



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

PARKRAUMKONTROLLE

Der Schlüssel zu einer erfolgreichen
Parkraumstrategie



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

IMPRESSUM

Hinweis

Diese Publikation wurde im Rahmen des Park4SUMP-Projekts entwickelt, das von der Europäischen Union im Rahmen des Programms Horizont 2020 für Forschung und Innovation unter der Fördervereinbarung Nr. 769072 gefördert wird.

Park4SUMP ist ein Projekt der CIVITAS-Initiative. Mehr lesen - civitas.eu

Titel

Parkraumkontrolle
Der Schlüssel zu einer erfolgreichen Parkraumstrategie

Autor

Ivo Cré, POLIS

Danksagung

Diese Publikation wird durch die Beiträge der am Park4SUMP-Projekt beteiligten Organisationen ermöglicht, die alle für ihre jeweiligen Beiträge gewürdigt werden.

Ein besonderer Dank geht auch an die European Parking Association (EPA), die bei den alle zwei Jahre stattfindenden EPA On-Street Parking Awards bewährte Verfahren zur Kontrolle von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum auszeichnet.

Redaktion

Robert Pressl, Projektkonsortium Park4SUMP, Austrian Mobility research FGM-AMOR.

Haftungsausschluss

Die in dieser Publikation geäußerten Ansichten liegen in der alleinigen Verantwortung des genannten Autors und spiegeln nicht unbedingt die Ansichten der Europäischen Kommission wider.

Copyright

Alle Bilder in dieser Publikation sind Eigentum der genannten Organisationen oder Personen. Der Inhalt dieser Publikation darf vervielfältigt und in anderen Publikationen genutzt werden.

Dezember 2020



INHALTSVERZEICHNIS

1. Über diese Broschüre.....	5
1.1 Zusammenfassung und Wegweiser.....	5
1.2 Schwerpunkt dieser Broschüre: Kontrolle des regulierten und gebührenpflichtigen Parkens	5
2. Schlüssel zum Erfolg: ein ausgewogener Ansatz.....	6
2.1 Straßenregelung	7
2.2 Bereitstellung von Dienstleistungen	7
2.3 Erhöhung der Einnahmen.....	7
3. Definition des Prozesses zur Parkraumkontrolle	9
Ausgangspunkt: Fair und effizient, für die örtliche Behörde und für die Fahrer*innen.....	9
3.1 Die Ahndung von Prozesses zur Parkraumkontrolle und Teil des Plans für nachhaltige urbane Mobilität (sustainable urban mobility plan, SUMP)	9
3.2 Entscheidende Schritte bei der Parkraumkontrolle	10
4. Prinzipien der Parkraumkontrolle	12
Prinzip 1: Entwerfen Sie Parkraumkonzepte, an die sich die Fahrer*innen leicht halten können	13
Prinzip 2: Bieten Sie Anreize für die Einhaltung der Vorschriften.....	13
Prinzip 3: Setzen Sie so weit wie möglich auf zivil-/verwaltungsrechtliche Verfahren.....	14
Prinzip 4: Strafen sollten verhältnismäßig sein	14
Prinzip 5: Die Durchsetzungsverfahren sollten transparent sein	14
Prinzip 6: Faire und gleiche Behandlung verschiedener Parkkund*innen	15
Prinzip 7: Bringen Sie Ihren Kontrolleur*innen Wertschätzung entgegen.....	15
5. Instrumente der Parkraumkontrolle.....	17
5.1 Elemente der Straßengestaltung, die Parkraumbewirtschaftung ermöglichen.....	17
5.2 Parkkrallen und Abschleppen.....	17
5.3 Prozesses zur Parkraumkontrolle	17
5.4 Nutzung von Daten der Parkraumkontrolle für politische Entscheidungen	19
6. Sonderproblem bei der Parkraumkontrolle	21
6.1 Unbefugte Nutzung des Europäischen Parkausweises für Menschen mit Behinderungen	21
6.2 Neue Herausforderungen	22
7. Quellenangabe	24

PARKRAUMKONTROLLE
ÜBER DIESE BROSCHÜRE



Scan-Auto in Trondheim
Quelle: © Trondheim parkering



1. Über diese Broschüre

1.1 ZUSAMMENFASSUNG UND WEGWEISER

In dieser Broschüre gibt das PARK4SUMP-Projekt Einblicke in die Parkraumkontrolle. Nachdem zunächst der Schwerpunkt der Publikation definiert wird – Kontrolle des regulierten und gebührenpflichtigen Parkens (siehe Kapitel 1.2) - wird ein ausgewogener Ansatz für die drei Ziele der Parkraumkontrolle (Straßenregelung, Bereitstellung von Dienstleistungen und Einnahmebeschaffung) skizziert (Kapitel 2: Schlüssel zum Erfolg: ein ausgewogener Ansatz). Im dritten Kapitel wird die Parkraumkontrolle als Prozess definiert, der im nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) eingebettet ist (Kapitel 3: Definition des Parkraumüberwachungsprozesses). Das Kapitel 4 (Prinzipien der Parkraumkontrolle) legt 7 Prinzipien fest, an die sich eine solide Parkraumpolitik halten sollte. In Kapitel 5 werden die wichtigsten Kontrollinstrumente hervorgehoben, und konkrete Probleme bei der Parkraumkontrolle, einschließlich einiger neuer Herausforderungen, werden in Kapitel 6 erörtert.

1.2 SCHWERPUNKT DIESER BROSCHÜRE: KONTROLLE DES REGULIERTEN UND GEBÜHRENPFLICHTIGEN PARKENS

Stellplätze gibt es in vielen Formen und mit zahlreichen Ausstattungsmerkmalen.

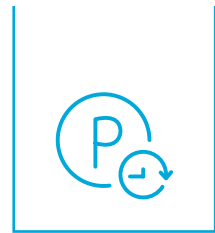
Das Parken außerhalb des öffentlichen Straßenraums bietet Autofahrer*innen die Möglichkeit, Fahrzeuge in öffentlich zugänglichen, halböffentlichen (z. B. Supermarkt während der Öffnungszeiten) oder privaten Parkeinrichtungen (z. B. Büroparkplätze) abzustellen. Diese Stellplätze können (virtuell) durch Schranken geschützt

oder ungeschützt sein. Obwohl in einigen Fällen die öffentliche Hand eine Rolle bei beim Abschleppen von Fahrzeugen auf privaten Infrastrukturen oder Grundstücken spielt, ist dies nicht der Schwerpunkt dieser Publikation.

Als Parken im öffentlichen Straßenraum ist das regulierte Parken zu verstehen, bei dem ortsbezogene Vorschriften regeln, wer wo und wie lange parken darf (Genehmigung, Fahrzeugtyp), aber keine Zahlung vor Ort verlangt wird. Dies kann auch für gebührenpflichtige Parkraumkonzepte gelten. Sowohl regulierte als auch gebührenpflichtige Parkraumkonzepte definieren ein Parkrecht, das auf den geltenden (gebührenpflichtigen) Parkvorschriften basiert und bei der Durchsetzung von Parkraumrichtlinien von größter Bedeutung ist. Dieses Parkrecht ist orts- und zeitabhängig und bietet die Möglichkeit, an einem bestimmten Ort zu einer bestimmten Zeit zu parken.

