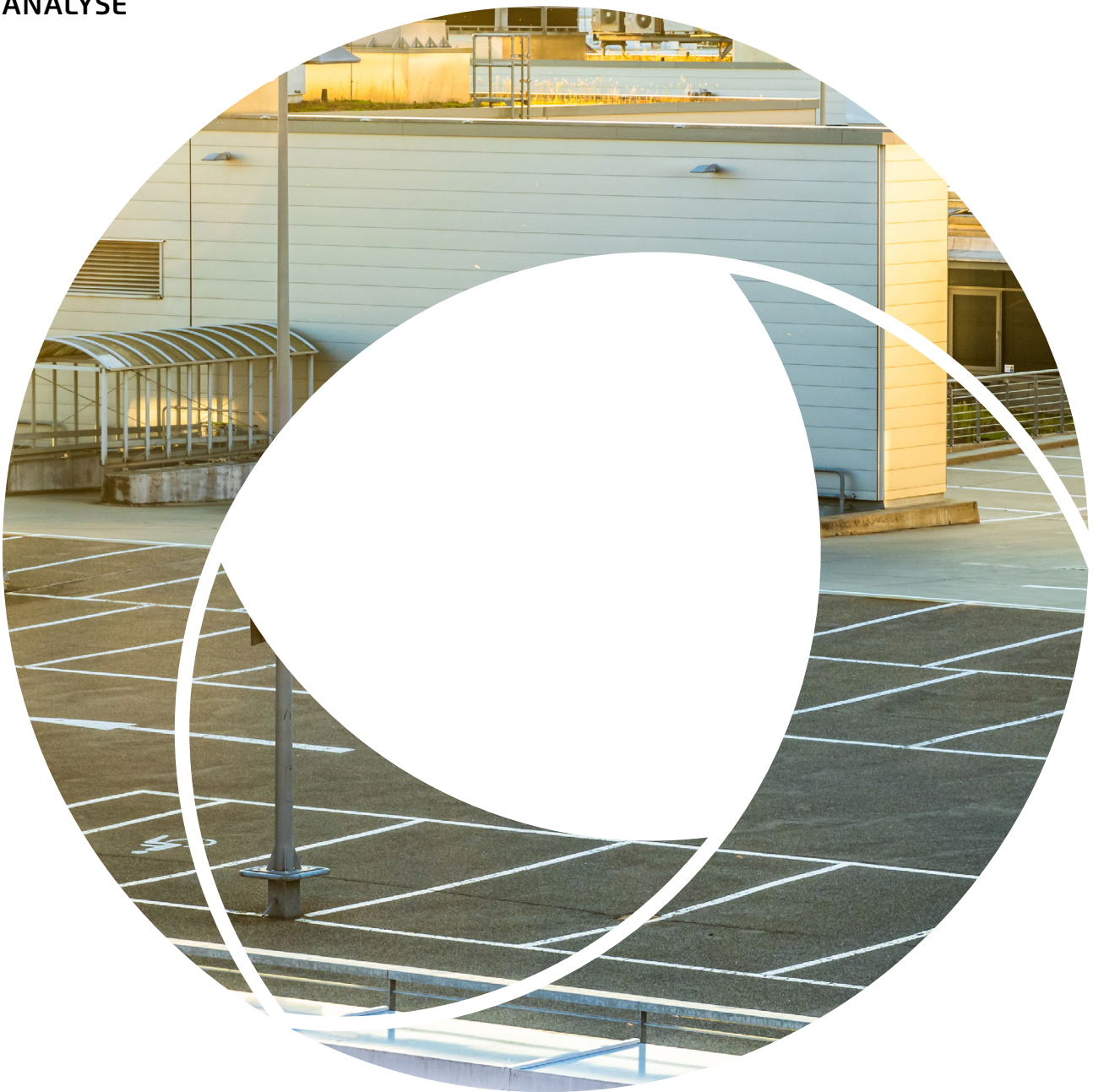




Parken nach Feierabend und Ladenschluss

Warum es sich lohnt, Parkraum von Bürogebäuden, Einzelhandel und Mehrfamilienhäusern mehrfach zu nutzen, und wie Kommunen dies voranbringen können

ANALYSE



Impressum

Parken nach Feierabend und Ladenschluss

Warum es sich lohnt, Parkraum von Bürogebäuden, Einzelhandel und Mehrfamilienhäusern mehrfach zu nutzen, und wie Kommunen dies voranbringen können

ANALYSE

ERSTELLT IM AUFTRAG VON

Agora Verkehrswende

Agora Transport Transformation gGmbH
Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin
T +49 (0)30 700 14 35-000
F +49 (0)30 700 14 35-129
www.agora-verkehrswende.de
info@agora-verkehrswende.de

PROJEKTLEITUNG

Wolfgang Aichinger
wolfgang.aichinger@agora-verkehrswende.de

DURCHFÜHRUNG

Auftragnehmer

Dr. Ing. Volker Blees, Darmstadt

Satz: Marica Gehlfuß

Titelbild: iStock/FooTToo

Bitte zitieren als:

Agora Verkehrswende (2024): *Parken nach Feierabend und Ladenschluss. Warum es sich lohnt, Parkraum von Bürogebäuden, Einzelhandel und Mehrfamilienhäusern mehrfach zu nutzen, und wie Kommunen dies voranbringen können.*

Veröffentlichung: August 2024
114-2024-DE

www.agora-verkehrswende.de

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

es ist paradox: Kaum etwas ist so umkämpft und begehrt wie Straßenparkplätze in deutschen Städten; doch nur wenige Meter weiter stehen oft Parkplätze leer – sei es in Tiefgaragen von Bürogebäuden oder auf Supermarktparkplätzen, wenn die Läden geschlossen sind. Eine effektive Parkraumpolitik sollte anstreben, den ruhenden Verkehr genau dorthin zu lenken, wo das Parken sicher möglich ist und niemanden behindert. Doch offenbar gibt es Hürden, die einer sogenannten Mehrfachnutzung von Stellplätzen im privaten Raum entgegenstehen.

Wie lässt sich dieses Potenzial besser nutzen? Diese Frage treibt insbesondere die Lokalpolitik um, für die die Mehrfachnutzung ein echtes Gewinnerthema ist. Das Erschließen bisher ungenutzter Stellplätze kann Diskussionen um knappe Flächen entspannen; beispielsweise, wenn vermehrt gegen bisher geduldetes, aber illegales Gehwegparken vorgegangen wird. Es kann lokalem Gewerbe und Handwerk verlässlich verfügbare Stellplätze für Firmenfahrzeuge liefern; und es kann – in Verbindung mit dem Aufbau von Ladeinfrastruktur – die Suche nach Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge einfacher machen. Das alles macht also nicht nur das Parkraummanagement effizienter, sondern auch die Umstellung des Verkehrs auf erneuerbare Energien.

Wir haben daher Dr.-Ing. Volker Blees mit der Strukturierung und Bewertung der wichtigsten offenen Fragen beauftragt. Er ist Professor für Verkehrswesen an der Hochschule RheinMain in Wiesbaden und seit vielen Jahren ein ausgewiesener Experte für Parkraummanagement und Stellplatzsatzungen. Sein Wissen bringt er unter anderem in die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ein. Zudem konnten wir auf die Rechtsexpertise der Kanzlei Becker Büttner Held zugreifen.

Mit diesem Papier beschreiben wir, in welchen Fällen sich der Aufwand lohnen könnte, Parkplätze im privaten Raum für eine Mehrfachnutzung zu erschließen. Denn eine einfache Antwort gibt es nicht. Jeder Parkplatz, jede Situation ist anders. Aber unsere Studie gibt Hinweise, mit denen sich Lokalpolitik, Verwaltung oder auch Planerinnen und Planer dem Thema Mehrfachnutzung nähern können.

Für alle Fälle gilt: Es braucht politischen Willen und Personalkapazitäten in der Verwaltung, um die Mehrfachnutzung voranzubringen. Am Anfang geht es vor allem darum, dass Städte und Gemeinden das Thema für sich entdecken, aktiv auf Eigentümer und Betreiber von Parkplätzen zugehen und die Hürden für eine Mehrfachnutzung senken. Perspektivisch erwarten wir jedoch, dass sich die Idee der Mehrfachnutzung immer mehr allein aufgrund der wirtschaftlichen Chancen verbreitet und gleichzeitig den Kommunen mehr Handlungsspielraum für die Gestaltung des öffentlichen Raums verschafft.

Wir freuen uns auf die weitere Diskussion und wünschen eine anregende Lektüre.

Dr. Wiebke Zimmer

Stellvertretende Direktorin
für das Team von Agora Verkehrswende
Berlin, im August 2024

Ergebnisse und Empfehlungen

- 1 Mehrfachnutzung von Stellplätzen schafft Platz.** Sie bietet – insbesondere in Verbindung mit Parkraumbewirtschaftung im städtischen öffentlichen Raum – Potenziale für eine effizientere Parkraumnutzung, für eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in den privaten Raum und für eine Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV.
- 2 Mehrfachnutzung lässt sich pragmatisch an bestehenden Stellplatzanlagen einrichten.** Sie ist deutlich günstiger und auch rascher umsetzbar als die häufig geforderte Errichtung von Quartiersgaragen in Bestandsgebieten. Sowohl die notwendigen Technologien (Zufahrtskontrolle, Überwachung) als auch Betriebs-, Geschäfts- und Tarifmodelle stehen zur Verfügung. Die Anwendungsfälle sind heterogen und die konkreten Potenziale müssen fallweise ermittelt werden. Bei bestehenden Stellplatzanlagen sind häufig Veränderungen der Zufahrtskontrolltechnologien sowie unter Umständen kleinere bauliche Änderungen erforderlich. Ferner sind im Einzelfall die baurechtlichen Voraussetzungen zu prüfen.
- 3 Die Öffnung bestehender Stellplätze bringt Mehrwert.** Die Eigentümer, Besitzer und Betreiber von Stellplatzanlagen haben vor allem am Anfang mehr Aufwand, können aber mit zusätzlichen Einnahmen und positiven Imageeffekten rechnen. Auch die Auslastung von Ladeinfrastruktur kann durch Mehrfachnutzung erhöht werden. Die Nutzung (und damit die Wirtschaftlichkeit) dieser Angebote wird maßgeblich von der Bewirtschaftung der umliegenden Straßen beeinflusst. Bei vielen Pilotprojekten ist aktuell auch eine hohe positive Aufmerksamkeit von Politik und Öffentlichkeit zu beobachten.
- 4 Kommunen kommt eine zentrale motivierende, koordinierende und ermöglichende Rolle zu.** Ihre eigenen Liegenschaften, zum Beispiel die Parkplätze von Schulen, Verwaltungen und Sportanlagen, kommen häufig für Mehrfachnutzungen infrage. Die Kommunen sollten eigenes Know-how aufbauen, verwaltungsinterne Schnittstellen entwickeln, etwa zwischen Verkehrsplanung, Bauamt und Wirtschaftsförderung, und, gegebenenfalls in Kooperation mit spezialisierten Betreibern, Stellplatzbesitzern konkrete Umsetzungswege anbieten. Eine ähnliche Vorgehensweise empfiehlt Agora Verkehrswende auch für die Unterstützung des Ladeinfrastrukturaufbaus (mehr dazu im Leitfaden „Stadt, Land, Ladefluss“).
- 5 Einzelne regulatorische Rahmenbedingungen berücksichtigen noch zu wenig die Chancen von Mehrfachnutzungen.** Im Bauordnungsrecht kann die hessische Bauordnung Vorbild sein, die eine Mehrfachnutzung grundsätzlich gestattet, sofern Stellplätze nicht von der ursprünglichen Nutzergruppe benötigt werden. Im Bereich der technischen Normen ist der Reformbedarf der Berechnungsgrundlagen für Lärm, der beim Parken auftritt, durch den anstehenden Aufbau von Ladeinfrastruktur nochmal stärker ins Blickfeld gerückt. Generell ist das Wissen über Parkraumbangebot und -nachfrage im privaten Raum sowie zur Mehrfachnutzung von Stellplätzen gering. Um den großen Bedarf zu decken, braucht es mehr Wissenstransfer, Forschung und Entwicklung.

Inhalt

Vorwort	3
Ergebnisse und Empfehlungen	4
1 Warum ist Stellplatz-Mehrfachnutzung sinnvoll?	7
2 Welche Fälle für Mehrfachnutzungen gibt es?	11
2.1 Freie Stellplatzwahl in geschlossener Nutzergruppe (Fall 1)	11
2.2 Nutzung von Stellplatz-Überkapazitäten durch Externe (Fall 2)	13
2.3 Zeitlich gestaffelte Stellplatznutzung durch unterschiedliche Gruppen von Nutzer:innen (Fall 3)	14
3 Wie groß sind die Potenziale?	19
3.1 Stellplatzpotenziale im privaten Raum	19
3.2 Nutzenpotenziale für die verschiedenen Akteure	23
4 Beispiele für Mehrfachnutzung	26
4.1 Parkplatzbörse Wien	26
4.2 Mehrfachnutzung bei der Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg	27
4.3 Corporate Parking Mannheim	27
4.4 Mehrfachnutzung von Supermarkt-Parkplätzen in Düsseldorf	28
4.5 Zeitweilige Mehrfachnutzung während Straßenbaumaßnahmen in Heidelberg	28
4.6 Stellplatzsharing-Tools	29
5 Wo, durch wen und wie können Stellplatz-Mehrfachnutzungen realisiert werden?	30
5.1 Voraussetzungen für gelingende Mehrfachnutzung	31
5.2 Identifizieren geeigneter Objekte	32
5.3 Mehrfachnutzungen umsetzen	33
5.4 Checkliste für die Umsetzung von Stellplatz-Mehrfachnutzung	42
6 Wo bestehen Entwicklungsbedarfe?	43
7 Anhang	44
Einbezogene Expertinnen und Experten	46

1 | Warum ist Stellplatz-Mehrfachnutzung sinnvoll?

Die Mehrfachnutzung von Stellplätzen ist im öffentlichen Raum der Standard: Stellplätze oder Parkstände entlang der Straße oder auf Parkplätzen sind nicht bestimmten Personen oder Fahrzeugen zugeteilt, sondern können von allen in Anspruch genommen werden. Das ermöglicht eine effiziente Nutzung, denn der knappe Parkraum kann im Laufe eines Tages von verschiedenen Fahrzeugen nacheinander belegt werden.¹ In Innenstadtlagen beispielsweise nutzen tagsüber mehrere Kund:innen nacheinander einen Stellplatz, abends Restaurantgäste und nachts Anwohnerinnen und Anwohner. Dieses Prinzip wechselseitiger Nutzung durch unterschiedliche Gruppen ist mit seiner Effizienz im öffentlichen Straßenraum etabliert und so selbstverständlich, dass es keiner Erklärung bedarf. Auch in öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen kommt es daher zur Anwendung.

Anders sieht es bei Stellplätzen auf privaten Grundstücken aus: Sie stehen in aller Regel nur bestimmten Gruppen oder gar nur bestimmten Personen und Fahrzeugen zur Verfügung. Stellplätze an Wohngebäuden dienen allein den Bewohnerinnen und Bewohnern, Stellplätze von Einzelhandelsgeschäften nur deren

Kund:innen, Stellplätze von Bürogebäuden nur den dort Beschäftigten. Meist nutzen die jeweiligen Gruppen den Parkraum lediglich zu bestimmten Zeiten. Das hat zur Folge, dass die Stellplätze große Teile des Tages leer stehen (Abbildung 1). Eine Mehrfachnutzung, wie sie im öffentlichen Raum selbstverständlich ist, bildet hier die Ausnahme.²

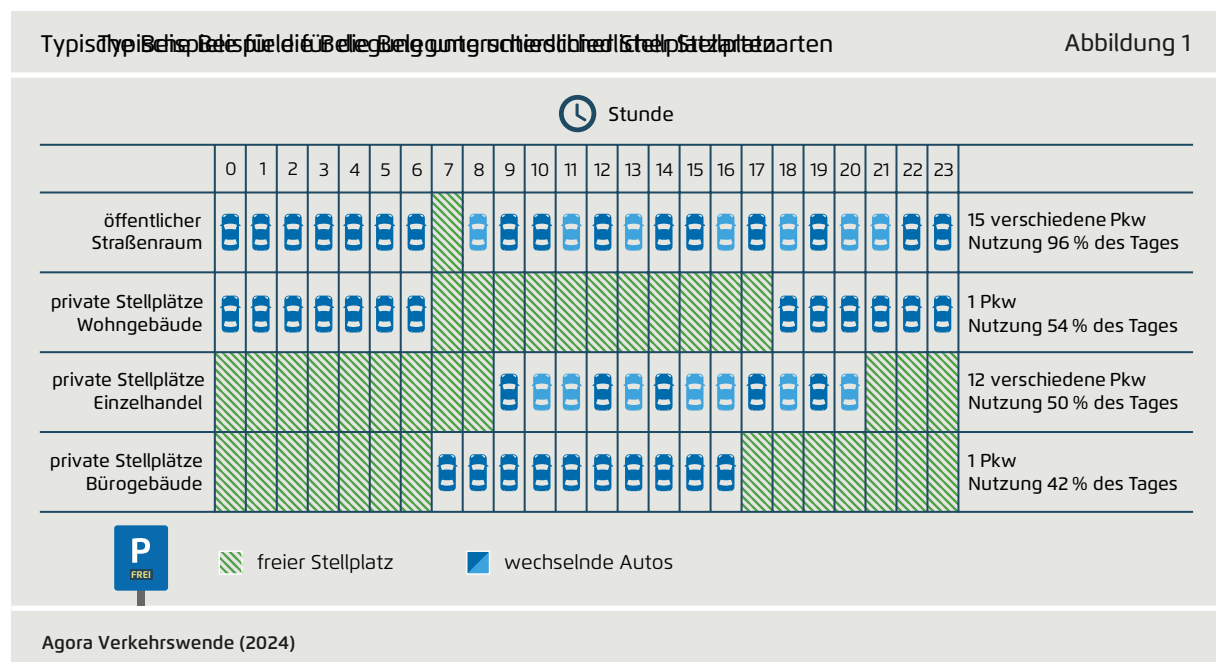
Dabei gibt es eine Reihe guter Gründe, Mehrfachnutzungen von Stellplätzen auch im privaten Raum zu fördern und zu etablieren. Mehrfachnutzung kann dazu beitragen, aktuelle Ziele der Stadt- und Verkehrsentwicklung zu erreichen und auf gegenwärtige Entwicklungen zu reagieren:

- Straßenräume aufzuwerten und öffentliche Flächen gerechter zu verteilen, gelingt meist nur, wenn der öffentliche Parkraum reduziert wird.³ Durch Stellplatz-Mehrfachnutzung im privaten Raum kann eine

1 FGSV (2023).

2 Auch in der verkehrsplanerischen Fachliteratur finden sich bislang nur spärliche Hinweise zu Potenzial und Umsetzung von Stellplatz-Mehrfachnutzung, vgl. u. a. FGSV (2005), Hopfner (2021), Pech et al. (2009).

3 Vgl. Agora Verkehrswende (2022); Drews (2022); UBA (2017 a); UBA (2017 b).



Mehrfachnutzung ist tagsüber im öffentlichen Raum und bei Handelsimmobilien bereits Standard.

solche Reduzierung kompensiert und Parknachfrage in den privaten Raum verlagert werden, wie es das aktuelle technische Regelwerk fordert.⁴

- Stellplätze im öffentlichen Raum bereitzuhalten, ist teuer und die Kosten werden durch Parkgebühren bisher kaum gedeckt.⁵ Kommunen werden zukünftig vermehrt flächenhafte Parkraumbewirtschaftung einführen und das Parkgebührenniveau so anheben, dass es dem tatsächlichen Wert entspricht.⁶ Stellplatz-Mehrfachnutzung kann die dadurch zunehmende Nachfrage nach privatem Parkraum auffangen.

4 Vgl. FGSV (2023), S. 12: „Für den öffentlichen Straßenraum gilt grundsätzlich, dass hier zunächst die zur Verfügung stehenden Flächen für regelkonforme Anlagen des fließenden Verkehrs einschließlich ÖPNV [...], Rad- und Fußverkehr, für Aufenthaltsflächen und für erforderliche Stadtbegrünung zur Verfügung stehen. Mit Ausnahme von Parkständen für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Flächen für Liefer- und Ladeverkehr sollte das Parken von Kraftfahrzeugen vorrangig auf private Flächen verlagert werden.“

5 Vgl. Agora Verkehrswende (2018); Verkehrsministerium BaWü (2016).

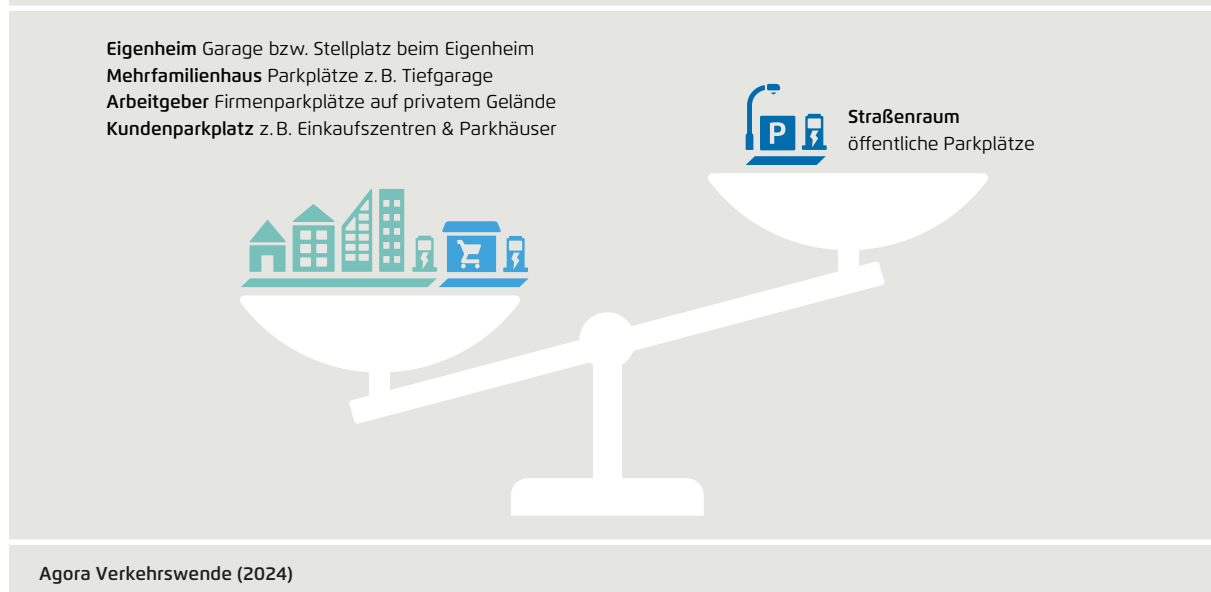
6 Vgl. Pressl/Rye (2020).

