

Zusammenhang von Parkraummanagement, Verkehrsberuhigung und Einzelhandel

An die Mitglieder des Ausschusses für Mobilität der Hansestadt Lüneburg

Der Verkehrsclub Deutschland, Regionalverband Elbe-Heide entsendet ein beratendes Mitglied in den Ausschuss für Mobilität der Hansestadt Lüneburg, um bei der Meinungsbildung innerhalb der Beratungen zu unterstützen und die Perspektive nachhaltiger Mobilitätsentwicklung einzubringen. Der VCD hat das Ziel, dass menschliche Bedürfnisse nach Mobilität, und damit auch Teilhabe, umfassend erfüllt werden. Soziale und ökologische Aspekte müssen dabei unbedingt mitgedacht werden. Wir beziehen unsere Expertise auch aus aktuellen Erkenntnissen der Forschung in den Bereichen Mobilität, Stadtplanung und nachhaltiges Wirtschaften.

In dieser Beratungsfunktion möchten wir Ihnen hiermit einige relevante Aspekte zu jüngst diskutierten Themen vorstellen, namentlich

- (1) Parkraummanagement
- (2) Verkehrsberuhigung und Einzelhandel
- (3) Parkraum-Mythen

Wir hoffen, damit konstruktiv zur aktuellen Diskussionen in Lüneburg beizutragen.

(1) Parkraummanagement

Parkplätze im Bereich der Lüneburger Innenstadt sind ein begrenztes Gut. Durch zukünftige Umgestaltungen des Verkehrsraums im Sinne der Verkehrswende und der diversen Ziele des Stadtrats (Radverkehrsstrategie, NUMP, ISEK, angestrebte Klimaneutralität, Radentscheid) werden absehbar jetzige Parkplätze für andere Zwecke verwendet werden. Gleichzeitig ist Lüneburg eine wachsende Stadt, mit einem ebenfalls wachsenden Umland. Lüneburg ist Oberzentrum für eine teilweise auch sehr ländliche Region. Viele Wege werden weiterhin mit dem Auto zurückgelegt werden.

Ein begrenztes Angebot an Auto-Parkplätzen trifft auf eine hohe Nachfrage. Die Innenstadt soll aber weiterhin gut von nah und fern erreichbar bleiben. Es bedarf folglich eines durchdachten

Parkraummanagements seitens der städtischen Verwaltung. Dazu gehört außerdem die Gestaltung der Mobilität der Menschen in Lüneburg.

- Attraktive, innenstadtnahe Parkplätze müssen teuer sein, damit sie nicht dauerhaft beparkt werden. Dadurch finden Kurzzeitparker auch dann einen Parkplatz, wenn es insgesamt weniger Parkflächen gibt.
- Parkplätze in Parkhäusern müssen günstiger sein als zentrumsnahe Parkplätze am Straßenrand.
- Durch ein gut funktionierendes Parkleitsystem und konzentrierte Parkflächen (Parkhäuser) wird Parkplatz-Suchverkehr vermieden und gleichzeitig eine gut planbare Anreise für Autofahrer nach Lüneburg gewährleistet.
- Behinderten-Parkplätze müssen ausreichend ausgewiesen werden. Viele Menschen mit Behinderung und Ältere können oder dürfen gar nicht (mehr) Auto fahren – auch sie müssen mitgedacht werden und stellen einen immer größeren Anteil der Bevölkerung.
- Flächen im innerstädtischen Bereich sind knapp und sehr wertvoll mit hohen Opportunitätskosten. Einrichtung und Erhalt eines Parkplatzes gehen mit entsprechenden Kosten für die Stadt Lüneburg einher. Die städtische Finanzlage ist gleichzeitig angespannt. Das Niveau der Parkgebühren soll deshalb mittelfristig deutlich angehoben werden.
- Im Vergleich zu einem Bus-Ticket ist ein Park-Ticket zu günstig und der Bus zu teuer.
- Um den Anteil des Pkw-Verkehrs zu senken, bedarf es Push- und Pull-Faktoren. So wird auch Platz für die Menschen geschaffen, die auf ein Auto angewiesen sind sowie für Gewerbetreibende, Einsatzfahrzeuge und Linienbusse. Zu den Push-Faktoren gehören etwa teurere Parkplätze. Zu den Pull-Faktoren zählen bessere Angebote für Fuß-, Rad- und ÖPNV.
- Die Fußwege vom Lünepark, den Sülzwiesen und insbesondere vom Bahnhof zur Innenstadt müssen deutlich attraktiver und besser ausgeschildert werden.
- Lünepark und Sülzwiesen sollen jeweils eine StadtRad-Station, beziehungsweise einen HVV-Switch-Punkt bekommen.

(2) Verkehrsberuhigung und Einzelhandel

In einer aktuellen Studie (März 2025) des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) werden Forschungsergebnisse bezüglich Einzelhandelsförderung und Verkehrsberuhigung zusammengefasst und übergeordnete Erkenntnisse formuliert (Metastudie). Viele Aspekte lassen sich dabei auch auf Lüneburg übertragen, da Mittelstädte mit betrachtet wurden.

Zentral sind dabei für uns die Erkenntnisse, dass Verkehrsberuhigung grundsätzlich gut für den Einzelhandel ist. Ein Großteil des Umsatzes der innerstädtischen Geschäfte wird außerdem mit Kundinnen und Kunden erzielt, die gar nicht mit dem Auto anreisen.

Gleichzeitig erkennen wir auch die Sorgen der Lüneburger Gewerbetreibenden nach Erreichbarkeit der Innenstadt an. Nicht nur in Lüneburg hat es in der Vergangenheit zu dem Thema hitzige Diskussionen gegeben. Deshalb hoffen wir, dass diese Studie etwas Sachlichkeit in die Debatte bringen kann. Lesen Sie gerne folgend die Zusammenfassung oder ganz unten per Link den gesamten Text der Studie.

Ganz gleich, ob in Großstädten Parkplätze reduziert oder in Klein- oder Mittelstädten Straßenraum zugunsten von Rad- und Fußwegen umverteilt wird. Fast überall gehören Einzelhändler*innen zu denjenigen, die gegen Umgestaltungspläne opponieren. Sie fürchten, solche Maßnahmen könnten ihre Kund*innen abschrecken und sich negativ auf Einnahmen und Umsätze auswirken. Ohne Zweifel steht der Einzelhandel massiv unter Druck, allem voran durch den wachsenden Online-Handel, aber auch durch die Konkurrenz auf der „Grünen Wiese“ oder die Schwierigkeiten, Nachfolger für inhabergeführte Geschäfte zu finden. Die oft kritische Haltung von Einzelhändler*innen gegenüber weiteren Veränderungen ist durchaus nachvollziehbar.

Aber sind der wegfallende Parkplatz vor dem Geschäft oder die Umgestaltung des Straßenraumes zugunsten von Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen tatsächlich eine Bedrohung für den Einzelhandel?

Kausale Zusammenhänge zwischen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und einer wirtschaftlichen Schlechterstellung des stationären Einzelhandels sind vor dem Hintergrund der vorliegenden Untersuchungen nicht belegbar. Eine bessere Aufenthaltsqualität und höhere Kundenfrequenzen führen in fast allen untersuchten Studien zu einer Stabilisierung bzw. Steigerung der Umsätze. Die Erklärung ist einfach: Dort, wo sich Menschen gern aufhalten, wo sie sich wohlfühlen, wo sie länger vor einem Geschäft verweilen, nutzt dies am Ende auch dem Einzelhandel. Zu den Fakten gehört aber auch, dass nicht alle Branchen gleichermaßen profitieren. Entscheidend ist, wie die Umgestaltung vorgenommen wird. Unter dem Strich bleibt die Feststellung, dass Verkehrsberuhigungsmaßnahmen die Krise des Einzelhandels nicht kompensieren können, aber durchaus abmildern und keinesfalls verantwortlich für das „Geschäftsterben“ sind.

[...]

Seit den 1970er-Jahren, parallel zur wachsenden Massenmotorisierung, wird der sogenannte ruhende Verkehr verstärkt zum Gegenstand von Planungs- und Organisationsprozessen. Reguliert wird vielerorts durch die Einführung von Parkgebühren, Parkverbots- und Kurzzeitparkzonen sowie den Bau von Parkhäusern. Fußgängerzonen, ein wichtiges Stadtentwicklungselement der 1970er- und 80er-Jahre, waren ein weiterer Weg, mit dem zugleich der Einzelhandel gefördert und der motorisierte Verkehr kanalisiert werden sollte.

