

Dieser Leitfaden richtet sich an Gemeinden. Er zeigt auf, wie man die Nutzung des vorhandenen Parkraums im öffentlichen Interesse steuern kann.

P 02 PARKRAUMMANAGEMENT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Oft gestellte Fragen (FAQ)

- > Wie verhindert man das Zuparken von Wohnvierteln?
- > Wie bewirtschaftet man öffentliche Parkplätze im Sinne des lokalen Einzelhandels?
- > Wie geht man mit dem Abstellen von Kleintransportern und Wohnmobilen um?
- > Wie gewährleistet man eine gute Erreichbarkeit für den Lieferverkehr, Paketdienste, Pflege- und Hilfsdienste sowie für Firmen, die Montage- bzw. Reparaturarbeiten durchführen?
- > Wie kann man den Parksuchverkehr reduzieren?

Themen

Parkraummanagement als iterativer Prozess	4
Bestandsanalyse (Ist-Zustand)	5
Zieldefinition (Soll-Zustand)	7
Wahl der Bewirtschaftungsform	8
Anwohnerparken <i>stationnement résidentiel</i>	11
Kostenpflichtiges Parken <i>parking payant</i>	14
Parken mit Parkscheibe <i>disque</i>	15
Sonderparkplätze und -regelungen	16
Sondernutzungen	16
Parkverbot für bestimmte Nutzergruppen	18
Begleitende Maßnahmen	19
Bürgerbeteiligung und Kommunikation	19
Kontrolle	20
Parkleitsystem	21
Bündelung von Dienstleistungen an Parkplätzen	22
Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen	23

Auf einen Blick

Mit den Instrumenten des Parkraummanagements kann eine Gemeinde das Parken im öffentlichen Raum so organisieren, dass ein bestimmter Nutzertyp (z. B. Kunden des Einzelhandels, Anrainer ohne privaten Parkplatz, Lieferanten), der in den Augen der Gemeinde den Parkplatz am sinnvollsten gebraucht, die bestmögliche Chance auf eine Parkmöglichkeit erhält. Parkraummanagement erlaubt es, Parkplätze effizient zu verwalten und der Nachfrage nach zusätzlichen Parkplätzen entgegenzuwirken.

Glossar

Parkraummanagement Sammelbegriff für die zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung. Erfolgt mittels reglementarischer, organisatorischer oder baulicher Maßnahmen. Erreicht eine zweckgebundeneren Nutzung des Parkraums. Das kann zur Folge haben, dass weniger Parkflächen notwendig sind.

Parkraumbewirtschaftung Instrument des Parkraummanagements, das sich mit reglementarischen Maßnahmen wie z. B. Anwohnerparken, kostenpflichtigem Parken oder Parken mit Parkscheibe befasst.

Beschilderung von stationnement, parking und zone

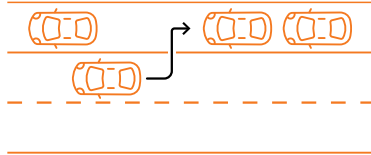


jours ouvrables
lundi - samedi
08.00 - 18.00h
excepté 2h

C,18

Stationnement

Soll ein **Parkstreifen** bewirtschaftet werden, so ist das Verkehrszeichen C,18 (*stationnement interdit*) zu benutzen. **Ausnahmen** – wie z. B. kostenpflichtiges Parken oder Sondernutzungen – sind mit dem **Zusatzzeichen** „excepté ...“ zu kennzeichnen.

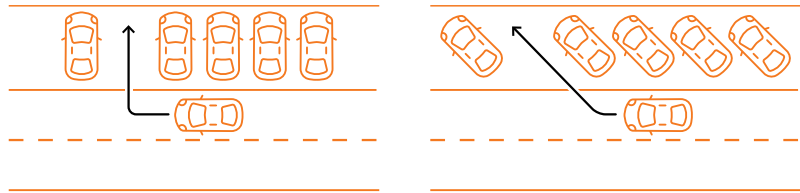


jours ouvrables
lundi - samedi
08.00 - 18.00h
max. 2h

E,23

Parking

Sind die zu bewirtschaftenden Parkplätze **senkrecht oder schräg zur Straße** positioniert, wird das Verkehrszeichen E,23 (parking), also das „blaue P“ verwendet. **Zusatzzeichen** zeigen die dort gültige **maximale Parkdauer** (z. B. „max. 2h“) an, oder reservieren einzelne Parkplätze für eine **Sondernutzung** wie z. B. Carsharing > [siehe Seite 16](#).



H,1



H,2

Zone

Der Beginn einer **Bewirtschaftungszone** wird durch das Verkehrszeichen H,1 (*début de zone*) in Kombination mit dem Verkehrszeichen C,18 (*stationnement interdit*) und der jeweilig gültigen Reglementierung gekennzeichnet. Das Ende wird entsprechend mit dem Verkehrszeichen H,2 (*fin de zone*) dargestellt. Achtung: diese Verkehrszeichen reglementieren **ausschließlich die Längsparkplätze** (Parkstreifen) innerhalb der Zone. Zusätzliche senkrecht bzw. schräg zur Straße markierten Parkplätze müssen jeweils gesondert reglementiert und mit dem Verkehrszeichen E,23 (siehe oben) versehen sein.

Commission de circulation de l'État

Um sicherzustellen, dass die reglementarischen Maßnahmen dem **Code de la Route** entsprechen, kann die Gemeinde bei der **Commission de circulation de l'État** Rat einholen. So dürfen die **Zusatzzeichen** nicht beliebig formuliert werden. Der **Code de la Route** definiert mehrere Szenarien, die das Parken verbieten. Diese müssen bei der Planung berücksichtigt werden.

OFT GESTELLTE FRAGEN (FAQ)

Wie verhindert man das Zuparken von Wohnvierteln?

Das Langzeit- und Dauerparken in Wohnvierteln kann von der Gemeinde durch **Parkraummanagement** unterbunden werden [> siehe Seite 4](#). Vor der Wahl einer **Bewirtschaftungsform** sollten eine **Bestandsaufnahme** durchgeführt und klare **Ziele** festgelegt werden. Auch das Ausweisen von **Sonderparkplätzen und -regelungen** sowie das Einführen von **Parkverboten für bestimmte Nutzergruppen** sind Bestandteil des Parkraummanagements. Dieses sollte durch eine gute **Bürgerbeteiligung und Kommunikation** begleitet werden. Ohne eine rigorose **Kontrolle** ist Parkraummanagement jedoch wirkungslos.

Wie bewirtschaftet man öffentliche Parkplätze im Sinne des lokalen Einzelhandels?

Der Einzelhandel profitiert in erster Linie von einer hohen Umschlagshäufigkeit – auch *turnover* genannt [> siehe Seite 6](#). In der Regel hat man mehr von vier Kunden, die jeweils eine halbe Stunde parken, als von einem Kunden, der sein Auto zwei Stunden lang vor dem Laden abstellt. Dies erreicht eine Gemeinde durch **kostenpflichtiges Parken** [> siehe Seite 14](#) oder **Parken mit Parkscheibe** [> siehe Seite 15](#). Zudem kommt das Ausweisen von **Sonderparkplätzen**, wie z. B. als **Liefer- und Ladezonen**, dem Einzelhandel zugute [> siehe Seite 16](#). Derartige Maßnahmen sollten **im Vorfeld** mit den betroffenen Betrieben besprochen werden [> siehe Seite 19](#).