- Der Betrieb von Stellplätzen im privaten Raum verursacht hohe Kosten, die in vielen Fällen nicht an die Stellplatznutzer:innen durchgereicht, sondern beispielsweise aus Wohnungsmieten quersubventioniert werden.⁷ Durch Stellplatz-Mehrfachnutzung im privaten Raum können zusätzliche Einnahmen erwirtschaftet werden, die zur Kostendeckung und gleichzeitig zur Kostenwahrheit beitragen.
- Der Ausbau von E-Ladeinfrastruktur auf privaten Stellplätzen schreitet voran. Dies reduziert Flächenkonflikte im öffentlichen Raum (siehe Abbildung 2). Sowohl aus ökonomischer Sicht als auch im Hinblick auf eine rasche Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erscheint es sinnvoll, die Ladesäulen im privaten bzw. halböffentlichen Raum durch Mehrfachnutzungen besser auszulasten.
- Entwicklungen im gewerblichen Bereich wie die Einführung von Mobilitätsbudgets für Beschäftigte oder die weitere Verbreitung von Homeoffice führen aktuell zu einem Rückgang der Stellplatznachfrage im privaten Raum. Stellplatz-Mehrfachnutzung ist ein angemessenes Instrument, um darauf zu reagieren.

7 Vgl. Deschermeier et al. (2023).

Zusammenhang zwischen privater und öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

Abbildung 2



Der Schwerpunkt des Ladeinfrastrukturaufbaus sollte im halb-öffentlichen und privaten Raum liegen. Dort unterstützt die Mehrfachnutzung von Stellplätzen (und Ladeinfrastruktur) die Wirtschaftlichkeit.

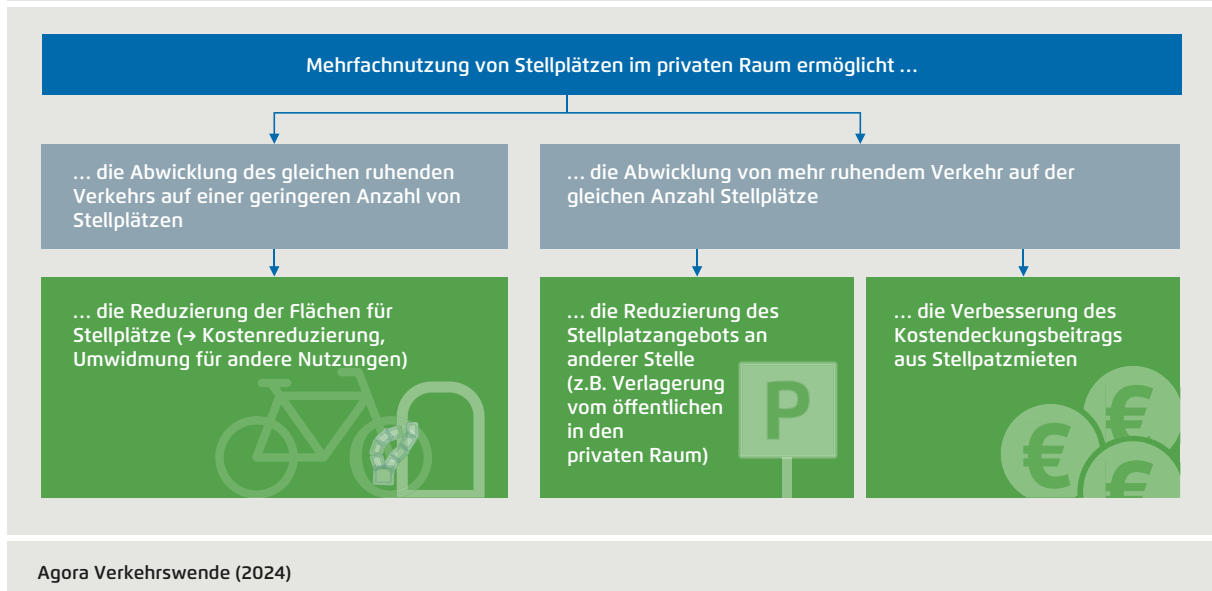


Abbildung 3 zeigt die verschiedenen prinzipiellen Handlungsoptionen durch Stellplatz-Mehrfachnutzung im privaten Raum im Überblick.

- Die Errichtung von Stellplätzen im Neubau ist teuer und trägt zur Flächenversiegelung, zu CO₂-Emissionen („graue Energie“) und zu Eingriffen in die Ressource Boden bei. Wenn Stellplatz-Mehrfachnutzung von Beginn an mitgeplant wird, kann die Anzahl der baulich erforderlichen Stellplätze verringert werden.

Werden Stellplätze mehrfach genutzt, kann das Kosten senken, Erträge steigern – und die Umnutzung von Parkständen im Straßenraum (etwa für einen neuen Radweg) erleichtern (siehe Abbildung 3).

Viele Gemeinsamkeiten zwischen dem Einrichten von Mehrfachnutzung und dem Aufbau von Ladeinfrastruktur an Orten des täglichen Lebens

Schon heute bieten beispielsweise Supermärkte, Möbelhäuser oder Schnellrestaurants ihren Kund:innen an ausgewählten Standorten Ladeinfrastruktur an, die während der Marktöffnungszeiten zum Aufladen von E-Fahrzeugen benutzt werden kann⁸. Dabei greift der Handel in vielen Fällen auf die Expertise spezialisierter Stellplatz- und Ladeinfrastrukturbetreiber zurück.

Die EU-Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (Energy Performance of Buildings Directive, EPBD) verpflichtet den Handel dazu, das Angebot an Ladeinfrastruktur noch deutlich zu erhöhen. Die Umsetzung dieser Richtlinie in deutsches Recht wird durch eine Novelle des Gesetzes zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG) erfolgen. Dabei sind noch einige Details offen und Deutschland hat die Möglichkeit, bei der nationalen Umsetzung über die EU-Mindestvorgaben hinauszugehen.

Bereits jetzt zeigt sich jedoch mit Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit der Ladeinfrastruktur eine große Ähnlichkeit zur Mehrfachnutzung bestehender Stellplätze. Laut Branchenangaben gibt es zwar „immer mehr Ladepunkte für E-Autos auf den Parkplätzen des Handels – allerdings ist deren Auslastung noch ausbaufähig“⁹. Dies liegt u. a. an den begrenzten Nutzungszeiten. Eine Mehrfachnutzung von Supermarktparkplätzen über die Öffnungszeiten des Handels hinaus könnte die Wirtschaftlichkeit der dort errichteten Ladeinfrastruktur erhöhen. So könnten neben den Kund:innen des Einzelhandels auch Anwohner:innen oder lokal ansässiges Gewerbe die Ladeinfrastruktur zum Laden, und gegebenenfalls weitere, leerstehende Stellplätze zum „Parken nach Feierabend und Ladenschluss“ nutzen. Dies ist insbesondere deswegen wichtig, weil es gerade für Elektroautofahrer:innen ohne eigenen Stellplatz noch zusätzliche Lademöglichkeiten braucht.

Eine weitere Ähnlichkeit zwischen der Mehrfachnutzung und dem Stromtanken besteht hinsichtlich der rechtlichen Anforderungen an diese neuen Nutzungsformen von Infrastruktur an Supermarktparkplätzen. So ist im Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung¹⁰ eine Studie zu den Immissionen von Ladestandorten und ein Leitfaden für die Nutzung gewerblicher Parkplätze außerhalb der Öffnungszeiten vereinbart. Die Ergebnisse sind bislang noch nicht veröffentlicht¹¹.

8 Vgl. EHI (2024 a): In einer Studie wurden 48 Handelsketten mit 22.717 Filialen und 13 Shopping- bzw. Fachmarktcenter mit 149 Standorten zum Ladeinfrastrukturangebot für Kund:innen befragt. Drei Viertel gaben an, bereits heute Ladesäulen bereitzustellen, weitere 13 Prozent planten dies.

9 EHI (2024 b)

10 BMDV (2022)

11 Der Handelsverband Deutschland (HDE) beschreibt im Zusammenhang mit der Nutzung von Ladeinfrastruktur nach Ladenschluss ähnliche (juristische) Probleme, wie sie für die Mehrfachnutzung generell genannt werden. Dazu zählen u. a. sehr hohe Lärmschutzvorgaben, für die der Verband eine Lösung fordert.

2 | Welche Fälle für Mehrfachnutzungen gibt es?

In der Praxis kommen hinsichtlich Betriebsweise und Nutzergruppen unterschiedliche Fallkonstellationen vor, die nachfolgend systematisiert dargestellt werden:

1. Stellplätze innerhalb einer beschränkten Nutzergruppe (zum Beispiel Beschäftigte eines Unternehmens) werden nicht mehr individuell zugeteilt/reserviert, sondern allen Personen dieser Gruppe zur Verfügung gestellt.
2. Stellplatz(über)kapazitäten werden ohne zeitliche Beschränkungen fremden Nutzergruppen zur Verfügung gestellt (zum Beispiel Unternehmensstellplätze auch für Beschäftigte benachbarter Unternehmen, nicht vermietete Stellplätze eines Wohngebäudes für Bewohnende aus der Nachbarschaft).
3. Stellplätze werden zu unterschiedlichen Zeiten unterschiedlichen Nutzergruppen zur Verfügung gestellt.

Im Fokus des vorliegenden Papiers steht Fall 3 als organisatorisch und rechtlich komplexeste Konstellation; Erkenntnisse für die Fälle 1 und 2 können daraus abgeleitet werden.

2.1 Freie Stellplatzwahl in geschlossener Nutzergruppe (Fall 1)

Bei Unternehmensparkplätzen und Wohngebäuden ist eine feste, persönliche Zuteilung jeden Stellplatzes zu einer bestimmten Nutzerin oder einem bestimmten Nutzer üblich.¹² Für die Nutzerinnen und Nutzer bietet dieses Prinzip den Vorteil, dass sie stets denselben Stellplatz in Anspruch nehmen können, der für sie reserviert ist. Sind sie abwesend, steht ihr Stellplatz leer.

Insbesondere bei Beschäftigtenstellplätzen sind bei einer solchen persönlichen Zuteilung in der Praxis hohe Leerstandsquoten zu beobachten: Urlaub, Dienstreisen oder Krankheit führen dazu, dass reservierte Stellplätze nicht jeden Tag genutzt werden. Dass sich Homeoffice in den letzten Jahren rapide verbreitet hat, verstärkt diesen Effekt.

¹² Vgl. Pech et al. (2009).

Beispiel für die feste Zuteilung von Stellplätzen und Ausschluss von externen Nutzenden

Abbildung 4

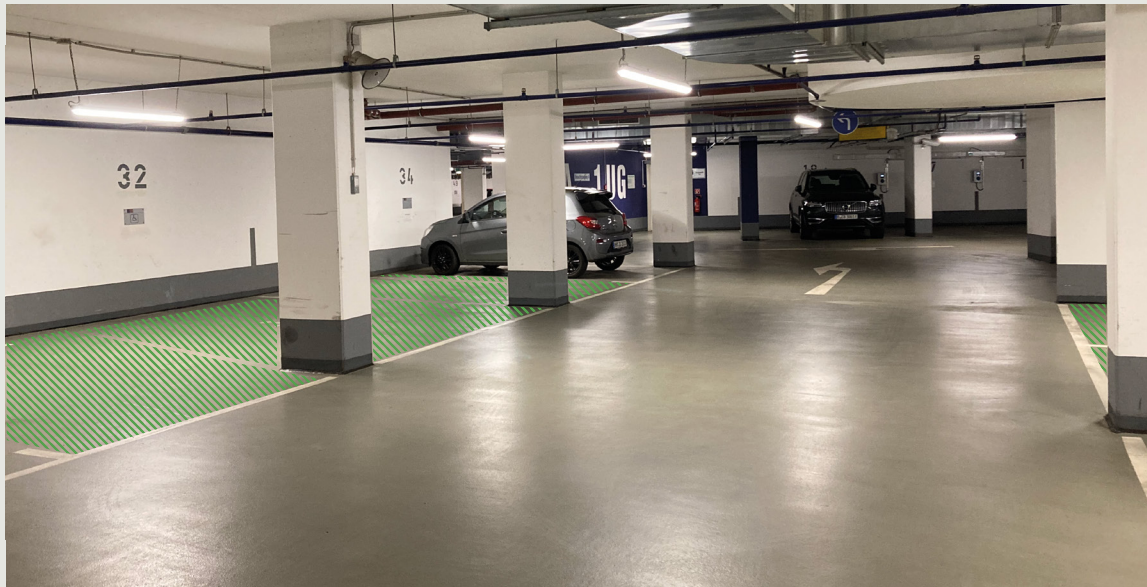


Agora Verkehrswende (2024) | Quelle: Wolfgang Aichinger

Bei fester Zuteilung bleiben viele Stellplätze häufig ungenutzt.

Typisches Bild in Tiefgaragen von Bürogebäuden

Abbildung 5



Agora Verkehrswende (2024) | Quelle: Wolfgang Aichinger

Rund die Hälfte der Parkstände steht selbst an einem Werktag vormittags leer.

Die Aufhebung der individuellen Stellplatzzuteilung und die Einführung einer Mehrfachnutzung durch freie Stellplatzwahl oder durch ein flexibles Reservierungssystem führen dazu, Leerstände zu vermeiden beziehungsweise die Parkraumnachfrage auf einer geringeren Anzahl von Stellplätzen zu befriedigen (Abbildung 6). Nach Erfahrung von Expertinnen und Experten können so bei Unternehmensparkplätzen Überbuchungsquoten in Größenordnungen zwischen 1 zu 1,3 und 1 zu 2 (auf einen vorhandenen Stellplatz kommen 1,3 bis 2 Nutzungsberechtigte) realisiert werden, ohne dass es zu Konflikten wegen einer Überlastung des Parkraums kommt. Die konkret erreichbare Überbuchungsquote hängt von Arbeitszeitmodellen und Arbeitsprozessen des jeweiligen Unternehmens ab.

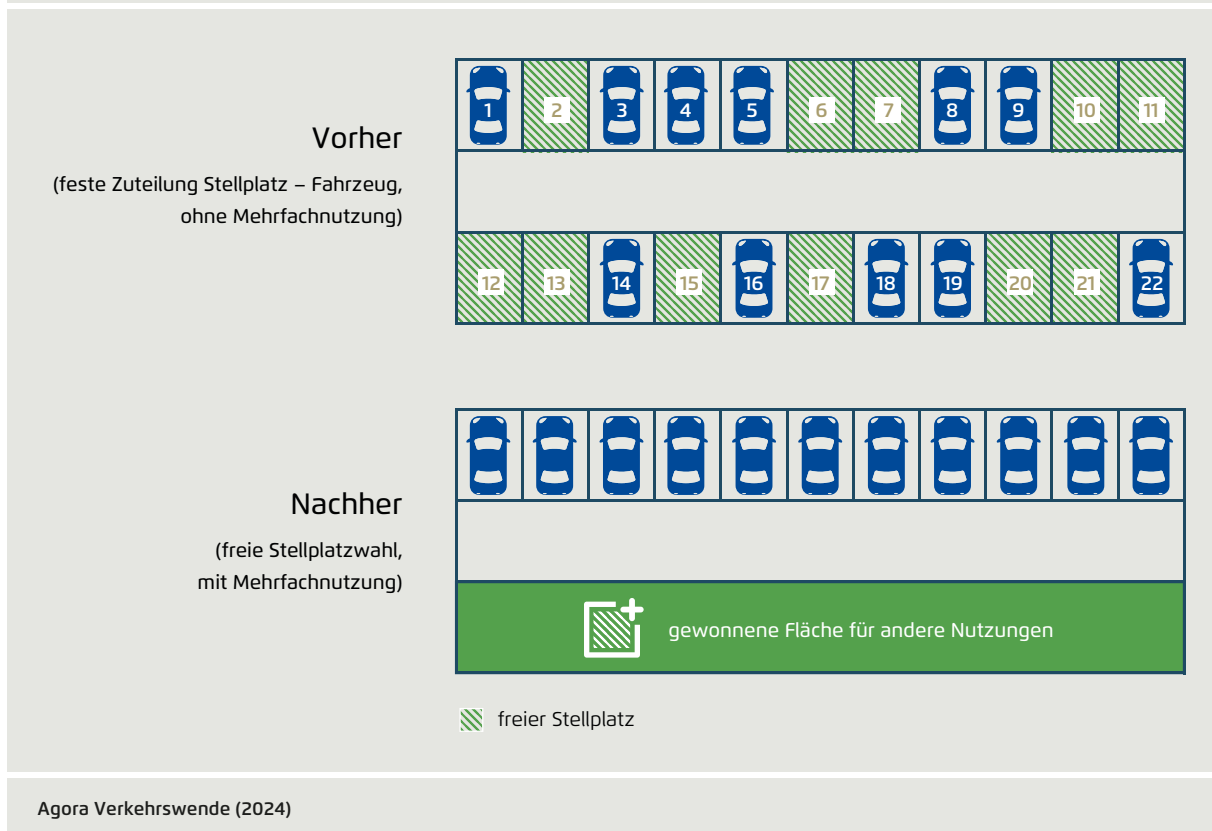
Deutlich geringer als bei Beschäftigtenparkplätzen ist das Effizienzpotenzial einer freien Stellplatzwahl bei Wohngebäuden: Es wird meist angenommen, dass nachts alle Bewohnerinnen und Bewohner zu Hause sind und daher, sofern sie über ein Auto verfügen, einen Stellplatz in Anspruch nehmen. Daten aus der Erhebung Mobilität in Deutschland weisen aber darauf hin, dass im Mittel

immerhin vier Prozent aller Personen die Nacht nicht zu Hause verbringen. Zumindest bei größeren Wohnsiedlungen mit Großgaragen sind mithin Effizienzpotenziale zu erschließen.

Für die dank freier Stellplatzwahl nicht mehr benötigten Stellplätze kommen verschiedene Verwendungen infrage. Aus der Praxis sind Fälle bekannt, in denen Unternehmen einen Teil der von ihnen angemieteten Stellplätze abmieten oder interne Wartelisten für Parkberechtigungen abbauen und so auch den öffentlichen Straßenraum entlasten. Die Flächen können alternativ anderen Nutzergruppen zum Parken zur Verfügung gestellt (→ Fälle 2 und 3) oder anderweitig, z. B. für Fahrradparken, als Lagerfläche oder für Entsiegelungsmaßnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas genutzt werden.

Mehrfachnutzung von Stellplätzen durch Aufhebung der individuellen Stellplatzzuteilung (Beispieldarstellung)

Abbildung 6



Die gleiche Stellplatznachfrage kann durch Mehrfachnutzung auf weniger Fläche gedeckt werden.

2.2 Nutzung von Stellplatz-Überkapazitäten durch Externe (Fall 2)

Ob mit oder ohne freie Stellplatzwahl (vergleiche Fall 1), vielfach bestehen dauerhaft Überkapazitäten, die nicht durch Nachfrage innerhalb der eigentlichen Nutzergruppe abgebaut werden können. Dann bietet es sich an, die Stellplätze externen Nutzergruppen anzubieten, beispielsweise bei Beschäftigtenstellplätzen den Beschäftigten benachbarter Unternehmen oder bei wohnungsbezogenen Stellplätzen den Anwohnerinnen und Anwohnern aus der Nachbarschaft (Abbildung 7).

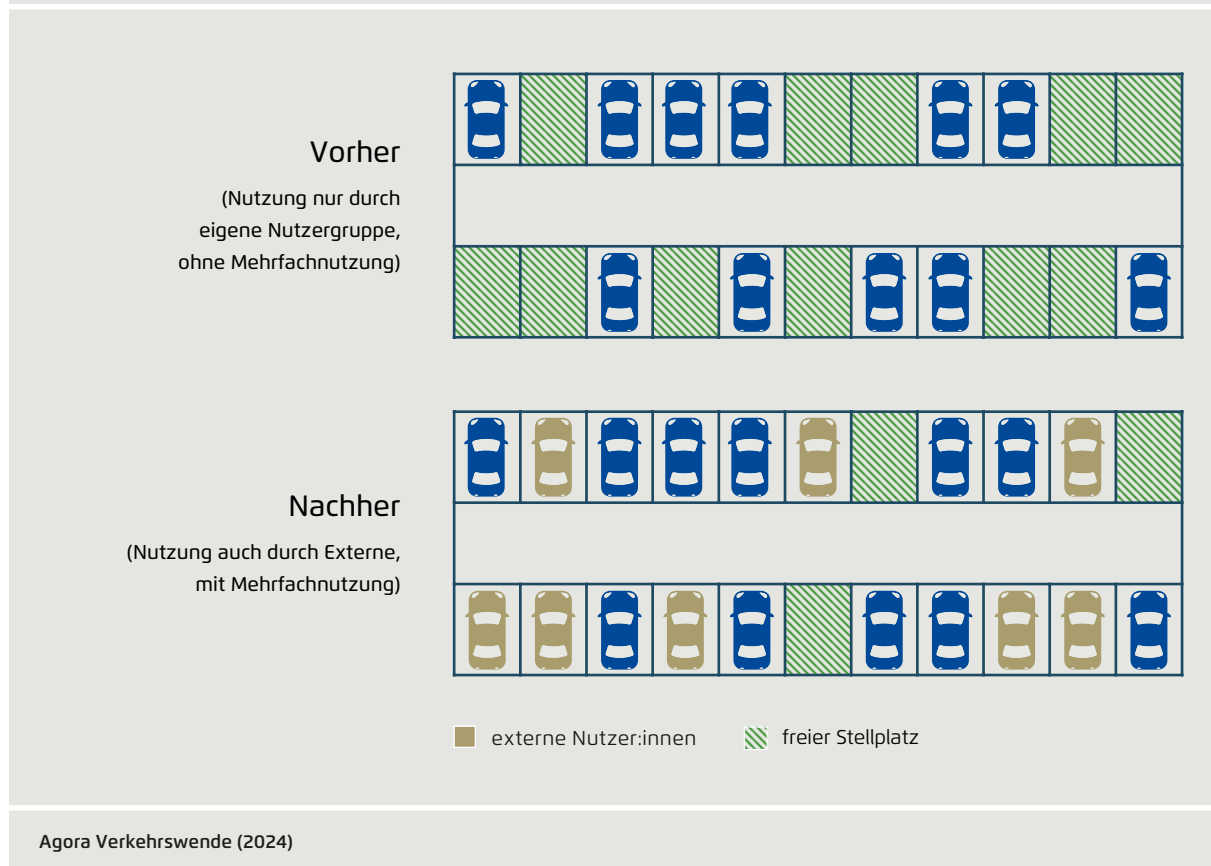
Im Vergleich zu Fall 1 ist in diesem Fall die Komplexität der Mehrfachnutzung höher: Die Stellplatzeigentümer beziehungsweise -betreiber müssen in der Regel neue oder zusätzliche Geschäftsprozesse implementieren, um

Externen die Nutzung der Stellplätze zu ermöglichen. Dazu gehört insbesondere, interessierte externe Gruppen zu ermitteln, separate Miet- beziehungsweise Nutzungsverträge abzuschließen, den Zugang zu ermöglichen sowie die entsprechenden Leistungen abzurechnen.

