

ILS TRENDS



PARKEN – WAS SONST? WIE BEWOHNER*INNEN IN DÜSSELDORF-BILK MOBILITÄT UND PARKEN BEWERTEN

Der öffentliche Stadtraum ist ein knappes und kostbares Gut, um das vielfältige Nutzungsansprüche konkurrieren. In Politik und Gesellschaft wird darüber diskutiert, wie Städte zukunftsfähig gestaltet und der öffentliche Raum gerecht aufgeteilt werden kann. Dabei spielt die Förderung des Fuß- und Radverkehrs ebenso eine Rolle wie die Forderung nach mehr Grünflächen als Beitrag für ein besseres Stadtklima oder eine höhere Aufenthaltsqualität.

Dieses Heft stellt ausgewählte Ergebnisse aus einer Befragung zu Mobilität und Parken in einem innerstädtischen Bestandsquartier in Düsseldorf-Bilk vor. Sie zeigen, welche Verkehrsmittel die Bewohner*innen im Alltag nutzen, wie sich die Parkraumsituation darstellt und wie die Befragten mögliche Änderungen beim Parken einschätzen.

AUTORIN

Janina Welsch
janina.welsch@ils-forschung.de

Unter der Mitarbeit von:
Meike Küpper, Benjamin Bresser
und Thomas Klinger



Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung



PARKEN – WAS SONST?

WIE BEWOHNER*INNEN IN DÜSSELDORF-BILK MOBILITÄT UND PARKEN BEWERTEN

Mobilität ist notwendig für die Erfüllung von Bedürfnissen und eine wichtige Voraussetzung für die gesellschaftliche Teilhabe. In vielen Städten Deutschlands wird aktuell darüber diskutiert, wie der so generierte Verkehr nachhaltiger und gerechter gestaltet werden kann, denn vielerorts gibt es einen hohen Anteil der Pkw-Nutzung.

Bei parallel steigenden Pkw-Zulassungszahlen hat dies u. a. zur Folge, dass sowohl der Platzbedarf für das Parken und Abstellen der Fahrzeuge als auch der motorisierte Verkehr auf den Straßen weiter zunimmt (UBA 2022; Aichinger 2020). Für die Kommunen fallen dabei für jeden öffentlichen Parkplatz Kosten für Erstellung, Unterhalt und etwaige Kontrollen an, sei es am Straßenrand oder im Parkhaus (Agora Verkehrswende 2020).

In den Städten wird dem motorisierten Verkehr derzeit ein großer Teil des öffentlichen Straßenraums eingeräumt, auch zum Abstellen der Fahrzeuge (Gössling et al. 2016). Der öffentliche Raum wird jedoch durch weitere Nutzungen vermehrt beansprucht. In den Städten wird hier, u. a. gemäß dem Leitbild der dreifachen Innenentwicklung, um eine bessere Aufenthaltsqualität, mehr Grünflächen mit Versickerungsmöglichkeiten sowie um mehr Platz für die aktive Mobilität gerungen (Schubert et al. 2023).

Insbesondere beim letzten Punkt spielen kommunale Verkehrskonzepte eine wichtige Rolle, um das Zufußgehen oder Fahrradfahren einfacher und sicherer zu machen und so Bewegung und Gesundheit zu fördern. In Verbindung mit dem öffentlichen Nah-

verkehr (ÖV) könnten so viele der kürzeren Pkw-Wege verlagert werden. Wenn modernes Parkraummanagement ein integraler Bestandteil der Konzepte ist, hat es das Potenzial, in einer nachhaltigen und strategischen Stadt- und Mobilitätsplanung als Steuerungselement und Impulsgeber zu fungieren. Entscheidend ist aber auch, die Nutzung der Parkplätze effizienter zu gestalten (Pressl/Rye 2020). Dabei spielen die räumliche Lage und Anzahl der verfügbaren Stell- und Parkplätze im öffentlichen wie im privaten Raum eine Rolle, ebenso wie die Steuerung der Nutzung mit Hilfe (begrenzter) Parkzeiten oder Gebühren, die Einführung oder Ausweitung bestimmter Zonen (z. B. Bewohnerparken) sowie die Kommunikation und Information zum Thema Parken und Verkehr (Agora Verkehrswende 2019; Kirschner/Lanzendorf 2019).

In Deutschland zählt das Pkw-Parken innerorts grundsätzlich zu den erlaubten Straßenraumnutzungen. Parken auf Gehwegen ist nicht zulässig, es kann aber von Seiten der Kommunen abschnittsweise erlaubt werden. Bei Geh- oder Radwegen sind die derzeitigen Festsetzungen jedoch oft veraltet. Häufig sind die Wege deswegen zu schmal und ohne Sicherheitsabstand angelegt. Außerdem finden vielerorts kaum Kontrollen statt (Höltig 2022). In der Realität sind Geh- und Radwege häufig versperrt und werden als unattraktiv oder sogar als gefährlich empfunden. Gefahren gehen dabei nicht nur vom fließenden Verkehr, sondern auch vom ruhenden Verkehr aus. Fast jeder fünfte Unfall mit Personenschaden im Fuß- und Radverkehr steht im Zusammenhang mit geparkten Fahr-

zeugen, mit dem Ein- und Ausparken oder dem Öffnen von Pkw-Türen (GDV 2020). Besonders vulnerable Gruppen wie Kinder, Ältere oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind für eine sichere, selbstständige Mobilität auf ausreichende Gehwegbreiten, abgesenkte Bordsteine und unversperrte Kreuzungen mit freier Sicht angewiesen. Auch Müllabfuhr, Rettungskräfte und Feuerwehr benötigen zwingend freie Kreuzungen und ausreichende Fahrbahnbreiten.

In dicht bebauten, urbanen Quartieren werden solche Konflikte besonders deutlich. Die Bewertung und Einschätzung dieser Konflikte variiert, je nachdem, welche Verkehrsmittel im Alltag verwendet werden. Ebenso variiert die Zustimmung zu innovativen

Ansätzen oder Maßnahmen des Parkraummanagements (Kirschner 2021; Kirschner/Lanzendorf 2020).

Vor diesem Hintergrund ist von besonderem Interesse, wie sich die Akzeptanz zu einer Neuregelung des Parkens im öffentlichen Raum darstellt und ob sich verschiedene Bevölkerungsgruppen dabei unterscheiden. Zur Beantwortung dieser Fragen und um mehr über die Sicht von Bewohner*innen eines städtischen Bestandsquartiers zum Thema Mobilität und Parken zu erfahren, hat das ILS eine Befragung in Düsseldorf-Bilk durchgeführt (siehe Infobox). Der Schwerpunkt des vorliegenden Hefts liegt auf den Einschätzungen zur Parkplatzsituation und zu möglichen Änderungen im Parkraummanagement.

INFOBOX

HINTERGRUNDINFORMATIONEN ZUR BEFRAGUNG IN DÜSSELDORF-BILK

Die Befragung wurde vor den Sommerferien im Juni 2022 in Düsseldorf im zentralen Teil des dicht bebauten Stadtteils Bilk durchgeführt. Dieser ist von der Stadt Düsseldorf als Pilotgebiet im neuen Parkraummanagementkonzept vorgesehen. Derzeit werden die öffentlichen Parkplätze am Straßenrand nicht bewirtschaftet, Bewohnerparkzonen sind bisher nicht ausgewiesen.

