ZUR ENTSTEHUNG DIESER PUBLIKATION

von Veronika Prochazka und Severin Maier

Schon heute ist öffentlicher Raum ein knappes Gut, an dessen Nutzung vielfältige Akteure teils widersprüchliche Ansprüche stellen. Ein bekannter Flächenfresser ist der ruhende Verkehr: Der durchschnittliche PKW ist 23 Stunden am Tag im öffentlichen oder privaten Raum abgestellt und belegt beim Parken an öffentlichen Straßen eine Fläche von zehn bis 16 Quadratmetern (für eine tiefergehende Auseinandersetzung zu Stellplatzgrößen siehe FGSV 2005). Schon heute macht der Parksuchverkehr in Ballungsräumen bis zu 30 Prozent des Straßenverkehrs aus (vgl. ADAC 2020) – ein Problem, das sich durch die steigenden Zahlen an Einwohner*innen, Pendler*innen sowie durch den zunehmenden Lieferverkehr weiter verstärken dürfte. Mit der Corona-Pandemie ging zwar der Pendelverkehr zeitweise stark zurück (vgl. Destatis 2020), der Lieferverkehr nahm hingegen zu und der Parkdruck verlagerte sich stärker in die Wohngebiete (vgl. Hagen et al. 2020a, S. 3). Selbst wenn der Trend zum Homeoffice in weiten Teilen der Wirtschaft auch über die Pandemie hinaus anhält, ist also nicht damit zu rechnen, dass der Parkdruck in Ballungsräumen grundsätzlich zurückgehen wird.

Zusätzlich verschärft die dringend benötigte Mobilitätswende den Flächenkonflikt: Auch Fahrradwege, Busspuren, Gehwege und Elektroladesäulen erfordern Platz. Damit die Mobilitätswende gelingt, bedarf es deshalb nicht nur attraktiver, umweltfreundlicher Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, sondern auch einer Neuverteilung des öffentlichen Raums und eines neuen Umgangs mit ruhendem Verkehr.

Die Aufgabe, den öffentlichen Raum neu zu verteilen, fällt dabei nicht zuletzt den Kommunen zu. Die Kommunen sind verpflichtet, einen Beitrag zur Erreichung der 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (engl. Sustainable Development Goals, kurz: SDG) der Vereinten Nationen zu leisten. Zu diesen politischen Zielen zählen beispielsweise die Entwicklung nachhaltiger Städte und Siedlungen (Ziel 11) und das Ergreifen von Sofortmaßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Folgen (Ziel 13) (vgl. UN o.J.). Einen wichtigen Beitrag zur Erreichung des letztgenannten Ziels stellt die Reduktion von CO2-Emissionen im Verkehrssektor dar, die bislang hinter den Erwartungen zurückbleibt (vgl. UBA 2020). Neben der ursächlichen Vermeidung von Verkehr und der Reduktion von motorisiertem Individualverkehr kann hierzu auch die Reduktion des Parksuchverkehrs einen wichtigen Beitrag leisten.

Die Kommunen sind also gefordert, den Parkraum effizienter zu nutzen und zu steuern und darüber auch Einfluss auf den fließenden Verkehr zu nehmen. Ein effektives Instrument hierfür ist das datengestützte Parkraummanagement, bei dem Kommunen auf der Grundlage von (Echtzeit-)Daten (z. B. zu verfügbaren Parkplätzen und deren aktueller Auslastung, zu der zu erwartenden Nachfrage, zum aktuellen Verkehrsaufkommen, zu Baustellen, zu Angeboten und zur Auslastung anderer Verkehrsträger, zum Wetter, zur Schadstoffbelastung in der Luft, zu Veranstaltungen in der Umgebung etc.) den Parksuchverkehr aktiv lenken, Anreize für die Nutzung bestimmter Flächen (z. B. über dynamische Bepreisung) und alternativer Mobilitätsangebote schaffen und die Parkraumkontrolle optimieren. Ein solches Parkraummanagement ist idealerweise in ein ganzheitliches Mobilitätskonzept integriert und verfolgt das primäre Ziel, mit Hilfe von Daten den öffentlichen Raum im Sinne aller Bürger*innen effizienter zu nutzen. Parkraummanagement muss damit nicht zwangsläufig die Reduzierung öffentlichen Parkraums bedeuten, auch wenn es hierfür gute Gründe gibt (vgl. Agora 2019).

Eingebettet in das globale Zielsystem der SDG stellt das datengestützte Parkraummanagement ein probates Mittel dar, um Mobilität zu steuern, den Modal Shift voranzutreiben und weitere Potenziale für die Erreichung der SDG zu heben. Viele Kommunen scheuen sich jedoch davor, vom Parkraummanagement als Steuerungsinstrument Gebrauch zu machen – teils, weil sie die hitzigen Diskussionen mit den Bürger*innen sowie mit dem lokalen Einzelhandel fürchten, teils, weil es ihnen an Ressourcen und Know-How fehlt, um datengestütztes Parkraummanagement ganzheitlich zu betrachten und umzusetzen.

Darüber hinaus treffen beim Parkraummanagement vielfältige Akteure mit ihren je eigenen Logiken und Zielvorstellungen aufeinander, die unter einen Hut gebracht werden müssen: kommunale Verwaltung, Politik, private und öffentliche Betreiber von Parkflächen, Fahrzeughersteller, Technologieanbieter, Datenspezialisten.

Um den Wissensaustausch zwischen den verschiedenen Akteuren zu fördern und damit die Grundlage für Kooperation und die Entwicklung innovativer Lösungen zu schaffen, hat das Fraunhofer IAO im Rahmen des Kommunalen Innovations-Centers (KIC@bw) das Innovationsnetzwerk »Datengestütztes Parkraummanagement« ins Leben gerufen. Über 20 Vertreter*innen aus den genannten Bereichen haben in drei Workshops über einen Zeitraum von neun Monaten die kommunalen Bedarfe und Herausforderungen analysiert, Zielbilder für das Parkraummanagement von morgen entwickelt, vorhandene technische, rechtliche und organisatorische Lösungen gesammelt, Erfahrungswissen ausgetauscht, Handlungsempfehlungen für die kommunale Praxis formuliert und gemeinsame Pilotprojekte konzipiert.

Die vorliegende Publikation fasst die Arbeitsergebnisse des Innovationsnetzwerks zusammen, stellt bestehende (technische) Lösungen für ein effizientes, datengestütztes Parkraummanagement vor, formuliert Handlungsempfehlungen an die Adresse der kommunalen Verwaltung und der Kommunalwirtschaft und gibt Anregungen für die ersten Schritte auf dem Weg zu einem datengestützten Parkraummanagement in den Städten und Gemeinden. Darüber hinaus zeigt die Publikation auf, an welchen Stellen noch Bedarf für weiterführende Forschung besteht.

Zu dieser Publikation

»Kommunalen Parkraum datengestützt managen« ist eine Beitragssammlung, die von Vertreter*innen des Netzwerks erstellt wurde. Die Publikation richtet sich insbesondere an interessierte Personen in der Kommunalpolitik, in der öffentlichen Verwaltung der Kommunen und in der Kommunalwirtschaft, die einen Einstieg in das Themenfeld datengestütztes Parkraummanagement finden, auf den Erfahrungen anderer aufbauen und die Potenziale des datengestützten Parkraummanagements für eine effiziente Flächennutzung im öffentlichen Raum und für die Entwicklung nachhaltiger Städte und Siedlungen nutzen wollen. Je nach persönlichem Interesse können ausgewählte Kapitel gelesen werden oder die Beitragssammlung im Ganzen.