Diesen Zusatzaufwänden stehen eine höhere Auslastung der Stellplätze und zusätzliche Einnahmen gegenüber. Zudem kann die Verlagerung des Parkens aus dem öffentlichen Raum zu einer höheren Qualität und Attraktivität des Standorts beitragen. Die Öffnung für Externe kann außerdem ein Einstieg in die Öffnung für eine zeitlich gestaffelte Nutzung der Stellplätze durch unterschiedliche Nutzergruppen sein (→ Fall 3). Wie Mehrfachnutzungen umgesetzt und Hemmnisse überwunden werden können, ist in Kapitel 5 beschrieben.

Mehrfachnutzung von Stellplätzen durch Zugang für Externe (Beispieldarstellung)

Abbildung 7



Mehrfachnutzung erlaubt es, mehr Nutzer:innen einen Stellplatz anzubieten.

2.3 Zeitlich gestaffelte Stellplatznutzung durch unterschiedliche Gruppen von Nutzer:innen (Fall 3)

Vor allem in Innenstädten führt das Parken im öffentlichen Raum zu Konflikten und zu Flächenkonkurrenzen zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer- und Interessengruppen. Zugleich besteht eine diverse Parkraumnachfrage mit unterschiedlichen zeitlichen Nutzungsprofilen:¹³ Beschäftigte parken vom Morgen bis zum späten Nachmittag, Kund:innen des Einzelhandels vom Vormittag bis zum frühen Abend, Besucherinnen und Besucher von Gastronomie und Kultureinrichtungen am Abend und Anwohnerinnen und Anwohner rund um die Uhr, aber mit Unterbrechungen tagsüber (Abbildung 8).

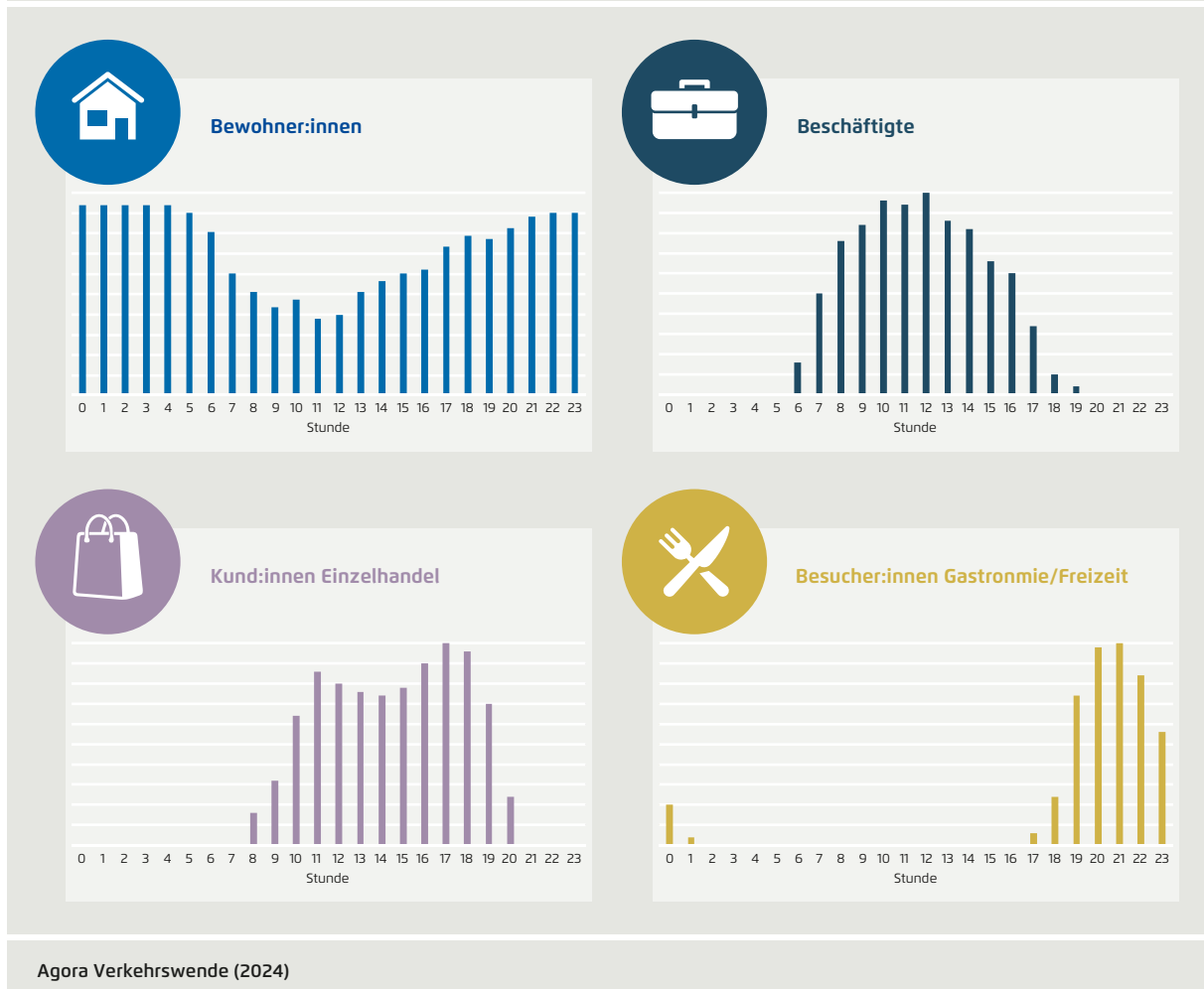
Wie im öffentlichen Raum lassen sich Stellplätze im privaten Raum durch verschiedene Gruppen mit unterschiedlichen zeitlichen Anforderungen nutzen (Abbildung 9). Typische zeitlich komplementäre Konstellationen können beispielsweise sein:

- Beschäftigte + Anwohner:innen
- Einzelhandelskund:innen + Anwohner:innen
- Einzelhandelskund:innen + lokales Handwerk und Gewerbe
- Beschäftigte + Hotelgäste
- Einzelhandelskund:innen + Besucher:innen von Gastronomie und Kultur
- Beschäftigte + Besucher:innen von Sport-/Freizeiteinrichtungen

13 FGSV (2023).

Parkraumnachfrage unterschiedlicher Nutzergruppen im Zeitverlauf (schematische Darstellung an Hand typischer Nutzungsmuster)

Abbildung 8



Gerade in den Nacht- und Morgenstunden stehen bei Büro- und Handelsimmobilien oft Stellplätze leer, die für andere attraktiv sein könnten.

Lokal ansässiges Handwerk und Gewerbe als mögliche Zielgruppe

Handwerk ist Teil der städtischen Nutzungsmischung. In vielen Quartieren finden sich neben dem sogenannten Ladenhandwerk (Bäckerei, Fleischerei, Textilreinigung, Friseur, etc.) auch zahlreiche Standorte der Ausbaugewerke (Maler, Installateure, Elektriker und weitere Gewerke für die Energie- und Klimawende), sonstige handwerkliche Dienstleister und Werkstätten (Kfz, Fahrrad, Kunsthandwerk, etc.). Dieses vielfältige Angebot unterstützt potenziell eine „Stadt der kurzen Wege“, sowohl für die Kund:innen als auch die Beschäftigten. Damit kann das lokal ansässige Handwerk und Gewerbe Teil der Mobilitätswende sein. Zugleich verändert sich mit der Mobilitätswende das Stellplatzangebot für betrieblich genutzte Fahrzeuge.

Viele Betriebe in eng bebauten undutzungsgemischten Quartieren verfügen über keine eigenen Höfe und Abstellflächen. Im Straßenraum rund um den Betriebsstandort wird das Angebot an Stellplätzen für innerstädtische Handwerksbetriebe tendenziell immer knapper. Zum einen nimmt die Zahl privater Pkw weiter zu, zum anderen fallen Stellflächen im Rahmen von Maßnahmen zur Aufwertung öffentlicher Räume und zur Förderung von Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV weg. Die Einführung von Bewohnerparkzonen wiederum privilegiert Anwohner:innen, schließt aber lokal ansässige Betriebe teils aus oder gewährt ihnen nur unzureichende Ausnahmen.

Die Mehrfachnutzung von bestehenden Parkplätzen an Supermärkten, bei Behörden oder in Parkhäusern kann hier ein alternatives oder ergänzendes Angebot schaffen. Wichtig sind dabei folgende Faktoren:

- **Zufahrt / Zugang:**

Unternehmen, die vornehmlich Wartungsaufträge und kleinere Reparaturen bedienen, benötigen Abstellmöglichkeiten meist ab 16 oder 18 Uhr über die Nacht. Am nächsten Tag wird das Fahrzeug ab ca. 6 Uhr benötigt. Fahrzeuge des Ladenhandwerks (die etwa für die Belieferung von Bäckereifilialen eingesetzt werden) oder nur selten zur Auslieferung genutzte Fahrzeuge von produzierenden Betrieben (zum Beispiel Möbeltischler) müssten ggf. auch im Tagesverlauf abgestellt werden können. Einen 24-Stundenzugang brauchen vor allem Gewerke, die Notdienste betreiben (Heizung, Rohrbruch, Dach etc.).

- **Fahrzeugmaße (u.a. Durchfahrtshöhe):**

Die meisten vom Handwerk verwendeten Fahrzeuge sind größere Pkw (Kombis, Kleinbusse und Kleintransporter mit einem Gesamtgewicht bis 2,8 t, teils bis 3,5 t). Für diese ist in der Regel ein Stellplatz mit Pkw-Maßen ausreichend. Für einige Kleintransporter und Kleinbusse mit lichter Höhe um 2 Meter stellt jedoch die Einfahrt in sehr niedrige Parkhäuser oder Tiefgaragen eine Barriere dar.

Für Nutzfahrzeuge knapp unter oder über 3,5 t (Betriebe, die neben Wartung auch Baumaßnahmen wie Heizungsaustausch, Bautischlerarbeiten, Glasarbeiten, Dachdecken umsetzen) wird mindestens 2,60 m lichte Höhe gebraucht. Es gibt spezielle Parkhäuser für Transporter, die bewusst 3,20 m lichte Höhe anbieten.

- **Möglichkeit zum Laden von E-Fahrzeugen:**

Da für Betriebe ohne eigenen Hof der Übergang zur Elektromobilität erschwert ist, sind Ladesäulen zum Aufladen über die Nacht wichtig. Diese müssten nicht exklusiv sein, spezielle Zugangsvereinbarung könnten bei größeren Fuhrparks aber Sinn machen. Schnellladesäulen sind für diese Nutzergruppe nicht nötig.

- **Zahlungsbereitschaft:**

Diese ist bisher schwer zu kalkulieren. Mögliche Zeitgewinne durch das Vermeiden von Suchverkehren können einbezogen werden.

In Summe scheint die Mehrfachnutzung bestehender Parkplätze am ehesten geeignet für kleinere oder mittelgroße Ausbaubetriebe (Elektro- oder Sanitärbetriebe, Tischler, etc.) sowie andere Dienstleister (zum Beispiel Reinigungshandwerk) in innenstadtnahen Wohn- und Mischgebieten.

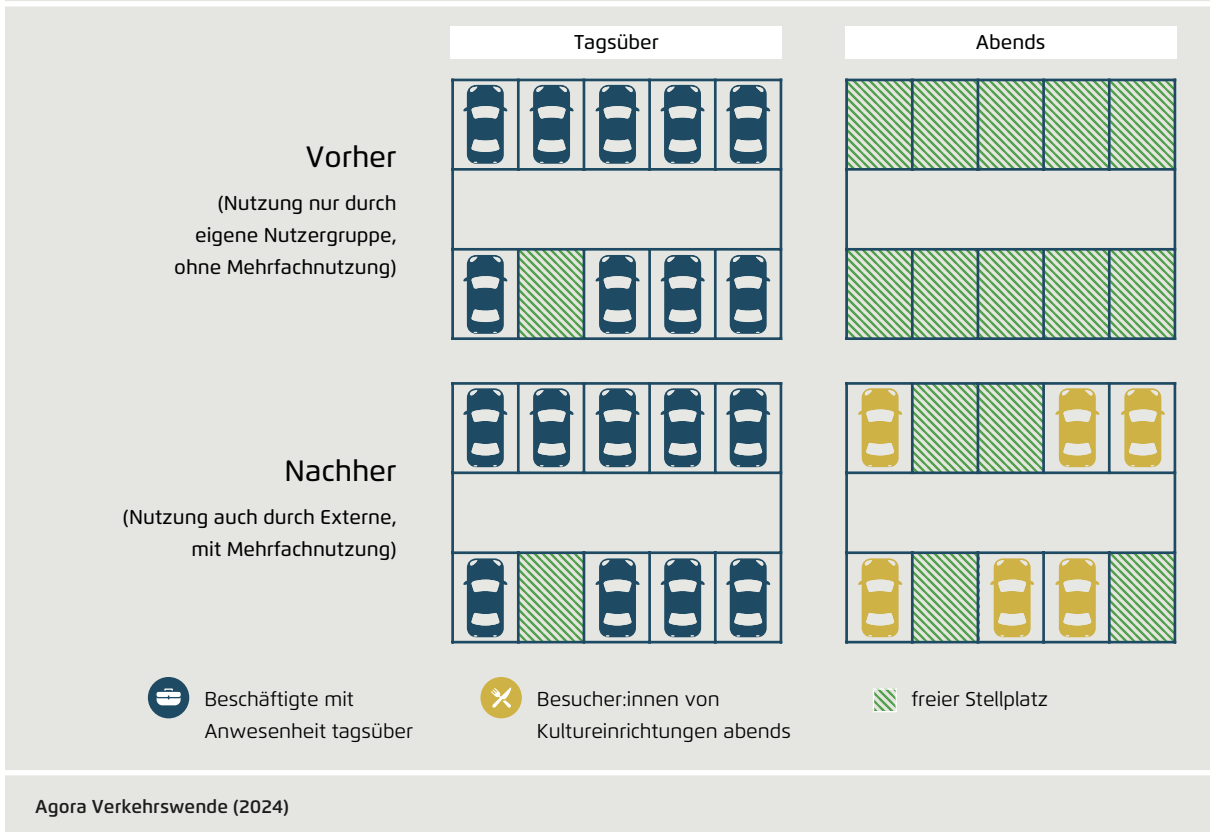
Im Vergleich zu Fall 2 entstehen durch die zeitlich gestaffelte Nutzung derselben Stellplätze zusätzliche Anforderungen an die Organisation der Mehrfachnutzung: Da die ursprüngliche Nutzergruppe bei der Stellplatzbelegung in der Regel Priorität genießt, muss sichergestellt sein, dass die neu Hinzukommenden die Stellplätze nur innerhalb des ihr zugewiesenen Zeitfensters in Anspruch nehmen, damit es nicht zu Engpässen kommt.

Der Vorteil der zeitlich gestaffelten Stellplatznutzung liegt wiederum darin, die Stellplätze besser auszulasten, zusätzliche Einnahmen zu generieren und schließlich auch Potenziale für die Verlagerung des Parkens vom öffentlichen in den privaten Raum zu heben.

Wie Mehrfachnutzungen umgesetzt, Hemmnisse überwunden und Konflikte vermieden werden können, ist in Kapitel 5 beschrieben.

Mehrfachnutzung von Stellplätzen durch Nutzergruppen mit zeitlich komplementären Anforderungen (Beispieldarstellung)

Abbildung 9



In gemischten Stadtquartieren sind die Chancen für Mehrfachnutzung besonders hoch.

3 | Wie groß sind die Potenziale?

3.1 Stellplatzpotenziale im privaten Raum

Die Mehrfachnutzung von Stellplätzen setzt voraus, dass im privaten Raum – zumindest zeitweise – ungenutzte Flächen vorhanden sind. Der generelle Kenntnisstand über das Parkraumpotenzial im privaten Raum und über dessen Auslastung ist allerdings ernüchternd gering: Kaum eine Kommune verfügt über einen flächendeckenden Überblick über das Parkraumangebot im privaten Raum, geschweige denn über dessen Nutzung.¹⁴

Zugleich sind sich Expertinnen und Experten einig, dass im privaten Raum erhebliche Parkraumpotenziale schlummern. Offensichtlich und vielerorts zu beobachten weisen beispielsweise Supermarkt-Parkplätze zu jeder Zeit nennenswerte Leerstände auf. Auch bei vielen Mehrfamilienhäusern finden sich erkennbar dauerhaft Überkapazitäten (Abbildung 10).

14 Vgl. Prochazka (2021). Aktuelle Ansätze zur Behebung dieser Wissenslücke sind bei NVBW (o. J.) beschrieben.

Parkraumerhebungen, die das Parkraumangebot im privaten Raum einschließen, werden bislang ausgesprochen selten durchgeführt. Ein Grund hierfür sind methodische Probleme: nicht öffentlich zugängliche Privatgrundstücke dürfen in der Regel auch nicht betreten werden, und vom öffentlichen Raum aus ist das Parkraumangebot nicht vollständig erkennbar. Zudem sind die Einflussmöglichkeiten von Kommunen auf die Nutzung des privaten Parkraums gering: sie beschränken sich im Wesentlichen auf das Unterbinden von Fehlnutzungen von Garagen und anderen Stellplatzanlagen¹⁵ auf bauordnungsrechtlicher Grundlage.

Trotz der Wechselwirkungen mit dem öffentlichen Parkraumangebot versuchen Kommunen daher nur in Einzelfällen, das private Parkraumangebot zu erfassen und in Parkraumstrategien und -planungen einzubeziehen.

15 Erfahrungswerte zeigen vor allem bei Einfamilienhäusern und vergleichbaren Siedlungstypen, dass ein erheblicher Teil der Garagen und Stellplätze als Werkstatt, Lagerraum oder ähnliches genutzt wird und Pkw stattdessen auf der Straße abgestellt werden. Vgl. Blees (2021)

Dauerhafter Leerstand von Stellplätzen bei Mehrfamilienhäusern

Abbildung 10



Agora Verkehrswende (2024) | Quelle: Volker Blees

Vierorts werden aufgrund baurechtlicher Vorgaben mehr Stellplätze errichtet, als für die Kern-Nutzergruppe nötig.

Einige Beispiele sind nachfolgend dargestellt. Sie vermitteln einen Eindruck von den in der Praxis in unterschiedlichen Untersuchungsräumen vorkommenden Größenordnungen des privaten Parkraumangebots und damit auch vom theoretischen Maximal-Potenzial für Mehrfachnutzungen.

Beispiel Darmstadt

2015/16 wurde in Darmstadt bei Parkraumerhebungen in drei innerstädtischen, mischgenutzten Wohnquartieren höherer Dichte (Gesamtfläche 140 Hektar) auch das Parkraumangebot im privaten Raum soweit möglich mit Begehungen und Luftbildauswertungen erfasst;¹⁶ methodisch bedingt wurde dabei das private Parkraumangebot unterschätzt, da von außen und im Luftbild unter Umständen nicht alle Parkmöglichkeiten erkennbar sind. Das tatsächliche Angebot dürfte daher eher noch höher liegen.

In der Mehrzahl der Teilgebiete liegt der Anteil der privaten Stellplätze bei etwa der Hälfte aller Stellplätze, im Mittel bei 56 Prozent. Die Ergebnisse zeigen, dass die Anteile des privaten am gesamten Parkraumangebot mit Werten zwischen 17 und 77 Prozent zwischen den einzelnen Teilgebieten der drei untersuchten Quartiere stark differieren. Ortsspezifische Erhebungen sind dadurch in der Regel notwendig.