Die Einladungen zur Teilnahme an der deutschsprachigen Online-Befragung (ab 18 Jahren) erfolgte per Postkarte. Per Zufallsauswahl wurde jedes zweite Wohnhaus berücksichtigt. Die knapp 5.000 Postkarten enthielten einen Zugangslink und einen QR-Code. Die 469 komplett oder weitgehend ausgefüllten, anonymisierten Fragebögen stellen einen verwertbaren Rücklauf von ca. 9 % dar. Anhand der Daten zum Haushalt kann vermutet werden, dass bei 19 Haushalten je zwei Personen teilgenommen

haben. Die konkreten Fallzahlen können je nach Auswertung oder gültigen Antworten etwas variieren. Manche Fragen wurden beispielsweise nur Personen mit Stellplatz gestellt. Diese spezifischen Fallzahlen werden mit einem kleinen n gekennzeichnet, der arithmetische Mittelwert mit MW. Prozentwerte wurden zur besseren Darstellung gerundet. Ergebnisse der Signifikanztests zu den Gruppenvergleichen (mit/ohne Pkw im Haushalt) können bei der Autorin angefragt werden.

Die Befragung fand im Rahmen des ILS-Projekts „Neue Lösungen im ruhenden Verkehr“ in Kooperation mit dem Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung sowie dem Ministerium



Geodatengrundlage:
GeoBasis-DE/BKG 2021, Open Data Düsseldorf

für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in Zusammenarbeit mit Prof. Dr. Scheiner von der Technischen Universität Dortmund statt.

ERGEBNISSE

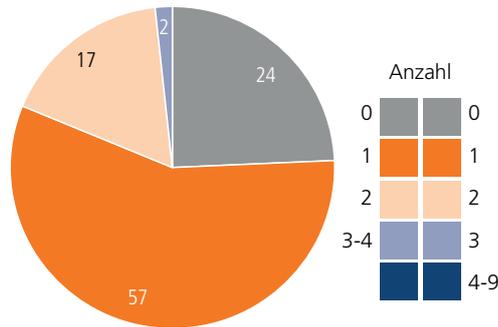
SOZIODEMOGRAPHIE

An der Befragung haben Personen im Alter zwischen 20 und 77 Jahren teilgenommen. Insgesamt sind die jüngeren Altersgruppen, Personen mit hohem Einkommen und kinderlose Paarhaushalte für die Stichprobe kennzeichnend. Knapp die Hälfte der Befragten ist weiblich (49 %). Die durchschnittliche Haushaltsgröße beträgt 1,9 Personen. Die überwiegende Mehrheit der Befragten ist berufstätig, die meisten in Vollzeit (Tab. 1). Im Vergleich zur Statistik für den gesamten Stadtteil Düsseldorf-Bilk zeigt sich, dass sich an unserer Befragung die mittleren Altersjahrgänge etwas häufiger, die jüngeren und die älteren seltener beteiligt haben, auch sind vergleichsweise weniger Einpersonenhaushalte vertreten (Haushaltsgröße in Bilk: MW 1,6; Landeshauptstadt Düsseldorf 2022).

AUSSTATTUNG UND VERFÜGBARKEIT VON VERKEHRSMITTELN

Die Standorte und die Ausstattung der Haushalte mit verschiedenen Verkehrsmitteln haben einen großen Ein-

Pkw im Haushalt (N=469)



Fahrräder im Haushalt (N=469)

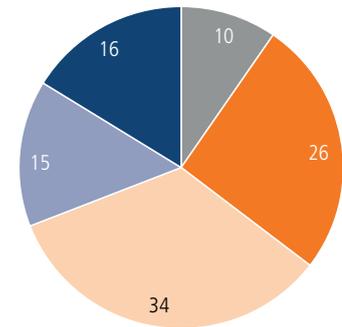


Abbildung 1: Anteilige Haushaltsausstattung mit Pkw und Fahrrädern (eigene Abbildung ILS)

fluss darauf, wie sich die Menschen im Alltag fortbewegen. Etwa ein Viertel der Befragten lebt in Haushalten ohne einen eigenen Pkw, mit rund 57 % besitzt die Mehrheit der Haushalte einen Pkw, weitere 17 % zwei Pkw. Haushalte ohne Fahrrad machen mit knapp 10 % nur einen kleinen Teil aus. Etwa ein Viertel besitzt ein Fahrrad, ein Drittel besitzt zwei und weitere 21 % besitzen entweder drei oder mehr Fahrräder (Abb. 1).

Fast alle Befragten besitzen einen Pkw-Führerschein (95 %) und immerhin 70 % der Personen mit Fahrerlaubnis können jederzeit über einen Pkw verfügen.

Trotz dieser hohen Werte sind rund 40 % aller Befragten im Besitz einer Monatskarte für Bus und Bahn in Düsseldorf. Bei Menschen aus autofreien Haushalten sind es 68 %, was die hohe Bedeutung des ÖV für diese Personengruppe widerspiegelt.

ALLTÄGLICHE VERKEHRSMITTELNUTZUNG

Der Standort und das Einkommen eines Haushalts sowie die verfügbaren Verkehrsmittel und persönlichen Voraussetzungen beeinflussen grundsätzlich, wie Menschen ihre alltägliche Mobilität bewältigen. Für die alltäglichen Wege

Tabelle 1: Soziodemographie der Befragten

ALTER (n=429)	PROZENT [%]	HAUSHALTSTYP (n=438)	PROZENT [%]
20-39 Jahre	50,6	Alleinlebend	35,6
40-59 Jahre	33,8	Paar ohne Kinder	39,5
60+ Jahre	15,6	Familie mit Kindern	19,4
		Wohngemeinschaft/Sonstiges	5,5
MONATLICHES NETTOEINKOMMEN PRO HAUSHALT (n=395)	PROZENT [%]	ERWERBSSITUATION (n=438)	PROZENT [%]
bis 1.000 €	5,8	Schule/Ausbildung/Studium	9,6
1.001-2.500 €	21,3	Teilzeit berufstätig	10,3
2.501-4.000 €	31,1	Vollzeit berufstätig	68,9
mehr als 4.000 €	41,8	Rente/Pension	9,1
		Sonstiges	2,1

