



Trainingsession 3
25.November 2025

Interreg
CENTRAL EUROPE

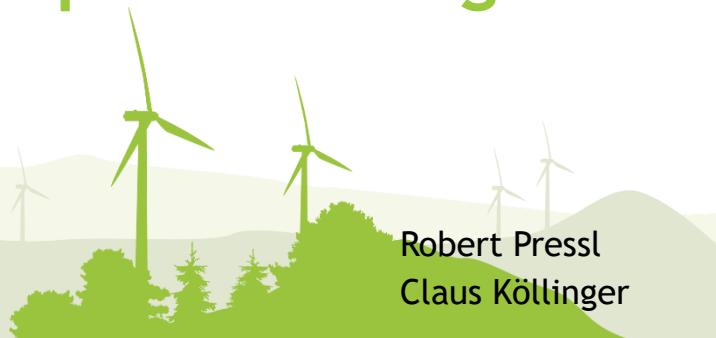


Co-funded by
the European Union

NXTLVL Parking

Erfahrungen mit ParkPAD

Smarterer Umgang mit Stellplatzsatzungen



Robert Pressl
Claus Köllinger

PARKEN - SESSIONS

Argumente für
eine
Parkraumpolitik



Beispiele für
Aktivitäten in der
Europäischen
Mobilitätswoche

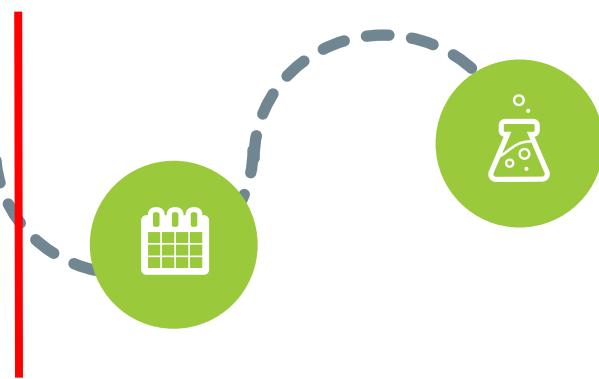
Session 1

Kommunikation
von Parkraum-
aktivitäten und
Akzeptanz



Session 2

Mobilitätssatzungen statt
Stellplatzsatzungen



Parkraumpolitik
Audits

Session 3

Präsentationen von und Interview mit

Robert PRESSL / Claus KÖLLINGER (Vision5): Der ParkPAD Ansatz

Bastian WETZKE (Kompetenznetz Klima Mobil): Erfahrungen mit ParkPAD

Martina HERTEL (DIFU): Mobilitätssatzungen statt Stellplatzsatzungen

Ziele von ParkPAD

ParkPAD ist ein ideales und innovatives Instrument für eine Stadt, um ihre eigene Parkpolitik zu bewerten und den Transfer von innovativer Parkpolitik zu fördern.

- Ziel ist es, **Parkraummanagement** als ein **leistungsfähiges strategisches Instrument** für eine **nachhaltige städtische Mobilitätsplanung** zu positionieren.
- Der **Parking Action Plan** wird von den **Teilnehmern gemeinsam erarbeitet**.
- Er wird **nicht** von den **Moderatoren** erarbeiten, die zwar den Prozess leiten und Input liefern, aber **keinesfalls Entscheidungen für Prioritäten** abnehmen oder **ein Konzept von außen, also extern überstülpen**.

Meinungen von Teilnehmer*innen

Unsere Parkraumpolitik ist doch ok. Warum sollen wir daran etwas ändern?

Die Ideen für Veränderungen sind zwar gut, aber mein politischer Vorgesetzter ist sicher dagegen.....

Veränderungen enden nur in zusätzlicher Arbeit

Bürger stimmen einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung nie zu. Da kann ich meine Wiederwahl gleich vergessen

Worüber reden die denn? Nichts davon ist in die Praxis umgesetzt.

Es gibt zuwenig Gratis-Parkplätze. Meine Kunden werden sicherlich bald ins Einkaufszentrum am Stadtrand abwandern.