Beispiel Kiel

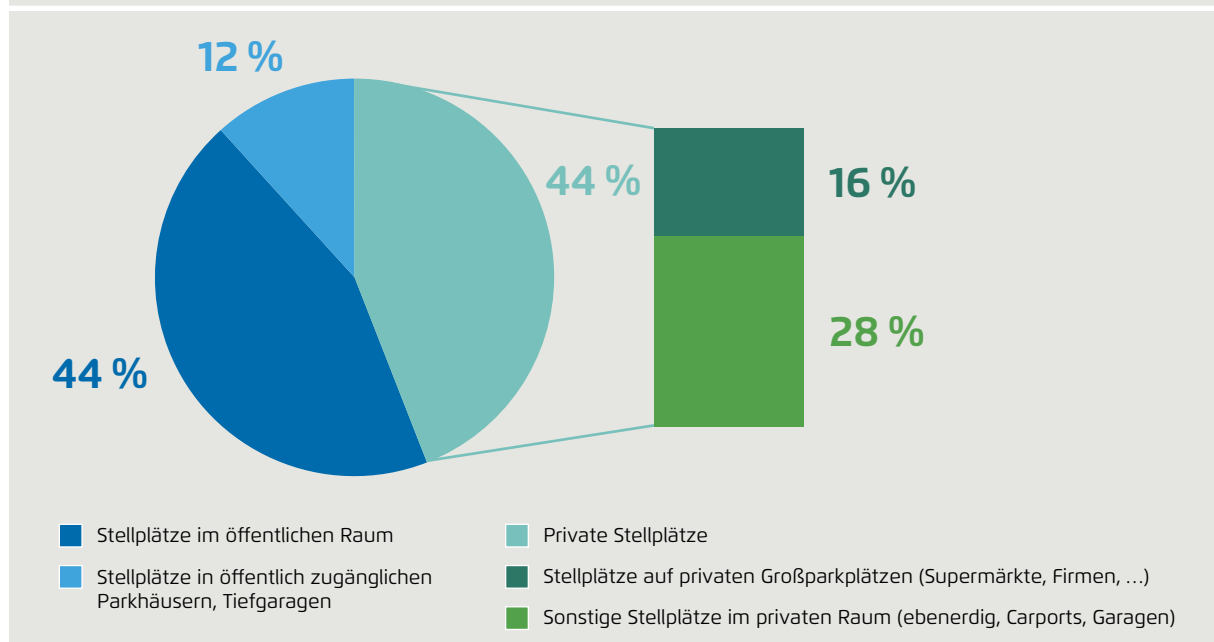
Bei einer Parkraumerhebung in weiten Teilen des Kernbereichs von Kiel (Fläche des Untersuchungsraums: 1080 Hektar) wurden 2019 ebenfalls nach Augenschein beziehungsweise durch Luftbildauswertungen Stellplätze im privaten Raum erfasst, wobei hier recht fein nach größeren Parkplätzen, ebenerdigen Stellplätzen, Carports und Garagen unterschieden wurde.¹⁷

16 Verkehrslösungen (2016).

17 IKS (2021).

Anteile verschiedener Stellplatzkategorien am Parkraumangebot in zentralen Bereichen der Landeshauptstadt Kiel

Abbildung 11



Agora Verkehrswende (2024) | Quelle: Eigene Darstellung nach IKS [2021].

Fast jeder sechste Stellplatz in zentralen Bereichen der Landeshauptstadt Kiel liegt an Supermärkten oder auf Firmengeländen.

Insgesamt entfallen 44,1 Prozent der über 60.000 erfassten Stellplätze auf private Stellplatzanlagen (Abbildung 11). Private Großparkplätze wie etwa Supermarkt- oder Firmenparkplätze, die prinzipiell ein besonders hohes Potenzial für Mehrfachnutzungen bieten (siehe Kapitel 5) machen in Kiel immerhin 15,9 Prozent des gesamten Parkraumangebots bzw. 36,1 Prozent des privaten Parkraumangebots aus. Auf sonstige ebenerdige Stellplätze entfallen weitere 19,0 Prozent und auf Carports sowie Garagen zusammen 9,2 Prozent des Gesamtangebots. Der Anteil der Stellplätze im privaten Raum am gesamten Angebot unterscheidet sich zwischen den 17 erfassten Teilgebieten je nach Bau- und Nutzungsstrukturen deutlich: er liegt zwischen minimal 26 Prozent und maximal 60 Prozent bei einem Medianwert von immerhin 48 Prozent.

Neustadt an der Weinstraße

Auch aus einer kleineren Stadt liegen beispielhaft Erkenntnisse vor: Im Rahmen des Innenstadt-Parkraum-

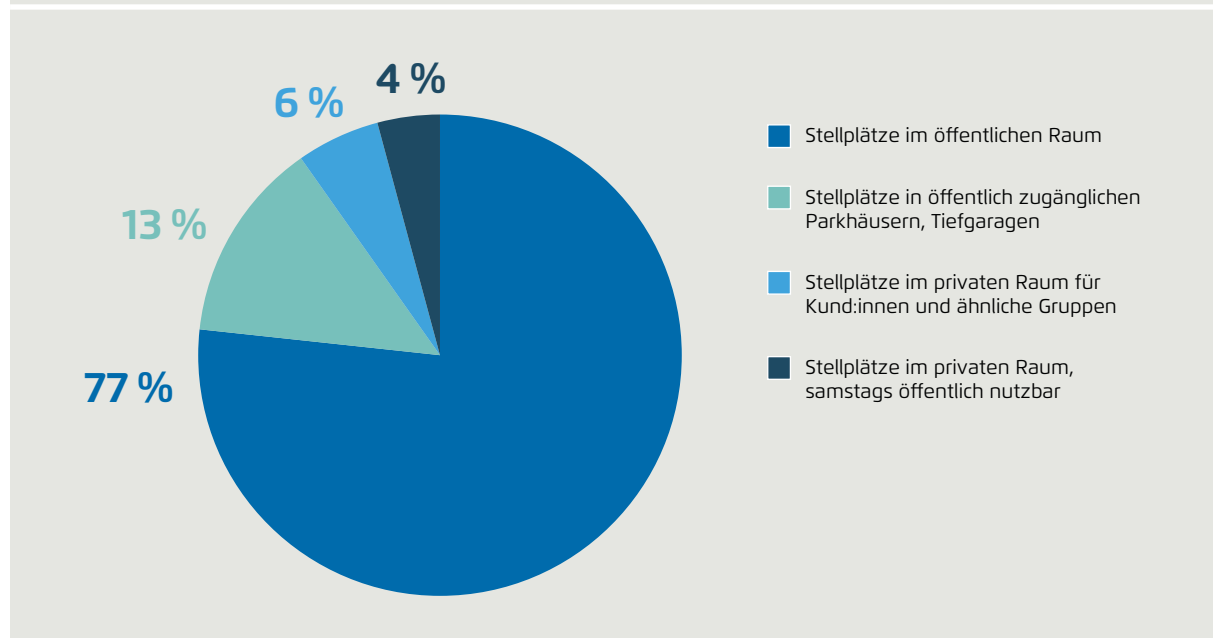
konzepts für Neustadt an der Weinstraße (Fläche des Untersuchungsraums: ca. 122 Hektar) wurden 2011 neben den Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum und in öffentlichen Parkbauten auch Stellplätze im privaten Raum erfasst, soweit sie zumindest zeitweise öffentlich nutzbar sind.¹⁸ Rein privat genutzter Parkraum ist, anders als in den vorgenannten Untersuchungen, nicht enthalten.

Der Anteil der öffentlich nutzbaren Stellplätze im privaten Raum ist in der von historischer Bausubstanz geprägten Innenstadt mit lediglich 10 Prozent eher gering (Abbildung 12). Bemerkenswert im Sinne der Mehrfachnutzung sind aber sieben größere private Stellplatzanlagen von zentral gelegenen Schulen, Behörden und Banken, die auf Initiative des örtlichen Einzelhandelsverbands samstags für die Öffentlichkeit nutzbar sind.

18 Huber-Erlor & Franke (2013).

Anteile verschiedener Stellplatzkategorien am Parkraumangebot in der Innenstadt von Neustadt an der Weinstraße

Abbildung 12



Agora Verkehrswende (2024) | Quelle: Eigene Darstellung nach Huber-Erlor & Franke [2013].

Der Großteil des Stellplatzangebots im Zentrum von Neustadt/Weinstraße liegt im öffentlichen Raum. Ergänzende Angebote durch eine Mehrfachnutzung sind vorstellbar.

Luxemburg

In einer aufwändigen Untersuchung hat das luxemburgische Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten 2020/21 eine Inventur der Parkplätze für das gesamte Land Luxemburg erstellen lassen.¹⁹ Hierfür wurden aus einer Stichprobe unterschiedlicher Gebietstypen die Stellplätze im öffentlichen und privaten Raum

differenziert erfasst und anschließend auf das gesamte Land hochgerechnet. Für einzelne Parkraumtypen (unter anderem Park-and-Ride (P+R), öffentliche Parkbauten) wurden ergänzende Vollerhebungen durchgeführt.

Die Ergebnisse sind in Tabelle 1 dargestellt. Demzufolge entfallen lediglich 30 Prozent des gesamten Stellplatzangebotes auf den öffentlichen Straßenraum. Stellplatzkategorien, die prinzipiell für eine Mehrfachnutzung

19 MMTP (2021).

Stellplätze in Luxemburg		Anzahl	Summe je Kategorie
Flächige oberirdische Stellplätze (Öffentlich / Halböffentlich / Gewerblich)*	Parkplätze	183.000	183.000
	Private Stellplätze*	Einzelgarage im Haus Einzelgarage neben Haus (Box, Carport) Hof / vor dem Haus Tiefgarage	35.000 39.000 78.000 89.000
Straßenstellplätze*	Unbewirtschaftet	75.000	269.000
	Unbewirtschaftet / Sondernutzung	48.000	
	Bewirtschaftet	81.000	
	Nicht gekennzeichnet	65.000	
P+R	Oberirdisch	8.368	13.699
	Hoch-/Tiefgarage	5.331	
Autobahnraststätten	Oberirdisch	1.287	1.287
EKZ	Oberirdisch	7.832	23.034
	Hoch-/Tiefgarage	15.202	
Industriezonen	Parkplatz	46.318	54.733
	Hochgarage	329	
	Tiefgarage	5.839	
	Straßenstellplätze	2.247	
Flughafen Tiefgarage	Tiefgarage	4.000	4.000
Schulen (Lycées)	Parkplatz	375	1.549
	Tiefgarage	1.174	
Halböffentliche/Gewerbliche/Hoch-/Tiefgarage*		102.000	102.000
	Summe		893.302

Agora Verkehrswende (2024) | *hochgerechnet

besonders geeignet erscheinen, wie etwa Parkplätze von Gewerbe und Einzelhandel, machen immerhin 40,7 Prozent aller Stellplätze aus (grüne Hinterlegung in Tabelle 1).

Bemerkenswert erscheint darüber hinaus, dass jedem in Luxemburg zugelassenen Pkw rechnerisch 2,08 Stellplätze zur Verfügung stehen. Inwieweit sich die Luxemburger Erkenntnisse angesichts sozioökonomischer und siedlungsstruktureller Spezifika auf deutsche Städte und Regionen übertragen lassen, bedürfte einer gesonderten Untersuchung.

Fazit

Die betrachteten Fallbeispiele zeigen die ausgesprochene Heterogenität des Parkraumangebots und seiner Verteilung auf öffentliche und private Bereiche. Zugleich zeichnet sich durchweg ab, dass die Stellplatzangebote im privaten Raum einen quantitativ bedeutenden Anteil des Parkraumangebots ausmachen: Quartiersbezogen sind Größenordnungen von 40 bis 50 Prozent durchaus an der Tagesordnung. Für generalisierende Aussagen zu Umfang und Struktur des privaten Parkraumangebots sind über die Fallbeispiele hinaus weitergehende, vergleichbare Untersuchungen erforderlich.

Auch wenn dies zunächst nur theoretisch zur Verfügung stehende Stellplätze im privaten Raum abbildet, zeigt die Größenordnung auf, welchen potenziellen Nutzen die Mehrfachnutzung für die Umgestaltung des öffentlichen Raums und die Effizienz des ruhenden Verkehrs haben könnte.

3.2 Nutzenpotenziale für die verschiedenen Akteure

In die Umsetzung von Stellplatz-Mehrfachnutzungen können verschiedene Akteure involviert sein. Sie profitieren in verschiedener Hinsicht davon und stellen zugleich jeweils spezifische Anforderungen.

Stellplatzbesitzer

Zentrale Akteure sind stets die Besitzer der Stellplätze, da diese die Verfügungsgewalt innehaben und über Einführung, Art und Weise der Mehrfachnutzung bestimmen. Die Stellplätze können dabei in deren Eigentum stehen

oder angemietet sein. Für die Besitzer stehen in der Regel wirtschaftliche Aspekte im Vordergrund, wie die folgenden Beispiele zeigen.

Unternehmen, die Stellplätze für ihre Beschäftigten angemietet haben, können durch die Einführung einer freien Stellplatzwahl entweder die Anzahl der Mietstellplätze reduzieren und auf diese Weise Kosten sparen, oder aber einem größeren Anteil ihrer Beschäftigten das Parken auf den eigenen Stellplätzen ermöglichen und so die Zufriedenheit der Mitarbeitenden erhöhen.

Gebäudeeigentümer, sei es bei gewerblichen oder Wohngebäuden, können durch Stellplatz-Mehrfachnutzung Zusatzeinnahmen erzielen, indem sie den vorhandenen Parkraum besser auslasten.

Außerdem können beispielsweise Supermärkte die Mehrfachnutzung als positive Serviceleistung für die Nachbarschaft im Marketing kommunizieren und zugleich weitere Kundschaft mobilisieren. Generell kann von einem positiven Imageeffekt ausgegangen werden, wenn Stellplatzbesitzer durch die Öffnung ihrer Stellplätze für weitere Kreise von Nutzer:innen einen Beitrag zur Lösung von Parkproblemen leisten.

Zentrale Anforderung der Stellplatzbesitzer ist stets, dass sich der Aufwand für die Initiierung und den dauerhaften Betrieb der Mehrfachnutzung sowohl organisatorisch als auch finanziell in Grenzen hält. Ferner sollte die bisherige Nutzung nicht beeinträchtigt werden. Dies betrifft insbesondere die Verfügbarkeit der Stellplätze für die ursprüngliche Nutzergruppe, beispielsweise aber auch die Frage, inwieweit Externer Zugang zum Gelände beziehungsweise Gebäude erhalten. Wie diese Anforderungen realisiert werden können, ist in Kapitel 5 dargestellt.

Kommune und Allgemeinheit

Mit Blick auf das Ziel einer nachhaltigeren, klimafreundlicheren Mobilität und attraktiverer Städte stellen viele Kommunen für die Verkehrsträger Fuß, Fahrrad und ÖPNV mehr öffentlichen Raum bereit. Neue blau-grüne Infrastrukturen sollen das Mikroklima positiv beeinflussen. Da der Straßenraum nicht beliebig vermehrbar ist, stehen dafür – neben Fahrspuren – zwangsläufig auch Parkmöglichkeiten zur Disposition.²⁰

²⁰ Vgl. FGSV (2022).

Zugleich erkennen immer mehr Städte, dass die bisher erhobenen, geringen Gebühren für Kurzzeit- und Bewohner:innenparken im Straßenraum in keiner angemessenen Relation zu den tatsächlichen Kosten der Bereithaltung und zum Wert der Stellplätze für die Parkenden stehen. Sie beabsichtigen daher, das Gebührenniveau anzuheben.²¹

Beide Handlungsansätze – Umnutzung von Parkflächen und Gebührenanpassung – führen zu strukturellen Konflikten mit der bisherigen Praxis der Parkraumnutzung. In dieser Situation kann es hilfreich sein, zusätzliche Möglichkeiten in Gestalt von Mehrfachnutzungen im privaten Raum zu erschließen und als Alternative zu restriktiv bewirtschafteten oder zu entfallenden Stellplätzen anzubieten.

Im Vergleich mit den Stellplatzbesitzern haben die Kommunen ein starkes ideelles Interesse an effizienter Mehrnutzung, sie verfügen aber – außer bei Stellplätzen in eigenem Besitz oder im Besitz städtischer Gesellschaften – nicht über unmittelbare Instrumente, um sie durch- beziehungsweise umzusetzen. Die Rolle von Kommunen wird sich daher in der Regel darauf konzentrieren müssen, Stellplatz-Mehrfachnutzungen anzustoßen und die Stellplatzbesitzer bei der Umsetzung in geeigneter Weise zu unterstützen.

Wenn die Einführung einer Stellplatz-Mehrfachnutzung in einem zu einer signifikanten Erhöhung des gesamten Parkraumangebots eines Quartiers führt, kann sie theoretisch auch zu unerwünschten Effekten führen: ein großzügigeres Parkraumangebot steigert erfahrungsgemäß die Attraktivität der Autonutzung, was zu einer Zunahme des Kfz-Verkehrs führen kann, die mit dem Umfeld nicht verträglich ist. Folglich sollten Kommunen im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung für ein in Summe von öffentlichem und privatem Raum zielgerechtes Parkraumangebot Sorge tragen und auf die Bereitstellung zusätzlicher Parkmöglichkeiten im privaten Raum per Mehrfachnutzung erforderlichenfalls mit Parkraummanagement-Maßnahmen im öffentlichen Raum reagieren.

Bisherige Stellplatznutzer:innen

Die bisherigen Nutzer:innen von Stellplätzen sind in der Regel von der Einführung einer Mehrfachnutzung nicht unmittelbar betroffen. Lediglich im Fall 1, wenn eine persönliche Stellplatzzuteilung zugunsten flexibler Stellplatzwahl entfällt, tritt für sie eine Veränderung ein. Erfahrungen in der Praxis zeigen aber nach Berichten von Expertinnen und Experten, dass die Akzeptanz für diese Änderung groß ist.

Diese hängt generell davon ab, dass für bestehende Nutzer:innen durch die Mehrfachnutzung und damit neu hinzukommende Gruppen die Verlässlichkeit des Parkraumangebots nicht eingeschränkt wird. Vor allem bei zeitlicher Staffelung muss sichergestellt sein, dass die zugebilligten Parkzeiten eingehalten werden, beziehungsweise dass ihnen im Fall einer Zeitüberschreitung selbst ein gleichwertiges Ersatzangebot zur Verfügung steht. Auch die Frage der subjektiven Sicherheit kann für die bisherigen Stellplatznutzer:innen eine Rolle spielen, wenn infolge einer Mehrfachnutzung fremde Personen Zugang zu Stellplätzen und Gebäude erhalten. Dabei wird es aber von der individuellen Situation abhängen, ob neu hinzukommende Stellplatznutzer:innen als Risiko oder infolge der zusätzlichen Belegung des Parkraums als Sicherheitsgewinn wahrgenommen werden. Wie diese Anforderungen realisiert werden können, ist in Kapitel 5 dargestellt.

Neue Stellplatznutzer:innen

Von den neu hinzukommenden Nutzerinnen und Nutzern dürfte die Erweiterung ihrer Parkmöglichkeiten in aller Regel begrüßt werden. Dies gilt insbesondere, wenn durch Maßnahmen der Straßenraumgestaltung oder des Parkraummanagements Veränderungen des bisherigen eigenen Parkverhaltens angestoßen werden. Dabei sind verschiedene Nachfragegruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen und Motiven denkbar:

- Für Preisbewusste kann ein vergleichsweise günstiger Mehrfachnutzungs-Stellplatz attraktiv sein, auch wenn er mit längeren Fußwegen verbunden ist.
- Für Personen, die Wert auf Stabilität legen, können Mehrfachnutzungs-Stellplätze eine zuverlässige Alternative zur langwierigen Parkplatzsuche sein.
- Planbarkeit und Zuverlässigkeit sind auch wichtige Kriterien für lokal ansässiges Handwerk und Gewerbe, um Firmenfahrzeuge nahe am Betriebsstandort parken zu können.

21 Agora Verkehrswende (2018).

- Für Einpendelnde, die keine Bewohnerparkvorrechte in Anspruch nehmen können, bilden Mehrfachnutzungs-Stellplätze im privaten Raum eine wichtige Alternative.

Wie für die bisherigen Nutzerinnen und Nutzern muss das Angebot verlässlich sein. Zudem müssen die Parkkonditionen den eigenen Bedürfnissen entsprechen. Insbesondere eine zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzung mit strikten Nutzungszeiten kann potenziell in Konflikt zu den Flexibilitätserfordernissen des Alltags stehen. Daher erwarten beispielsweise Beschäftigte, dass im Fall von Überstunden Lösungen für die Überschreitung ihrer regulären Parkraum-Nutzungszeiten angeboten werden; gleiches gilt für Anwohnerinnen und Anwohner während Urlaubs- oder Krankheitszeiten.

Eine Anfang 2024 in Bremen durchgeführte Befragung zu Quartiersparken zeigt, dass gut ein Fünftel der Bürgerinnen und Bürger Interesse auch an zeitlich eingeschränkten Parkmöglichkeiten hätte.²² Zugleich äußerten die Befragten mehrheitlich eine Zahlungsbereitschaft für Parkberechtigungen in realistischer Größenordnung.

22 Findeisen (2024)

4 | Beispiele für Mehrfachnutzung

4.1 Parkplatzbörse Wien

Seit 2016 bietet ITS Vienna Region, Verkehrstelematik-Dienstleister der Bundesländer Burgenland, Niederösterreich und Wien, online eine Parkplatzbörse an (Abbildung 13).²³ Anlass für die Eigenentwicklung war die verkehrspolitische Zielsetzung, den Straßenraum vom ruhenden Verkehr zu entlasten sowie Alternativen im privaten Raum aufzuzeigen und leicht zugänglich zu machen.

Die Parkplatzbörse Wien ist eine reine Informationsplattform, die Stellplatzangebote mit Informationen zu Standort, Ausstattung, Zugänglichkeit, ÖPNV-Erreichbarkeit und Mietkosten bereithält. Interessierte müssen sich selbst mit den Anbietenden in Verbindung setzen. Daten zu erfolgreichen Vermittlungen liegen demzufolge bei ITS Vienna Region nicht vor, allerdings lassen Fluktuation der Angebote und das Feedback kommerzieller Anbieter auf erfolgreiche Vermittlungsaktivitäten schließen. Ein Erfolgsfaktor ist dabei die Einfachheit des Angebotsmanagements (zum Beispiel das Einstellen der Angebote oder die Umstellung von aktiv auf passiv) durch die Anbieter.

