

Ruhender Verkehr

 Hinweispapier für die Straßenverkehrsbehörden,
Bußgeldbehörden und Kommunen in Baden-Württemberg



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

”

**JEDEN TAG
EREIGNEN SICH
IN BADEN-
WÜRTTEMBERG
4,8 UNFÄLLE
IM RUHENDEN
VERKEHR.**

VORWORT MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG

Den Kommunen und Behörden stehen bei der Parkraumplanung, der Parkraumgestaltung, der Parkraumbewirtschaftung, der Parkraumüberwachung, der Verkehrserziehung und der Öffentlichkeitsarbeit vielfältige Handlungsmöglichkeiten zur Verfügung. Ein aktives Parkraummanagement ist ein wirksames Steuerungsinstrument, um Innenstädte nachhaltig attraktiver zu machen, den Parksuch- und den Gesamt-Kfz-Verkehr zu reduzieren und die innerörtliche Verkehrssicherheit zu erhöhen. Maßnahmen können zum Beispiel die Reduzierung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum sein, eine andere die Bepreisung von Parkraum.

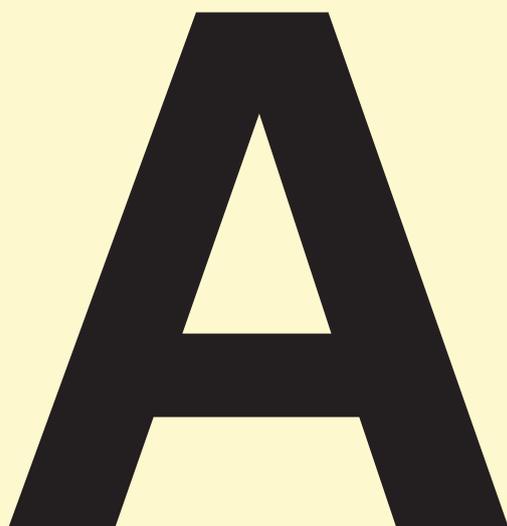
Dieses Hinweispapier gibt rechtliche und planungsleitende Hinweise, wie Planerinnen und Planer, Straßenverkehrsbehörden, kommunale Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger und Verkehrsteilnehmende die Handlungsspielräume und Steuerungsmöglichkeiten im Bereich Parken im Sinne der kommunalen Interessen nutzen können.

Die vorhandenen Handlungsspielräume werden aber oft nicht genutzt, weil diese entweder nicht bekannt sind oder bei Umsetzung mit Konflikten gerechnet wird. Das Hinweispapier liefert das nötige Wissen und Argumente für die kommunalen Akteure, um wirkungsvolle Instrumente einzuführen, mit denen Städte und Gemeinden den Flächenverbrauch für den motorisierten Individualverkehr schon heute effizient steuern können.

A EINLEITUNG UND HINTERGRUND	7
1. Ruhender Verkehr im öffentlichen Raum – Verkehrswende	8
2. Verkehrsunfälle durch Parken	11
3. Kosten des Parkens	13
B PARKRAUMPLANUNG UND -GESTALTUNG	15
1. Verringerung des Parkraumbedarfs im öffentlichen Raum	17
1.1. Effekte der Verkehrswende	17
1.2. Verlagerung des Parkens in Parkhäuser	17
1.3. Effizientere Nutzung des Parkraumes	18
1.4. Technische Entwicklungen	18
2. Nutzung der gewonnenen Freiräume	19
3. Kommunikation und Durchsetzung der Maßnahmen	20
3.1. Aktive Kommunikation – Bürgerbeteiligung	20
3.2. Begleitende Maßnahmen zur Verringerung der negativen Begleiterscheinungen	20
4. Kommunale Steuerungsmöglichkeiten	24
4.1. Rechtsgrundlage in der StVO für die Anordnung von Parkverboten	26
4.2. Berücksichtigung von privatem Parkraum	29
4.2.1. Bessere Nutzung von privaten Stellplätzen im Bestand	29
4.2.2. Steuerung Mobilitätsverhalten im Wohnungsneubau	30
4.3. Restriktive Zulassung des Gehwegparkens	32
4.4. Öffentlicher Parkraum für Carsharing- und Elektrofahrzeuge	34
4.4.1. Carsharing im öffentlichen Raum	34
4.4.2. E-Mobilität im öffentlichen Raum	39
4.5. Öffentlicher Parkraum für motorisierte Zweiräder, Elektrokleinstfahrzeuge, Lastenräder und Fahrradparken	43
4.6. Verkehrssichere Ladezonen für Lieferverkehr und Handwerke	47
4.7. Verkehrssichere Hol- und Bringzonen an Schulen und Kindergärten	48
4.8. Frauen- und Familienstellplätze im öffentlichen Parkraum	51
4.9. Barrierefreier öffentlicher Parkraum	52

C PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG	55
1. Digitalisierung des Parkens	56
2. Parkgebühren – angemessene Bepreisung	58
3. Begrenzung der zulässigen Parkdauer	61
4. Parkerleichterungen und -bevorrechtigungen im öffentlichen Raum	62
5. Bewohnerparken	64
D PARKRAUMÜBERWACHUNG	69
1. Konsequente Ahndung von Falschparkern	71
2. Spielräume bei Bußgeldhöhe ausschöpfen	72
3. Private Anzeige von Parkraumverstößen	73
4. Abschleppen von falschparkenden Fahrzeugen	73
5. Effiziente Abwicklung der Parkraumüberwachung	75
5.1 Digitale Parkraumüberwachung	75
5.2 Überwachung und Ahndung des Zuparkens von Bushaltestellen und Busspuren	75
E VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT	77
1. Verkehrsschauen	78
2. Fußverkehrsscheck	78
3. Sicherer Schulweg – Geh- und Radschulwegpläne	78
4. Sicherheitsaudit Stadt Heidelberg	79
F ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	81
1. Maßnahmenbegleitende Kommunikation	82
2. Verkehrssicherheitskampagne des Verkehrsministeriums	84
Impressum	87





Einleitung und Hintergrund

1. Mehr Lebens- und Umweltqualität und verbesserte Verkehrssicherheit durch aktive Gestaltung des ruhenden Verkehrs

DER AUTOVERKEHR HAT IN DEN MEISTEN INNENSTÄDTEN UND ORTSKERNEN IN DEN LETZTEN JAHREN STETIG ZUGENOMMEN. DAS HÄUFIG KONSTANTE ÖFFENTLICHE STELLPLATZANGEBOT UND DIE WACHSENDEN PRIVATEN PARKMÖGLICHKEITEN IN DEN STÄDTEN UND ORTSKERNEN TRAGEN ZUR ERZEUGUNG VON MEHR AUTOVERKEHR UND MEHR LUFTVERSCHMUTZUNG UND LÄRM BEI.

Der Stellplatzbedarf nimmt zu. Fahrzeuge sind höher, breiter, länger und insgesamt größer geworden. Die übliche Breite des Parkstands beträgt bei Längsaufstellung 2,00 Meter, bei Schräg- und Senkrechtaufstellung 2,50 Meter. Zugeparkte Straßen prägen zu oft das heutige innerörtliche Bild. Sie beschneiden Räume für Fuß- und Radverkehr und für mehr Grün in der Stadt, aber auch für das Halten und Beliefern sowie für öffentliche Verkehrsmittel steht oft zu wenig Raum zur Verfügung.

Im Jahr 2019 wurden in Deutschland 3.607.258 Personenkraftwagen (Pkw) neu zugelassen. Nach einem leichten Rückgang in 2018 (-0,2 Prozent) war dies ein Zuwachs von +5,0 Prozent. Während die Neuzulassungen von Pkw 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 5,0 Prozent zunahmen, sind im gleichen Zeitraum beispielsweise die Neuzulassungen von sogenannten Sports Utility Vehicles (SUV), also von schweren und übermotorisierten Pkw, um 21,1 Prozent gestiegen. 2019 war mehr als jeder fünfte Neuwagen (21,0 Prozent) ein SUV. Lag der Anteil der SUV an den Gesamtzulassungen im Jahr 2015 noch bei 10,6 Prozent, betrug er 2018 bereits 18,3 Prozent.¹

Für die Verkehrssicherheit sind die Faktoren Geschwindigkeit und Sicht entscheidend. Viele Unfälle passieren dadurch, dass die Verkehrsteilnehmenden sich nicht rechtzeitig sehen und keine ausreichende Zeit haben zu reagieren. Statistisch bildet sich dies nicht ab, da fehlende Sichtbeziehung nicht als Unfallursache geführt wird.

Parken beeinträchtigt innerorts die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Insbesondere die Verkehrssicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer beim Queren von Straßen und Einmündungen ist dadurch gefährdet. Der ruhende Pkw-Verkehr und vor allem das Falschparken im öffentlichen Raum verursachen somit Gefahren, die vielen Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern nicht bewusst sind. Hierzu trägt auch die zunehmende Größe der Pkw bei, da dadurch die Sichtbeziehungen stärker eingeschränkt werden. Bei immer größeren parkenden Fahrzeugen, beispielsweise SUV, Vans, aber auch Wohnmobilen am Straßenrand, steigt die potenzielle Gefahr, dass insbesondere zwischen den Fahrzeugen hervortretende Kinder übersehen werden.



2018 > 2019
NEUZULASSUNG
VON SPORTS UTILITY
VEHICLES (SUV)

SUV
+21,1%

FÜR DIE VERKEHRSSICHERHEIT SIND DIE FAKTOREN GESCHWINDIGKEIT UND SICHT ENTSCHEIDEND.

Wegen ganz oder teilweise illegal zugeparkten Geh- oder Radwegen und in der Folge für andere Verkehrsteilnehmende nicht mehr ausreichenden Restgehwegbreiten müssen z.B. Personen mit Rollator oder Kinderwagen sowie Rollstuhlfahrende und Radfahrende mit Fahrradanhänger oft notgedrungen auf die Straße ausweichen. Diese Gefahrensituationen gilt es besonders zum Schutz von Kindern, Menschen mit Behinderungen sowie Seniorinnen und Senioren zu vermeiden. Fahrräder und E-Tretroller dürfen auch auf Gehwegen abgestellt werden, Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Rollstuhlfahrende dürfen aber nicht behindert werden.

Kinder sind noch ungeübte Verkehrsteilnehmende, auf die im Straßenverkehr ein besonderes Augenmerk zu legen ist. Sie verhalten sich oft anders als erwartet. Insbesondere auch im ruhenden Verkehr sieht das Verkehrsministerium hier Ansatzpunkte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Gerade kleinere Kinder, die zwischen parkenden Autos hervortreten, werden zu spät gesehen.

Durch legales und illegales Parken entstehen zudem Barrieren, die die Mobilität gerade besonders schutzbedürftiger Gruppen beeinträchtigen. Zugeparkte Querungen und Bordsteinabsenkungen machen es insbesondere Rollstuhlfahrenden und Eltern mit Kinderwagen sowie Kindern mit Fahrrädern, die bis zu ihrem vollendeten achten Lebensjahr

Gehwege benutzen müssen und bis zu ihrem zehnten Lebensjahr Gehwege benutzen dürfen, oft unmöglich, ihr Ziel ohne Umwege und zusätzliche Gefährdungen zu erreichen. Die Kommunen werden daher gebeten, von der Möglichkeit Gebrauch zu machen, betroffene Bereiche durch verkehrsrechtliche Maßnahmen (zum Beispiel Applikation von Sperrflächen (Zeichen 298), Grenzmarkierungen (Zeichen 299) oder Parkflächenmarkierungen) sowie bauliche Maßnahmen (zum Beispiel Anlage von Bordsteinen oder Aufstellung von Pollern) von Fahrzeugen freizuhalten.

Ein großer Teil des knappen innerstädtischen und innerörtlichen Raums dient heute dem motorisierten Individualverkehr. Das knappe Gut „öffentlicher Verkehrsraum“ wird nicht effizient genutzt. Die Fahrzeuge sind durchschnittlich mit lediglich 1,4 Personen besetzt und stehen im Schnitt circa 23 Stunden am Tag.² Nur mit einer kommunalen Verkehrswende lassen sich die aktuellen Herausforderungen des Klima-, Gesundheits- und Umweltschutzes im Mobilitätsbereich lösen, können die Innenstädte und Ortskerne wieder attraktiver und verkehrssicherer werden.

FAHRZEUGE IM INNERSTÄDTISCHEN UND INNERÖRTLICHEN RAUM SIND DURCHSCHNITT- LICH MIT LEDIGLICH 1,4 PERSONEN BESETZT UND STEHEN IM SCHNITT CA. 23 STD. AM TAG.

 **1,4 PERS. 23 STD./T**

1 | Quelle: Jahresbericht 2019 des Kraftfahrt-Bundesamtes

2 | Quelle: Agora Verkehrswende Rechtsgutachten „Öffentlicher Raum ist mehr wert“ Seite 7, 2. Absatz

GESUNDHEITSSCHUTZ

KLIMASCHUTZ

UMWELTSCHUTZ



KOMMUNALE VERKEHRSWENDE

**-1/3
KFZ-
VER-
KEHR**



**+ 1/2
ÖPNV**

Um die Klimaschutzziele des Landes bis 2030 zu erreichen, ist es notwendig, dass der Kfz-Verkehr in den Städten um durchschnittlich ein Drittel reduziert, der ÖPNV in etwa verdoppelt wird, ein Drittel der Kfz klimaneutral fahren und jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt wird. Für den öffentlichen Raum ist diese Entwicklung eine große Chance: Da Parkplätze im privaten Bereich eher zunehmen, kann der Kfz-Rückgang sich hauptsächlich im öffentlichen Raum abspielen. Es ist realistisch, dass die Zahl der öffentlichen Stellplätze bis 2030 in Städten halbiert, mancherorts sogar ganz auf Parken im öffentlichen Raum verzichtet werden kann.

EINE KOMMUNALE VERKEHRSWENDE

lässt sich nur verwirklichen, wenn nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilitätsformen ein deutlich größerer Anteil des öffentlichen Verkehrsraums zugestanden wird. Weniger Raum für den Individualverkehr und insbesondere für den ruhenden Verkehr schafft die Basis, damit der öffentliche Raum entlastet wird und die freiwerdenden Flächen effizienter genutzt werden können. Außerdem können die Verkehrssicherheit erhöht, die Aufenthaltsqualität verbessert und der Umweltverbund gestärkt werden.

2. Verkehrsunfälle durch Parken sowie von Kindern und im Fuß- und Radverkehr

STRASSENVERKEHRUNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN INNERHALB VON ORTSCHAFTEN SIND IN BADEN-WÜRTTEMBERG IN DEN JAHREN 2018 UND 2019 AUF NAHEZU GLEICHEM NIVEAU.³

In Baden-Württemberg nehmen die Unfälle mit Personenschaden bzw. schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im ruhenden Verkehr in den letzten Jahren stetig zu; 2015 verzeichnete die Straßenverkehrsunfallstatistik 1.526 Unfälle, 2018 schon 1.745 Unfälle. Im Jahr 2019 ist hingegen ein Rückgang auf 1.682 Unfälle zu verzeichnen.⁴

Nach einer aktuellen am 14. Juli 2020 veröffentlichten Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) steht fast jeder fünfte innerörtliche Unfall mit Personenschaden im Fußgänger- und Radverkehr im Zusammenhang mit dem Parken. Sogenannte Doring-Unfälle und Unfälle mit Sichtbehinderungen durch parkende Fahrzeuge geschehen danach besonders häufig.

DIE UNFALLURSACHE UNZULÄSSIGES

HALTEN UND PARKEN wird polizeilich im Rahmen der statistischen Erfassung als eigenständige Unfallkategorie berücksichtigt. 2018 wurden 33, 2019 35 Verkehrsunfälle mit Personenschaden mit der Unfallursache unzulässiges Halten und Parken in Zusammenhang gebracht. Nach der Polizeistatistik wurden durch unzulässiges Halten und Parken 2018 ein Mensch und 2019 zwei Menschen getötet.⁵ Bei Unfällen mit Getöteten kamen, bezogen auf den Unfalltyp Unfall mit dem ruhenden Verkehr, in den Jahren 2017 bis 2019 jeweils

drei Verkehrsteilnehmende (davon jeweils einer innerorts) ums Leben.⁶

GETÖTETE: JEDER TOTE IST EIN TOTER ZU VIEL!

Ein besonderes Augenmerk ist in diesem Zusammenhang auch auf die allgemeine Unfallstatistik zu den Straßenverkehrsunfällen mit schwächeren Verkehrsteilnehmenden und insbesondere auch Kinder zu legen.

Im Dreijahreszeitraum 2016 bis 2018 wurden durchschnittlich pro Jahr 63 (2014 bis 2016 noch jährlich durchschnittlich 60, 2017 insgesamt 68, 2018 insgesamt 49, 2019 insgesamt 48) getötete Fußgängerinnen und Fußgänger registriert.

Bezogen auf die Jahre 2017 bis 2019 zeichnet sich mit durchschnittlich 55 getöteten Verkehrsteilnehmenden ein Rückgang bei den schwersten Unfallfolgen ab. An Kreuzungen innerhalb von Ortschaften gab es 2019 insgesamt 292 Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Fußgängerinnen und Fußgängern (Schlüsselzahl 81 und 84). Im 2018 kam es zu 297 Unfallereignissen.

Getötete Radfahrende waren im Zeitraum 2014 bis 2016 durchschnittlich 53, 2017 insgesamt 45, 2018 insgesamt 68 und 2019 insgesamt 62 (davon 20 mit Pedelec) zu verzeichnen.

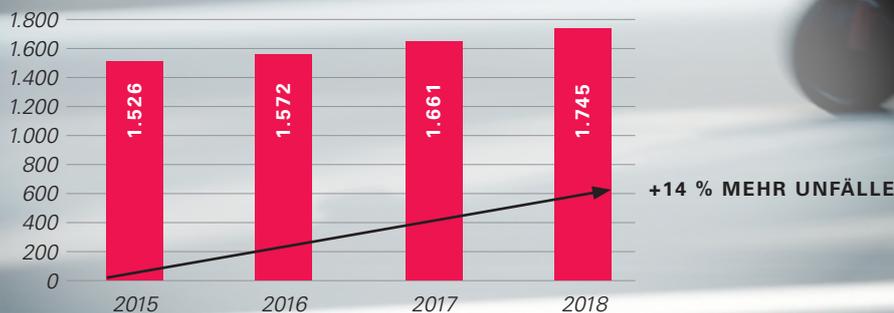
4,8
UNFÄLLE /
TAG

JEDEN TAG EREIGNEN SICH 4,8 UNFÄLLE IN BADEN-WÜRTTEMBERG IM RUHENDEN VERKEHR. BEI JEDEM ZWEITEN UNFALL WURDEN PERSONEN VERLETZT.

3, 4, 6 | Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, IM-LPP
5 | Quelle: Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration Baden-Württemberg (Landespolizeipräsidium Baden-Württemberg)



UNFÄLLE DES RUHENDEN VERKEHRS IN BADEN-WÜRTTEMBERG



Von den insgesamt 64 Getöteten bei Fahrradunfällen im Jahr 2019 starben 55 Personen bei einem Unfall, der durch einen Fahrradfahrenden verursacht wurde. An Kreuzungen gab es innerhalb von Ortschaften 2019 insgesamt 1.303 Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden (2018: 1.243).⁷

2018 und 2019 wurden in Baden-Württemberg jeweils zehn Kinder (Altersgruppe 0 bis 13 Jahre) im Straßenverkehr getötet, 2017 wurden acht und 2016 sieben getötete Kinder registriert. Im Durchschnittszeitraum 2016 bis 2018 sind wie bereits 2014 bis 2016 pro Jahr durchschnittlich acht Kinder im Straßenverkehr ums Leben gekommen.⁸

Die Unfallstatistiken bzw. Unfallzahlen zu Straßenverkehrsunfällen mit Kindern und Jugendlichen innerhalb Ortschaften⁹ zeigen weiteren Handlungsbedarf auf.

Bei Straßenverkehrsunfällen innerhalb von Ortschaften wurde 2019 ein Kind unter sechs Jahren getötet (2018: drei Kinder, davon zwei als Fußgängerinnen und Fußgänger). Im vergangenen Jahr waren darüber hinaus 65 Schwerverletzte (39 Fußgängerinnen und Fußgänger und sechs Radfahrende) zu verzeichnen. Im Vorjahr 2018 waren hierbei 79 schwerverletzte Personen zu beklagen. Die Zahl der Leichtverletzten in dieser Altersgruppe betrug 2019 343 Unfallopfer (2018: 348).

In der Altersgruppe der 6–10-Jährigen wurden bei allen Straßenverkehrsunfällen innerhalb von Ortschaften 2019 zwei Kinder getötet (2018: 1 Kind), 111 Kinder schwerverletzt (32 Radfahrende und 72 Fußgängerinnen und Fußgänger) und weitere 828 leichtverletzt. Im Jahr 2018 wurden hingegen in dieser Altersgruppe 149 Kinder schwerverletzt. Daneben erlitten 793 leichte Verletzungen.

7, 9 | Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, IM-LPP

8 | Quelle: Innenministerium Landesamt Baden-Württemberg, IM-LPP

10 | Quelle: Bundesgenossenschaft für Gesundheit und Wohlfahrtspflege (2007), bgwratgeber Mobilitätsmanagement in der betrieblichen Praxis, S. 17.

11 | Quelle: Agora Verkehrswende (2018) „Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen.“ 2. Auflage, S. 14

3. Kosten des Parkens (Parkraumerstellung, Betrieb)

DIE BEREITSTELLUNG UND DER UNTERHALT VON ÖFFENTLICHEN PARKFLÄCHEN BINDEN BEACHTLICHE FINANZMITTEL DER STRASSENBAULASTTRÄGER, ALSO INNERORTS HAUPTSÄCHLICH DER KOMMUNEN.

Für betriebliche Stellplätze setzte die Bundesgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege bereits vor 2010 nachfolgende Zahlen an. Sie sind angesichts allgemeiner Grundstücks-, Baupreis- und Arbeitskostensteigerungen eher als unterschätzt anzusehen.

DAUERHAFTER UNTERHALT (Reinigung, Winterdienst, Instandhaltung, Versicherung, Grünpflege, Energie und Personal) 50-150 Euro pro Monat

EINMALIGE HERSTELLUNGSKOSTEN

1. Stellplatz, ebenerdig	2.500 – 3.500 Euro
2. Parkpalette	4.000 – 10.000 Euro
3. Parkhaus	10.000 – 15.000 Euro
4. Tiefgarage	15.000 – 25.000 Euro ¹⁰

Für Parkflächen im öffentlichen Raum sind die Kostenangaben je nach Untersuchung unterschiedlich und schwanken zwischen 50 und 500 Euro für den Unterhalt pro Parkplatz und Monat. Die Herstellungskosten werden mit 1.500 bis 5.000 Euro angegeben.¹¹

Die Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg mbH, die als landeseigene Gesellschaft rund 70 öffentliche Parkhäuser, Citygaragen und Freiluftparkplätze sowie rund 145 Behördengaragen in ganz Baden-Württemberg betreibt, gibt als grobe Richtwerte folgende durchschnittliche Netto-Herstellungskosten/ Nutzungsdauer in Jahren/ Absetzung für Abnutzung (AfA p.a.) an:

1. Stellplatz, ebenerdig	3.000 Euro / 19 J. / 158 Euro
2. Eingeschossiges Parkhaus in offener Bauweise ohne Lüftungsanlage	7.500 Euro / 33,3 J. / 225 Euro
3. Mehrgeschossiges Parkhaus in offener Bauweise ohne Lüftungsanlage	14.000 Euro / 33,3 J. / 420 Euro
4. Parkgarage	25.000 Euro / 33,3 J. / 751 Euro

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass selbst privatwirtschaftlich angebotene Parkplätze in Parkgaragen heute selten die vollen Betriebskosten einspielen. Vergünstigte oder kostenlose Parkplätze, zum Beispiel für Beschäftigte oder Bewohnerinnen und Bewohner, stellen eine Subvention der Benutzung des Pkw-Verkehrs dar. Dies gilt auch für die Ausgabe von Bewohnerparkausweisen, die durch die bisherige Deckelung durch die Gebührenordnung des Bundes mit weniger als drei Euro pro Monat keinen nennenswerten Deckungsbeitrag zu den Kosten leisten.