Wie geht man mit dem Abstellen von Kleintransportern und Wohnmobilen um?

Das Abstellen von Kleintransportern (*camionnettes*) und Wohnmobilen (*motor-homes*) kann durch zwei Maßnahmen unterbunden werden: Zum einen durch **Parkverbote** [> siehe Seite 18](#) mitsamt entsprechender **Kontrolle** [> siehe Seite 20](#). Zum anderen durch das Ausweisen von spezifischen Ausweichparkplätzen. Dies können entweder permanente Parkflächen sein, wie z. B. in einem hohen Erdgeschoss eines Parkhauses in einem Wohnviertel oder auf Parkplätzen, die in der Nacht nicht genutzt werden, wie beispielsweise an einem Friedhof.

Wie gewährleistet man eine gute Erreichbarkeit für den Lieferverkehr, Paket-, Pflege- und Hilfsdienste sowie für Firmen, die Montage- bzw. Reparaturarbeiten durchführen?

Durch das **Ausweisen von Liefer- und Ladezonen** [> siehe Seite 16](#) oder das **Einführen von nutzungsspezifischen Parkausweisen** – den **vignettes professionnelles** [> siehe Seite 11](#) – wird die Erreichbarkeit für diese Dienste gewährleistet. Eine Paketstation kann zudem die innerstädtischen Fahrten von Liefer- bzw. Paketdiensten verringern [> siehe Seite 22](#).

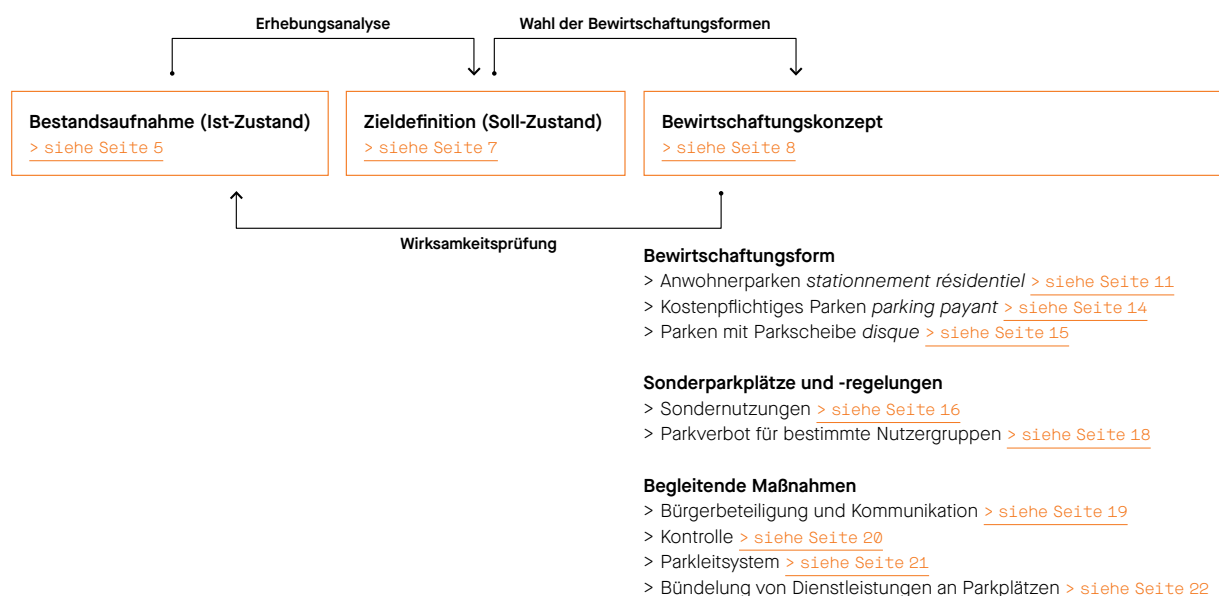
Wie kann man den Parksuchverkehr reduzieren?

Den Parksuchverkehr reduziert man einerseits durch ein **Parkleitsystem** [> siehe Seite 21](#) und andererseits dadurch, dass man in Zentrumsnähe keine öffentlich zugänglichen Parkplätze, die nicht durch ein Parkleitsystem ausgewiesen werden, anbietet. Diese werden nämlich von vielen Autofahrern, in der Regel vergeblich, noch vor den größeren Parkhäusern erst einmal angefahren.

Parkraummanagement als iterativer Prozess

Effizientes Parkraummanagement geht von einer objektiven Bestandsaufnahme aus, definiert auf partizipative Art und Weise Ziele, arbeitet ein Bewirtschaftungskonzept zum Erreichen dieser Ziele aus und überprüft regelmäßig die Wirksamkeit des Bewirtschaftungskonzepts durch eine erneute Bestandsaufnahme.

Der iterative Prozess des Parkraummanagements ↓



Mit einer **Bestandsaufnahme** und deren **Analyse** wird zuerst die Frage beantwortet: „*Welche Parkplätze gibt es und wie werden sie aktuell genutzt?*“. Danach setzt die Gemeinde allgemeine und sich auf spezifische Straßenabschnitte beziehende Ziele fest, wie das gewünschte Parkverhalten sein sollte. Ausgehend von dieser **Zieldefinition** wird ein **Bewirtschaftungskonzept** ausgearbeitet.

Dabei kombiniert man verschiedene **Bewirtschaftungsformen**, definiert **Sonderparkplätze und -regelungen** und ergreift **begleitende Maßnahmen**. Auch wenn man es nie jedem Einzelnen Recht machen kann, empfiehlt sich eine **Beteiligung** der betroffenen Interessengruppen, wie Anrainer und Einzelhändler. Alle paar Jahre sollte die Gemeinde die Wirksamkeit der ergriffenen **Maßnahmen evaluieren**. Dies kann durch eine vollständige oder aber auch stichprobenartige Parkraumerhebung erfolgen. Ausgehend von diesem Monitoring kann man das **Bewirtschaftungskonzept entsprechend anpassen**.

Bestandsaufnahme (Ist-Zustand)

Je umfassender und detaillierter die Bestandsaufnahme ist, desto zielgerichteter können die Bewirtschaftungsmaßnahmen sein.

Eine großflächig angelegte **Bestandsaufnahme** gibt einen objektiven Überblick über das aktuelle Parkverhalten. Sie ermöglicht der Gemeinde, ein flächendeckendes und maßgeschneidertes Bewirtschaftungskonzept für den öffentlichen Parkraum auszuarbeiten. Auch bei punktuellen Problemen (z. B. Parkdruck nur im Zentrum), ist es sinnvoll, die angrenzenden Gebiete mit zu untersuchen und diese ggf. in das Konzept einzubinden. So kommt man einer Verlagerung des Problems zuvor.

Die Bestandsaufnahme besteht aus der **Erfassung** der Anzahl an Parkplätzen, etwaiger Sondernutzungen, sowie einer **Parkraumerhebung**.