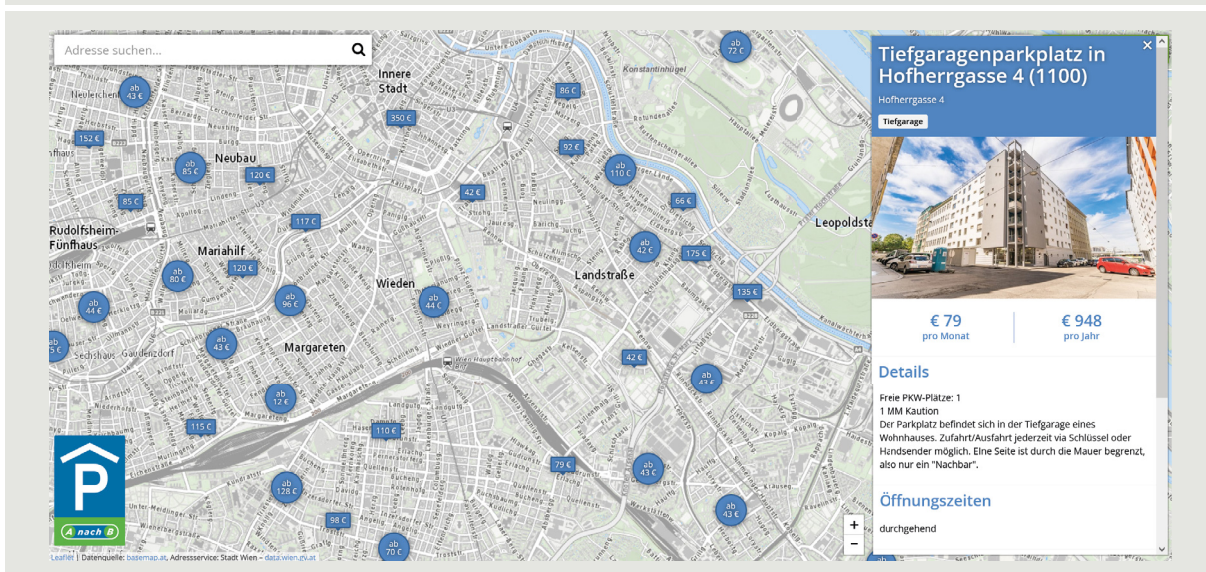
Die Akquisition von Parkplatzangeboten in der Immobilienwirtschaft wurde zu Beginn mit deutlicher Unterstützung aus der Stadtpolitik betrieben. Aktuell finden sich rund 700 verschiedene Anbieter auf der Plattform, wobei Wohnungsgesellschaften einen großen Teil der Angebote stellen. Angebote für Dauermietverhältnisse sind die Regel, Kurzparkangebote eher eine Ausnahme. Die flächendeckende Einführung einer restriktiven Parkraumbewirtschaftung, die Dauerparken nur noch am eigenen Wohnort zulässt, trieb die Nachfrage stark an.

Das Beispiel zeigt, dass bereits eine reine Vermittlungsplattform nützlich ist, um Parkraumpotenziale im privaten Raum zu erschließen. Erfolgsfaktoren sind dabei eine benutzerfreundliche Bedienung, eine hohe Marktabdeckung sowie eine Alleinstellung im Angebotsgebiet, eine deutliche politische Unterstützung sowie eine konsequente Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums.

23 <https://parken.anachb.at/>

Ansicht der Parkplatzbörse Wien

Abbildung 13



Agora Verkehrswende (2024) | Quelle: <https://parken.anachb.at/>

Bereits eine reine Vermittlungsplattform, die von der öffentlichen Hand angeboten wird, kann hilfreich sein.

4.2 Mehrfachnutzung bei der Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg

Die Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg mbh (PBW) wurde 1994 als Gesellschaft des Landes Baden-Württemberg mit der Aufgabe gegründet, sämtliche Parkbauten im Besitz des Landes – insbesondere Stellplätze von Behörden – zu betreiben und zu bewirtschaften. Anlass der Gründung war die Forderung des Landesrechnungshofs, Landesbeschäftigten Stellplätze nicht grundsätzlich kostenlos zur Verfügung zu stellen. Seit mehreren Jahren hat die PBW auch die Verantwortung für Bauunterhaltung und Baumaßnahmen der Parkbauten inne.

Zur Optimierung der Auslastung wurden bereits zu Beginn der Bewirtschaftung individuelle Stellplatzzuordnungen aufgehoben, soweit sie nicht dienstlich erforderlich sind (zum Beispiel für Einsatzfahrzeuge). Damit konnte bereits eine Effizienzsteigerung durch eine Überbuchungsquote von etwa 1 zu 1,3 erreicht werden.

Soweit im Umfeld der Parkobjekte mit einer entsprechenden Nachfrage zu rechnen ist, werden die Behördenstellplätze auch extern zur Mehrfachnutzung angeboten. Dabei werden bevorzugt Dauermietverhältnisse realisiert. Eine Öffnung für Kurzparkende kommt angesichts der Zusatzaufwände für Parkscheinautomaten bislang nur für zentrale Standorte mit hohem Parkumschlag infrage.

Die Bauautonomie der PBW ermöglicht es, bei einer Öffnung von Parkbauten für Externe erforderlichenfalls einfache bauliche Anpassungen vorzunehmen, beispielsweise Fluchtwege so zu modifizieren, dass auch im Notfall kein unbefugter Zutritt zu Büros etc. möglich ist.

In Bezug auf die Mehrfachnutzung hat sich das über Jahre aufgebaute Know-how der PBW bewährt, da hinsichtlich der Ansprache externer Zielgruppen, der Anzahl der angebotenen Stellplätze und der Tarifgestaltung stets objektspezifische und individuelle Lösungen gefunden werden müssen. Dies schließt beispielsweise auch ein, sich an das ideale Maß der Fremdvermietung nach und nach heranzutasten. Im Falle zeitlich gestaffelter Stellplatznutzungen können Konflikte durch Überschreitung der vereinbarten Parkzeiten in der Praxis durch eine entsprechende Tarifgestaltung (Pönalen-Tarife) weitgehend ausgeschlossen werden.

Das Beispiel verdeutlicht den Wert eines Akteurs, der Bau, Unterhaltung und Betrieb aus einer Hand bietet, der über umfassende Kompetenzen verfügt und der in der Lage ist, objektspezifische Lösungen zu realisieren und weiterzuentwickeln.

4.3 Corporate Parking Mannheim

Im Rahmen des Förderprojekts ParkLeitManagement-System (PLMS) zur Erneuerung und digitalen Weiterentwicklung des bestehenden Parkleitsystems hat die Stadt Mannheim 2022/23 unter dem Titel Corporate Parking Potenziale für Mehrfachnutzungen geprüft. Hierfür wurden Befragungen von potenziellen Parkplatz-Nachfragenden durchgeführt und unter Einbeziehung der Wirtschaftsförderungen Gespräche mit Unternehmen geführt, die über größere und günstig gelegene Stellplatzanlagen verfügen.

Im Resultat konnten die technische Machbarkeit von Mehrfachnutzungen nachgewiesen und – in geringerem Umfang als zuvor gedacht – Orte identifiziert werden, an denen Angebot und Nachfrage räumlich und zeitlich zusammenpassen. Allerdings zeigten die Stellplatzbesitzenden nur ein geringes Interesse an Mehrfachnutzungen und äußerten Bedenken unter anderem bezüglich Verkehrssicherungspflichten und Konflikten zwischen verschiedenen Nutzergruppen. Es wurde deutlich, dass für eine breitere Umsetzung von Mehrfachnutzungen heterogene Einzelfälle individuelle Lösungen und damit vergleichsweise hohe Initiierungs- und Koordinierungsaufwände erfordern würden. Die hierfür notwendigen Ressourcen waren weder im PLMS-Förderprojekt budgetiert noch bei der Stadtverwaltung oder der stadt-eigenen Parkhausgesellschaft verfügbar, sodass der Mehrfachnutzungsansatz vorerst nicht weiterverfolgt wird.

Das Beispiel illustriert, dass Stellplatz-Mehrfachnutzungen keine Selbstläufer sind und dass es neben einer technischen Lösung auch einer umfassenden Koordination und eines individuellen Marketings einschließlich entsprechender Ressourcen bedarf, um Mehrfachnutzungen zu initiieren und zu realisieren.

4.4 Mehrfachnutzung von Supermarkt-Parkplätzen in Düsseldorf

Die Landeshauptstadt Düsseldorf startete bereits Anfang der 2020er-Jahre die Initiative, in Quartieren mit hohem Parkdruck Parkraumpotenziale auf Supermarkt-Stellplätzen für Anwohnerinnen und Anwohner zu erschließen. Strategisches Ziel ist dabei, ruhenden Verkehr vom öffentlichen in den privaten Raum zu verlagern und dadurch Spielräume für die Umgestaltung des öffentlichen Raums zu schaffen. Das Projekt genießt starken politischen Rückhalt, beispielsweise erfolgte die Ansprache der Supermarktbetreiber persönlich durch den Oberbürgermeister. Er unterzeichnete schließlich zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern des Einzelhandels eine entsprechende gemeinsame Absichtserklärung. Das Projektmanagement liegt beim Amt für Verkehrsmanagement, die Stadttochter Connected Mobility Düsseldorf GmbH (CMD) übernimmt die Implementierung und die ampido GmbH sorgt als Dienstleister für den laufenden Betrieb der digitalen Bewirtschaftung²⁴.

Zu Beginn des Projekts wurden die potenziell geeigneten Standorte identifiziert. In einer Einzelfallbetrachtung wurde anschließend die Eignung der einzelnen Objekte im Detail überprüft. Als Hürde stellte sich dabei in vielen Fällen der Lärmschutz heraus: Da die Baugenehmigung der Supermärkte lediglich einen Betrieb tagsüber vorsieht, ist eine nächtliche Nutzung der Stellplätze nicht abgedeckt. Um die Lärmschutzvorschriften mit den hinterlegten nächtlichen Immissionsrichtwerten einzuhalten und die Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm zu schützen, müssen jeweils die standortspezifischen Möglichkeiten ausgelotet werden.

Von Seiten der Supermarktbetreiber bestand die Skepsis, inwieweit sich externe Stellplatzler:innen an die vorgegebenen Zeiten halten und dies nicht zu einer Parkraumverknappung für die Kund:innen führt. Hierzu wird zum einen mit ampido als erfahrenem externen Dienstleister zusammengearbeitet, der sich um Fehlbelegungen kümmert, zum anderen sind durch die Evaluation fundierte Erkenntnisse zu erwarten, um diese Bedenken zu zerstreuen.

Seit Juli 2024 stehen testweise 190 Stellplätze an acht Standorten von Aldi Süd- und Lidl-Filialen gegen eine Nachtmiete von 4 Euro beziehungsweise einer Monatsmiete von 30 Euro zur Verfügung. Dabei sind die Zu- und Ausfahrtzeiten aufgrund der Lärmthematik beschränkt, über Nacht sind die Parkplätze geschlossen.

Das Beispiel zeigt, dass ein systematisches Vorgehen von Seiten einer Kommune geeignet ist, um Mehrfachnutzungen zu initiieren und zu realisieren und dadurch auch eigene verkehrspolitische Strategien zu flankieren.

4.5 Zeitweilige Mehrfachnutzung während Straßenbaumaßnahmen in Heidelberg

Im Heidelberger Stadtteil Handschuhsheim wird über eine Dauer von zweieinhalb Jahren in mehreren Bauabschnitten die Hauptstraße saniert.²⁵ Die Bauarbeiten führen zum temporären Entfall vieler straßenbegleitender Parkstände. Um das entstehende Defizit abzufüllen, haben sich lokale Partner auf Initiative der Stadt bereit erklärt, ihre Parkplätze den Anwohnenden während der Nachtzeiten anzubieten. Hierfür stehen rund 300 Supermarkt-Parkplätze montags bis samstags von 20 bis 7 Uhr und sonntags ganztags kostenlos zur Verfügung. Ein örtliches Modehaus bietet seine 28 Parkplätze von 19 bis 8 Uhr über die App Peuka zu einem Tarif von 2,50 € pro Nacht an.

Das Beispiel zeigt ein pragmatisches Herangehen an eine temporäre Engpasssituation und illustriert die Potenziale, mit Stellplatz-Mehrfachnutzungen im privaten Raum Parkrestriktionen im öffentlichen Raum zu kompensieren.

24 <https://www.ampido.com/cmd1>

25 Kiefer (2024)

4.6 Stellplatzsharing-Tools

Ende der 2000er-Jahre wurde eine Vielzahl von Apps veröffentlicht, die unter dem Leitbegriff „Stellplatz-sharing“ Mehrfachnutzungen ermöglichen beziehungsweise erleichtern sollten.²⁶ Die Mehrzahl dieser Ansätze war in erster Linie technikgetrieben und wenig serviceorientiert und konnte sich nicht oder nur in engen Nischen auf dem Markt halten. Die verbliebenen Angebote adressieren im Wesentlichen zwei Märkte: die Optimierung der Stellplatznutzung innerhalb einer geschlossenen Nutzergruppe (Fall 1) und die dauerhafte oder zeitweise Vermietung sonst nicht genutzter Stellplätze im privaten Raum (Fälle 2 und 3).

Auf die Optimierung der Nutzung zielen unter anderem Angebote von ParkHere, smartBRICKS oder Toogethr ab. Kern der Leistungen ist eine Software, die eine Vorreservierung von Stellplätzen ermöglicht. Das Angebot richtet sich typischerweise an Unternehmen oder Hotels für deren eigene Stellplätze oder auch Betreiber von Gewerbeimmobilien mit mehreren Mieterinnen und Mietern. App-basiert können so beispielsweise Beschäftigte eines Unternehmens flexibel nach Bedarf einen Stellplatz buchen. Die Angebote unterscheiden sich in der Leistungstiefe, die von der reinen Bereitstellung der Reservierungssoftware bis hin zu Installation und Betrieb der Zufahrtssysteme und zu Abrechnungsfunktionen für die tatsächliche Stellplatznutzung reicht. Das Geschäftsmodell basiert darauf, dass die Kund:innen vorhandene Stellplätze effizienter nutzen, beziehungsweise den kostenträchtigen Stellplatzbestand reduzieren können. Eine weiterreichende Integration, beispielsweise in betriebliche Mobilitätsbudgets, wurde von einzelnen Anbietern bereits getestet.

Die dauerhafte oder zeitweise Vermietung von ungenutzten Stellplätzen im privaten Raum ist die Geschäftsidee von Anbietern wie ampido. Sie mieten Stellplätze von Immobilienbetreibern an und vermieten sie über eine App an Privatkund:innen weiter. Tarife und Konditionen (zum Beispiel zeitliche Beschränkungen) werden sehr flexibel den örtlichen Rahmenbedingungen angepasst. Prädestiniert für dieses Geschäftsmodell sind Stellplatzanlagen, deren Zufahrtssystem bereits über eine Kennzeichenerkennung funktioniert. Sofern

eine hinreichende Rendite zu erwarten ist, lohnt es sich gegebenenfalls für die Anbietenden, in ein Upgrade des Zufahrtssystems, in Beschilderung und Überwachung oder in die sonstige technische Ausstattung des Parkbaus zu investieren.

Die Erfahrungen in diesem Geschäftssegment zeigen klar, dass jenseits einer funktionierenden digitalen Technologie vor allem die Überwindung von Skepsis und Unsicherheiten bei den Stellplatzbesitzenden und der Aufbau von Vertrauen in das praktische Funktionieren der Mehrfachnutzung zentrale Erfolgsfaktoren darstellen. Hierfür ist eine intensive und individualisierte Vertriebsarbeit erforderlich, die sich beispielsweise an Auslastungsgrenzen von Mehrfachnutzungen allmählich herantastet. Wichtig ist ferner, die Regeln gegenüber den Endkund:innen konsequent durchzusetzen.

Die Beispiele zeigen, dass neben innovativen und effizienten Technologien vor allem ein differenziertes Marketing und flexible Geschäftsmodelle sowie eine hohe Zuverlässigkeit des Angebots entscheidende Erfolgsfaktoren darstellen.

²⁶ Vgl. getestet.de (2015); Müller (2013); stern.de (2013).

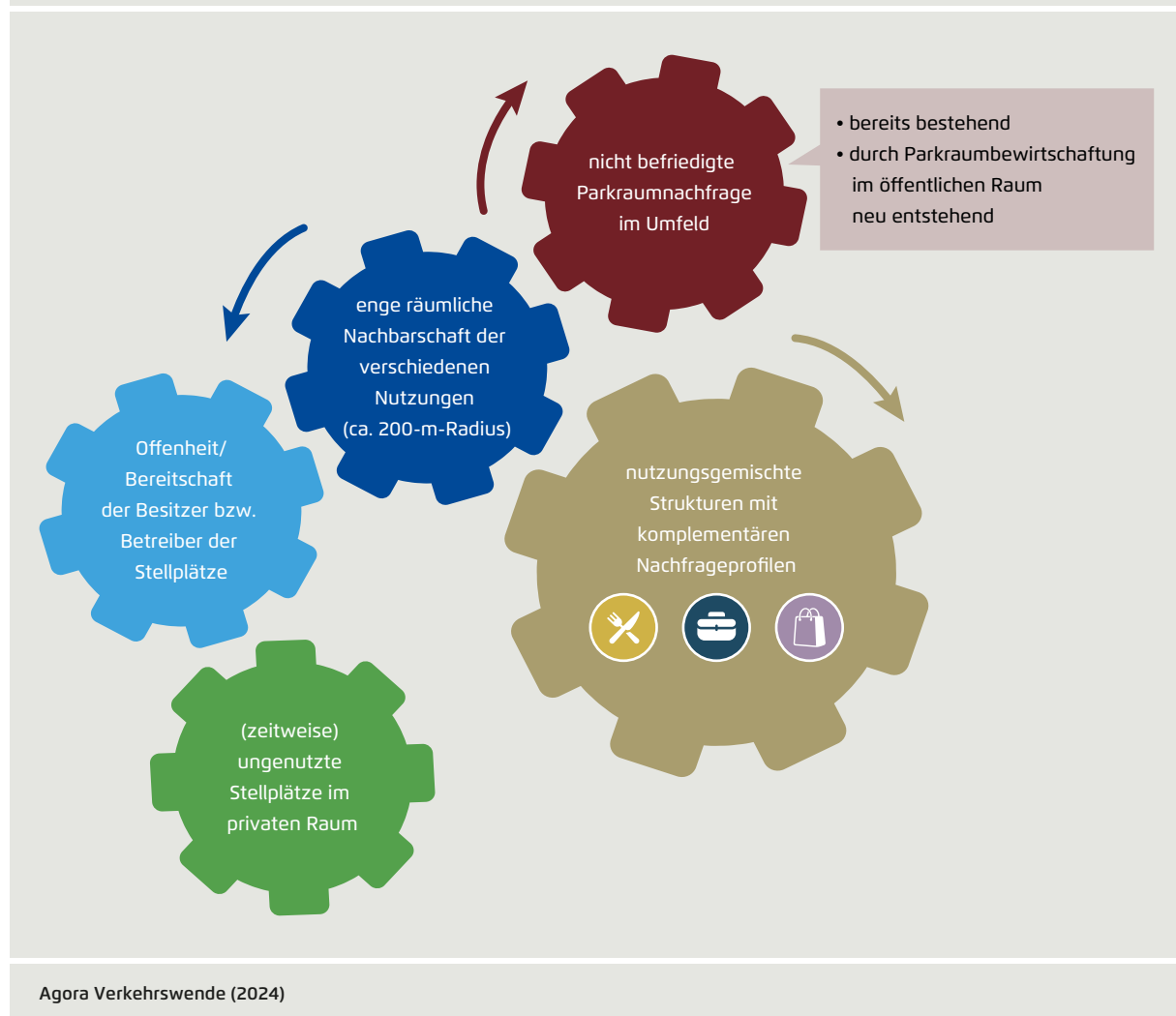
5 | Wo, durch wen und wie können Stellplatz-Mehrfachnutzungen realisiert werden?

Wie in Kapitel 3.2 beschrieben, sind in jedem Einzelfall die Stellplatzbesitzer die zentralen Akteure, um eine Mehrfachnutzung zu realisieren. Für eine integrierte, nachhaltige Verkehrsentwicklung und Parkraumplanung kommt aber vor allem den Kommunen eine tragende Rolle zu: Ihre Aufgabe ist es, aus einer übergeordneten Perspektive gesamtstädtisch und teilräumlich auf ein zielkonformes Parkraumangebot hinzuwirken. Dazu kann auch gehören, Mehrfachnutzungen im privaten Raum zu initiieren und ihre Umsetzung zu unterstützen, wenn diese zu kommunalen Entwicklungszielen beitragen.

Die nachfolgenden Ausführungen zu den Voraussetzungen für gelingende Mehrfachnutzungen und zu den Umsetzungsschritten gehen daher vorrangig von der Kommune als treibendem Akteur aus. Hinweise für eigeninitiativ handelnde Stellplatzbesitzer lassen sich daraus ableiten. Am Ende des Kapitels enthält Tabelle 3 eine Checkliste für die Umsetzung von Mehrfachnutzung.

Voraussetzungen für eine gelingende Mehrfachnutzung bei zeitlicher Staffelung und unterschiedlichen Nutzergruppen

Abbildung 14



Nutzungsmischung und nicht erfüllte Stellplatznachfrage im Umfeld sind für gelingende Mehrfachnutzung zentral.

5.1 Voraussetzungen für gelingende Mehrfachnutzung

Damit Stellplatz-Mehrfachnutzung im privaten Raum ihre Potenziale entfalten kann, müssen verschiedene äußere Voraussetzungen erfüllt sein. Diese unterscheiden sich bei den drei Fällen von Mehrfachnutzungen. Abbildung 15 zeigt die Faktoren im Überblick für den komplexesten Fall von Mehrfachnutzung (Fall 3), die zeitlich gestaffelte Stellplatznutzung durch unterschiedliche Nutzergruppen.

