Deutscher Bundestag **Drucksache 19/22497**

19. Wahlperiode 15.09.2020

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner, Stephan Kühn (Dresden), Christian Kühn (Tübingen), Lisa Badum, Britta Haßelmann, Matthias Gastel, Harald Ebner, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Parkraummanagement zu einem wirkungsvollen Handlungsfeld der Verkehrswende entwickeln – Umweltfreundliche Mobilität und mehr Aufenthaltsqualität in Städten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Klimaschutz und Verkehrswende entscheiden sich zu einem Großteil an der Frage, wie wir unsere Städte im 21. Jahrhundert gestalten.

Bilder von städtischem Verkehr und insbesondere großstädtischem Verkehr der Zukunft zeigen stets breite Fußwege und gut ausgebaute, sichere Radwege. Straßenbahnen haben eine Renaissance erlebt und moderne Bussysteme (Bus Rapid Transit) bieten einen hohen Qualitätsstandard für einen zügigen Personentransport. Die Dominanz des individuellen Autoverkehrs sowie des Lkw-Verkehrs ist zum Vorteil des Umweltverbundes aus Bahn, Bus, Rad- und Fußverkehr sowie Car-, Bike, und Scootersharing sowie Ridepooling zurückgewichen.

Der städtische Verkehr der Zukunft wird von außen, also vom Fußweg angefangen, nach innen, also zur Fahrspur hin, geplant. Durch die veränderte Raumaufteilung auf Geh-, Radwegen und Busspuren entsteht so ein attraktives Angebot umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

In Zukunftsszenarien städtischer Mobilität fließt der Verkehr. Ruhender Verkehr, also am Seitenrand parkende Autos, spielen so gut wie keine Rolle.

Städte sind lebenswert, wenn sie eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Wo nicht durch parkende Fahrzeuge öffentliche Räume zugestellt sind, werden aus Straßen zu einladenden Orten der Begegnung, sorgen Bäume und Straßengrün gerade in hitzereichen Sommermonaten für ein verbessertes Mikro-klima und eine hohe Aufenthaltsqualität, können Freiräume als Spielplätze, für Sitzgelegenheiten oder etwa auch für Urban Gardening genutzt werden.Derzeit jedoch erfährt das Auto-Parken eine Sonderstellung, indem es überproportional viel öffentliche Fläche einnimmt und gegenüber anderen Verkehrsmitteln und Nutzungsmöglichkeiten finanziell bevorzugt wird. Die Suche nach dem letzten kostenfreien Parkplatz ver-

ursacht erheblichen Mehrverkehr auf den Straßen, während kommunale Parkhäuser vielfach nicht ausgelastet sind, weil das Parken dort im Gegensatz zum Parken im öffentlichen Raum oftmals teurer oder überhaupt kostenpflichtig ist. Die Regelungen für die Einrichtung von Carsharing-Parkplätzen über das Straßenrecht des Bundes und der Länder sind hingegen kompliziert und zersplittert.

Dabei ist das kostenlose Parken am Straßenrand aber nur scheinbar kostenfrei – tatsächlich entstehen den Kommunen erhebliche Kosten für die Bereitstellung. Indem Flächen dauerhaft durch parkende Autos beansprucht werden, entstehen nicht nur Fahrradfahrenden und Fußgängerinnen und Fußgänger Nachteile, sondern zum Beispiel auch Familien und älteren Anwohnern, die von Grünflächen und nah gelegenen Märkten profitieren würden. Aber auch Handwerksfahrzeuge, mobiles Pflegepersonal und die Citylogistik werden täglich durch zugeparkte Straßen, den zunehmenden Park-Suchverkehr und falsch parkende Fahrzeuge unnötig beeinträchtigt.

Fahrzeuge stehen im Durchschnitt 23 Stunden am Tag ungenutzt herum. Anstelle eines Autoparkplatzes könnten 20 Fahrradstellplätze entstehen (S. 4 https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/OEffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora-Verkehrswende_oeffentlicher-Raum_Factsheet_Auflage-3_WEB.pdf).

Dabei kann Parkraumbewirtschaftung nur gerecht und wirksam sein, wenn sie möglichst flächendeckend eingeführt wird. Werden nur einzelne Zonen ausgewiesen, weichen Autofahrende in andere Stadtgebiete aus und vergrößern dort möglicherweise die angespannte Verkehrslage.

Auch begrüßt der Deutsche Bundestag die Position des Deutschen Städtetages „Nachhaltige städtische Mobilität für alle“ und teilt seine Forderung, dass es für das Parken umfassender Reformen beim gesetzlichen Rahmen bedarf: Von angemessenen Kosten für die Nutzung des öffentlichen Raums für das Bewohnerparken über die Parkraumbewirtschaftung bis zur schärferen Sanktionierung von Parkverstößen (Vgl. Deutscher Städtetag, Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht, 2018).

Für die konkrete Umsetzung des Parkraummanagements, etwa für das Vergeben von Anwohnerparkausweisen, das Einrichten von Parkplätzen und Lieferzonen und –die Parkraumbewirtschaftung sind die Kommunen vor Ort verantwortlich. Die rechtlichen Grundlagen liegen jedoch im Straßenverkehrsgesetz und den dazugehörenden Verordnungen und damit im Verantwortungsbereich des Bundes. Die bestehenden Regelungen hindern die Kommunen zum Teil erheblich, ihre Verkehrsflächen neu zu gestalten und gerechter aufzuteilen. Dies stellt einen weitreichenden Eingriff des Bundes in kommunale Handlungsspielräume dar.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Straßenverkehrsordnung (StVO) so zu ändern, dass Parken mit Kraftfahrzeugen innerorts im Regelfall nur dort erlaubt ist, wo dies z.B. durch Bodenmarkierungen konkret gekennzeichnet ist;
2. die rechtlichen Grundlagen für die Anordnung flächenhafter Parkraumbewirtschaftung im gesamten Stadtgebiet so zu vereinfachen, dass Kommunen mehr Handlungsspielraum bekommen und beispielsweise die gutachterliche Nachweispflicht über vorhandenen Parkdruck als Voraussetzung für die Anordnung von Parkraumbewirtschaftung abgeschafft wird;

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

3. in der StVO den Vorrang von fließenden Verkehren vor dem ruhenden Verkehr vorzusehen: Parkplätze also nur dort entstehen zu lassen, wo an den betreffenden Straßen bereits ausreichend Platz für Fuß- und Radverkehr sowie für den Öffentlichen Personennahverkehr vorhanden ist sowie Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen davon auszunehmen und zu erhalten und wo angezeigt zu erweitern;

4. die Musterbauordnung anzupassen und bei den Bundesländern, die eine Stellplatzverordnung haben, anzuregen, die Stellplatzbaupflicht in den jeweiligen Landesbauordnungen so anzupassen, dass

   a. der Parkplatzschlüssel bei Neubauwohnungen reduziert bzw. in Abhängigkeit von der ÖPNV-Anbindung reduziert wird und stattdessen eine Nachweispflicht für Fahrradabstellanlagen vorzusehen;

   b. für Bürogebäude zukünftig ein nachhaltiges Mobilitätskonzept in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Gemeinden erarbeitet wird;

   c. und den § 49 der Musterbauordnung zu überarbeiten und entsprechend der Mobilitätsansprüche für Gebäude unter Berücksichtigung der Forderungen aus Punkt 4. anzupassen;

5. im Baurecht zu regeln, dass neue und umfassend renovierte Gebäude mit mehr als fünf Stellplätzen mindestens an jedem zweiten Stellplatz mit einem Ladepunkt ausgestattet werden und alle weiteren Stellplätze mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität ausgestattet werden;

6. bei Bauvorhaben rechtlich zu regeln, dass neue Stellplätze nur in Tiefgaragen geschaffen werden und dafür im öffentlichen Raum entsprechend Parkplätze zu reduzieren bzw. umzunutzen, wofür die Bundesregierung eine einfache Möglichkeit der Umnutzung bestehender Parkplätze bei Entstehen von neuen privaten Stellplätzen prüfen und in der StVO verankern soll;

7. bei vorhandenen Förderprogrammen des Bundesverkehrsministeriums einen Fokus auf die Digitalisierung des Parkraummanagements zu legen, um Park-Such-Verkehre zu reduzieren. Auf EU-Ebene soll die Bundesregierung auf eine freie Zugänglichkeit der dafür notwendigen Fahrzeugdaten und eine Standardisierung von Schnittstellen für den Datenzugang hinwirken;

8. bei der Digitalisierung des Park-Such-Verkehrs soll die Bundesregierung die Kommunen mit einem Leitfaden Digitalisierung und Best-Practice-Beispielen dabei unterstützen, die Preise für Parkplätze anhand von Angebot und Nachfrage bei grundsätzlichen Mindestpreisen zu gestalten und diese Preise auch danach zu differenzieren, ob ein emissionsfreies Fahrzeug parkt oder nicht;

9. ein Zeichen für Lade- und Lieferzonen in die StVO aufzunehmen, das es Kommunen ermöglicht, dem Lieferverkehr in den Städten eine Bevorrechtigung für das Parken in unmittelbarer Nähe des

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Lieferortes einzuräumen sowie die zeitlich begrenzte Möglichkeit zur Ladung/Lieferung, zu berücksichtigen;

10. die Einrichtung von Mobilitätsstationen für Car-, Bike- und Scootersharing sowie Ridepooling im Straßenverkehrsrecht zu erleichtern und zu vereinheitlichen;

11. sicherzustellen, dass Parkplätze für Carsharing und an Umstiegspunkten wie Mobilitätsstationen sowie Lade- und Lieferzonen möglichst schon bei der Einrichtung mit öffentlicher Ladeinfrastruktur ausgestattet werden;

12. im Zuge der Reduzierung von Parkplätzen die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz so zu erhöhen, dass das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs so erweitert wird, dass die zusätzlichen Fahrgastkapazitäten in ausreichendem Maß aufgefangen werden können;

13. mit gutem Beispiel voranzugehen und auf allen Parkplätzen von Bundesbehörden ein Parkraummanagement einzuführen. Ein betriebliches Mobilitätsmanagement soll für die Mitarbeitenden von Bundesbehörden eine attraktive umweltfreundliche Alternative für den Weg zur Arbeit anbieten (z.B. Zuschüsse für Zeitkarten, sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Umkleidemöglichkeiten für Radfahrende in den Bundesbehörden schaffen, Anschaffung von Dienstfahrrädern, etc.);

14. Gespräche mit den großen Einzelhandelsketten aufzunehmen, um Supermarkt-, Baumarkt- und ähnliche private Parkflächen des Einzelhandels zeitlich begrenzt auf die Ladenschießzeiten als öffentliche Parkfläche zur Verfügung zu stellen. Dafür sollen Parkplätze am Straßenrand für denselben Zeitraum reduziert werden. Die Bundesregierung soll prüfen, ob die öffentliche Nutzung solcher Parkflächen - außerhalb der Ladenöffnungszeiten - rechtlich geregelt werden kann.

Berlin, den 15. September 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

Zu 1.) Da wo Fläche ein kostbares Gut ist, muss sein Wert auch angemessen beziffert werden. Aus diesem Grund ist eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung notwendig. Zudem zeigt das Beispiel Paris, dass weniger Stellplätze auch den Druck auf das Verkehrsnetz verringern. Das Einsparen von 23.000 Parkplätzen in Kombination mit dem Bau mehrerer Fahrradwege führte in der französischen Hauptstadt zu einer Verringerung des Pkw-Bestandes um 137.000 Fahrzeuge (S.5 filefi-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

le:///C:/Users/ma06/Desktop/Parkraumbewirtschaftung/Agora-Verkehrswende_oeffentlicher-Raum_Factsheet_WEB.pdf).

Zu 3.) Hauptstraßen sollten insbesondere dem fließenden Verkehr jeglicher Art vorbehalten sein. Parkende Au-tos am Straßenrad reduzieren den Verkehrsfluss und verringern die Verkehrssicherheit für diesen. Gleichzeitig darf die Reduzierung von Parkflächen an Hauptstraßen nicht zu einer Erweiterung der Park-flächen in Nebenstraßen führen. Reduzierung muss den tatsächlichen Wegfall von Parkflächen bedeuten.

Unter mobilitätseingeschränkten Personen sind die Menschen zu verstehen, die berechtigt sind auf Park-plätzen mit dem Zusatzschild zu parken auf dem das Piktogramm eines Rollstuhlfahrers (Zusatzschild 1044-10) zu den Verkehrszeichen 314 (Parken) oder 315 (Parken auf Gehwegen) zu sehen ist.

Zu 7.) Zum Beispiel könnten hier Mittel aus dem Haushaltstitel „Digitalisierung von Verkehrssystemen“ aus dem Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2021 genutzt werden. Die Reduzierung des Park-Such-Verkehrs durch digitale Anwendungen soll vor allem dazu dienen den unnützen CO-Ausstoß, der durch das Umherkreisen entsteht zu reduzieren.

Zu 8.) Es ist wichtig, dass durch die vereinfachte Parkplatzsuche durch digitale Anwendungen nicht mehr Autoverkehr und damit mehr Nachfrage nach Parkplätzen entsteht, weil diese einfacher zu finden sind. Eine flexible Preisgestaltung bei Parkgebühren nach dem Angebot-Nachfrage-Prinzip vergegenwärtigt Autofahrenden daher, was ein Parkplatz wert ist, wenn die Anzahl begrenzt ist.

Zu 9.) Auch die Logistikbranche kritisiert seit langem die Parksituation in den Innenstädten. Zugeparkte Straßenränder führen allzu oft dazu, dass die Citylogistiker in der zweiten Reihe bzw. direkt auf der Fahr-bahn halten müssen, um ihre Kunden zu beliefern (vgl. Aktion „Liefern, lieber in der ersten Reihe“ https://www.logistik-watchblog.de/recht/2090-paketzusteller-bald-exklusive-ladezone.html). Dies kostet Zeit und Geld und beeinträchtigt die Sicherheit weiterer Verkehrsteilnehmender. Eine Bevorrechtigung für den Lieferverkehr beim Parken kann hier Abhilfe schaffen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.