B

Parkraumplanung und Parkraumgestaltung

B

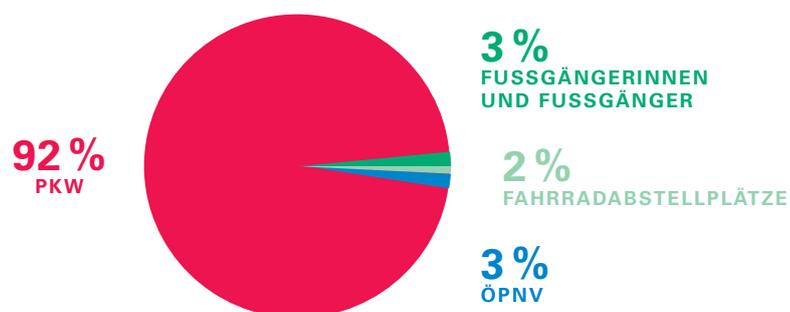
ÖFFENTLICHER RAUM IST KNAPP. HEUTE DIENT EIN UNVERHÄLTNISSMÄSSIG GROSSER TEIL DIESES KNAPPEN RAUMS DEM KFZ-VERKEHR UND SPEZIELL DEM RUHENDEN VERKEHR, ALSO PARKENDEN PRIVATEN PKW. TROTZDEM ÜBERSTEIGT DER BEDARF AN STELLPLÄTZEN VIELFACH DEN VORHANDENEN RAUM.

Eine Untersuchung in Graz/Österreich zur Nutzung des öffentlichen Raums durch den ruhenden Verkehr hat beispielsweise ergeben, dass 92 Prozent der für den ruhenden Verkehr genutzten Flächen für private Pkw bereitgehalten werden. Lediglich zwei Prozent entfallen auf Fahrradabstellplätze, drei Prozent sind Flächen, die für Fußgängerinnen und Fußgänger bestimmt sind (einschließlich Bänke, Straßencafés etc.) und drei Prozent sind dem öffentlichen Nahverkehr gewidmet (einschließlich Haltestellen und Bahnhöfe).¹²

Der öffentliche Raum ist der Ort, an dem der Wandel des Verkehrssystems sichtbar und erlebbar wird. Mehr Platz für sicheren Fuß- und Radverkehr führt zu einer gesteigerten Aufenthalts- und Nutzungsqualität im öffentlichen Raum und schafft Anreize für eine Verkehrsmittelwahl bzw. Fortbewegungsart, die weniger Fläche beansprucht.

Die Parkraumplanung und -gestaltung als wichtiger Bestandteil nachhaltiger kommunaler Verkehrskonzepte bietet vielfältige Möglichkeiten, öffentlichen Raum umzugestalten und das Mobilitätsverhalten zu beeinflussen. Durch Reduzierung von Parkflächen können Städte und Gemeinden schon heute den Flächenverbrauch für den motorisierten Individualverkehr steuern und zu besseren Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden beitragen.

**MEHR LEBENSQUALITÄT,
ATTRAKTIVERE ÖFFENT-
LICHE RÄUME UND MEHR
VERKEHRSSICHERHEIT
LASSEN SICH DANN REAL-
ISIEREN, WENN FLÄCHEN
KÜNFTIG GERECHTER
UNTER ALLEN VERKEHRS-
TEILNEHMENDEN VER-
TEILT WERDEN.**



Nutzung des öffentlichen Raums (Untersuchung in Graz / Österreich)

12 | Push & Pull 2015a des Deutsches Institut für Urbanistik, GmbH S. 5 bezugnehmend auf Austrian Mobility Research 2011 und Stadt Graz 2013

1. Verringerung des Parkraumbedarfes im öffentlichen Raum

DIE KOMMUNEN HABEN DIE MÖGLICHKEIT, DEN ÖFFENTLICHEN RAUM UND IM BESONDEREN DEN PARKRAUM NEU ZU VERTEILEN. WÄHREND DIE VERKNAPPUNG DES INNERÖRTLICHEN ÖFFENTLICHEN PARKRAUMS FÜR PRIVATE PKW DAS POTENZIAL HAT, DEN KFZ-VERKEHR INSGESAMT ZU REDUZIEREN, SENKT DIE SCHAFFUNG ALTERNATIVER PARKPLATZRESERVEN IN PARKHÄUSERN ODER DIE AUSLASTUNG VORHANDENER PARKHÄUSER DEN INNERÖRTLICHEN PARKSUCHVERKEHR.

1.1. EFFEKTE DER VERKEHRSWENDE

Der Verkehrssektor ist einer der Hauptverantwortlichen für die Belastung der Luft mit Feinstaub und Stickoxiden sowie für den Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase. Um die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger und das Klima zu schützen, ist eine Reduktion des Kfz-Verkehrs um ein Drittel in den Städten notwendig. Wird eine kommunale Verkehrswende umgesetzt, führt dies zu einem geringeren Bedarf an Pkw-Stellplätzen.

Konkret geht das Ministerium für Verkehr davon aus, dass die Anzahl der öffentlichen Pkw-Stellplätze in Städten pro Jahr um circa fünf Prozent sinken sollte, sodass den BürgerInnen im Jahr 2030 im öffentlichen Raum eine Fläche von rund 50 Prozent der gegenwärtig bereitgestellten Stellplätze für eine alternative Benutzung zur Verfügung steht. Da die Zahl der Stellplätze im nichtöffentlichen Raum, also in Parkhäusern, Tiefgaragen und auf privaten Parkplätzen, nicht zurückgeht, sinkt das Parkplatzangebot insgesamt um einen deutlich geringeren Betrag, in der Regel um etwa 20 bis 30 Prozent.

1.2. VERLAGERUNG DES PARKENS IN PARKHÄUSER

Aufgrund der Vorgaben der Landesbauordnung wurden kontinuierlich Stellplätze im privaten Bereich geschaffen, was bei der angestrebten Senkung des Kfz-Verkehrs in den Städten die Qualität des öffentlichen Raums erhöhen oder zumindest den Druck auf öffentliche Stellplätze verringern soll.

Während der öffentliche Raum für das Kfz-Parken über Gebühr in Anspruch genommen wird, sind nahegelegene Parkhäuser oder die zu den Gebäuden gehörenden Abstellflächen regelmäßig nicht vollständig oder teils zweckentfremdet belegt.

DER ÖFFENTLICHE RAUM IST EIN GEMEINGUT, DAS ALLEN BEVÖLKERUNGSGRUPPEN GLEICHMÄSSIG ZUR VERFÜGUNG STEHEN SOLL.

Mit flächendeckenden Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen, der Abschaffung kostenloser und zeitlich unbegrenzter Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum (Einrichtung von Kurzparkzonen), begleitender Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit und regelmäßiger Überwachung, kann es gelingen, den Parkraumbedarf in Parkhäuser zu verlagern.

ZIEL BIS 2030:
CA. 50 PROZENT DER
GEGENWÄRTIG BEREIT-
GESTELLTEN STELL-
PLÄTZE DEN BÜRGE-
RINNEN UND BÜRGERN
FÜR EINE ALTERNATIVE
BENUTZUNG ZUR VER-
FÜGUNG STEHEN.



1 PKW

8 RÄDER



WO EIN AUTO STEHT,
FINDEN MINDESTENS
ACHT FAHRRÄDER PLATZ.

1.3. EFFIZIENTERE NUTZUNG DES PARKRAUMES

Pkw-Parken ist eine ineffiziente Form der Nutzung des öffentlichen Raumes. Wo ein Auto steht, finden mindestens acht Fahrräder Platz.

Auch durch eine verstärkte Bereitstellung von (Car)sharing-Stellplätzen kann eine effizientere Nutzung der knappen Ressource „öffentlicher Straßenraum“ erreicht werden. Ein stationsbasiertes Carsharing-Fahrzeug ersetzt im Durchschnitt zwischen acht und 20 private Pkw und wird mehrmals am Tag genutzt.

Durch Bewirtschaftung von Stellplätzen kann bewirkt werden, dass Stellplätze nicht ganz-

tägig von Pendlern belegt werden, sondern im Laufe des Tages durch mehrere Fahrzeuge genutzt werden können.

Ergänzend wird diesbezüglich auf Ziffern 4.4. (Carsharing, E-Mobilität) und 4.5. (Fahrrad-parken) sowie auf Teil C Parkraumbewirtschaftung einschließlich Digitalisierung verwiesen.

1.4. TECHNISCHE ENTWICKLUNGEN

Technologische Entwicklungen wie das automatisierte Fahren und digitale Parkraumleitsysteme können zusätzlich dazu beitragen, dass die vorhandenen Parkflächen effizienter genutzt werden und der Bedarf an öffentlichen Stellplätzen daher zukünftig abnimmt.



2. Nutzung der gewonnenen Freiräume

WER UMWELTFREUNDLICHE MOBILITÄTSFORMEN FÖRDERN MÖCHTE, MUSS DIESEN ZUSÄTZLICHE FLÄCHEN ZUR VERFÜGUNG STELLEN. DAHER SPRICHT VIELES FÜR EINE NEUAUFTEILUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS.

Im kommunalen Raum können ökologisch hochwertige Grünflächen die Aufenthaltsqualität erhöhen und zugleich einer Vielzahl an Tier- und Pflanzenarten einen Lebensraum bieten. Diese positiven Effekte können durch die ökologisch orientierte Pflege, die Ansaat von gebietsheimischen Blütmischungen und die Pflanzung insektenfreundlicher Gehölze erreicht werden. Besonders bei der Umwandlung von Verkehrsflächen in Grünflächen können ökologische Aufwertungsmaßnahmen direkt eingeplant und somit effizient umgesetzt werden.

Der künftige Parkraumbedarf sollte alle, auch und gerade neue Mobilitätsformen (Carsharing, Elektromobilität, Pedelecs, E-Bikes, Mikromobilität wie zum Beispiel Elektrotretroller) gleichermaßen berücksichtigen und dabei umweltfreundliche Mobilitätsformen zusätzlich unterstützen.

Der zurückgewonnene Raum kann für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende, Überquerungen, Carsharing, Aufenthalts- und Spielflächen, Grünflächen oder für Außengastronomie und Geschäftsauslagen genutzt werden. Zugleich wird mit der Verknappung von Parkraum auch ein Anreiz geschaffen, Mobilität ohne eigenen Pkw zu organisieren. Wenn dies gelingt, fördert die Begrenzung öffentlicher Stellplätze nachhaltige klimafreundliche Mobilität zum Nutzen aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Ganz gleich, ob auf der zuvor zum Parken genutzten Fläche eine gesonderte Spur für Fahrräder oder für den ÖPNV eingerichtet oder das Carsharing-Angebot ausgeweitet wird – der künftige Parkraumbedarf wird durch diese Maßnahmen deutlich reduziert und die Flächen werden effizienter und nachhaltiger genutzt.

GEWINN DURCH NEUAUFTEILUNG

- > Grünflächen als Lebensraum für Pflanzen und Tiere
- > Unterstützung von neuen Mobilitätsformen
- > Nutzung für Aufenthalts- und Spielflächen
- > Mehr Platz für Gastronomie und Geschäfte
- > Förderung klimafreundlicher Mobilität
- > Effizientere und nachhaltigere Nutzung



**ZURÜCKGEWONNENE
GRÜNFLÄCHEN BIETEN
NEUEN LEBENS-
RAUM FÜR TIER-UND
PFLANZENARTEN.**

3. Kommunikation und Durchsetzung der Maßnahmen

MASSNAHMEN GEGEN DEN RUHENDEN VERKEHR BZW. ZUR REDUZIERUNG DES ÖFFENTLICHEN PARKRAUMES SIND GRUNDSÄTZLICH KONFLIKTBEHAFTET.

Das Konfliktpotenzial kann jedoch durch eine aktive Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, durch Visualisierung und Kommunikation der Vorteile einer veränderten Straßenraumnutzung und durch begleitende Maßnahmen, die die Abhängigkeit vom eigenen Kfz reduzieren, deutlich reduziert werden.

3.1. AKTIVE KOMMUNIKATION – BÜRGERBETEILIGUNG

Bürgerinnen und Bürger sollten frühzeitig beteiligt werden und ihnen die angestrebten Veränderungen im öffentlichen Raum mit all den Vorteilen als Gewinn nahegebracht werden. Bei allen Veränderungen ist zunächst auch „Gegenwind“ auszuhalten, Gegenargumente können jedoch häufig entkräftet werden. Zu berücksichtigen ist dabei auch der Umstand, dass es keinen Anspruch auf einen kostenlosen Stellplatz im öffentlichen Raum gibt, gleichwohl vielerorts öffentliche Stellplätze frei zur Verfügung stehen. Insbesondere auch temporäre Maßnahmen im öffentlichen Raum, wie gesperrte Flächen bedingt durch Baustellen, Umleitungen oder ähnliches, können nach guten Erfahrungen zu Veränderungen im Verkehrsraum genutzt werden. In die Kommunikation sollten auch Verbände und/oder Beauftragte einbezogen werden.

3.2. BEGLEITENDE MASSNAHMEN ZUR VERRINGERUNG NEGATIVER BEGLEITERSCHEINUNGEN

Zur besseren Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern sollten Maßnahmen zur Reduzierung des öffentlichen Parkraumes mit zeitgleicher Stärkung und Steigerung der Attraktivität des ÖPNV bzw. dezentraler Parkhäuser (Quartiersparken) verbunden sein, um negative Begleiterscheinungen zu verringern. Mit der Verknappung von Parkraum soll auch ein Anreiz zum Verzicht auf einen eigenen Pkw geschaffen werden. Dies muss Hand in Hand gehen mit der Stärkung umweltverträglicher Mobilitätsformen. Denkbar ist beispielsweise, dass auf der zuvor zum Parken genutzten Fläche eine gesonderte Spur für den ÖPNV eingerichtet wird. Ziel ist es insgesamt, den ÖPNV attraktiver zu machen und besser zu vernetzen, damit mehr Menschen bereit sind, vom eigenen Pkw auf den ÖPNV umzusteigen. Örtliche Erreichbarkeit, Zeitaufwand und Kosten sind entscheidende Kriterien der Verkehrsmittelwahl. Neben Preisstaffelungen, Zonenregelungen, nachfrageorientierten ÖPNV-Angeboten auch für Teilzeitkräfte/-pendelnde, Umwelttagestickets bei Feinstaubalarm, Jobtickets, lukrativen ÖPNV-Angeboten wie zum Beispiel „ÖPNV statt Führerschein“ können insbesondere auch günstige Park-and-Ride-Parkhäuser am Ortsrand – alternativ zu einem zeitaufwändigen kostenintensiveren Parksuchverkehr – zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen.



ATTRAKTIVITÄT DES ÖPNV STEIGERN

GEWINN FÜR BÜRGER-
INNEN UND BÜRGER
BEIM UMSTIEG: ZEIT-
UND KOSTENERSPARNIS

Maßnahmen zur Reduzierung des öffentlichen Parkraums sind jedoch nur effektiv und erfolgreich, wenn sie regelmäßig überwacht und gehandelt werden.

Diesbezüglich wird auf Teil D Parkraumüberwachung dieses Papiers verwiesen.

Entsprechende Überwachungsmaßnahmen sollten ebenfalls kommuniziert werden.



MODELLBEISPIELE FÜR BÜRGERBETEILIGUNGEN BEI VERÄNDERUNGEN IM ÖFFENTLICHEN PARKRAUM

LANDESHAUPTSTADT STUTTGART - BÜRGERBETEILIGUNG BEI VERÄNDERUN- GEN IM ÖFFENTLICHEN PARKRAUM – PARKPLATZ ALS AUFENTHALTSORT

S Aus einem projektbezogenen Zusammenwirken von Zivilgesellschaft und Verwaltung entstanden in der Landeshauptstadt zahlreiche bis heute verstetigte Projekte, wie die im Bundeswettbewerb „Die schönsten Nachbarschaftsaktionen 2017“ prämierte Casa Schützenplatz (<https://schuetzenplatz.net>) und die ebenfalls in diesem Kontext geförderte und genehmigte Wanderbaumallee (<http://www.wanderbaumallee-stuttgart.de/>). Mit der Wanderbaumallee wird die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert. Dafür werden verschiedene Bäume und Sitzgelegenheiten genutzt, um Grün in die Straßen zu bringen und Nachbarschaftstreffpunkte und Orte zum Verweilen zu schaffen. Diese Projekte wurden erstmalig in dem vom Land Baden-Württemberg sowie dem Umweltbundesamt geförderten Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur (<http://www.r-n-m.net/>) erprobt. Inzwischen wurde das Genehmigungsverfahren durch die Verkehrsbehörde verstetigt und durch den Gemeinderat beschlossen

STADT HEIDELBERG-AKTION „PARKING-DAY“ ZUR REURBANISIERUNG

HD An Aktionstagen werden Parkplätze in Begegnungsorte verwandelt. Dabei werden einige öffentliche Parkplätze in Mini-Parks oder Aktionsflächen umgewandelt. So können Passanten erfahren, wie Parkplätze zukünftig als Lebens- und Begegnungsräume verwendet werden können.

KARLSRUHE – PARKKONZEPT ANSTELLE ORDNUNGSWIDRIGEN GEHWEGPARKENS

Auf Antrag kann nach sorgfältiger Prüfung das Gehwegparken für einen bestimmten Straßenabschnitt mittels entsprechender Markierung oder Beschilderung legalisiert werden. Es wurde öffentlich über dieses Antragsverfahren und die grundsätzlich geltenden Regelungen zum Gehwegparken informiert und nach einer Übergangszeit die strikte Ahndung illegalen Gehwegparkens angekündigt. Hierzu weitere Ausführungen unter 4.3. Restriktive Zulassung des Gehwegparkens – Projekt „Faires Parken in Karlsruhe“.

KÖLN – AUSSENGASTRONOMIE AUF ÖFFENTLICHEM STRASSENLAND

Auf Antrag der Gewerbetreibenden kann hier Außengastronomie auf öffentlichem Straßenland erlaubt werden (erweiterte Gaststättenerlaubnis, Sondernutzungserlaubnis, eventuell baurechtliche Erlaubnis, www.stadt-koeln.de).

WIEN – „PARKLETS“

Bürger können auf Antrag ein „Parklet“ gestalten: ein kleiner, auf Parkplätzen eingerichteter Park oder Sitzbereich mit Möbeln oder Pflanzen. Parkplätze werden damit temporär zum öffentlichen Aufenthaltsraum für alle aufgewertet, dürfen in Wien jedoch nicht gewerblich genutzt werden. Gerade in innerstädtischen Bereichen, in denen breite Grünflächen eher die Ausnahme darstellen, erfüllen „Parklets“ eine wichtige Funktion als Treffpunkt der Nachbarschaft im öffentlichen Raum.

Zum Thema Kommunikation wird ergänzend auf Teil F Öffentlichkeitsarbeit Ziff. 1 verwiesen.

KA

K

W

**IN WIEN GIBT ES DERZEIT
ÜBER 30 PARKLETS, DIE
AUF EINER KARTE VER-
ZEICHNET SIND UND AUCH
FÜR TOURISTEN ATTRAK-
TIVES ENTDECKUNGSZIEL
SEIN KÖNNEN ([HTTPS://
WWW.STREETLIFE.WIEN/](https://www.streetlife.wien/)).**

4. Kommunale Steuerungsmöglichkeiten

DIE KOMMUNEN HABEN IM RAHMEN DES GELTENDEN RECHTS DIE MÖGLICHKEIT, ÜBER EINE STRASSENRECHTLICHE UMWIDMUNG ODER TEILEINZIEHUNG BZGL. BESTIMMTER VERKEHRSARTEN ÖFFENTLICHE FLÄCHEN UMZUGESTALTEN.

Kommunen bestimmen schon jetzt im Rahmen der straßenrechtlichen Widmung, welche Verkehrsarten welche Verkehrsflächen nutzen, etwa den Rad- oder Fußverkehr. Parkflächen können zum Beispiel reduziert werden, um den Gehweg zu erweitern, Aufenthaltsflächen für Fußgängerinnen und Fußgänger zu schaffen oder Verkehrsflächen für den Radverkehr bereitzustellen.

Für nachträgliche Beschränkungen im Wege einer Teileinziehung ist es allerdings erforderlich, dass die Straße entweder für den aus-

gegrenzten Verkehr entbehrlich ist oder aber überwiegende Gründe des Allgemeinwohls die Teileinziehung erforderlich machen. Am meisten Spielraum besteht, wenn der Umgestaltung ein **KOMMUNALES VERKEHRSKONZEPT** zugrunde liegt. Mit einem solchen Konzept können Kommunen öffentlichen Raum nachhaltig umgestalten, ihn gerechter verteilen und wieder frei machen für Grünflächen und Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad oder anderen alternativen Mobilitätsformen unterwegs sind.



ZU DEN MINDESTVORAUSSETZUNGEN EINES SOLCHEN KOMMUNALEN VERKEHRSKONZEPTES GEHÖREN:

1. Das Verkehrskonzept muss hinreichend konkret die verkehrlichen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellen, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich und zweckmäßig gehalten werden.
2. Ein Verkehrskonzept, das Veränderungen von Verkehrsstraßen und Verkehrsströmen zum Inhalt hat, muss Angaben darüber enthalten, welche anderen Straßen den verdrängten Verkehr aufnehmen sollen.
3. Das Verkehrskonzept muss den Erfordernissen der planerischen Abwägung unter Einbeziehung aller zu berücksichtigenden Belange und Interessen genügen.
4. Das Verkehrskonzept muss vom zuständigen Organ der Gemeinde beschlossen worden sein.

