

Parkraummanagement im öffentlichen Straßenraum im deutsch-japanischen Vergleich

Kurzfassung der Vertieferarbeit von Anke Trieb

Die Parkraumsituation im öffentlichen Straßenraum hat sich in den letzten Jahren zunehmend verschärft. Steigende Fahrzeugzahlen und der Mangel an Freiflächen für den ruhenden Verkehr haben dazu geführt, dass die Diskrepanz zwischen Parkraumnachfrage und Parkraumangebot immer größer geworden ist. Da insbesondere die Entwicklung in Ballungsräumen zunehmend Probleme im ruhenden Verkehr hervorgerufen hat, wird in dieser Arbeit auf das Parkraummanagement in Großstädten eingegangen, dort im Speziellen auf Stadtkerngebiete, stadtkernahe Altbaugelände und Wohngebiete.

Die Grundlage dieser Arbeit bilden eine umfassende Literaturrecherche, zahlreiche Expertengespräche sowie ein zweimonatiger Aufenthalt in Japan in der Stadt Nagoya. Ziel dieser Arbeit ist es, zu untersuchen, welche Aspekte des Parkraummanagements, unter Beachtung der länderspezifischen Randbedingungen, übertragbar sind und ob somit ein gegenseitiger Wissensaustausch möglich ist. Der Schwerpunkt liegt auf der Betrachtung des öffentlichen Straßenraums, da öffentliche Institutionen vor allem hierauf Einfluss nehmen können.

Durch Einsatz von Bewirtschaftungsmaßnahmen wird sowohl in Deutschland als auch in Japan versucht, die Parkraumproblematik zu entschärfen. Die Erhebung von Gebühren, die Beschränkung der erlaubten Parkzeit und die direkte Zuweisung von Parkraum an bestimmte Nachfragegruppen (z.B. Bewohner) werden häufig zu diesem Zweck eingeführt. Der alleinige Einsatz der verschiedenen Planungsinstrumente führt jedoch nicht zwangsläufig zum gewünschten Erfolg. Um die Wirkung dieser Maßnahmen zu unterstützen, ist die Kontrolle und Ahndung von Verstößen unabdingbar. Unterstützend können zudem Marketingkonzepte sein.

In den letzten Jahren haben zahlreiche Kommunen erkannt, dass ein flächendeckendes Parkraummanagement mit aufeinander abgestimmten, auf die örtliche Parkraumsituation angepassten Maßnahmen wichtig ist. Die konzeptionelle Erstellung eines Maßnahmenkatalogs (Parkraumkonzept) wird demzufolge immer öfter vorgenommen. Aufgrund der Verwaltungsstruktur und der zwischen Polizei und Kommune aufgeteilten Zuständigkeit für Parkraum ist die Handhabung von Parkraummanagement in Japan schwieriger. Die Vorgehensweise erfolgt in beiden Ländern nach dem allgemeinen Planungsprozess. Parkraummanagement ist als "politisches Steuerinstrument" anzusehen, das zum Erreichen der Ziele der Verkehrsplanung beitragen kann.

In den analysierten Ländern gibt es verschiedene Gesetze und Richtlinien, die die Schaffung von Parkmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr vorsehen bzw. mögliche Instrumentarien und Einrichtungen für die Parkraumbewirtschaftung definieren. Beide Länder weisen dabei verschiedene Besonderheiten auf, die im Hinblick auf eine Übertragbarkeit interessant sein könnten. In Deutschland sind dies die Richtlinien für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR). Sie stellen im Umgang und der Planung mit ruhendem Verkehr eine gute Hilfe für Ingenieure dar. Für die Erstellung eines Parkraumkonzepts hilfreich sind vor allem die Darstellungen der Parkraumplanung und der Angebotsbemessung. Die japanischen Rechtsgrundlagen sind den deutschen sehr ähnlich. Eine Besonderheit stellt allerdings das "Garage Law" dar, bei dem sich die Kommune der Pflicht zur Bereitstellung eines Stellplatzes für PKW am Wohnort entbindet. Dieser muss vom Fahrzeughalter nachgewiesen werden. Daher ist die Parkraumsituation in reinen Wohngebieten weit weniger kritisch als in Deutschland.

In Deutschland spielt der ruhende Verkehr im öffentlichen Straßenraum eine große Rolle. Seit vielen Jahren wird dieser mit Hilfe von Bewirtschaftungsmaßnahmen geordnet. Zahlreiche Instrumentarien stehen zur Verfügung, um den ruhenden Verkehr zu beeinflussen. Die Stellgrößen finden in Deutschland mittels Parkuhr, Parkscheibe und Parkscheinautomat häufiger Anwendung als in Japan. Vor allem die Parkscheibe kann als Besonderheit der Parkraumbewirtschaftung in Deutschland angesehen werden. Der Einsatz von Nutzungswidmungen für Fahrzeuge oder Halter/Fahrer (z.B. behindertengerechte Parkmöglichkeiten) sowie flankierende und ergänzende Instrumentarien (z.B. Parkgebührenerstattung) weist in Deutschland eine größere Variationsvielfalt auf, als in Japan. Ein Problem besteht jedoch in der Verwendung von Instrumenten, die noch nicht in der StVO verankert und daher teilweise umstritten sind (z.B. Blaue Zone).