Parkraumerhebung

Damit eine Parkraumerhebung aussagekräftig ist, muss sie den gesamten Zeitraum abdecken, in dem Parkprobleme festgestellt wurden. In der Regel eignet sich hierfür **ein Werktag mit typischer Verkehrsbelastung** außerhalb der Schulferien. Bei der Bestandsaufnahme ist es wichtig, auch das „Wildparken“ (informelles Parken auf nicht ausgewiesenen Parkplätzen) im öffentlichen Raum zu erfassen, damit diese Erkenntnisse ins Bewirtschaftungskonzept einfließen können. In Gebieten mit einer hohen Anzahl an dauer- oder langzeitparkenden Anwohnern kann zwecks Abschätzung möglicher Alternativen auch aufgenommen werden, inwiefern die von der Straße aus sichtbaren privaten Parkmöglichkeiten belegt sind.

Bei einer guten Erhebung wird das Parkverhalten auf jedem einzelnen öffentlichen Parkplatz in der Regel **im Halbstundentakt mittels Kennzeichenerfassung** dokumentiert. Die Kennzeichenerfassung dient keineswegs dazu, die Eigentümer der parkenden Autos zu identifizieren, sondern allein dazu, die **Parkdauer** der einzelnen Fahrzeuge zu ermitteln. Eine Parkraumerhebung ist nicht kompliziert (siehe Beispiel unten), aber personalintensiv. Sie kann vom Gemeindepersonal durchgeführt werden, oder durch das Planungsbüro, welches das Parkraumkonzept ausarbeitet.

Auswertung einer Parkraumerhebung mit Kennzeichenerfassung (Ausschnitt) ⌵

	7:00 – 7:30	7:30 – 8:00	8:00 – 8:30	8:30 – 9:00	9:00 – 9:30	9:30 – 10:00
Parkplatz 1	AA 1111			FREI	GG 3333	
Parkplatz 2	FREI	BB 2222				
Parkplatz 3	CC 1111					FREI
Parkplatz 4	DD 2222	TT 8888			EE 4444	
Parkplatz 5		FREI	FF 7777			
Parkplatz 6	II 9999				FREI	

Durch eine Parkraumerhebung lassen sich drei Indikatoren messen, die als Grundlage für das Bewirtschaftungskonzept dienen:



Belegungsgrad = Welcher Anteil der Parkplätze wird genutzt?

- > Beispiel: Wenn um 9 Uhr in einem Untersuchungsgebiet mit insgesamt 100 Parkplätzen 60 Parkplätze belegt sind, beträgt der Belegungsgrad zu diesem Zeitpunkt 60%.
- > Je höher der Belegungsgrad, desto sinnvoller ist eine Parkraumbewirtschaftungsmaßnahme. Bei einem niedrigen Belegungsgrad kann eine Umgestaltung des nicht genutzten Parkraums in Erwägung gezogen werden.
- > Generell sollte für Parkplätze im öffentlichen Raum, die eine hohe Umschlagshäufigkeit erfordern (z. B. Einzelhandel, Lieferparkplätze), ein Belegungsgrad von 85% angestrebt werden. Dadurch bleibt jeder siebte Parkplatz frei. Bei Parkplätzen mit längerfristiger Nutzung (z. B. in Wohngebieten) liegt der angestrebte Wert bei 95%. > [Siehe P 01, Seite 12](#)



Umschlagshäufigkeit = Wie viele Autos belegen im Laufe eines Tages den gleichen Parkplatz?

- > Beispiel: Wenn 200 Parkplätze im Untersuchungszeitraum (z. B. von 6 bis 19 Uhr) von insgesamt 700 Fahrzeugen belegt wurden, beträgt die durchschnittliche Umschlagshäufigkeit 3,5 (= 700 : 200).
- > Je höher die Umschlagshäufigkeit, desto effizienter die Parkraumnutzung.
- > Der Einzelhandel profitiert mehr von einem Parkplatz, der eine hohe Umschlagshäufigkeit generiert, als von fünf Parkplätzen, auf denen den ganzen Tag lang dieselben Autos stehen.



Parkdauer = Belegungszeit eines Parkplatzes durch ein einzelnes Fahrzeug

- > Unter „Kurzzeitparken“ versteht man sämtliche Parkvorgänge, die kürzer als eine Stunde sind.
- > Eine effiziente Parkraumnutzung kennzeichnet sich dadurch aus, dass in der Nähe von besucherintensiven Einrichtungen (z. B. Einzelhandel, öffentliche Einrichtungen) die Parkdauer prinzipiell kürzer und in den Wohngebieten länger ausfällt.

Zieldefinition (Soll-Zustand)

Ausgehend von der Bestandsaufnahme kann die Gemeinde kurz- und langfristige Ziele festlegen, indem sie folgende Fragen beantwortet:

- > Entlang welcher Hauptstraßen soll gar nicht längsgeparkt werden?
> [Siehe P 03, Seite 7](#)
- > Wer (Geschäftsleute, Anwohner, Lieferdienste etc.) beschwert sich in welchen Straßen über welches Parkverhalten (Arbeitnehmer, Wohnwagen, Dauerparker, Baustellenfahrzeuge, Nutzfahrzeuge etc.)?
- > Welche Nutzergruppen sollen auf welchen Parkplätzen bevorzugt werden (z. B. Anwohner, Lieferverkehr)? Soll den anderen Nutzergruppen anderswo eine Alternative angeboten werden? Wenn ja, wo?
- > Wie möchte die Gemeinde den öffentlichen Raum nutzen? Gibt es Straßen oder Plätze, die sie im Sinne einer besseren Aufenthaltsqualität oder zu sichereren Rad- und Fußwegen umgestalten möchte?
- > Wo könnten Längsparkplätze durch einen gebündelten Parkplatz abseits des Straßenraums ersetzt werden? > [Siehe P 03](#)
- > Inwiefern und zu welchem Preis will die Gemeinde öffentliche Parkplätze Langzeit-, Nacht- und Dauerparkern zur Verfügung stellen und somit öffentlichen Raum de facto privatisieren?
- > In welchen Straßen könnten die Anwohner zumindest ihren Erstwagen auf dem Privatgrundstück parken? Soll der Bedarf für das Abstellen von Zweit- oder Drittwagen im öffentlichen Raum durch eine Carsharing-Station reduziert werden?
- > Soll unterbunden werden, dass Arbeitnehmer ihre Fahrzeuge während der Arbeitszeit im öffentlichen Raum abstellen?
- > Möchte die Gemeinde ihre Einwohner dazu ermuntern, kurze Wege innerhalb ihrer Ortschaft zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückzulegen, oder soll den Einwohnern das Autofahren von der Wohnung ins Zentrum vereinfacht werden?
- > Wo sind Sonderparkplätze und -regelungen notwendig (z. B. Liefer- oder Carsharing-Parkplätze, Ladesäulen)?
- > Gibt es Parkplätze, die so viele Nutzer, oder eine spezifische Nutzergruppe anziehen, dass es sinnvoll wäre, dort ein zusätzliches Mobilitätsangebot (z. B. eine Carsharing-Station) oder eine besondere Dienstleistung (z. B. Paketstation) anzubieten > [siehe Seite 22?](#)

Wahl der Bewirtschaftungsform

Statt immer mehr öffentliche Parkplätze zu schaffen, kann die Gemeinde ihre Ziele kostengünstiger durch eine Parkraumbewirtschaftung erreichen. Sie hat die Wahl zwischen drei reglementarischen Bewirtschaftungsmaßnahmen:



Anwohnerparken
stationnement résidentiel
> siehe Seite 11



Kostenpflichtiges Parken
parking payant
> siehe Seite 14



Parken mit Parkscheibe
disque
> siehe Seite 15

Bewirtschaftungsmaßnahmen sind vor allem dann angebracht, wenn der **Parkdruck hoch** ist und verschiedene **Nutzergruppen (Bewohner, Kunden, Beschäftigte)** um die vorhandenen Parkplätze **konkurrieren**. Auch wenn für andere Nutzungen (z. B. geplanter Radweg, Grünanlagen etc.) Platz im öffentlichen Raum geschaffen werden muss, ist eine Parkraumbewirtschaftung sinnvoll oder gar unabdingbar.