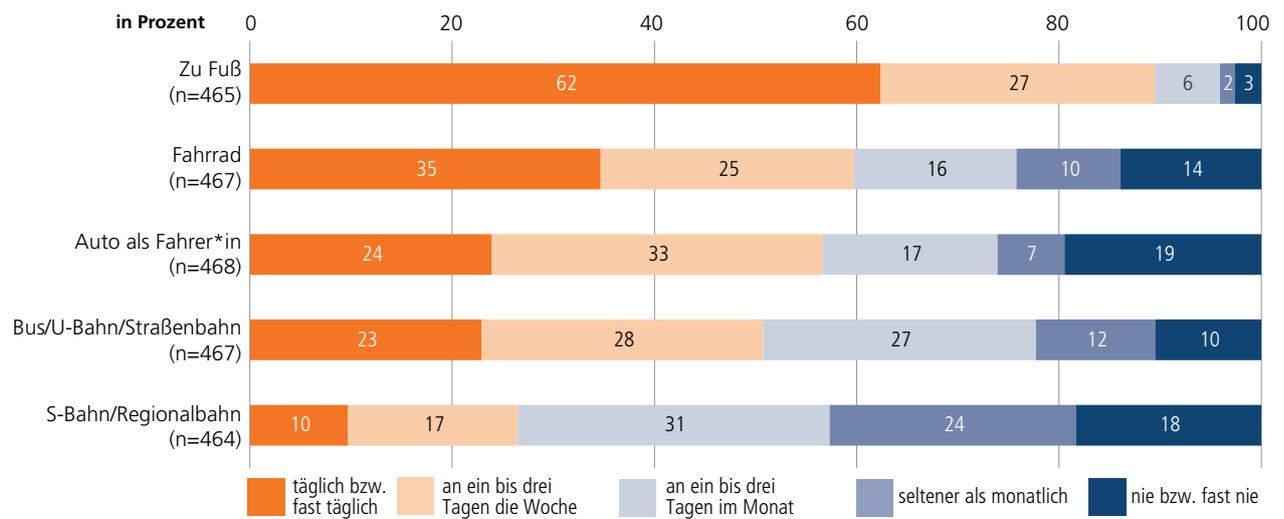


Abbildung 2: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung (eigene Abbildung ILS)

ist die eigene Wohnung der wichtigste Start- oder Zielpunkt. Innerstädtisch können viele Wege nahräumlich zu Fuß oder per Fahrrad zurückgelegt werden. Dies zeigt sich auch in den Angaben der Befragten zu ihrer alltäglichen Verkehrsmittelnutzung (Abb. 2). Die allermeisten Befragten gehen demnach häufig zu Fuß. 62 % geben an, dies täglich zu tun. Es folgt die tägliche Fahrrad- (35 %) und Autonutzung (als Fahrer*in 24 %) sowie die des lokalen ÖV (23 %). Diese Verkehrsmittel werden auch von mehr als der Hälfte der Befragten mindestens wöchentlich genutzt. Die S-Bahn oder Regionalzüge werden von einem geringeren Anteil täglich oder wöchentlich genutzt. Sowohl bei der Autonutzung als auch beim regionalen ÖV finden sich größere Anteile von Nicht-Nutzer*innen (nie bzw. fast nie). Erwartungsgemäß unterscheiden sich Befragte in ihrer Alltagsmobilität signifikant, je nachdem ob ein Pkw im Haushalt vorhanden ist oder nicht. Personen aus autofreien Haushalten gehen häufiger zu Fuß und nutzen zu einem größeren Anteil häufig den ÖV und seltener das Auto. Interessanterweise ist zwar auch der Anteil der täglichen Fahrradnutzung größer (43 % ohne Pkw, 32 % mit Pkw), aber insgesamt sind die Unterschiede nicht statistisch signifikant.

PARKPLATZSITUATION

Die Bewohner*innen wurden nach ihren Einschätzungen zur Wohn- und Parksituation sowie zur Mobilität in Bilk gefragt. Sie bewerteten das Wohnen in Bilk mit großer Mehrheit positiv. 85 % haben die Schulnoten sehr gut (1) bis gut (2) vergeben. Bei der Parkplatzsituation hingegen zeigt sich ein gegenteiliges Muster. Diese wird von 84 % als höchstens ausreichend (4) bis ungenügend (6) bewertet. Diese große

Diskrepanz könnte zum Teil daran liegen, dass Menschen, die mit der Parkplatzsituation besonders unzufrieden sind, eher an der Befragung teilgenommen haben. Viele der Kommentare sowie Angaben zu langen Parksuchdauern deuten ebenfalls in diese Richtung.

Insgesamt stehen viele Pkw längere Zeit unbewegt auf dem Parkplatz. Rund 40 % gaben zum Zeitpunkt der Befragung an, den Pkw mehrere Tage am Stück oder sogar länger als eine Woche geparkt zu

ILS
BEFRAGUNG
IHRE MEINUNG IST GEFRAGT !

MOBILITÄT UND PARKEN IN BILK

Für unser Forschungsprojekt **brauchen wir Ihre Hilfe:** Teilen Sie uns mit, mit welchen Verkehrsmitteln Sie sich fortbewegen und wie Sie die Parkplatzsituation in Düsseldorf-Bilk bewerten.

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Wenn ich in Düsseldorf Bilk unterwegs bin...
zu Fuß

(n=424-431)

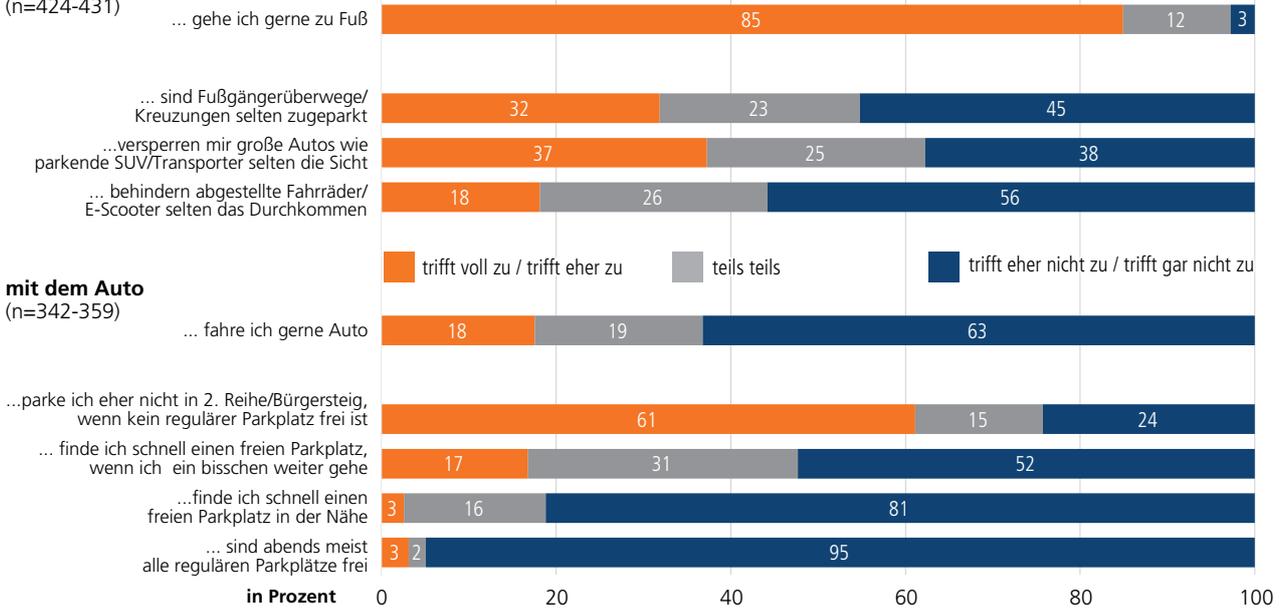


Abbildung 3: Einschätzungen zur lokalen Situation in Bilk (eigene Abbildung ILS)

haben. Bei 30 % stand er ein bis zwei Tage, rund 25 % haben ihn über Nacht geparkt und knapp 5 % haben an der Befragung teilgenommen, als der Pkw erst wenige Stunden geparkt war (Abstelldauer für den erstgenannten Pkw im Haushalt).