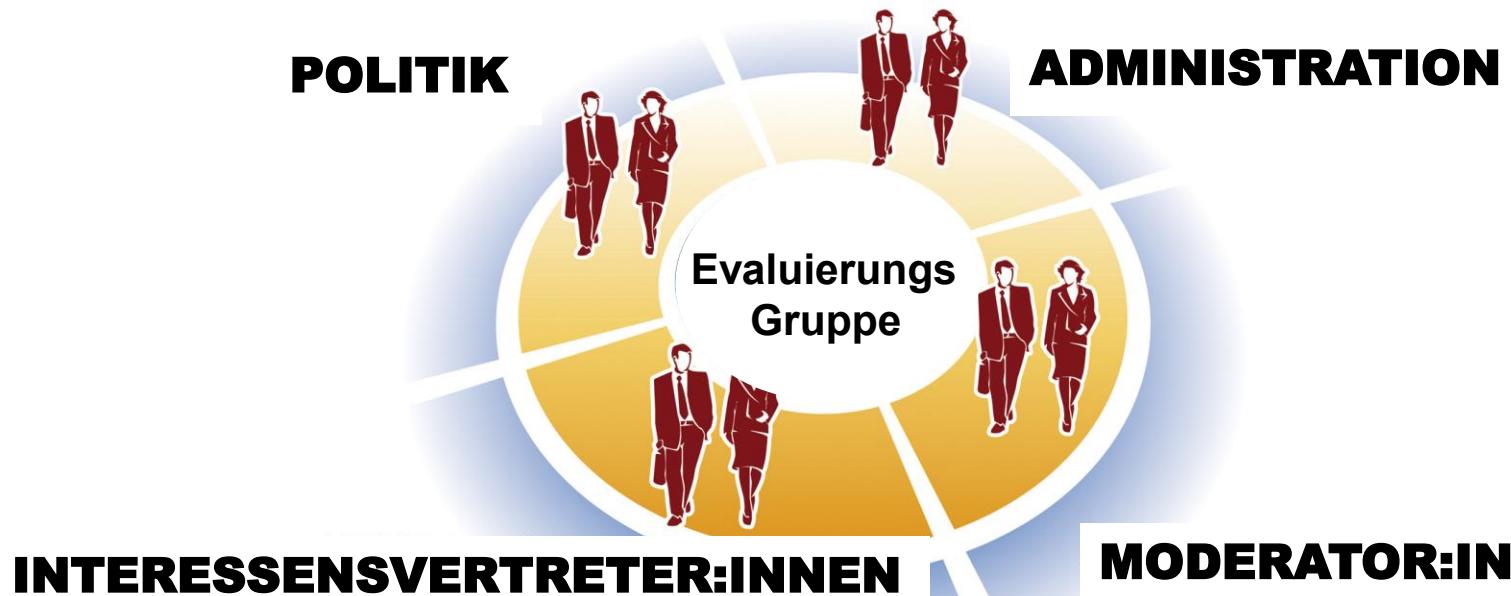


Methode von ParkPAD

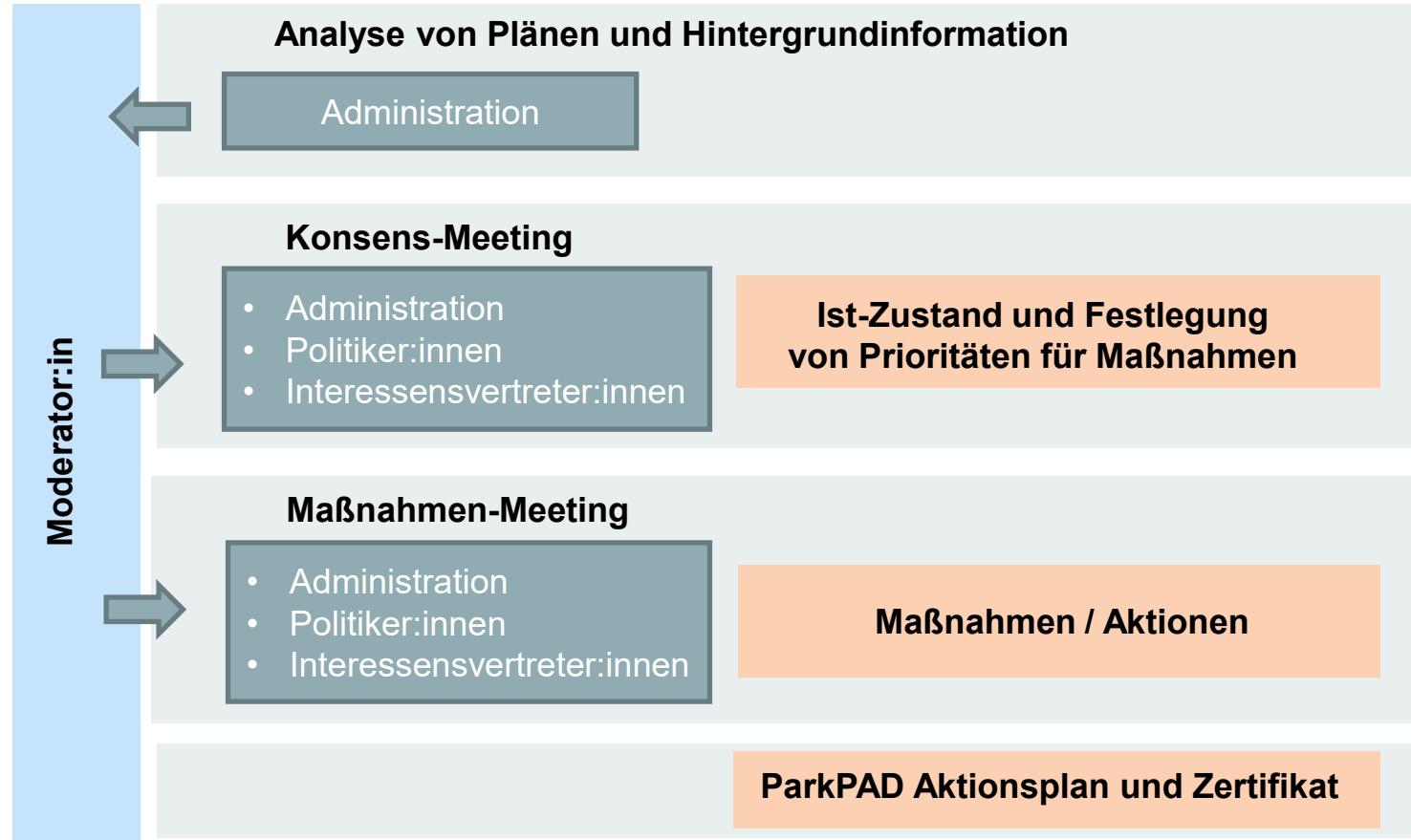
Selbstbewertung durch verschiedene Gruppen der Stadt

- **Strukturierter Kommunikationsprozess - Partizipativer Ansatz**
- **Qualitative Methode (Vertreter:innen bewerten)**
- **Quantitative Methode (Vorabinformationen, Fakten und Zahlen, die vom Moderator gesammelt und bewertet werden)**
- **Übertragbare Ansätze (durch die Verwendung von Beispielen guter Praxis)**

Teilnehmer:innen der Evaluierungsgruppe



Der ParkPAD Prozess



Erhebung des Ist-Zustands

Erhebungsformular mit Checkliste:

- Der gesamte Fragebogen mit allen Fragen ist nur von der für Parken zuständigen städtischen Behörde auszufüllen. Der Grund: Er enthält viele Informationen, die nur die Behörde bzw. die dort für Parken zuständige Person beantworten kann.
- Die Interessenvertreter, städtische Abteilungen und Politiker erhalten eine reduzierte Version mit Fragen zu Einschätzungen und Einstellungen.
- Zahlen & Fakten Erhebungsformular

Erhebung des Ist-Zustands: Experten Beispielsfragen / Themen

- Bitte stellen Sie eine Zusammenfassung über Ihren Verkehrsentwicklungsplan bzw. Ihrer Verkehrskonzeption bzw. SUMP zur Verfügung (und – so vorhanden – die entsprechenden Links)
- Bitte geben Sie einen Überblick über die wichtigsten Ziele, Strategien und Maßnahmen des städtischen Parkraumkonzepts (falls ein solches existiert)
- Fragen zu