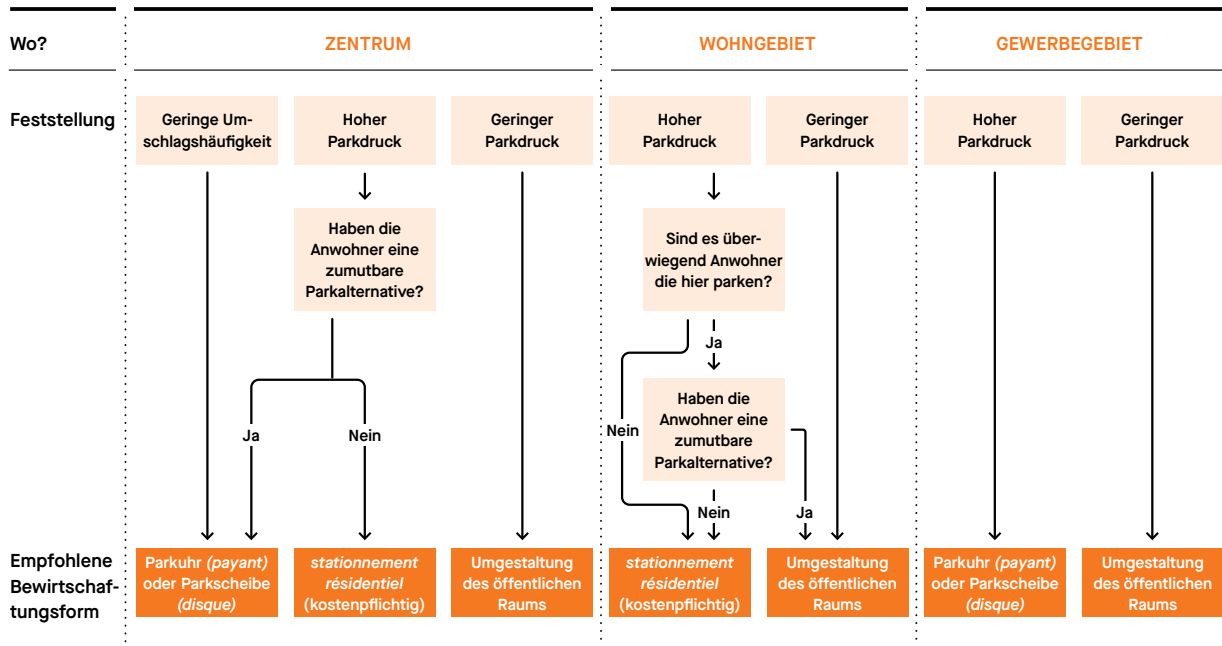
In zentralen Gebieten (z. B. in der Nähe von Einzelhandel, öffentlichen Einrichtungen etc.) ist eine **höhere Umschlagshäufigkeit** wichtig, damit der vorhandene Parkraum von möglichst vielen genutzt werden kann. **Je wichtiger die Verfügbarkeit von Parkplätzen ist, desto restriktiver** sollte die Bewirtschaftung sein (höhere Kosten, kürzere Maximaldauer).

Zudem muss geprüft werden, inwiefern zumindest ein Teil des Parkraums **in Parkhäuser oder auf andere private Flächen verlagert** werden kann. Bei geringem Parkdruck im Zentrum, sollte ein Rückbau (bzw. eine Verlagerung) der Parkplätze in Erwägung gezogen werden. > [Siehe P 03](#)

In Wohngebieten hingegen sollten öffentliche Parkplätze ausschließlich, oder zumindest bevorzugt, **den Anwohnern**, die für ihren Erstwagen keine private Parkmöglichkeit haben, sowie **Lieferanten** zur Verfügung gestellt werden > [siehe Seite 10](#). Im Gegensatz zu einem zentralen Gebiet, ist in einem Wohngebiet eine hohe Umschlagshäufigkeit weniger ausschlaggebend. Die Verweilqualität im öffentlichen Raum ist jedoch - besonders für Kinder - ebenso wichtig.

Um sicherzustellen, dass die reglementarischen Maßnahmen dem **Code de la Route** entsprechen, kann die Gemeinde bei der **Commission de circulation de l'État** Rat einholen.

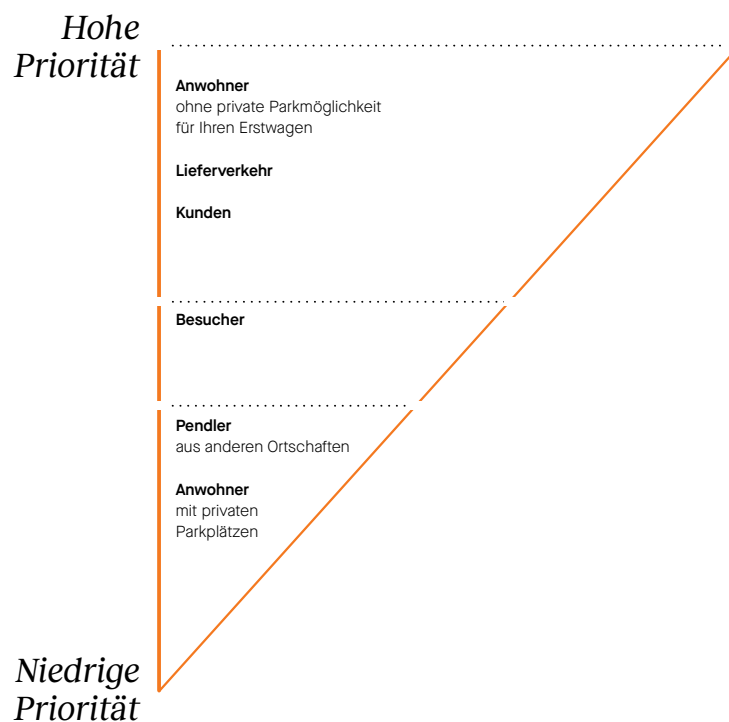
Entscheidungsbaum für die Wahl der Bewirtschaftungsform ↓



In den meisten Fällen ist ein **Instrumentenmix** - bestehend aus **Anwohnerparken** (*stationnement résidentiel*), **Parkgebühren und Parkscheibe** - sinnvoll. Jedes Parkraumkonzept sollte so gestaltet sein, dass es **leicht verständlich und nachvollziehbar** ist.

Ist ungenutzter privater Parkraum verfügbar, spricht dies für eine Bewirtschaftung bzw. eine Umgestaltung der öffentlichen Parkplätze.

Priorisierung der Nutzergruppen von beschränktem öffentlichem Parkraum ↓



Dabei ist eine **Priorisierung** (siehe Abbildung) unabdinglich. Wer in einem Altbau ohne privaten Parkplatz wohnt, hat einen größeren Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum als ein Bewohner eines modernen Mehrfamilienhauses mit Tiefgarage.

An zweiter Stelle kommen die Bedürfnisse des lokalen Handels (Kunden, Lieferverkehr). Die übrigen Nachfragegruppen – insbesondere Anwohner, die über private Parkplätze verfügen und nicht ansässige Berufspendler – sollten die niedrigste Priorität genießen. Prinzipiell sollten vor allem letztere zu einer Änderung der Verkehrsmittelwahl bewegt werden, bzw. sollte ihr Arbeitgeber ausreichend Parkplätze am Arbeitsplatz zur Verfügung stellen.

Anwohnerparken

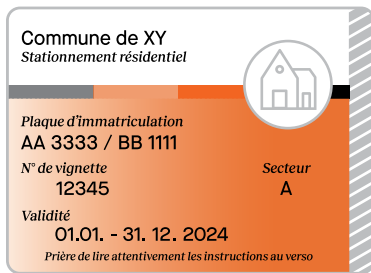
stationnement résidentiel

Beim Anwohnerparken (*stationnement résidentiel*) bietet die Gemeinde ihren Einwohnern den Erwerb einer Vignette an, die in der jeweiligen Zone das Parken im öffentlichen Raum uneingeschränkt erlaubt. Autofahrer ohne Vignette müssen in diesem Fall, je nach geltender Regulierung, entweder bezahlen (*parking payant*) oder eine Parkscheibe auslegen (*disque*). Die Erteilungskriterien, sowie die Art, der Preis und die maximale Anzahl an Vignetten werden von der Gemeinde festgelegt.

Arten von Parkausweisen (Vignetten)

In Luxemburg kann die Gemeinde die folgenden Arten von Parkausweisen ausstellen:

- | | |
|---|--|
| <i>Vignette permanente</i> | <ul style="list-style-type: none">> „Klassischer“ Anwohnerparkausweis, der ausschließlich von den Einwohnern der jeweiligen Gemeinde beantragt werden kann (als Einwohner gilt nur, wer in der betroffenen Zone wohnt)> Sollte kostenpflichtig sein> Ist immer bis zum Ende des jeweiligen Kalenderjahres gültig und muss jährlich erneuert werden |
| <i>Vignette provisoire</i> | <ul style="list-style-type: none">> Wird für temporäre Zwecke (z. B. im Falle eines Ersatzfahrzeugs) an Einwohner ausgestellt, die bereits eine <i>vignette permanente</i> besitzen, bzw. für ein im Ausland zugelassenes Fahrzeug bei einem Umzug in die Gemeinde> Gültigkeit ist zeitlich begrenzt (z. B. maximal 20 Tage)> Kann kostenlos ausgestellt werden |
| <i>Vignette visiteur:</i> | <ul style="list-style-type: none">> Für Gäste, die über einen längeren Zeitraum zu Besuch sind> Gültigkeit ist zeitlich begrenzt (z. B. zwischen einer Woche und drei Monaten)> Sollte kostenpflichtig sein |
| <i>Vignette professionnelle</i> | <ul style="list-style-type: none">> Kann für bestimmte berufliche Aktivitäten ausgestellt werden, wie z. B. Pflege- und Hilfsdiensten oder Firmen, die Montage- bzw. Reparaturarbeiten bei einem Kunden durchführen> Gültig für die Zeit der durchzuführenden Arbeiten oder Leistungen> Kann kostenpflichtig sein |
| <i>Vignette de stationnement pour camionnettes</i> | <ul style="list-style-type: none">> Erlaubt es, gewerblich genutzte Lieferwagen bzw. Kleintransporter auf den dafür vorgesehenen Flächen abzustellen> Sollte kostenpflichtig sein |



Anzahl der Vignetten

Beim **Ausstellen von Vignetten** sollte die Gemeinde **auch die privaten Parkplätze** berücksichtigen. Es besteht keine Notwendigkeit, sein Fahrzeug im öffentlichen Raum abzustellen, wenn dafür auf dem privaten Grundstück Platz ist.

Um den öffentlichen Raum zu entlasten, sollte die **Anzahl der Vignetten** auf **maximal eine bzw. zwei pro Haushalt** beschränkt werden. Es kann ermöglicht werden, auf derselben Vignette zwei verschiedene Kennzeichen einzutragen.



Kosten

Der Preis sollte sich möglichst am **Marktpreis** für einen ähnlichen Parkplatz orientieren. > [Siehe P 01](#) Anwohnervignetten unter dem Marktpreis stellen eine **Bezuschussung des Langzeit- und Dauerparkens** im öffentlichen Raum dar. Von der Aufenthaltsqualität her geht dies auch zulasten der Haushalte, die ihr Privatfahrzeug nicht im öffentlichen Raum abstellen. Zudem verleitet ein zu niedriger Preis dazu, das Auto am Straßenrand abzustellen und die private Garage anderweitig zu nutzen oder gar zu vermieten, was dem Ziel des *stationnement résidentiel* zuwiderläuft.

> [Siehe P 01, Seite 10](#)

In begründeten **Ausnahmefällen** kann die Anwohnervignette günstiger sein, z. B. für Nutzergruppen mit hoher Priorität > [siehe Seite 10](#).

Darf ein Haushalt mehr als eine Vignette beantragen, so sollte der Preis **gestaffelt** sein. Die zweite Vignette sollte dabei wesentlich mehr kosten als die erste.

Einteilung der Ortschaft in Parkzonen

Der Zweck einer **Zoneneinteilung** ist, dass Anwohner möglichst nahe an ihrer Wohnung einen Parkplatz finden. Je weiträumiger eine Parkzone ausgelegt wird, desto weiter weg muss der Anwohner unter Umständen parken, da auch aus anderen Straßen Autos vor seiner Tür abgestellt werden können. Die **Zonengrenzen** müssen zudem für die Anwohner **nachvollziehbar** sein. Sie können einem namentlich bekannten Stadtviertel entsprechen oder die natürliche Trennwirkung eines Gewässers, einer Bahntrasse oder Hauptverkehrsstraße aufgreifen.

Vignetten, die das Parken auch über die Zone, in der man selbst wohnt, hinaus erleichtern, untergraben nicht nur den Zweck der Zoneneinteilung, sondern auch die Ziele des Nationalen Mobilitätsplans 2035. Indem die Gemeinde das Parken nämlich nicht nur für die Anwohner einer Zone, sondern für alle Einwohner der Ortschaft auf dem gesamten Stadtgebiet vereinfacht, fördert sie die Nutzung des Privatautos für die kurzen Wege innerorts. Also jenes Mobilitätsverhalten, wegen dem Ortskerne, lokale Geschäfte, Radfahren und Zufußgehen unattraktiv bleiben und Anwohner einer unnötig hohen Verkehrslast ausgesetzt werden. Von solchem **stadtweiten Einwohnerparken** (statt auf die Wohnzone beschränktem Anwohnerparken) ist also **abzuraten**. Da das Parken in einer Zone ohnehin nicht exklusiv den Anwohnern vorbehalten werden darf, können auch Fahrzeuge ohne Vignette dort parken - nur unterliegen sie dann einer anderen Bewirtschaftungsform.

Der Eingangsbereich der jeweiligen Zone ist mit einer entsprechenden **Beschilderung** (siehe Beispiel unten) zu kennzeichnen > [siehe Seite 2](#).



H,1

Bewirtschaftungszeit

Die Bewirtschaftungszeit, also das Zeitfenster, in dem Fahrzeuge ohne Vignette nicht uneingeschränkt parken dürfen, sollte in allen Parkzonen einer Gemeinde **einheitlich** sein. Sie kann sich auf den Zeitraum beschränken, wo ein **Parkdruck** festgestellt wurde und andere Nutzer mit den Anwohnern um dieselben Parkplätze konkurrieren.

Das links abgebildete Verkehrszeichen begrenzt das Parken für Fahrzeuge ohne Vignette von montags bis freitags zwischen 8 und 18 Uhr auf maximal zwei Stunden, wofür eine Parkscheibe ausgelegt werden muss > [siehe Seite 15](#). Anwohner mit gültiger Vignette können diese Parkplätze uneingeschränkt nutzen. In diesem Beispiel dürfen Autos ohne Vignette nur samstags und sonntags sowie nachts zwischen 18 und 8 Uhr ohne Parkscheibe parken.

Anwohnerparken in Paris

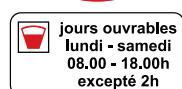
Seit 2021 können die Fahrzeughalter, die ihren Hauptwohnsitz in Paris haben, eine **Anwohner-vignette** beantragen. Diese erlaubt es, in den vier umliegenden Parkzonen des Wohnsitzes zu einem **reduzierten Tagessatz** zu parken (*droit de stationnement à tarif préférentiel*). Die Vignette kostet 45 Euro pro Jahr. Damit darf der Anwohner sein Auto für zusätzlich 1,50 Euro pro Tag, bzw. 9 Euro pro Woche im öffentlichen Raum abstellen. Für Besucher kostet dies auf denselben Parkplätzen 6 Euro (Zone 1) oder 4 Euro (Zone 2) pro Stunde. So wird für Besucher das Parken in einem Parkhaus bereits ab der zweiten Stunde günstiger als das Parken am Straßenrand.

Kostenpflichtiges Parken

parking payant

Sind Parkplätze zu günstig oder gar gratis, ist die Gefahr groß, dass diese von Langzeit- und Dauerparkern blockiert werden. Parkplätze, auf denen die Gemeinde – zum Beispiel im Interesse des lokalen Einzelhandels – eine hohe Umschlagshäufigkeit wünscht, sollen bewirtschaftet werden, so dass möglichst viele Autofahrer am selben Tag eine begrenzte Anzahl attraktiv gelegener Parkplätze nutzen können.

Es ist sinnvoll, die Parkgebühren zu staffeln. Die **Staffelung** sollte sich dabei **am Parkdruck orientieren**. Das **Parken im Ortskern** mit höherem Publikumsverkehr und einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr sollte **teurer** sein **als in den Randlagen** sowie in den Wohngebieten. Zudem sollte das Parken im **öffentlichen Straßenraum immer teurer als in den umliegenden Parkhäusern** sein. Eine besonders dynamische und erfolgreiche Version einer gestaffelten Bepreisung praktiziert „*SFPark*“ in San Francisco. > [Siehe P01, Seite 12](#)



C. 18

Die **maximale Parkdauer** beträgt im Idealfall **zwischen 30 Minuten und 3 Stunden**. In Gebieten mit viel Einzelhandel sollte die Parkdauer kürzer sein, um eine **höhere Umschlagshäufigkeit**, und damit eine **effizientere Nutzung** der Parkplätze, zu generieren. In der Nähe von Restaurants kann die maximale Parkdauer hingegen länger als 30 Minuten sein, um dem Kundenverhalten gerecht zu werden.

Das nebenstehende Verkehrszeichen kennzeichnet einen kostenpflichtigen Parkplatz und beschränkt die Parkdauer auf maximal 2 Stunden (von montags bis samstags zwischen 8 und 18 Uhr). In diesem Beispiel müssen auch Inhaber einer Anwohnergeldbescheinigung bezahlen.



Lange Wege zu den Parkscheinautomaten, oder **Warteschlangen** davor, verleiten manche Autofahrer dazu, keinen Parkschein zu ziehen. Die Automaten sind am besten so angeordnet, dass die Entfernung zu den parkenden Fahrzeugen nicht mehr als **60 m** beträgt. Alternativ oder zusätzlich kann man die Möglichkeit schaffen, Parkgebühren auch mit dem Handy zu bezahlen.

Als „**Brötchentaste**“ bezeichnet man das **kurze kostenfreie Parken in bewirtschafteten Gebieten** (15 oder 30 Minuten). Der Fahrzeughalter muss dennoch einen Blanko-Schein am Automaten ziehen und hinter die Windschutzscheibe legen. Nach Ablauf der Zeit ist das Parken kostenpflichtig.

Parken mit Parkscheibe

disque

Die maximale Parkdauer kann im öffentlichen Raum auch mittels Parkscheibe begrenzt werden. In Anbetracht der lokalspezifischen Bedürfnisse sollte die maximale Parkdauer zwischen 30 Minuten und 3 Stunden liegen.



Als kostenlose Bewirtschaftungsform ist die Parkscheibe für den Nutzer **weniger restriktiv** als das *parking payant*. Aus Sicht der Gemeinde ist die Parkscheibe allerdings teurer, da die Kontrolle [> siehe Seite 20](#) genauso aufwändig ist wie beim kostenpflichtigen Parken, der Gemeinde aber keine Gebühren einbringt.



Das nebenstehende Verkehrszeichen kennzeichnet einen Parkplatz, bei dem das Auslegen der **blauen Parkscheibe** (gemäß Art. 167bis des *Code de la Route*) erforderlich ist und die Parkdauer auf maximal 2 Stunden (von montags bis samstags zwischen 8 und 18 Uhr) beschränkt ist. In diesem Beispiel müssen auch Inhaber einer Anwohnergarnitur eine Parkscheibe auslegen.

E, 23

Sonderparkplätze und -regelungen

Sondernutzungen

Bei der Ausarbeitung eines Parkraumkonzepts ist es wichtig, den Bedarf an Parkflächen für besondere Nutzungen zu berücksichtigen. Am häufigsten sind die folgenden Sondernutzungen:



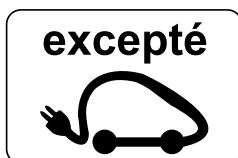
Lieferzonen

- > Zeitlich begrenzte Parkplätze für das (gewerbliche oder private) Be- und Entladen
- > Dürfen nicht für ein bestimmtes Unternehmen bzw. Geschäft reserviert werden
- > Die zunehmende Beliebtheit privater Zustellungen (Online-Bestellungen etc.) kann nicht nur mit reglementarischen Maßnahmen gelöst werden – eine Alternative sind Paketstationen > [siehe Seite 22](#)



Behindertenparkplätze

- > Zwischen dem Parkplatz und den voraussichtlichen Zielen ist ein barrierefreier Weg sicherzustellen
- > Sollen genauso bewirtschaftet sein, wie die umliegenden Parkplätze (kostenpflichtig, Parkscheibe)



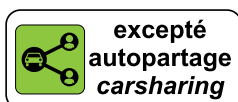
Parkplätze zum Laden von Elektrofahrzeugen

- > Parkplätze, die ausschließlich für den Ladevorgang von Elektrofahrzeugen an der dafür installierten Ladesäule genutzt werden dürfen > [Siehe P 10](#)
- > Sollen genauso bewirtschaftet (kostenpflichtig, Parkscheibe) sein, wie die umliegenden Parkplätze



Taxi-Parkplätze

- > Sind nur an den wenigen Orten sinnvoll, wo den ganzen Tag über eine große Nachfrage besteht, wie z. B. am Flughafen und am Hauptbahnhof
- > Dürfen nicht für ein bestimmtes Taxiunternehmen reserviert werden



Carsharing-Parkplätze

- > Öffentliche Parkplätze, die ausschließlich für Fahrzeuge des Carsharing-Anbieters reserviert sind, den die Gemeinde für diesen Standort ausgewählt hat (unter Vorbehalt des Carsharing-Gesetzes) > [Siehe P 07](#)

„Kiss & Go“-Zonen

Da der Begriff „Kiss & Go“ reglementarisch nicht definiert ist, wird manches ansonsten schlüssige Parkraumkonzept durch eine „Kiss & Go“-Zone ausgehebelt.