Ein Drittel der Befragten gab an, einen privaten Stell- oder Garagenplatz zu besitzen oder gemietet zu haben. Die

durchschnittliche Miete liegt bei 76 € pro Monat (n=138). Rund 21 % suchen derzeit nach einem Pkw-Stellplatz, den sie kaufen oder mieten könnten. Die Zahlungsbereitschaft (zur Miete) liegt mit durchschnittlichen 62 € (n=96) deutlich unter den realen Mietpreisen. Die Bereitschaft, einen Stellplatz zum selbst genannten Preis mieten oder kaufen zu wollen, sinkt mit zunehmender Entfernung zur Wohnung deutlich

ab. Bei einer Entfernung von bis zu 100 m stimmen 96 % eher oder voll zu, dass sie einen Stellplatz zum genannten Preis mieten oder kaufen würden, 84 % bei 100 m bis <250 m, 47 % bei 250 m bis <500 m und nur noch 9 % bei 500 m bis <750 m (n=93-96).

Die tatsächliche Entfernung zwischen den auf einer Karte angegebenen Wohnstandorten und den Garagen-/Stellplätzen beträgt im Durchschnitt knapp 200 m (entlang des Straßennetzes berechnet, n=160). Diejenigen, die ihren Stellplatz am Standort einer der verstreut liegenden Quartiersgaragen angegeben haben (n=31), müssen mit durchschnittlich 365 m deutlich weiter zu ihrem geparkten Auto gehen.

**ZU FUSS UND MIT DEM AUTO
 UNTERWEGS IN BILK**

Eine Auswahl der Einschätzungen zur lokalen Situation mit Bezug zur Parkplatzsituation wird in Abbildung 3 gezeigt (Nutzer*innen des jeweiligen Verkehrsmittels: Ausschluss bei nie bzw. fast nie). Die überwiegende Mehrheit





Eindrücke zur Parkplatzsituation im Untersuchungsgebiet Düsseldorf-Bilk (© Welsch/ILS)

der Befragten stimmt zu, dass sie gerne zu Fuß in Bilk unterwegs ist. Allerdings ist sicheres Zufußgehen vor allem dort möglich, wo ausreichend breite und unverstellte Gehwege vorhanden sind und weder die eigene Sicht, noch Gehwege und Kreuzungen versperrt oder zugeparkt sind. Dies scheint in Bilk eher nicht der Fall zu sein. Nur wenige stimmen der Aussage zu, dass die Sicht selten versperrt bzw. Kreuzungen selten zugeparkt sind. Auf den Gehwegen abgestellte Fahrräder und E-Scooter werden noch kritischer bewertet. Nur 18 % finden, dass diese das Durchkommen selten behindern.

Im Gegensatz dazu bewerten die Autofahrer*innen die Situation in Bilk eher negativ. Nur 17 % stimmen der Aussage zu, dass sie gerne mit dem Auto in Bilk unterwegs sind. Aussagen zu einer leichten Parkplatzsuche in der Nähe oder zu abendlichen freien Parkplätzen werden mehrheitlich als nicht

zutreffend eingeschätzt. Die meisten schätzen das eigene Parkverhalten als regelgerecht ein. Befragte mit und ohne Pkw im Haushalt unterscheiden sich vor allem, wenn es um Pkw als Hindernisse für Zufußgehende geht. Hier bewerten diejenigen ohne Pkw die Situation signifikant negativer. Auch bei der Frage, ob man gerne mit dem Auto unterwegs ist, unterscheiden sich die Autofahrenden aus Haushalten mit bzw. ohne Pkw signifikant, letztere stimmen seltener zu.

POTENZIELLE VERÄNDERUNG IM PARKRAUMMANAGEMENT

Das Parken wird häufig in und um Innenstädte gesondert geregelt. Dies trifft auch auf Düsseldorf zu, wo es mehrere Tarifzonen gibt und derzeit neue Regeln geplant sind. Eines der ausgewählten Pilotgebiete liegt in Bilk. Deswegen wurde auch nach Einschätzungen zu möglichen Verände-

rungen gefragt, wenn das Parken in Bilk neu geregelt würde (n=103-107 ohne Pkw, n=323-329 mit Pkw). Sowohl Personen mit als auch ohne Pkw im Haushalt stimmen zu hohen Anteilen zu (voll/eher), dass Bewohnerparken eingeführt werden soll (75 % mit Pkw, 73 % ohne Pkw). Noch ungefähr die Hälfte stimmt zu, dass zukünftig für alle öffentlichen Parkplätze Gebühren erhoben werden sollten (50 % mit Pkw, 54 % ohne Pkw). Hingegen gehen bei der Frage nach einer häufigeren Kontrolle von Falschparkenden die Zustimmungswerte weit auseinander: Den 80 % derjenigen ohne Pkw im Haushalt, stehen nur 17 % derjenigen mit Pkw gegenüber.

UMWANDLUNG VON PARKPLÄTZEN

Mehr Platz im Stadtraum für verschiedene Nutzungen, um z. B. mehr Grünflächen und eine bessere Aufenthaltsqualität zu erreichen, würde meist eine