Modul 1: Parkraumpolitik

Modul 2: Operatives Parken

Modul 3: Innovative Parkraumansätze

Modul 4: Information & Förderung

Modul 5: Parkraumüberwachung

Modul 6: Datenverarbeitung & -nutzung

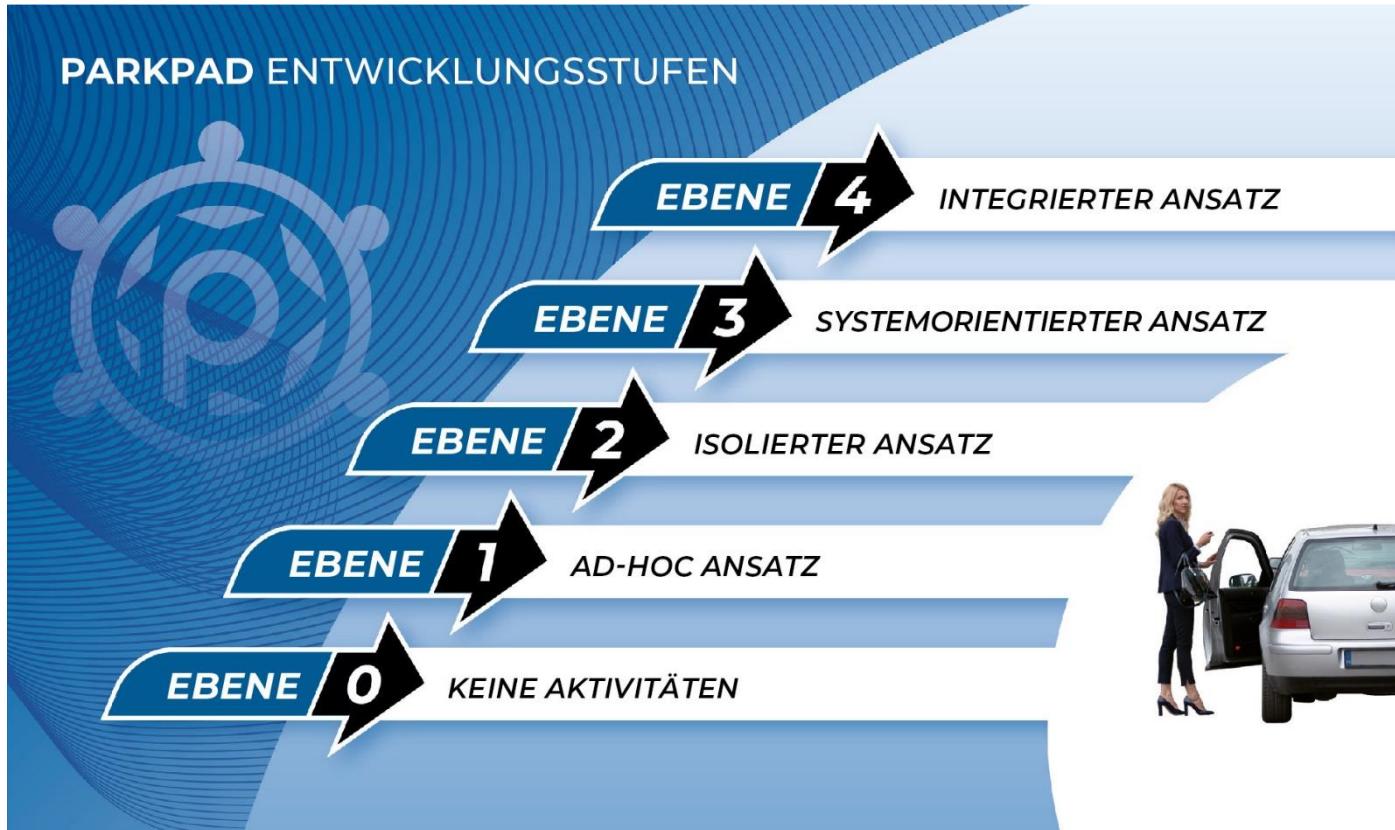
Erhebung des Ist-Zustands: Experten Beispielsfrage

M1: Parkraumpolitik

Frage 6: Wofür werden die eingenommenen Parkgebühren verwendet?