Die Straßenverkehrsbehörden können im Einvernehmen mit den Gemeinden auch Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung auf der Grundlage des § 45 Absatz 1b Nummer 5, 2. Alternative StVO treffen und auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts in diesem Fall ausnahmsweise nicht mehr nur ordnungsrechtliche, sondern auch planende Verkehrsaufgaben unterstützen. Neben der Festsetzung von Verkehrsflächen (Hauptverkehrsstraßen und sonstige Straßen) können Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern, etc. Gegenstand solcher Anordnungen sein. Im Rahmen der Bauleitplanung kann die städtebauliche Entwicklung somit auch durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen unterstützt werden. Die Anwendung des § 45 Absatz 1b Nummer 5, 2. Alternative StVO setzt nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG Urteil vom 20.04.1994 – 11 C 17.93, NZV 94, 493) jedoch eine vorhandene Städteplanung in Form eines vorhandenen Verkehrskonzepts der Gemeinde voraus, das den Erfordernissen der planerischen Abwägung genügt und insbesondere darlegt, weshalb bestimmte Straßen(-züge) entlastet und ggf. welche neuen Straßen(-züge) in für dortige Anwohnerinnen und Anwohner zumutbarer Weise belastet werden sollen und können.

Zulässig ist es insbesondere, bestimmte Verkehrsarten aus bestimmten Gebieten

herauszunehmen, um die in der Planung festgelegte, gewünschte städtebauliche Funktion dieser Gebiete (zum Beispiel Wohngebiet) zu fördern (etwa durch die Anordnung von Verkehrsverboten für bestimmte Verkehrsarten (Z 250, 251 oder 253), soweit nicht eine Verkehrsberuhigung mit Fußgängerzonen (Z 242.1, 242.2) oder verkehrsberuhigten Bereichen (Z 325.1, 325.2) gewählt wird. Wird in solchen Fällen auch der Anliegerverkehr ausgeschlossen, so muss allerdings vorher die straßenrechtliche Widmung entsprechend eingeschränkt werden. Zulässig ist es z.B. auch einen städtebaulich wertvollen Platz mit Hilfe von Verkehrszeichen vom ruhenden Verkehr freizuhalten (s.a. Kommentar Bouska/Leue Fußn. 10 zu § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO). Bei Maßnahmen der Verkehrsberuhigung sind die Auswirkungen auf andere Straßen zu berücksichtigen.

Hinsichtlich straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen wird ergänzend darauf hingewiesen, dass es sich bei den Anordnungen um Ermessensentscheidungen mit Entscheidungsspielraum handelt. Durch das Ermessen sollen die Straßenverkehrsbehörden eine für den Einzelfall geeignete und gerechte Entscheidung treffen. Hierbei sind die konkreten Umstände bzw. alle entscheidungserheblichen Tatsachen und die gesetzliche Zwecksetzung im Wege einer angemessenen und sachgerechten Abwägung zu berücksichtigen und richtig zu gewichten. Zur fehlerfreien Ausübung des Ermessens bedarf es eines Sammelns, Bewertens und Gewichtens

4. Kommunale Steuerungsmöglichkeiten

aller Gesichtspunkte, die für und die gegen eine Maßnahme sprechen. Ein ermessensfehlerhaftes Handeln liegt daher insbesondere auch dann vor, wenn die Straßenverkehrsbehörde überhaupt kein Ermessen ausgeübt hat (Ermessensausfall/ Ermessensnichtgebrauch), obwohl ihr ein Ermessensspielraum eingeräumt war. Dies gilt sowohl für das Entschließungs- (Spielraum, ob Behörde tätig wird) wie auch das Auswahlermessen (Spielraum, wie die Behörde tätig wird).

4.1. RECHTSGRUNDLAGE IN DER STVO FÜR DIE ANORDNUNG VON PARKVERBOTEN

Die Reduzierung der Parkflächen im öffentlichen Verkehrsraum lässt sich grundsätzlich über die Anordnung von Parkverboten steuern.

Zu beachten ist dabei, dass das Halten und Parken nach aktueller Rechtslage eine verkehrliche Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums darstellt und nach § 12 StVO immer erlaubt ist, sofern es nicht explizit verboten ist.

Vor dem Hintergrund der Knappheit des öffentlichen Raums wäre eine Gesetzesänderung im Sinne einer bundesrechtlichen Umkehr dieser Regelung wünschenswert.

Straßenrechtlich wird auch der ruhende Verkehr als Gemeingebrauch angesehen.

Parkverbote im öffentlichen Verkehrsraum, die sich nicht unmittelbar aus § 12 Straßen-

verkehrs-Ordnung (StVO) ergeben, bedürfen einer Anordnung nach § 45 StVO.

Nach der am 28. April 2020 (BGBl. I 2020, 814) in Kraft getreten StVO-Novelle ist der an Knotenpunkten freizuhaltende Abstand an Kreuzungen mit Radverkehrsführungen gemäß § 12 Absatz 3 Nummer 1 StVO auf 8,00 Meter vergrößert worden. Zudem wurde ein generelles Haltverbot auf Schutzstreifen für den Radverkehr eingeführt (Z 340). Autos durften dort zwar bisher schon nicht parken, aber bislang noch bis zu drei Minuten halten. Dies führte jedoch häufig dazu, dass Radfahrende gefährliche Ausweichmanöver auf die Fahrbahn machen mussten. Auf Schutzstreifen für den Radverkehr darf mit einem Kraftfahrzeug nicht mehr gehalten werden (laufende Nummer 22 der Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 StVO). Dieses generelle Haltverbot gilt nicht für Elektrokleinstfahrzeuge. Durch dieses neue generelle Haltverbot soll ein Schutzraum für den Radverkehr gewährleistet werden. In Kombination mit den erhöhten Bußgeldern für Parkverstöße auf Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur haben die zuständigen Behörden jetzt wirksame Instrumente zur Verfügung, um Beeinträchtigungen der Wege für Fuß- und Radverkehr durch parkende oder haltende Kfz und gefährliche Situationen durch Ausweichbewegungen wirksam zu sanktionieren. Damit kann die Attraktivität aktiver Mobilität gesteigert werden.

Diese wichtige neue Regelung, die die durchgängige Befahrbarkeit von Schutzstrei-

fen sicherstellen soll, kann aber im Einzelfall zu Problemen führen. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn Grundstücke nicht über eine eigene Zufahrt verfügen und sie somit nur unter Benutzung des Schutzstreifens beliefert werden können (z.B. Heizöl- oder Pelletlieferung) oder wenn schwerbehinderte Anwohner in ein Kfz ein- oder aussteigen müssen. Liegt eine solche Fallkonstellation vor, können diese Probleme – sofern es die örtlichen Gegebenheiten zulassen – etwa durch die Ausweisung von Halteflächen für den Lieferverkehr im Abstand von etwa 100 m minimiert werden (vgl. hierzu Teil B 4.6. Verkehrssichere Ladezonen für Lieferverkehr und Handwerke). Als weitere Möglichkeit kann die zuständige Straßenverkehrsbehörde eine Ausnahmegenehmigung vom neu geregelten Haltverbot auf Schutzstreifen nach Maßgabe des § 46 Absatz 1 Nummer 11 i.V.m. Anlage 3 zu § 42 Absatz 2 StVO Nummer 22 Spalte 3 Nummer 3 erteilen, um eine

EIN ABSOLUTES HALTVERBOT

mit Zeichen 283 darf nur in dem Umfang angeordnet werden, in dem die Verkehrssicherheit, die Flüssigkeit des Verkehrs oder der öffentliche Personennahverkehr es erfordert. Deshalb ist stets zu prüfen, ob eine tages- oder wochenzeitliche Beschränkung durch Zusatzzeichen anzuordnen ist.

auf die jeweilige Situation vor Ort angepasste Lösung zu finden und allen Interessen gerecht zu werden.

Beschränkungen und Verbote des (fließenden und des ruhenden) Verkehrs sind nach der derzeitigen Rechtslage (§ 45 Absatz 9 StVO) nur zulässig, wenn die sachlichen und rechtlichen Voraussetzungen der StVO erfüllt sind, die Maßnahmen zum Beispiel aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs erforderlich sind. Dies ist dann der Fall, wenn eine konkrete Gefahrenlage gegeben ist. Nicht von der Vorschrift gedeckt ist die Durchsetzung allgemeiner verkehrspolitischer Ziele zur Verdrängung des Verkehrs zum Wohle einer Förderung gewollter Verkehre. Dies bleibt Sache des Bundesgesetzgebers. Parkverbote mit dem abstrakten Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, sind nicht möglich.

EIN EINGESCHRÄNKTES HALTVERBOT

mit Zeichen 286 ist dort anzuordnen, wo das Halten die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs zwar nicht wesentlich beeinträchtigt, das Parken jedoch nicht zugelassen werden kann, ausgenommen für das Be- und Entladen sowie das Ein- und Aussteigen. Das Verbot ist in der Regel auf bestimmte Zeiten zu beschränken.

Es wird auf die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (Regelungen VwV StVO zu § 41 Zeichen 283 und 286) verwiesen.

4. Kommunale Steuerungsmöglichkeiten

Auch wenn sich die aktuelle StVO in erster Linie an den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs orientiert, so haben die Kommunen gleichwohl eine Handhabe für Maßnahmen zur Umsetzung von kommunalen Verkehrskonzepten. Städtebauliche Entwicklungsziele können zum Beispiel die Verbesserung des Wohnumfeldes, die Stärkung der Aufenthaltsfunktion, die Beseitigung oder Abmilderung der Zerschneidung der Ortsmitten durch Straßen, die Verringerung der Beeinträchtigungen durch den Verkehr oder die Vermeidung eines Gefälles der Wohn- und Aufenthaltsfunktion in einem Plangebiet sein.

Als Maßnahmen können zum Beispiel in den Ortsmitten die Reduzierung des Verkehrs durch die Lenkung des fließenden Verkehrs auf geeigneten alternativen Straßen außerhalb des Plangebietes in Verbindung mit der Ordnung des ruhenden Verkehrs durch Einschränkungen der städtebaulich unverträglichen Möblierung des Verkehrsraumes mit parkenden Fahrzeugen oder eine Verkehrsberuhigung durch Einbahnstraßenregelungen

in Betracht kommen. Somit können auch Parkverbote als Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zur Erreichung von planerischen Zielen gemäß § 45 Absatz 1b Nr. 5 Variante 2 StVO angeordnet werden. Diesbezüglich und zu den Mindestvoraussetzungen eines solchen kommunalen Verkehrskonzeptes wird ergänzend nochmals auf die obigen Ausführungen in Ziffer 4 verwiesen.

Alternativ können baulich angelegte oder verkehrsrechtlich angeordnete Parkflächen in Fuß- oder Radverkehrsführungen umgewandelt werden.

Verkehrliche Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ermöglichen es der Kommune, übergeordnete öffentliche Interessen zu berücksichtigen. Durch die Reduzierung des Parkraums können so Anreize für eine stadt- und umweltverträgliche Mobilität geschaffen werden.



IN BETRACHT KOMMEN FOLGENDE PARKVERBOTS-REGELUNGEN:

1. Absolutes (Zeichen 283) oder eingeschränktes (Zeichen 286) Haltverbot
2. Zone mit eingeschränktem Haltverbot (Zeichen 290.1 und 290.2)
3. Verkehrsberuhigte Zone, wo Parken nur auf gekennzeichneten Flächen möglich ist

4.2. BERÜCKSICHTIGUNG VON PRIVATEM PARKRAUM

Für die Ermittlung des künftigen Bedarfs an Parkraum im öffentlichen Raum ist insbesondere auch der private Parkraum zu berücksichtigen.

4.2.1. BESSERE NUTZUNG PRIVATER STELLPLÄTZE IM BESTAND

Bei der Neuaufteilung des öffentlichen Raums und beispielsweise der Erteilung von Bewohnerparkausweisen sollte berücksichtigt werden, in welchem Umfang private Stellplätze verfügbar sind. Ein zunehmendes Problem stellt in diesem Zusammenhang dar, dass anstelle von vorhandenen privaten Stellplätzen, Garagen und Parkhäusern öffentliche Abstellmöglichkeiten genutzt werden, weil sie oft kostenlos oder zumindest preisgünstiger zur Verfügung stehen und gut erreichbar sind.

Die Kosten zur Herstellung von Parkieranlagen machen einen nicht unerheblichen Anteil der Wohnungsbaukosten aus. Nach einer Studie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) vom 30. Juli 2015 beliefen sich die Herstellungskosten für einen Kfz-Stellplatz am Straßenrand auf rund 1.500 Euro. Die Baukosten für Tiefgaragen im Wohnungsbau lagen bei 18.200 Euro im Bundesdurchschnitt und 22.000 Euro bis 26.300 Euro in den Metropolen Berlin und München. Bezogen auf ein typisches Mietwohngebäude in Deutschland (zwölf Wohneinheiten à 73 m² Wohnfläche) entspricht

das einem Anteil von 9,3 Prozent an den Gesamtbaukosten.

Durch kostenfreie Bereitstellung von öffentlichem Parkraum im Straßenraum wird das Kfz-Parken für jedermann subventioniert. Folge ist, dass Garagen oft als Lagerraum genutzt werden, sodass die Fahrzeuge nicht auf der dafür vorgesehenen privaten Fläche, sondern im öffentlichen Parkraum abgestellt werden.

Wünschenswert sind Modelle des Parkraummanagements, die das Vorhandensein von privatem Parkraum und deren tatsächliche Nutzung berücksichtigen. Ist ungenutzter privater Parkraum verfügbar, spricht dies für eine Bewirtschaftung und Verknappung des öffentlichen Parkraums. Im Umkehrschluss spricht das Nichtvorhandensein einer Parkraumbewirtschaftung dafür, dass ausreichend Pkw-Stellplätze vorhanden sind und daher ohne Berücksichtigung einer eventuellen Einschränkung der Pkw-Nutzerinnen und -Nutzer anderen Nutzungen (zum Beispiel der Schaffung von Straßengrün oder Radabstellplätzen) zugeführt werden können.

Auch sind Bewohnerparkausweise nur an Bewohnerinnen und Bewohner auszugeben, die nicht über einen privaten eigenen Stellplatz verfügen können und somit auf öffentlichen Parkraum angewiesen sind.

[Zum Thema „Bewohnerparken“ wird auf Teil C Ziff. 5 dieses Papiers verwiesen.](#)

4.2.2. STEUERUNG MOBILITÄTSVERHALTEN IM WOHNUNGSNEUBAU

Neben der besseren (nicht zweckentfremdenden) Nutzung der im Bestand vorhandenen privaten Stellplätze, kann das Mobilitätsverhalten auch beim Wohnungsneubau mittels eines kommunalen Verkehrskonzepts und im Rahmen der kommunalen Stellplatzsatzungen gesteuert werden. Kommunale Stellplatzsatzungen, die die Zahl der zu errichtenden Stellplätze begrenzen oder die Stellplatzpflicht ganz abschaffen, können einen kostengünstigen Wohnungsneubau unterstützen und zugleich Anreize für eine umweltfreundliche Mobilitätsform geben. Werden neue Stellplätze errichtet, können in gleichem Umfang Stellplätze im öffentlichen Raum entfallen und die Flächen anderweitig genutzt werden. Dies kann durch Carsharing-Angebote für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner noch verstärkt werden.

STELLPLATZBERGRENZEN SOLLTEN STELLPLATZMINDESTANFORDERUNGEN ERSETZEN

Stellplatzobergrenzen sollten Stellplatzmindestanforderungen ersetzen. Stellplatzschlüssel könnten sich auf die Erreichbarkeit des Gebietes mit öffentlichen Verkehrs-

mitteln beziehen. Wenn ein Gebiet für den öffentlichen Nahverkehr gut erschlossen ist, brauchen weniger Menschen ein Auto und es werden auch weniger Stellplätze benötigt. In Baden-Württemberg ist in der Landesbauordnung seit 2015 festgesetzt, dass bei der Errichtung der verpflichtenden Stellplätze bis zu einem Viertel der notwendigen Pkw-Stellplätze durch Fahrradstellplätze ersetzt werden kann. Dabei sind für einen Pkw-Stellplatz vier Fahrradstellplätze anzulegen. Diese Umwandlungsmöglichkeit für notwendige Kfz-Stellplätze in Fahrradstellplätze gilt jedoch nicht für die Wohnungsnutzung (§ 37 LBO). Fahrradstellplätze müssen dabei eine wirksame Diebstahlsicherung ermöglichen und von der öffentlichen Verkehrsfläche leicht erreichbar und gut zugänglich sein. Die LBO gestattet den örtlichen Behörden aus verkehrlichen oder städtebaulichen Gründen oder aus Gründen sparsamer Flächennutzung durch Satzung die Stellplatzpflichten einzuschränken. Zudem sind in der VwV-Stellplätze weitere Regelungen enthalten, die Flexibilität ermöglichen, etwa in Gebieten mit einer guten öffentlichen Verkehrsmittel-Erschließung.

MODELLBEISPIELE

FRANZÖSISCHES VIERTEL TÜBINGEN

Das heutige Französische Viertel ist auf Mischnutzung von Wohnen, Gewerbe und Kultur angelegt. Es zeichnet sich zum einen durch seine hohe bauliche Dichte, aber auch durch großzügig gestaltete öffentliche Räume aus. Dies gelingt dadurch, dass im öffentlichen Straßenraum nur Kurzzeitparkplätze ausgewiesen sind. Stattdessen wird den Anwohnerinnen und Anwohnern die Möglichkeit gegeben, in den Quartiersgaragen zu parken. Bei der Errichtung der Gebäude entstehen deshalb geringe bis keine Kosten für Stellplätze. Die Parkieranlagen wurden unter Auflagen an Investoren vergeben. Anwohnerinnen und Anwohner mit Auto haben abschließend die Möglichkeit, sich einen Stellplatz dauerhaft zu kaufen oder ihn monatlich zu mieten. Dadurch können einerseits Baukosten gesenkt werden, andererseits wird so der ÖPNV für die Anwohnerschaft interessanter, weil die Wege zu einer Quartiersgarage mindestens so lang sind wie diejenigen zur nächsten Bushaltestelle. Den höheren Stellplatzkosten für Anwohnerinnen und Anwohner stehen geringere Mietkosten pro Quadratmeter gegenüber, die aufgrund der hohen Verdichtung relativ niedrig sind (vgl. Christ/Loose 2000).

BERLIN: KEINE STELLPLATZPFLICHT MEHR FÜR PKW

Bereits seit 1997 besteht in Berlin bei der Errichtung neuer Gebäude keine Stellplatzpflicht mehr für Pkw (davon ausgenommen ist bei öffentlichen Gebäuden die Errichtung von behindertengerechten Stellplätzen mit kurzem, verkehrssicherem Weg). Bauherren sind nicht mehr verpflichtet, eine bestimmte Anzahl Pkw-Stellplätze anzubieten. Fahrrad-Abstellplätze müssen jedoch weiterhin bereitgestellt werden. Dies führt dazu, dass neue Gebäude günstiger gebaut werden können, und schafft die Möglichkeit kostengünstigerer Wohnungen besonders für Menschen, die keinen Pkw besitzen und den gut ausgebauten ÖPNV der Stadt benutzen. Die Einführung führte jedoch nicht dazu, dass ein Unterangebot an privaten Stellplätzen entstand. Die Bauherren haben sich an die Bedürfnisse ihrer Bewohnerinnen und Bewohner angepasst.

TÜ

B

4.3. RESTRIKTIVE ZULASSUNG DES GEHWEG-PARKENS

Parken auf Gehwegen ohne entsprechende Beschilderung nach der StVO (Zeichen 315 „Parken auf Gehwegen“), in der Regel in Verbindung mit einer Markierung zur Kennzeichnung der Parkflächen, ist grundsätzlich unzulässig. Dies ergibt sich im Umkehrschluss aus den §§ 2 Absatz 1, 12 Absatz 4 und 4a StVO. Entsprechende Verstöße sind durch die Verkehrsordnungsbehörden zu ahnden (vgl. Teil D).

Eine entsprechende Beschilderung und Parkflächenmarkierung erlaubt das Parken auf Gehwegen nur Fahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 2,8 Tonnen. Die durch die Parkflächenmarkierung angeordnete Aufstellung ist einzuhalten. Im Sinne der angestrebten gerechteren Verteilung der Verkehrsflächen und des Ziels, umweltfreundlichen Mobilitätsformen mehr Raum zu verschaffen, ist es angezeigt, Gehwegparken nur restriktiv unter Einhaltung der rechtlichen Vorgaben zuzulassen und dies entsprechend zu überwachen. Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST) und die Empfehlungen für die Anlagen des Ruhenden Verkehrs (EAR 05) geben den Behörden weitere Hinweise. Die Abmessungen von Parkständen und Fahrgassen für Pkw enthält Tabelle 22 der RAST (Breite des Parkstands bei Längsaufstellung 2,00 Meter).

Gehwegparken ist in der Regel nicht wünschenswert, da es sich um eine von der ursprünglichen Straßenlage nicht gewollte

Ausweitung der vom Kfz-Verkehr genutzten Fläche zu Lasten des Fußverkehrs handelt.

Zu dem entsprechenden Zeichen 315 in der VwV-StVO ist ausgeführt, dass das Parken auf Gehwegen nur zugelassen werden darf, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängerinnen und Fußgänger gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrenden auch im Begegnungsverkehr bleibt (Restgehwegbreite), die Gehwege und die darunterliegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu den Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann (zum Beispiel Parken auf Schachtdeckeln).

Die Frage nach der Notwendigkeit eines straßenbegleitenden Gehweges und dessen Dimensionierung ist situationsabhängig nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten zu beurteilen. Die Breite von Gehwegen ist ein entscheidendes Kriterium für die Qualität und Sicherheit des Fußgängerverkehrs. Für die Dimensionierung sind als Faktoren unter anderem die Lage der Straße (Innen- oder Außenbereich), die Größe und Zusammensetzung von Fußgängerströmen (Anteil mobilitätseingeschränkter Personen wie Rollstuhlfahrende, Begegnungsverkehr), die Nutzung der Straße (Verkehrsstärke) sowie die Nutzung und Funktion des bebauten Gebietes (Wohnnutzung, Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten) sowie Einbauten und Bepflanzung im Seitenraum (beispielsweise Bänke, Haltestellen, Verweilflächen vor Schaufenstern) und Sicherheitsabstände

zu festen und beweglichen Hindernissen zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang wird auf die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA ¹³) verwiesen, die hilfreiche Hinweise enthalten. In Wohnwegen mit sehr geringer Verkehrsbelastung und offener Wohnbebauung kann sich die Anlage von gesonderten Gehwegen beispielsweise erübrigen (EFA 3.2.1). Auf die Anlage separater Gehwege kann verzichtet werden, wenn eine Belastung von 50 Kfz in der Spitzenstunde (500 Kfz/24h) nicht überschritten wird (EFA 3.1.2.3.).

In den RASt sind allgemeine Hinweise für den Flächenbedarf des Verkehrsraums für Fußgängerinnen und Fußgänger enthalten. Verbindliche Angaben zu den Breitenmaßen für Gehwege sind weder in der StVO noch in der VwV-StVO enthalten. Die Mindestbreite für Gehwege von 1,50 Meter einschließlich Sicherheitsraum wird daher im Wege der Analogie auf Grundlage der VwV-StVO aus der Vorgabe einer lichten Breite von mindes-

tens 2,50 Meter für gemeinsame Geh- und Radwege abzüglich des Verkehrsraumes von 1,0 Meter für den Radverkehr hergeleitet. Von der Mindestbreite von 1,50 Meter kann nur punktuell etwa aufgrund der baulichen Gegebenheiten eines Gebäudes abgewichen werden. Es ist auch hier sicherzustellen, dass mobilitätseingeschränkte Personen und Personen mit Kinderwagen an keiner Stelle auf die Straße ausweichen müssen. Wenn im Bestand möglich bzw. bei Neuanlage, ist eine breitere Restgehwegbreite einzuräumen. Der ruhende Verkehr ist dem „fließenden“ Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr nachzuordnen. Sofern die Zahl verfügbarer Parkplätze der Nachfrage nicht gerecht wird, ist eine Regulierung durch Parkgebühren sowie durch privat erstellte und nutzerfinanzierte Parkplätze möglich.

Auch bei der Anordnung von Quer- oder Schrägparken können Gefährdungen die Folge sein, wenn die Fahrzeuge in den Gehwegbereich hineinragen.



4. Kommunale Steuerungsmöglichkeiten

4.4. ÖFFENTLICHER PARKRAUM FÜR CARSHARING- UND ELEKTROFAHRZEUGE

Weniger Fahrzeuge im öffentlichen Raum verbessern die Lebensqualität für alle, ohne die individuelle Mobilität einzuschränken, sofern Alternativen angeboten werden. Angebote alternativer Mobilitätsformen sollten ausgeweitet und auch durch Parkraum-Benutzervorteile für Carsharing- und Elektrofahrzeuge geschaffen werden.

4.4.1. CARSHARING IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Ein Weg ist die Etablierung von Carsharing-Angeboten im öffentlichen Raum und die Schaffung von entsprechendem sichtbarem Parkraum für diese Fahrzeuge, möglichst an Standorten mit Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Durch die Kombination mit der Förderung des vermehrten Einsatzes von emissionsarmen Elektrofahrzeugen bei Carsharing-Angeboten kann zugleich ein weiterer wichtiger Beitrag zu besserer Luftqualität geleistet und die Lärmsituation verbessert werden.

Carsharing ist bereits in über 200 Städten und Gemeinden in Baden-Württemberg zu finden. Die Angebote erweitern die Mobilität und bieten ein Potenzial zur Flächenentlastung. Die Förderung dieser Angebote bietet darüber hinaus Potenzial, durch eine geringere Autobesitzquote mehr anderweitig nutzbare öffentliche Fläche zu schaffen.

Durch das Parkraummanagement können Carsharing-Angebote mit der Ausweisung von Parkflächen sinnvoll unterstützt werden.

Seit 30. Januar 2019 erlaubt das Straßengesetz Baden-Württemberg explizit die Schaffung der Sondernutzungserlaubnis für Carsharing an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen. Für Carsharing-Stellplätze an Bundesstraßen bildet § 5 des Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing die Rechtsgrundlage für eine solche Sondernutzungserlaubnis.

Das Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz – CsgG) des Bundes ist am 1. September 2017 in Kraft getreten. Die konkretisierende Rechtsverordnung des Bundes bzw. die Regelungen für die Beschilderung und Kennzeichnung von Carsharing-Stellplätzen auf öffentlichen Parkflächen wurden im Zuge der im April 2020 in Kraft getretenen StVO-Novelle umgesetzt. Parkplätze können jetzt daher von den zuständigen Straßenverkehrsbehörden rechtssicher für das Carsharing ausgewiesen werden.

Eingeführt wurden unter anderem ein neues *Sinnbild*, das als Grundlage für Zusatzzeichen Carsharing-Fahrzeugen bevorrechtigtes Parken ermöglicht und eine Plakette zur Kennzeichnung der Carsharing-Fahrzeuge, die gut sichtbar an der Windschutzscheibe zu befestigen ist.



Bild: Sinnbild



Durch die neue Regelung in § 45 Absatz 1h StVO auf Grundlage des § 3 Absatz 3 CsgG wird die Befugnis zur Anordnung einer Parkflächenreservierung für Carsharingfahrzeuge – auch mit der Möglichkeit der Reservierung für Fahrzeuge nur eines bestimmten Carsharingunternehmens – geschaffen. Firmenlogos sind in diesem Fall nicht auf dem Zusatzzeichen oder auf der Verkehrsfläche abzubilden. Dies würde § 33 StVO widersprechen. Der Firmenname kann unterhalb auf einem weiteren Zusatzzeichen angegeben werden.

Die Kommune kann ein integriertes Mobilitätskonzept zu ihren verkehrspolitischen Strategien und Maßnahmen aufstellen, das

unter anderem die Einhaltung einheitlicher Vorgaben für das Carsharing vorschreibt. Es unterliegt einem kommunalen Abwägungsprozess, inwieweit ein eigenes Carsharing-Konzept sinnvoll ist.

Vorgaben für Carsharing oder Carsharingkonzepte sollten in ein Gesamtkonzept eingebunden sein – zur Möglichkeit von Vorgaben im Rahmen kommunaler Verkehrskonzepte wird auf Ziff. 4.1. verwiesen.

Zu Parkerleichterungen und -bevorrechtigungen vgl. auch Teil C Ziff. 4.



DAS GESETZ ZUR BEVORRECHTIGUNG DES CARSHARING (CARSHARINGGESETZ – CSGG) DES BUNDES IST AM 1. SEPTEMBER 2017 IN KRAFT GETRETEN.

BEST-PRACTICE-MODELL KARLSRUHE

PROJEKT „FAIRES PARKEN IN KARLSRUHE“ – REGELUNG DES GEHWEGPARKENS

In Karlsruhe wurde in der Vergangenheit umfangreich auf Gehwegen geparkt, private Stellflächen wurden nicht oder nur unzureichend genutzt, sichere Restgehwegbreiten und Rettungsgassen waren dadurch oft nicht mehr gegeben, Falschparken wurde nur unzureichend geahndet. Es gab viele Beschwerden aus der Bevölkerung. Das Regierungspräsidium Karlsruhe und das Verkehrsministerium forderten die Stadt auf, die bisherige Tolerierungspraxis zu beenden und die Straßenverkehrsordnung konsequent durchzusetzen.

Das in der Folge durchgeführte Projekt „Faires Parken in Karlsruhe“ umfasste eine umfangreiche Öffentlichkeits- und Aufklärungsarbeit, um das Ziel durchgängig nutzbarer barrierefreier Gehwege, freier Rettungsgassen und Rechtssicherheit hinsichtlich rechtskonformen Parkens zu erreichen. Auf vielfältigen Kommunikationskanälen (eigene Internetseite – Onlinebürgerdienst, Amtszeitung, Bürgerblättchen und Ortsteilzeitungen, Tageszeitung, Pressekonferenzen, Bürgerversammlungen und Ortschaftsrat-Ausschüsse, Vor-Ort-Termine) wurde auf die Rechtslage und Gefahren durch illegales Gehwegparken aufmerksam gemacht und über das Projekt informiert. Angekündigt wurde, dass illegales Gehwegparken nicht länger toleriert und nach einer Übergangszeit konsequent geahndet wird.

Wo eine Beschilderung oder Markierung angebracht sind, kann unter Beachtung der StVO legal auf dem Gehweg geparkt werden. Bürgervertretungen hatten die Möglichkeit, für einen bestimmten Straßenabschnitt in ihrem Stadtteil die Legalisierung des Gehwegparkens zu beantragen. Diese Anträge wurden dann in der Folge detailliert geprüft und entsprechend entschieden.

KARLSRUHE HAT MIT DIESEM PROJEKT TROTZ IM VORFELD GEÄUSSERTEN ZAHLEICHEN BEFÜRCHTUNGEN POSITIVE ERFAHRUNGEN GEMACHT.

Nähere Informationen zu diesem Projekt einschließlich Broschüre „Faires Parken in Karlsruhe“ und Faltblatt „Freie Gehwege“ sind auf der Homepage der Stadt Karlsruhe (www.karlsruhe.de) zu finden.

**ANGEKÜNDIGT WURDE,
DASS ILLEGALES GEHWEG-
PARKEN NICHT LÄNGER
TOLERIERT UND NACH EINER
ÜBERGANGSZEIT KONSE-
QUENT GEAHNDET WIRD.**

MODELLBEISPIELE

HEILBRONN: Die Stadt Heilbronn hat 2019 fünf Parkplätze in attraktiver Lage an der Fußgängerzone exklusiv für Elektrofahrzeuge freigegeben. Eine Ladesäule steht zwischen diesen und einem Stadtmobil-Stellplatz für ein E-Carsharing-Fahrzeug.

STUTTGART: Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart hat im Januar 2020 einstimmig das Carsharing-Konzept beschlossen. Das Konzept sieht vor, noch mehr Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum zu schaffen. In allen Stadtbezirken soll es künftig Stationen in zentralen, gut sichtbaren Lagen – vorzugsweise in der Nähe von ÖPNV-Knotenpunkten – geben. Als eine der ersten Städte bundesweit hat die Landeshauptstadt Stuttgart öffentliche Pkw-Stellplätze als Carsharing-Stellplätze ausgewiesen. Im Zuge eines Pilotprojekts sind in den Jahren 2018 und 2019 insgesamt 32 Carsharing-Stellplätze in verschiedenen Stadtbezirken eingerichtet worden. Im nächsten Schritt wird es ab Mitte 2020 öffentliche Carsharing-Stellplätze in weiteren Stadtbezirken geben. In Stuttgart sind ca. 150.000 Personen bei Stadtmobil, Flinkster und Ford-Carsharing (stationsbasiert) sowie ShareNOW (free floating), Stella (E-Roller), Tier, Lime und VOI (E-Tretroller) registriert. Die Erkenntnisse, die bei dem Pilotprojekt gewonnen wurden, sind in die Gesamtkonzeption zur Förderung des stationären Carsharings im öffentlichen Straßenraum eingeflossen. Erstellt wurde das Konzept von der Stadtverwaltung, das Öko-Institut e.V. hat die Ausarbeitung wissenschaftlich begleitet. Darin werden die Bedeutung und Wirkung des Carsharings beschrieben und die Kriterien für die Einrichtung beziehungsweise die Vergabe von öffentlichen Verkehrsflächen an Carsharing-Anbieter festgelegt, „Spielregeln“ und einheitliche Zugangskriterien geschaffen sowie Vorgaben für die Einrichtung, Gestaltung und Sicherheit der Abstellplätze im öffentlichen Raum formuliert. (Das Konzept ist auf der Homepage der Stadt Stuttgart zu finden, <https://www.stuttgart.de/item/show/296759/1>).

FREIBURG: Die Stadt Freiburg hat bisher über 400 Parkplätze entwidmet und an Carsharing-Unternehmen übergeben (stationsbasiertes Carsharing).

Zu Parkerleichterungen und -bevorrechtigungen vgl. auch Teil C Ziff. 4.

HN

S

FR

CARSHARING-MODELLE

STATIONSBASIERTES CARSHARING



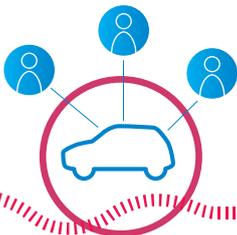
- > Rückgabe des Fahrzeugs nach Mietdauer an ursprünglichen Standort bzw. vereinbarten festen Standort
- > Verlässlichkeit eines in der Nähe bereitgestellten Autos ermöglicht Verzicht auf eigenes Auto
- > Feste Mietstationen bevorzugt an Verkehrsknotenpunkten des öffentlichen Verkehrs (Bahnhöfe, Buslinienendstationen etc.)
- > Genehmigung der festen Stellplätze erfolgt im Rahmen der Sondernutzungserlaubnis

FREE FLOATING – STATIONSUNABHÄNGIGES CARSHARING



- > Free-Floating-Car kann innerhalb eines fest definierten Nutzungsbereichs auf jedem freien Parkplatz abgestellt werden
- > Besonders geeignet für Großstädte
- > One-way-Fahrten, spontane Fahrten mit unbekanntem Endzeitpunkt
- > Buchung über Smartphone, Reservierung vorab nicht möglich

KOMBINIERTE CARSHARING-MODELLE



Kombinierte Carsharing-Modelle, bei denen ein Anbieter sowohl stationsgebundenes als auch Free-Floating-Carsharing anbietet, gibt es zurzeit zum Beispiel in Mannheim und Heidelberg (JoeCar von stadtmobil).

Im Hinblick auf eine Parkraumlastung ist das stationsbasierte Carsharing dem stationsunabhängigen Carsharing vorzuziehen, da das Free-Floating-Carsharing oft nur auf Kurzstrecken als Ersatz für Fahrrad oder ÖPNV genutzt wird.



4.4.2. E-MOBILITÄT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Das „Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge“ (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) ist bundesweit seit dem 6. Juni 2015 in Kraft und zunächst bis zum 31. Dezember 2026 befristet. Ziel des EmoG ist es, Kommunen bzw. Straßenverkehrsbehörden die Umsetzung von Maßnahmen zur Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Straßenverkehr zu ermöglichen. Durch die Anwendung der Bevorrechtigungen von E-Fahrzeugen wird die Nutzung emissionsfreier Antriebe gefördert und damit ein Beitrag zur Verringerung klima- und umweltschädlicher Auswirkungen durch den motorisierten Individualverkehr geleistet und die Lärmsituation verbessert. Durch E-Fahrzeuge werden lokale Emissionen vermieden, was zur Verbesserung der Luftqualität und damit zum Gesundheitsschutz der Menschen beiträgt. Elektrofahrzeuge weisen einen geringeren Energieverbrauch als konventionelle Kraft-

fahrzeuge auf. Zudem stammt zumindest ein Anteil des verwendeten Stroms in Deutschland aus erneuerbaren Energien.

Der Umstieg auf E-Mobilität setzt eine entsprechend gut ausgebaute Ladeinfrastruktur im öffentlichen und privaten Bereich voraus. Der Sicherheitsfaktor, eine Lademöglichkeit zur Verfügung zu haben, ist für die Akzeptanz der Elektromobilität von großer Bedeutung.

Durch die Beschilderung der Stellplätze an Ladesäulen haben Halterinnen und Halter von E-Fahrzeugen den Vorteil der exklusiven Nutzung und damit die Sicherheit für einen erforderlichen Ladevorgang. Die StVO-Novelle vom April 2020 stellt klar, dass die zuständigen Straßenverkehrsbehörden Parkflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge zusätzlich durch ein Sinnbild auf der Fahrbahn hervorheben können. Privilegierte Parkplätze, Ladestationen oder die Befreiung von Parkgebühren sind nun erleichtert möglich.

**ELEKTROFAHRZEUGE
WEISEN EINEN GERINGEN
ENERGIEVERBRAUCH
ALS KONVENTIONELLE
KRAFTFAHRZEUGE AUF.
ZUDEM STAMMT ZUMIN-
DEST EIN ANTEIL DES
VERWENDETEN STROMS
IN DEUTSCHLAND AUS ER-
NEUERBAREN ENERGIEN.**

4. Kommunale Steuerungsmöglichkeiten

Bezüglich weiterer Informationen zur Förderung der Elektromobilität wird auf den Leitfaden zum Elektromobilitätsgesetz der e-mobil BW verwiesen.

Zu Parkerleichterungen und – bevorrechtigungen vgl. auch Teil C Ziff. 4.

Für den Zugang zu den Bevorrechtigungen spielt das „E-Kennzeichen“ eine zentrale Rolle. Das EmoG sieht vor, dass nur jene Fahrzeuge von den Bevorrechtigungen des Gesetzes profitieren können, die einerseits die technischen Anforderungen erfüllen und andererseits durch das sogenannte „E-Kennzeichen“ eindeutig erkennbar sind (§ 4 EmoG).

Um das Falschparken rechtssicher ahnden zu können, ist auf eine korrekte Beschilderung zu achten. Kommunen wenden entweder die **POSITIV-BESCHILDERUNGEN** (blaues P mit Zusatzzeichen - Verkehrszeichen 314, 315 mit Zusatzzeichen 1010-66) oder die **NEGATIV-BESCHILDERUNGEN** (eingeschränktes Haltverbot – Verkehrszeichen 286 in Kombination mit Zusatzzeichen 1024-20) an.

Der vom „Deutsches Dialog Institut“ im Auftrag des Bundes erstellte Fortschrittsbericht zum EmoG für das Jahr 2018 stellt fest, dass eine Positiv-Beschilderung die Anzahl der Fehlbelegungen stärker reduzieren kann, da sie besser erkannt und akzeptiert wird. Parkverbote werden demnach weniger ernst genommen und eher missachtet.

Zum Teil wird der Zusatz „(E-Fahrzeuge) während des Ladevorgangs frei“ verwendet. Dieser ist zwar verständlich, jedoch nicht eindeutig überprüfbar und daher kaum sanktionierbar. Der Ladevorgang kann vom Ordnungspersonal ohne technische Schulungen nicht eindeutig für jeden Fahrzeugtyp oder Ladesäulen-Typ erkannt werden. Besser und in der Praxis bewährt ist daher eine Kombination mit einem Zeitlimit, zum Beispiel mit Parkscheibe für maximal zwei bis vier Stunden. Für Schnellladesäulen sind auch kürzere Zeiten von einer Stunde praktikabel. Für diese Kennzeichnung werden die Verkehrszeichen 314, 314.1 oder 315 mit Zusatzzeichen 1010-66 und 1040-32 genutzt. Es lässt sich auch auf ein einziges Zusatzschild kombinieren.



DAS FALSCHPARKEN KANN DURCH FOLGENDE MASSNAHMEN REDUZIERT WERDEN:

1. eindeutige (Positiv-)Beschilderung
(auch mit Zeitangaben)
2. konsequente Sanktionen für Falschparken

Das Falschparken mit konventionellen Fahrzeugen oder mit Elektrofahrzeugen, die unverhältnismäßig lange einen Stellplatz belegen (also eher Parken anstatt Laden), kann durch folgende Maßnahmen reduziert werden (s. Kasten unten links).

Die oben beschriebenen Beschilderungen enthalten ein Parkverbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren bzw. zugleich das sofort vollziehbare Gebot, unerlaubt parkende Fahrzeuge wegzufahren (die Verkehrszeichen sind dabei als Verwaltungsakt in Form einer Allgemeinverfügung zu qualifizieren; § 80 Absatz 2 Nummer 2 Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO - gilt analog).

Abschleppmaßnahmen liegen grundsätzlich im Ermessen der Behörden. Im Rahmen der Ersatzvornahme gemäß § 25 LVwVG (Landesverwaltungsvollstreckungsgesetz) kann ein Park- oder Haltverbot bei Gefahr im Verzug ohne Androhung gemäß § 21 LVwVG vollstreckt werden, soweit die Abwehr einer

Gefahr, durch die die öffentliche Sicherheit oder Ordnung bedroht oder gestört wird, dies erfordert. Bei Abschleppmaßnahmen sind grundsätzlich die allgemeinen Grundsätze der Verhältnismäßigkeit zu beachten, das heißt, es dürfen keine mildereren Mittel zur Verfügung stehen, um die Störung zu beseitigen. So ist eine Abschleppmaßnahme unverhältnismäßig, wenn die fahrzeugführende Person eines rechtswidrig abgestellten Fahrzeugs durch zumutbare Nachforschungen in unmittelbarer Nähe zuverlässig und leicht zu erreichen ist – zum Beispiel hinterlegte Mobilfunknummer und konkret benannter Aufenthaltsort in unmittelbarer Nähe.

Zur Thematik des Abschleppens an E-Ladestationen gibt es bisher wenig Rechtsprechung.

Bei E-Ladestationen dürfte im Regelfall ähnlich wie bei Behindertenparkplätzen ein erhebliches öffentliches Interesse an deren Freihaltung zu bejahen sein.

ZUR THEMATIK DES
ABSCHLEPPENS AN
E-LADESTATIONEN GIBT
ES BISHER WENIG
RECHTSPRECHUNG.



ERHEBLICHES ÖFFENTLICHES INTERESSE AN DER FREIHALTUNG VON E-LADESTATIONEN

- > zur Gewährleistung der jederzeitigen Lademöglichkeit für E-Fahrzeuge
- > zur Aufrechterhaltung der landesweiten Ladeinfrastruktur
- > insbesondere auch zur Vermeidung des Liegenbleibens von E-Fahrzeugen im fließenden Verkehr
- > zur Vermeidung einer negativen Vorbildwirkung

4. Kommunale Steuerungsmöglichkeiten

AUF EINE KONKRETE GEFÄHRDUNG ANDERER VERKEHRSTEILNEHMENDEN KANN ES DABEI NICHT ANKOMMEN, INSBESONDERE IST ES NICHT ERFORDERLICH, DASS EINE BERECHTIGTE PERSON DEN PARKPLATZ TATSÄCHLICH NUTZEN WOLLTE. Die Situation muss geeignet sein, zu Behinderungen der Sicherheit und Leichtigkeit im Verkehr zu führen.¹⁴



Sofortiges Abschleppen an E-Ladesäulen dürfte analog zu der Rechtsprechung bei Behindertenparkplätzen rechtssicher bei Positivbeschilderung möglich sein. Aktuell wird diese Rechtsauffassung in einem rechtskräftigen Gerichtsbescheid des VG Hamburg vom 25.05.2018 Az 2 K 7467/17 zu Sonderparkplätzen an E-Ladesäulen (VZ 314 mit ZZ) bestätigt:



„Ob der Kläger durch das verbotswidrige Abstellen konkret ein bevorrechtigtes Elektrofahrzeug am Parken und Laden gebindert hat, bedarf keiner Überprüfung. Denn bei der rechtswidrigen Inanspruchnahme von Parkraum, der Bevorrechtigten zur Verfügung stehen soll, darf ein Fahrzeug auch ohne konkrete Behinderung der bevorrechtigten Verkehrsteilnehmenden und ohne Einbaltung einer besonderen Wartezeit regelmäßig zwangsweise entfernt werden. Nur so kann dem mit der Einrichtung von bevorrechtigten Parkplätzen verfolgten Anliegen hinreichend effektiv Rechnung getragen werden. Die parkbevorrechtigten Benutzerkreise sollen nach der gesetzgeberischen Wertung darauf vertrauen können, dass der gekennzeichnete Parkraum ihnen unbedingt zur Verfügung steht. Zudem kann den Verkehrsordnungsbehörden nicht die Pflicht auferlegt werden, den Bedarf an freizuhaltenden Plätzen fortlaufend zu überprüfen und hiervon ein Einschreiten abhängig zu machen.¹⁵ Diese Grundsätze sind auf die für bevorrechtigten Elektrofahrzeuge vorgesehenen Parkplätze an Ladesäulen zu übertragen. Auch deren Funktion wird nur gewährleistet, wenn sie jederzeit von nicht parkberechtigten Fahrzeugen freigehalten werden.“

**DIE KÜNFTIGE RECHTS-
SPRECHUNG BLEIBT
ABZUWARTEN. IM EIN-
ZELFALL SIND STETS
DIE GENANNTEN
GRUNDSÄTZE DER
VERHÄLTNISSÄSSIG-
KEIT ZU BEACHTEN.**

Bezüglich des sofortigen Abschleppens bei Negativbeschilderung mit Zeichen 286 – eingeschränktes Haltverbot – gibt es bisher zu E-Ladesäulen noch keine gesicherte Rechtsprechung. Grundsätzlich gilt es beim eingeschränkten Haltverbot in der Regel eine angemessene Wartezeit einzuhalten. In dem Sonderfall von E-Ladesäulen ist jedoch davon auszugehen, dass wie bei der Positivbeschilderung hier auch bei der Negativbeschilderung mit Zeichen 286 ein sofortiges

Abschleppen möglich sein müsste, um der Besonderheit bei E-Ladesäulen – Gefahr des Liegenbleibens eines E-Fahrzeugs im fließenden Verkehr und Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmenden - Rechnung zu tragen. Die künftige Rechtsprechung bleibt abzuwarten.

Im Einzelfall sind stets die oben genannten Grundsätze der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

¹⁴ | BVerwG Urt v. 14.05.1992, NJW 1993, 870; VGH BW 30.01.1995 – 1 S 3083/94 und VGH BW 15.01.1990 – 1 S 3625/88, NJW 90, 2270
¹⁵ | BVerwG Urteil vom 09.04.2014, 3 C 5/13 Rdnr. 11; L zu Behindertenparkplätzen BVerwG, Beschluss vom 11.08.2003, 3 B 74/03 Rdnr. 3

4.5. ÖFFENTLICHER PARKRAUM FÜR MOTORISIERTE ZWEIRÄDER, LASTENRÄDER UND FAHRRAD-PARKEN

Die StVO regelt zwar das Halten und Parken von Autos und Motorrädern, konkret aber nicht das von Fahrrädern oder Elektrokleinstfahrzeugen. Für Motorräder gilt wie für Autos das grundsätzliche Verbot des Parkens auf Gehwegen.

Nach § 11 Absatz 5 der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung - eKFV) gelten für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen die für Fahrräder geltenden Parkvorschriften entsprechend. Die nachfolgenden Ausführungen zum Fahrradparken gelten somit auch hier entsprechend.

Halt- und Parkverbotsschilder gibt es für Fahrräder bislang nicht und sind deshalb unbeachtlich. Entsprechend dürfen Radfahrende auch innerorts ihr Fahrrad nahezu überall abstellen. Dies bestätigte bereits das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 29. Januar 2004 (3C 29,03). Fahrradparken ist auf der Fahrbahn (tagsüber) sowie auf Gehwegen zulässig – solange keine Behinderung erfolgt. Es dürfen keine Wege für Fußgängerinnen und Fußgänger und Rollstuhlfahrende sowie insbesondere keine Rettungswege versperrt werden. Auf Straßen und Gehwegen fehlen allerdings oft sichere

Anschließmöglichkeiten und daher werden in der Praxis Zweiräder oft an Schildern, Laternen oder Geländern angeschlossen und behindern dadurch oft auch Fußgängerinnen und Fußgänger.

Parkstände für Motorräder und Fahrradabstellanlagen haben gegenüber Pkw-Parkflächen einen deutlich geringeren Raumbedarf. Bei Beachtung der Flächenbedarfe für Fahrradparken entsprechend der Hinweise zum Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen finden auf einem Pkw-Stellplatz acht Fahrradstellplätze Platz. Mit der Umwandlung eines Kfz-Stellplatzes in Fahrradstellplätze werden somit sieben zusätzliche Stellplätze geschaffen.

Nach den straßenrechtlichen Vorschriften ist das Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Straßenraum als Ausprägung des Gemeingebrauchs zulässig. Das Abstellen von Fahrrädern auf öffentlichen Verkehrsflächen steht auch im Einklang mit den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften der StVO. Sofern überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit vorliegen, ist auch eine Teilentziehung von öffentlichem Straßenraum für das Fahrradparken möglich, beispielsweise um zugangsgesicherte Fahrradabstellplätze in Form von Fahrradparkgaragen im Straßenraum zu schaffen.



**FAHRRADPARKEN IST
AUF DER FAHRBAHN
SOWIE AUF GEHWEGEN
ZULÄSSIG – SOLANGE
KEINE BEHINDERUNG
ERFOLGT.**

4. Kommunale Steuerungsmöglichkeiten



**LASTENFAHRRÄDER
WERDEN IMMER
BELIEBTER.**

Radverkehr ist integraler Bestandteil eines modernen Verkehrssystems. Mehr und bessere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Wohnort und im öffentlichen Raum sind ein sinnvolles Instrument, um den Radverkehr weiter zu stärken. Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen wird durch das angestrebte Wachstum des Radverkehrs weiter zunehmen. Um zu verhindern, dass erfolgreiche Radverkehrsförderung zu Verschlechterungen für den Fußgängerverkehr führt, sollten an allen Zielen des Radverkehrs sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen angeboten werden.

Gerade in Bestandsgebäuden gibt es oft einen Mangel an geeigneten und leicht zugänglichen Abstellanlagen. Es ist daher dringend zu empfehlen, dezentral attraktive und sichere Abstellanlagen im öffentlichen Raum zu schaffen. Entweder – bei entsprechenden Flächenverfügbarkeit – auf Gehwegen oder durch Umwandlung von Kfz-Stellplätzen.

Ob für den Waren- oder Kindertransport: Lastenfahrräder werden immer beliebter. Mit ihren großen Ladeflächen sind sie eine umweltschonende und effiziente Alternative zum Auto. Um speziell für Lastenfahrräder Parkflächen und Ladezonen vorhalten zu können, wurde im Rahmen der im April 2020 in Kraft getretenen StVO-Novelle ein Sinnbild „Lastenfahrrad“ eingeführt, welches künftig Gegenstand von Zusatzzeichen werden kann, das die zuständigen Straßenverkehrsbehörden nutzen können.

Damit wird der starken Zunahme von Lastenfahrrädern vor allem im städtischen Raum innerhalb der letzten Jahre Rechnung getragen.

Bei der Schaffung von Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum sollte immer darauf geachtet werden, dass – entsprechend den Vorschriften im Bereich des Wohnungsbaus – keine Hürden für die Nutzer errichtet werden.

Abstellanlagen sollen einen guten Halt der Fahrräder, einen ausreichenden Diebstahlschutz durch eine Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen, eine gute Zugänglichkeit, einen sicheren Betrieb sowie eine einfache Reinigung, eine günstige Installation und eine stadtgesterliche Verträglichkeit gewährleisten. Bereits einfache Anlehnbügel erfüllen diese Anforderungen. Bei längeren Abstellanlagen, wie etwa am Arbeitsplatz oder an B+R-Anlagen, erhöht eine Überdachung die Attraktivität der Abstellplätze. Bei neuen Anlagen ist der steigende Stellplatzbedarf durch den wachsenden Radverkehr und die radverkehrsfördernde Wirkung der Anlage selbst zu berücksichtigen. Stellplätze, die die besonderen Platzanforderungen von Lastenrädern, Fahrradanhängern sowie Sonderformen wie Tandems und Erwachsenendreiräder berücksichtigen, erlangen zunehmende Bedeutung.



MODELLBEISPIELE BERLIN, BREMEN, LEIPZIG

In vielen Städten werden bereits heute Autoparkplätze in Fahrradabstellplätze umgewandelt. Neben der Möglichkeit, zum Beispiel durch Fahrradbügel Plätze für konventionelle Fahrräder zu errichten, lassen sich auf der Fläche eines Autoparkplatzes dabei beispielsweise auch vier Stellplätze für Lastenräder errichten.

(<https://fahrradfoerderung.vcd.org/startseite/>)

FAHRRADPARKEN IN WOHNQUARTIEREN – MODELLBEISPIEL HAMBURG UND DORTMUND – GEMEINSCHAFTLICH GENUTZTE FAHRRADHÄUSCHEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Diebstahl-, vandalismus- und witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten an der Wohnung sind wesentliche Voraussetzung für regelmäßige Fahrradnutzung. In Innenstadtvierteln finden Radfahrende jedoch oft vor oder im eigenen Haus keinen sicheren Abstellplatz. Die Lösung in Hamburg: private, überdachte und abschließbare gemeinschaftlich genutzte Fahrradhäuser. Seit 1993 ist es in Hamburg möglich, Fahrradhäuschen auch auf öffentlichem Grund zu errichten. Mit Platz für bis zu zwölf Räder stehen sie im Hof, auf breiten Bürgersteigen oder an anderen geeigneten Stellen. Die Fahrradhäuschen werden privat angeschafft und sollen vorrangig auf Privatgrund errichtet werden. Nur wenn dies nicht möglich ist, können die Häuschen auch auf öffentlichem Grund aufgestellt werden. 2002 wurde in Dortmund der Antrag einer (kostenlosen) Sondernutzung für das erste Parkhaus im öffentlichen Straßenraum genehmigt und mit dem Antragssteller ein entsprechender Gestattungsvertrag geschlossen. Für Fahrradhäuschen wurden in Dortmund auch Pkw-Parkplätze umgewidmet.

Mit Berichten und Hinweisen in zahlreichen Fachpublikationen und der 2003 erschienenen Broschüre „Das Fahrradparkhaus vor der Haustür“ hat der VCD das Fahrradhaus-Projekt bundesweit bekannt gemacht.

Ergänzend wird auf folgende Links verwiesen:

<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/das-fahrradparkhaus-vor-der-haustuer>

<https://nord.vcd.org/themen/fahrradhaeuser/news/aktualisierung-fahrradhaus-leitfaden/>

<https://www.hamburg.de/radverkehr/2940772/fahrradhaeuschen/>

B
HB
L

HH
DO



4. Kommunale Steuerungsmöglichkeiten

4.6. VERKEHRSSICHERE LADEZONEN FÜR LIEFERVERKEHR UND HANDWERKER

Im öffentlichen Raum fehlen oft Abstellmöglichkeiten für Dienstleistungsfahrzeuge, für Paket- und Lieferdienste während des Be- und Entladungsvorgangs sowie für Handwerkerfahrzeuge. In der Folge werden sie häufig auf Fahrbahnen oder Gehwegen abgestellt.

Mit Inkrafttreten der Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) am 30. Mai 2017 und Novellierung des Katalogs der Verkehrszeichen (VzKat) wurde das Zusatzzeichen 1012-30 (Ladezone) neu aufgenommen. Mit dieser Beschilderung kann eine Ladezone zum kurzzeitigen Be- und Entladen eingerichtet werden. Das Zusatzzeichen hat lediglich hinweisenden Charakter und kann Hauptzeichen weder erweitern noch einschränken. Möglich ist die Kombination mit Zeichen 286 (eingeschränktes Haltverbot), dort dürfen die Fahrzeuge zum Be- und Entladen länger als drei Minuten auf der Fahrbahn halten. Ladegeschäfte müssen allerdings weiterhin ohne Verzögerung durchgeführt werden. Dieses Zeichen gilt auch für private Ladetätigkeiten und ist nicht auf Gewerbetreibende beschränkt.

Die Anbringung des Zusatzzeichens „Ladezone“ in Kombination mit Zeichen 283 (absolutes Haltverbot) ist nicht möglich, da die Verkehrssituation an mit Zeichen 283 gekennzeichneten Stellen kein Halten zulässt.

Mit Zeichen 286 beschilderte Ladezonen können von anderer verkehrlicher Nutzung als der reinen gewerblichen Ladetätigkeit nicht gänzlich freigehalten werden.

Schwerbehinderten Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung ist auch hier zu gestatten, bis zu drei Stunden im eingeschränkten Haltverbot zu parken (vgl. VwV-StVO zu § 46 Abs. 1 zu Nr. 11 Rn. 119).

Die Einrichtung von exklusiven Ladezonen für Handwerker oder gewerblichen Lieferverkehr ist im öffentlichen Straßenraum nicht möglich. Ein Parkplatz bzw. Stellflächen nur für Ladegeschäfte unter Ausschluss der weiteren Verkehrsteilnehmenden können nach derzeitiger Rechtslage mit dem Zusatzschild wegen des lediglich hinweisenden Charakters nicht geschaffen werden.

Auch wenn Ladezonen nach bestehender Rechtslage nicht exklusiv eingerichtet werden können, ist es dennoch sinnvoll, die Einrichtung von Ladezonen auszuweiten und deren Nutzung regelmäßig zu überwachen, um ein Halten/ Parken in zweiter Reihe zu vermeiden und die Verweildauer eines Lieferfahrzeuges möglichst gering zu halten. Hierfür wird es erforderlich sein, Ladezonen zu Lasten von bisher bestehenden Pkw-Parkplätzen einzurichten.

[Zu Parkerleichterungen und – bevorrechtigungen sog. „Handwerkerparkausweis“ vgl. Teil C Ziff. 4.](#)



4.7. VERKEHRSSICHERE- HOL- UND BRING- ZONEN AN SCHULEN UND KINDERGÄRTEN

Viele Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, zum Kindergarten, zum Hort und zum Sport. Gehalten wird auch an Bushaltestellen, im Haltverbot, auf dem Zebrastreifen oder in zweiter Reihe. Damit gefährden diese sogenannten „Elterntaxis“ nicht nur andere Kinder, die zu Fuß in die Schule gehen, sondern auch die eigenen.

Die Landesregierung appelliert an Eltern, ihre Kinder bei zumutbaren Distanzen darin zu bestärken, den Schulweg und andere Wege eigenständig zurückzulegen und auf sogenannte „Elterntaxis“ zu verzichten. Als aktive Verkehrsteilnehmende lernen Kinder die wichtigsten Verkehrsregeln nicht nur in der Theorie kennen, sondern sie wenden sie auch regelmäßig in der Praxis an und vertiefen sie dadurch. Kinder und Jugendliche, die mit dem Rad oder zu Fuß zur Schule kommen, bauen ihr Selbstbewusstsein auf sowie ihre motorischen und kognitiven Fähigkeiten aus. So schult beispielsweise Radfahren den Gleichgewichts- und Orientierungssinn, verbessert die Konzentrationsfähigkeit und das räumliche Vorstellungsvermögen von Kindern. Durch gemeinsames Zurücklegen des Schulwegs zu Fuß oder per Rad in Gruppen und die damit einhergehende soziale Interaktion wird ferner die Sozialkompetenz von Kindern gestärkt. Das dient ihrer Gesundheit und ist ein zentrales Element in der Entwicklung einer eigenständigen Mobilität junger Menschen.

Darüber hinaus stellt der Schulweg zu Fuß oder mit dem Rad eine umweltfreundliche Alternative

zur Fahrt mit dem Auto dar und trägt somit zu einer nachhaltigeren Gestaltung der Lebensumwelt der Kinder bei; Stress, Lärm, Abgase und Staus werden reduziert. Zudem führt dies zu einem Rückgang der großen Zahl an Eltern, die ihr Kind mit dem Auto in die Schule bringen. Durch den Verzicht auf „Elterntaxis“ werden gleichzeitig gefährliche Verkehrssituationen durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen an Schulen gerade für die Kinder, die den Schulweg zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen, minimiert.

Wichtige Instrumente zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind hier eine aktive Kommunikation mit Eltern, Schülerinnen und Schülern, die Erstellung von Geh- und Radschulwegplänen, den Ausbau sicherer Geh- und Radwege zur Schule sowie die Schaffung ausreichender, sicherer Fahrradabstellanlagen an der Schule.

Zur Steuerung des Verkehrs im Schulumfeld, der sich nicht auf ÖPNV, Rad- und Fußverkehr verlagern lässt, können Kommunen sogenannte Elternhaltestellen einrichten. Hier können Kinder bei Bedarf sicher ein- und aussteigen und allein zu Fuß die nahe Schule erreichen. So können Kinder und Jugendliche bei größeren Entfernungen zumindest einen Teil des Schulwegs selbstaktiv zurücklegen.

Sie sollten zudem nach Möglichkeit immer an mehreren Standorten zur Dezentralisierung und Entschärfung der Verkehrslage jeweils mindestens 250 Meter von der Schule entfernt eingerichtet werden, sodass ein gesicherter Restschulweg alleine möglich ist. An den Elternhaltestellen darf nur kurz zum Ein- und

Aussteigen der Schulkinder oder auch Kindergartenkinder gehalten werden. Priorität muss auf dem allein zurückzulegenden Schulweg oder Restschulweg der Kinder zu Fuß liegen.

Elternhaltestellen sollten mit zeitlich beschränkten Einfahrts-, sowie Park- oder Haltverboten direkt an der Schule kombiniert werden. Die Straßenverkehrsbehörden haben die Möglichkeit, das Halten im oder in der Zufahrt zum unmittelbaren Nahbereich von Schulen während bestimmter Zeiten (Schulbeginn / Schullende) zu verbieten (Zeichen 286 mit Zusatzzeichen, zum Beispiel Mo-Fr und 7-9h und 13-15h, alternativ kann auch das Zeichen 290 verwendet werden).

Ergänzend wird vor dem Hintergrund, dass ein eingeschränktes Haltverbot oft nur bedingt wirksam ist, darauf hingewiesen, dass bei einer Gefährdung von Kindern und Jugendlichen durch Kraftfahrzeuge im Nahbereich von Schulen beim Bringen der Kinder mit dem Auto zur Schule und beim Abholen der Kinder mit dem Auto von der Schule auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine konkrete Gefahrenlage bestehen kann, die zudem verschärfte verkehrsrechtliche Maßnahmen auf der Grundlage des § 45 Absatz 1 Satz 1 StVO - Sicherheit und Ordnung - begründen kann. Denkbar ist dabei daher auch die Anordnung einer Verkehrszeichenkombination aus Zeichen 283 StVO (absolutes Haltverbot) mit Zusatzzeichen, zum Beispiel Mo-Fr und 7-9h und 13-15h. Wirkungsvoller und eher durchsetzbar ist ein Verkehrsverbot mit Zeichen 260 StVO (Verbot für Kraftfahrzeuge) mit den genannten Zusatzzeichen.

Da häufig auch Busbuchten und Bushaltestellen zum Anhalten und Ein- und Aussteigen lassen genutzt werden, wird ergänzend darauf hingewiesen, dass das Haltverbot auch auf Haltestellen und Busbuchten (Seitenstreifen, nicht Fahrbahn) ausgedehnt werden kann (s. Kasten).

Zu den Beschilderungsmöglichkeiten mit und ohne zeitlich beschränktes eingeschränktes Haltverbot enthält der 2018 herausgegebene Leitfaden des ADAC „Das Elterntaxi an Grundschulen“ hilfreiche Empfehlungen (<https://bit.ly/3oBc7Er>, Seite 16).

Die Umsetzung der Elternhaltestellen ist mit den örtlichen Behörden abzustimmen (Verkehrsbehörde, Baulastträger). Anwohnende und politische Gremien einzubeziehen ist dabei hilfreich. Kindergärten oder weitere Schulen im näheren Umfeld der Elternhaltestellen sollten bei der Bemessung des Stellplatzbedarfs berücksichtigt werden. Zur Steigerung der Akzeptanz bei Eltern und Bewohnenden sollten die Maßnahmen durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.



HINWEISE AN BUSBUCHTEN UND BUSHALTESTELLEN

- > bei Haltestellen mit Zeichen 224 in Verbindung mit Zeichen 299 „Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote“
- > bei Busbuchten mit Zeichen 283 mit Zusatzzeichen „auf dem Seitenstreifen“ (Ifd. Nr. 62.2 der Anlage 2 zu § 41 StVO) und Zeichen 299 „Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote“ vor der Busbucht oder alternativ mit Zeichen 283 in Verbindung mit dem Zusatzzeichen 1060-31 „Haltverbot auch auf dem Seitenstreifen“

RV

MODELLBEISPIEL RAVENSBURG

Die Stadt Ravensburg hat 2018 als Pilotprojekt mehrere Hol- und Bringzonen an einer Schule eingerichtet. Diese werden sehr gut angenommen. Hol- und Bringzonen an weiteren Schulen sind vorgesehen. Als Umkreis wurden 200 Meter festgelegt. Bei der Festlegung der Hol- und Bringzonen wird darauf geachtet, dass die Eltern beim Abfahren aus der Hol- und Bringzone nicht direkt an der Schule vorbeifahren müssen, sodass der Verkehr vor der Schule verringert wird und die Eltern ihr Kind nicht doch auf dem direkten Weg zur Schule fahren. Pro Hol- und Bringzone werden in der Regel zwei Stellplätze zur Verfügung gestellt.

HN

MODELLBEISPIEL WEINSBERG

Die Stadt Weinsberg hat an ihrer Schule eine „Küss- und Tschüss-Zone“ angelegt. Die Küss- und Tschüsszone befindet sich abseits der Fahrbahn. Für das Abholen der Kinder wurden im näheren Umfeld der Grundschule Kurzzeitparkplätze eingerichtet.

Mit der im Frühjahr 2019 gestarteten Aktion „Goodbye Elterntaxi“ werben der Automobilclub ACE und das Verkehrsministerium dafür, dass Kinder ihren Schulweg zu Fuß zurücklegen. Die Aktion will aufklären, helfen und unterstützen. Ziel ist es, Unfallgefahren im unmittelbaren Schulumfeld zu vermeiden und Kindern die Chance zu geben, selbständig sicher unterwegs zu sein. Dabei handelt es sich um eine bundesweite Clubinitiative zur Verkehrssicherheit, die vom ACE im Anschluss an die Aktion ausgewertet wird.

KÜSS-UND TSCHÜSS-ZONE
GOODBYE ELTERNTAXI

Hintergrundinformationen finden sich unter
<https://www.ace.de/autoclub/mitmachen/clubaktion/>.



4.8. FRAUEN- UND FAMILIENSTELLPLÄTZE IM ÖFFENTLICHEN PARKRAUM

An öffentlichen Plätzen sowie P&R-Parkflächen und Parkhäusern kann es aus Sicherheitsgründen sinnvoll sein, Frauenparkplätze oder auch Familienparkplätze einzurichten, um Frauen, die beispielsweise nachts alleine unterwegs sind oder Familien mit kleinen Kindern (mit Babyschale oder Kinderwagen) kürzere, sichere Wege zu ermöglichen.

Zu beachten ist allerdings, dass spezifische Frauen- wie auch Familien- bzw. Eltern-Kind-Parkplätze in der aktuellen StVO nicht vorgesehen sind; eine entsprechende recht-

lich bindende amtliche Beschilderung gibt es bislang nicht. Entsprechende Beschilderungen können im öffentlichen Parkraum daher nur hinweisenden, lenkenden bzw. empfehlenden Charakter aufweisen (vgl. VG München Beschluss – M 23 K 18.335, Empfehlungen des Gerichts im Rahmen eines Vergleichs der Beteiligten vom 23.01.2019).

In privaten Parkhäusern und auf privaten Stellflächen können demgegenüber im Rahmen der Hausordnung entsprechende Beschilderungen rechtliche Wirkung entfalten und mit Vertragsstrafen belegt werden.



GRUNDVORAUSSETZUNG
FÜR DIE MOBILITÄT VON
MENSCHEN MIT BEHINDE-
RUNGEN IST EINE MÖG-
LICHST BARRIEREFREIE
GESTALTUNG DER VER-
KEHRSINFRASTRUKTUR.

4.9. BARRIEREFREIER ÖFFENTLICHER

PARKRAUM

Maßnahmen für eine barrierefreie Verkehrsinfrastruktur sind zugleich Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in Städten für Menschen mit Behinderungen. Dies wird vor dem Hintergrund des demografischen Wandels immer mehr Menschen in der Gesellschaft betreffen.

ZIEL IST DIE ERHALTUNG UND ERMÖGLICHUNG DER TEILHABE AM ÖFFENTLICHEN LEBEN UND DIE SELBSTBESTIMMTE MOBILITÄT.

Grundvoraussetzung für die Mobilität von Menschen mit Behinderungen ist eine möglichst barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur. Dabei sind die Belange und Anforderungen von Menschen mit Behinderung schon bei der Planung von Parkflächen besonders zu berücksichtigen.

Pkw-Stellplätze für Menschen mit Behinderung müssen sich in der Nähe von barrierefreien Zugängen befinden, barrierefrei nutzbar und erreichbar sein. Sie werden mit den

4. Kommunale Steuerungsmöglichkeiten

Verkehrszeichen 314 „Parken“ und dem Zusatzzeichen 1044-10 „Nur Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde“ gekennzeichnet und dürfen nur mit „blauem Parkausweis“ genutzt werden.

Auf öffentlichen Parkplätzen sind mindestens drei Prozent der Parkstände für Menschen mit Behinderung auszuweisen. Bei öffentlich zugänglichen Gebäuden und Arbeitsstätten sind mindestens ein Prozent der Pkw-Stellplätze als solche für Menschen mit Behinderung auszuweisen, mindestens jedoch zwei Stellplätze. Kleinere Parkieranlagen sollen über mindestens einen barrierefreien Parkstand verfügen. Personenbezogene Stellplätze für Menschen mit Behinderung können nach den individuellen Bedürfnissen der jeweiligen Person gestaltet werden; zu beachten sind dabei die Voraussetzungen der VwV zu § 45 StVO Rdnr. 23.

Für nicht personengebundene Stellplätze mit Zusatzzeichen 1044-10 StVO sowie für Stellflächen von Taxis und Fahrzeugen des Behindertenfahrdienstes gelten spezielle Gestaltungsprinzipien, die das Ein- und Aussteigen ermöglichen. Wesentlich bei der Bemessung des Parkstands ist die Berücksichtigung von zusätzlichen Bewegungsflächen für den Seiten- und Heckausstieg. Je nach Lage des Parkstands als Doppel-, Einzel- oder Randparkstand sind unterschiedliche Breiten- und Längenzuschläge erforderlich.

Seit März 2017 fördert der Bund die Errichtung von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge. Für motorisch eingeschränkte Menschen ist die barrierefreie Erreichbarkeit und Nutzung der Bedienelemente wichtig. Außerdem müssen die Ladesäulen so angeordnet werden, dass blinde und sehbehinderte Menschen sie rechtzeitig als Hindernis wahrnehmen können. Dies kann durch eine taktil und visuell kontrastierende Gestaltung erreicht werden (Quelle vgl. Fachbroschüre des ADAC 2018 „Barrierefreie Verkehrsinfrastruktur“).

Weiterführende Informationen:

1. DIN 18040-3 - Planungsgrundlagen Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum Ausgabe 2014-11 Internet: www.beuth.de 3
2. Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) Ausgabe 2005 Internet: www.fgsv-verlag.de – Suchbegriff: EAR 283
3. Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) Ausgabe 2011 Internet: www.fgsv-verlag.de – Suchbegriff: H BVA 212

Zu Parkerleichterungen und – bevorrechtigungen vgl. auch Teil C Ziff. 4.

MIND. 3% 

AUF ÖFFENTLICHEN PARKPLÄTZEN SIND MIND. DREI PROZENT DER PARKSTÄNDE FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG AUSZUWEISEN.



C

Parkraumbewirtschaftung

**DIGITALE PARKLEITSYSTEME UND PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG KÖNNEN
DAZU BEITRAGEN, DEN PARKSUCHVERKEHR ZU REDUZIEREN.**

Die flächendeckende Einführung von Parkgebühren in Verbindung mit Kurzparkerzonen, dezentrale Park-und-Ride-Parkflächen und -häuser, angemessene Gebühren für Bewohnerparkplätze, ein gutes Angebot attraktiver Mobilitätsalternativen und die restriktive Handhabung von Parkerleichterungen sind von Bedeutung für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens.

1. Digitalisierung des Parkens

DIGITALE PARKRAUMLEITSYSTEME BZW. EIN INTERNETBASIERTES DIGITALES VERKEHRSLEIT-SYSTEM MIT DER ANZEIGE FREIER BZW. BELEGTER STELLPLÄTZE VERRINGERN DEN INNER-ÖRTLICHEN BZW. INNERSTÄDTISCHEN PARKSUCHVERKEHR.

Möglich sind City-Apps mit Informationen zur aktuellen Parkplatzsituation, zu freien Stellplätzen in Parkhäusern, zum ÖPNV und zu kombinierten Park-und-Ride-Angeboten. Die Kommunen werden ermutigt, entsprechende digitale Parkraumleitsysteme zu unterstützen oder selbst einzurichten.

Die Einführung von **SMART PARKING** beispielsweise kann den Parksuchverkehr in Städten verringern. Die Einführung der sensorbasierten Überwachung und Prognose der On-Street-Parkplatzverfügbarkeit kann mittelfristig das Problem des Parksuchverkehrs lösen. Es gibt diverse Anbieter, die Produkte zur Digitalisierung der Parkraumbewirtschaftung eingeführt haben.

Derzeit gibt es in vielen Kommunen noch das Problem, dass innerhalb der Kommune unterschiedliche Parkraumbetreiber unterschiedliche Apps mit Parkraumleitsystemen nutzen, da es unterschiedliche Systeme zur Erfassung freier Stellplätze gibt. So kann es passieren, dass Verkehrsteilnehmende via App signalisiert bekommen, dass es keine freien Stellplätze gibt, obwohl noch Stellplätze anderer Betreiber frei wären. Wünschenswert wäre, dass alle Betreiber von Parkieranlagen einer Kommune in der Informationstechnik zusammengeführt werden, sodass Verbraucherinnen und Verbraucher auf einen Blick alle verfügbaren

freien Stellplätze abrufen können. Voraussetzung hierfür ist, dass auch Kommunen mit begrenzten Ressourcen und Personalkapazitäten Systeme zur Datenintegration mit offenen Schnittstellen für App-Betreiber und Informationsportale zur Verfügung haben.

Aus dem vom Verkehrsministerium geförderten Forschungs- und Entwicklungsprojekt moveBW zur Realisierung einer regionalen, digital basierten Lösung zum Verkehrsmanagement geht eine solche Datenplattform hervor. Mittelfristig stellt das Land damit Kommunen, Regionen und Verkehrsverbänden einen digitalen Hub zur Verfügung, der Echtzeitdaten zum Verkehrsgeschehen und zum Parkraum, Fahrplan- und Störungsdaten des ÖPNV sowie kommunale Routingstrategien (auch in Hinblick auf Parksuchverkehre) bei entsprechender Pflege und Datenzulieferung zusammenführt.

Das Verkehrsministerium hat in den vergangenen Jahren verschiedene Initiativen für eine höhere Operationalisierbarkeit von Mobilitätsdaten unter Wahrung von Datenschutz und Datensicherheit umgesetzt. Das Management von Mobilitätsdaten ist ein vielversprechendes Instrument, um das Verkehrsaufkommen effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Dies gilt auch für die Transportlogistik, da die Entwicklung beim E-Commerce (Same-Day-Delivery) und den immer

**SMART PARKING:
SENSORBASIERTE ÜBER-
WACHUNG UND PROGNO-
SE DER ON-STREET-PARK-
PLATZVERFÜGBARKEIT
KANN MITTELFRISTIG
DAS PROBLEM DES PARK-
SUCHVERKEHRS LÖSEN.**

kleinteiligeren Sendungen insbesondere im urbanen Raum zu vermehrten Transportfahrten und Konflikten beim Parken und Halten führen. Das Verkehrsministerium strebt daher an, zusammen mit einem Musterstadtteil ein digital gestütztes Managementsystem zur Bündelung von Lieferdiensten als Beitrag zur Verkehrsvermeidung zu entwickeln und in Umsetzung zu bringen.

Digitale Mobilitätsinformationen bieten die Chance, die vorhandenen Mobilitätsdienstleistungen besser zu kennen und einfacher zu nutzen, auch in Kombination miteinander.

So lassen sich Wege mit dem eigenen Pkw einsparen oder Fahrzeuge besser auslasten, wodurch die Nachfrage nach Parkplätzen verringert wird. Die Transparenz im Internet zu freien bzw. belegten Parkplätzen ist dabei von großer Bedeutung und soll stetig verbessert werden. Angestrebt werden kann zudem die digitale Buchbarkeit von Parkschein und ÖPNV-Fahrschein. Für gute Parkplatzdaten ist die Zusammenarbeit von Kommunen, Parkplatzbetreibern und Fahrzeugherstellern erforderlich, die seitens des Landes über MobiData BW vorangetrieben wird.

DAS MANAGEMENT VON MOBILITÄTSDATEN IST EIN VIELVERSPRECHENDES INSTRUMENT, UM DAS VERKEHRSaufKOMMEN EFFIZIENTER UND NACHHALTIGER ZU GESTALTEN.



2. Parkgebühren – angemessene Bepreisung

DAS MOBILITÄTSVERHALTEN KANN EFFEKTIV ÜBER PARKGEBÜHREN GESTEUERT WERDEN. NACH DERZEITIGER RECHTSLAGE IST PARKEN IM ÖFFENTLICHEN STRASSENRAUM IM UMGEGENSSCHLUSS ZU § 12 STVO GRUNDSÄTZLICH ZULÄSSIG, ES BESTEHT JEDOCH KEIN ANSPRUCH AUF KOSTENLOSEN PARKRAUM.

Auf Grundlage des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) können Gebühren für das Parken auf bislang kostenfreien Parkflächen erhoben werden. Flächendeckend eingeführte Parkgebühren können den Parkdruck und die Fahrzeuge innerorts reduzieren und der Nutzung des öffentlichen Raumes wieder einen gebührenden Wert geben. Daher ist das Parken angemessen zu bepreisen. Dabei können Kriterien wie beispielsweise Gebührenhöhe, Parkzeit und Parkdauer Steuerungselemente sein. Die Nutzungskosten haben großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl.

Nach § 6a Absatz 6 Satz 1 StVG können für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen in Ortsdurchfahrten die Gemeinden, im Übrigen die Träger der Straßenbaulast, Gebühren erheben. Das Land Baden-Württemberg hat von der Ermächtigung des § 6a Absatz 6 StVG, landesweite Gebührenordnungen zu erlassen und darin Höchstsätze festzulegen, keinen Gebrauch gemacht. Die Befugnis zur Einführung und Festlegung einer gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung steht damit im Ermessen der Gemeinden und der Träger der Straßenbaulast. § 6a Absatz 6 Satz 1 StVG ist *lex specialis* im Verhältnis zu § 4 der Gemeindeordnung

sowie zu den Vorschriften des Kommunalabgabengesetzes. Diese Vorschriften finden nur ergänzend neben § 6a Absatz 6 StVG Anwendung, soweit dieser keine Regelung enthält.

BEISPIELE AUS DEM AUSLAND:

Parkgebühren für das Kurzzeitparken sind im EU-weiten Vergleich in Deutschland deutlich niedriger als beispielsweise in Stockholm, Amsterdam und Kopenhagen, wo eine Parkgebühr zwischen 4,70 Euro und 5,29 Euro pro Stunde erhoben wird. Im Vergleich hierzu liegt Stuttgart mit bundesweit den höchsten Parkgebühren bei 4,02 Euro/pro Stunde.¹⁶

Für die Steuerungswirkung hat die Höhe der Parkgebühren besondere Bedeutung. Gestaffelte Gebühren, auch eine dynamische Bepreisung durch zeitlich gestaffelte Gebühren in Anlehnung an tageszeitliche Nachfrageschwankungen, sind denkbar und möglich.

In der Praxis versuchen nahezu alle Städte und Gemeinden mit Parkraumbewirtschaftung die Aufenthaltsqualität der Innenstädte zu verbessern. Öffentlicher Raum, der von Langzeitparkenden belegt wird, ist kritisch zu sehen.

¹⁶ | Quelle: difu unter Bezug auf die Internetseiten der Städte

Mit der Parkraumbewirtschaftung soll die Fluktuation im knappen öffentlichen Parkraum erhöht, der Parkdruck gesenkt und der Einzelhandel gestärkt werden. Eine Kurzparkzone bietet für den Einzelhandel Vorteile, da auch dieser von einem regelmäßigen Durchlauf im Vergleich zu einer sonst möglichen Dauerbelegung durch Langzeitparkende und Pendelnde profitiert. Ziel ist dabei, die begrenzte Stellplatzzahl effizient zu nutzen und die Erreichbarkeit der Innenstädte mit dem Kfz-Verkehr sicherzustellen.

In den Kleinstädten wird das Instrument der Parkraumbewirtschaftung als zentrale Maßnahme angesehen, den öffentlichen Raum aufzuwerten. Größere Kommunen hingegen wollen mit der Parkraumbewirtschaftung erreichen, dass Einpendelnde motiviert werden, vom Auto auf andere Verkehrsmittel des Umweltverbunds umzusteigen. Ferner soll die Auslastung der vorhandenen Parkhäuser verbessert werden.

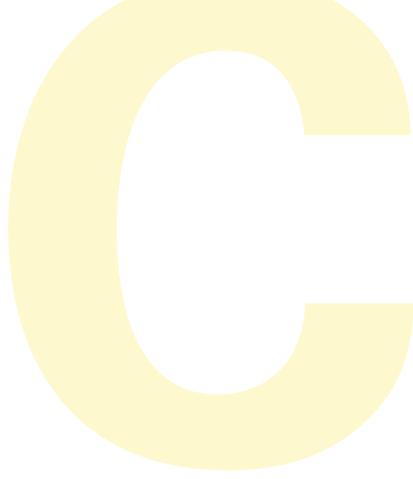
Das Verkehrsministerium geht auf Grundlage der im vorhergehenden Kapitel genannten Zahlen davon aus, dass Nutzergebühren für Parkplätze im ländlichen Raum Baden-Württembergs

ab 70 Euro und in Städten ab 150 Euro pro Monat als kostendeckend anzusehen sind.

Die Steuerungswirkung der Parkgebühren wird nur durch eine Kombination mit einer wirksamen Ahndung von Parkverstößen erreicht (siehe Teil D).

Zur Klarstellung wird darauf hingewiesen, dass sich die vorstehenden Ausführungen nur auf öffentlichen Parkraum beziehen. Für private Parkplätze können die Betreiber die privatrechtlichen Parkentgelte im Rahmen der Vertragsautonomie festlegen. Hierfür gibt es keine öffentlich-rechtlichen Vorgaben.





FÜR DIE KOMMUNALE GEBÜHRENGESTALTUNG IST FOLGENDES ZU BEACHTEN:

DAS ÄQUIVALENZPRINZIP als Ausprägung des verfassungsrechtlichen Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit verlangt, dass eine Gebühr nicht in einem groben Missverhältnis zu dem Wert der mit ihr abgegoltenen Leistung der öffentlichen Hand steht. Nach der Rechtsprechung besteht bei der Gebührenbemessung ein weiter Entscheidungs- und Gestaltungsspielraum. Die Gebühr muss sich nicht auf die Kosten des Verwaltungsaufwandes beschränken, sondern kann auch andere Gesichtspunkte einfließen lassen – wie zum Beispiel der Steuerungszweck einer lenkenden Gebühr. Zudem ist der **ALLGEMEINE GLEICHHEITSGRUNDSATZ** nach Art. 3 Abs. 1 GG zu beachten (Willkürverbot/ sachlicher Grund für Ungleichbehandlung erforderlich).

DAS KOSTENDECKUNGSPRINZIP ist dagegen nicht verfassungsrechtlich vorgegeben und kommt daher nur dann zum Tragen, wenn es für die jeweilige Gebühr einfachgesetzlich angeordnet ist. Eine solche Anordnung fehlt in § 6a Absatz 6 StVG. Zwar wird in § 14 Absatz 1 Kommunalabgabengesetz (KAG) das Kostendeckungsprinzip im Sinne eines Kostenüberschreitungsverbots für öffentliche Einrichtungen angeordnet, öffentliche Straßen sind allerdings öffentliche Sachen in Gemeingebrauch und damit keine öffentlichen Einrichtungen im Sinne des KAG. Lediglich beim Betrieb eines Parkhauses als öffentliche Einrichtung würde das Kostendeckungsprinzip zum Tragen kommen. Davon zu unterscheiden ist der Fall, dass die Gemeinde das Parkhaus privatrechtlich betreibt oder eine privatrechtliche Betreibergesellschaft tätig ist und privatrechtliche Nutzungsentgelte erhoben werden. Dann können die Parkentgelte frei im Rahmen der Vertragsautonomie festgelegt werden.

Festzuhalten bleibt, dass der Spielraum der Kommunen bei der Parkraumbewirtschaftung deutlich größer ist als bei der Anordnung von Parkverboten. Aktuell wird der Parkraum allerdings häufig mit Preisen bewirtschaftet, die den Wert des öffentlichen Parkraums (siehe Kostenaufstellung Teil A Ziff. 3) nicht ausreichend abbilden und keinen Anreiz zur Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsoptionen bieten.

3. Begrenzung der zulässigen Parkdauer

Parken im öffentlichen Straßenraum ist als Gemeingebrauch grundsätzlich zulässig, wie sich aus § 12 StVO ergibt. Eine zeitliche Parkraumbewirtschaftung ist im Rahmen der §§ 13, 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 2a StVO zulässig. Die Einführung eines flächenhaften Kurzparkens ist nach derzeitiger Rechtslage jedoch durch § 45 Absatz 1 Satz 1, Absatz 9 StVO eingeschränkt. Danach können Regelungen nur für die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken getroffen werden und sind zudem nur aus Gründen der Sicherheit und Ordnung zulässig. Für jeden betroffenen Straßenabschnitt muss die Zeit-

beschränkung aus Gründen der Sicherheit und Ordnung zwingend erforderlich sein.

Die Parkhöchstdauer kann für bestimmte Parkflächen mit entsprechendem Zusatzzeichen zum Zeichen 314 festgelegt werden. Durch die Begrenzung der Parkdauer wird gewährleistet, dass der Verkehrsraum täglich mehreren Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung steht. Damit wird eine effiziente Nutzung des öffentlichen Raums ermöglicht. Allerdings muss die Einhaltung der Parkhöchstdauer auch überwacht werden.



4. Parkerleichterungen und -bevorrechtigungen im öffentlichen Raum

GRUNDSÄTZLICH IST ZU UNTERSCHIEDEN ZWISCHEN

- > Privilegierten Parkplätzen für spezielle Benutzergruppen und
- > Parkerleichterungen an allgemein öffentlichen Stellplätzen für spezielle Benutzergruppen

In diesem Abschnitt in Teil C der Parkraumbewirtschaftung geht es um die Parkerleichterungen für bestimmte Benutzergruppen im Hinblick auf Parkgebühren oder Parkdauer.

Die StVO gibt bundesrechtlich vor, dass Parkerleichterungen nur für bestimmte Personengruppen als Nachteilsausgleich vorgesehen und daher restriktiv zu handhaben sind. Hintergrund ist, dass die StVO abgesehen von einigen Durchbrechungen grundsätzlich privilegienfeindlich ist.

Regelungen zu Ausnahmegenehmigungen für schwerbehinderte Menschen und Parkerleichterungen für Ärztinnen und Ärzte finden sich in der VwV-StVO zu § 46 Absatz 1 Nummer 11, Rn. 118 ff.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Zeichen 314 und 314.1 jeweils unterschiedlichen Regelungsgehalt besitzen und gesondert zu betrachten sind. Soll ein mit Zeichen 314 und Zusatzzeichen mit Rollstuhlfahrersinnbild gekennzeichneter Behindertenparkplatz als gebührenpflichtig in einer Parkraumbewirtschaftungszone ausgewiesen werden, so ist nach Anlage 3

lfd. Nummer 7 Erläuterung 2 f StVO ein entsprechendes Zusatzzeichen anzuordnen. Fehlt dieses, ist der Behindertenparkplatz für den berechtigten Personenkreis auch in einer Parkraumbewirtschaftungszone gebührenfrei.

Bei einer Entscheidung nach § 46 Absatz 1 StVO über Ausnahmegenehmigungen (Parkerleichterungen) hat die Straßenverkehrsbehörde bei der Ausübung ihres Ermessens den mit dem Verbot verfolgten öffentlichen Interessen die besonderen Belange der von dem Verbot betroffenen Antragstellenden unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gegenüberzustellen und abzuwägen. Dies setzt voraus, dass die Person, die die Ausnahmegenehmigung begehrt, stärker darauf angewiesen sein muss, das Verbot bzw. die Vorschrift nicht einzuhalten als andere Personen in vergleichbarer Lage. Dementsprechend ist gemäß der VwV-StVO zu § 46 Ziffer I (Allgemeines zu Ausnahmegenehmigungen) eine Ausnahmegenehmigung nur in besonders dringenden Fällen gerechtfertigt, wobei an den Nachweis solcher Dringlichkeit strenge Anforderungen zu stellen sind. Die Verwaltungsvorschrift gibt eine allgemeine Richtlinie für die Ausübung des Ermessens nach § 46 StVO vor und beschränkt so in zulässiger Weise die Erteilung der Ausnahmegenehmigung auf **besondere Ausnahmefälle**. Die Erteilung solcher Genehmigungen ist – deren Charakter entsprechend – somit restriktiv zu handhaben und darf nicht zum Regelfall werden.



REGELUNGEN ZU AUSNAHMEGENEHMIGUNGEN FÜR SCHWERBEHINDERTE MENSCHEN.

In der Praxis spielen auch **Ausnahmegenehmigungen für Handwerkerinnen und Handwerker, soziale Dienste wie auch für Hebammen** eine Rolle. Bei der Entscheidung ist zu berücksichtigen, dass es sich hier nicht um eine berufsgruppenspezifische Ausnahmeregelung handeln kann, die lediglich ein nach allgemeinen Kriterien abzugrenztes Tätigkeitsfeld privilegiert, sondern um eine auf konkrete Einzeltätigkeiten beschränkte Ausnahme. Diese Ausnahmegenehmigungen sind auf bestimmte Fahrzeuge und den Einsatzort zu beschränken und müssen auf die Fälle beschränkt werden, bei denen das Fahrzeug zum Beispiel als Werkstattfahrzeug oder zum Transport von Werkzeugen oder Materialien oder aufgrund von Eilbedürftigkeit unbedingt erforderlich ist und in zumutbarer Entfernung kein anderer Parkraum zur Verfügung steht.

Eine eigene gesetzliche Rechtsgrundlage bzw. ein eigenes Bevorrechtigungsgesetz für die Gewährung von **Parkerleichterungen gibt es jeweils in den Bereichen des Carsharing und der E-Mobilität** auf der Grundlage des Carsharinggesetzes (CsgG) und des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG). Hier sind stellplatzbezogene Bevorrechtigungen möglich, um diese alternativen nachhaltigen Mobilitätsformen zu fördern und die Bevölkerung zum Umstieg zu motivieren.

Bisher gab es in der StVO keine Regelung zur Bevorrechtigung des Carsharing. Um die in § 3 Absatz 2 Nummern 1 und 2 CsgG

vorgesehenen Bevorrechtigungen im Bereich des Carsharings nutzen zu können, waren Änderungen im Straßenverkehrsrecht erforderlich. Die neuen Regelungen einschließlich Sinnbild und Plakette im Bereich zum Carsharing sind mit der StVO-Novelle zum 28. April 2020 in Kraft getreten, sodass jetzt auch eine Ausweisung von Carsharing-Parkplätzen mittels spezieller straßenverkehrsrechtlicher Beschilderung möglich ist, vgl. hierzu vorherige Ausführungen unter B.4.4.1.

