführen: Parksuchverkehre machen 30 bis 40 Prozent des Pkw-Verkehrs in deutschen Stadtzentren aus. Digitale Parkleitsysteme oder auch Apps, die freie Parkplätze anzeigen, könnten einerseits die Belastung durch den Parkplatzsuchverkehr verringern. Andererseits können diese Maßnahmen aber auch das Gegenteil auslösen, weil Dank verringerter Suchzeit wieder mehr Autos in die Stadtzentren gelockt werden. Deswegen sollten solche Systeme nur für private Parkhäuser mit kostendeckenden Preisen installiert und privat finanziert werden.

9. Alternativen für Arbeitspendler*innen schaffen: Mehr als Hunderttausend Autos pendeln täglich in eine deutsche Großstadt und okkupieren kostenlose oder öffentlich subventionierte Parkplätze. Würden mehr Unternehmen für ihre Mitarbeitenden ein sogenanntes “Betriebliches Mobilitätsmanagement” einführen und damit Alternativen zum eigenen Auto anbieten, könnte diese Zahl deutlich verringert werden. Das Fraunhofer Institut[18] unterstützt Betriebe dabei, solche betrieblichen Mobilitätskonzepte zu erarbeiten. Die Mitfinanzierung des Deutschland-Tickets durch die Arbeitgebenden oder die Nutzung von Steuervorteilen kann die ÖPNV-Kosten für die Arbeitnehmenden deutlich vermindern und zum Umsteigen motivieren.

10. Außengastronomie auf ehemaligen Parkplätzen: Die Corona-Krise machte es möglich: Draußen Cafe schlürfen statt aus engen Wirtsräumen auf parkende Autos blicken. Gastronom*innen konnten während der Pandemie zusätzliche Flächen wie Parkplätze zur Außenbewirtung nutzen, um Umsatzrückgänge zu kompensieren und die geforderten Abstände einzuhalten. Innenstädte gewannen so an Attraktivität, das neue (mediterrane) Flair gefiel vielen. Die Städte und Gemeinden haben es in der Hand, dieses neue Lebensgefühl dauerhaft zu etablieren. Das Ortsrecht bietet mittels „Sondernutzungsrichtlinien zur Nutzung öffentlicher Räume“ das notwendige Instrument. Freiburg ging beispielsweise voran. Die „Sondernutzungsrichtlinien für die Innenstadt“ wurden – getragen von einer ganz großen Mehrheit im Gemeinderat – überarbeitet. Gastronom*innen können nun in der schönen Jahreszeit die Umwandlung von bis zu drei Parkplätzen zur Freisitzfläche beantragen.

[16] https://www.bund.net/themen/mobilitaet/lieferverkehr/
[17] https://www.vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/guter-kompromiss-quartiersgarage-statt-tiefgarage/
[18] https://www.muse.iao.fraunhofer.de/de/leistungsspektrum/mobilitaetskonzepte_unternehmen.html

5. Wie können wir den freigewordenen Raum nutzen?

Neben Umwidmung für den Lieferverkehr gibt es unzählige sinnvolle und notwendige Umnutzungsmöglichkeiten für Parkplätze. Wir stellen sieben Alternativen zum Abstellen von Autos an Straßenrändern vor:

1. An mehrspurigen Straßen mit Parkstreifen kann ein Fahrstreifen ausschließlich **für den ÖPNV** gesichert werden – also für den Bus oder vielleicht sogar für eine Straßenbahn. Auch kombinierte Spuren für den ÖPNV und den Radverkehr haben sich bewährt.

2. Auf freigewordenen Flächen können schöne, sichere und barrierefreie **Fußwege** geschaffen werden, die die Bedürfnisse etwa von älteren oder mobilitätseingeschränkten Menschen, von Kindern und Jugendlichen berücksichtigen: Mit mehr Grün, guter Beleuchtung und ausreichend Sitzmöglichkeiten auch entlang der Hauptwegestrecken.

ALTERNATIVEN ZUM AUTO SCHAFFEN

Diese Broschüre hat den Fokus auf die Umverteilung von öffentlichem Raum, der bisher für parkende Autos genutzt wird. Doch natürlich umfasst eine Mobilitätswende noch viele weitere Aspekte. Um von der Autonutzung wegzukommen, müssen insbesondere die Alternativen ausgebaut und attraktiver gestaltet werden. Der BUND fordert, den öffentlichen Personennahverkehr massiv auszubauen, es braucht ein dichteres Netz und eine engere Taktung. Die Radinfrastruktur in den Städten muss durchgehend, sicher und qualitativ hochwertig ausgebaut sein, der Fußverkehr muss mehr öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität bekommen. Für die Autofahrten, die nicht verlagert werden können, sollen Sharing-Modelle attraktive und kostengünstigere Alternativen bieten. An den Stadträndern können für Pendler*innen kostengünstige und gut funktionierende Park&Ride Angebote bereitgestellt werden. Weitere Informationen unter: www.bund.net/mobilitaet

3. Es braucht statt stehender Autos in unseren Städten mehr **Raum zum Verweilen und Erholen,** zum Begegnen, Spielen[19] und Bewegen. Das bedeutet mehr kleine Grünflächen mit Sitzgelegenheiten, Plätze mit Bänken, Sport- und Spielgeräten, Tauschboxen oder Urban Gardening-Projekte.

4. Das Fahrrad ist das klimaschonendste, geräuschärmste und gesündeste Verkehrsmittel. Und es hat nach wie vor noch viel zu wenig Platz in unseren Städten. Deswegen ist eine der wichtigsten Alternativen für Parkstreifen das Schaffen von **Fahrradwegen** – und zwar am besten von geschützten Radwegen. Denn nur so fühlen sich Radfahrende wirklich sicher. Der BUND hat eine ausführliche Broschüre dazu verfasst, wie Aktive sich vor Ort für welche Formen der Radinfrastruktur einsetzen können – am besten gleich hier rein[20] schauen!

5. **Mehr Bäume,** Büsche und Rasen- bzw. Wiesenflächen: Mehr Grün in der Stadt[21] ist essentiell in der Klimakrise, denn das Grün kühlt und reinigt die Luft im Sommer und wirkt wie ein Schwamm bei den künftig zunehmenden Starkregenereignissen.

6. Um alternative Verkehrsmittel zum eigenen Auto attraktiver zu machen, braucht es für diese mehr Stellflächen: also zum Beispiel **Flächen für Sharingangebote.** An sogenannten Mobilitätsstationen können unterschiedlichste Verkehrsmittel geliehen werden, wie Bikesharing- oder Carsharingangebote und Lastenradverleih. Auch die Umwidmung von Parkplätzen zu Fahrradabstellanlagen ist sehr sinnvoll.

7. Während der Corona-Pandemie wandelten viele Städte – wie in München – Parkplätze in weiträumigere **Sitzgelegenheiten für Restaurant- und Café-Besucher*innen** um und behielten dies danach gleich bei. Auch das erhöht die Lebensqualität in den Städten.

[19] https://www.griesheim.de/bildung-kultur/bespielbare-stadt/
[20] https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/handbuch-radverkehr-fahrrad-bund.pdf
[21] https://www.gruen-in-die-stadt.de/

6. Welche Aktionsideen gibt es?

PARKING DAY

Der internationale PARKing Day findet an jedem dritten Freitag im September im Rahmen der jährlichen Europäischen Mobilitätswoche statt. Die Aktion funktioniert so: Ein Auto-Parkplatz im öffentlichen Straßenraum wird für einen bestimmten Zeitraum umgenutzt, zum Beispiel als grüne Oase, Sitzgelegenheit, Begegnungsort, Fahrradabstellfläche oder Ähnliches. Hier sind der Phantasie keine Grenzen gesetzt. Ziel ist aufzuzeigen, wie viel sinnvoller die Fläche genutzt werden könnte und wie schön der öffentliche Raum sein könnte, wenn herumstehende Autos nicht den Platz klauen würden.

PARKing Day in Mainz (Foto: BUND Mainz)

Für eine solche Aktion muss eine stationäre Kundgebung bei der örtlichen Versammlungsbehörde angemeldet werden. Diese Anmeldung ist kostenlos und das gute Recht aller Einwohner*innen einer Stadt. In den meisten Städten ist die Anmeldung unkompliziert online möglich. Als Kundgebungsort wird die konkrete Parklücke (oder mehrere) angegeben. Der Zeitraum der Aktion muss angegeben werden und die Anzahl der Teilnehmenden (für einen so kleinen Kundgebungsraum reichen meist 3-5 Personen). Die Versammlungsbehörde wird auf die Anmeldung antworten und ggf. Nachfragen stellen, ganz selten wird zu einem Gespräch eingeladen, um Details der Umsetzung abzuklären. Sobald die Anmeldung bestätigt ist, beginnt die Planung: Welche Gegenstände sollen auf die Fläche gestellt werden, was wird dort angeboten, wird die Veranstaltung öffentlich beworben? Achtet bitte darauf, dass der fließende Verkehr keine Gefahrenquelle darstellen kann. Für die Außenwirkung der Aktion muss die Presse rechtzeitig informiert werden. Laden Sie auch Anwohner*innen und ggf. Geschäftsinhaber*innen zu der Aktion ein. Während der Aktion viele Fotos machen und diese für die Öffentlichkeitsarbeit nutzen!