Niveau 0	<input type="checkbox"/> Es gibt keine gebührenpflichtigen Stellplätze.
Niveau 1	<input type="checkbox"/> Die Einnahmen gehen direkt an die regionale/nationale Ebene. <input type="checkbox"/> Vorschriften legen fest, dass Einkünfte aus Parkgebühren eine Form regionaler oder nationaler Finanzmittel sind und somit direkt der entsprechenden höheren Ebene zu Gute kommen.
Niveau 2	<input type="checkbox"/> Gebühren werden auf lokaler Ebene erhoben, aber es gibt keine besondere Anforderung oder Entscheidung, wie sie zu verwenden sind. <input type="checkbox"/> Parkgebühren tragen ohne Zweckbindung zur Deckung der städtischen Ausgaben im Allgemeinen bei.
Niveau 3	<input checked="" type="checkbox"/> Parkgebühren werden teilweise im Stadthaushalt für Verkehrsprojekte zweckgebunden. <input type="checkbox"/> Teile des Gebührenüberschusses werden je nach den verfügbaren Ressourcen und dem jährlichen Finanzbedarf der Stadt für Verkehrsprojekte verwendet. Es gibt jedoch keinen Fixbetrag oder garantierten regelmäßigen prozentualen Beitrag. <input type="checkbox"/> Beispiel: Die Stadt Edinburgh verwendet ihren Parkgebührenüberschuss zur Finanzierung einer Auswahl an Verkehrsprojekten, jedoch von Jahr zu Jahr im unterschiedlichen Ausmaß.
Niveau 4	<input type="checkbox"/> Parkgebühren sind langfristig und in vollem Umfang für nachhaltige Verkehrsprojekte zweckgebunden. Sie können von der zuständigen Verkehrsbehörde entsprechend frei verwendet werden.

Entwicklungsstufen zur Bewertung

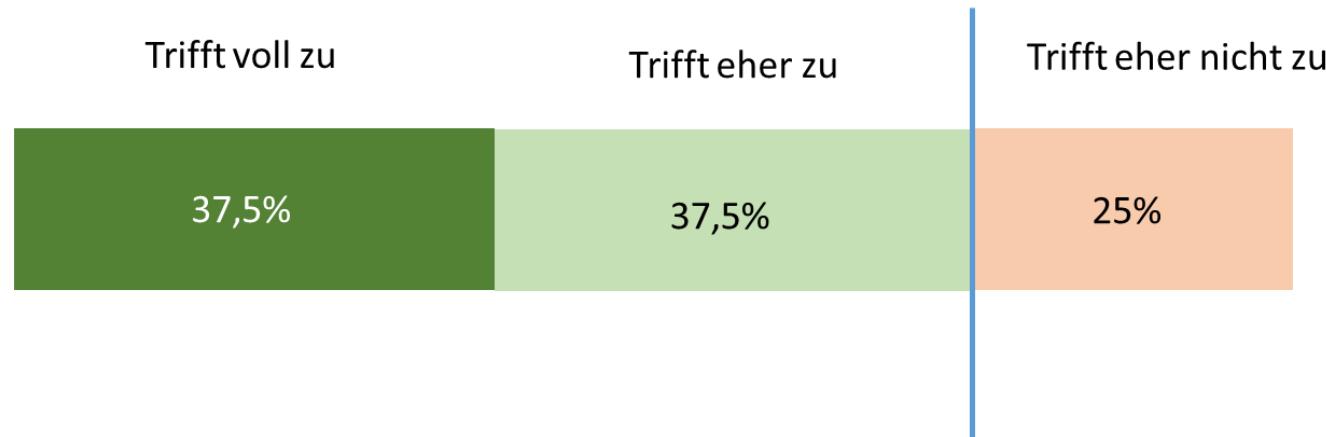


Erhebung des Ist-Zustands: Beispielsfragen für Evaluierungsgruppe

Statement / Frage	Das Statement versucht zu erkunden
Es kommen viele Touristen mit dem Auto nach Bruneck als Besucher mit bzw ohne Nächtigung	...welche Rolle speziell Touristen bei den Verkehrsproblemen in der Gemeinde spielen .
Ausgesuchte Pkw-Verkehrsflächen und Parkplätze sollten anderen Verkehrsträgern (wie Fußgängerbereiche, Radwege) zur Verfügung gestellt werden bzw. in Flächen für Menschen (wie Grünraum, Spielplätze, Begegnungsräume) umgewandelt werden.	...ob der öffentliche Raum als Ressource betrachtet wird , dem mehrere verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten gegeben werden kann, darunter Parken, oder ob die Stadt einen systematischen Blick darauf wirft, wie mehr öffentlicher Raum vom Parken auf andere Nutzungen verlagert werden kann.
Parkplätze im öffentlichen Raum sollten kostenpflichtig sein bzw. mehr kosten, wenn man dadurch leichter einen Parkplatz findet	...wie der Wert eines Parkplatzes gesehen wird, wenn er bewirtschaftet wird bzw. welche Priorität der Faktor „Parkgebühren“ hat.
Das Parken im öffentlichen Raum sollte mehr kosten als in speziellen Garagen	...ob die Verfügbarkeit und Preise von Parkplätzen in Parkhäusern und / oder Tiefgaragen im Vergleich zu Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum derart gestaltet sind, um mehr Menschen dazu zu bringen, Parkhäuser und ggf. Tiefgaragen zu nutzen
Kurzparkzonen (z.B. Stellplätze mit einer max. Parkdauer wie z.B. für 2 Stunden) sollen in Zukunft vermehrt dafür eingesetzt werden, die vorhandenen Stellplätze effizient zu nutzen und auch dafür Flächen für andere Nutzungen als Parken freizuspielen.	...ob der öffentliche Raum als eine Ressource betrachtet wird , die auf verschiedene Weise genutzt werden kann, einschließlich Parken, oder ob die Stadt systematisch prüft, wie mehr öffentlicher Raum vom Parken auf andere Nutzungen umgestellt werden kann.

