



Neue Regelungen beim Parken

Prof. Dr.-Ing. Petra Schäfer
Research Lab for Urban Transport (ReLUT)
Frankfurt University of Applied Sciences

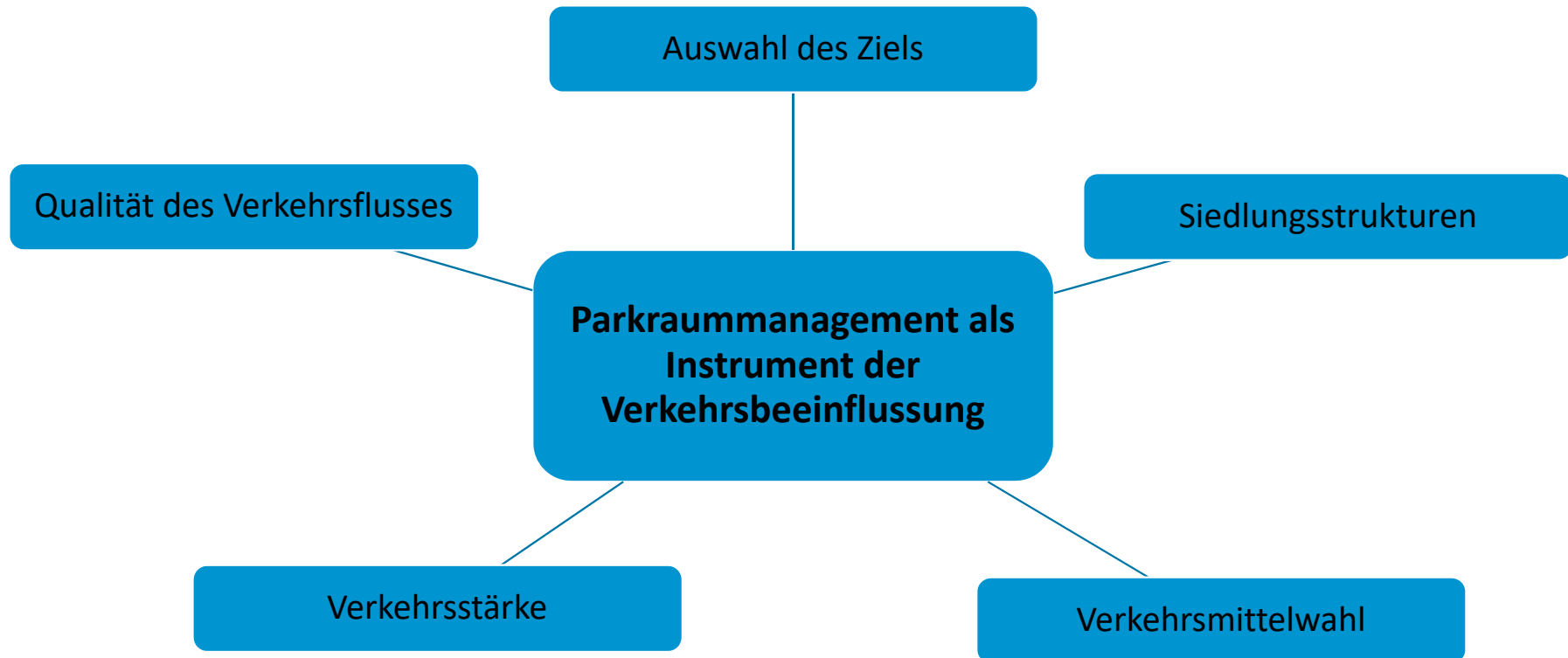
Gliederung

- **Einleitung**
- **Aktuelle Probleme des Parkraummanagements**
 - Parkgebühren und Bußgelder
 - Zunehmende Fahrzeuggröße
- **Ausblick**

Gliederung

- **Einleitung**
- **Aktuelle Probleme des Parkraummanagements**
 - Parkgebühren und Bußgelder
 - Zunehmende Fahrzeuggröße
- **Ausblick**

Die Rolle des Parkraummanagements



Der Arbeitsausschuss 2.6 – ruhender Verkehr der FGSV

Vertreter aus:

- Planungsbüros
- Hochschulen
- Kommunen
- Parkhausverband
- Firmen



Quelle: FGSV

Gliederung

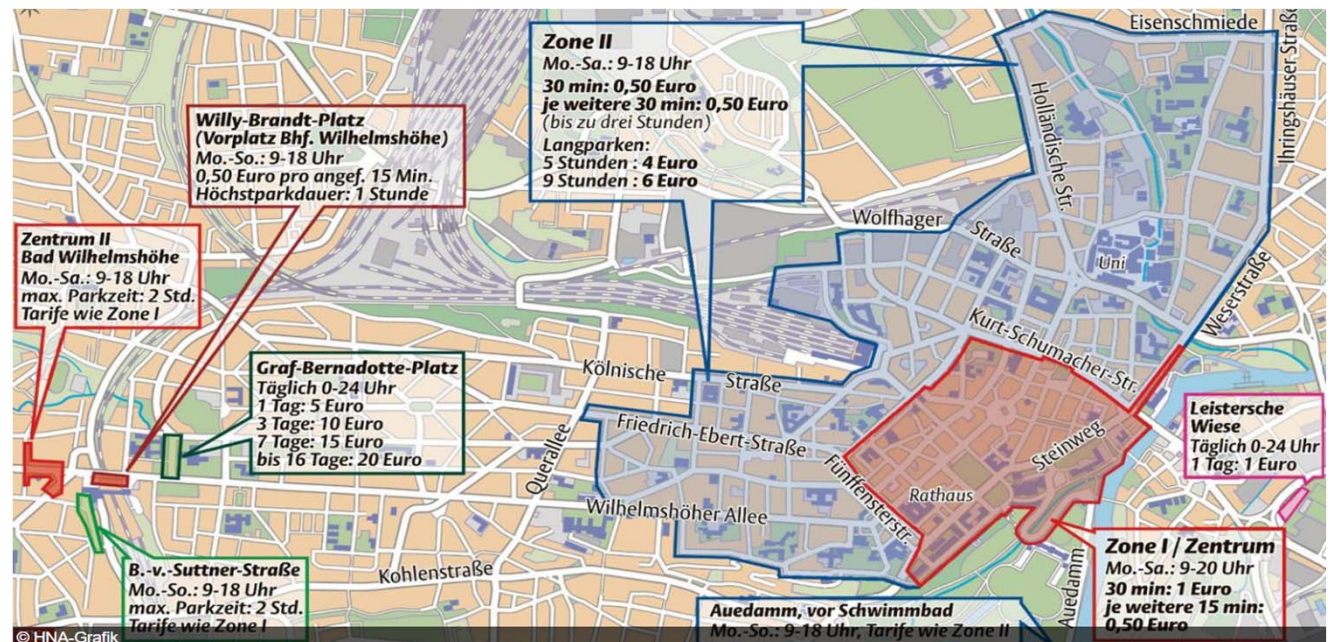
- **Einleitung**
- **Aktuelle Probleme des Parkraummanagements**
 - Parkgebühren und Bußgelder
 - Zunehmende Fahrzeuggröße
- **Ausblick**

Parkraumbewirtschaftung

Kostenloses oder günstiges Parken in Innenstädten:

| Stadt | Anteil an kostenlosen Parkmöglichkeiten |
|----------|---|
| Bonn | 29 % |
| Duisburg | 28,2 % |
| Essen | 22,2 % |
| Bremen | 21,6 % |
| Nürnberg | 20 % |

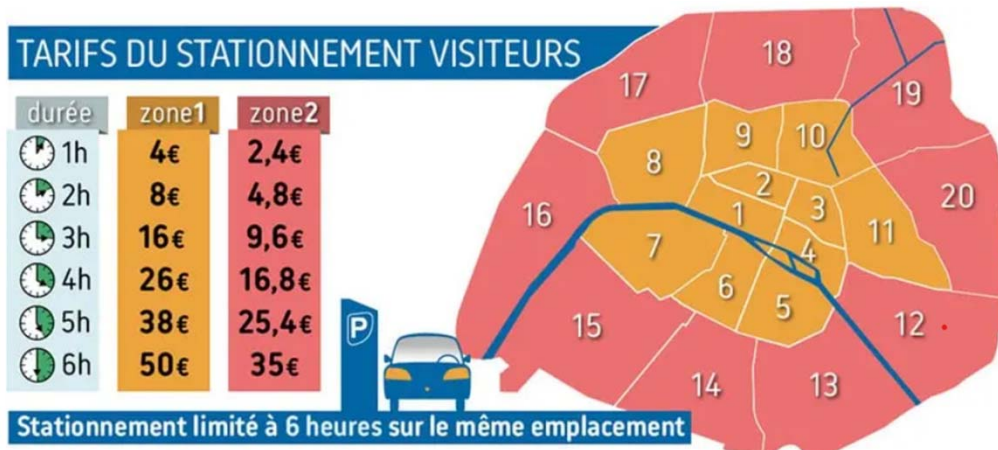
Quelle: eigene Darstellung nach Redaktionsnetzwerk Deutschland (2021)



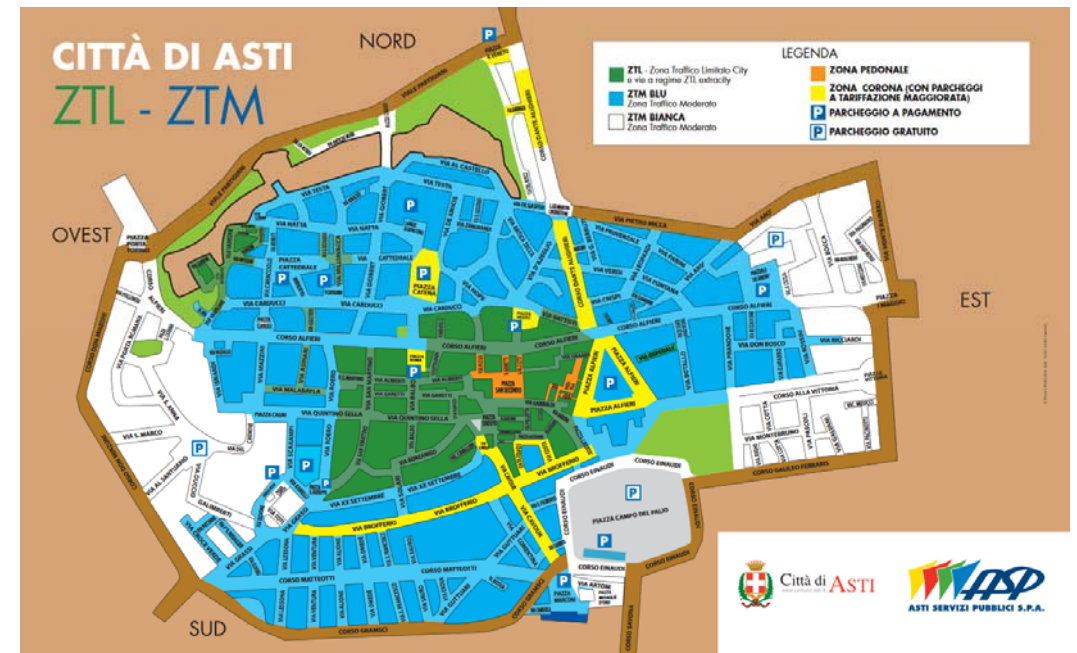
Parkzonen Stadt Kassel, Quelle: Hessische/Niedersächsische Allgemeine (HNA) (2018)

Parkraumbewirtschaftung

Beispiele aus dem europäischen Ausland:

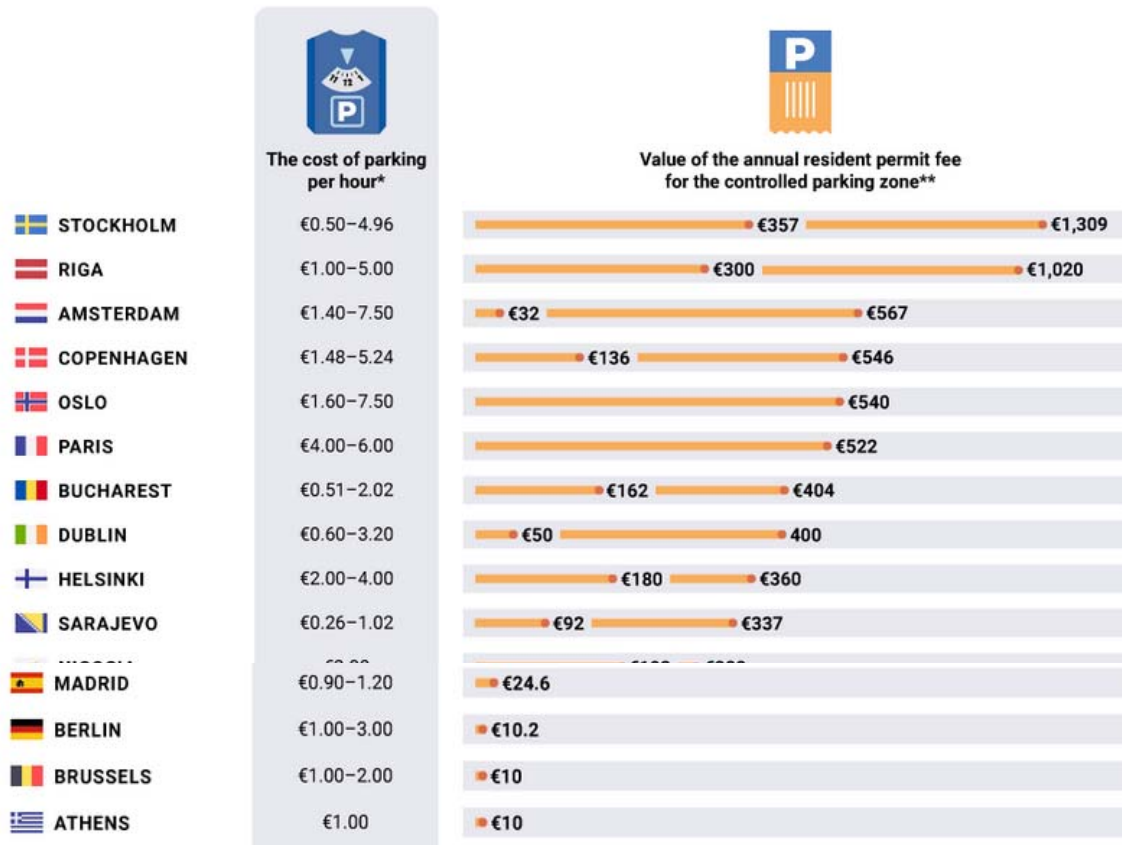


Parkzonen Paris, Quelle: HelpTourists (2021)



Parkzonen Asti, Quelle: ASTI SERVIZI PUBBLICI (2021)

Parkgebühren und Bewohnerparkausweis



Quelle: Picodi, 2023

<https://www.picodi.com/ie/bargain-hunting/cost-of-on-street-parking>

Bewohnerparken in Deutschland

Begründung:


- **Rechtsverordnung statt Satzung**
- **Unzulässige Regelungen aus sozialen Gründen**
- **Gebührensprünge zu groß**

Bundesverwaltungsgericht kippt Regeln zum Anwohnerparken in Freiburg

Wie teuer darf Anwohnerparken sein? Seit anderthalb Jahren zahlen Autofahrerinnen und Autofahrer in Freiburg rund einen Euro am Tag – zu viel, klagte ein FDP-Stadtrat. Vor Gericht setzt er sich nun durch.

13.06.2023, 19.06 Uhr

Artikel zum Hören • 2 Min

 Anhören



Parkgebühren und Bußgelder

| Wiesbaden | |
|------------------------|---------------|
| Parkzone | Gebühren |
| Innenstadt | 0,50 €/10 min |
| Restliches Stadtgebiet | 0,50 €/12 min |

Quelle: Parkgebührenordnung Landeshauptstadt Wiesbaden

| Frankfurt | |
|------------------------|---------------|
| Parkzone | Gebühren |
| Innenstadt | 1 €/15 min |
| Restliches Stadtgebiet | 0,50 €/15 min |

Quelle: Parkgebührensatzung Stadt Frankfurt

Parkgebühren und Bußgelder

| Offenbach | |
|-----------------------------|---|
| Parkzone | Gebühren |
| I (Innenstadt) | 0,80 €/30 min (max. 2 h) |
| II (Restliches Stadtgebiet) | 0,70 €/erste 30 min 0,60 €/zweite 30 min 0,70 €/nächsten 90 min $\Sigma = 2,00 \text{ €/150 min (max. 2,5 h)}$ |
| III (Mainuferparkplatz) | <u>9:30 – 20:30</u> : 3 h kostenlos, dann 0,70 €/30 min <u>20:30 – 6:30</u> : 0,70 €/30 min (max. 5€) <u>6:30 – 9:30</u> : 0,70 €/30 min |

Quelle: Parkgebührenordnung Stadt Offenbach am Main

| Fulda | |
|--|--|
| Tarifzone | Gebühren |
| I (Innenstadt) | 0,50 €/20 min (max. 2 h) |
| II (Restliches Stadtgebiet bzw. violett, grau, blau, gelb) | <u>Violett</u> : 0,50 €/30 min (max. 2 h) <u>Grau</u> : 0,30 €/30 min (max. 1 d) <u>Blau</u> : 0,30 €/30 min (max. 3 h) <u>Gelb</u> : 0,50 €/30 min (max. 1 d mit Übertrag) |
| III (Randbezirke bzw. grün) | 0,30 €/30 min (max. 1 d) |

Quelle: Parkgebührenordnung Stadt Fulda

Parkgebühren und Bußgelder

| Falsches Parken | | |
|---|---------------|---------------|
| Beschreibung | Bußgeld (alt) | Bußgeld (neu) |
| auf Geh- oder Radweg geparkt | 20 € | 55 € |
| in zweiter Reihe geparkt | 20 € | 55 € |
| in Fußgängerbereichen oder anderen Verbotzonen (Pkw) geparkt | 30 € | 55 € |

Quelle: Bußgeldkatalog

| Falsches Parken | | |
|---|--|--|
| Beschreibung | Bußgeld (alt) | Bußgeld (neu) |
| ohne Parkscheibe oder Parkschein geparkt bzw. Überschreiten der Parkdauer um ... | Bis 30 min: 10 € Bis zu 1 h: 15 € Bis zu 2 h: 20 € Bis zu 3 h: 25 € Über 3 h: 30 € | Bis 30 min: 20 € Bis zu 1 h: 25 € Bis zu 2 h: 30 € Bis zu 3 h: 35 € Über 3 h: 40 € |

Zunehmende Fahrzeuggröße



Quelle: Süddeutsche Zeitung (2016)



Quelle: Süddeutsche Zeitung (2016)

Anpassung in den Richtlinien

- Im Straßenraum beim Längsparken bleibt es bei 2,00 m Breite
- Auf Parkplätzen und in Parkhäusern/ Tiefgaragen werden breite Plätze empfohlen. (2,65 statt 2,50 m Breite)
- Garagenverordnung der Länder hat noch alte Werte (2,30 m Breite)

16.01.2023 / 06:52

Autos zu dick! Parkplätze sollen deutlich größer werden



Artikel vorlesen

00:00 / 02:43 1X

BotTalk

Immer breiter, immer länger, einfach immer größer eben: Für Autos gilt dieser Trend schon lange. Daher sollen nun auch Parkplätze an die neuen Normen angepasst werden – schließlich reicht der Platz sonst gar nicht aus. Bedeutet das für den Fuß- und Radverkehr, noch mehr Raum abgeben zu müssen?

Durchschnittlich 1,78 Meter sei ein Auto der Kompaktklasse – dazu gehören unter anderem Modelle wie der Opel Astra oder der VW Golf – heutzutage breit, rechnete der ADAC 2021 vor. Ende der 1970er Jahre waren die Fahrzeuge noch rund 20 Zentimeter schmäler. Inklusive der Seitenspiegel würden viele Autos die Zwei-Meter-Marke mittlerweile locker knacken – und erreichen damit fast schon die Mindestbreite von 2,30 Metern für Parkplätze.

Rechtliche Regelungen



Gliederung

- **Einleitung**
- **Aktuelle Probleme des Parkraummanagement**
 - Parkgebühren und Bußgelder
 - Zunehmende Fahrzeuggröße
- **Ausblick**

Ruhender Verkehr – Chancen und Probleme



Wir informieren Sie gerne regelmäßig!



ReLUT - Research Lab for Urban Transport
NEWSLETTER 02/2020

Herzlich Willkommen!
Seit unserem letzten Newsletter ist viel passiert. In Zeiten von Corona arbeitet unser Team weitestgehend im Home Office. Die Absage aller geplanten Veranstaltungen seit Mitte März, Kontaktbeschränkungen und, und, und halten uns in Asien und machen ein Umdenken in der wissenschaftlichen Arbeit erforderlich. Online-Plattformen und digitale Kommunikation bekommen eine ganz neue Bedeutung. Trotz der anstrengenden Zeit, in der wir alle gerade leben, geht der Forschungsgang weiter. Auf den nächsten Seiten möchten wir Sie gerne mit Informationen und Neuigkeiten zu unseren Forschungsarbeiten versorgen.
Viel Spaß bei der Lektüre wünschen Petra Schöke, Kai-Oliver Schocke und Tobias Hagen! Bleiben Sie gesund!

Personelles
Das ReLUT-Team wächst weiter. Als Masterstudentin „Global Logistics“ hat Nathalie Erlmann bisher in verschiedenen Projekten, vor allem in der Luftfahrtindustrie, mitgearbeitet. So konnte sie unser anderem Erfahrung in der Logistikberatung und in einem Logistik-Software-Unternehmen sammeln. Im Projekt „Car2go“ beschäftigt sie sich mit Ergonomie-Maßnahmen für die manuellen Prozesse in der Luftfrachtbranche.
Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit mit ihr!

+++ SAVE THE DATE +++
Logistikkongress 2020
Innovations- und Karrieremesse der Hochschulen Rhein-Main
wg. Corona verschoben auf den 7. Dezember 2020 im HOLM Frankfurt

Abschlussbericht zu „ZEW-FRM - emissionsarme Wirtschaftsverkehrs in Frankfurt/Main“ sowie der „Handlungsleitenden Wirtschaftsverkehr“ sind veröffentlicht
Das ReLUT untersucht in mehreren aufeinander aufbauenden Forschungsprojekten Wirtschaftsverkehrs in Rhein-Main-Gebiet.
Das Forschungsprojekt „Emissionsarme Wirtschaftsverkehrs Frankfurt/Rhein/Main“ beschäftigt sich mit der Übertragung von selbst entwickelten wissenschaftlichen Methoden und der wissenschaftlichen Begleitung innovativer Frachtkonzepte auf der letzten Meile. Die Methodik aus den Projekten Wirtschaftsverkehr 1.0 und 2.0 wurden auf die suburbane Umgebung übertragen. Analysiert wurde zum einen der Einsatz von innerstädtischen Ladezonen. Zum anderen erfolgte die digitale Auswertung von Lasterkennungen für den Wirtschaftsverkehr mithilfe einer App.
Einem Teil des Wirtschaftsverkehrs macht die kurze, Express- und Paket (KEP) Branche aus. Diese wuchs in den vergangenen zehn Jahren um durchschnittlich 4,3 % pro Jahr. Aufgrund dieses Wachstums stehen die KEP-Dienstleister, und mit ihnen auch die Kommunen, vor der Herausforderung, den daraus resultierenden anliegenden Verkehr effizient, umwelt- und umweltverträglich abzuwickeln. Insbesondere die letzte Meile im innerstädtischen Straßenzug sieht dabei immer wieder im Fokus. Aufgrund der begrenzten Flächenkapazität kommt es hier zu besonders vielen Nutzungskonflikten. Diese zeigen sich insbesondere in Form von verkehrswidrigen Halten bzw. Parken. Hilfreich kommt der Anstieg an Luftschadstoffen und Lärmemissionen in den ohnehin bereits stark betroffenen Innenstadtbereichen.

Abschlussbericht zu „ZEW-FRM - emissionsarme Wirtschaftsverkehrs in Frankfurt/Main“ sowie der „Handlungsleitenden Wirtschaftsverkehr“ sind veröffentlicht
Das Forschungsprojekt LastMileTram untersucht die Frankfurter Straßenbahn zur Erleichterung der Integration der Straßenbahn in den Betriebsprozess eines KEP-Dienstleisters. Im Zeitraum von Oktober 2018 bis Dezember 2019 erforschten unsere WissenschaftlerInnen den möglichen Zustellprozess von Paketen vom Depot zu einer Haltestelle in Stadtmitte mittels der Tram in den Innenstadtbereich zur finalen Übergabe an einen Lastenradfahrer. Ein gemeinsamer Pilotversuch mit der Verkehrsgesellschaft Frankfurt mbH (VGF) und Hermes Germany GmbH fand im April 2019 statt.
Eine Standortanalyse identifizierte geeignete Be- und Entladezonen. Für den geordneten Transport von Sendungen wurden gemeinsam mit der Hochschule für Gestaltung (HfG) in Offenbach standortstarke Transportzonen entwickelt und die Einsatzmöglichkeiten getestet. Mithilfe einer Kostenberechnung konnte der Vergleich zwischen der aktuellen konventionellen Zustellung per Lieferwagen und der einer Kombination aus Tram und Lastenrad gezogen werden. Eine CO₂-

+++ VERÖFFENTLICHUNGEN +++
Schocke, O., Schöke, P., Hohl, S., Gilbert, A. (2020) **LastMileTram - Empirische Forschung zum Einsatz einer Güterstraßenbahn am Beispiel Frankfurt am Main**, Abschlussbericht.
Schöke, P., Soike, O., Ahmady, P., Schocke, O., Hohl, S. (2020) **ZEW-FRM - Emissionsarme Wirtschaftsverkehrs in Frankfurt/Rhein/Main**, Abschlussbericht.
Bergfeld, F. und Wendt, D. H. (2020) **Buchliche, Alpinen nachhaltigen Transport und Logistik**, in: *Recht der Transportwirtschaft*, Ausgabe 4/2020, 34. April 2020, S. 121.
Hagen, T., Schocke, O. (2020) **„Schwarze Null“ überbrückt Lücke**, *Adm und Justiz* **Wirtschaft**, Pressemitteilung.
Schocke, O., Schöke, P., Hohl, S., Gilbert, A. (2020) **Mit der LastMileTram Innenstädte entspannen**, in: *Urbane Built*, Ausgabe März 2020, S. 26.
Schöke, P., Soike, O., Schocke, O. (2020) **Handlungsleitender Wirtschaftsverkehr**, Pressemitteilung.
Schweil-Kämpfing, S. und Hagen, T. (2020) **Neue Zustellformen müssen Prime-Kunden begeistern**, in: *Lebensmittelzeitung*, Ausgabe 08. Februar 2020, S. 60.
Frankfurt UAS (2020) **Gründe statt Transporter**, *Erfolgreiche Werbemaßnahmen in der standortübergreifenden Werksverteilung*, Pressemitteilung.

+++ SAVE THE DATE +++
Urban Transport Conference 2020
24.-25. September 2020 als Web Conference

Abschlussbericht zum Projekt „LastMileTram“ ist veröffentlicht
Das Forschungsprojekt LastMileTram untersucht die Frankfurter Straßenbahn zur Erleichterung der Integration der Straßenbahn in den Betriebsprozess eines KEP-Dienstleisters. Im Zeitraum von Oktober 2018 bis Dezember 2019 erforschten unsere WissenschaftlerInnen den möglichen Zustellprozess von Paketen vom Depot zu einer Haltestelle in Stadtmitte mittels der Tram in den Innenstadtbereich zur finalen Übergabe an einen Lastenradfahrer. Ein gemeinsamer Pilotversuch mit der Verkehrsgesellschaft Frankfurt mbH (VGF) und Hermes Germany GmbH fand im April 2019 statt.
Eine Standortanalyse identifizierte geeignete Be- und Entladezonen. Für den geordneten Transport von Sendungen wurden gemeinsam mit der Hochschule für Gestaltung (HfG) in Offenbach standortstarke Transportzonen entwickelt und die Einsatzmöglichkeiten getestet. Mithilfe einer Kostenberechnung konnte der Vergleich zwischen der aktuellen konventionellen Zustellung per Lieferwagen und der einer Kombination aus Tram und Lastenrad gezogen werden. Eine CO₂-

Wissen durch Praxis stärkt

Wissen durch Praxis stärkt

Wissen durch Praxis stärkt

Anmeldung und weitere Informationen unter: www.ReLUT.de

Kontakt

Prof. Dr.-Ing. Petra Schäfer

Geschäftsführende Direktorin

Research Lab for Urban Transport (ReLUT)

Frankfurt University of Applied Sciences

Fb 1: Architektur • Bauingenieurwesen • Geomatik

Gebäude HoST, Raum B 03 319

60318 Frankfurt am Main

+49 (0)69 1533 2797

petra.schaefer@fb1.fra-uas.de

www.relut.de