WANDERBÄUME

Wanderbäume sind echte, junge Bäume, die in fahrbaren Modulen im öffentlichen Raum abgestellt werden können. Meist sind die Module aus Holz und stellen gleichzeitig auch Sitzgelegenheiten dar. Insbesondere in Straßen, in denen es keine Bäume gibt, können Wanderbäume eine Vorstellung vermitteln, wie schön es mit mehr Grün sein könnte. Durch die fahrbaren Module können die Bäume im Winter in geschützte Quartiere gebracht werden. Auf Auto-Parkplätzen abgestellt, verbinden Wanderbäume die Ziele der Autoreduzierung und der Stadtbegrünung perfekt miteinander.

Wanderbäume in Hannover (Foto: BUND Hannover)

Wanderbäume[22] gibt es mittlerweile in einigen Städten in Deutschland, im Internet findet man Bauanleitungen für die Module. Wenn das Modul fahrbar ist, kann der Wanderbaum auf einem Parkplatz abgestellt werden und muss nach §12(3b) StVO alle 14 Tage umgeparkt werden. Doch einige Stadtverwaltungen interpretieren diesen Paragraphen leider nicht für Wanderbäume, sodass eine Sondernutzungsgenehmigung gefordert wird. Diese kann beantragt werden und kostet meist eine geringe Verwaltungsgebühr. Viele Stadtverwaltungen sind mittlerweile offen für Wanderbaumprojekte und bieten Unterstützung an. Wenn die Sondernutzung genehmigt ist, kann der Wanderbaum auch deutlich länger als zwei Wochen am Standort bleiben. Es bietet sich an, in der Öffentlichkeitsarbeit zum Projekt auch Baumpatenschaften anzubieten, sodass die Nachbarschaft in die Pflege der Bäume einbezogen werden kann.

[22] https://wanderbaumallee-koeln.de/wanderbaumalleen-in

PARKLETS

Ein Parklet ist eine Konstruktion aus Aufbauten auf der Fläche eines ehemaligen Parkplatzes und stellt ein sogenanntes Stadtmöbel dar. Häufig sind Parklets Sitzmöglichkeiten aus Holz, Hochbeete, kleine Spielplätze oder Fahrradabstellmöglichkeiten. Die Aufbauten haben exakt die Größe einer Parklücke und sind für die Allgemeinheit nutzbar. Man kennt Parklets in Deutschland häufig als Freisitze vor Restaurants oder Cafés. Als Aktionsform sind Parklets eher als längerfristiges Projekt anzusehen, in einigen Städten gibt es auch Fördermöglichkeiten für den Bau eines Parklets. Bauanleitungen finden sich in verschiedenen Varianten im Internet. Für das Platzieren des Parklets im öffentlichen Raum ist meist eine Sondernutzungsgenehmigung notwendig, die zuvor bei der Stadtverwaltung beantragt werden muss und meist eine geringe Verwaltungsgebühr erfordert. Wenn das Parklet einen fahrbaren Untersatz hat, kann es im Winter einquartiert werden, ansonsten ist auf witterungsfestes Material zu achten. Auch bei dieser Aktionsidee bietet es sich an, die Nachbarschaft für die Pflege des Parklets mit einzubeziehen. Es hat sich bewährt, eine kleine Box am Parklet anzubringen, um Feedback der Nutzenden einholen zu können.

Parklet in Dresden (Foto: BUND Dresden)

POPUP-BIKELANE

Die Popup-Bikelane, auch temporärer Radstreifen genannt, lässt öffentlichen Raum für einen begrenzten Zeitraum dem Radverkehr zugutekommen. So können Parkstreifen oder die rechte Fahrspur einer mehrspurigen Straße als Radfahrstreifen genutzt werden. Da es sich um eine Aktionsform handelt, die das Versammlungsrecht nutzt, kommen Flächen in Frage, die sonst dem Autoverkehr vorbehalten sind. So wird für einige Stunden erlebbar, wie sinnvoll sichere Radstreifen dort wären, wo sie bisher fehlen.