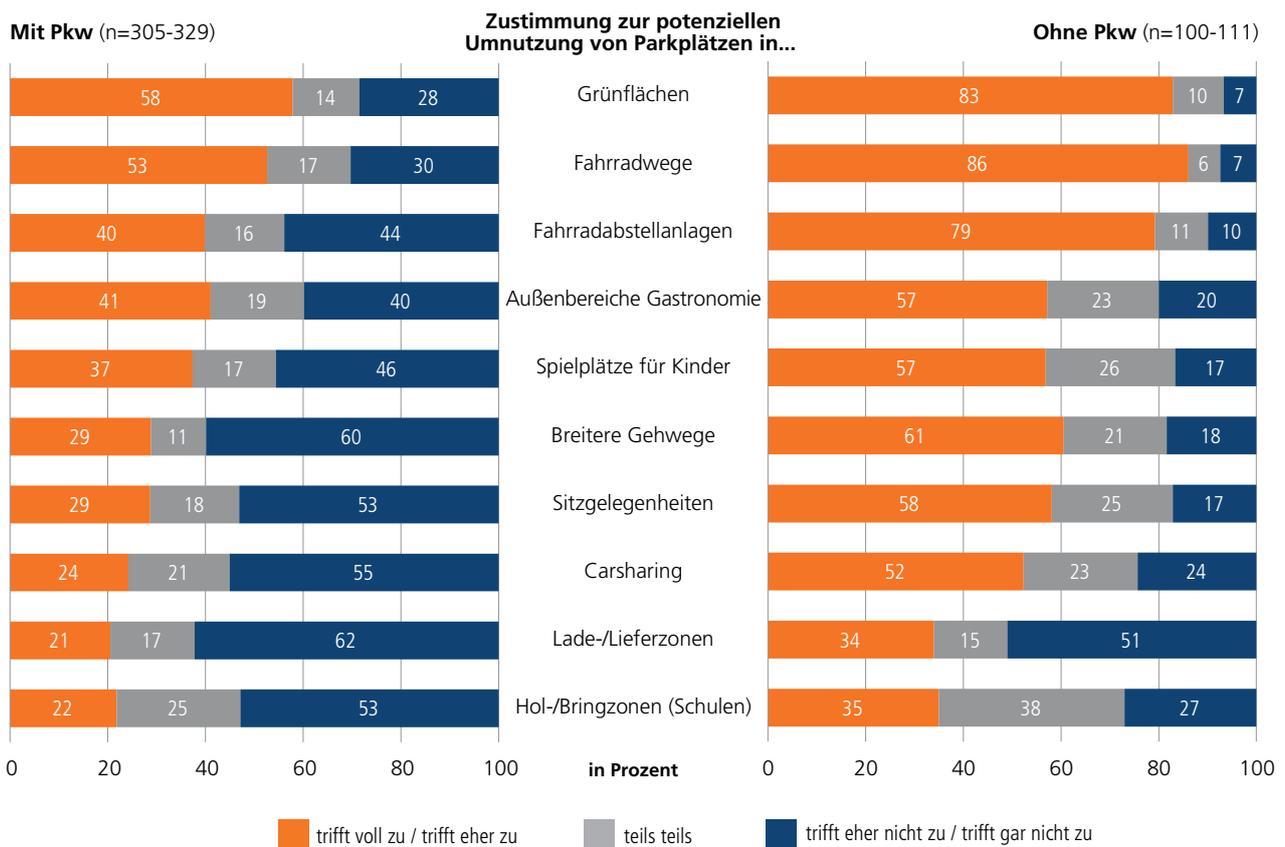


Abbildung 4: Zustimmung zur potenziellen Umnutzung von Parkplätzen nach Pkw-Besitz im Haushalt (eigene Abbildung ILS)

Neustrukturierung des öffentlichen Straßenraums erfordern. Die Bewohner*innen in Bilk wurden deswegen zu einer potenziellen Umwandlung von Parkplätzen in Bilk befragt. Dabei unterscheiden sich die Präferenzen der Bewohner*innen in ihrer Zustimmung signifikant, wenn man die Antworten nach Pkw-Besitz im Haushalt getrennt untersucht (Abb. 4, Rangfolge gemäß allgemeiner Zustimmung).

Wenig überraschend stimmen Personen ohne Pkw im Haushalt einer potenziellen Umwandlung allgemein häufiger zu. Beide Gruppen priorisieren mehr Grünflächen und Fahrradwege. Große Unterschiede gibt es bei breiteren Gehwegen, aber auch bei Fahrradabstellanlagen, Sitzgelegenheiten und Kinderspielplätzen. Diese präferieren Personen ohne Pkw im Haushalt mit deutlich höheren Anteilen. Geringere Zustimmung erhält eine potenzielle

Umwandlung in Carsharing-Plätze, Lade-/Lieferzonen oder Hol-/Bringzonen für Schulen in beiden Gruppen.

NEUE REGELUNGEN BEI DEN BEWOHNERPARKGEBÜHREN

Im Vergleich zu vielen europäischen Nachbarländern beschränken bestehende verkehrsrechtliche Regelungen wie das Straßenverkehrsgesetz (StVG) und die Straßenverkehrsordnung (StVO) derzeit den kommunalen Handlungsspielraum beim Parkraummanagement (Taylor 2021; Agora Verkehrswende 2018). Es können jedoch in abgegrenzten Stadtgebieten die Bewohner*innen bevorzugt werden, wenn z. B. eine hohe Konkurrenz mit anderen Nutzungen (Gastronomie, Einzelhandel) besteht. Allerdings könnten die Gebühren für das Bewohnerparken lange Zeit nicht lokal geregelt werden, sondern waren bundesweit auf eine Ver-

waltungsgebühr von maximal 30,70 € pro Jahr gedeckelt. Mit dieser geringen Gebühr kann keine Lenkungswirkung erreicht werden und sie spiegelte auch nicht die Kosten für Herstellung, Unterhalt und Kontrolle eines Parkplatzes sowie dessen Nutzen wider (Molenda 2016; Bauer/Bracher 2020).

Erst im Juni 2020 wurde es den Bundesländern ermöglicht diese Gebühren eigenständig zu regeln, bzw. ihre Gemeinden dazu zu ermächtigen. Seitdem darf neben dem Verwaltungsaufwand auch die wirtschaftliche Bedeutung der Parkmöglichkeit und der weitere Nutzen für die Bewohner*innen angemessen berücksichtigt werden (Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022).

Diese Reform hat somit das Potenzial, Veränderungen im Sinne einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung zu unterstützen. In Freiburg wur-

Tabelle 2: Bewohnerparkgebühren

STADT	BETRAG (€)	SEIT
Freiburg	240-480	2022
Tübingen	120-180	2022
Hamburg	65-70	2022
Neuss	120 (360)	2022 (2026)
Brühl	141	2023
Kempen	150-270	2023
Bonn	160 (360)	2023 (2024)
Düsseldorf	240-360	geplant
Münster	bis 380	geplant

Quellen: Stadt Freiburg i. Br. 2021; Karschöldgen 2022; Brüggemeier 2023; Hild 2023; Esch 2023

den beispielsweise die Gebühren auf durchschnittlich 360 € pro Jahr angehoben. Der tatsächliche Betrag ist von der Fahrzeuglänge und sozialen Kriterien abhängig. Die Einnahmen sollen in Maßnahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik investiert werden (Stadt Freiburg o. J.). Viele Kommunen planen ebenfalls eine Anhebung oder haben diese bereits beschlossen (Beispiele siehe Tabelle 2). Die Stadt Düsseldorf stellt derzeit ein Gesamtkonzept für das Parkraummanagement auf, in dem u. a. die Gebühr für das Bewohnerparken in Abhängigkeit des Tarifgebiets auf bis zu 360 € angehoben werden soll. Parallel sollen Alternativen zu öffentlichen Parkplätzen gefördert werden (z. B. Öffnung von Supermarktparkplätzen für Anwohnende und Quartiersgaragen) (Stadt Düsseldorf o. J.).

In einem aktuellen Urteil hat das Bundesverwaltungsgericht die Bewohnerparkgebührensatzung der Stadt Freiburg im Breisgau allerdings für unwirksam erklärt. Neben verfahrensrechtlichen Punkten wurde beanstandet, dass die Staffelung nach sozialen Kriterien nicht zulässig ist, da einer solchen Ermäßigung die Rechtsgrundlage fehle. Die Kommunen seien jedoch an die Vorgaben des Bundesgesetzgebers gebunden. Die Staffelung nach Fahrzeuggröße wurde außerdem aufgrund der starken Gebührensprünge als nicht angemessen und den allgemeinen Gleichheitssatz verletzend angesehen. Die

Regelgebührenhöhe von 360 € wurde nicht beanstandet. Als Konsequenz werden viele Kommunen ihre Regelungen anpassen müssen.