Ergänzend wurde die erheblich kostenreduzierende Möglichkeit geschaffen, die Parkgebührenbefreiung für Carsharingfahrzeuge und für elektrisch betriebene Fahrzeuge allein auf dem Parkscheinautomaten durch Aufkleber zum Ausdruck zu bringen.

Nach § 3 Absatz 4 Nummer 4 EmoG können Kommunen teilweise oder vollständig auf die Erhebung von Gebühren für das Parken von qualifizierten und gekennzeichneten Elektrofahrzeugen verzichten. Vor der flächendeckenden Anordnung sind die zu erwartenden verkehrsrechtlichen Auswirkungen zum Beispiel im Rahmen eines **Stellplatz-Konzepts** zu berücksichtigen, um ein möglichst gleichmäßiges Netz von Stellplätzen zu gewährleisten, welches dem tatsächlichen Bedarf insbesondere an Ladestationen Rechnung trägt. Auf Randnummern 45 b ff der VwV-StVO zu § 45 (zu Absatz 1g Parkbevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge) wird verwiesen.

**BEI NUTZUNG DER
SONDERREGLUNG
DÜRFEN DRITTE WEDER
GEFÄHRDET NOCH
BEHINDERT WERDEN.**

5. Bewohnerparken

DAS BEWOHNERPARKEN ERMÖGLICHT IN STÄDTISCHEN QUARTIEREN EINE PARKVORSORGE FÜR BEWOHNERINNEN UND BEWOHNER STÄDTISCHER QUARTIERE MIT ERHEBLICHEM PARKRAUMMANGEL DURCH VOLLSTÄNDIGE ODER ZEITLICH BESCHRÄNKTE RESERVIERUNG DES PARKRAUMS ZUGUNSTEN DER BERECHTIGTEN.

Zugleich steuern die Städte mit diesem Instrument den Zufluss an unerwünschtem Pendlerverkehr in die Innenstadt (Fremdverkehr). Dies ermöglicht ein Parken im öffentlichen Straßenraum zu einem Pauschalpreis für einen definierten Zeitraum in Abgrenzung zum sogenannten Kurzzeitparken (Parken auf gebührenpflichtigen Parkplätzen).

Die zuständige Straßenverkehrsbehörde kann entweder Parkraum nur für Bewohnerinnen und Bewohner reservieren oder diese von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen freistellen, insbesondere von den Parkgebühren befreien (§ 45 Absatz 1b Nummer 2a StVO). Auch Mitglieder einer Carsharing-Organisation können den Parkausweis erhalten.

Für die Einrichtung des Bewohnerparkens muss eine Kommune darlegen, dass dies aufgrund des Parkraumdrucks erfolgt ist und der Gemeingebrauch nicht unverhältnismäßig eingeschränkt wird. Näheres regelt die VwV-StVO (Randnummern 29 ff. zu § 45 StVO).

Die Zahl der Parkausweise kann die Anzahl der Stellflächen in gewissem Umfang übersteigen, da anzunehmen ist, dass ein Teil der Bewohner den jeweiligen Stellplatz nicht

in Anspruch nimmt (zum Beispiel wegen Urlaubsabwesenheit). Der Parkausweis bietet keine Gewähr, dass stets ein freier Parkplatz vorhanden ist.

Sind mehr Antragstellerinnen und Antragsteller vorhanden als Stellflächen verfügbar, so muss ein Zuteilungssystem gewählt werden, welches insbesondere den Gleichheitsgrundsatz beachtet. Möglich ist die Festlegung des Sachkriteriums „Dringlichkeit“ oder ein Losverfahren verbunden mit einer Befristung (StVO Kommentar Bouska/ Leue zu § 45 Rdnr. 6b letzter Abschnitt). Im Zusammenhang mit dem Kriterium „Dringlichkeit“ kann auch das Vorhandensein eines Anwohnerparkausweises im gleichen Haushalt als Kriterium festgelegt werden. Als Voraussetzung kann festgelegt werden, dass kein eigener privater Stellplatz vorhanden ist.

Zur Feststellung des erheblichen Parkraum Mangels einerseits und zur Gewährleistung des Gemeingebrauchs andererseits dürfen auch Parkhäuser oder Tiefgaragen in die Gesamtbetrachtung einbezogen werden, sofern sie tatsächlich öffentliche Verkehrsflächen sind und für sie eine Parkraumbewirtschaftung angeordnet wurde.

Das Verkehrsministerium plant auf der Grundlage der neuen Bundesregelungen zum Bewohnerparken, den Kommunen mehr Handlungsspielraum einzuräumen, das Bewohnerparken zu gestalten und den Kommunen die eigenständige Festsetzung der Gebühren auch der Höhe nach zu übertragen.

Bislang konnten nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) nur Gebührensätze für Amtshandlungen, konkret das Ausstellen eines Parkausweises für Bewohnerinnen und Bewohner bestimmt werden. Maximal konnte eine Gebühr von 30,70 Euro pro Jahr erhoben werden. Das Bewohnerparken ist daher bislang viel zu günstig, um einen echten Anreiz zum Umstieg auf Klima und Umwelt schonende Alternativen zu bieten. Bei den Gebühren für das Bewohnerparken liegt Deutschland bislang deutlich unter den Gebühren anderer europäischer Städte (Stockholm 827 Euro, Amsterdam 535 Euro, Kopenhagen 158 Euro).

Die nun beschlossene Ermächtigung im Straßenverkehrsgesetz (StVG) eröffnet künftig dagegen einen ungleich größeren Gestaltungsspielraum: nunmehr können in den Gebührenordnungen auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher

Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für Bewohnerinnen und Bewohner angemessen berücksichtigt werden.

In innerörtlichen Bereichen auch mit Kurzzeitparkzonen, in denen kein erheblicher Parkraummangel besteht, da beispielsweise noch Parkraum in Parkhäusern und Tiefgaragen vorhanden ist, ist § 45 Absatz 1b Nummer 2a StVO nicht anwendbar – die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen kommt somit nicht in Betracht.

Im Rahmen ihres Parkraummanagements erteilen einzelne Städte bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen in einzelnen Gebieten Ausnahmegenehmigungen nach § 46 Absatz 1 Nummer 4a, 4b StVO. Diese Ausnahmegenehmigungen unterliegen nicht der Beschränkung nach Ziffer 265 Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) mit der nach derzeitiger Rechtslage maximalen Gebühr von 30,70 Euro pro Jahr. Sie sind nicht als grundsätzliche Alternative zum Bewohnerparken nach § 45 Absatz 1b Nummer 2a StVO oder als Auffangvorschrift zu verstehen. Sie kommen nur ausnahmsweise zur Anwendung, wenn die Voraussetzungen des § 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 2a (erheblicher Parkraummangel) nicht vorliegen.



M

DIE STADT MÜNCHEN

stellt Bewohnerinnen und Bewohnern der Altstadt ebenfalls Ausnahmegenehmigungen zu einer Jahresgebühr von 102 Euro aus. Bewohnerinnen und Bewohner, die im Besitz einer Ausnahmegenehmigung sind, dürfen ihre Fahrzeuge unentgeltlich und unbefristet parken. Voraussetzung ist, dass keine private Abstellmöglichkeit (Stellplatz, Garage) vorliegt. Parkausweise für Gewerbetreibende (gewerbliche Anlieger) sind in der Altstadt nicht möglich. Begründet wird die Privilegierung bzw. Bevorrechtigung von Bewohnerinnen und Bewohnern in diesem Gebiet mit dem Anliegen, ein „Aussterben“ der Altstadt nach Geschäftsschluss zu verhindern (weitere Ausführungen hierzu Bayerischer VGH, Beschluss vom 22.12.2009 – 11 ZB 07.3003).

Nähere Informationen sind auf der Homepage der Stadt München unter <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Parkraummanagement/Blaue-Zone-Altstadt.html> zu finden.

DIE LANDESHAUPTSTADT STUTTGART

erteilt in der Gebührenzone Stuttgart-City (Stadtmitte direkt), in der kein erheblicher Parkraumangel (100-Prozent-Belegung) nachgewiesen werden konnte und wo seit 1. Oktober 2015 alle Parkplätze gebührenpflichtige Kurzzeitparkplätze (bis maximal 1 Stunde) sind, gebührenpflichtige Ausnahmegenehmigungen für Bewohnerinnen und Bewohner zum unbegrenzten Parken in diesem Gebiet – soweit diese nicht über eine eigene oder angemietete Garage bzw. einen Stellplatz verfügen und dort mit Hauptwohnsitz gemeldet sind. In dem Gebiet der Stuttgarter City sind folgende Besonderheiten zu beachten: Hier ist nicht nur das Kriterium „erheblicher Mangel an privaten Stellplätzen“ für eine Regelung nach § 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO nicht erfüllt, vielmehr handelt es sich hier um ein Gebiet mit komplett anderen Gegebenheiten, wie maximale Parkdauer von 1 Stunde, Höhe der Parkgebühr von 4 Euro pro Stunde und einer überwiegend gewerblichen Gebietsstruktur. Angeboten werden zwei Varianten der Ausnahmegenehmigungen für Bewohnerinnen und Bewohner. Die „kleine“ Ausnahmegenehmigung (Abendtarif) von Montag bis Samstag ab 18 Uhr bis zum Folgetag um 8 Uhr ermöglicht freies Parken ohne Parkschein für 150 Euro pro Jahr (Sonn- und Feiertage sind für alle Nutzerinnen und Nutzer gebührenfrei). Die „große“ Ausnahmegenehmigung ermöglicht gebührenfreies Parken ohne zeitliche Beschränkung für 400 Euro pro Jahr. Die Ausnahmegenehmigung kann wahlweise für drei oder sechs Monate beziehungsweise für ein Jahr zu jeweils gestaffelten Preisen (mit Härtefallregelung) erworben werden.

IN LEIPZIG

wurden im direkten Umfeld des sogenannten Promenadenrings ab dem Jahr 1995 gebührenpflichtige Parkplätze durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet, um den Parkdruck in der Innenstadt zu minimieren. Mit Einrichtung dieser Parkflächen soll das Langzeitparken in diesen Bereichen eingeschränkt, Kurzparken und Lieferverkehr dagegen ermöglicht werden. Zur Sicherung der Wohnfunktion in diesen Bereichen werden durch die Stadt Leipzig derzeit lediglich den unmittelbar betroffenen Bewohnerinnen und Bewohnern, die in den in Betracht kommenden Straßenabschnitten tatsächlich wohnen, Vorrechte beim Parken eingeräumt (Gebühr pro Jahr 65 Euro). Nähere Informationen sind auf der Homepage unter <https://www.leipzig.de/buergerservice-und-verwaltung/aemter-und-behoerdengaenge/behoerden-und-dienstleistungen/dienstleistung/erteilung-von-ausnahmegenehmigungen-fuer-das-anwohnerparken-nach-46-abs-1-stvo-530f03b542b99/> zu finden.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Ausgabe von Besucherkarten an Bewohnerinnen und Bewohner, um generell Besuchenden von Bewohnerinnen und Bewohnern ein Parken in Wohnungsnähe zu ermöglichen, eine personenbezogene Privilegierung darstellt, die mit der StVO nicht vereinbar ist.



D

Parkraumüberwachung

ALLE ANGEFÜHRTEN MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT UND ZUR STEUERUNG DES RUHENDEN VERKEHRS SIND NUR WIRKSAM UND ERFOLGREICH BEI REGELMÄSSIGER ÜBERWACHUNG UND AHNDUNG VON VERSTÖSSEN IM RUHENDEN VERKEHR.

Um Falschparken Einhalt zu gebieten und die innerörtliche Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist die Überwachung und Kontrolle des ruhenden Verkehrs ein entscheidendes Steuerungselement.

Ein Hindernis für die effektive Steuerung des Mobilitätsverhaltens durch die Parkraumbewirtschaftung sind die bislang geltenden Bußgeldsätze. Die geringe Höhe der möglichen Sanktionen erschwert eine effektive Durchsetzung des Parkplatzmanagements in den Kommunen. In der Praxis werden sowohl die Gebührenpflicht von Parkplätzen als auch sonstige Parkverbote häufig missachtet, ohne dass dafür spürbare Sanktionen verhängt werden können. Die Ende April 2020 in Kraft getretene StVO-Novelle stellte zum Teil adäquatere Sanktionsmöglichkeiten zur Verfügung als dies bislang der Fall war. Allerdings können die darin vorgesehenen Bußgeldverschärfungen wegen eines Zitierfehlers des Bundes derzeit (Stand Oktober 2020) nicht angewandt werden. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg setzt sich dafür ein, dass dieser Formfehler rasch geheilt wird und die vom Bundesrat im Februar 2020 beschlossenen Verschärfungen baldmöglichst zum Tragen kommen. **Daher werden im Folgenden auch die zwar beschlossenen, wegen des Formfehlers derzeit aber nicht anwendbaren Bußgeldhöhen genannt.**

Die bestehenden und die künftigen Sanktionsmöglichkeiten gilt es konsequent anzuwenden und Handlungsspielräume zur Ahndung von Ordnungswidrigkeiten in vollem Umfang auszuschöpfen.

Parkt die betroffene Person unzulässig auf einem Geh- oder Radweg, erfüllt sie damit den Grundtatbestand der Nummer 52a der BKatV (die teils nichtige StVO-Novelle sieht 55 Euro statt bisher 20 Euro vor). Der Qualifizierungstatbestand einer Behinderung im Sinne der

Nummer 52a.1 BKatV (70 Euro statt bisher 30 Euro) ist aufgrund eines Parkverstoßes verwirklicht, wenn zum Beispiel Fahrradwege oder Gehwege derart blockiert werden, dass Fahrradfahrende oder Fußgängerinnen und Fußgänger nachweislich dem Falschparkenden ausweichen und deswegen auf den Gehweg oder sogar auf die Straße ausweichen mussten. Mit der StVO-Novelle wurden nun die Tatbestände „mit Gefährdung“ (Nummer 52a.3; 80 Euro) und „mit Sachbeschädigung“ (Nummer 52a.4; 100 Euro) eingeführt.

Der Vergleich mit dem benachbarten Ausland zeigt allerdings, dass das Sanktionsniveau dort noch deutlich höher ist. So beträgt das Bußgeld für Falschparken auf Geh- und Radwegen in der Schweiz 104 Euro, in den Niederlanden 140 Euro und in Spanien sogar 200 Euro.

Angesichts der im europäischen Vergleich – vor allem in der Vergangenheit – niedrigen Bußgelder und einer geringen Kontrollichte wurde verkehrsgefährdendes Falschparken bisher nicht wirksam unterbunden.

Die Verkehrsministerkonferenz hat die Bundesregierung auf Initiative des Landes Baden-Württemberg Ende März 2020 gebeten, das Sanktionsniveau für Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einem besonderen Gefährdungspotenzial über die jetzt in der StVO-Novelle vorgesehenen Regelungen hinaus zügig zu erhöhen. Ebenfalls auf Initiative des Landes Baden-Württemberg hat die Verkehrsministerkonferenz den Bund aufgefordert, die Einführung einer Halterhaftung im fließenden

17 | Quelle DIFU
18 | Wegen eines Formfehlers ist ein Teil StVO-Novelle vom 28.4. nach Prüfung des Bundesverkehrsministeriums nichtig. Das Ministerium für Verkehr hat mit Wirkung vom 3. Juli daher die Anwendung der geänderten Bußgeldtatbestände zunächst ausgesetzt und die Anwendung der bisherigen Bußgeldtatbestände angeordnet. Dies gilt bis zu einer Neufassung der hiervon betroffenen Bußgeldkatalogverordnung.

Verkehr zu prüfen und das erforderliche Gesetzgebungsverfahren noch im laufenden Jahr 2020 einzuleiten.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu diesem Hinweispapier wurde von kommunaler Seite angeregt, dass die Gebühr nach § 107 Absatz 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) in Verbindung mit § 25a Straßenverkehrsgesetz (wenn also im Bußgeldverfahren wegen eines Halt- oder Parkverstößes der Führer des Kraftfahrzeugs nicht vor Eintritt der Verfolgungsverjährung ermittelt werden kann oder seine Ermittlung einen unverhältnismäßigen Aufwand erzeugen würde) bis zur Obergrenze eines Verwarnungsgeldes (55 Euro)

erhöht werden solle. Das Verkehrsministerium hält diese Forderung für berechtigt und wird setzt sich auf Bundesebene für eine Erhöhung der Gebühr nach § 107 Absatz 2 OWiG einsetzen.

Wegen des dringenden Handlungsbedarfs im Hinblick auf die Verkehrssicherheit wurden die Bußgeldbehörden mit Erlass vom 11. Mai 2020 zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr gebeten, die bisherigen und die durch die StVO-Novelle geschaffenen (derzeit noch nicht umsetzbaren) neuen Handlungsspielräume mit dem Ziel der Steigerung der Verkehrssicherheit in vollem Umfang auszuschöpfen.¹⁸

1. Konsequente Ahndung von Falschparken

STEUERUNGSMÖGLICHKEITEN BESTEHEN FÜR BEHÖRDEN UND KOMMUNEN BESONDERS BEI DER ÜBERWACHUNGSINTENSITÄT.

Wenn regelmäßig mit der Ahndung von Verkehrsverstößen zu rechnen ist, ist es nicht mehr günstiger, ein Bußgeld zu riskieren.

Insbesondere Parken im Haltverbot, auf Feuerwehrzufahrten und Verstöße mit Behinderungen und Gefährdungen anderer müssen konsequent verfolgt werden. Falschparken ist nicht nur gefährlich, sondern behindert oftmals auch den Verkehr mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Als Beispiele seien das Parken an Bushaltestellen oder an Ladesäulen für Elektrofahrzeuge genannt. Aber auch das unberechtigte Parken auf Behinder-

tenparkplätzen ist ein nicht hinzunehmender Regelverstoß.

Verkehrsüberwachung im ruhenden Verkehr sollte zumindest stichprobenweise auch in den Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende gewährleistet werden.

Mit dem Beschluss der vor Kurzem abgeschlossenen Haushaltsberatungen hat der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart beispielsweise auch Stellen für ein spezielles „Radteam“ bei der Verkehrsüberwachung ge-

nehmigt, welches konsequent Falschparken auf Radverkehrsinfrastrukturen überwachen wird.

Die kommunale Erfahrung zeigt, dass sich eine Erhöhung der Überwachungsintensität unter den heutigen Rahmenbedingungen in der Regel nicht „rechnet“. Der Vorwurf, es werde nur überwacht, um Geld zu kassieren,

ist daher zurückzuweisen. Gleichzeitig ist aber auch die Erwartung mancher Kommune zurückzuweisen, dass Überwachung nur dann vorzunehmen sei, wenn sie sich rechnet. Bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs handelt es sich nicht um eine fiskalische Maßnahme, sondern um eine ordnungspolitische Pflichtaufgabe.

2. Spielräume bei Bußgeldhöhe ausschöpfen

Ausweislich der Begründung zur Bußgeldkatalog-Verordnung enthält diese für die aufgeführten Tatbestände grundsätzliche Zumessungsregelungen für die Begehungsform des Regelfalls (Durchschnittsfall). Liegt kein Regelfall vor, steht den Behörden ein Spielraum zur Verfügung, um den besonderen Umständen des Einzelfalls Rechnung zu tragen. Solche besonderen auch bußgeld erhöhenden Umstände können sich aus der subjektiven Tatbestandskomponente (zum Beispiel leichte oder grobe Fahrlässigkeit, Vorsatz), Umständen, die in der Person des Betroffenen liegen, aus den Tatumständen oder aus Qualifizierungstatbeständen ergeben, die Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben. Seit 2009 sind in der Bußgeldkatalog-Verordnung Zuwiderhandlungen mit

einem erhöhten Bußgeld verankert, die im Allgemeinen vorsätzlich begangen werden (Abschnitt 2 der Anlage zu § 1 Absatz 1 der BKatV). Wird ein Tatbestand des Abschnitts I des Bußgeldkatalogs vorsätzlich verwirklicht, für den ein Regelsatz von mehr als 55 Euro vorgesehen ist, so ist der dort genannte Regelsatz nach § 3 Absatz 4a Bußgeldkatalog-Verordnung zu verdoppeln.

Gemäß § 3 Absatz 3 BKatV erhöhen sich die Regelsätze, die einen Betrag von mehr als 55 Euro vorsehen, bei Vorliegen einer Gefährdung oder Sachbeschädigung nach Tabelle 4 des Anhangs, soweit diese Merkmale oder eines dieser Merkmale nicht bereits im Tatbestand des Bußgeldkatalogs enthalten sind.

3. Private Anzeige von Parkraumverstößen

Bei der Verfolgung von Verkehrsverstößen durch die Bußgeldbehörde kommt das sog. „Opportunitätsprinzip“ zum Tragen. Danach liegt die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im pflichtgemäßen Ermessen der Verfolgungsbehörde (§ 47 O-WiG). Das Ermessen der Behörde umfasst dabei die Entscheidungen, ob ein Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet wird oder welche Maßnahmen zur Ahndung eines Verstoßes ergriffen werden sollen. Es befreit nicht von der Prüfung des Einzelfalles.

Auch private Anzeigen von Betroffenen sind von den Bußgeldbehörden sorgfältig zu prüfen.

Hinsichtlich der Einleitung eines Ordnungswidrigkeitsverfahrens haben die Bußgeldbehörden nach Prüfung des Einzelfalles eine sorgfältige Abwägung aller maßgeblichen Kriterien vorzunehmen (Ermessensausübung). Lichtbilder und die Aussage einer das Fehlverhalten anzeigenden Person können als Beweismittel dienen und sind daher bei der Ermittlung des Sachverhalts zu berücksichtigen. Die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit oder auf den Verkehrsablauf, aber auch das Verschulden des Betroffenen sind bei der Abwägung angemessen zu berücksichtigen.

4. Abschleppen von falschparkenden Fahrzeugen

Schließlich besteht die Möglichkeit des Abschleppens von falschparkenden Fahrzeugen auf Geh- und Radwegen nach dem Polizeigesetz bei Vorliegen einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung. Regelmäßig ist das Abschleppen verbotswidrig abgestellter Fahrzeuge im Falle der Behinderung von anderen Verkehrsteilnehmenden geboten und mithin rechtmäßig. Nach der Rechtsprechung ist es hierfür ausreichend, dass das Verhalten des rechtswidrig Parkenden dazu geeignet ist, zu Behinderungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs einschließlich des ruhenden Verkehrs zu führen (Verwaltungsgericht Neustadt, Urteil vom 30. Juni 2017 - 5 K 902/16.NW). Einer tatsächlichen Behinderung bedarf es – anders als für

die Erhöhung eines Bußgeldes – hier nicht. Generalpräventive Gründe und die negative Vorbildwirkung, die von Falschparkenden auf andere Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer ausgeht, dürfen bei der Entscheidung über das Abschleppen mitberücksichtigt werden. Eine Behinderung im vorgenannten Sinne liegt insbesondere dann vor, wenn die Mindestbreite für Gehwege von 1,50 Metern (einschließlich Sicherheitsraum) unterschritten wird (siehe oben unter B.4.3 „Restriktive Zulassung des Gehwegparkens“).

