

Parkraumpolitik

EMPFEHLUNGEN DER UITP

- Optimierung der Inanspruchnahme von Parkplätzen und Überwachung der Einhaltung der Parkvorschriften:
 - Verhinderung des Bordsteinparkens von Pendlern durch zeitliche Begrenzungen („blaue“ Zonen) zugunsten des Parkens von Anwohnern;
 - Verstärkung der Kontrollen und Erhöhung des Risikos, bestraft zu werden: die Höhe der Strafe multipliziert mit der Wahrscheinlichkeit, einen Strafzettel zu bekommen, muss erheblich über der geforderten Parkgebühr liegen;
 - Festlegung von Parkgebühren für öffentliche Parkplätze außerhalb des Straßennetzes, die das Parken von Anwohnern und das Kurzparken begünstigen sowie das Abstellen von Pendlerautos verhindern.
- P+R Anlagen werden empfohlen, wenn mit deren Bau eine Zunahme der ÖPNV-Benutzung verbunden ist und keine Belastung der Wohnbevölkerung entsteht. Der Bau von P+R Anlagen und die Parkraumpolitik für die Innenstädte sollten aufeinander abgestimmt sein (z.B. sollte jeder neue Parkplatz einer P+R Anlage verknüpft sein mit einer entsprechenden Reduzierung des Parkplatzangebots im Stadtzentrum):
 - Die P+R Anlagen für Autos und Zweiräder müssen vor den Staubereichen des Kfz-Verkehrs liegen, d. h. vorzugsweise in den weniger dicht besiedelten Randgebieten der Städte;
 - Die P+R Anlagen müssen mit Nahverkehrslinien verknüpft sein, die eine häufige, schnelle und komfortable Verbindung zum Stadtzentrum anbieten;
 - Die Ausschilderung der Zufahrt zur P+R Anlage muß klar und übersichtlich sein, ebenso wie die Information zu den Abfahrtszeiten des öffentlichen Nahverkehrs (wenn möglich in Echtzeit);
 - Die P+R Anlagen müssen überwacht werden und dem Fahrgast müssen bequeme Umsteige- und Aufenthaltsbedingungen geboten werden, gegebenenfalls ergänzt um Einrichtungen des täglichen Bedarfs, wie z.B. Zeitungskiosk, Cafeteria, etc.
 - Um sicherzustellen, daß die P+R Anlagen ausschließlich von Fahrgästen des öffentlichen Nahverkehrs benutzt und nicht für anderweitiges Parken missbraucht werden, empfiehlt sich die Einführung eines Kombi-Tickets (Parkplatz + öffentlicher Nahverkehr), wobei die Verwaltung der P+R Anlage selbst dem jeweiligen öffentlichen Nahverkehrsunternehmen übertragen werden sollte.

Dieses UITP-„Positionspapier“ wurde vom Allgemeinen Ausschuß für Stadt und Verkehr vorbereitet und vom Lenkungsrat der UITP genehmigt.

FOCUS

EINE OFFIZIELLE STELLUNGNAHME DER UITP

Parkraumpolitik

Im Gegensatz zu den Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs, die tagsüber wesentlich häufiger fahren als parken, sind Autos während 95 % dieser Zeit tatsächlich immobil. Das Abstellen der Autos nimmt einen erheblichen Teil des städtischen Raums in Anspruch, der besser für produktivere und bürgerfreundlichere Aktivitäten genutzt werden könnte.

- Zu viele Städte leiden unter dem ausufernden und chaotischen Abstellen der Autos, wodurch das Stadtbild verunstaltet und der Autoverkehr selbst sowie der Busverkehr, das Fahrradfahren und die Fussgänger behindert werden. Die Parkplatzbestimmungen werden bei unzureichender Überwachung regelmäßig und in einer Vielzahl von Fällen missachtet.
- Die Kosten für eine Garage zu Hause werden von den allgemeinen Wohnungskosten nicht getrennt betrachtet. Das Parken des Autos am Zielort der Fahrt ist meistens gebührenfrei oder fast immer zu kostengünstig. Daraus resultiert eine immer stärkere Nachfrage nach der Einrichtung weiterer Parkplätze.
- Es ist in der Tat bekannt, dass ein Stadtbewohner, der die Wahl hat zwischen der Benutzung eines Autos und öffentlichen Verkehrsmitteln, sich fast immer für das Auto entscheidet, wenn ihm in der Nähe seines Zielortes ein gebührenfreier Parkplatz zur Verfügung gestellt wird. Diese Bereitstellung von gebührenfreien Parkplätzen durch Firmen oder Einkaufszentren ist eine der Hauptursachen für das Entstehen von Verkehrsstaus aufgrund der übermäßigen Nutzung des Autos in der Stadt.



Uneingeschränktes Parken verursacht Störungen

- Die Fülle von Parkplätzen an den Strassen und der Bau zahlreicher öffentlicher Parkanlagen außerhalb des Straßennetzes haben den gleichen Effekt und fördern die Autonutzung. Zu viele

Dies ist ein offizielles Positionspapier der UITP, des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen. Die UITP zählt mehr als 2000 Mitglieder in 80 Ländern der ganzen Welt und vertritt die Interessen der wichtigsten Akteure in diesem Sektor. Ihre Mitgliedschaft setzt sich aus Verkehrsbehörden und -verbänden, aus privaten und öffentlichen Verkehrsbetrieben aller Verkehrsarten des ÖPNV sowie aus der Industrie zusammen. Die UITP befaßt sich mit den wirtschaftlichen, technischen, organisatorischen und managementspezifischen Aspekten des Personennahverkehrs und setzt sich für die Entwicklung einer Politik zur Förderung der Mobilität und des öffentlichen Verkehrs in der ganzen Welt ein.

Wahl des Verkehrsmittels für die Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsplatz in Richtung Innenstadt (am Beispiel der französischen Städte) in Abhängigkeit des Parkplatzangebots.

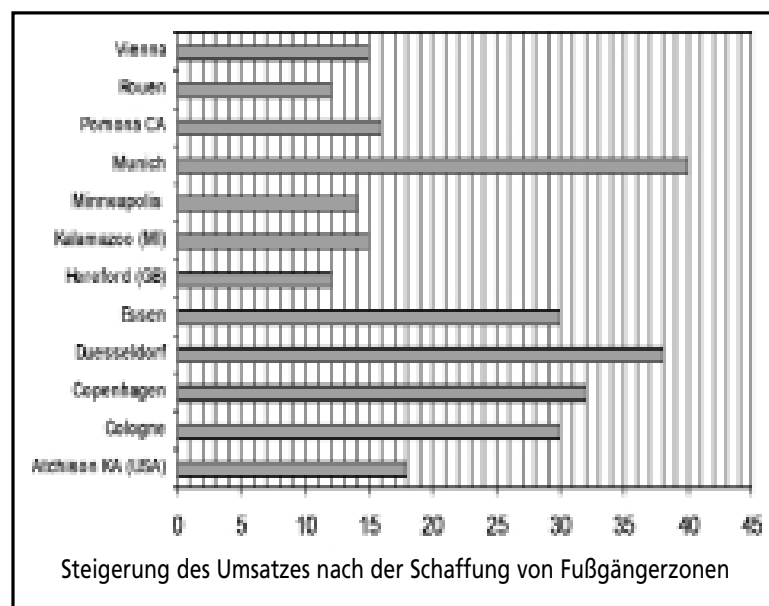
	Pkw	Öffentliche Verkehrsmittel	Fahrrad oder Fußgänger
Region Paris			
vom Arbeitgeber kostenlos zur Verfügung gestellter Parkplatz	48%	35%	17%
ohne 'Arbeitgeberparkplatz'	18%	66%	16%
Provinzstädte			
vom Arbeitgeber kostenlos zur Verfügung gestellter Parkplatz	66%	15%	19%
ohne 'Arbeitgeberparkplatz'	44%	36%	20%



Das Vorhandensein eines kostenlosen Parkplatzes am Arbeitsplatz fördert in nicht vertretbarer Weise die Benutzung des Pkw.

Städte haben enorme Mittel in die Verbesserung ihres öffentlichen Nahverkehrs investiert, ohne jedoch dessen Marktanteil zu steigern, da sie gleichzeitig zu viele Parkplätze gebaut haben.