Erhebung des Ist-Zustands: Darstellung der Resultate von Beispielsfragen für Evaluierungsgruppe

Kurzparkzonen (z.B. Stellplätze mit einer max. Parkdauer wie z.B. für 2 Stunden) sollen in Zukunft vermehrt dafür eingesetzt werden, die vorhandenen Stellplätze effizient zu nutzen und auch dafür Flächen für andere Nutzungen als Parken freizuspielen



Erhebung des Ist-Zustands - facts & figures

Beispiel aus Rostock aus dem Modul Parkraumüberwachung

Parkraumüberwachung

Organisation, Einnahmen und Kosten

Parkgebühren:

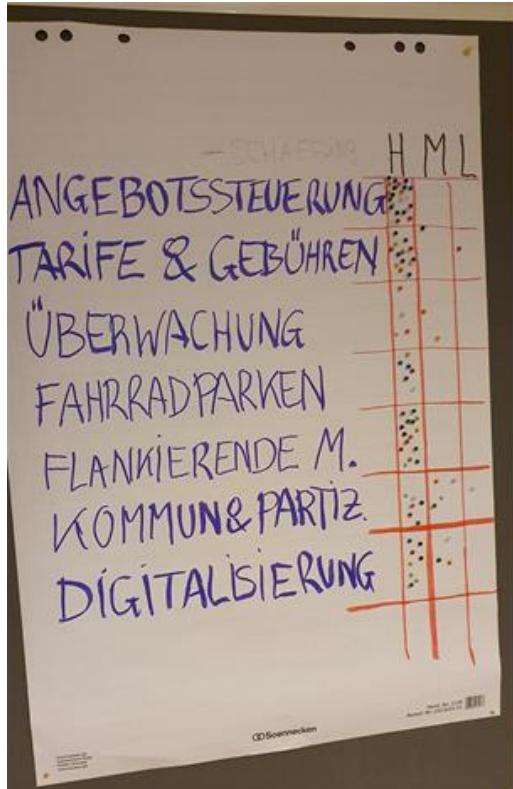
- Mindestpreis/ Stunde: 0,50 Euro
- Höchstpreis/ Stunde: 3,00 Euro
- Einnahmen der Stadtverwaltung aus Parkgebühren 2022: ca. 3.3 Millionen Euro. Die Gelder fließen als Einnahme in den städtischen Haushalt.
- Jährliche Einnahmen durch OWIG- und Bußgelder 2022: ca. 2,3 Millionen Euro (bei 28 Mitarbeitenden für Verkehrsüberwachung)



Bausteine des Parkraummanagements - Basis für die Prioritätenabstimmung



Abstimmung über die Prioritäten zum Abschluss der 1. ParkPAD Sitzung durch die Teilnehmer:innen



	Priorität haben
Angebotssteuerung	22 Nennungen
Flankierende Maßnahmen	15 Nennungen
Tarife & Gebühren	13 Nennungen
Digitalisierung	8 Nennungen
Fahrradparken	6 Nennungen
Kommunikation und Partizipation	6 Nennungen