Für Radwege gilt: Die Sicherheit der Radfahrenden kann regelmäßig nur durch Abschleppen wiederhergestellt werden. Polizei und Ordnungsbehörde dürfen in einem solchen

RECHTLICH ZULÄSSIGE ABSCHLEPPMASSNAHMEN BEI

- > längerem Parken auf dem Gehweg
- > Blockieren einer Bushaltestelle oder eines Busfahrstreifens
- > Parken in Feuerschutz- oder Fußgängerzone
- > Parken auf Behindertenparkplatz, selbst wenn kein Berechtigter konkret am Parken gehindert wird
- > Parken auf Anwohnerparkplatz
- > verkehrsbehinderndem Parken

Fall sofort abschleppen lassen. Das gilt auch, wenn das Fahrzeug nur teilweise auf dem Radweg geparkt ist und sogar dann, wenn es sich bei dem blockierten Verkehrsweg um einen von untergeordneter Bedeutung handelt und damit die Wahrscheinlichkeit gering ist, dass ein Berechtigter an der Nutzung gehindert wird (Münchener Kommentar/Kettler, StVO, § 41 Randnummer 37).

Abschleppmaßnahmen liegen grundsätzlich im Ermessen der Behörden. Im Rahmen der Ersatzvornahme gemäß § 25 Landesverwaltungsvollstreckungsgesetz (LVwVG) kann ein Park- oder Haltverbot bei Gefahr im Verzug ohne Androhung gemäß § 21 LVwVG vollstreckt werden, soweit die Abwehr einer Gefahr, durch die die öffentliche Sicherheit oder Ordnung bedroht oder gestört wird, dies erfordert. Bei Abschleppmaßnahmen

sind grundsätzlich die allgemeinen Grundsätze der Verhältnismäßigkeit zu beachten, d.h. es dürfen keine mildereren Mittel zur Verfügung stehen, um die Störung zu beseitigen (so ist eine Abschleppmaßnahme unverhältnismäßig, wenn der Fahrzeugführer eines rechtswidrig abgestellten Fahrzeugs durch zumutbare Nachforschungen in unmittelbarer Nähe zuverlässig und leicht zu erreichen ist – zum Beispiel hinterlegte Mobilfunknummer und konkret benannter Aufenthaltsort in unmittelbarer Nähe).

Zur Thematik des Abschleppens an E-Ladestationen gibt es bisher wenig Rechtsprechung. Bei E-Ladestationen dürfte im Regelfall ähnlich wie bei Behindertenparkplätzen ein erhebliches öffentliches Interesse an deren Freihaltung zu bejahen sein (siehe B.4.4.2 „E-Mobilität im öffentlichen Raum“).

In diesem Zusammenhang wird auch auf das medial beachtete **PROJEKT „STUTTGART PARKT FAIR“** hingewiesen (vgl. <https://www.stuttgart.de/vv/leistungen/abschleppen-von-kraftfahrzeugen.php>). Bürgerinnen und Bürger erhalten hier einen Überblick und detaillierte Informationen über „die zehn größten Parksünden“ und das Abschleppen widerrechtlich abgestellter Fahrzeuge.

ABSCHLEPPEN AN E-LADESTATIONEN

- > zur Gewährleistung der jederzeitigen Lademöglichkeit für E-Fahrzeuge
- > zur Aufrechterhaltung der landesweiten Ladeinfrastruktur
- > insbesondere auch zur Vermeidung des Liegenbleibens von E-Fahrzeugen im fließenden Verkehr
- > zur Vermeidung einer negativen Vorbildwirkung

5. Effiziente Abwicklung der Parkraumüberwachung

5.1 DIGITALE PARKRAUMÜBERWACHUNG

Die Digitalisierung bietet neue Möglichkeiten, um Parkverstöße schneller und einfacher – nach Maßgabe des geltenden nationalen Fach- und Datenschutzrechts – verfolgen und ahnden zu können. In Madrid und Amsterdam werden bereits neue innovative Systeme zur Überwachung des ruhenden Verkehrs eingesetzt. Beispielsweise ist es dort rechtlich zulässig, dass Autos, die mit speziellen Kameras ausgestattet sind, die Kennzeichen parkender Fahrzeuge scannen und auf diese Weise eine zügige Ermittlung regelwidrigen Parkens ermöglichen.

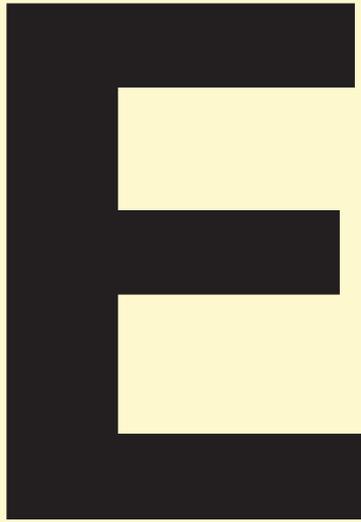
(<https://www.parkandjoy.de/blog-details/smart-parking-in-benelux>) (<https://vimeo.com/143018280>; <https://bit.ly/2T824YJ>)

5.2 ÜBERWACHUNG UND AHNDUNG DES ZUPARKENS VON BUSHALTESTELLEN UND BUSSPUREN

Um die Funktion von Bushaltestellen und Busspuren zu gewährleisten, ist es angezeigt, das Zuparken dieser im öffentlichen Interesse liegenden Einrichtungen des Linienverkehrs konsequent zu verfolgen und zu ahnden. Die

öffentlichen oder privaten Verkehrsunternehmen können beispielsweise ihre Busfahrerinnen und Busfahrer anweisen, verbotswidrig haltende oder parkende Fahrzeuge zu fotografieren und auf Grundlage dieses Beweismittels Anzeige bei der Bußgeldbehörde erstatten. Auf dieser Basis können Bußgelder verhängt oder Abschleppmaßnahmen eingeleitet werden. Dieser Meldevorgang sollte unternehmensintern möglichst einfach gestaltet werden, um den Aufwand für das Fahrpersonal so gering wie möglich zu halten. Denkbar ist es auch, dass das Fahrpersonal Meldungen über Falschparkende an die Betriebsleitstelle sendet und von dort weitere Maßnahmen eingeleitet werden. Idealerweise wird gleich eine schnelle Eingreiftruppe der Ordnungsbehörde informiert, welche vor Ort ein Bußgeld verhängen oder das Abschleppen des Fahrzeugs in die Wege leiten kann. Außerdem könnten Verkehrsunternehmen und Ordnungsbehörde gemeinsame „ÖPNV-Streifen“ bilden, die schwerpunktmäßig Bushaltestellen und Busfahrstreifen kontrollieren.





Verkehrssicherheitsarbeit

**DAS THEMA RUHENDER VERKEHR IST AUCH FÜR DIE VERKEHRSSICHERHEITS-
ARBEIT VON GROSSER BEDEUTUNG.**

Gerade für schwächere Verkehrsteilnehmende und besonders für Kinder stellen zugeparkte Straßen und Falschparken ein nicht zu unterschätzendes Sicherheitsrisiko dar. Das Thema ruhender Verkehr ist daher auch im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit anzugehen.

1. Verkehrsschauen

Es ist eine Pflichtaufgabe der Verkehrsbehörden, die Straßen in ihrem Zuständigkeitsbereich im Rahmen einer Verkehrsschau regelmäßig präventiv zu überprüfen (vgl. VwV StVO zu § 45 Abs. 3 IV Rn. 56 ff). Die Verkehrskommissionen bestehen aus Vertreterinnen und Vertretern der Straßenverkehrsbehörden, der Polizei, der Straßenbaubehörden, Straßenbaulastträger, der öffentlichen Verkehrsunternehmen und ortsfremden Sachkundigen aus Kreisen der Verkehrsteilnehmenden. Gegenstand der örtlichen Verkehrsschauen ist die Überprü-

fung des Zustandes und der Sichtbarkeit von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie die Beseitigung möglicher Gefahren im öffentlichen Straßenraum. Dazu gehört auch der ruhende Verkehr.

Als Praxishilfe bietet sich der entsprechende Leitfaden des ADAC zu rechtlichen Rahmenbedingungen, Organisation, Durchführung und wesentlichen Untersuchungspunkten an (Broschüre ist im Internet als pdf-Datei abrufbar – <https://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/fachinformationen/>).

2. Fußverkehrs-Checks

Das Verkehrsministerium fördert Fußverkehrs-Checks in den Kommunen. Diese sind ein partizipatives Verfahren, in dem in Workshops und Rundgängen die Situation des Fußverkehrs gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Politik und Verwaltung in den Kommunen bzw. vor Ort diskutiert und

anschließend Vorschläge zur Förderung des Fußverkehrs entwickelt werden. Eine Evaluation der Fußverkehrs-Checks hat gezeigt, dass das Thema Nutzungskonflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr neben der Barrierefreiheit die größte Herausforderung für den Fußverkehr darstellt.



3. Sicherer Schulweg – Geh- und Radschulwegpläne

Falschparken an Kreuzungen, in unübersichtlichen Kurven, auf Schulwegen, auf Gehwegen und an Querungsstellen des Fuß- und Radverkehrs gefährdet innerorts durch Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen gerade

die Sicherheit von schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Kinder sollten selbstständig lernen, aktiv am Verkehr teilzunehmen. Schulwegpläne sollten daher regelmäßig erstellt, weiter ausgebaut und insbesondere auch mit

Blick auf die Problematiken im ruhenden Verkehr überprüft, erstellt und anschließend veröffentlicht werden. Als Ergänzung sollten

unbedingt begleitende Aufklärungsmaßnahmen erfolgen (vgl. hierzu <https://schulwegplaner-bw.de>).

4. Sicherheitsaudit der Stadt Heidelberg

Die Stadt Heidelberg hat beim Landes-Tag der Verkehrssicherheit am 20. Juli 2018 den Verkehrspräventionspreis erhalten. Für ihr ambitioniertes Projekt „Sicherheitsaudit“ wurde sie mit dem Sonderpreis geehrt, den der ADAC in Baden-Württemberg gestiftet hat. Mit dem Sicherheitsaudit verbessert die Stadt seit zwei Jahren systematisch und flächendeckend in allen Stadtteilen die Verkehrssicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, wie Kinder sowie Seniorinnen und Senioren. Die Jury lobte die vorbildliche Initiative der Stadt zur Verkehrssicherheit und hob hervor, dass das Audit sowohl zur Verkehrssicherheit von Kindern als auch zu einem besseren Umgang zwischen Fahrradfahrenden und Fußgängerinnen und Fußgängern einen Beitrag leisten soll.

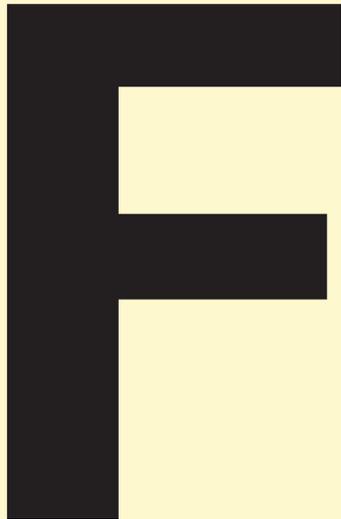
Das prämierte Projekt der Stadt Heidelberg wird vom Verkehrsministerium als ambitioniertes Beispiel zur Nachahmung empfohlen. Sukzessive werden in Heidelberg alle Stadtteile geprüft, gezielt die verschiedenen Nutzergruppen befragt und so Verbesserungen im gesamten Stadtgebiet geschaffen.

Im Rahmen des Sicherheitsaudits werden alle potenziellen Gefahrenstellen auf Kinder- und Schulwegen sowie rund um Senioreneinrichtungen untersucht. Mit der Durchführung hat die Stadtverwaltung ein Dienstleistungsbüro beauftragt. Im Rahmen des Audits werden mehrere Bausteine systematisch in ein großes Verfahren integriert: von der Unfalldatenanalyse über Eltern- und Schülerbefragungen sowie Befragungen von Seniorinnen und Senioren bis hin zu Ortsbegehungen und der Entwicklung von Maßnahmen.

Das Sicherheitsaudit ist ein dynamischer Prozess: Kurzfristige Maßnahmen nimmt die Stadt sofort in Angriff, längerfristige und größere Maßnahmen werden zuerst im Gemeinderat diskutiert. Bei der Analyse von Verkehrssicherheitsdefiziten spielt auch das Thema Parken eine wichtige Rolle.

Nähere Informationen finden Sie auf der [Homepage der Stadt Heidelberg](http://www.heidelberg.de) www.heidelberg.de.





Öffentlichkeitsarbeit

BEGLEITENDE ÖFFENTLICHKEITSARBEIT, EINBEZIEHUNG DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER UND ENTSCHEIDUNGSTRÄGERINNEN UND ENTSCHEIDUNGSTRÄGER VOR ORT, AUFKLÄRUNG ÜBER VERKEHRSSICHERHEITSSASPEKTE UND -GEFAHREN UND DARSTELLUNG DER VORTEILE MÖGLICHER VERÄNDERUNGEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM SIND WESENTLICHE FAKTOREN FÜR EINE ERFOLGREICHE UMSETZUNG DER ANGESTREBTEN MASSNAHMEN UND FÜR EIN UMDENKEN BZW. EINE VERÄNDERUNG DES BISHERIGEN MOBILITÄTSVERHALTENS.



Falsch abgestellte Kraftfahrzeuge auf Geh- und Radwegen, Halten oder Parken in zweiter Reihe oder in Kreuzungs- und Kurvenbereichen gefährden Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende und andere Verkehrsteilnehmende, behindern auch den ÖPNV oder gar ein Durchkommen von Rettungskräften

und -fahrzeugen. Durch dieses Fehlverhalten werden nicht nur andere in ihrer Mobilität beeinträchtigt, sondern es kommt zu Behinderungen und Gefährdungssituationen. Die beschriebenen Gefahren und Verhaltensauswirkungen des illegalen Parkens sind Falschparkenden oft nicht bewusst.

1. Maßnahmenbegleitende Kommunikation

MASSNAHMEN IM RAHMEN DES PARKRAUMMANAGEMENTS SIND NACH MÖGLICHKEIT IMMER KOMMUNIKATIV ZU BEGLEITEN.

Bürgerinnen und Bürger sollten frühzeitig beteiligt werden und ihnen die angestrebten Veränderungen im öffentlichen Raum mit all den Vorteilen als Gewinn nahegebracht werden. Vor diesem Hintergrund ist es, insbesondere in Bezug auf das konkrete Vorhaben auch wichtig, auf die oben bereits angeführten Aspekte der Verkehrssicherheit und bestehende Gefahren hinzuweisen. Hierzu bieten sich verschiedene Kanäle wie die eigene Homepage, Pressekonferenzen, Tageszeitungen, Ortsteilzeitungen, Vor-Ort-Veranstaltungen, die Einbindung von lokalen Multiplikatoren, Verbänden etc. an. Auch die aktive Einbindung der Betroffenen vor Ort

durch Beteiligung im Rahmen von Antragsverfahren etc. können hilfreich sein (Vergleich hierzu Beispiel Projekt „Faires Parken in Karlsruhe“ unter Teil B Ziffer 4.3.).

Wichtig für die Akzeptanz von konfliktbehafteten Maßnahmen ist dabei insbesondere die Hintergründe darzustellen und Gegenargumente zu entkräften. Im Nachgang zu temporären Maßnahmen können beispielsweise auch positive Erfahrungen kommuniziert und für die Akzeptanz von dauerhaften Veränderungen im Verkehrsraum genutzt werden.

BEISPIELE VON HÄUFIGEN GEGENARGUMENTEN

VORWURF DER ABZOCKE BEI PARKGEBÜHREN UND BUSSGELDBESCHEIDEN?

Häufig fallen in der Diskussion um Parkgebühren und Bußgeldern Begriffe wie „Abzocke“. Hier gilt es, die Diskussion zu versachlichen und über die Erfordernisse der Verkehrssicherheit aufzuklären.

Hinzuweisen ist dabei in Bezug auf Parkgebühren, dass es keinen Anspruch auf einen kostenlosen Stellplatz im öffentlichen Raum gibt. Parkgebühren für das Kurzzeitparken sind im EU-weiten Vergleich deutlich niedriger als in vielen Nachbarländern (vgl. Teil C Ziffer 2). Außerdem stehen sie meist in keinem angemessenen Verhältnis zu den Kosten der Erstellung und Bewirtschaftung eines Parkplatzes. Bei den Gebühren für das Bewohnerparken liegt Deutschland mit derzeit noch bundesrechtlich vorgegebenen 30,70 Euro im Jahr sogar deutlich unter anderen europäischen Städten (Stockholm 827 Euro, Amsterdam 535 Euro, Kopenhagen 158 Euro). Ähnlich verhält es sich beim Sanktionsniveau für Verkehrsverstöße im ruhenden Verkehr. Dem mitunter erheblichen Gefährdungspotenzial werden die aktuell zur Verfügung stehenden Sanktionsmöglichkeiten nicht gerecht.

Zur Versachlichung der Diskussion und um dem Vorwurf der Abzocke durch Bußgelder

für Falschparkende auf Geh- und Radwegen entgegenzuwirken, ist darauf hinzuweisen, dass es kein Recht auf Falschparken gibt. Vielmehr ist es verboten, sein Fahrzeug auf Geh- und Radwegen abzustellen. Dies dient dem Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, den Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrenden. Wer als Falschparker gegen dieses Verbot verstößt, wird durch ein Bußgeld bestraft. Wer sich hingegen an die für alle geltenden Verkehrsregeln hält, hat nichts zu befürchten.

KURZPARKERZONEN SCHADEN DEM EINZELHANDEL?

Seitens des Einzelhandels wird häufig die Notwendigkeit von kostenlosen oder kostengünstigen Parkplätzen als Gegenargument zu Kurzparkerzonen vorgebracht. Eine Kurzparkerzone bietet jedoch gerade für den Einzelhandel Vorteile, da auch dieser von einem regelmäßigen Durchsatz im Vergleich zu einer sonst möglichen Dauerbelegung durch Langzeitparkende und Pendelnde profitiert. Im Übrigen kann auch die gute Erreichbarkeit mit alternativen Mobilitätsformen und dem ÖPNV entscheidend sein, welche beispielsweise mit begleitenden Maßnahmen falls notwendig verbessert werden kann.

2. Verkehrssicherheitskampagne des Verkehrsministeriums

Das Ministerium für Verkehr startete im September 2019 zur Erhöhung der innerörtlichen Verkehrssicherheit und zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden für die Gefahren durch Fehlverhalten im ruhenden Verkehr und falsches Parken eine begleitende Verkehrssicherheitskampagne. Im Fokus der Kampagne steht das Thema „Rücksicht“.



**Ich sehe was,
was du nicht
siehst**

**Falschparker
gefährden Leben**

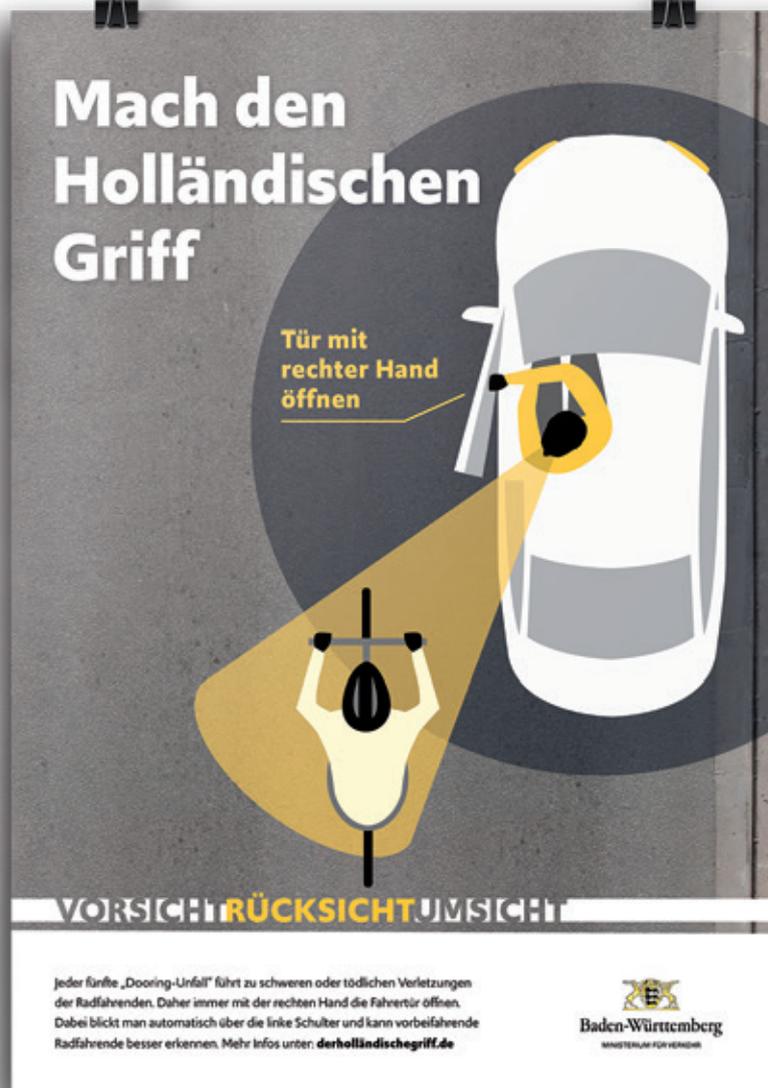
VORSICHT RÜCKSICHT UMSICHT

Kurz mal in zweiter Reihe, an Kreuzungen und Zebrastreifen halten oder parken. Besonders für Kinder kann das zur tödlichen Gefahr werden.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg macht mit seiner Verkehrssicherheitskampagne „Vorsicht.Rücksicht.Umsicht“ auf wichtige Sicherheitsthemen aufmerksam, klärt über Fakten auf und gibt konkrete Tipps für Verhaltensänderungen: Damit die Teilnahme am Straßenverkehr in Baden-Württemberg sicherer wird.

Mehr Infos unter: www.vorsicht-ruecksicht-umsicht.de


Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR



INSBESONDERE SOLL MIT DER ÖFFENTLICHKEITSKAMPAGNE

- > das Bewusstsein für den Handlungsbedarf und den eigenen Einfluss auf die Verkehrssicherheit geschaffen,
- > das Verständnis für die Bedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmenden gefördert,
- > für insbesondere von Falschparkenden ausgehende Gefahren (durch zugeparkte Rettungsgassen, eingeschränkte Sichtbeziehungen) sensibilisiert und
- > eine Veränderung des Verkehrsverhaltens (stärkere Rücksichtnahme, Verkehrsmittelwahl) erreicht werden.





HERAUSGEBER

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg
Pressestelle
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart
www.vm.baden-wuerttemberg.de

GESTALTUNG

die wegmeister gmbh
Hallstraße 25
70376 Stuttgart
www.die-wegmeister.com

KONZEPTION, TEXT

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

VORSICHT RÜCKSICHT UMSICHT



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR