

Gregor Schuh

Parken – ein intermediate Good der modernen Volkswirtschaft

Management Summary

SMART
MOBILITY

Intro

Der Umgang mit öffentlichem Raum ist eine zentrale, jedoch nicht immer offensichtliche Fragestellung, wenn wir über die Zukunft der Mobilität sprechen. Die Frage, die wir uns hierbei stellen müssen, ist, welche Implikationen neue Mobilitätsformen für die Raumplanung im engeren bzw. auch für das zukünftige Zusammenleben in urbanen Regionen im weitesten Sinne haben.

Das eigene Fahrzeug an öffentlichen Parkplätzen abzustellen ist aktuell eine Selbstverständlichkeit, sodass ein alternativer Nutzungsvorschlag oftmals mit Kopfschütteln quittiert wird. Dass im vergangenen Jahrhundert ganze Städte um das Automobil und nicht um die Menschen, die sie bewohnen, herum entstanden sind, gerät dabei in Vergessenheit.

Innovative, smarte Mobilitätslösungen, die es zum Teil heute schon am Markt gibt, führen uns jedoch das Offensichtliche vor Augen: Der Platz, der aktuell von stehenden Fahrzeugen eingenommen wird, wird in Zukunft immer stärker zurückgehen. Nicht nur durch effizientere Nutzungsmöglichkeiten von vorhandener Infrastruktur, sondern auch durch die steigende Popularität von Mobility-as-a-Service-Angeboten wird der Verzicht auf den eigenen PKW im städtischen Raum offenkundig. Entscheidende Faktoren für den zukünftigen Umgang mit Parkraum sind hierbei ein gestärktes Verständnis für aktuelle Ansätze zum Thema sowie ein Ausblick, wohin die Reise gehen kann.



EFS Smart Mobility behandelt im Whitepaper das Thema Parkraumwirtschaft im Allgemeinen und in der Stadt Wien im Besonderen.

Dabei werden 3 zentrale Fragen aufgegriffen:

- **Ist der öffentliche Parkraum ein Gut, welches allen gleichermaßen zugutekommen soll und kann?**
- **Welche Methoden und Werkzeuge stehen der öffentlichen Hand zur Verfügung, um Parkraum zu regulieren?**
- **Wie wird der Parkraum der Zukunft aussehen?**

Ist öffentlicher Parkraum ein Allgemeingut?

Parkraum wird von verschiedenen Nutzergruppen genutzt, welche unterschiedliche Anforderungen an diesen stellen. Zu den Nutzergruppen zählen BewohnerInnen, BesucherInnen, LieferantInnen, Angestellte/StudentInnen/Berufstätige, KonsumentInnen. Ein Allgemeingut zeichnet sich dadurch aus, dass es von allen Teilen einer Gesellschaft gleichermaßen genutzt werden kann. Eine Nutzung des öffentlichen Parkraumes darf aber zur gleichen Zeit zu keinem Nachteil anderen gegenüber führen. Das bedeutet, dass man nach Erfüllung der Anforderung an den Parkraum diesen verlassen sollte. Wird das nicht getan, wird

einer parkraumsuchenden Person ein Nachteil zugefügt. Um diese Situation zu verhindern, stehen dem Gesetzgeber unterschiedliche Methoden zur Verfügung, wie etwa die zeitliche Regulierung der Parkhöchstdauer. Weitere Regulierungsmethoden sind Parkgebühren, Sonderparkberechtigungen, City-Maut oder der Ausschluss von Verkehr.

Impulse zu Methoden & Werkzeuge der Parkraumwirtschaft

Die genannten Regulierungsmethoden kommen weltweit in unterschiedlichen Konstellationen zum Einsatz. Ziel ist es, die Verfügbarkeit des Parkraumes zu erhöhen. Ist diese kleiner als die Nachfrage, so kommt es zu einem Parkraumsuchverkehr. Dieser löst negative Effekte, wie zum Beispiel erhöhte CO₂ Emissionen, Stau- und Unfallgefahr, Lärmbelästigung, etc. aus. Ein effektives Parkraumkonzept muss diese negativen Effekte so gut wie möglich vermeiden. Die dem Gesetzgeber zur Verfügung stehenden Methoden reichen jedoch nicht immer aus, diese Herausforderung zu meistern. Daher sind Alternativen notwendig.

Ein möglicher Ansatz ist, leerstehenden Parkraum der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Der Errichtungskosten sind gering und die Lösung kann sofort genutzt werden. Oft gelingt es dadurch auch den Parkraum von der Oberfläche in den Untergrund zu verlegen. Die zur Verfügung stehende öffentliche Fläche kann alternativ genutzt werden.

Die Standzeit eines privaten Fahrzeuges beträgt ca. 90% seines Lebenszyklus. Soll mehr Parkraum generiert werden, so ist ein möglicher Ansatz, die Anzahl an privaten Fahrzeugen zu verringern. Wann ist jedoch eine Person bereit, auf ein

privates Fahrzeug zu verzichten. Eine Studie der Stadt Wien* hat ergeben, dass Personen dann bereit sind darauf zu verzichten, wenn es eine adäquate Möglichkeit gibt, jederzeit individuell Mobilität zu nutzen. - Eine Kombination aus einer gut ausgebauten öffentlichen Infrastruktur in Kombination mit Car-Sharing. Für Wege, welche regelmäßig zurückgelegt werden müssen greift man auf die öffentlichen Verkehrsmittel zurück. Für individuelle Reisen kann das Car-Sharing Angebot genutzt werden. Dieses Konzept setzt zum einen voraus, dass auch Randbezirke öffentlich gut erreichbar sind, zum anderen, dass das Car-Sharing Angebot das gesamte urbane Gebiet abdeckt.

Einen Schritt weiter gehen Konzepte, welche den Parkraum in den urbanen Gebieten an den Rand der jeweiligen Stadt verschieben. Die Grundidee ist, dass das Auto an der Stadtgrenze abgestellt wird und die Mobilität in der Stadt durch öffentliche Verkehrsmittel und bzw. Last-Mile-Angeboten abgedeckt wird. Der zur Verfügung stehende Parkraum innerhalb der Stadt kann alternativ genutzt werden. Bestehende Konzepte, wie zum Beispiel die Stadt Pontevedra (Spanien), zeigen dass durch solche Maßnahmen die Anzahl der Verkehrstoten um 90% und die CO₂-Emission um 70% reduziert werden konnten.

5 Take-Aways

- **Wir stehen nicht nur vor einer Mobilitätswende, sondern haben die Chance auf eine Parkraumwende.**
- **Öffentlicher Parkraum steht in einem Spannungsfeld zwischen der öffentlichen Hand, Wirtschaft und jedem Einzelnen.**
- **Parkraumkonzepte müssen die Charakteristika der einzelnen Gebiete berücksichtigen, um effizient zu sein.**
- **Parkraum muss dabei den Bedürfnissen der einzelnen Nutzergruppen gerecht werden, ohne den Status eines Allgemeingutes zu verlieren.**
- **Eine Regulierung übt immer einen Zwang aus, die negativen Effekte des Parksuchverkehrs können durch ein Umdenken der Mobilität vermindert werden.**

Die Ausführungen und Analysen zum Thema Parkraumwirtschaft und aktueller Maßnahmen, wurden durch Beobachtungen und Datenerhebung im 5. Wiener Gemeindebezirk untermauert.

Das Whitepaper in der Vollversion beinhaltet:

- **Deep-Dives zu Regulierungsmaßnahmen und -möglichkeiten**
- **internationaler Good-Practice Beispiele**
- **Ergebnisse der Beobachtung aus dem 5. Wiener Gemeindebezirk**
- **Ausblick & visionäre Ansätze**

Das Whitepaper „Parken – ein intermediate Good der modernen Volkswirtschaft?“ ist bei Interesse auf Anfrage erhältlich; per Email an: **smartmobility@efs.at**

Über den Autor



Gregor Schuh, Project Manager bei EFS Consulting, war während seines Wirtschafts- und Politikwissenschaftsstudium als gewählter Mandatar im Verkehrsausschuss und Bauausschuss auf Wiener Bezirksebene tätig. Nach erfolgreicher Beendigung beider Studien entschied er sich für die Privatwirtschaft und beschäftigt sich bei EFS Consulting aktuell mit den Feldern Operation Excellence, Teststrategie, IT-Sicherheit, Transformationsmanagement und Produkt- und Plattformentwicklung. Seine Leidenschaft für urbane Mobilität findet bei Smart Mobility @ EFS Consulting sein nachhaltiges zuhause.

gschuh@efs.at

REAL
PEOPLE.
REAL
BUSINESS.

EFS
CONSULTING