Wenn die Stelle für die Aktion ausgewählt ist, wird eine stationäre Kundgebung bei der örtlichen Versammlungsbehörde angemeldet. Die Anmeldung ist kostenlos und in den meisten Städten online möglich. Als Kundgebungsort wird der Parkstreifen oder die Fahrspur mit Anfangs- und Endpunkt angegeben. Es lohnt sich, bei der Anmeldung noch die Anmerkung hinzuzufügen „Zur Gewährleistung der Sicherheit der zu erwartenden Versammlungsteilnehmer*innen bitten wir darum, den angezeigten Versammlungsort mit Baken abzusichern. Zudem wäre eine Beschilderung an dem Tag für Radfahrende wünschenswert, damit der Zweck der Absperrung sichtbar wird.“ Durch diesen Zusatz haben die Versammlungsbehörden schon häufig Baken und Schilder aufstellen lassen, was für die Aktion sehr hilfreich ist.

Popup-Bikelane Aktion in Leipzig (Foto: BUND Leipzig)

Nach der Anmeldung wird die Behörde auf die Anmeldung antworten und ggf. Nachfragen stellen, ganz selten wird zu einem Gespräch eingeladen, um Details der Umsetzung abzuklären. Als Material für die Aktion bieten sich Fahnen und Banner an, um die Sichtbarkeit zu erhöhen. Praktisch sind auch Rad-teppiche in Grün oder Rot, damit die Spur als Radstreifen erkennbar ist. Auch Radweg-Schilder können gebastelt und neben der Spur aufgehangen werden. Bitte nicht vergessen, rechtzeitig die Presse, Anwohner*innen und die Rad-Community einzuladen und schöne Fotos während der Aktion zu machen. Auch Flyer können verteilt werden. Zudem bietet sich eine Verkehrszählung an der Problemstelle an.

SOMMERSTRASSEN

München hat 2019 zum ersten Mal und seitdem jedes Jahr die sogenannten Sommerstraßen eingeführt. Hierbei sperrt die Stadt mehrere Straßen für mehrere Wochen im Hochsommer komplett oder teilweise für den Pkw-Verkehr. Das Baureferat stattet die Straßen mit Pflanzgefäßen, Blumen, Palmen, Sitzgelegenheiten und an einigen Standorten mit zusätzlichen Fahrradständern aus. In diesem verkehrsberuhigten Bereichen dürfen alle Verkehrsteilnehmer*innen die Fahrbahn benutzen. Fußgänger*innen haben allerdings Vorrang, während Fahrzeuge nur in Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen. Bei einer Spielstraße hingegen kommt es zu einer Vollsperrung für alle Fahrzeuge, auch das Parken ist dann nicht erlaubt. Die Fläche steht ganz dem Spiel, der Bewegung und dem Aufenthalt zur Verfügung. Suchen Sie bei sich vor Ort nach geeigneten Straßen und gehen Sie mit dem Konzept der Sommerstraße auf die Stadtverwaltung zu! Vielleicht gibt dann schon im nächsten Sommer gesperrte Straßen zum Flanieren, Spielen und Verweilen.

Machen Sie mit!

Der BUND setzt sich auf allen Ebenen für Umwelt und Natur ein. Engagieren Sie sich in einer von rund 2000 Ortsgruppen. Und unterstützen Sie unsere Arbeit mit einer Mitgliedschaft:

bund.net/mitgliedwerden

Wenn Sie bereits ehrenamtlich aktiv im BUND sind, dann empfehlen wir Ihnen das Angebot auf BUNDintern. Passend zu dieser Broschüre finden Sie dort das Handbuch „Radverkehr selber machen“, Tipps für die professionelle Pressearbeit und vieles mehr.

bund-intern.net

IMPRESSUM

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)
Bundesgeschäftsstelle | Kaiserin-Augusta-Allee 5 | 10553 Berlin
Tel. +49 30 27586-40 | bund@bund.net

V. i. S. d. P.: Nicole Anton
Text: Josephine Michalke, Werner Reh, Jens Hilgenberg, Kirsten Havers
Redaktion: Almut Gaude
Gestaltung und Infografik: Ellen Stockmar
Titelmotiv: Superblock in Barcelona (Foto: Kirsten Havers)
Februar 2025

www.bund.net