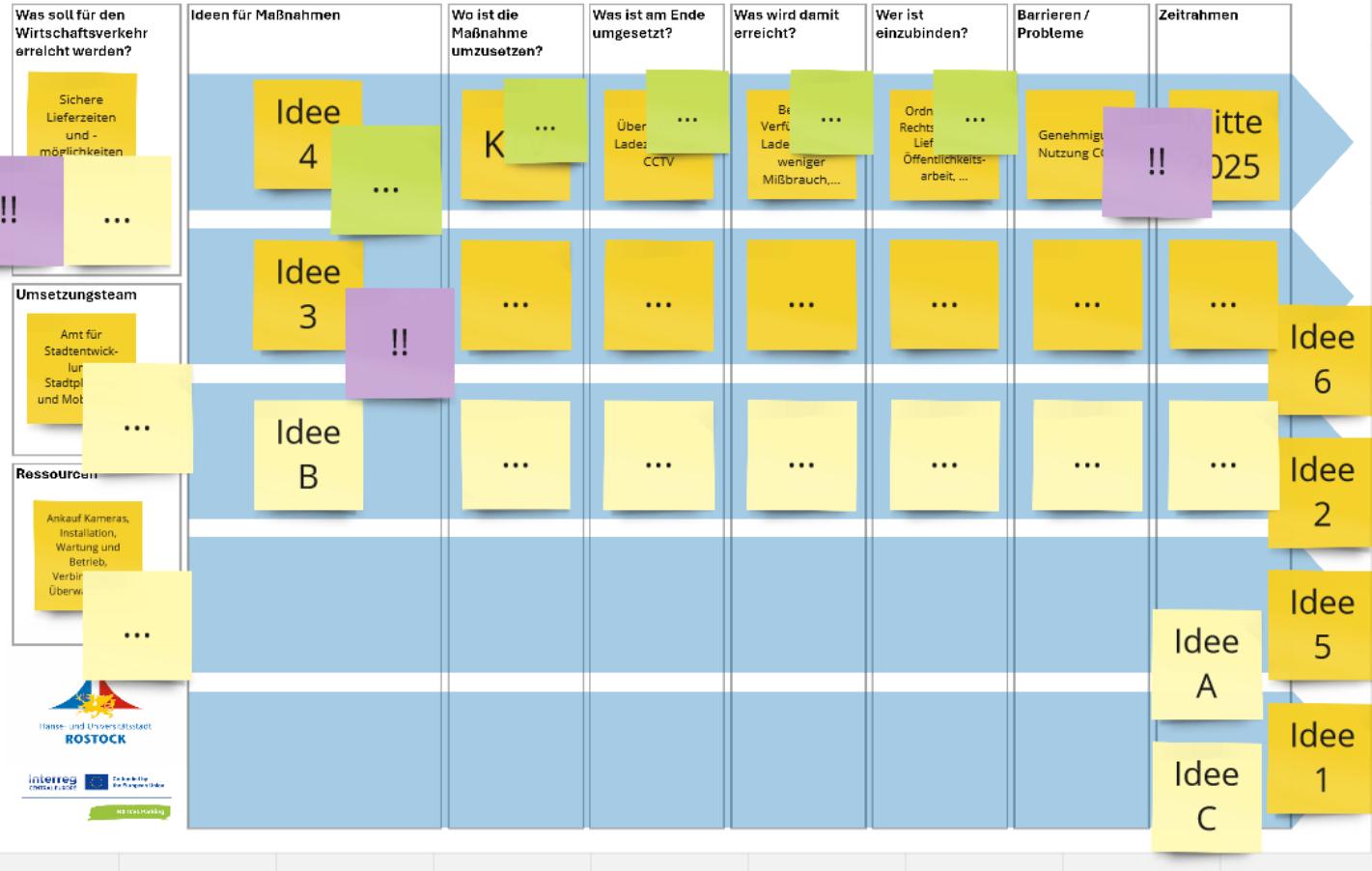
BEISPIEL: Themenfeld Lebenswerte Wohnquartiere (Angebotssteuerung, Tarife & Gebühren)

- Bereitstellung von Quartiersgaragen anstelle von Straßenparkplätzen
- Förderung von Einwohnerparken in/auf bestehenden Parkgaragen und -plätzen (u.a. über Kosten)
- Öffnung / Nutzung per Vereinbarung von privaten Parkflächen für Einwohnerparken (z.B. Supermärkte, Firmengebäude)
- Begrünung von Straßenzügen, die heute/zukünftig am meisten von Hitze- und Niederschlagsextremen betroffen sind / sein werden
- Quartiersbezogene Sharingangebote für Rad und Pkw durch Ausbau der Mobilitätspunkte
- zentrale wie dezentrale und flexibel (Veranstaltungen) nutzbare Radabstellanlagen, teilweise mit sicheren Radabstellboxen und Möglichkeiten für Lastenräder