Und schließlich gibt es das Falschparken - das Parken an Orten, die dafür nicht vorgesehen oder geeignet sind, wie z. B. Gehwege, Autobahnen usw. Dies hat oft Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer.

Wir werden uns auf die Durchsetzung von Richtlinien und Maßnahmen zum Parken im öffentlichen Straßenraum konzentrieren, und zwar speziell auf das regulierte und gebührenpflichtige Parken. In Kapitel 7 erörtern wir ein paar neue Herausforderungen bei der Parkraumkontrolle, die über diesen Schwerpunkt hinausgehen.



2. Schlüssel zum Erfolg: ein ausgewogener Ansatz

Bevor wir uns mit detaillierten Aspekten der Parkraumkontrolle befassen, sollten wir erklären, warum sich Städte in diesem Bereich engagieren. Was würde passieren, wenn es keine oder eine unzureichende Kontrolle gäbe? Es gäbe Chaos auf den Straßen, die Bürger*innen würden sich vernachlässigt fühlen (sowohl Autofahrer*innen, die nach Parkplätzen suchen, als auch andere Verkehrsteilnehmer*innen) und die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung würden einbrechen. Daher braucht eine angemessene Bewirtschaftungspolitik für das Parken im öffentlichen Raum eine Balance verschiedener Ziele: Straßenregelung, Bereitstellung von Dienstleistungen und Beschaffung von Einnahmen.



Mitarbeiter des Parkraumüberwachungsteam in Trondheim, Norwegen
Quelle: © Trondheim parkering



2.1 STRASSENREGELUNG

Alle Strategien für die Kontrolle von Parkplätzen im öffentlichen Raum "verfolgen" in ihrer Grundform ein einfaches, aber wichtiges Ziel: Die Städte wollen **Chaos** auf ihren Straßen **verhindern**. Die Straßenregelung dient dazu, eine geordnete Nutzung des verfügbaren städtischen Raums zu erreichen. Dies knüpft an das „Parkraumprinzip Nr. 20“ des Projekts PARK4SUMP an: Halten Sie immer eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen frei. Darüber hinaus kann die Straßenregelung zu einer **Verbesserung des öffentlichen Raums** führen, in dem mehr Platz für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und andere Formen verkehrsberuhigter Bereiche geschaffen wird. Mit einer Straßenregelung kann der Straßenraum vorrangig für verschiedene Nutzergruppen ausgewiesen werden, z. B. für Anwohner*innen, Besucher*innen oder Lieferfahrzeuge - und somit das Parken nicht nur im Hinblick auf Ort und Zeit, sondern auch im Hinblick auf die funktionale Nutzung des Straßenraums verwaltet werden.

2.2 BEREITSTELLUNG VON DIENSTLEISTUNGEN

Kontrollstrategien schärfen das Bewusstsein der Bürger*innen und Besucher*innen für den hohen Stellenwert des Parkens im zentralen Stadtgebiet. Diese Kosten können finanzieller (Zahlung der Parkgebühr oder eines Bewohnerausweises) oder psychologischer Natur (zeitliche und räumliche Einschränkung) sein. Dieser Wert muss sich in der Qualität der Parkdienstleistung widerspiegeln. Die Inanspruchnahme dieser Dienstleistung (Parkplätze im öffentlichen Straßenraum) wird für die Parkkund*innen mit Kosten verbunden sein. Die Parkraumbewirtschaftung ist in den meisten

Fällen die sichtbare Form der Parkdienstleistung für Anwohner*innen und Besucher*innen. Diese Kosten können durch die Bereitstellung von Dienstleistungen kompensiert werden. Der offensichtlichste Service für die Parkkund*innen ist die Tatsache, dass sie den **öffentlichen Raum** auf eine private Art und Weise **nutzen** können. Die Durchsetzung der Parkvorschriften hält diesen Service für die Fahrer*innen verfügbar, die sich an die Regeln halten. Die Serviceleistung kann aus **einfachen Zahlungsmöglichkeiten** bestehen - zum Beispiel Nachzahlung. Die Nachzahlung ersetzt ein sofortiges Bußgeld und lässt Fahrer*innen eine Frist, um die Parkgebühren zu begleichen. Ein sekundärer Service (für alle Bürger*innen) ist, dass das bewirtschaftete Parken im öffentlichen Raum die Qualität des städtischen Raums erhöht.

2.3 ERHÖHUNG DER EINNAHMEN

Wie bei der Straßenbenutzungsgebühr sind die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung ein Mittel zum Zweck. Die erhobene Gebühr stößt eine Verhaltensänderung an, die die Leistung des Systems verbessern soll. Die eingehenden Zahlungen bilden dann eine stabile Einnahmequelle. Einnahmen können durch **Bewohnerausweise** oder durch **Parkgebühren** erzielt werden. Wenn Verstöße im Rahmen der Kontrolle geahndet werden, gehören auch **Bußgelder** zu den Einnahmen. Weil eine strengere Parkraumbewirtschaftung dazu beitragen kann, die **Einnahmen aus Parkplätzen im öffentlichen Raum zu erhöhen**, wird eine sekundäre Einnahmequelle geschaffen.

Wenn diese drei Elemente nicht ausgewogen sind, wird die Parkraumpolitik weder effektiv (z. B. aufgrund mangelnder Einhaltung) noch fair oder effizient sein. Sie wird für die durchführende Behörde und/oder für Parkkund*innen zu kostspielig.

¹ CIVITAS Park4SUMP, "Gute Argumente und Prinzipien des Parkraummanagements" zum Download unter https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-10/PARK4SUMP_reasons_28092020_DE_web.pdf



© Rupprecht Consult 2019



3. Prozess der Parkraumkontrolle

AUSGANGSPUNKT:

Fair und effizient, für die örtliche Behörde und für die Fahrer*innen

Erstens: Gestalten Sie die Vorschriften und deren Durchsetzung fair und effizient. Zum Beispiel: Erhöhen Sie die Bußgelder, wenn das Parken andere Verkehrsteilnehmer*innen behindert, und stellen Sie sicher, dass das Risiko, bei Verstößen ein Bußgeld zu bekommen, für alle gleich hoch ist. Verhängen Sie in der Einführungsphase kein Bußgeld für das erste oder zweite Vergehen, sondern belassen Sie es nur bei einer Verwarnung. Lassen Sie die Bürger*innen wissen, wo und wie das eingenommene Geld ausgegeben wird.

3.1 DIE AHNDUNG VON PARKVERSTÖSSEN IST EIN PROZESS UND TEIL DES PLANS FÜR NACHHALTIGE URBANE MOBILITÄTSPLAN - (SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN, SUMP)

Eine gut durchdachte Parkraumpolitik dient den im Mobilitätsplan definierten Zielen. Dies drückt sich in örtlichen Parkvorschriften aus, die mit Hilfe von Verkehrsschildern, Straßengestaltung, Straßenausstattung (Parkscheinautomaten, Sensoren...) und Dienstleistungen (Bezahlsysteme, Genehmigungssysteme...) umgesetzt werden.

Die Aufgabe der Parkraumkontrolle besteht darin, die Einhaltung oder Nichteinhaltung der örtlichen Parkvorschriften zu bestätigen und Verstöße zu ahnden. Aber da ist noch mehr: Zusätzlich zur Verwendung der Einnahmen aus Bußgeldern und Gebühren für das öffentliche Wohl (vorzugsweise für die Umsetzung des Mobilitätsplans!) können die Daten, die durch die Parkraumkontrolle gesammelt werden, außerdem dabei helfen, die

im Mobilitätsplans festgelegten Richtlinien und Maßnahmen zu evaluieren und anzupassen.