- Dennoch fehlt es nicht an „guten Praktiken“ in Städten, denen es gelungen ist, das öffentliche Parkplatzangebot zu begrenzen, Höchstnormen für den Bau von Parkplätzen in neuen Gebäuden durchzusetzen und die wirtschaftlichen und kulturellen Aktivitäten ihres Stadtzentrums wiederzubeleben durch die Rückgewinnung des Straßenraumes für den öffentlichen Nahverkehr und die Fußgänger. Die Einrichtung von P+R Anlagen zum Umsteigen auf den öffentlichen Nahverkehr ist in diesen Städten ebenfalls weit gediehen. Diese Maßnahmen ermöglichen es, die Verkehrsstaus in den Stadtzentren zu reduzieren und die Produktivität des öffentlichen Nahverkehrs zu steigern.



Die Erfahrung hat gezeigt, daß sich der Vorrang für Fußgänger und öffentliche Nahverkehrsmittel auf den Einzelhandel in den Stadtzentren positiv auswirkt.

Parkraumpolitik

Im Bewusstsein, dass die Entwicklung einer nachhaltigen städtischen Mobilität und die Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs mit von den Antworten abhängig sind, die auf die Frage der Parkraumpolitik gegeben werden, formuliert die UITP folgende Empfehlungen.

EMPFEHLUNGEN DER UITP

Zukunftsfähige Mobilität basiert auf einer ausgewogenen Verteilung zwischen den Verkehrsarten – Gehen, Fahrradfahren, Auto und öffentlicher Verkehr – bei der jede Verkehrsart ihren Platz hat, je nach ihren Leistungskriterien und den Umständen der Fahrt. Die Parkraumpolitik ist ein besonders effizientes Instrument zur Steuerung der städtischen Mobilität. Die Vorschläge der UITP betreffen die verschiedenen Aspekte dieser Politik.

- Integration aller Aspekte des Parkens (Flächenbedarf, Investition, Tarifierung, Verwaltung und Überwachung) in die Stadt- und Verkehrsplanung.
- Begrenzung der Anzahl von Parkplätzen beim Neubau von Bürogebäuden in Stadtzentren durch Abschaffung von Mindestnormen und Einführung von „Höchst“-Normen, die in Abhängigkeit vom Bedienungsniveau des öffentlichen Nahverkehrs festzulegen sind. Zusätzlich sollte den Bauherren Gelegenheit geboten werden, gegen eine entsprechende Zahlung zugunsten der Finanzierung von P+R Anlagen und des öffentlichen Nahverkehrs, von der Verpflichtung zum Bau von Stellplätzen befreit zu werden.
- Reduzierung des gebührenfreien Parkens am Arbeitsplatz:
 - durch Anregung der Firmen zur Entwicklung von „Mobilitätsangeboten“ für ihre Angestellten und zur Verringerung der Anzahl der für sie bereitgestellten Parkplätze (beispielsweise im Austausch gegen einen finanziellen Beitrag zu einem öffentlichen Nahverkehrsabonnement);
 - durch Abschaffung der steuerlichen Vergünstigungen bei der Nutzung von Firmenwagen;
 - durch die Einführung von gebührenpflichtigen Parkplätzen für Angestellte und Besucher von öffentlichen Einrichtungen.
- Beschränkung des Parkplatzangebotes in den Stadtzentren und Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums:
 - Wiedergewinnung der durch übermäßiges Abstellen der Autos in Anspruch genommenen Straßenflächen zugunsten effizienterer Nutzungsmöglichkeiten (eigene Fahrspuren für öffentliche Nahverkehrsfahrzeuge, Stellflächen für Lieferfahrzeuge) oder bürgerfreundlicherer Bereiche (Grünflächen, Fußgängerzonen, etc.);
 - Gewährleistung einer optimalen Erreichbarkeit von zentral gelegenen Geschäften mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln und Verbesserung der Beförderungsbedingungen für Fahrgäste mit Kinder- und Einkaufswagen.



Überwachung ist ein wichtiger Teil der Parkraumpolitik