Bei dieser Art von Zone handelt es sich nicht um einen Parkplatz, sondern um eine ausgewiesene Fläche, die das **Ein- und Aussteigen von Beifahrern** vereinfacht. **Dabei steigt der Fahrer nicht aus** (der „Kiss“ findet im Fahrzeug statt).

Die einzigen „Kiss & Go“-Zonen, die nicht zu anderen Parkzwecken fehlgenutzt werden, bestehen aus einer einzigen Fahrspur, die beidseitig mit hohen Bordsteinen oder Pollern so eingeengt ist, dass kein Fahrzeug an dem anderen vorbeikommt. Da jeder Fahrer mit der Ungeduld der hinter ihm Wartenden zu rechnen hat, regulieren sich solche Spuren durch „sozialen Druck“ von selbst, wie etwa an Flughäfen.

Ist damit zu rechnen, dass auch der Fahrer aussteigen möchte – zum Beispiel wenn Eltern ihr Kleinkind in die Kindertagesstätte oder Grundschule begleiten – dann ist nicht von „Kiss & Go“, sondern Kurzzeitparken die Rede. Besonders bei Schulen sollten diese Parkplätze so angelegt sein, dass ihre Zu- und Ausfahrt nicht andere Kinder behindert, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Bus zur Schule kommen. Wenn der Fahrer beim „Elterntaxi“ ohnehin aussteigt, kann er mit dem Kind an der Hand auch einen gewissen Fußweg zurücklegen. Dasselbe gilt an Bahnhöfen.

Parkverbot für bestimmte Nutzergruppen

Das unerwünschte Parken in Wohngebieten von Kleintransportern (*camionnettes*) oder Wohnmobilen (*motor-homes*) kann mit einer entsprechenden Zonenbeschilderung unterbunden werden.



H,1

Eine **Beschilderung** ist im **Eingangsbereich der jeweiligen Zone** vorzusehen [> siehe Seite 2.](#)

Ist diese Parknachfrage legitim, etwa weil in der Zone viele Angestellte von Bauunternehmen wohnen, sollten **Ausweichparkplätze** angeboten werden. Hierzu bieten sich insbesondere Parkplätze an, die über Nacht kaum genutzt werden, wie z. B. ein Friedhofsparkplatz.

Nicht angekoppelte Anhänger



Laut *Code de la Route* sind nicht angekoppelte Anhänger im öffentlichen Straßenraum **zu keiner Zeit** erlaubt.

Komplementäre Maßnahmen

Bürgerbeteiligung und Kommunikation

Reglementarische oder gestalterische Eingriffe in den öffentlichen Parkraum werden von den Anwohnern oft als Einschnitt in die persönliche Freiheit missverstanden. Da sie lokale Gewohnheiten ändern möchte, braucht die Einführung oder Änderung des Parkraummanagements also Zeit, Transparenz und Akzeptanz. Eine gute Kommunikation ist unabdinglich.

Die drei Stufen der Beteiligung ↓



Abgeänderte Abbildung nach:
Die Zukunft gemeinsam gestalten - Handbuch Öffentlichkeitsbeteiligung, Arbter et al., 2005

Bereits in der Konzeptionsphase sollen alle Betroffenen (Anwohner, Geschäftsverband, Arbeitgeber etc.) **über das Vorhaben informiert** werden. Wichtig für die Akzeptanz ist es, zu erklären, **warum** die Gemeinde die Bewirtschaftungsmaßnahmen einführen bzw. ändern möchte.

Bei **öffentlichen Diskussionsveranstaltungen oder Befragungen** (Konsultation) können die Betroffenen ihre Erwartungen an das Vorhaben äußern. Zudem soll den Interessierten die Möglichkeit angeboten werden, sich **aktiv** in den Planungsprozess einzubringen (Mitbestimmung). Dies kann in Form von **Arbeitsgruppen, Workshops oder Vorortbegehungen** passieren.

Das daraus resultierende Gesamtkonzept soll schließlich im Rahmen einer **Informationskampagne** vorgestellt werden. Um eine rechtzeitige Erteilung der Vignetten zu gewährleisten, muss die Informationskampagne mehrere Wochen vor dem Inkrafttreten des neuen Parkraumkonzepts beginnen.

Nachdem die Bewirtschaftungsmaßnahme(n) in Kraft getreten ist (sind), ist es sinnvoll, in einer ersten Phase (z. B. im ersten Monat) noch keine „Knöllchen“ (*avertissements taxés*) auszustellen, sondern die regelwidrig parkenden Fahrzeughalter mit einem **Informationsflyer** auf die neu geltende Reglementierung aufmerksam zu machen.

Kontrolle

Da Falschparken vielerorts noch als Kavaliersdelikt verstanden wird, führt Parkraumbewirtschaftung nur mit einer regelmäßigen Kontrolle durch die *agents municipaux* zu den erhofften Verhaltensänderungen.



Quelle: Commune de Hesperange / Blum L.

Um Verdrängungseffekte zu vermeiden, sollten die **Kontrollen flächenhaft und mehrmals wöchentlich** erfolgen.

Klare Bodenmarkierungen und eine **gut erkennbare Beschilderung** beugen unbeabsichtigtem Falschparken vor. Durch physische Hindernisse kann das Parken auf Bürgersteigen oder Radwegen unterbunden werden.

Stellen die *agents municipaux* unerwünschte Formen des Parkens fest, so sollten sie dies der Gemeindeverwaltung mitteilen, damit das **Parkraumkonzept gegebenenfalls angepasst** werden kann.

Der **Kostenaufwand** für die Kontrolle ist bereits bei der Konzepterstellung zu berücksichtigen. Kleinere Gemeinden können sich **einen oder mehrere agents municipaux teilen**.

Maximale Parkdauer im öffentlichen Raum

Der *Code de la Route* sieht keine generell geltende zeitliche Begrenzung für das Parken im öffentlichen Raum vor. Will die Gemeinde dem Dauerparken im öffentlichen Raum entgegenwirken, kann sie in ihrem kommunalen Verkehrsreglement eine **maximale Parkdauer von 24, 48 bzw. 72 Stunden** bestimmen. Das Einhalten einer solchen Regelung – die auch für Anwohner gilt – ist allerdings nur mittels einer besonders personalintensiven Kontrolle möglich, auch an den Wochenenden. Fahrzeuge, die länger als **30 Tage** auf demselben Parkplatz stehen, gelten allerdings als aufgegeben (*abandonné*) und dürfen abgeschleppt werden.