Das Bild, das Bürger*innen von der Parkraumkontrolle haben, ist das einer Person, die einen Strafzettel ausstellt. Das ist aber nur ein Teil der Geschichte. Parkraumkontrolle ist ein Prozess und sollte von der zuständigen örtlichen Behörde auch so betrachtet und geplant werden. Der Prozess der Parkraumkontrolle ist ein integraler Bestandteil des Mobilitätsplans.



Parkende Autos auf Gehwegen in Krakau, Polen.
Quelle: © Robert Pressl.

3.2 ENTSCHEIDENDE SCHRITTE BEI DER PARKRAUMKONTROLLE

Die Durchsetzung von Parkvorschriften besteht aus zwei Hauptphasen. In der ersten Phase wird geprüft, ob ein Fahrzeug dort, wo es vorgefunden wird, parken darf, in der zweiten Phase werden Verstöße geahndet. Diese Phasen sind bei der manuellen und digitalen Parkraumkontrolle identisch.

1. Kontrolle, ob die örtlichen Parkvorschriften eingehalten werden:

Der erste Schritt besteht darin, ein Fahrzeug zu erfassen. Eine Person (Parkraumkontrolleur*in) oder ein Gerät (Kamera) erfasst das Fahrzeug. Als nächstes muss der Kontrolleur oder die Kontrolleurin die Parkrechte des Fahrzeugs mit den Parkbedingungen abgleichen, die an dem Ort und zu dem Zeitpunkt gelten, an dem das Fahrzeug vorgefunden wird. Das Parkrecht kann sich aus einem Ausweis (Anwohner, Behindertenparkausweis,

Elektrofahrzeug, Servicefahrzeuge usw.), einem Zeitindikator (Parkscheibe in beliebiger Form) oder einem Zahlungsnachweis (Papierticket oder cloudbasierte Anwendung) ergeben. Ob Parkbedingungen und Parkrechte überprüft, kann manuell (z. B. Kontrolleur*in sieht das Ticket oder den Ausweis) oder digital überprüft werden (z. B. ein mit automatischer Kennzeichenerkennung ausgestattetes Kamerasystem leitet das Kennzeichen an ein Register weiter, in dem alle Parkrechte gespeichert sind - siehe unten für weitere Erläuterungen).

Dieser Teil des Kontrollprozesses wird entweder durch die Freigabe des Fahrzeugs (das Fahrzeug hat das Recht, am gegebenen Ort und zur gegebenen Tageszeit zu parken) oder durch die Identifizierung des Fahrzeugs als nicht regelkonform abgeschlossen, wodurch die nächste Phase eingeleitet wird.

2. Ahndung von Verstößen

Abhängig von den nationalen und örtlichen Rahmenbedingungen kann auf die Nichteinhaltung von Vorschriften auf verschiedene Weise reagiert werden:

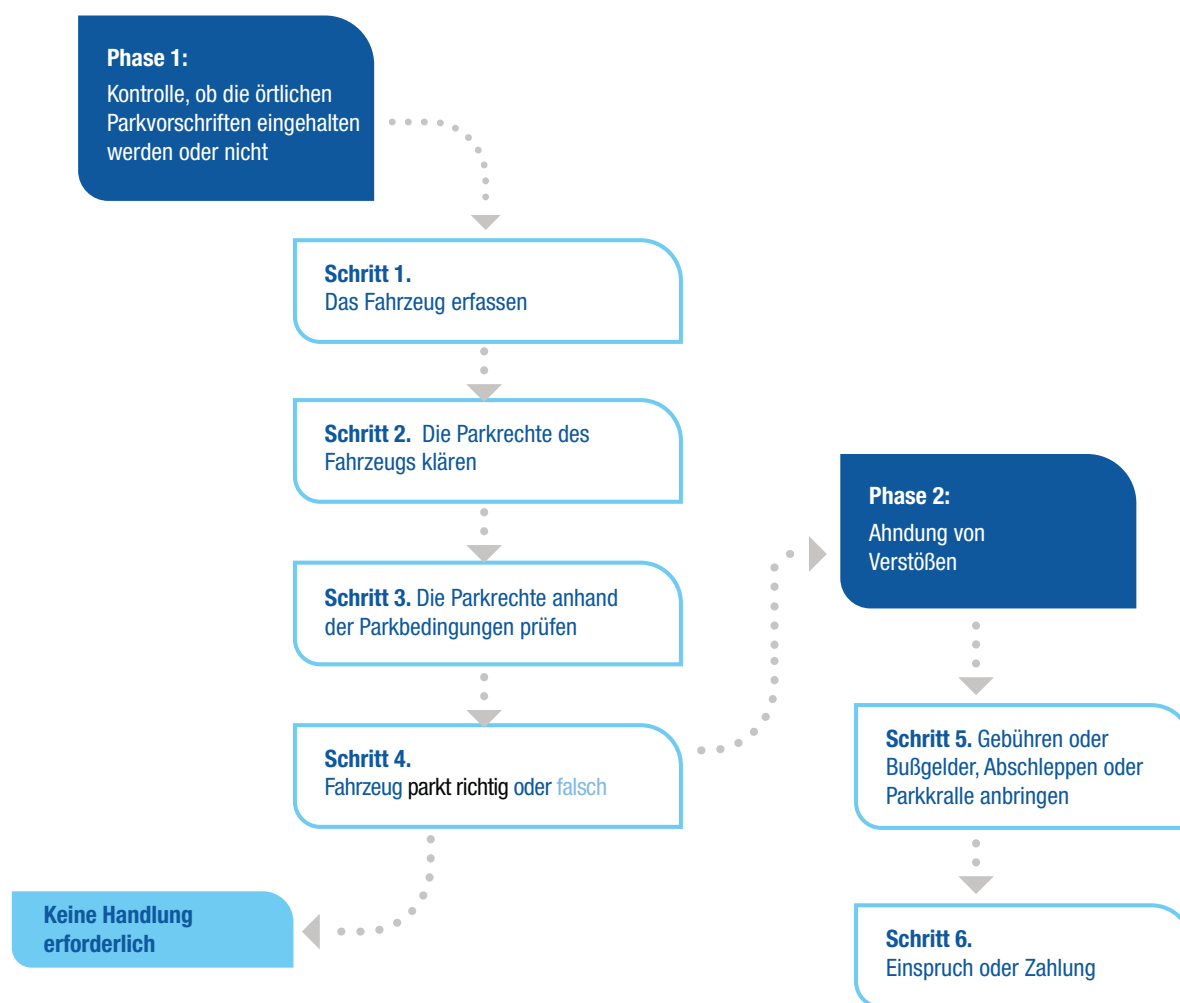


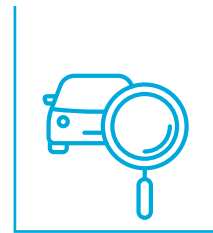
Abbildung 1: Ahndung von Verstößen.