In beiden Ländern gibt es die flankierenden Instrumente der Stellplatzsatzungen, mit deren Hilfe die Kommunen versuchen, Verantwortung für die Bereitstellung von Parkmöglichkeiten abzugeben. In Deutschland haben die Kommunen dabei mittels Regelungen zur Stellplatzabgabe und -einschränkung zusätzlich die Möglichkeit, auf individuelle Gegebenheiten einzugehen, den Bauherrn durch eine Ablösesumme von der Schaffung der Stellplätze zu entbinden und damit die Ziele einer entsprechenden Parkraumpolitik langfristig zu erreichen. In Deutschland besteht das Ziel des Parkraummanagements in der Regel in der Deckung der qualifizierten Nachfrage. Neben der Bereitstellung von Parkraum für die Nachfragegruppe "Bewohner", steht oftmals die Bedarfsbefriedigung von "Kunden und Besuchern" im Vordergrund, um die Attraktivität der Stadt zu verbessern.

In Japan hat man Parkraummanagement erst später als wirkungsvolles Instrument zur Einflussnahme auf den ruhenden Verkehr erkannt. Zuvor stand häufig die Erweiterung der Kapazitäten sowie die mögliche Einflussnahme auf privaten Parkraum im Vordergrund. Erst in den letzten Jahren wurde erkannt, dass mittels Parkraummanagement der ruhende Verkehr gelenkt werden kann. Heute wird zunehmend Abstand von der reinen Erweiterung der Kapazitäten außerhalb des öffentlichen Straßenraums genommen. Es wurde erkannt, dass das Parken auf der Straße nicht gänzlich verboten, sondern vielmehr gemanagt werden sollte. Dieser Prozess geht jedoch nur langsam voran. Ein erheblich hoher Anteil an privatem Parkraum trägt dazu bei, dass die Beeinflussung des ruhenden Verkehrs schwierig ist. Derzeit sind die eingesetzten Einrichtungen zur Überwachung der Parkdauer und zur Erhebung von Gebühren vor allem auf den Einsatz der Parkuhr beschränkt; Parkscheinautomaten finden nur selten Anwendung. Parkuhren werden dabei, als Besonderheit der japanischen Parkraumbewirtschaftung, auch für den Lade- und Lieferverkehr eingesetzt. Der Einsatz verschiedener Stellgrößen ist derzeit noch unüblich und sollte in Zukunft stärker im Vordergrund stehen. Nutzungswidmungen werden am häufigsten durch P+R-Anlagen realisiert, könnten jedoch in Zukunft auch verstärkt in anderer Form eingesetzt werden. Eine Chance des japanischen Parkraummanagements besteht in der Maßnahme der Marketingkonzepte. Als flankierende und ergänzende Instrumente kommen neben Stellplatzsatzungen vor allem Parkleitsysteme zum Einsatz. Das Instrumentarium der Überwachung von Parkvorgängen weist in Japan einen erheblichen Mangel auf. Dieser Aspekt ist mit für den hohen Anteil an illegalen Parkvorgängen verantwortlich, da durch einen unverhältnismäßigen Einsatz von Restriktionsmaßnahmen in der Vergangenheit die Achtung der Bürger vor Parkverboten enorm gesunken ist. Mit allen denkbaren Mitteln wird daher versucht, diese Situation in den Griff zu bekommen (z.B. durch auffällige rote Markierungen im Kreuzungsbereich).

Die Übertragung von Instrumentarien und Maßnahmen auf das jeweils andere Land erscheint grundsätzlich sinnvoll. Es gibt in beiden Ländern eine Reihe von Aspekten, die im anderen

Land bislang unbeachtet geblieben sind und bei denen, je nach Gegebenheit, Handlungsbedarf besteht. Die näheren Untersuchungen der Instrumente "Garage Law", "Truckmeter", "Stellplatzablöse" und "Parkscheibe" haben ergeben, dass sich scheinbar alle bis auf die "Truckmeter" übertragen lassen. Die Übertragbarkeit weiterer Instrumentarien (z.B. des integrierten und differenzierten Verfahrens aus Deutschland auf Japan) ist von Experten zu prüfen.

Abschließend kann gesagt werden, dass ein gegenseitiger Lernprozess grundsätzlich möglich ist, um die Effektivität des Parkraummanagements zu verbessern und neue Ideen zur Umsetzung von Strategien zu gewinnen.