Parkleitsystem

Parkleitsysteme leiten die Autofahrer mit Hilfe von statischen oder dynamischen Anzeigetafeln zu einem freien Parkplatz. Weil dadurch der Parksuchverkehr reduziert wird, kommt dies auch den Anwohnern zugute.



Statisches Parkleitsystem

Während **statische Parkleitsysteme** ausschließlich über die Lage und ggf. die **maximale Parkplatzanzahl** informieren, teilen **dynamische Parkleitsysteme** die **Anzahl freier Parkplätze in Echtzeit** mit. Besonders hilfreich sind Systeme, bei denen die Belegung der Parkplätze auch online, und damit bereits im Voraus, vom Autofahrer, bzw. seinem Fahrzeug, abgerufen werden kann. Es bietet sich an, auf einer bestimmten Verkehrsachse jeweils nur die Parkplätze anzuweisen, die von dort aus angefahren werden sollen.



Dynamisches Parkleitsystem

Sind für ein dynamisches Parkleitsystem Schranken notwendig?

Ein dynamisches Parkleitsystem ist nicht nur für Parkplätze möglich, deren Ein- und Ausfahrt mit Schranken geregelt ist. Parkplätze können auch mit **Sensoren, Lichtschranken oder Kameras** ausgestattet sein, welche die Auslastung rund um die Uhr erfassen. Diese Informationen können an dynamische Anzeigetafeln übermittelt werden.

Bündelung von Dienstleistungen an Parkplätzen

Je größer der Parkplatz, desto sinnvoller kann es sein, dort Dienstleistungen oder andere Mobilitätsangebote anzusiedeln. Am besten funktionieren Angebote, die auch ein Bedürfnis des umliegenden Stadtviertels oder Gewerbegebiets abdecken.



„mobil.punkt“ in Bremen
Quelle: Freie Hansestadt Bremen

Als „Mobility-Hub“ oder „Facility-Hub“ werden Stationen bezeichnet, die unterschiedliche **Mobilitätsangebote** (z. B. Leihfahrräder, Carsharing, Fahrradabstellanlagen etc.) **bündeln**. Die Größe solcher Stationen soll sich dabei an dem Einzugsgebiet und der damit einhergehenden Nachfrage orientieren (siehe unten). Bei größeren Stationen kann das Angebot darüber hinaus durch weitere Funktionen, wie Schließfächer, Sanitäreinrichtungen oder Einzelhandel (z. B. Bäckerei, Kiosk) ergänzt werden.

Mobility Hubs – was ist wo sinnvoll?

Mobility Hubs sind in aller Munde. Es macht aber nicht jedes Angebot überall Sinn.

- > **Carsharing** ist nur in spezifischen Fällen wirksam. > [Siehe P 07](#)
- > An ÖV-Haltestellen oder an großen Sammelparkplätzen sind **Abstellanlagen für private Fahrräder** und gegebenenfalls auch für Tretroller sinnvoll. So kann die „first mile“ (im Wohnviertel) bzw. die „last mile“ (im Büroviertel oder Gewerbegebiet) schneller zurückgelegt werden als zu Fuß. > [Siehe P 05](#)
- > **Für öffentliche Fahrradkäfige** gibt es in einem Wohnviertel hingegen nur dann einen Bedarf, wenn die Anwohner ihre Fahrräder nicht auf dem Privatgrundstück abstellen können.
- > **Eine Fahrradverleihstation** innerhalb eines Mobility Hubs ist nur in einer großen Stadt sinnvoll, wo ein solches System bereits etabliert ist. Insellösungen, etwa für Pendlerbewegungen innerhalb eines

Gewerbegebiets, sind hingegen nicht angebracht, weil die Fahrräder dann nur einmal morgens (Fahrt vom Mobility Hub zum Arbeitsplatz) und einmal abends (umgekehrte Richtung) benutzt werden. Für Situationen, wo jeden Tag dieselbe Person dasselbe Fahrrad nur einmal benutzt, sind öffentliche Fahrradkäfige für private Fahrräder zweckmäßiger.

- > Eine **Paketstation** ist dort sinnvoll, wo ohnehin viele Menschen vorbeikommen und anhalten können, also etwa in einem dicht besiedelten Wohnviertel, auf großen Parkplätzen oder an wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.
- > Ist ein solcher Ort besonders stark besucht, kann sich sogar der **Verkauf von Waren des täglichen Bedarfs**, durch einen Automaten oder ein Geschäft, lohnen.

Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen

EMPFEHLUNGEN DER NATIONALEN PARKRAUMSTRATEGIE

- > In Gebieten mit hohem Parkdruck ist es ratsam, die öffentlichen Parkplätze zu bewirtschaften und die Einhaltung der jeweils geltenden Vorschriften über die *agents municipaux* zu kontrollieren.
- > Die Anwohnergnetten sollen auf maximal 2 pro Haushalt beschränkt werden und nicht kostenlos sein, sondern sich möglichst am Marktpreis eines vergleichbaren privaten Parkplatzes orientieren.
- > Bei Parkplatzknappheit ist es wichtig, die Anwohnergnette vor allem den Anwohnern anzubieten, auf deren Privatgrundstück nicht einmal Platz für den Erstwagen ist.
- > Vor allem in größeren Gemeinden sollten mehrere Parkzonen eingeführt werden.
- > In zentralen Gebieten (z. B. Einzelhandel, öffentliche Einrichtungen etc.), wo eine hohe Umschlagshäufigkeit wichtig ist, sollten bewirtschaftete Kurzzeitparkplätze eingerichtet werden, damit der begrenzte Parkraum möglichst vielen Autofahrern zugutekommt.
- > Das Parken im Ortskern soll prinzipiell teurer sein als in den Randlagen und in den Wohngebieten. Parken im öffentlichen Straßenraum soll immer teurer als in den umliegenden Parkhäusern sein.
- > Es ist sinnvoll, die Parkraumerhebungen alle paar Jahre durchzuführen, um Veränderungen im Parkverhalten festzustellen und die Bewirtschaftungsmaßnahmen gegebenenfalls anzupassen.
- > Der Parksuchverkehr kann vor allem durch dynamische Parkleitsysteme reduziert werden.

KONTRAPRODUKTIVE MASSNAHMEN

- > Den Parkraum nicht zu bewirtschaften, führt zu Langzeit- und Dauerparken im öffentlichen Raum sowie zu Beschwerden, es gäbe nicht genug Parkplätze.
- > Ohne eine konsequente Kontrolle durch die *agents municipaux* sind die Bewirtschaftungsmaßnahmen wirkungslos.
- > Die Erteilung von mehr als 2 Anwohnergnetten pro Haushalt oder die Bereitstellung von kostenlosen bzw. sehr günstigen Anwohnergnetten haben keinen positiven Effekt auf den Parkdruck im öffentlichen Raum.
- > Eine Erweiterung der Gültigkeit einer Anwohnergnette auf mehrere Bewirtschaftungszonen oder sogar auf das gesamte Stadtgebiet entspricht einer Förderung des motorisierten Individualverkehrs auf kurzen, innerörtlichen Wegen.
- > Parksuchverkehr wird vor allem durch Parkplätze generiert, die nah am Ziel (Ortskern, Bahnhof etc.) liegen und über deren (Nicht-)Verfügbarkeit auf dem Weg dorthin kein dynamisches Parkleitsystem informiert.