Schon damals waren Maßnahmen des Parkraummanagements umstritten. Dabei sind, zumindest heute, deren positive Wirkungen, auch für den Einzelhandel, gut belegt. Als hinlänglich gesichert gilt zum Beispiel auch, dass Parkraumbewirtschaftung die Chancen erhöht, einen freien Parkplatz zu finden, weil die Rotationsgeschwindigkeit der Fahrzeuge steigt, Parkplätze also regelmäßig frei werden und Langzeitparken deutlich abnimmt. Parksuchverkehr kann ebenso signifikant reduziert werden wie die Zeit für die Parkplatzsuche. Vorhandene, oft kaum genutzte kostenpflichtige Stellplätze in Parkhäusern und privaten Garagen oder Hinterhöfen werden besser ausgelastet und regelwidriges Parken reduziert. So wird im öffentlichen Raum mehr Platz frei (Saki & Hagen, 2024; Sammer et al., 2014; Stein & Bauer, 2023).

[...]

Wenn dies stimmt, wie kommt es dann, dass viele Einzelhändler*innen sich mit so großem Nachdruck für den Erhalt von Parkplätzen einsetzen? Auch darauf geben einige der Untersuchungen eine Antwort: Händlerinnen und Händler überschätzen die Zahl derer, die mit dem Pkw anreisen. In allen Erhebungen, in denen dies erfragt wurde, wird die Relevanz des Autos als Verkehrsmittel der Kundschaft höher eingeschätzt, als dies tatsächlich der Fall ist (zum Beispiel Bent & Singa, 2009; Fußverkehr Schweiz, 2023). Eine Erklärung für die verzerrte Wahrnehmung könnte sein, dass diejenigen, die größerer Einkäufe tätigen und viel Geld im Geschäft lassen, eher im Gedächtnis bleiben, als jene, die nur kleinere Beträge ausgeben.

[...]

Betrachtet man ältere Literatur zum Thema Einzelhandel und Verkehrsberuhigung, so wird deutlich, die Diskussionspunkte sind seit Jahrzehnten dieselben. Auch vor 30 Jahren, lange bevor Online-Handel, demografischer Wandel und Fachkräftemangel dem stationären Einzelhandel zu schaffen machten, waren viele Händler und Händlerinnen der Ansicht, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wirkten sich negativ auf die Umsätze aus und Parkplätze seien eminent wichtig für ihre Kundschaft. Schon in Fachartikeln aus den 1990er-Jahren wurde auf beide Punkte eingegangen. Der Tenor in wissenschaftlichen Publikationen damals: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wirken sich meist positiv auf den Umsatz aus, nur selten wird von Umsatzrückgängen berichtet. Und der Einfluss von Parkplätzen auf den Umsatz wird überschätzt (Hass-Klau, 1993; Pharoah, 1993; Pharoah & Russell, 1991).

Inzwischen gibt es eine Reihe neuerer Untersuchungen und Berichte aus der Praxis, die zu ähnlichen Ergebnissen kommen.

[...]

Kausale Zusammenhänge zwischen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und einer wirtschaftlichen Schlechterstellung des stationären Einzelhandels sind vor dem Hintergrund der vorliegenden Untersuchungen nicht belegbar.

[...]

Darüber hinaus fördert ein durchdachtes Parkraummanagement alternative Mobilitätsangebote, indem Konzepte wie Park & Ride, der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und Shared-Mobility-Modelle integriert werden.

Diese Maßnahmen tragen dazu bei, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, ohne dabei den Bedarf an individueller Mobilität zu vernachlässigen. Insgesamt führt ein effizient gesteuertes Parkraummanagement zu einer besseren Auslastung der städtischen Infrastruktur, steigert die Aufenthaltsqualität in den Innenstädten und stärkt damit auch den Einzelhandel, da eine lebenswerte und gut erreichbare Innenstadt langfristig mehr Besucherinnen und Besucher anzieht.

Uta Bauer, Michaela Christ, Levke Sönksen, Louis Gabriel Pfitzinger: Difu Policy Papers, Bd. 5, 2025 - Verkehrsberuhigung und Einzelhandel: Dann wird's laut
<https://difu.de/publikationen/2025/verkehrsberuhigung-und-einzelhandel-dann-wirds-laut>