- **(zeitweise) ungenutzte Stellplätze im privaten Raum**
Elementare Voraussetzung für die Mehrfachnutzung ist, dass vorhandene Stellplätze regelmäßig – zumindest an bestimmten Tagen oder zu bestimmten Tageszeiten – nicht genutzt werden.
- **Offenheit/Interesse der Besitzer beziehungsweise Betreiber der Stellplätze**
Die Einführung einer Mehrfachnutzung erfordert zumindest initial und meist auch im laufenden Betrieb Veränderungen gegenüber dem vorherigen Status quo. Diese können von Modifikationen am Zufahrtssystem bis hin zum dauerhaften Betrieb eines Parkraummanagements reichen. Voraussetzung für eine gelingende Mehrfachnutzung ist daher, dass Besitzer oder Betreiber grundsätzlich Bereitschaft zur und Interesse an der Umsetzung einer Mehrfachnutzung haben und diese Veränderungen mittragen, zumindest aber dulden.
- **nicht befriedigte Parkraumnachfrage im Umfeld**
Ein Angebot zur (Mehrfach-)Nutzung von Stellplätzen im privaten Raum wird durch Externe (Fälle 2 und 3) realistischerweise nur dann nachgefragt werden, wenn sie im Umfeld sonst nur schwer Stellplätze finden, beziehungsweise wenn sie dort nur zu ungünstigeren Konditionen parken können. Nennenswerte Parkraumknappheit, beziehungsweise Parkraumbewirtschaftung in Form von Parkgebühren, zeitlichen Beschränkungen des Parkens und Beschränkungen für einzelne Gruppen (zum Beispiel Bewohnerparken) stellen damit eine Voraussetzung für gelingende Mehrfachnutzung dar.
Bei Planungen für Mehrfachnutzungen müssen die Umfeldbedingungen nicht bereits vorab bestehen. Vielmehr können umgekehrt Planungen der Kommune für eine zeitgemäße Umgestaltung des öffentlichen Raums, die etwa die Durchsetzung bestehender Park-

regelungen (zum Beispiel Verbot des Gehwegparkens), die Erhebung beziehungsweise leistungsgerechte Erhöhung von Parkgebühren oder die Reduzierung des Parkraumangebots einschließen, Anlass sein, Mehrfachnutzungen zu erschließen.

- **enge räumliche Nachbarschaft der verschiedenen Nutzungen (circa 200-Meter-Radius)**
Erfahrungsgemäß ist selbst in Gebieten mit erheblichen Parkraumdefiziten die Bereitschaft gering, zwischen Stellplatz und eigentlichem Ziel längere Wegestrecken zurückzulegen. Die Nachfrage nach einer Mehrfachnutzung (Fälle 2 und 3) sollte sich daher aus einem begrenzten räumlichen Umfeld speisen können. Als Faustgröße lassen sich Entfernungen bis 200 Meter beziehungsweise 3 Minuten Gehzeit ansetzen, bei sehr großer Parkraumknappheit werden aber auch größere Entfernungen akzeptiert.
- **Nutzungsgemischte Strukturen mit komplementären Nachfrageprofilen**
Insbesondere Fall 3 der Mehrfachnutzungen setzt voraus, dass die zeitlichen Park-Nachfrageprofile der verschiedenen Nutzergruppen einander komplementär ergänzen (Beispiele siehe Kapitel 2.3). Regelmäßig tritt dies vor allem in mischgenutzten Stadtquartieren ein. Eine hohe bauliche Dichte ist dabei mit Blick auf die räumliche Nähe verschiedener Nutzungen zueinander von Vorteil.

Tabelle 2 zeigt die einzelnen Voraussetzungen im Kontext der verschiedenen Fälle von Mehrfachnutzungen. Während Fall 1, die Einführung einer freien Stellplatzwahl in einer geschlossenen Nutzergruppe, nur weniger Voraussetzungen bedarf, ist Fall 3, die zeitlich gestaffelte Stellplatznutzung durch unterschiedliche Nutzergruppen, deutlich anspruchsvoller bezüglich der Rahmenbedingungen. Nachfolgend wird daher der Fokus auf diesen Anwendungsfall gerichtet, Hinweise für die Umsetzung der anderen beiden Fälle lassen sich daraus ableiten.

Voraussetzungen für gelingende Mehrfachnutzungen im Vergleich

Tabelle 2

	Fall 1 freie Stellplatzwahl in geschlossener Nutzergruppe	Fall 2 Nutzung von Stell- platz-Überkapazitä- ten durch Externe	Fall 3 zeitlich gestaffelte Stellplatznutzung durch unterschied- liche Nutzergruppen
(zeitweise) ungenutzte Stellplätze im privaten Raum	X	X	X
Offenheit/Interesse der Besitzer bzw. Betreiber der Stellplätze	X	X	X
nicht befriedigte Parkraumnachfrage im Umfeld		X	X
enge räumliche Nachbarschaft der verschiedenen Nutzungen (ca. 200-m-Radius)		X	X
nutzungsgemischte Strukturen mit komplementären Nachfrageprofilen			X

Agora Verkehrswende (2024)

5.2 Identifizieren geeigneter Objekte

In vielen Fällen erkennen Stellplatzbesitzer selbst, dass ihr Parkraumangebot unzureichend ausgelastet ist, und ergreifen aus wirtschaftlichen Gründen die Initiative, Mehrfachnutzung zu realisieren. In anderen Fällen liegt das initiale Interesse dagegen bei der Kommune, die sich über Mehrfachnutzungen im privaten Raum Handlungsspielräume für die Entwicklung des öffentlichen Raums, beispielsweise den Bau von Radverkehrsanlagen, die Ausweisung von Busspuren oder Begrünungsmaßnahmen für klimaresilientere Quartiere, sichern möchte. Dann besteht der erste Schritt darin, geeignete Stellplatzanlagen zu identifizieren.

Das zugehörige Suchschema ergibt sich aus den zuvor beschriebenen Gelingensbedingungen. Im Einzelnen lassen sich idealtypisch folgende Schritte unterscheiden, die eine Kommune auf dem Weg zu Mehrfachnutzungen gehen sollte.

1. Begrenzen des Suchraums

Im ersten Schritt sollte der Suchraum innerhalb der Kommune eingegrenzt werden, um den Aufwand überschaubar zu halten. Infrage kommen einerseits Quartiere, in denen der Parkraum besonders knapp ist, und andererseits Bereiche beziehungsweise

Straßenabschnitte, für die konkret Umgestaltungs- oder Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen im öffentlichen Raum geplant sind und bei denen Mehrfachnutzungen dazu dienen können, Interventionen zu kompensieren.

2. Identifizieren von Teilräumen mit Mischnutzungen

Sollen nicht nur dauerhafte Parkraum-Überkapazitäten im privaten Raum erschlossen (Fall 2), sondern auch zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzungen ermöglicht (Fall 3) werden, müssen kleinräumig (200- bis 500-Meter-Raster) Teilräume mit Mischnutzungen identifiziert werden, bei denen die Parknachfrage prinzipiell zeitlich komplementär ist (vergleiche Beispiele in Kapitel 2.3). Grundlage hierfür können Ortskenntnis oder Bebauungspläne sein.

3. Lokalisieren von Stellplatzanlagen

Innerhalb der ausgewählten Teilräume müssen nun geeignete, idealerweise größere Stellplatzanlagen ab etwa 10 bis 20 Stellplätzen im privaten Raum lokalisiert werden. Neben Ortskenntnis und Luftbildauswertungen sind in der Regel Vor-Ort-Erfassungen unabdingbar. Ferner eignen sich unter Umständen digitalisierte Baugenehmigungen zur Recherche von Stellplatzanlagen.

4. Recherchieren und Kontaktieren der Stellplatzbesitzer

Im nächsten Schritt müssen die Stellplatzbesitzer beziehungsweise -eigentümer ausfindig gemacht

werden. Im Erstkontakt sollte die grundsätzliche Idee der Stellplatz-Mehrfachnutzung kommuniziert und die Haltung der Besitzer beziehungsweise Eigentümer eruiert werden. Für den Kontaktaufbau zu gewerblichen Stellplatzbesitzern hat sich in der Praxis bereits die kommunale Wirtschaftsförderung bewährt. Idealerweise kann die Präsentation bereits realisierter Mehrfachnutzungs-Beispiele typische Einwände wie die Angst vor Parkzeitüberschreitungen und vor Nachteilen für die originären Stellplatznutzer:innen entkräften. Hierfür kann es nützlich sein, wenn die Kommune sich Unterstützung von einem erfahrenen Stellplatzbetreiber holt.

Kommunen sollten zusätzlich zum beschriebenen Vorgehen auch ihre eigenen Liegenschaften auf deren Eignung und Potenzial für Mehrfachnutzungen prüfen. Insbesondere die Parkplätze von Schulen, Verwaltungen und Sportanlagen kommen häufig für Mehrfachnutzungen in Frage.

5.3 Mehrfachnutzungen umsetzen

Sind konkrete, grundsätzlich geeignete Objekte identifiziert, so müssen für die erfolgreiche Umsetzung verschiedene Fragen geklärt werden. Abbildung 15 gibt in Gestalt eines Zielbilds einen Überblick über die zu betrachtenden Aspekte. Klärungsschritte und Lösungen zu den einzelnen Aspekten sind nachfolgend beschrieben.

Rechtliche Voraussetzungen sind erfüllt

Stellplätze, die (zeitweise) ungenutzt sind, dürfen nicht in jedem Fall ohne Weiteres in eine Mehrfachnutzung einbezogen werden. Vielmehr ist für jeden Einzelfall zu prüfen, ob insbesondere die baurechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Möchte eine Kommune systematisch Mehrfachnutzungen initiieren, so sollte sie vorab ein generelles Vorgehensschema mit den zuständigen Baubehörden vereinbaren.



Vier Aspekte sind für ein Gelingen von Mehrfachnutzung zentral.

Bei der Prüfung der baurechtlichen Voraussetzungen können die nachfolgenden Überlegungen herangezogen werden.

Zulässigkeit nach Baugebietstypen

In den Baugebietstypen Kleinsiedlungsgebiet (WS), Reines Wohngebiet (WR), Allgemeines Wohngebiet (WA) und in Sondergebieten, die der Erholung dienen (SO; Erholung), sind nach § 12 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung Stellplätze und Garagen nur für den durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf gestattet. Im Umkehrschluss sind Stellplätze, die einem gebietsfremden Bedarf dienen, unzulässig. Daraus folgt beispielsweise, dass in einem allgemeinen Wohngebiet zwar eine Stellplatz-Mehrfachnutzung mit Nachfragenden aus dem gleichen Wohngebiet infrage kommt, nicht aber mit Nachfragenden aus einem benachbarten Mischgebiet (MI) oder Gewerbegebiet (GE). Bei Stellplätzen in anderen Baugebietstypen als den oben genannten, zum Beispiel in Mischgebieten, ist es dagegen egal, aus welchem Gebietstyp die Nachfrage nach einer Mehrfachnutzung herrührt. Maßgebend ist jeweils, wie der Baugebietstyp im Flächennutzungsplan der Kommune festgesetzt ist.

Zulässigkeit nach Bauordnungsrecht

Bei vielen vorhandenen Stellplätzen handelt es sich um sogenannte notwendige Stellplätze. Sie mussten nach den Maßgaben der Landesbauordnung hergestellt werden, um den von der Nutzung eines Grundstücks ausgelösten ruhenden Verkehr aufzunehmen. Für diesen Zweck müssen sie auch dauerhaft bereitgehalten werden. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass eine Mehrfachnutzung durch grundstücksfremde Nutzer:innen nicht zulässig ist, wenn dadurch die vom Grundstück tatsächlich ausgelöste Parkraumnachfrage nicht befriedigt werden kann.

Neben einigen kommunalen Stellplatzsatzungen (siehe Kasten) regelt als einzige Landesbauordnung die des Landes Hessen dazu in § 52 Abs. 6 explizit: „Notwendige Stellplätze [...] dürfen Dritten zum Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern überlassen werden, solange sie zum Abstellen der vorhandenen Kraftfahrzeuge und Fahrräder der Personen, die die Anlage ständig benutzen oder sie besuchen, nicht benötigt werden.“ Praktisch ergibt sich hieraus die grundsätzliche Zulässigkeit der Mehrfachnutzung, aber auch das Erfordernis, dass eine Mehrfachnutzung ganz oder teilweise rückgängig

gemacht werden muss, sobald von Seiten der eigentlichen Nutzer:innen des Grundstücks ein Anspruch auf Parkraum erhoben wird. So muss beispielsweise eine Wohnungsgesellschaft, die mangels Nachfrage aus der eigenen Mieterschaft Stellplätze an Personen aus der Nachbarschaft vermietet (Fall 2 der Stellplatz-Mehrfachnutzung), diesen den Mietvertrag wieder kündigen, sobald neu zuziehende eigene Mieter die Stellplätze nutzen möchten. Analog gilt auch für eine zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzung, dass nicht nur aus praktischen, sondern auch aus bauordnungsrechtlichen Gründen sichergestellt sein muss, dass die eigentliche Nutzergruppe in ihren Parkmöglichkeiten nicht beeinträchtigt wird.

Grundsätzlich unproblematisch ist unter diesem Blickwinkel die Mehrfachnutzung von Stellplätzen, die keine notwendigen Stellplätze im Sinne des Bauordnungsrechts sind. Dazu können Stellplätze zählen, die über die Anzahl der notwendigen hinaus errichtet wurden oder die a priori für eine öffentliche Nutzung vorgesehen sind, zum Beispiel in öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen.

Zulässigkeit nach Baugenehmigung

In allen Fällen ist zu prüfen, ob es sich bei der Mehrfachnutzung um eine Änderung gegenüber der baurechtlich genehmigten Stellplatznutzung handelt. Eine Nutzungsänderung wird dann vorliegen, wenn sich die neue Nutzung von der bisherigen so unterscheidet, dass sie anderen oder weitergehenden Anforderungen bauordnungs- oder bauplanungsrechtlicher Art unterworfen ist oder sein kann. Dies ist bereits dann der Fall, wenn die Zulässigkeit des geänderten Vorhabens nach den Bauvorschriften möglicherweise anders zu beurteilen ist.

Ist beispielsweise im Rahmen einer geplanten Mehrfachnutzung eine Nutzung außerhalb der in der Baugenehmigung festgelegten Zeiten vorgesehen (beispielsweise wenn Anwohnende nachts auf Supermarktstellplätze zu- und abfahren können sollen, dies aber nur bis 22 Uhr gestattet ist), so ist diese Nutzung nicht genehmigt; ebenso könnte die Zulässigkeit der Nutzung anders zu bewerten sein. Die Zulässigkeit ist damit nicht ausgeschlossen, aber es ist eben eine bauaufsichtliche Prüfung und Bewertung erforderlich.

In der Praxis werden naturgemäß Inhalt und Detailtiefe von Festlegungen in der Baugenehmigung unterschiedlich gehandhabt und bezüglich der Stellplatznutzung

Regelungen zu Mehrfachnutzung in kommunalen Stellplatzsatzungen

Eine Analyse der gültigen Stellplatzregelungen in den 52 größten deutschen Städten – überwiegend kommunale Satzungen – zeigt, dass Mehrfachnutzungen von Stellplätzen in der Mehrzahl der Fälle (33 Städte) bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen auf demselben Grundstück explizit vorgesehen und zulässig sind. In 18 Städten ist eine Mehrfachnutzung auch zwischen verschiedenen Bauvorhaben möglich, die nicht auf demselben Grundstück liegen, wenn sie auf Dauer rechtlich gesichert ist (z. B. durch Baulast oder einen öffentlich-rechtlichen Vertrag) und die Entfernung zwischen den Grundstücken zumutbar ist.

Eine typische Formulierung hierzu ist jene in § 3 Absatz 3 der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Düsseldorf: „Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Abstellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf. Eine wechselseitige Nutzung muss sichergestellt sein. Eine solche wechselseitige Nutzung ist bei öffentlich-rechtlicher Sicherung auch bei der Bestimmung der Anzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Abstellplätze verschiedener Vorhaben in zumutbarer Entfernung zulässig.“

ausgelegt. So wird von Bauaufsichtsbehörden durchaus auch die Auffassung vertreten, dass die Nutzung eines genehmigten Stellplatzes als Stellplatz unabhängig von der Nutzergruppe in aller Regel keinen Restriktionen unterliegt. Kommunen, die systematisch Mehrfachnutzungen initiieren möchten, sollten daher vorab mit den zuständigen Baubehörden deren Haltung und Beurteilungsmaßstäbe abstimmen.

Stellt sich bei einer Prüfung heraus, dass die geplante Stellplatz-Mehrfachnutzung eine Nutzungsänderung darstellt, die durch die bestehende Baugenehmigung nicht gedeckt ist, so besteht grundsätzlich die Möglichkeit, in einem entsprechenden Verfahren die Nutzungsänderung zu genehmigen. Die konkreten Verfahrenswege richten sich nach der jeweiligen Landesbauordnung.

Ein typischer Weg ist beispielsweise das Stellen eines Bauantrags für die Nutzungsänderung durch den jeweiligen Grundstückseigentümer. Der Umfang der dafür einzureichenden Unterlagen und damit der Aufwand richten sich nach den relevanten Veränderungen im konkreten Einzelfall; im Vergleich zu Bauanträgen für Neubauten ist der Aufwand typischerweise eher gering, da mit der Nutzungsänderung keine oder nur geringfügige bauliche Änderungen einhergehen.

Praktische Beispiele für geplante und realisierte Stellplatz-Mehrfachnutzungen zeigen, dass insbesondere die Themen Lärm und Fluchtwege sowie die oben beschriebene Verträglichkeit mit dem eigentlichen ruhenden Verkehr des Grundstücks im Zusammenhang mit der Baugenehmigung von Bedeutung sind. In Abstimmung mit der Bauaufsichtsbehörde können dann unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Einzelfalls beispielsweise Nachweise zu führen sein

- für die Einhaltung des Immissionsschutzes, zum Beispiel bei Supermärkten mit angrenzender Wohnbebauung, durch ein Lärmgutachten²⁷,
- für die Sicherstellung der Fluchtwege, insbesondere bei ins Gebäude gerichteten Fluchtwegen, durch entsprechende Fluchtwegepläne und

27 In der Praxis ist festzustellen, dass verschiedene Behörden sehr unterschiedliche Anforderungen bezüglich der Notwendigkeit von Lärmgutachten und der zu verwendenden Methodik stellen (vgl. Haltenorth [2017]). Zudem steht die Parkplatzlärmstudie von 2007 (BLfU (2007)), die eine verbreitete Grundlage für die Berechnung von Parkplatzlärm im privaten Raum darstellt, in der fachlichen Kritik von Expertinnen und Experten, da sie auf veralteten und zum Teil praxisfernen Messungen basiere. So werde beispielsweise in vielen Fällen das Spitzenpegelkriterium der TA Lärm ausschlaggebend, obwohl die Türen und Heckklappen moderner Pkw viel leiser schließen als noch vor 20 Jahren.

- dafür, dass die Stellplätze vollumfänglich für die ursprünglich genehmigte Nutzung zur Verfügung stehen, etwa durch ein Verkehrsgutachten, das auf Basis von Parkraum-Nachfrageganglinien die Verträglichkeit der Mehrfachnutzung nachweist.

Je nach Art und Umfang der Nachweise können hierfür nach Einschätzung von Expertinnen und Experten Kosten in einer mittleren vier- bis niedrigen fünfstelligen Größenordnung entstehen.

Weitere rechtliche Aspekte

Neben baurechtlichen Fragen sind unter Umständen im Einzelfall weitere rechtliche Aspekte zu beleuchten.

- Für den Fall, dass der Besitzer einer Stellplatzanlage nicht zugleich auch Eigentümer, sondern Mieter oder Pächter der Anlage ist, sollte geprüft werden, ob Regelungen im Miet- oder Pachtvertrag der geplanten Mehrfachnutzung zuwiderlaufen und es muss gegebenenfalls eine gesonderte Erlaubnis des Eigentümers eingeholt werden.
- Geht mit einer Mehrfachnutzung auch eine Ausweitung der Betriebszeiträume der Stellplatzanlage einher, so ist sicherzustellen, dass die Verkehrssicherungspflicht (insbesondere bei Schnee und Glatteis) auch zu den erweiterten Zeiten gewährleistet ist.

Wenn beispielsweise schon zuvor der Räum- und Streudienst durch einen externen Dienstleister erbracht wurde, so kann dessen Beauftragung angepasst werden. Auch die Übernahme der Verkehrssicherungspflicht durch einen neuen Mehrfachnutzungs-Betreiber ist möglich (siehe Abschnitt „Rollen und Aufgaben sind klar verteilt“).

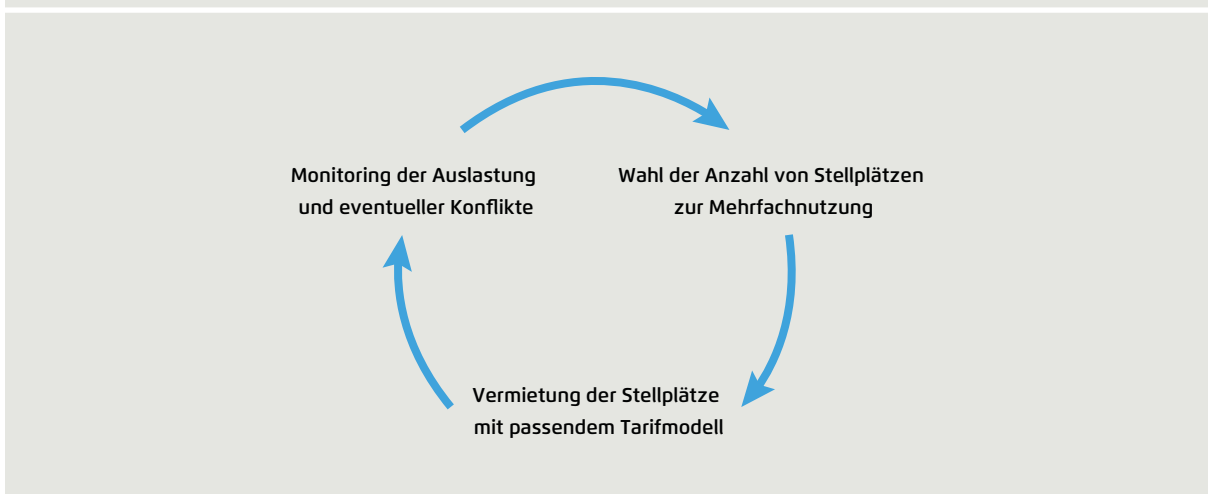
- Auch wenn die allgemeine Gewerbefreiheit grundsätzlich Geschäftsmodelle wie die Mehrfachnutzung ohne gesonderte Erlaubnis oder Genehmigung ermöglicht, sollten in Einzelfällen gesellschafts- bzw. steuerrechtliche Aspekte geprüft werden. Aus der Praxis werden als Beispiel Gemeinnützige Wohnungsgesellschaften angeführt, bei denen nicht mehr als 10 Prozent des gesamten Jahresumsatzes aus nicht-wohnungswirtschaftlichen Tätigkeiten stammen dürfen. Die Zusatzeinnahmen durch Stellplatzvermietung an Externe dürfte hier allerdings nur in Sonderfällen ausschlaggebend werden.

