

# Parkraumbewirtschaftung hat hohen Lenkungseffekt – in Städten und auch Regionen

Parkraumbewirtschaftung ist ein wirksames Instrument, um den Flächenverbrauch durch öffentlich abgestellte Privatautos zu reduzieren. Die Nutzungskonkurrenz um öffentliche Flächen kann damit wirkungsvoll reguliert und zudem Lenkungseffekte erzielt werden.

Das Abstellen von Privatautos im öffentlichen Raum ist eine in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstandene, heute weit verbreitete Praxis. In Städten werden durchschnittlich rund 20 bis 30 Prozent der Straßenflächen als Pkw-Abstellflächen genutzt.<sup>51</sup> Vor der massiven Ausbreitung von Autos durften private Fahrzeuge nicht ohne weiteres im öffentlichen Raum abgestellt werden. Auch heute ist diese Form der Privatnutzung öffentlicher Flächen anderen Nutzungsmöglichkeiten, wie beispielsweise Hochbeete oder private Sessel und Tische nur den Kfz erlaubt und zudem im Ver-

hältnis zu sonstiger Flächennutzung äußerst billig.

## Parkraumbewirtschaftung reguliert Nutzung öffentlicher Flächen

Unter Parkraumbewirtschaftung wird sowohl die Bepreisung als auch sonstige Regulierung des Abstellens von Privatautos im öffentlichen Raum verstanden. Sie wurde bisher in Österreich vor allem dort eingeführt, wo der öffentliche Raum durch Flächennutzungskonkurrenz knapp geworden ist. Besonders in urbanen Siedlungsräumen besteht hoher gesellschaftlicher Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum. Einerseits als Wegeverbindung – nicht nur für Pkw, sondern auch für Gehen, Radfahren, Rollern sowie für den Öffentlichen Verkehr – und andererseits als Ort der Erholung, des Aufenthalts und sozialer Begegnung, beispielsweise in Form von Grünräumen, Plätzen, Sitzgelegenheiten und als Spiel- und Aufenthaltsflächen.

Nicht nur der gesellschaftliche Wert von unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums, sondern auch die Nachfrage nach Pkw-Abstellflächen und der damit einhergehende Abstellplatzsuchverkehr korreliert mit der Zentralität eines Ortes. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, das Abstellen von Kfz zu regulieren beziehungsweise zu bepreisen. Die historische Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung beispielsweise in Wien illustriert die Rolle von Zentralität treffend. In Teilen des 1. Bezirks wurde schon im Jahr 1959 eine erste Kurzparkzone eingeführt. Im Jahr 1975 folgte die Gebührenpflicht, in den 1990er-Jahren kamen die Bezirke eins bis neun, sowie der 20. Bezirk dazu. Seit den 2000er-Jahren folgten die Bezirke 10 bis 12 und 14 bis 19. Im März 2022 wurde die Bewirtschaftung von Kfz-Abstellflächen mit wenigen Aus-



Beispiele der Mobilitätswende

Foto: plan.b - Darko Todorovic

## Erfolgsmodell regionales Parkraummanagement

Seit dem Jahr 2018 setzen die Vorarlberger „plan-b“ Gemeinden Brengenz, Hard, Schwarzach und Wolfurt sowie Lustenau auf regional abgestimmtes Parkraummanagement. Dadurch sollen die innerorts knappen Pkw-Abstellflächen effizienter genutzt und gleichzeitig eine Verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsmittel forciert werden. Neben einer kostenfreien Kurzparkzone und gebührenpflichtigen Abstellflächen werden für Gemeindebedienstete „Ecopoints“ als Anreiz eingesetzt. Wer keinen Pkw-Abstellplatz in Anspruch nimmt, wird mit Bonuspunkten honoriert, die am Jahresende in Form von Gutscheinen ausbezahlt werden. Durch diese Maßnahmen hat sich der Auto-Anteil am Arbeitsweg der Gemeindebediensteten vom Jahr 2016 bis 2019 von 41 auf 24 Prozent reduziert, während der Fahrrad-Anteil von 38 auf 56 Prozent gestiegen ist.

nahmen auf das gesamte Stadtgebiet erweitert. In der Folge haben weitere Städte und Gemeinden im Umland von Wien eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt – wie beispielsweise Brunn am Gebirge, Gerasdorf, Langenzersdorf, Perchtoldsdorf, Purkersdorf und Schwechat.