Themenfeld 1- Leistungsfähiger Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehr (Angebotssteuerung, Tarife & Gebühren)
 (für Pendler:innen, Kund:innen, Besucher:innen, Lieferverkehr, Dienstleistungsverkehr)

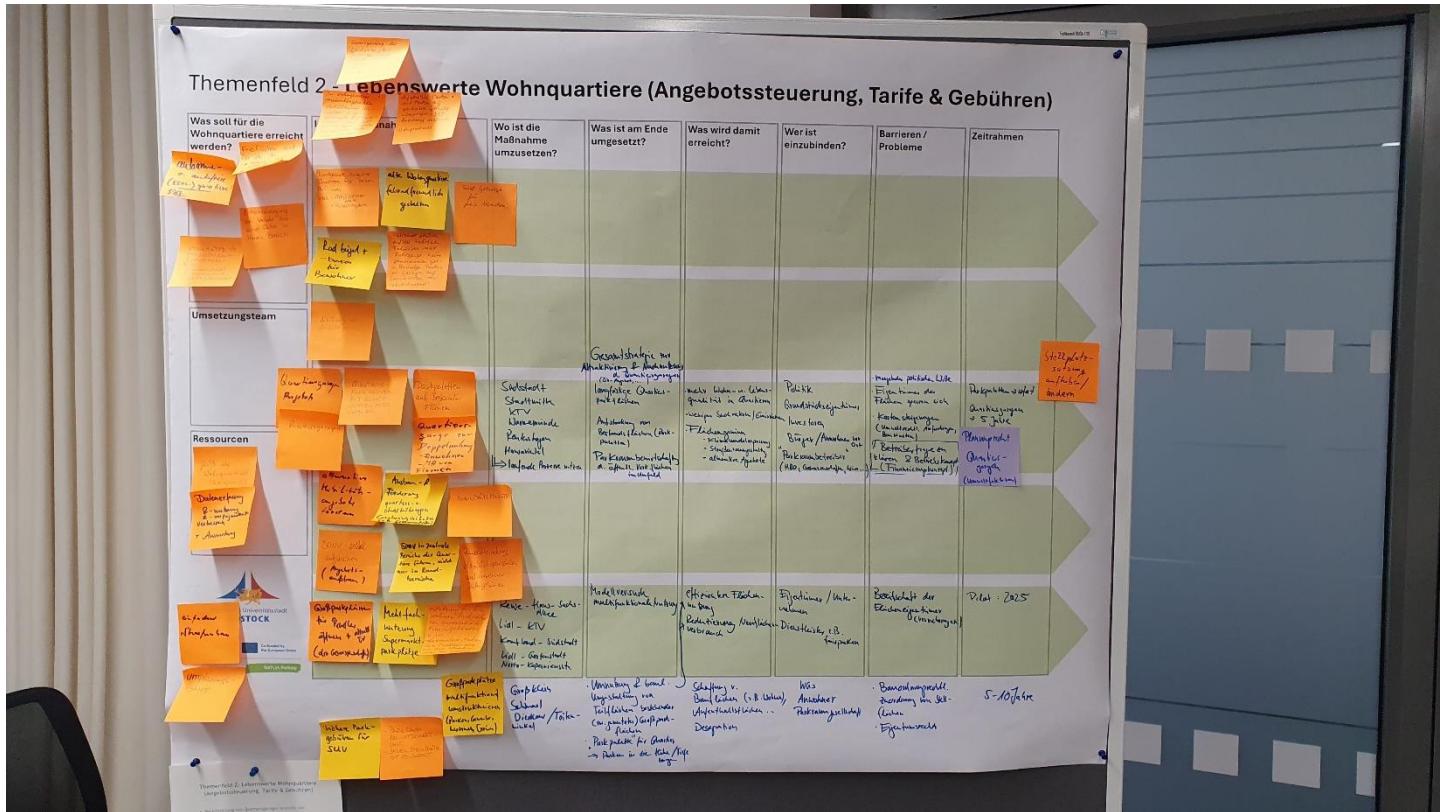
BEISPIEL



BEISPIEL AUS ROSTOCK



BEISPIEL AUS ROSTOCK



PARKPAD bereits in mehr als 50 Städten in 17 Staaten