Parallel wird u. a. durch den Städtetag eine Reform des StVG durch das Bundesverkehrsministerium gefordert, die den

Kommunen die Möglichkeit gibt, über Mobilitätsfragen vor Ort selbst zu entscheiden (Bundesverwaltungsgericht 2023; Deutscher Städtetag 2023).

EINSCHÄTZUNGEN ZUM BEWOHNER-PARKEN IN BILK

Bei den Fragen zum Bewohnerparken in Bilk ging es um eine potenzielle Staffelung der Gebühren und um die Nutzung der Einnahmen für die Verbesserung verschiedener Verkehrsmittel bzw. der Parkmöglichkeiten. Abbildung 5 zeigt die Mittelwerte der Befragten mit bzw. ohne Pkw (Skala von 1 „stimme gar nicht zu“ bis 5 „stimme voll zu“). Personen ohne Pkw zeigen bei fast allen Fragen höhere Zustimmungswerte, insbesondere bei der Verwendung der Einnahmen für den Fuß- und Radverkehr sowie für den ÖV. Interessanterweise stimmt hier auch die Mehrheit der Befragten mit Pkw zu. Außerdem präferieren Personen ohne Pkw stärker eine

Wenn Bewohnerparken in Düsseldorf neu geregelt wird...

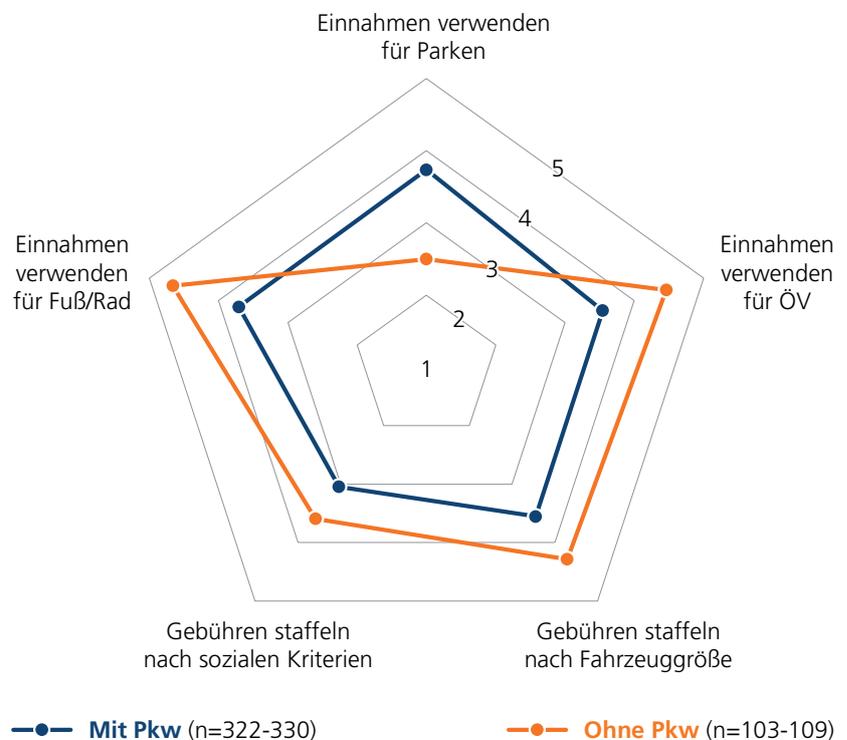


Abbildung 5: Mittlere Zustimmung zu potenzieller Staffelung und Verwendung von Bewohnerparkgebühren nach Pkw-Besitz im Haushalt (eigene Abbildung ILS)

Staffelung der Gebühren. Nur bei der Frage zur Verwendung der Einnahmen für Parkmöglichkeiten zeigt sich wenig überraschend eine geringere Zustimmung.

FAZIT

Derzeit ist die alltägliche Mobilität in Deutschland in vielen Städten durch einen hohen Anteil der Pkw-Nutzung geprägt. Diese ist aufgrund des hohen Platz-, Energie- und Ressourcenverbrauchs und der damit verbundenen negativen Folgen für Gesellschaft und Umwelt jedoch nicht nachhaltig. Modernes Parkraummanagement stellt deswegen einen besonders wichtigen Baustein in der lokalen Verkehrspolitik dar, da Kommunen so das Parken besser regeln, eine nachhaltige Mobilität fördern und auf die Einhaltung ihrer Klimaschutzziele hinwirken können.

Veränderungen im Parkraummanagement, insbesondere die Gebührenerhöhung oder die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und entsprechende Kontrollen werden in der Öffentlichkeit und den Medien häufig besonders kritisch bewertet, auch weil das günstige oder sogar kostenlose Parken nicht selten zur Gewohnheit geworden ist (Dietermann 2023; Siebel 2021).

Die Befragung zu Mobilität und Parken in Düsseldorf-Bilk zeigt, dass viele der Befragten in Haushalten mit mindestens einem Pkw leben, die Alltagsmobilität jedoch überwiegend multimodal mit verschiedenen Verkehrsmitteln durchgeführt wird. Neben dem Zufußgehen sticht der hohe Anteil hervor, der (fast) täglich das Fahrrad nutzt.

Insgesamt wird die Parksituation in Düsseldorf-Bilk als (sehr) schlecht bewertet. Hier spiegelt sich möglicherweise die Tatsache wider, dass nur etwa ein Drittel der Befragten über einen privaten Stell- oder Garagenplatz verfügt. Einmal abgestellt, stehen viele der Pkw über einen längeren Zeit-

raum auf dem Parkplatz und werden nicht bewegt.

Viele Befragte stimmen einer potenziellen Veränderung im Parkraummanagement zu. Besonders eindeutig ist dies beim Bewohnerparken. Würden Parkplätze umgewandelt werden, fänden mehr Grünflächen und mehr Radwege die deutlichste Zustimmung. In vielen Punkten zeigen Personen mit und ohne Pkw im Haushalt eine ähnliche Antworttendenz, wenn auch auf unterschiedlichem Niveau.

Unterschiede nach Pkw-Besitz fallen bei einzelnen Fragen auf, beispielsweise spricht sich jeweils ein etwa doppelt so hoher Anteil von Personen ohne Pkw im Haushalt dafür aus, dass Parkplätze in Fahrradabstellanlagen oder in breitere Gehwege umfunktioniert werden könnten. Stärkere Kontrollen von Falschparkenden werden ebenfalls vor allem von diesen Befragten befürwortet. Einer potenziellen Verwendung von Einnahmen zugunsten des Umweltverbundes oder einer Gebührenstaffelung nach Fahrzeuggröße oder nach sozialen Kriterien stehen Personen mit Pkw kritischer gegenüber. Hier spiegeln sich, wie bei Einschätzungen zur derzeitigen Situation oder zu potenziellen Veränderungen, die unterschiedlichen Interessen und Erfahrungen im Alltag wider. Unterschiede zeigen sich hier bei der Bewertung aus Sicht von Fußgänger*innen z. B. in Bezug auf zugeparkte Kreuzungen. Menschen ohne eigenen Pkw nehmen die Situation beim Zufußgehen offensichtlich anders wahr und bewerten diese deutlich schlechter. Womöglich nehmen Personen mit Pkw im Haushalt problematische Folgen wie zugeparkte Kreuzungen weniger negativ wahr, da sie gleichzeitig auch unmittelbarer von den Vorteilen der (eigenen) Pkw-Nutzung profitieren.