(3) Schluss mit den Parkraum-Mythen

„Parkgebühren sind sozial ungerecht.“

- Über die Hälfte der Haushalte ohne oder mit geringem Einkommen haben kein Auto. Diese Menschen legen ihre Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn zurück. Die untere Einkommensgruppe wird daher anteilig weniger oft durch Parkgebühren belastet.
- Im Bundesdurchschnitt sind die Preise für ÖPNV-Tickets zwischen 2000 und 2018 um 79 Prozent gestiegen. Es ist sozial ungerecht, dass die Inflation den ÖPNV immer teurer macht, während es in vielen Städten weiterhin kostenfreie Parkplätze und Anwohnerparken für rund 30 Euro im Jahr gib.
- Städte können die Preise für das Bewohnerparken auch sozial gerecht gestalten. Beispiel Freiburg: Hier sind die Gebühren für große Autos, die sehr viel Platz benötigen, mit 480 Euro pro Jahr doppelt so teuer wie für kleine Autos mit 240 Euro jährlich. Wer Leistungen vom Amt empfängt oder eine Gehbehinderung hat, zahlt nur 25 Prozent der Gebühren. Schwerbehinderte Menschen bekommen den Bewohnerparkplatz kostenfrei.

„Parkgebühren sind reine Abzocke.“

- Flächen in Städten und Gemeinden sind knapp und sehr wertvoll. Daher ist es nur fair, wenn Autofahrer*innen für Parkplätze eine angemessene Miete zahlen – ähnlich wie für eine Wohnung.
- Parkplätze verursachen Kosten für Bau und Unterhalt. Es ist gerechtfertigt, wenn diese auf die Autofahrer*innen umgelegt werden.
- Autofahrer*innen verursachen insgesamt mehr Kosten, als sie durch die Kfz-Steuer und die Energiesteuern auf Benzin und Diesel an den Staat zahlen. Zudem fließen die Steuern direkt in den Bundeshaushalt, nicht an die Kommunen, die die Parkplätze bereitstellen. Daher benötigen Kommunen die Einnahmen durch die Parkgebühren, um die Auto-Infrastruktur zu finanzieren. Das Bewohnerparken ist dafür in vielen Kommunen zu billig.

„Ohne Parkplätze gehen die Geschäfte pleite!“

- Der Einfluss der Pkw-Erreichbarkeit auf den Umsatz wird oft überschätzt.
- Der Ausbau der Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur und eine ansprechende Gestaltung einer Straße, etwa mit Pflanzen und Sitzbänken, kann den Absatz des Einzelhandels um bis zu 30 Prozent steigern. Das zeigt eine Erhebung aus London. Umsetzbar sind solche Umgestaltungen nur, wenn Parkplätze wegfallen.
- Durch eine gut geplante Bewirtschaftung von Parkplätzen wird Dauerparken unattraktiv. Dadurch finden Kurzzeitparker auch dann einen Parkplatz, wenn es insgesamt weniger Parkflächen gibt.
- 80 Prozent des Umsatzes des Einzelhandels werden durch Kunden generiert, die zu Fuß, per Rad, Bus oder Bahn zum Geschäft kommen.

„Bürgerinnen und Bürger haben ein Recht auf einen Parkplatz.“

- Bis 1966 war das Parken auf öffentlichen Straßen offiziell verboten. Erst durch das „Bremer Laternenparker-Urteil“ (Aktenzeichen: BVerwG IV C 2.65) wurde das Parken auf öffentlichen Flächen erlaubt.
- Es gibt keinen Anspruch darauf, dass die Stadt ausreichend kostenlosen Parkraum zur Verfügung stellt. Ebenso kein Recht auf öffentliche Parkmöglichkeiten in der Nähe des eigenen Grundstücks oder der eigenen Wohnung. Das ist gerichtlich bestätigt worden.
- In Niedersachsen wurde die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen im Neubau 2024 durch eine Novellierung der Bauordnung abgeschafft.

„Weniger Parkplätze bedeutet doch nur längere Parkplatzsuche.“

- Wenn es in Summe weniger Parkplätze gibt, setzen immer mehr Leute auf alternative Mobilitätsformen. Das bedeutet weniger Autos und damit auch weniger Parksuchverkehr.
- Beispiele wie Wien zeigen: Die Reduktion öffentlicher Parkplätze fördert den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel und der Autoverkehr wird deutlich reduziert. Die durchschnittliche Zeit für die Parkplatzsuche fiel dort von neun auf drei Minuten.
- Statt einen öffentlichen Parkplatz zu suchen, fahren Autofahrer*innen in Zukunft gezielt ausgewiesene Parkflächen, -häuser oder -garagen an. Und für Anwohner gibt es Bewohnerparkzonen.

Nach: VCD (2022) Parkraumbewirtschaftung – Schluss mit den Parkraum-Mythen

<https://www.vcd.org/artikel/schluss-mit-den-parkraum-mythen>