Verstöße sind Ordnungswidrigkeiten und können durch Bußgelder geahndet werden. Bei Verstößen veranlassen einige Städte das Abschleppen des Fahrzeugs oder das Anbringen einer Parkkralle. Dies geschieht manchmal bei ausländischen Fahrzeughalter*innen, um die Zahlung des Bußgelds sicherzustellen. Die Verhängung von Bußgeldern muss mit der Möglichkeit einhergehen, gegen die Entscheidung der örtlichen Behörde Widerspruch einzulegen.

Ein wichtiger Punkt in diesem Prozess ist es, die Identität und Adresse des Fahrzeughalters bzw. der Fahrzeughalterin zu ermitteln. Diese Frage ist bei ausländischen Fahrzeughalter*innen problematisch, da die Städte keinen Zugang zu den nationalen Zulassungsdatenbanken anderer Länder haben. In den meisten EU-Ländern wird das Buß- oder Ordnungsgeld von den Fahrzeugeigentümer*innen

(oder dem häufigsten Nutzer/der häufigsten Nutzerin im Falle von Leasingverträgen) eingetrieben. Derzeit gibt es keine kohärenten und einheitlichen europäischen Lösungen, um das Problem des behördenübergreifenden Zugriffs auf Fahrzeugzulassungsdaten zu lösen.

Die oben genannten Schritte können von der Stadt selbst durchgeführt oder - außerhalb von Deutschland - an Dritte ausgelagert werden. Dies ist beispielsweise in Prag der Fall, wo die Kontrolle und Ahndung schrittweise verbessert wurde. Die mit Kameras ausgestatteten Überwachungsfahrzeuge sind im Besitz einer Drittpartei, aber ein stadt-eigenes, zentralisiertes IT-System (CIS Central Information System – zentrales Informationssystem) sammelt alle Daten, die für die Durchsetzung der Vorschriften erforderlich sind.



4. Prinzipien der Parkraumkontrolle

Die Erfahrung von PARK4SUMP zeigt, dass immer mehr europäische Städte digitale Werkzeuge für die Parkraumkontrolle einsetzen.

Kontrolle erfolgt vollständig manuell	Mitarbeiter*innen der Parkraumkontrolle verwenden Kameras und/oder elektronische Ticketautomaten	Mitarbeiter*innen der Parkraumkontrolle nutzen alle verfügbaren Technologien und werden von Autos oder Motorrädern mit Kennzeichenerkennungstechnologie unterstützt
Anzahl der Städte	5	9

Abbildung 2: Parkraumkontrolle in den Park4SUMP-Partnerstädten.
Quelle: Stadtanalyse Park4SUMP (Januar 2019)

	FAIR	EFFIZIENT
Für die Parkraumbewirtschaftung gelten folgende Bedingungen	<ul style="list-style-type: none"> Innerhalb der nationalen rechtlichen Rahmenbedingungen Für ausländische Fahrzeuge gelten die gleichen Vorschriften Berücksichtigung spezifischer Parkbedürfnisse (z. B. Behindertenparkplätze) Einnahmen aus Dienstleistungen 	<ul style="list-style-type: none"> Kosteneffizient Zeiteffizient Bußgelder werden eingezogen Zufriedene Mitarbeiter*innen
Für Fahrer*innen gelten folgende Bedingungen	<ul style="list-style-type: none"> Für alle geltenden die gleichen Regeln Wissen, dass jeder für das Parken bezahlt. Die Einnahmen kommen der Stadt zugute Transparente Verfahren und die Möglichkeit, Einspruch zu erheben 	<ul style="list-style-type: none"> Klare Informationen, wie und wo zu zahlen ist Informationen in verschiedenen Sprachen verfügbar Kein Eingriff am Fahrzeug (Anbringen einer Parkkralle, Abschleppen), „einfache“ Geldüberweisung beendet das Verfahren

Darüber hinaus gehen viele Städte von einer rein polizeilichen Kontrolle zu einer administrativen Handhabung von unerwünschtem Parkverhalten über - oft werden außerhalb von Deutschland bestimmte Kontrollaufgaben an private Unternehmen ausgelagert. Die beiden Trends Digitalisierung und Paradigmenwechsel können für die örtlichen Behörden eine Herausforderung darstellen, die es zu bewältigen gilt. Deshalb ist es bei der Parkraumkontrolle wichtig, eine Reihe von Prinzipien zu befolgen.

PRINZIP 1:

Entwerfen Sie Parkraumkonzepte, an die sich die Fahrer*innen leicht halten können

Wenig überraschend, werden die Vorschriften umso besser eingehalten, je mehr kontrolliert wird. Die Kontrolle ist kein Selbstzweck: Sie ist ein Mittel, um die Einhaltung der Parkvorschriften durchzusetzen. Ein gut durchdachtes Konzept fördert die Einhaltung der Vorschriften. Es gibt weitere Instrumente mit denen Städte die Einhaltung der Vorschriften verbessern können, wie z. B. Straßengestaltung, Lichtsignalanlagen, Benutzerinformationen, Zahlungsmöglichkeiten und digitale Angebote.

Diese Elemente können es den Fahrer*innen erleichtern, sich an die Vorschriften zu halten, aber sie auch dazu motivieren. Dies setzt voraus, dass die Vorschriften rechtmäßig sind: Die Kontrollen sollten notwendig und verhältnismäßig sein. Außerdem müssen die Vorschriften gut kommuniziert werden und „einfach“ sein.

PRINZIP 2:

Bieten Sie Anreize für die Einhaltung der Vorschriften

Die Bürger*innen müssen den Zusammenhang zwischen ihrem Verhalten und der Qualität des städtischen Raums verstehen. Die Stadt kann transparent machen, wie die Einnahmen aus Bußgeldern bzw. Gebühren verwendet werden insbesondere durch die Zweckbindung dieser Einnahmen für die Umsetzung der politischen

beschlüsse zur Förderung von Maßnahmen im Umweltverbund.

Parkraumbewirtschafter*innen können das Bezahlen für Parkplätze „cool“ machen. Durch Marketingkampagnen kann den Nutzer*innen die Notwendigkeit des regulierten Parkens nähergebracht werden. Die ordnungsgemäße Bezahlung des Parkens kann durch Treueprogramme unterstützt werden. Das ist noch selten und könnte - wenn es umgesetzt wird - die Umstellung auf ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten fördern. Belohnungen können durch Preisreize und das Angebot von alternativen Verkehrsmitteln geschaffen werden.

Lissabon und seine „weiche“

Parkraumbewirtschaftung

Traditionell hatte die Parkraumbewirtschaftung in Portugal einen sehr schlechten Ruf. Die Polizei war bei der Ahndung von Parkverstößen sehr zurückhaltend, und somit sanken die Einnahmen aus gebührenpflichtigen Parkplätzen. Dann wurde ein privates Unternehmen mit der Kontrolle beauftragt. Das Unternehmen senkte die Bußgelder für Parken ohne Parkschein, schaffte unpopuläre Maßnahmen wie Parkkrallen ab und erhöhte die Bußgelder für Wiederholungstäter. Diese Änderungen wurden positiv bewertet, und die Beschwerden über das neue System halten sich in Grenzen, was seinen Erfolg beweist.

Nach der Einführung im Jahr 2005 verdoppelten sich die Einnahmen in weniger als drei Monaten.

PRINZIP 3:

Setzen Sie so weit wie möglich auf zivil-/
verwaltungsrechtliche Verfahren

Verstöße gegen die Vorschriften für reguliertes Parken und gebührenpflichtiges Parken, innerhalb der dafür ausgewiesenen Plätze, werden am wirksamsten geahndet, wenn sie nicht als Straftat eingestuft werden. Die Durchsetzung erfolgt in Deutschland im Rahmen des Zivil- und Verwaltungsrechts und nicht im Rahmen des Strafrechts. Auf diese Weise kann die Parkraumüberwachung kommunale Einnahmen generieren, die zur Förderung nachhaltiger Mobilität eingesetzt werden können!

Die Argumente von PARK4SUMP:

Selbst wenn ein Überwachungskonzept auf dem Papier existiert, wird es möglicherweise nur teilweise umgesetzt, weil nicht engagierte Mitarbeiter*innen mit der Aufgabe betraut sind.

Die Durchsetzung ist oft auf verschiedene Organisationen aufgeteilt. Während sich die Polizei oft um Parkverstöße kümmert, kontrollieren städtische oder private Unternehmen das gebührenpflichtige Parken. Letztere arbeiten meist effektiv, aber der Polizei fehlt oft die Zeit und sie hat wichtigere Aufgaben zu erledigen als die Kontrolle von Parkverstößen. Eine häufige Lösung ist die Übertragung der Zuständigkeit für die Überwachungsmaßnahmen von der Polizei auf städtische oder private Stellen. Diese überwachen etwaige Parkverstöße und leiten diese an die Polizei weiter, die das eigentliche Bußgeld erhebt.

Dies ist natürlich von der nationalen Gesetzgebung abhängig.

Ein weiterer Schritt ist die vollständige Entkriminalisierung von Parkverstößen, so dass Mitarbeiter, die nicht der Polizei angehören, alle Durchsetzungsmaßnahmen durchführen können. Ein großer Vorteil dieser Lösung ist, dass die Einnahmen aus den bisherigen Bußgeldern dann der Stadt und nicht mehr dem Staat zufließen.

PRINZIP 4:

Strafen sollten verhältnismäßig sein

Die Maßnahmen, die nach der Feststellung von Verstößen ergriffen werden, sollten ausreichend abschreckend wirken, um das Ziel der Parkraumregelung zu erreichen (z. B. Parkrotation bis zur Verfügbarkeit von 15% der Plätze), aber auch angemessen und akzeptabel sein. Sie sollten Fahrer*innen dazu bringen, ihr eigenes Verhalten zu überdenken, und nicht dazu, die Stadt und ihre Politik zu missbilligen. Dazu empfiehlt sich beispielsweise, die Höhe der Bußgelder für Parkverstöße an die Bußgelder für Schwarzfahren in öffentlichen Verkehrsmitteln anzupassen.

Physische Eingriffe am Fahrzeug sollten vermieden werden. Praktiken wie Abschleppen oder das Anbringen von Parkkrallen sollten nur dann erfolgen, wenn Sicherheitsgründe vorliegen oder eine ernstzunehmende Möglichkeit besteht, dass hohe Parkeinnahmen oder Geldstrafen nicht beigetrieben werden können.

PRINZIP 5:

Die Durchsetzungsverfahren sollten transparent sein

Die Behörde muss sicherstellen, dass Fahrer*innen das gesamte Bußgeldverfahren verstehen können. Deshalb sollte im Bußgeldbescheid eine Anlaufstelle für weitere Informationen genannt werden. Eckdaten zum Bußgeldverfahren sollten öffentlich zugänglich sein. Es sollte ein vernünftiger Ansatz für den Umgang mit anderen Sprachen entwickelt werden, und Rechtsmittel gegen Entscheidungen in Bezug auf die Parkraumkontrolle sollten mit minimalem Aufwand möglich sein.



Sofia: Ein Auto wird abgeschleppt.
 Quelle: © Robert Pressl

PRINZIP 6:

Faire und gleiche Behandlung verschiedener Parkkund*innen

Die Parkraumpolitik verliert öffentliche Unterstützung, wenn sie nicht für alle Fahrzeugkategorien gleich durchgesetzt werden kann. Es sollte eine faire und gleiche Behandlung verschiedener Nutzerkategorien angestrebt werden (z. B. ausländische Fahrzeuge, städtische Güterlogistik- und Servicefahrzeuge, Fahrzeuge mit Kennzeichen des diplomatischen Korps (CD) ...).

Das schließt nicht aus, sich auf die Kontrolle bestimmter Bereiche (hoher Parkdruck, viele Verstöße, Benachrichtigung über das Ende der Parkzeit durch digitale Bezahlssysteme) oder spezifischer Anwendungsfälle (z. B. Behindertenparkplätze, Kurzzeitparkplätze und Lieferbuchten) zu konzentrieren.

PRINZIP 7:

Bringen Sie Ihren Kontrolleur*innen Wertschätzung entgegen

Die Parkraumkontrolleur*innen sind das stärkste Glied im Durchsetzungsprozess. Sie sind nicht nur diejenigen, die den Autofahrer*innen direkt gegenüberstehen, sondern auch diejenigen, die die täglichen praktischen und operativen Entscheidungen treffen, um die Parkraumüberwachung erfolgreich

umzusetzen. Sie sollten bei der Erfüllung ihrer Aufgabe voll unterstützt werden.

Angemessene und regelmäßige Schulungen für die Kontrolleur*innen sind wichtig, damit sie den Bürgern bei Fragen zum Parken und anderen Angelegenheiten helfen können und nicht nur Bußgelder verteilen. Sprachtraining und Kommunikationsfähigkeiten sind wichtig. Das Aufgabengebiet der Kontrolleur*innen kann über das Parken hinaus erweitert werden. Parkraumkontrolleur*innen können sich an Gemeinschaftsinitiativen beteiligen und zu deren „Augen auf der Straße“ werden oder sie können sich auf die Betreuung von Tourist*innen konzentrieren. Sie werden sozusagen zu Botschafter*innen der Stadt. Ihr Zeitplan sollte in diesem Fall genug Zeit für diese zusätzlichen Aufgaben vorsehen.

Technologie spielt bei dieser Unterstützung eine wichtige Rolle. Einfach zu bedienende Handgeräte, leicht zu befolgende Entscheidungsbäume, die auf die richtigen Entscheidungen hinweisen, offene Kommunikationskanäle mit dem Back-office zur Unterstützung... Das alles trägt zum beruflichen Wohlbefinden der Kontrolleur*innen bei.

Großbritannien / Norwegen: Professionalität erhöhen.

Die British Parking Association (BPA) ist führend bei der Entwicklung neuer Qualifikationen und Schulungen für die Parkraumbewirtschaftung. In Großbritannien arbeiten rund 80.000 Menschen im Parksektor, darunter 15.000 Ordnungsamtsmitarbeiter*innen (Civil Enforcement Officers). Die BPA hat ein für ihre Mitglieder System der „weichen“ Akkreditierung eingeführt, das Ausbildungsstandards und Berufsqualifikationen für den Sektor festlegt.

Die PARK4SUMP-Partnerstadt Trondheim berichtet, dass die Schulungen für ihre Ordnungsamtsmitarbeiter*innen zu weniger Krankheitstagen und einer geringeren Personalfuktuation geführt hat. Mehr dazu im [Trondheim-Videobericht](#).



Scan-Auto in Rotterdam
© Quelle: FGM / Harry Schiffer.



5. Instrumente der Parkraumkontrolle

5.1 ELEMENTE DER STRASSENGESTALTUNG, DIE PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG ERMÖGLICHEN

Wie bereits das „Prinzip 1: Entwerfen Sie Parkraumkonzepte, an die sich die Fahrer*innen leicht halten können“ andeutet, beeinflusst die Gestaltung des städtischen Raums, in dem Parkvorschriften gelten, ob sich die Fahrer*innen auch an die Vorschriften halten. Die Stadt sollte eine klare und allgemein verständliche Beschilderung aufstellen, die die regulierten Zonen abgrenzt und die geltenden Straßenregelungen erklärt. Parkplätze sollten klar beschrieben und vom übrigen öffentlichen Raum abgegrenzt werden, um anzuzeigen, wo man parken darf. Dies kann auf verschiedene Weise erfolgen, z. B. durch farbliche Kennzeichnung oder durch unterschiedliche Oberflächenmaterialien. Damit können sogar die verschiedenen Anwendungsfälle für die Parkplätze gekennzeichnet werden (z. B. Plätze für Menschen mit Behinderungen, Logistik, Anwohner*innen, Shop&Go Plätze).

5.2 PARKKRALLEN UND ABSCHLEPPEN

Eine **Parkkralle**, auch **Radkralle** oder **Parkmanschette** genannt, ist eine Vorrichtung, die verhindern soll, dass Fahrzeuge bewegt werden können. In ihrer gebräuchlichsten Form besteht sie aus einem Spannbügel, der ein Fahrzeugrad umschließt, um sowohl das Entfernen der Kralle als auch des Rads zu verhindern. Das Anbringen einer Parkkralle am Fahrzeug wird in einigen Gegenden eingesetzt, ist aber umstritten. Das Gleiche gilt für das Abschleppen

von Fahrzeugen: Die örtlichen Behörden dürfen oft Fahrzeuge abschleppen, die verlassen oder ordnungswidrig auf einer öffentlichen Straße geparkt wurden. Die Fahrzeuge werden an einen zentralen Ort verbracht, wo (zusätzlich zu den Abschleppkosten) eine beträchtliche Gebühr für die Freigabe zu entrichten ist.

5.3 PROZESSES ZUR PARKRAUMKONTROLLE

Städte können bei der Durchsetzung von Parkvorschriften nur die Verfahren und Technologien einsetzen, die in der nationalen Gesetzgebung vorgeschrieben bzw. erlaubt sind.

In den meisten Fällen gibt es eine digitale Komponente in der Parkraumkontrolle, auch wenn es sich nur um eine einfache Datenbank handelt, die die Bußgelder erfasst. Obwohl die Technologien inzwischen ausgereift sind, können regulatorische Probleme ihre effektive Einführung erschweren. Diese regulatorischen Probleme können viele Formen annehmen: die Pflicht, digital erfasste Parkverstöße persönlich zu überprüfen, Schwierigkeiten beim Zugriff auf das nationale Kennzeichenregister aus Datenschutzgründen usw.

Allgemeine Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO): bitte beachten!

Sowohl für digitale als auch für von Personen durchgeführte Prozesse gilt: Datenschutz ist wichtig und es gilt die DSGVO. Die Stadt muss DSGVO-konforme Verfahren schaffen und ist auch dafür verantwortlich, dass ihre Auftragnehmer*innen die DSGVO einhalten. Die Stadt muss ihre Datenschutzrichtlinien veröffentlichen und einen Datenschutzbeauftragten bzw. eine Datenschutzbeauftragte ernennen. Die Daten regelkonformer Fahrer*innen sollten aus dem System

gelöscht werden, es sei denn, sie stimmen bewusst einem kontobasierten System zu.

Die folgenden digitalen Tools können in einigen europäischen Ländern in verschiedenen Phasen eingesetzt werden:

Fahrzeugetfassung:

- Randomisierte und intelligente Streckenplanung für Kontrolleur*innen: Eine faire und effiziente Kontrolle basiert zum Teil auf Geräten, die Parkraumkontrolleur*innen einerseits auf zufällige Strecken, andererseits aber auch an Orte mit voraussichtlich geringer Zahlungsmoral leiten. In einer fortgeschrittenen Phase kann auch die automatische Erkennung durch Scan-Autos und Roboter ins Spiel kommen.
- Automatische Kennzeichenerkennung (ANPR): Kameras können auf Scan-Autos oder Scan-Mopeds montiert werden.
- Belegungserfassung in Echtzeit: Neben den bereits vorhandenen Daten zu Parkhäusern werden zunehmend auch Informationen zu Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum durch Sensoren und Kameras erfasst. Dies ermöglicht eine bessere Streckenführung und eine Belegungsanalyse. Das erfordert jedoch genaue GIS-Karten der vorhandenen Parkplätze innerhalb einer Stadt, die häufig aktualisiert werden (z. B. bei einer vorübergehenden Änderung der Vorschriften).

Erkennung von Verstößen

- Handgeräte zur Überprüfung von Parkrechten. Diese können mit Kameras, Funktionen zur Standorterfassung und Druckern ausgestattet sein.
- Digitaler Parkrechtsspeicher: Die meisten digitalen Parkraumkonzepte basieren auf einem digitalen Speicher (einem Server), der die den Fahrzeugen (über Kennzeichen) zugewiesenen Parkrechte enthält. Diese Rechte können temporär (durch Bezahlung) oder permanent (Anwohnerparken, Parken für Menschen mit Behinderungen) sein. Sie sind immer ortsbezogen (z. B. wäre das Recht, als Anwohner*in zu parken, auf den Nahbereich beschränkt), aber die Orte können unterschiedlich groß sein (Straße, Zone, stadtweit).

Diese Datenbank enthält die Referenzdaten für die Durchsetzung und fungiert als Datendrehscheibe für die Parkraumbewirtschaftung.

- Nationale Datenbank der zugelassenen Fahrzeuge
- Bilaterale Vereinbarungen zwischen Stadt und Staat, Staat und Staat.

Maßnahmen bei Verstößen: Bußgelder und Gebühren

- Papierlose Erteilung von Zahlungsanweisungen
- Online-Widerspruch

Die digitalen Tools können in einer grafischen Benutzeroberfläche (Dashboard) für das Parken in der Stadt kombiniert werden: Mehrere Marktteilnehmer*innen bieten Dashboards an,

Das nationale niederländische Parkregister

Die digital gespeicherten Daten des nationalen niederländischen Parkregisters sind ein wichtiges Hilfsmittel bei der reibungslosen Durchsetzung von Parkvorschriften. Kennzeichen von geparkten Autos können mit Hilfe von Scan-Autos in Echtzeit überprüft werden.

Das Kennzeichen wird mit einem nationalen Register georeferenzierter Parkrechte abgeglichen, die im Parkregister als Gebühren oder Genehmigungen gespeichert sind. Dieser Ansatz hat die Zahlungsbereitschaft deutlich erhöht.

Die Park4SUMP-Partnerstadt Rotterdam ist ein Vorbild bei der digitalen Parkraumkontrolle. [Schauen Sie sich dieses Video an.](#)



Vollständig digitale Kontrolle	Kontrollleur*innen
<p>Potenzial für mehr Parkraumkontrolle.</p> <p>Die Fairness des Systems wird verbessert, wenn mehr Parkraumkontrolle durchgeführt wird.</p> <p>Nach der anfänglichen Investition sind die Grenzkosten für zusätzliche Parkraumkontrolle gering. Dieser Effizienzgewinn kann anderweitig eingesetzt werden.</p> <p>Die Kontrollleur*innen schätzen das, da es ihren Jobstatus aufwertet.</p> <p>Das Parken wird Teil eines allgemeinen Übergangs zur E-Verwaltung.</p>	<p>Die nationale Gesetzgebung erlaubt keine automatische Kennzeichenerkennung (ANPR).</p> <p>Die Stadt hat keine digitale Kultur und Infrastruktur.</p> <p>Kein zentralisierter und einfacher Zugriff auf das Kennzeichenregister.</p> <p>Die Digitalisierung kann kleine Abteilungen, die für Parkraumkontrolle zuständig sind, überfordern.</p> <p>Ermöglicht „bürgernahe Kontrollen“ - Augen auf der Straße und zusätzliche Aufgaben wie das Informieren von Touristinnen und Touristen.</p> <p>Arbeitsintensiver, Arbeitsplätze für Menschen.</p>

Abbildung 3: Gründe für digitale bzw. von Kontrollleur*innen durchgeführte Verfahren der Parkraumkontrolle

die die von den oben genannten digitalen Tools generierten Informationen aggregieren, Daten aus verschiedenen Quellen sammeln, integrieren und analysieren: Belegung, finanzieller Ertrag usw. sind auf einen Blick verfügbar.

Digitale Tools können auch für mehrere Zwecke genutzt werden. Diese „Doppelnutzung“ kann Kosten sparen, hat aber auch ihre rechtlichen Grenzen. Digitale Überwachungssysteme können zur Aufklärung anderer (krimineller) Straftaten eingesetzt werden: Automatische Kennzeichenerkennung (ANPR) kann verwendet werden, um gestohlene oder nicht versicherte Fahrzeuge zu suchen.

5.4 NUTZUNG VON DATEN DER PARKRAUMKONTROLLE FÜR POLITISCHE ENTSCHEIDUNGEN

Digitale und von Kontrollleur*innen durchgeführte Überwachungsverfahren generieren interessante

Informationen darüber, wie Städte funktionieren. Kluge Parkraumüberwachungs- und Mobilitätsabteilungen nutzen diese als Datengrundlage für ihre Abläufe und Strategien (z. B. den SUMP).

Dies entspricht auch dem Parkraumprinzip 23 von PARK4SUMP: vor der Schaffung neuer Parkplätze tatsächliche Nachfrage beobachten, statt zu prognostizieren. Aggregierte Überwachungsdaten könnten dabei helfen, die tatsächliche Nachfrage und den Parkdruck abzubilden. Außerdem liefern sie Informationen über Zahlungsquoten, Parkscheinautomaten mit dem höchsten bzw. geringsten Ertrag, defekte Parkscheinautomaten, Straßen mit den meisten oder wenigsten Parkverstößen.

Anhand dieser Informationen können Wartungs- und Kontrollmaßnahmen durchgeführt werden. Defekte Parkscheinautomaten, vandalisierte Schilder usw. können schneller repariert werden, wenn die Informationen strukturiert analysiert werden.

² CIVITAS Park4SUMP, "Gute Argumente und Prinzipien des Parkraummanagements", zum Download unter: https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-10/PARK4SUMP_reasons_28092020_DE_web.pdf



Falschparken auf dem Gehweg und dem Radweg.
© shutterstock.com



6. Sonderproblem bei der Parkraumkontrolle

6.1 UNBEFUGTE NUTZUNG DES EUROPÄISCHEN PARKAUSWEISES FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNGEN

Entscheidend bei Überwachungsstrategien ist ein einheitliches Verständnis der Parkrechte von Menschen mit Behinderungen. Es gibt einen standardisierten Parkausweis für Menschen mit Behinderungen, der in allen EU-Ländern anerkannt ist. Dieser Parkausweis³ ermöglicht es einer behinderten Person, die in ihrem EU-Wohnsitzland zur Nutzung bestimmter Parkplätze berechtigt ist, sich auf dem Gebiet eines anderen EU-Landes leichter zu bewegen und alle Parkrechte in Anspruch zu nehmen, die Behinderten in diesem EU-Land gewährt werden.

Diese Empfehlung sieht eine einheitliche Gestaltung von Parkausweisen für Menschen mit Behinderungen und deren Anerkennung durch alle EU-Länder vor, um diesen Menschen die Freizügigkeit mit dem Auto zu erleichtern. Der Anhang mit dem Titel „Bestimmungen zum Gemeinschaftsmodell des Parkausweises für Behinderte“ enthält sehr konkrete Vorgaben, wie der europaweit einheitliche Ausweis auszusehen hat, legt Höhe, Breite, Farbe, Material (kunststoffbeschichtet), Inhalt und die Art und Weise fest, wie und wo die für die EU-Länder spezifischen Informationen aufzubringen sind. Für die Ausstellung des Ausweises sind weiterhin die EU-Länder zuständig.

Dabei verwenden die EU-Länder ihre eigene Definition von Behinderung und legen die Verfahren für die Ausstellung des Ausweises fest. Die Empfehlung zielt nicht darauf ab, die Art und Weise

zu ändern, wie der Behindertenparkausweis auf nationaler Ebene umgesetzt wird. Dennoch hat die europäische Dimension einen erheblichen Einfluss auf die Freizügigkeit und das selbstbestimmte Leben behinderter EU-Bürger*innen. Viele Mitgliedsstaaten haben Merkmale hinzugefügt, die in der Empfehlung nicht vorgesehen sind: Kopierschutzpapier; Hologramm; Barcode oder QR-Code; NFC-Tag zur kontaktlosen Ausweiserfassung.

Dabei ist anzumerken, dass mit dem zunehmenden Nutzen des Parkausweises auch die Tendenz zum Betrug durch Fälschung oder illegalem Handel mit solchen Ausweisen steigt. Die Vereinheitlichung der Ausweise hat dazu geführt, dass sie extrem vereinfacht wurden, wodurch sie leichter gefälscht

Operation Enable

Die Dubliner Polizei startete 2017 die „Operation Enable“, um die Nutzung von Behindertenparkplätzen und Parkausweisen zu überwachen. Genehmigungen, die unbefugt verwendet wurden, wurden beschlagnahmt und an die ausstellende Behörde zurückgegeben. Die Verkehrssünder wurden strafrechtlich verfolgt. Die Aktion wurde durch eine Online-Kampagne in den sozialen Medien unterstützt und war auch im Fernsehen und Radio präsent. Die Kampagne wurde inzwischen in anderen Städten wiederholt.

³ Das Gemeinschaftsmodell wurde aufgrund der Empfehlung 98/376/EG des Rates eingeführt.



werden können. Daher sollten zusätzliche Sicherheitsmerkmale erwogen werden, um Fälschungen zu verhindern.

Beim Betrug mit Behindertenparkausweisen gibt es drei Hauptarten:

1. Verwendung des Ausweises durch andere Personen als den Inhaber: Oft handelt es sich um Familienmitglieder oder Betreuer des Inhabers;
2. Verwendung des Ausweises einer verstorbenen Person: Familienmitglieder geben den Ausweis nach dem Tod des Inhabers nicht ab;
3. Verwendung von Duplikaten: Inhaber des Ausweises oder Personen, die in ihrem Namen handeln, beantragen eine neue Karte, obwohl sie das Original verbotenerweise noch besitzen (verboten).

6.2 NEUE HERAUSFORDERUNGEN

Von der Parkraumbewirtschaftung zum Management des öffentlichen Raums

In Barcelona und anderen Städten haben die Parkraumkontrolleur*innen damit begonnen, Busspuren, Bushaltestellen, Fußgängerpassagen, Parken in der zweiten Reihe und Plätze zum Be- und Entladen zu kontrollieren, um den Verkehrsfluss und die Sicherheit zu verbessern. Zu ihren Aufgaben gehören außerdem die Kontrolle und Berichterstattung über den Zustand aller Elemente des Stadtbildes, die in der Verantwortung der Stadtverwaltung liegen, u. a. technische Einrichtungen wie z.B. Rolltreppen und Aufzüge, Brunnen, Verkehrssignale und -ampeln, Stadtmobiliar (Container und Mülleimer) sowie städtische Grünflächen.

Korrekte Nutzung von Parkplätzen mit elektrischer Ladeinfrastruktur

Neue Funktionen von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum, wie z. B. der Zugang zu elektrischer Ladeinfrastruktur, stellen bei der Kontrolle eine zusätzliche Herausforderung dar. Wenn bestimmte

Stellplätze für Elektrofahrzeuge reserviert sind, können Kontrolleur*innen dann überprüfen, ob es sich um ein Elektrofahrzeug handelt, das gerade aufgeladen wird (auch mit angeschlossenem Kabel)?

Durchsetzung von Parkvorschriften für Fahrräder

Die belgische Stadt Leuven verwaltet in Bereichen in denen viele Fahrräder unterwegs sind, aktiv Fahrradparkplätze im öffentlichen Straßenraum. Einige Straßen haben aufgemalte Fahrradparkzonen, in denen man das Fahrrad für einen kurzen Zeitraum abstellen kann. Als Hauptinstrument für die Durchsetzung kann die Polizei Fahrräder entfernen, die dann zu einer zentralen Abstellanlage gebracht werden, von wo sie abgeholt werden können. Dies kann der Fall sein, wenn es eine dauerhafte Parkbeschränkung für Fahrräder gibt, eine vorübergehende Beschränkung für bestimmte Ereignisse gilt, ein Fahrrad gekennzeichnet ist und für 3 Wochen nicht bewegt wird, oder wenn ein Fahrrad die Zufahrt blockiert.

Durchsetzung von Stellplatzvorgaben für Gebäude

Stellplatzvorgaben sind die Bauvorschriften, die festlegen, wie viel Parkplätze neue Gebäude bieten müssen. Die Region Brüssel wendet ihre Stellplatzvorgaben für Gebäude, in denen Menschen beschäftigt sind, auch rückwirkend auf den vorhandenen Gebäudebestand an. Diese Politik wird mittels Umweltgenehmigungen umgesetzt, die Arbeitgeber*innen für den Betrieb ihres Unternehmens erwerben müssen. Die Anzahl der Stellplätze vor Ort müssen im Rahmen der Umweltberichterstattung angegeben werden.

Stellplätze, die gemäß den neuen Normen überschüssig sind, müssen schrittweise beseitigt werden, oder die Unternehmen werden mit Geldstrafen bzw. Steuern belegt. Diese Politik hat den Vorzug, dass es keinen Wettbewerbsvorteil bringt, die Renovierung des Gebäudebestands zu verzögern oder Gebäude zu vermieten, die nicht den aktuellen Normen entsprechen. Die regionalen Umweltdienste in Brüssel überprüfen die jährlichen Erklärungen zu den verfügbaren Parkkapazität an Arbeitsorten.



Falschparken auf dem Gehweg.
© shutterstock.com

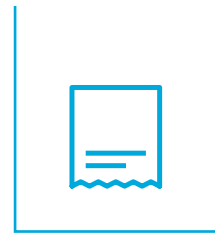
Strafverfolgung krimineller App-Entwickler*innen

Nicht nur Autofahrer*innen können gegen die Parkvorschriften verstoßen. Auch manche App-Anbieter*innen umgehen örtliche Richtlinien und Vorschriften. Fragwürdige Praktiken wie der private

Handel mit öffentlichem Raum oder der Weiterverkauf von privaten Parkplätzen ohne Einhaltung örtlicher oder allgemeiner Sicherheitsvorschriften können nicht geduldet werden. In diesem Fall erfolgt die Durchsetzung im Rahmen der Strafverfolgung.

Niederlande: Park-App „Parkeerwekker“ verboten

Im Februar 2021 verbot ein niederländisches Gericht die App „Parkeerwekker“ (‘Parkwecker’). Die App warnte Autofahrer*innen, die nicht für das Parken bezahlt haben, wenn sich ein Scan-Auto näherte. Das Urteil basiert darauf, dass die App die Nutzer dazu auffordert, gegen Vorschriften zu verstoßen. Die Stadt Amsterdam ging vor Gericht, nachdem erste Kontakte zwischen der Stadt Amsterdam und dem App-Entwickler nicht zu dem gewünschten Ergebnis geführt hatten. Die App basierte auf der Beschaffung von Dashcam-Daten von Nutzer*innen - und damit auf der Kartierung der Bewegung der Scan-Autos. Das Gericht entschied, dass das öffentliche Interesse in diesem Fall stärker wiegt als kommerzielle Interessen.



7. Quellenangabe

1. Park4SUMP (2020), Gute Argumente und Prinzipien des Parkraummanagements. Verfügbar unter; <https://park4sump.eu/resources-tools/publications>
2. Polis Parking Paper 2012, Flow? Destination! Towards standardised solutions for urban parking [Flow? Angekommen! Auf dem Weg zu standardisierten Lösungen für das Parken in Städten]
3. Polis Parking Paper 2013, How can we make on-street parking a success? [Wie können wir Parken im öffentlichen Raum zum Erfolg führen?]
4. Polis Parking Paper 2018, Local Opportunities for Digital Parking [Lokale Chancen für digitales Parken]
5. Polis Parking Paper 2019, Parking and urban development [Parken und Stadtentwicklung]
6. Park4SUMP Videos zum Thema Parkraumkontrolle. Verfügbar unter: <https://park4sump.eu/index.php/resources-tools/videos>
7. www.europeanparking.eu/en/awards/ mit wertvollen Informationen zu Konzepten für Parken im öffentlichen Raum und deren Durchsetzung



www.Park4SUMP.eu



@civitas_P4S

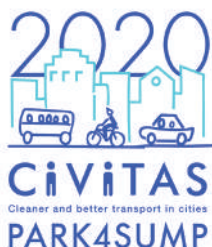


Civitas Park4SUMP



Park4SUMP

Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei dem Autor. Sie spiegelt nicht unbedingt die Meinung der Europäischen Union wider. Die Europäische Kommission ist nicht verantwortlich für die Verwendung der der darin enthaltenen Informationen. Alle Bilder werden von den jeweiligen Partnern zur Verfügung gestellt (sofern nicht anders angegeben) und sind für die Wiedergabe in dieser Publikation freigegeben.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Park4SUMP ist ein Projekt der CIVITAS Initiative.
Mehr Informationen unter - civitas.eu

Dieses Projekt wurde mit Mitteln aus dem Forschungs- und Innovationsprogramms der Europäischen Union Horizon2020 unter der Vereinbarung Nr. 769072 gefördert.