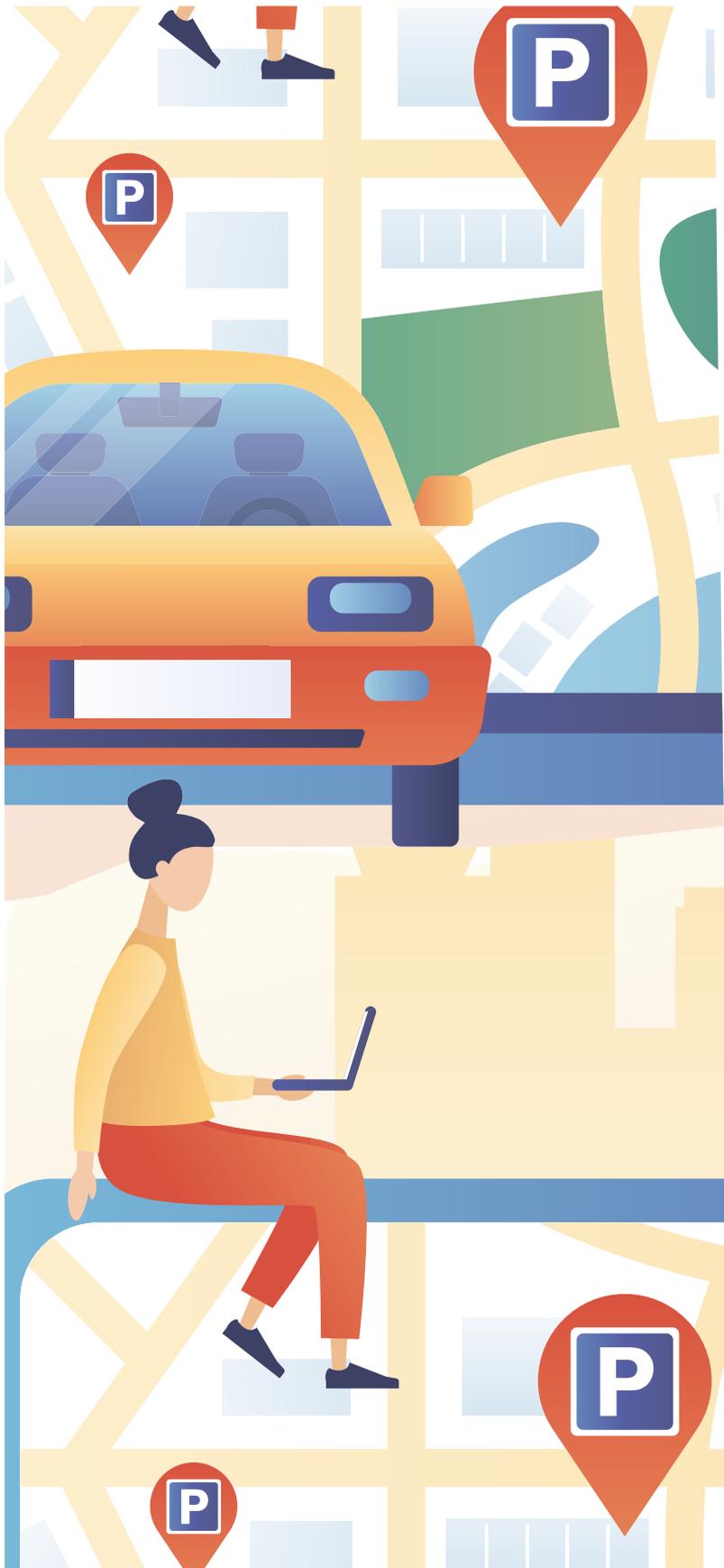
Hier sollten Kommunen ansetzen und ihr Parkraummanagement modernisieren und dieses im Verbund mit weiteren Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Stadt- und Verkehrs-

wicklung nutzen. Klimaschutz, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit sowie die Verbesserung der Barrierefreiheit sollten dabei berücksichtigt werden.

Beispiele aus dem In- und Ausland zeigen, dass insbesondere dicht bebaute, innerstädtische Quartiere von einer Begrenzung des motorisierten (Durchgangs-)Verkehrs sowie einer Neuordnung des Parkens profitieren, z. B. bei der Reduktion des Parksuchverkehrs und der Auslastung der Parkplätze. (VCÖ 2021).

Im Rahmen ihrer Handlungsmöglichkeiten können auch deutsche Kommunen hier mutig, innovativ und aktiv vorgehen. Neben einem guten Konzept sind Information und Kommunikation über anstehende Veränderungen unerlässlich für die Akzeptanz in der Bevölkerung. Dabei sollten Ziele und Hintergründe ebenso eine Rolle spielen, wie Beteiligung und Erläuterung vor und bei der Einführung einzelner Maßnahmen vor Ort (Agora Verkehrswende 2019).

Insgesamt hat unsere Befragung gezeigt, dass es weder eine pauschale Zustimmung noch eine pauschale Ablehnung von Veränderungen im Parkraummanagement gibt, sondern dass verschiedene Personengruppen potenzielle Maßnahmen und neue, innovative Lösungen differenziert bewerten. Möglicherweise stehen größere Teile der Bevölkerung – nicht nur in Düsseldorf-Bilk – potenziellen Veränderungen im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik offener gegenüber, als vielfach in Verwaltung, Politik oder Medien erwartet wird.



LITERATUR

Agora Verkehrswende (2018): Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen. 2. Aufl. Berlin. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora_Verkehrswende_Rechtsgutachten_oeffentlicher_Raum.pdf (09.04.2021).

Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. Berlin. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagement-lohnt-sich_Agora-Verkehrswende_web.pdf (09.04.2021).

Agora Verkehrswende (2020): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. 3. akt. Aufl. Berlin. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora-Verkehrswende_oeffentlicher-Raum_Factsheet_Auflage-3_WEB.pdf (06.08.2021).

Aichinger, Wolfgang (2020): Quartiersmobilität gestalten – Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen. Hrsg. v. Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/20200310_uba_fachbrochure_quartiersmobilitaet_gestalten_bf.pdf (20.04.2021).

Bauer, Uta; Bracher, Tilman (2020): Bewohnerparken in Städten – wie teuer darf es sein? In: Berichte – Das Magazin des Difu, 3, 4–5.

Brüggemeier, Lara (2023): Anwohnerparken in Münster wird teurer (Lokalzeit Münsterland). In: WDR, 15.02.2023. <https://www1.wdr.de/nachrichten/westfalen-lippe/anwohner-parken-muenster-teurer-100.html> (09.05.2023).

Bundesverwaltungsgericht (2023): Bewohnerparkgebührensatzung der Stadt Freiburg im Breisgau unwirksam. Pressemitteilung Nr. 47, 13.06.2023. <https://www.bverwg.de/dep/2023/47> (19.06.2023).