### Auch regionale, ortsübergreifende Parkraumbewirtschaftung wirkt

Obwohl die Bewirtschaftung von Kfz-Abstellflächen vorwiegend an zentralen, urbanen Orten eingesetzt wird, ist sie auch für weniger zentrale Gebiete ein wirkungsvolles Instrument. Einerseits um Nutzungsdiversität des öffentlichen Raumes zu ermöglichen und andererseits als Lenkungsinstrument hinsichtlich Autofahrten, der Verkehrsmittelwahl und des Autobesitzes. Ein Beispiel sind die „plan-b“ Gemeinden in Vorarlberg.<sup>118</sup>

Auch in ländlichen Regionen bestehen vielfältige Nutzungsmöglichkeiten für den öffentlichen Raum, unter anderem in Form von hochwertiger, barrierefreier und sicherer Infrastruktur für Gehen und Radfahren, verkehrsberuhigten Ortskernen mit hoher Aufenthaltsqualität oder Spielmöglichkeiten für Kinder. Obwohl die Lenkungswirkung der Bewirtschaftung von Kfz-Abstellflächen in Zentralräumen tendenziell höher ist, weil der Umstieg zum Öffentlichen Verkehr oder Radfahren einfacher möglich ist, ist der Lenkungseffekt auch an weniger zentralen Orten gegeben.

### Lenkungseffekt von Parkraumbewirtschaftung ist wissenschaftlich belegt

Die Lenkungswirkung der Bewirtschaftung von Kfz-Abstellflächen wurde in zahlreichen Studien wissenschaftlich untersucht.<sup>59, 60</sup> So reduziert sich etwa die Anzahl an Autofahrten zum Arbeitsplatz durchschnittlich um 25 bis 34 Prozent, wenn Beschäftigte am Arbeitsort keinen kostenlosen Abstellplatz zur Verfügung gestellt bekommen.<sup>126</sup> Gemäß einer Meta-Studie zu Parkraumbewirtschaftung führt eine Erhöhung der Abstellgebühren um zehn Prozent dazu, dass die Belegung von Kfz-Abstellplätzen um sechs Prozent sinkt.<sup>50</sup> Auch der Autobesitz ist von dieser Lenkungswirkung betroffen. Für Amsterdam zeigte eine Studie, dass ein zehnpromzentiger Anstieg bei den Kfz-Abstellgebühren mittelfristig mit einer achtprozentigen Reduktion des Autobesitzes einherging.<sup>19</sup>

Die Einhebung von Kfz-Abstellgebühren ist auch außerhalb der Innenstädte förderlich für eine diverse Nutzung des öffentlichen Raums – mit dem positiven Nebeneffekt, dass öffentliche Einnahmen generiert werden, die der jeweiligen Gemeinde zur Verfügung stehen und unter anderem für Verbesserungen der Infrastruktur für klimaverträgliche Mobilität eingesetzt werden können. So sind zum Beispiel in Wien die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung zweckgewidmet für Verbesserungen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs, Radverkehrs und der Verkehrssicherheit, sowie für Investitionen in Park-and-Ride-Anlagen.<sup>73</sup> Eingeschränkt wird die Lenkungswirkung der Parkraumbewirtschaftung, wenn sie Anwohnende bevorzugt und deshalb in dieser für den lokalen Verkehr maßgeblichen Personengruppe keinen oder nur sehr geringen Anpassungsdruck erzeugt.

Internationale Beispiele zeigen, dass sich die Wirkung der Parkraumbewirtschaftung durch Adaptionen erhöhen lässt. In Tübingen beispielsweise ist die Höhe der Kfz-Abstellgebühr gemäß Autogewicht gestaffelt.<sup>72</sup> Zudem sollten Pkw-Abstellberechtigungen für Anwohnende nur dann vergeben werden, wenn nachweislich kein Pkw-Abstellplatz an der Wohnadresse vorhanden ist – wie etwa im schweizerischen Biel, in Innsbruck oder vielen Gemeinden in den Niederlanden.<sup>34</sup> Weiters kann die Gesamtanzahl an ausgegebenen Abstellberechtigungen limitiert werden und es somit auch zu Wartezeiten für neue Berechtigungsausweise kommen, wie etwa in Amsterdam.<sup>19</sup> Auch über den Preis lässt sich der Lenkungseffekt erhöhen. In Stockholm kostet eine Parkberechtigung je nach Zentralität des Wohnortes bis zu 1.800 Euro im Jahr, in Wien fallen einheitlich 120 Euro an.<sup>97</sup>

## ➤➤ Parkraumbewirtschaftung wirkt

- Parkraumbewirtschaftung ist ein zentrales Instrument, um eine vielfältige Nutzung des öffentlichen Raums zu gewährleisten.
- Die Lenkungswirkung von Parkraumbewirtschaftung sowohl auf die Auto-Nutzung als auch auf den Auto-Besitz ist wissenschaftlich bestätigt.
- Die Höhe der Gebühr ist wichtig für die Wirksamkeit. Eine Differenzierung nach Fahrzeuggröße und Nähe zum Zentrum erhöht den Lenkungseffekt.
- Auch regionale, ortsübergreifende Parkraumbewirtschaftung ist sinnvoll.