Konflikte zwischen Nachfragegruppen sind vermieden

Bei Stellplatz-Mehrfachnutzungen, insbesondere bei zeitlich gestaffelter Nutzung (Fall 3), muss weitgehend ausgeschlossen werden, dass in der täglichen Praxis Nutzungskonkurrenzen und -konflikte entstehen. So ist

Konfliktvermeidung bei Mehrfachnutzung von Stellplätzen

Abbildung 16



Agora Verkehrswende (2024)

Die Mehrfachnutzung von Stellplätzen kann laufend evaluiert und angepasst werden.

beispielsweise bei der nächtlichen Nutzung eines Supermarktparkplatzes durch Anwohnende sicherzustellen, dass bei Geschäftsöffnung den Kund:innen wieder genug Plätze zur Verfügung stehen, also bis dahin so viele Fahrzeuge der Anwohnenden den Parkplatz wieder verlassen haben, dass den Kund:innen die Parkplatzsuche leicht fällt.

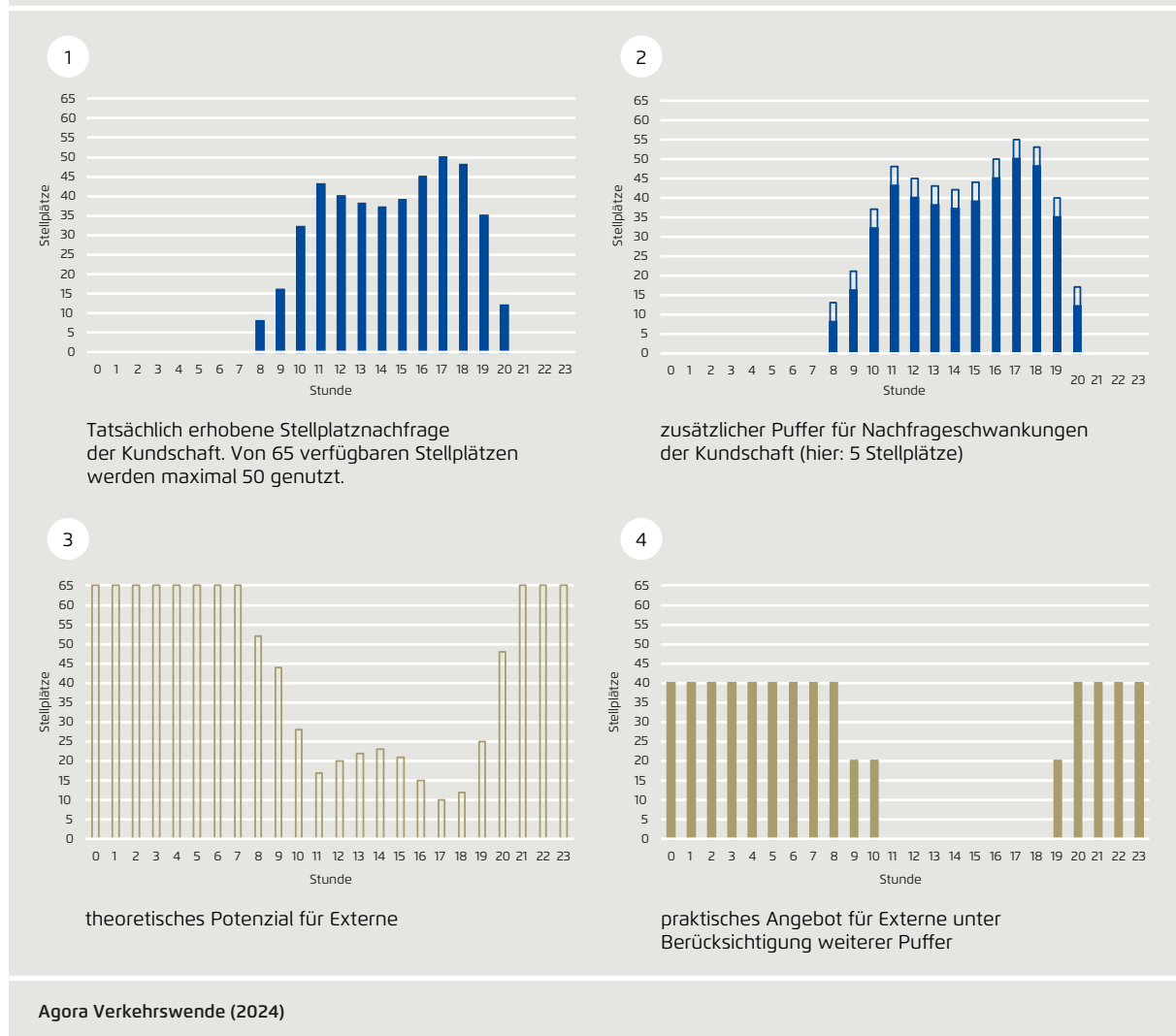
Zur Konfliktvermeidung sollten grundsätzlich drei Instrumente genutzt werden, die zusammen einen Regelkreis bilden (Abbildung 17).

1. **Wahl eines Maßes der Mehrfachnutzung, das Puffer für situatives Fehlverhalten lässt**

Da die Parkraumnachfrage saisonal schwanken und sich im Laufe der Zeit auch generell verändern kann, sollten für eine Mehrfachnutzung nicht alle zeitweise leerstehenden Stellplätze ausgereizt werden. Es empfiehlt sich, zunächst mittels einer Erhebung der Auslastung der bestehenden Parkflächen die Leerstände und damit die Mehrfachnutzungspotenziale nach Umfang und Zeitraum zu ermitteln. Meist können hierfür Daten aus einem Zufahrtssystem genutzt werden; falls ein solches noch nicht besteht,

Beispiel für die Ableitung eines Stellplatzangebots für Externe bei einem Supermarkt

Abbildung 17



Die Festlegung des Stellplatzangebots für Externe kann laufend angepasst werden.

ist eine manuelle Erfassung über einen repräsentativen Zeitraum erforderlich. Anschließend kann ein Start-Potenzial freier Stellplätze definiert werden, die anderen Nutzungen zugänglich gemacht werden soll. Dabei ist ein Puffer für Schwankungen der Nachfrage der originären Nutzergruppe zu berücksichtigen.

Abbildung 18 illustriert am fiktiven Beispiel eines Supermarktparkplatzes, der zur Mehrfachnutzung für Anwohnende in der Nachbarschaft geöffnet werden soll, die Ableitung eines Angebotsmaßes als „Startlösung“. Durch entsprechende Puffer wird das Risiko von Konflikten zwischen Kund:innen einerseits und Anwohnenden andererseits minimiert.

2. Ausgestaltung des Park-Tarifmodells, um Fehlverhalten zu vermeiden

Bei einer zeitlich gestaffelten Nutzung wird Gruppen, die im Zuge der Mehrfachnutzung neu hinzukommen, stets nur ein auf bestimmte Stunden und gegebenenfalls Wochentage beschränktes Nutzungsrecht eingeräumt. Im Beispiel aus Abbildung 18 könnten 20 Stellplätze für ein Zeitfenster von 19 bis 11 Uhr und weitere 20 für ein Zeitfenster von 20 bis 8 Uhr offeriert werden.

Im Mietvertrag kann dann für das Überschreiten dieser Zeiten ein Sonderkündigungsrecht vorgesehen werden. Allerdings erscheint ein solch rigides Instrument in vielen Fällen wirklichkeitsfremd: Bei Anwohnenden beispielsweise kann es vorkommen, dass sie erkrankungsbedingt ihren Stellplatz nicht wie gewohnt morgens räumen können, Beschäftigte müssen spontan Überstunden machen und so weiter. Um solche Situationen zu berücksichtigen, hat es sich in der Praxis bewährt, bei den Stellplatz-Mietenden außerhalb ihrer regulären Nutzungszeiten deutlich erhöhte Stundentarife zu erheben oder ein monatliches Überschreitungskontingent einzuräumen. Dies erlaubt einerseits, die Nutzungszeiten situativ bedingt zu überschreiten, wirkt aber andererseits aufgrund des Tarifniveaus prohibitiv gegen notorische Verstöße.

Das generelle Tarifniveau richtet sich nach dem Umfeld und nach der Ausstattung des Stellplatzes. Übliche Preise in Großstädten können von 20 Euro pro Monat bei offenen Stellplätzen in der Peripherie bis über 250 Euro pro Monat in zentral gelegenen modernen

Tiefgaragen reichen. Darüber hinaus sollte der erwünschten Steuerungswirkung wegen das Parken im öffentlichen Raum teurer sein als im privaten Raum

3. Monitoring der Auslastung

Die Parkraumnachfrage unterliegt naturgemäß zeitlichen Dynamiken. Es ist daher erforderlich, mit Hilfe der Daten des Zufahrtskontrollsystems ein Monitoring der Auslastung vorzunehmen. Damit können nach Einführung einer Stellplatz-Mehrfachnutzung sowohl weiterhin bestehende Leerstände identifiziert werden, die dann am Markt angeboten werden können, als auch konfliktträchtig hohe Auslastungen, die eine Reduzierung der Nutzungen nahelegen. Auch Erfahrungen und Beschwerden der Parkenden müssen in diesem Zuge gesammelt und ausgewertet werden.

Das Monitoring ermöglicht es dann, eine „Startlösung“ weiterzuentwickeln und das Angebot, die Tarife sowie Regelungen in Mietverträgen fortlaufend den realen Erfahrungen anzupassen.

Technische Rahmenbedingungen sind gegeben

Voraussetzung für Stellplatz-Mehrfachnutzungen ist in aller Regel ein Zufahrtskontrollsystem, das eine Regulierung der Nutzung der Stellplatzanlage ermöglicht. Viele Parkieranlagen im privaten Raum verfügen bereits über Zu- und Ausfahrtsschranken. Bei konventionellen Systemen werden diese beispielsweise über Chipkarten, Barcodetickets oder RFID-Chipträger bedient, das heißt die Nutzungsberechtigten benötigen ein separates Identifikationsmedium. Bei der Vermietung von Stellplätzen an externe Nutzer:innen ist daher die Übergabe beziehungsweise Rückgabe des Mediums in den Betriebsprozessen zu berücksichtigen.

Zunehmend kommen moderne Systeme zum Einsatz, die sich per Smartphone-App bedienen lassen oder die auf Kennzeichenerfassung basieren. Hier ist für die Nutzer:innen kein separates Medium erforderlich, sie müssen lediglich eine App installieren beziehungsweise ein Kfz-Kennzeichen angeben, um sich zu registrieren.

Die technologische Lösung mit einer App bietet sich vor allem bei bereits bestehenden Schrankenanlage an, die mit einem Internet-of-Things (IoT)-Modul nachzurüsten sind. Damit dies reibungslos funktioniert, muss im Umfeld der Schrankenanlage ein zuverlässiger Mobilfunk-

kempfang in allen gängigen Netzen gesichert sein. Alternativ ist auch ein technisches Upgrade der Bestandsanlage mit einem Kennzeichenerfassungssystem möglich.

Besteht bisher kein Zufahrtskontrollsystem, bietet beispielsweise ein Kennzeichenerfassungssystem hohe Flexibilität und Zuverlässigkeit.

Nach Angaben von Expertinnen und Experten fallen je nach örtlicher Situation für die Nachrüstung bestehender oder die Installation neuer Systeme Investitionen in Größenordnungen zwischen niedrigen vierstelligen und niedrigen fünfstelligen Euro-Beträgen an.

Bei Parkhäusern und Tiefgaragen muss sichergestellt sein, dass auch für externe Nutzer:innen Zu- und Abgangswege zu Fuß von und zu den Stellplätzen zugänglich sind. In vielen Fällen führen die Fußwege durch das Gebäude, wo externe Nutzer:innen unter Umständen nicht erwünscht sind. Hier ist im Einzelfall zu klären, ob durch Änderungen im Türsystem auch Externen ein Zugang gewährt werden kann beziehungsweise ob die sonstigen, nicht durchs Gebäude führenden Zu- und Abwege ausreichen. Dies betrifft auch die Fluchtwege. Hierfür sind in der Praxis technische Lösungen realisierbar, die Wege durch das Gebäude nur im Notfall ermöglichen.

Bei Parkbauten und Tiefgaragen muss ferner auch eine ausreichende Entlüftung gewährleistet sein. In der Praxis ist dieses Thema regelmäßig nur dann relevant, wenn zu einer bestehenden Nutzung mit geringem Parkumschlag (Dauerparker:innen) eine Nutzung mit hohem Umschlag (Kurzparker:innen) hinzukommt.

Rollen und Aufgaben sind klar verteilt

Sowohl zu Beginn als auch im laufenden Betrieb einer Stellplatz-Mehrfachnutzung sind verschiedene Aufgaben zu bewältigen, die sich idealerweise auf mehrere Akteure mit spezifischen Zuständigkeiten und Kompetenzen verteilen. Ein universelles Rollen- und Aufgabenmodell kann es aufgrund der Heterogenität der Fälle kaum geben. Nachfolgend wird daher exemplarisch ein Modell formuliert, das auf den Praxiserfahrungen von Expertinnen und Experten basiert.

Als generelle Akteursgruppen sind zu unterscheiden (Abbildung 20 und Abbildung 21)

- die Kommune, die Mehrfachnutzungen initiieren möchte,

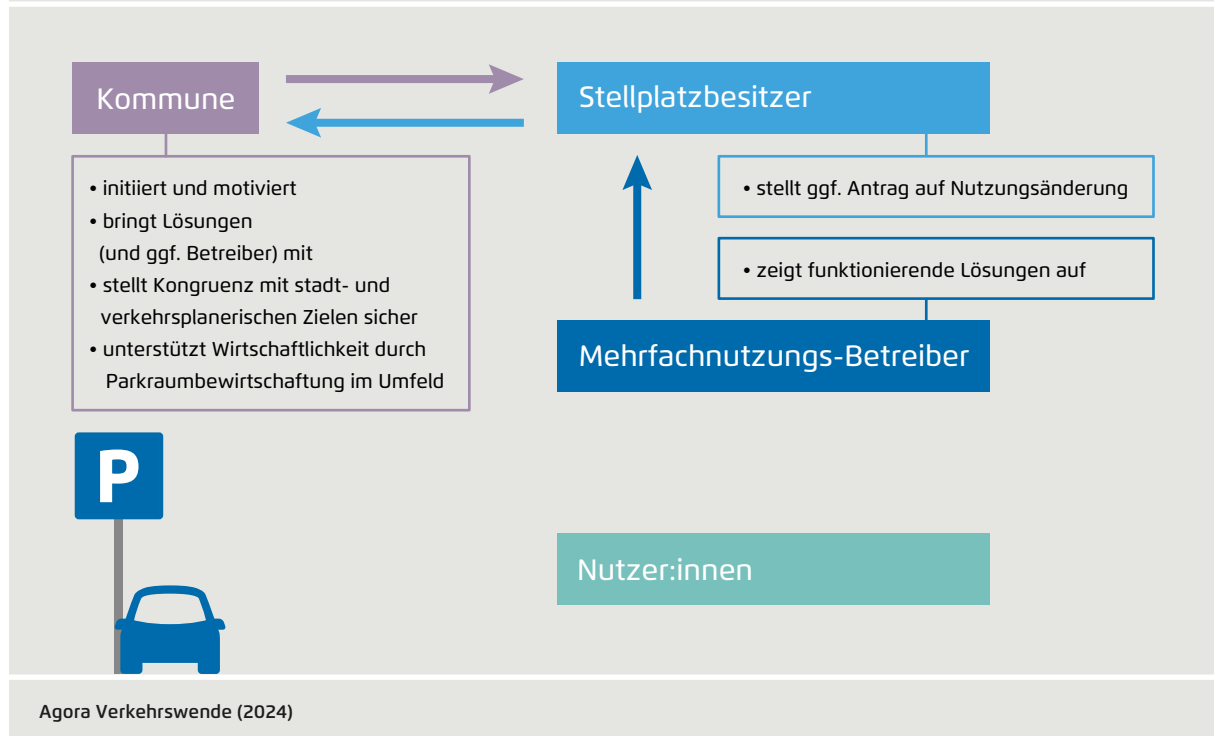
- die Stellplatzbesitzer, die Mehrfachnutzungen ermöglichen und die konkreten Regeln bestimmen,
- die Mehrfachnutzungs-Betreiber, die operativ die Mehrfachnutzung realisieren und
- die Nutzer:innen, die als Stellplatz-Nachfragenden von dem Mehrfachnutzungs-Angebot profitieren.

Abbildung 20 zeigt schematisch mögliche Rollen und Aufgaben in der Initiierungsphase einer Stellplatz-Mehrfachnutzung. In vielen Fällen wird bei den Stellplatzbesitzern ein äußerer Anstoß durch die Kommune erforderlich sein, die mit der Mehrfachnutzung stadt- und verkehrsplanerischer Ziele verfolgt. Die Kommune wird aktiv typische Vorbehalte und Befürchtungen überwinden müssen. Idealerweise können funktionierende Beispiele für Mehrfachnutzungen angeführt werden. Die Zusammenarbeit mit einem kompetenten und erfahrenen Betreiber kann bereits in dieser Phase hilfreich sein. Auf Seiten der Kommune sollten ämterübergreifend verschiedene Kompetenzen gebündelt werden, um bei Ansprache und Beratung der Stellplatzbesitzer alle Aspekte abdecken zu können. Neben Stadt- und Verkehrsplanung sind hier insbesondere Wirtschaftsförderung und Bauaufsicht gefragt. Die Nutzer:innen sind in der Initiierungsphase in der Regel noch nicht involviert; im Einzelfall kann allerdings eine Befragung von Haushalten und/oder Einpendelnden sinnvoll sein, um Angebots- oder Nachfragepotenziale zu bestimmen.

Die Rollen und Aufgaben in der Betriebsphase sind schematisch in Abbildung 20 dargestellt. Grundlage der Mehrfachnutzung ist ein Vertragsverhältnis zwischen dem Stellplatzbesitzer und einem Betreiber. Bei letzterem kann es sich um einen bereits vorher tätigen Stellplatzbetreiber handeln, dessen Aufgaben erweitert werden, oder um einen neuen Betreiber, beispielsweise eine für diese Aufgabe weiterentwickelte kommunale Parkhausgesellschaft oder einen externen kommerziellen Betreiber (vergleiche auch Kasten Stellplatzsharing-Tools auf Seite XX). Vertraglich geregelt werden kann, dass der Betreiber das Zufahrtskontrollsystem technisch ertüchtigt und die Verkehrssicherungspflichten übernimmt (gegebenenfalls nur zu bestimmten Zeiten), außerdem welche Anforderungen an den laufenden Betrieb bestehen. Der Betreiber vermarktet seinerseits die Stellplätze zur Mehrfachnutzung, vermietet sie und steuert mithilfe des Nachfrage-Monitorings das Angebot. Als Erfolgsfaktor hat sich in der Praxis eine große Nähe der Betreiber

Rollen und Aufgaben beim Start der Mehrfachnutzung von Stellplätzen

Abbildung 18



Die wichtigste Rolle bei der Initiierung von Mehrfachnutzung kommt der Kommune zu.

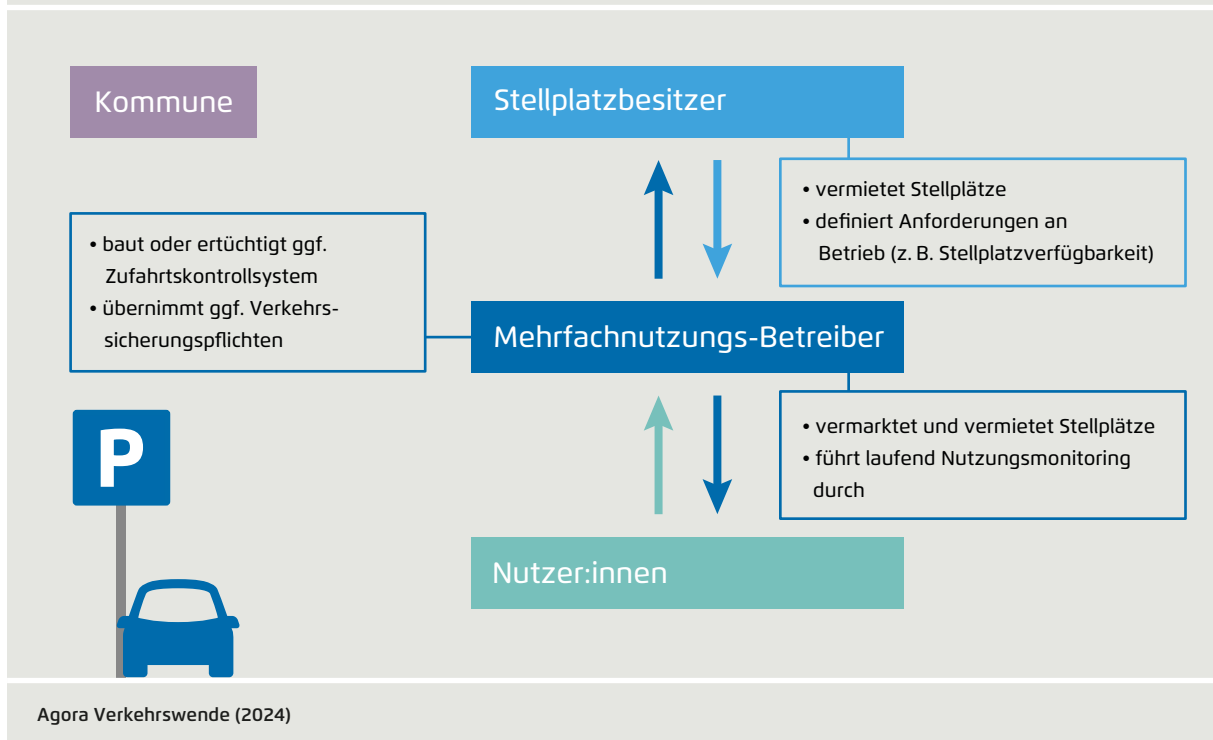
zu den Kund:innen erwiesen, also eine gute Erreichbarkeit und Ansprechbarkeit, verbunden mit großem Erfahrungsschatz und lösungsorientiertem Herangehen an Probleme und Konflikte. Die Kommune selbst ist in der Betriebsphase in der Regel nicht involviert.

Voraussetzung für eine Stellplatz-Mehrfachnutzung ist stets auch die Wirtschaftlichkeit für die beteiligten Akteure, die erheblich durch die Vergleichskosten für das Parken im öffentlichen Straßenraum beeinflusst wird. Aus Betreibersicht stehen den möglichen Anfangsinvestitionen für Zufahrtskontrollanlagen und gegebenenfalls kleinere bauliche Anpassungen, den Aufwänden für den laufenden Betrieb und den Mietzahlungen an die Stellplatzbesitzer auf der Sollseite die Einnahmen von den Stellplatznutzer:innen auf der Habenseite gegenüber. Während Investitions- und Betriebskosten weitgehend invariant sind, bestehen bei den Mieten beziehungsweise Parktarifen große Spielräume. Bezüglich der Mieten, die die Stellplatzbesitzer vom Betreiber verlangen, ist zu vermerken, dass diese in den meisten

Fällen Zusatzeinnahmen darstellen, die für die Objektrendite nicht zwingend erforderlich sind. Das Niveau der Parktarife beziehungsweise der Stellplatzmieten für die Nutzer:innen hängt stark von den Umgebungsbedingungen einschließlich der Parkgebühren im öffentlichen Raum ab; hier wiederum kann die Kommune erheblichen Einfluss ausüben. Inwieweit und unter welchen Bedingungen eine Stellplatz-Mehrfachnutzung wirtschaftlich tragfähig ist, können und müssen erfahrene Stellplatzbetreiber in jedem Einzelfall ermitteln.

Rollen und Aufgaben beim Betrieb der Mehrfachnutzung von Stellplätzen

Abbildung 19



Nach der Initiierungsphase ist der Aufwand für die Kommune gering.

5.4 Checkliste für die Umsetzung von Stellplatz-Mehrfachnutzung

Die folgende Tabelle enthält die wichtigsten Fragen, die vor Ort in Abhängigkeit der konkreten Umstände von den zentralen Akteur:innen geklärt werden müssen.

Checkliste für die Umsetzung von Stellplatz-Mehrfachnutzung		Tabelle 3
Schritt	Akteur(e)	✓
Zulässigkeit im Baugebietstyp ist gegeben (Prüfung B-Plan)	Kommune	
Zulässigkeit nach Baugenehmigung ist durchgängig oder für bestimmte Nutzungszeiten gegeben (Prüfung Baugenehmigung, ggf. Antrag auf Nutzungsänderung)	Kommune	
(ggf. Antrag Nutzungsänderung: Grundstückseigentümer)		
Erforderliche baulich-technische Änderungen (z. B. Installation Zufahrtüberwachung, Modifikation an Zu- und Abwegen sowie Fluchtwegen) sind umgesetzt	Grundstückseigentümer bzw. -mieter mit Unterstützung Kommune und Betreiber	
Stellplatzbedarfe der originären Nutzergruppe sind definiert	Grundstückseigentümer bzw. -mieter	
Park-Tarifmodell für externe Nutzer:innen ist definiert	Betreiber	
Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Pflichten (u. a. Vermarktung, Verkehrssicherung, Einnahmenverteilung) im laufenden Betrieb sind vertraglich vereinbart	Grundstückseigentümer bzw. -mieter und Betreiber	
Ein Monitoring von Nachfrage und eventuellen Konflikten ist etabliert	Betreiber	
Ergebnisse aus dem Monitoring werden in die Weiterentwicklung des Angebots eingespeist	Grundstückseigentümer bzw. -mieter und Betreiber	

Agora Verkehrswende (2024)

6 | Wo bestehen Entwicklungsbedarfe?

Stellplatz-Mehrfachnutzungen sind – trotz ihres Potenzials für eine nachhaltigere Stadt- und Verkehrsentwicklung und für einen wirtschaftlicheren Betrieb von Parkraum – bislang kein Selbstläufer. Zugleich erweisen sich gut umgesetzte Mehrfachnutzungen, die dem in Kapitel 5.3 formulierten Zielbild entsprechen, oftmals als Erfolg.

Dass Stellplatz-Mehrfachnutzungen nicht häufiger angegangen werden, ist auf Wissens- und Kenntnisdefizite und auf daraus resultierende Vorbehalte zurückzuführen: Stellplatzbesitzer befürchten wesentliche Zusatzaufwände und eine Zunahme möglicher Konflikte. Kommunen wiederum sind das Potenzial und die Handlungsmöglichkeiten nicht bekannt und sie unternehmen bislang keine systematischen Aktivitäten, um Mehrfachnutzungen zu initiieren. In der Praxis hemmen zudem fehlende aktuelle Planungsgrundlagen und eine große Bandbreite der Rechtsauslegung den Planungs- und Umsetzungsprozess.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich folgende Empfehlungen zur Förderung der Mehrfachnutzung:

In Forschung, Beratung und Wirtschaft sollten

- gute Beispiele für Mehrfachnutzungen gesammelt, einschließlich quantitativer Kenngrößen dokumentiert und publiziert werden;
- zeitnah die allgemein anerkannten Regeln zur Ermittlung von Parkplatzlärm aktualisiert werden, um so die Weiterentwicklungen der letzten Jahrzehnte, beispielsweise im Karosseriebau und beim fernbedienten Öffnen und Schließen von Hecktüren, zu berücksichtigen;
- im Kontext des erforderlichen Ausbaus der Ladeinfrastruktur im privaten Raum Überlegungen angestellt werden, inwieweit die bestehende Ungleichbehandlung der Schallemissionen von Parkvorgängen im öffentlichen und im privaten Raum gerechtfertigt ist bzw. abgebaut werden kann;
- Planungsgrundlagen zur Verkehrsplanung und Parkraumnachfrage aktualisiert werden; dies betrifft insbesondere das technische Regelwerk; die einschlägigen Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) gelten allgemein als veraltet und die dort hinterlegten Ganglinien der Verkehrsnachfrage müssten dringend auf einen neuen Stand gebracht werden;
- gleiches gilt analog für die Verfahren zur Ermittlung von Parkplatzlärm, welche beispielsweise die bei modernen Pkw deutlich geringeren Schließgeräusch von

Heckklappen nicht berücksichtigen;

- Planungs- und Erhebungsverfahren zur Abschätzung der Parkraumpotenziale im privaten Raum entwickelt werden; die fortschreitende Digitalisierung bietet hier methodisch neue Potenziale, beispielsweise bei der Luftbildauswertung oder durch maschinenlesbare Bauakten;
- die zusätzlichen Potenziale für Mehrfachnutzungen im privaten Raum im Kontext des Ausbaus der Ladeinfrastruktur ermittelt werden;
- Musterprozesse zur Initiierung und Realisierung von Stellplatz-Mehrfachnutzungen einschließlich musterhafter Ausschreibungstexten sowie Betreiber- und Nutzungsverträgen entwickelt werden.

Auf normativer Ebene sollten

- Klarstellungen zum Umgang mit Mehrfachnutzungen erfolgen; die Hessische Bauordnung liefert in § 52 Abs. 6 bezüglich der baurechtlichen Zulässigkeit ein Muster²⁸, ebenso bei neuen Bauvorhaben die bereits in etlichen kommunalen Stellplatzsatzungen verankerten Regelungen.

Auf Ebene der Kommunen sollte

- ein integriertes Parkraummanagement als Aufgabe angenommen werden; dies schließt im Sinne eines modernen Mobilitätsmanagement auch ein ämterübergreifendes Vorgehen – insbesondere zwischen den Verwaltungsbereichen Verkehrsplanung (Strategie, Federführung), Wirtschaftsförderung (Kontakt zu Stellplatzbesitzern), Bauaufsicht (Bewertung der Zulässigkeit und Genehmigungen) sowie Liegenschaften (Einbringen von Stellplätzen in kommunalem Eigentum) – ein;
- systematisch Parkraum und Stellplätze in einem Kataster erfasst werden, um über eine belastbare Planungs- und Entwicklungsgrundlage für ein integriertes Parkraummanagement zu verfügen;
- Kooperationen mit Partnern für den operativen Betrieb von Mehrfachnutzungen gesucht werden; dies kann durch eine Aufgabenausweitung und den erforderlichen Kompetenzausbau bei kommunalen Parkraumgesellschaften erfolgen, aber auch durch Zusammenarbeit mit erfahrenen externen Serviceanbietern.

28 „Notwendige Stellplätze [...] dürfen Dritten zum Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern überlassen werden, solange sie zum Abstellen der vorhandenen Kraftfahrzeuge und Fahrräder der Personen, die die Anlage ständig benutzen oder sie besuchen, nicht benötigt werden.“

7 | Anhang

Quellen

Agora Verkehrswende (2018): Agora Verkehrswende. *Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen*. 2. Auflage. September 2018.

Agora Verkehrswende (2022): Agora Verkehrswende. *Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement*. 4. aktualisierte Auflage.

Blees (2021): Blees, Volker. *Fehlnutzung des öffentlichen Straßenraums durch parkende Kraftfahrzeuge – Fallstudie am Beispiel Darmstadt-Arheilgen*. Arbeitsberichte Fachgruppe Mobilitätsmanagement, 013. DOI: <http://dx.doi.org/10.25716/pur-30>

BLFU (2007): Bayerisches Landesamt für Umwelt. *Parkplatzlärmstudie. Empfehlungen zur Berechnung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen*. 6. überarbeitete Auflage. URL: [https://www.bestellen.bayern.de/application/pictureSrv?SID=1932319459&ACTIONxSESSxSHOWPIC\(BILDxKEY:%27fu_lae_00047%27,BILDxCLASS:%27Artikel%27,BILDxTYPE:%27PDF%27\)=Z](https://www.bestellen.bayern.de/application/pictureSrv?SID=1932319459&ACTIONxSESSxSHOWPIC(BILDxKEY:%27fu_lae_00047%27,BILDxCLASS:%27Artikel%27,BILDxTYPE:%27PDF%27)=Z). Letzter Zugriff am 10.03.2024.

BMDV (2022): *Masterplan Ladeinfrastruktur II*. URL: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur-2.pdf?__blob=publicationFile Letzter Zugriff am 15.07.2024

Deschermeier et al. (2023): Deschermeier, Philipp; Henger, Ralph; Oberst, Christian. *Stellplätze im Wohnungsbau. Bedarfe und Preise*. Im Auftrag der BPD Immobilienentwicklung GmbH. URL: https://www.iwkoeln.de/fileadmin/user_upload/Studien/Gutachten/PDF/2023/Stellpl%C3%A4tze_im_Wohnungsbau.pdf. Letzter Zugriff am 10.03.2024.

Drews (2022): Drews, Fabian. *Flächengerechtigkeit und die Verteilung des öffentlichen Straßenraums in Berlin*. Eine Untersuchung am Beispiel des Bezirks Berlin-Mitte. URL: https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/Discussion_Paper/DP21_Drews_Flaechengerechtigkeit.pdf. Letzter Zugriff am 10.03.2024.

EHI (2024 a): *EHI Whitepaper. Elektromobilität im Handel 2024*. URL: <https://www.ehi.org/produkt/whitepaper-elektromobilitaet-im-handel-2024/> Letzter Zugriff am 15.07.2024

EHI (2024 b): Pressemitteilung zu EHI Whitepaper. *Elektromobilität im Handel 2024*. URL: <https://www.ehi.org/presse/mehr-schnelllader-im-handel/> Letzter Zugriff am 15.07.2024

FGSV (2005/2012): *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR*, Ausgabe 2005. Februar 2005, korrigierter Nachdruck Juli 2012.

FGSV (2022): *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Anhang zu den „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele“, Ausgabe Oktober 2022*. URL: https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/990_Anhang.v.pdf. Letzter Zugriff am 10.03.2024.

FGSV (2023): *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs – EAR*, Ausgabe 2023. September 2023.

Findeisen (2024): Findeisen, Susanne. *Straßenraum unverteilen: Gehwegparken tolerieren? Der Bremer Weg*. Vortrag beim Difu-Seminar „Das heilige Blechle - Neue Konzepte und Gebühren“ am 11. April 2024 in Berlin

gestestet.de (2015): *gestestet.de (Hg.). Parkplatz-Sharing im Vergleich*. URL: <https://www.getestet.de/parkplatz-sharing-vergleich/>. Letzter Zugriff am 10.03.2024

Haltenorth (2017): Haltenorth, Ivo. *Beurteilung von Anwohnerverkehr*. In: Tagungsband zur DAGA 2017, S. 623–625.

Hopfner (2021): Hopfner, Karin. *Ruhende Mobilität. Strategien von Land und Kommune zur Qualifizierung des Stellplatzes im Geschosswohnungsneubau mit Fokus auf Baden-Württemberg*. Dissertation. TU Berlin. Fakultät VI – Planen Bauen Umwelt. DOI: <https://doi.org/10.14279/depositonce-12597>.

Huber-Erler/Franke (2013): Huber-Erler, Ralf; Franke, Tobias. *Neustadt an der Weinstraße – Parkraumkonzept Innenstadt*. URL: https://www.neustadt.eu/media/custom/2636_210_1.PDF?1479452575. Letzter Zugriff am 10.03.2024.

IKS (2021): Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung UG. *Landeshauptstadt Kiel – Parkraumuntersuchung und -bewirtschaftung*. Band 1: Bericht. URL: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/_dokumente_ruhender_verkehr/ruhender_verkehr_kiel_bericht_band_1_20210917.pdf. Letzter Zugriff am 10.03.2024.

Kiefer (2024): Kiefer, Peter. *Bauprojekt Dossenheimer Landstraße – Stadt Heidelberg schafft über 300 Ersatz-Parkplätze*. URL: <https://www.heidelberg24.de/heidelberg/bauprojekt-dossenheimer-landstrasse-stadt-heidelberg-schafft-ueber-300-ersatz-parkplaetze-supermaerkte-92904347.html>. Letzter Zugriff am 30.05.2024

MMTP (2021): Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten Luxemburg. *KOMOBILE: Parkraumstrategie – Inventar und Interviews*. URL: <https://transports.public.lu/content/dam/transport/planifier/strategie/parkraum-strategie-inventar-und-interviews-2021.pdf>. Letzter Zugriff am 10.03.2024.

Müller (2013): Müller, Karl. *Parkplatzsharing: Mit ampido, ParkingList und Co. Parkplätze mieten und vermieten*. URL: <https://www.deutsche-startups.de/2013/06/25/parkplatzsharing-parkplaetze-mieten-vermieten>. Letzter Zugriff am 10.03.2024.

NVBW (o. J.): Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH. *On-Street-Parking. Methoden zur Erstellung eines kommunalen Parkplatzkatasters*. URL: https://www.mobidata-bw.de/uploads/page_images/2024-01-11-153337.211719Parkkasteronline.pdf. Letzter Zugriff am: 10.03.2024.

Pressl/Rye (2020): Pressl, Robert; Rye, Tom. *Gute Argumente und Prinzipien des Parkraummanagements*. URL: https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-10/PARK4SUMP_reasons_28092020_DE_web.pdf. Letzter Zugriff am 10.03.2024.

Pech et al. (2009): Pech, Anton; Warmuth, Günter; Jens, Klaus; Zeininger, Johannes (2009): *Parkhäuser – Garagen*. Grundlagen, Planung, Betrieb. 2., überarbeitete Auflage. Wien: Springer.

Prochazka et al (2021): Prochazka, V.; Handrich, M.; Bienzeisler, B. (Hg.). *Kommunalen Parkraum datengestützt managen. Erfahrungen, Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen*. DOI: <https://doi.org/10.24406/publi-ca-fhg-300868>.

stern.de (2013): Ohne Autor. *Parkplatz-Sharing: Diese Apps helfen bei der Parkplatzsuche*. In: STERN.de, 23.09.2013. URL: <https://www.stern.de/auto/service/parkplatz-sharing-diese-apps-helfen-bei-der-parkplatzsuche-3917702.html>. Letzter Zugriff am 10.03.2024.

UBA (2017 a): Umweltbundesamt (Hrsg.). *Die Stadt für morgen. Umweltschonend mobil – lärmarm – grün – kompakt – durchmischt*. 2. Auflage. Mai 2017. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/20170505_stadt_von_morgen_2_auflage_web.pdf. Letzter Zugriff am 10.03.2024.

UBA (2017 b): Umweltbundesamt (Hrsg.). *Straßen und Plätze neu denken*. Oktober 2017. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf. Letzter Zugriff am 10.03.2024.

Verkehrslösungen (2016): Verkehrslösungen Blees Eberhardt Saary Partnerschaft. *Parkraumbewirtschaftung Darmstadt – Umsetzungskonzept für Pilotquartiere*. Unveröffentlicht.

Verkehrsministerium BaWü (2016): Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. *Parkraumbewirtschaftung – Nutzen und Effekte*. URL: https://www.kea-bw.de/fileadmin/user_upload/Publikationen/037_Parkraumbewirtschaftung_Handreichung.pdf. Letzter Zugriff am 10.03.2024.

Einbezogene Expertinnen und Experten

Für das Projekt „Mehrfachnutzung von Stellplätzen im privaten Raum“ wurden Gespräche und Interviews mit folgenden Expertinnen und Experten geführt:

- Henning Bergmann (Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel),
- Michael Beutel (Mobilitäts- und Tiefbauamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt),
- Prof. Stefan Blümm (Hochschule RheinMain, Studiengang Immobilienmanagement),
- Anke Borcharding (Wissenschaftszentrum Berlin),
- Lukas Domaschke (Landesbetrieb Verkehr Hamburg),
- Stefan Hilger (Amt für Verkehrsmanagement der Landeshauptstadt Düsseldorf),
- Prof. Jörn Hübelt (Hochschule Mittweida, Fakultät Ingenieurwissenschaften),
- Andreas Huschke (ITS Vienna Region),
- Nicole Hüttner (PBW – Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg mbH.),
- Katja Imhof (Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden),
- Thorben Jacobsen (Landesbetrieb Verkehr Hamburg),
- Ivan Kosarev (Ramboll Deutschland GmbH),
- Tobias Krauss (Mobinck Germany GmbH),
- Thomas Mattner (Planersocietät),
- Sandra Matzenauer (Bauaufsichtsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden),
- Uwe Müller (FB Mobilität und Verkehr der Stadt Aachen),
- Philipp Nelles (Stadt Köln, zuvor Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Düsseldorf),
- Dirk Ohm (IVAS – Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme),
- Emil Pabst (Veomo Consulting GmbH),
- Yasotharan Pakasathanan (ampido GmbH),
- Tobias Reinhardt (BBH),
- Sven Riffel (Smart City Mannheim GmbH),
- Roman Ringwald (BBH),
- Astrid Samaan (Mobilitäts- und Tiefbauamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt),
- Julia Schmid (Urban Standards GmbH),
- Andreas Schmitz (IKS Mobilitätsplanung),
- Mario Sterl (Hines Immobilien GmbH),
- Clemens Techmer (ParkHere GmbH),
- Aaron Tonndorf (Stadtplanungsamt der Stadt Regensburg),
- Stephan Tschierschwitz (Vorstand Mobility Allstars e.V.),
- Andreas Unterluggauer (ITS Vienna Region),
- Thomas Veith (ParkraumWerte),
- Christian von Malottki (BPD Immobilienentwicklung GmbH),
- Felix Wagner (BPD Immobilienentwicklung GmbH),
- Lucas Walcher (Hines Immobilien GmbH),
- Josefin Weyer (TH Lübeck),
- Per Willig (Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel),
- Markus Wotruba (BBE Handelsberatung GmbH)

sowie mit vier weiteren Personen, die ungenannt bleiben möchten. Ihnen allen sei herzlich gedankt!

Publikationen von Agora Verkehrswende

Netzanschluss für den Straßenverkehr

Herausforderungen und Empfehlungen für eine schnelle und kosteneffiziente Integration von Ladeinfrastruktur in das Stromnetz

Verkehrswende als Mehrwert

Warum es sich volkswirtschaftlich lohnt, schnell in die Reduzierung von Treibhausgasemissionen in Deutschlands Verkehrssektor zu investieren. Steuersignale zur Transformation der Pkw-Flotte (Gesamtbericht)

16 Schaltstellen für die Mobilität von morgen

Wie die Bundesländer ihre Handlungsspielräume in der Verkehrspolitik für mehr Lebensqualität, soziale Teilhabe und Klimaschutz nutzen können

Mobilitätsgarantie für Deutschland – Teil I

Ausgangslage und Praxisbeispiele für eine bundesweit garantierte Grundversorgung mit Bus und Bahn

Mobilitätsgarantie für Deutschland – Teil II

Erreichbarkeitsanalyse und Empfehlungen für eine bundesweit garantierte Grundversorgung mit Bus und Bahn

Vom Plan auf die Straße

Wie Kommunen den Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur und Parkraummanagement beschleunigen können

Mobilitätsarmut in Deutschland

Annäherung an ein unterschätztes Problem mit Lösungsperspektiven für mehr soziale Teilhabe und Klimaschutz

Stadt, Land, Ladefluss

Ein Leitfaden für den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Kommunen

E-Fuels zwischen Wunsch und Wirklichkeit

Was strombasierte synthetische Kraftstoffe für die Energiewende im Verkehr leisten können – und was nicht

Kosten der Mobilität

Zahlen und Fakten zu den Preisen im Straßen- und Schienenverkehr sowie deren Bedeutung für die Gesellschaft und den Klimaschutz

Agora Verkehrswende ist ein Thinktank für klimaneutrale Mobilität mit Sitz in Berlin. Im Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft setzt sich die überparteiliche und gemeinnützige Organisation dafür ein, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auf null zu senken. Dafür entwickelt das Team wissenschaftlich fundierte Analysen, Strategien und Lösungsvorschläge.

Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin

T +49 (0)30 700 14 35-000

F +49 (0)30 700 14 35-129

www.agora-verkehrswende.de

info@agora-verkehrswende.de