Deutscher Städtetag (2023): Deutscher Städtetag zu Urteil zu Bewohnerparken „Höhe der Gebühren nicht in Zweifel gezogen“, 14.06.2023. <https://www.staedtetag.de/presse/pressemeldungen/2023/deutscher-staedtetag-zu-urteil-zu-bewohnerparken-hoehe-der-gebuehren-nicht-in-zweifel-gezogen> (19.06.2023).

Dietermann, Judith (2023): Autos müssen in Frankfurt künftig ganz auf der Straße parken. In: Frankfurter Neue Presse, 11.02.2023. <https://www.fnp.de/frankfurt/der-strasse-parken-autos-muessen-von-nun-an-ganz-auf-92074719.html> (09.05.2023).

Esch, Alexander (2023): So entschied der Stadtrat über teures Anwohnerparken. In: Rheinische Post, 18.05.2023. https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/duesseldorf-teures-anwohnerparken-stadtrat-hat-entschieden_aid-90089885 (07.06.2023).

GDV – Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (Hrsg.) (2020): Unfallrisiko Parken für Radfahrer und Fußgänger. Unfallforschung kompakt, 98. Berlin. <https://udv.de/de/publikationen/unfallforschung-kompakt/unfallrisiko-parken-fuer-fussgaenger-und-radfahrer> (19.04.2021).

Gössling, Stefan; Schröder, Marcel; Späth, Philipp; Freytag, Tim (2016): Urban Space Distribution and Sustainable Transport. In: Transport Reviews 36, 5, 659–679. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1147101>.

Hild, Peter (2023): 360 Euro im Jahr: Anwohnerparken in Düsseldorf wird deutlich teurer. In: WDR, 07.03.2023. <https://www1.wdr.de/nachrichten/rheinland/anwohnerparken-duesseldorf-teurer-100.html> (21.04.2023).

Höltig, Jonas (2022): Vollzugsdefizite beim illegalen Gehwegparken. In: NVZ – Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, 5, 220–226.

Karschöldgen, Ines (2022): NRW-Gebühren für Anwohnerparken. In: WDR, 19.12.2022. <https://www1.wdr.de/nachrichten/nrw-gebuehren-fuer-anwohnerparkausweise-100.html> (21.04.2023).

Kirschner, Franziska (2021): Parking and competition for space in urban neighborhoods: Residents' perceptions of traffic and parking-related conflicts. In: Journal of Transport and Land Use 14, 1, 603–623. <http://dx.doi.org/10.5198/jtlu.2021.1870>.

Kirschner, Franziska; Lanzendorf, Martin (2019): Parking management for promoting sustainable transport in urban neighbourhoods. In: Transport Reviews 40, 1, 54–75. <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1666929>.

Kirschner, Franziska; Lanzendorf, Martin (2020): Support for innovative on-street parking policies: empirical evidence from an urban neighborhood. In: Geographies of Passenger 85, 102726. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S096669231931097X>.

Landeshauptstadt Düsseldorf (2022): Stadtgebietsprofile – Stadtbezirke und Stadtteile (Bilk 036). Statistische Daten – Amt für Statistik und Wahlen, aktualisiert am 08.05.2023. https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt12/statistik/stadtforschung/download/stadtteile/Bilk_036.pdf (09.05.2023).

Molenda, Inga (2016): Parkraumbewirtschaftung im Spannungsfeld von Effizienz und Verträglichkeit – Eine ökonomische Analyse unter besonderer Berücksichtigung der Sonderparkberechtigung „Bewohnerparken“. Dissertation. Baden-Baden: Nomos.

Pressl, Robert; Rye, Tom (2020): Gute Argumente und Prinzipien des Parkraummanagements. https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-10/PARK4SUMP_reasons_28092020_DE_web.pdf (11.01.2022).

Schubert, Susanne; Eckert, Karl; Dross, Miriam; Michalski, Daniela; Preuß, Thomas; Schröder, Alice (2023): Dreifache Innenentwicklung –

Definition, Aufgaben und Chancen für eine umweltorientierte Stadtentwicklung. Hrsg. v. Umweltbundesamt. 2. Aufl. Dessau-Roßlau.

Siebel, Carla (2021): Verkehrs-Hammer in Dortmund: Mehrere Parkplätze bald nicht mehr kostenlos. In: Ruhr 24, 08.07.2021. <https://www.ruhr24.de/dortmund/park-and-ride-dortmund-parkplaetze-2022-kosten-schranken-kassenautomat-dsw21-fremdparker-zr-90845211.html> (09.05.2023).

Stadt Düsseldorf (o.J.): Parkraumkonzept Düsseldorf. <https://www.duesseldorf.de/verkehrsmanagement/mobilitaet-neu-denken/parkraumkonzept> (09.05.2023).

Stadt Freiburg (o.J.): Bewohnerparken. Nur mit Parkausweis. <https://www.freiburg.de/pb/907354.html> (21.04.2023).

Stadt Freiburg i. Br. (2021): Satzung der Stadt Freiburg i. Br. über die Erhebung von Bewohnerparkgebühren. (Bewohnerparkgebührensatzung) vom 14. Dezember 2021.

Taylor, Elizabeth (2021): Free parking for free people: German road laws and rights as constraints on local car parking management. In: Transport Policy 101, 23–33. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.11.013>.

UBA – Umweltbundesamt (2022): Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugbestand. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeugbestand#langer-verkehrswege> (14.06.2023).

VCÖ (2021): Parkraumbewirtschaftung für Mobilitätswende nutzen. VCÖ factsheet. Verkehr aktuell 9. Wien. <https://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCoe-Factsheets/2021/2021-09%20Factsheet%20Parkraumbewirtschaftung%20f%C3%BCr%20Mobilit%C3%A4tswende%20nutzen/VC%C3%96-Factsheet%20Parkraumbewirtschaftung%20f%C3%BCr%20Mobilit%C3%A4tswende%20nutzen.pdf> (10.05.2023).

Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.) (2022): Ansätze zur Festlegung der Gebühren für Bewohnerparkausweise. Köln. <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/9bf175d0c41f830ee035cefb77e40810/znm-hinweisepapier-bewohnerparken.pdf> (04.07.2023).

IMPRESSUM

Herausgegeben vom

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH

Brüderweg 22–24
44135 Dortmund
Postfach 10 17 64
44017 Dortmund

Telefon +49 (0)231 90 51–0
Telefax +49 (0)231 90 51–155

poststelle@ils-forschung.de
www.ils-forschung.de

 @ils_forschung
@ils_research

 @ilsforschung@
wisskomm.social

 ils-forschung

 ilsforschung

 stadt_land_forschung

 ILS Forschung

Ausgabe TRENDS 02/23

© ILS 2023, alle Rechte vorbehalten

Auflage 500, gedruckt auf Recycling-Offset, aus 100% Altpapier, FSC® zertifiziert und EU Eco-Label ausgezeichnet

ISSN: 2701-4738 (Print)

ISSN: 2701-4746 (Online)

<https://doi.org/10.58122/z53d-wr49>

Agenturfotos

AdobeStock_272798161_225280192, _442464417, _448233356, Janina Welsch

Layout

Silke Pfeifer

Kartografie

Jutta Rönsch

Das Projekt wird in Kooperation mit dem Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen (MHKB) und dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) durchgeführt.

Ministerium für Heimat, Kommunales,
Bau und Digitalisierung
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung