

Heike Becker

Parkraumbewirtschaftung und Geschäftsentwicklung in der Stadt Bünde

Examensarbeit

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de/> abrufbar.

Dieses Werk sowie alle darin enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsschutz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlanges. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, Auswertungen durch Datenbanken und für die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronische Systeme. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der fotomechanischen Wiedergabe (einschließlich Mikrokopie) sowie der Auswertung durch Datenbanken oder ähnliche Einrichtungen, vorbehalten.

Copyright © 2000 Diplom.de
ISBN: 9783832427856

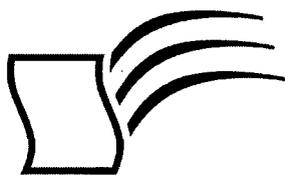
Heike Becker

**Parkraumbewirtschaftung und Geschäftsentwicklung
in der Stadt Bünde**

Heike Becker

Parkraumbewirtschaftung und Geschäftsentwicklung in der Stadt Bünde

**Staatsexamensarbeit
an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster
Institut für Geographie
Mai 2000 Abgabe**



Diplomarbeiten Agentur
Dipl. Kfm. Dipl. Hdl. Björn Bedey
Dipl. Wi.-Ing. Martin Haschke
und Guido Meyer GbR

Hermannstal 119 k
22119 Hamburg

agentur@diplom.de
www.diplom.de

ID 2785

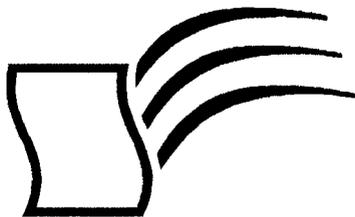
Becker, Heike: Parkraumbewirtschaftung und Geschäftsentwicklung in der Stadt Bünde /
Heike Becker - Hamburg: Diplomarbeiten Agentur, 2000
Zugl.: Münster, Universität, Staatsexamen, 2000

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland in der jeweils geltenden Fassung zulässig. Sie ist grundsätzlich vergütungspflichtig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen des Urheberrechtes.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, daß solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Die Informationen in diesem Werk wurden mit Sorgfalt erarbeitet. Dennoch können Fehler nicht vollständig ausgeschlossen werden, und die Diplomarbeiten Agentur, die Autoren oder Übersetzer übernehmen keine juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für evtl. verbliebene fehlerhafte Angaben und deren Folgen.

Dipl. Kfm. Dipl. Hdl. Björn Bedey, Dipl. Wi.-Ing. Martin Haschke & Guido Meyer GbR
Diplomarbeiten Agentur, <http://www.diplom.de>, Hamburg 2000
Printed in Germany



Diplomarbeiten Agentur

Wissensquellen gewinnbringend nutzen

Qualität, Praxisrelevanz und Aktualität zeichnen unsere Studien aus. Wir bieten Ihnen im Auftrag unserer Autorinnen und Autoren Wirtschaftsstudien und wissenschaftliche Abschlussarbeiten – Dissertationen, Diplomarbeiten, Magisterarbeiten, Staatsexamensarbeiten und Studienarbeiten zum Kauf. Sie wurden an deutschen Universitäten, Fachhochschulen, Akademien oder vergleichbaren Institutionen der Europäischen Union geschrieben. Der Notendurchschnitt liegt bei 1,5.

Wettbewerbsvorteile verschaffen – Vergleichen Sie den Preis unserer Studien mit den Honoraren externer Berater. Um dieses Wissen selbst zusammenzutragen, müssten Sie viel Zeit und Geld aufbringen.

<http://www.diplom.de> bietet Ihnen unser vollständiges Lieferprogramm mit mehreren tausend Studien im Internet. Neben dem Online-Katalog und der Online-Suchmaschine für Ihre Recherche steht Ihnen auch eine Online-Bestellfunktion zur Verfügung. Inhaltliche Zusammenfassungen und Inhaltsverzeichnisse zu jeder Studie sind im Internet einsehbar.

Individueller Service – Gerne senden wir Ihnen auch unseren Papierkatalog zu. Bitte fordern Sie Ihr individuelles Exemplar bei uns an. Für Fragen, Anregungen und individuelle Anfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit

Ihr Team der *Diplomarbeiten Agentur*

Dipl. Kfm. Dipl. Hdl. Björn Bedey –
Dipl. Wi.-Ing. Martin Haschke —
und Guido Meyer GbR —————

Hermannstal 119 k —————
22119 Hamburg —————

Fon: 040 / 655 99 20 —————
Fax: 040 / 655 99 222 —————

agentur@diplom.de —————
www.diplom.de —————

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG	1
2. SYSTEMATIK UND METHODIK	5
2.1. Allgemeines	5
2.2. Parkraumproblematik und -bewirtschaftung in Bünde	5
2.3. Geschäftsentwicklung und -struktur	6
2.4. Parkraumbewirtschaftung als Einflußfaktor auf die Geschäftsentwicklung	6
3. WISSENSCHAFTLICHER ARBEITSSTAND	9
3.1. Die historische Entwicklung	9
3.2. Die Untersuchungsräume	11
3.3. Definition: Parkraumbewirtschaftung	13
3.4. Parkraumbewirtschaftungskonzepte	14
3.5. Planung und Planungsziele	15
3.6. Die „Parker“	16
3.7. Die Bedeutung der Parkpolitik für einen Geschäftsort	18
3.7.1. Die Bedeutung des Pkw für den Umsatz	18
3.7.2. Die Bedeutung von Parkplätzen und Parkpolitik	20
3.7.3. Einige Untersuchungen und Studien	22
3.7.4. Die Gegenposition	24
3.8. Fazit	26
4. DER UNTERSUCHUNGSRAUM	27
4.1. Die Stadt Bünde	27
4.1.1. Lage	27
4.1.2. Geschichte	27
4.2. Die Zentren- und Siedlungsstruktur Nord-Ostwestfalens	30
4.3. Die Mittelzentrumsfunktion Bündes	31
4.4. Die Bedeutung des Pkw für die Mittelzentren Nord-Ostwestfalens	32
4.5. Der Untersuchungsraum: Eschstraße und Bahnhofstraße	34
4.5.1. Der Fußgängerzonenbereich	35
4.5.2. Der verkehrsberuhigte Bereich	37

5. PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG	39
5.1. Die politische Entwicklung bis zur Einführung der gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung	40
5.2. Die politischen Ziele der Parkraumbewirtschaftung	41
5.3. Rechtliche Grundlagen	42
5.4. Das ursprüngliche Parkraumbewirtschaftungskonzept der Ingenieurgesellschaft „Planungsgruppe Nord“	42
5.5. Das von der Stadt beschlossene „abgeänderte Parkraumkonzept der PGN“	45
5.6. Erste Änderungen und eine erste Bestandsaufnahme	48
5.7. Die weitere Entwicklung	49
5.8. Das Thema Parkraumbewirtschaftung im nordrhein-westfälischen Kommunalwahlkampf 1999	50
5.9. Das Thema Parkraumbewirtschaftung aus Sicht der Bündler Geschäftsleute	52
5.10. Die ADAC-Parkuntersuchung Bünde 1999	55
5.10.1. Zielsetzung, Methoden, Untersuchungsgebiet	55
5.10.2. Die Ergebnisse der ADAC-Studie	56
5.10.3. Empfehlungen der ADAC-Studie	60
5.11. Kritik an der ADAC-Studie	62
5.11.1 Kritik an der Datenerhebung	62
5.11.2. Kritik an der Arbeitsstellung	63
5.11.3. Kritik an den Schlußfolgerungen und Empfehlungen	64
5.11.4. Fazit	66
5.12. Parkraumangebot und -nachfrage in der Bündler Innenstadt	68
5.12.1. Parkraumangebot	68
5.12.2. Parkraumnachfrage	72
5.12.3. Fazit	73
5.13. Kosten und Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung	74
6. GESCHÄFTSENTWICKLUNG	76
6.1. Allgemeine Entwicklungstendenzen und Strukturen im Einzelhandel und Dienstleistungsgewerbe	76
6.2. Strukturen und Entwicklungen der Geschäfte des Dienstleistungsgewerbes und des Einzelhandels in der Bündler City	78
6.2.1. Branchenstruktur:	78

6.2.2. Warenangebot	80
6.2.3. Alters- und Angebotsstruktur	81
6.2.4. Kundenstruktur	83
6.2.5. Umsatzentwicklung und Kaufverhalten der Kunden	84
6.2.6. Entwicklung der Gesamtkundenanzahl	87
6.2.7. Attraktivität der Bündler City	89
6.2.8. Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung	91
6.2.9. Gewerbeabmeldungen in der Bündler City	94
7. PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG ALS EINFLUSSFAKTOR AUF DIE BÜNDLER GESCHÄFTSENTWICKLUNG	96
7.1. Einstellungen und Erfahrungen der Bündler Geschäftsleute zur gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung	97
7.2. Gewerbeabmeldungen	100
7.3. Attraktivitätssteigerungsmaßnahmen	105
7.4. Nutzungsänderungen	107
7.5. Geschäftsveränderungen	108
7.6. Fazit	109
8. ZUSAMMENFASSUNG/FAZIT	111
9. NACHWORT	114
10. DEFINITIONEN UND ABKÜRZUNGEN:	117
11. ABBILDUNGSVERZEICHNIS	118
12. LITERATUR- UND QUELLENANGABEN	121
12.1. Literatur	121
12.2. Zeitungsartikel	124
12.3. Internet	125
12.4. Sonstiges	125
13. DANKSAGUNG	126
14. ERKLÄRUNG	128

1. Einleitung

Als Einwohnerin der Stadt Bünde/Westfalen ist mir in den letzten Jahren eine Veränderung der Geschäftsstruktur in der dortigen City aufgefallen. Viele der dort ansässigen Geschäfte haben ihr Angebot verändert, sind an andere Standorte verzogen oder haben sogar geschlossen. Zudem ist an einigen Standorten eine starke Geschäfts- bzw. Inhaberfluktuation auffällig.



Abb. 1.1.: Das Bünde Stadtwappen

Die Ursache für diese negative Entwicklung ist aus Sicht vieler Bünde Geschäftsleute und Bürger anscheinend offensichtlich: Die Parkraumbewirtschaftung.

1997 wurde in Bünde ein Parkraumbewirtschaftungskonzept eingeführt, durch das citynahe und in der City gelegene Parkplätze gebührenpflichtig wurden. Sowohl die Einführung und als auch die Umsetzung des Konzeptes wurde von massiven Protesten der Bünde Geschäftsleute und Bürger begleitet. Kritisiert wurde neben der Gebührenpflicht selbst vor allem das System zur Erhebung der Gebühren durch Parkscheinautomaten. Auch äußerte ein Großteil der Geschäftsleute Befürchtungen, daß zahlreiche Kunden aufgrund der gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung in benachbarte konkurrierende städtische Einkaufszentren, wie z. B. Melle, Lübbecke oder Löhne sowie auf die „Grüne Wiese“, d. h. konkret zum WerrePark in Bad Oeynhausen ausweichen, da dort kostenlose Parkmöglichkeiten zu Verfügung stehen. Solche sind nach Ansicht vieler Bünde Geschäftsleute ein wichtiges Standortkriterium und würden aufgrund der Zentrenstruktur Nord-Ostwestfalens einen Wettbewerbsvorteil gegenüber konkurrierenden Standorten darstellen. Eine negative Geschäftsentwicklung in Bünde wurde seitens zahlreicher Geschäftsleute befürchtet.

Doch für die langfristige Existenz eines Geschäftes ist in erster Linie dessen Rentabilität entscheidend und nicht eine Parkraumbewirtschaftung.

Bei der Rentabilität stehen die Kosten bzw. Ausgaben den Einnahmen gegenüber. Überwiegen die Kosten die Einnahmen dauerhaft, so wird ein Geschäft unrentabel und muß evtl. schließen. Im Einzelhandel und Dienstleistungsgewerbe entstehen Kosten vor allem durch Ladenmieten, Personalkosten, Einkauf von Waren, Steuern und Abgaben sowie Werbung¹. Durch den Verkauf von Waren bzw. Dienstleistungen werden die Einnahmen erzielt. Die Höhe der Einnahmen hängt aber maßgeblich vom Kaufverhalten der Kunden ab.

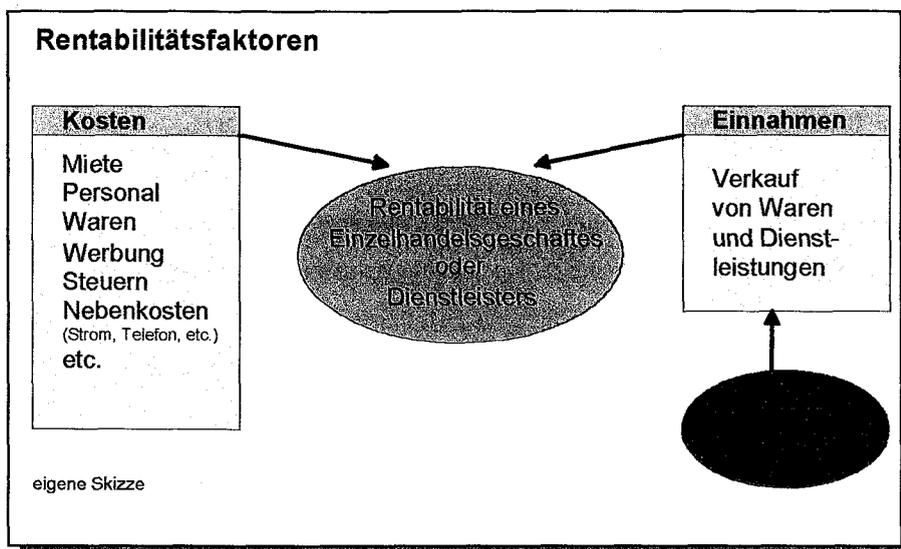


Abb. 1.2.: Rentabilitätsfaktoren

Das Kaufverhalten der Kunden, wird wiederum von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst. Die Einflußfaktoren sind nach eigener Einteilung in geschäftseigene, standort-eigene und persönliche Faktoren gegliedert (vgl. Abb. 1.3.).

Unter geschäftseigenen Faktoren sind die Faktoren zu verstehen, die ausschließlich durch das Geschäft selbst verursacht und bestimmt werden. Dies sind z. B. Warenangebot und Branche, Service und Beratung, Gestaltung des Preisniveaus, Sonderangebote, Art und Menge der Werbung, die Gestaltung der Verkaufsräume und die Wahl der Geschäftslage bzw. des Standortes.

Standort-eigene Faktoren haben hingegen eine übergreifende Wirkung und sind nicht durch das einzelne Geschäft unmittelbar beeinflussbar. Übergeordnete Institutionen,

¹ Informationen über die Kostenverteilung unter www.einzelhandel.de/stichwort/kostestr.htm („Von 100 DM bleiben nur 2,60 DM“)

wie z. B. eine Stadtverwaltung, Kaufmannschaft u. ä., verfügen über Einflußmöglichkeiten und können diese Einflußfaktoren maßgeblich mitgestalten. Sowohl die Erreichbarkeit der Örtlichkeit mittels des ÖPNV oder das Vorhandensein von Parkmöglichkeiten als auch die Zusammensetzung der Gesamtheit der Geschäfte sowie die Schaffung eines angenehmen „Flairs“ erfordern planerische, ordnende und strukturierende Maßnahmen, die von solchen „übergeordneten Institutionen“ wahrgenommen werden müssen.

Die persönlichen Einflußfaktoren auf das Kunden- und Kaufverhalten sind in der Regel statisch vorgegeben und nicht wesentlich zu beeinflussen. Als Beispiele hierfür seien demographische Faktoren, wie z. B. Alter und Geschlecht, genannt. Die Verfügbarkeit von Finanzmitteln des einzelnen Kunden hängt zwar mit dem Alter, der sozialen bzw. beruflichen Stellung u. ä. zusammen, wird aber dennoch maßgeblich von der allgemeinen Wirtschaftslage beeinflusst. Diese ist aber von nationaler - teilweise sogar internationaler - Bedeutung und kann nur durch weitgreifende staatliche Maßnahmen beeinflusst werden.

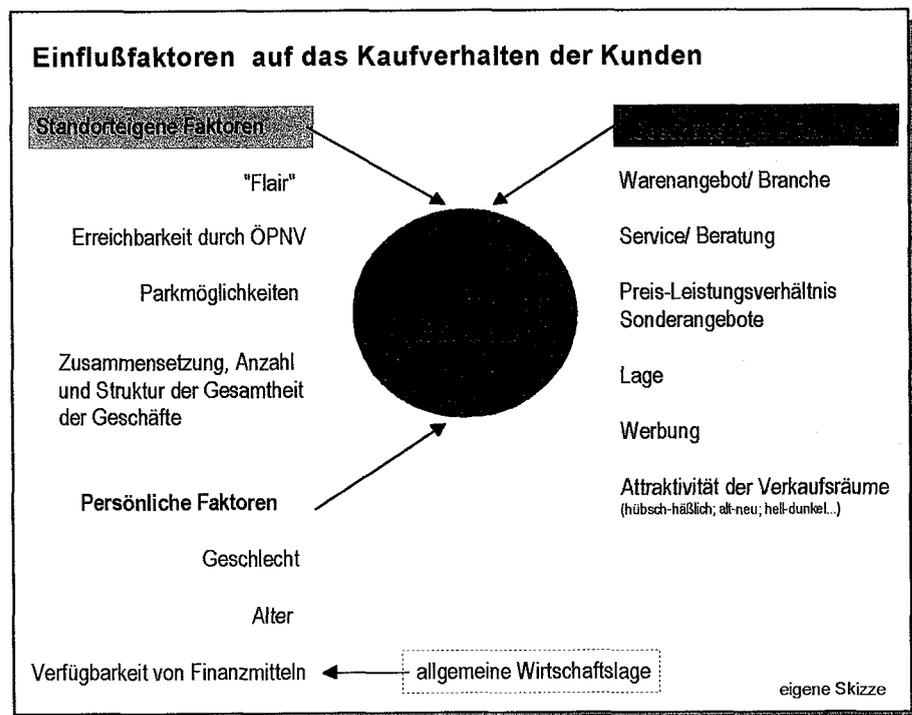


Abb. 1.3.: Einflußfaktoren auf das Kaufverhalten der Kunden

Die Parkraumbewirtschaftung ist in Bünde somit nur EIN standort eigener Faktor, der sich über das Kaufverhalten der Kunden auf die gesamte Geschäftsentwicklung auswirken kann.

Ob, wo und inwieweit sich die gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftung negativ auf die Bünde Geschäftsentwicklung ausgewirkt hat, soll in der vorliegenden Arbeit im Zuge des Staatsexamens für Lehrämter der Sekundarstufe II und I zum Thema „Parkraumbewirtschaftung und Geschäftsentwicklung in der Stadt Bünde“ untersucht werden.

Nach der Erläuterung der „Systematik und Methodik“, einer Einführung in den „wissenschaftlichen Arbeitsstand“ und der Vorstellung des Untersuchungsraumes wird zunächst sowohl die Parkraumproblematik als auch die Geschäftsentwicklung in Bünde separat betrachtet. Dies ist notwendig, da es zu Beginn dieser Arbeit zu beiden Themen keinerlei Untersuchungen gab und nur vereinzelt Informationen vorhanden waren. Dies stellte auch das „größte Problem“ bei der Bearbeitung des Themas dar.

In wieweit die gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftung in Bünde die Geschäftsentwicklung beeinflusst hat wird anschließend dargestellt. Hierbei wird insbesondere versucht, negative Einflüsse der Parkraumbewirtschaftung auf die Geschäftsentwicklung herauszufiltern.

2. Systematik und Methodik

2.1. Allgemeines

Wie bereits erwähnt wurde stellte das „größte Problem“ bei der Bearbeitung des Themas das nicht vorhandene, aber benötigte Datenmaterial dar. Die Stadt Bünde mußte auf Anfrage leider mitteilen, daß sie gerne Datenmaterial zur Verfügung stelle, aber eigentlich über keinerlei Untersuchung oder Statistik zum Thema Geschäftsentwicklung verfüge. Zum Themenkreis „Parkraumbewirtschaftung“ verfüge sie lediglich über einige Statistiken, eine Untersuchung hierzu existiere aber nicht.

Der Großteil der benötigten Daten und Materialien mußte folglich aus unterschiedlichen Quellen zusammengetragen oder selbst erhoben werden.

2.2. Parkraumproblematik und -bewirtschaftung in Bünde

Zur Recherche der Entwicklung und Planung der gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung und den damit verbundenen (politischen) Zielen wurden vor allem Artikel aus den lokalen Pressearchiven des „Bünder Tageblatts“ und der „Neue Westfälischen“ genutzt. Aber auch Sitzungsprotokolle diverser Rats- und Ausschusssitzungen, die Kommunalpolitiker und Geschäftsleute zur Verfügung stellten, wurden hierzu gesichtet. Die Informationen bezüglich der Kosten des Parkraumbewirtschaftungssystems wurden vorrangig durch Gespräche mit der Stadtverwaltung gewonnen.

Das vorhandene Parkraumangebot in Bünde wurde teilweise selbst erhoben und durch einige vorhandene Aufstellungen ergänzt und abgeschätzt.

Daten zur Belegung der einzelnen Parkplätze bzw. Parkstände hätten zur Untersuchung der Thematik auch erhoben werden müssen, doch dies war in Einzelarbeit nicht durchführbar. Der ADAC führte aber im Zeitraum Juni bis August 1999 im Auftrag der Stadt Bünde eine Untersuchung zum Thema Parkraumbewirtschaftung durch, so daß diese Daten ebenfalls vorliegen. Auf die Ergebnisse und Empfehlungen der ADAC-Studie wird im folgenden noch insbesondere eingegangen.

2.3. Geschäftsentwicklung und -struktur

Mangels vorhandener Daten bezüglich der Geschäftsstruktur in Bünde wurde zu deren Untersuchung zunächst im Frühjahr 1999 eine Umfrage² unter den Einzelhändlern und Dienstleistern des Untersuchungsgebietes durchgeführt.

Des Weiteren wurde eine Branchenkartierung vorgenommen. Aufgrund einer ähnlichen Kartierung³ von LINKE, W., aus dem Jahr 1994 war es hiermit sogar möglich, Branchenveränderungen zwischen 1994 und 1999 darzustellen.

Das Gewerbeamt der Stadt Bünde stellte außerdem Daten über Gewerbeabmeldungen ab 1993 zur Verfügung, die aber noch in eine verwertbare Form gebracht werden mußten. Die Gewerbeabmeldungen zwischen 1993 bis 1999 in der Eschstraße und der Bahnhofstraße wurden zunächst in einer Liste zusammengefaßt, aufgrund derer eine entsprechende Karte erstellt wurde, um räumliche Schwerpunkte von Geschäftsschließungen festzustellen.

Des Weiteren wurde aufgrund eigener Beobachtungen eine Karte erstellt, in der die Nutzungsänderungen der Geschäfte in der Bänder Innenstadt dargestellt werden.

Allgemeine Tendenzen in der Entwicklung müssen bei der Betrachtung der Bänder Geschäftsstruktur allerdings auch mit berücksichtigt werden. Die Informationen über diese Tendenzen wurden sowohl der Fachliteratur als auch Publikationen von Interessenvertretern und -verbänden, wie z. B. IHK, BBE etc., entnommen.

2.4. Parkraumbewirtschaftung als Einflußfaktor auf die Geschäftsentwicklung

Wie bereits dargestellt wurde, beeinflußt vor allem das Kundenverhalten die Einzelhandelsentwicklung. Es muß also untersucht werden, inwieweit die Parksituation in Bünde das Kundenverhalten beeinflußt, um Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung auf die Geschäftsentwicklung zu betrachten.

Hierzu wäre eine Umfrage unter den Kunden notwendig und sinnvoll. Dabei ist allerdings zu beachten, daß „man sich nicht in die Stadt stellen sollte und die Leute befragt“, da man so nur die Personen erreicht, die Bünde (noch) besuchen, aber nicht diejenigen, die evtl. bereits auf andere Zentren ausgewichen sind. Statt dessen könnte man mittels eines Mikrozensus, der einen repräsentativen Querschnitt der potentiellen

² Ergebnisse der Umfrage „Parkraumbewirtschaftung und Geschäftsentwicklung in der Stadt Bünde“ befinden sich im Materialband

³ Beilage zu LINKE, Wolfgang: „BÜNDE“; Landschaftsverband Westfalen-Lippe; Münster 1994

Kunden liefert, eine Haushaltsbefragung durchführen. Als Untersuchungsgebiete hätten sich Gebiete angeboten, die sich im zentralen Spannungsfeld konkurrierender Zentren befinden; also nach Christallers „Theorie der zentralen Orte“ sogenannte Überschneidungsgebiete.

Konkret wären sowohl die Gemeinden Rödinghausen und Preußisch Oldendorf im Spannungsfeld Melle-Lübbecke-Bünde, Hiddenhausen im Spannungsfeld Herford-Bünde als auch Kirchlengern im Spannungsfeld Löhne-Bünde-Lübbecke als Untersuchungsräume durchaus geeignet.

Eine solche Untersuchung ist aber technisch, organisatorisch, zeitlich und finanziell nicht in Einzelarbeit durchführbar.

Folglich mußten andere Untersuchungsansätze entwickelt werden.

Zur Untersuchung eines möglichen Einflusses der Parkraumbewirtschaftung auf den Einzelhandel bzw. das Kundenverhalten wurden in der bereits erwähnten Umfrage die Geschäftsleute der Bänder Innenstadt „als Experten“ zu der Entwicklung der Gesamtanzahl der Kunden in den letzten Jahren befragt und gebeten, mögliche Ursachen für diese Entwicklung zu nennen. Außerdem konnten sie Stellung zu dem Thema Parkraumbewirtschaftung nehmen.

Des Weiteren wurde in der Umfrage nach Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Geschäfte gefragt, da man eine Häufung dieser als Indikator auf sich verändernde Standortbedingungen werten kann. Bedingt können solche Maßnahmen aber auch Reaktionen auf eine veränderte allgemeine Wirtschaftslage sein, darum ist diese bei der Untersuchung zu berücksichtigen. Bei der Untersuchung ist die zeitliche Komponente von Bedeutung. Anhand des Zeitraumes, in dem die Maßnahmen durchgeführt wurden, kann man z. B. feststellen, ob es zu einem signifikanten Anstieg der attraktivitätssteigernden Maßnahmen nach Einführung der gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung, also ab 1997, gekommen ist.

Die zeitliche Komponente ist auch bei den Gewerbeabmeldungen und Nutzungsänderungen relevant. Die bereits erwähnten Aufstellungen und Karten zu den Gewerbeabmeldungen und Nutzungsänderungen wurden ebenfalls zeitlich auf „vor“ und „nach Einführung der gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung“ untersucht.

3. Wissenschaftlicher Arbeitsstand

3.1. Die historische Entwicklung

Die in den 20er Jahren begonnene und in den 50er Jahren wiedereinsetzende Verbreitung des Autos als Individualverkehrsmittel in der Bevölkerung zog vielschichtige Entwicklungen nach sich.

Mit steigenden Pkw-Anzahlen in den 20er Jahren kam es zunächst vor allem zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern, als da wären Fußgänger, Radfahrer und Pferdefuhrwerke. Der Aus- und Neubau von Straßen und Fahrbahnen war oft ungenügend und konnte mit der technischen Entwicklung des Automobils meist nicht mithalten. Besonders in Innenstädten waren die ursprünglich auf Fußgänger und Pferdefuhrwerke ausgelegten Straßen nicht autogerecht. Der ruhende Verkehr, insbesondere parkende Autos, stellten zunächst aber kein Problem dar. Die Anzahl der Pkws war noch verkraftbar. Mit der Förderung „der Motorisierung des deutschen Volkes“ in den 30er Jahren änderte sich dies allerdings. In der Reichsgaragenordnung von 1939 heißt es erstmals: *„Die Zunahme der Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr erfordert, daß die öffentlichen Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr frei gemacht und möglichst wenig durch ruhende Kraftfahrzeuge belastet werden.“*⁴

Die Zerstörung vieler deutscher Großstädte im Zweiten Weltkrieg ermöglichte im Zuge des Wiederaufbaus und der Neugestaltung die Schaffung von Parkflächen und autogerechten Verkehrswegen in den Innenstädten. Allerdings stieg die Anzahl der Pkws in den Nachkriegsjahren so rasant an, daß auch die neugeschaffenen Kapazitäten oftmals nicht ausreichten. Der vorhandene Parkraum mußte folglich rationiert werden. *„Seit Mitte der 50er Jahre ist [darum] in Deutschland die Erhebung von Parkgebühren möglich. Die ursprüngliche Zielsetzung war es, die Parkchancen für Anwohner, Kunden und Besucher sowie für den Liefer- und Wirtschaftsverkehr zu verbessern. [...] Das Konzept der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung zur Bevorrechtigung bestimmter Nachfragegruppen, das heute vielerorts praktiziert wird, stammt aus dem Anfang der 80er Jahre.“*⁵

⁴ Vgl.: KLÄSENER, R., ET AL: „Parken und Handel“, in: BAG-Schriftenreihe, 2. Auflage, Köln 1990; Seite 12

⁵ Vgl.: DÖRNEMANN, Martina: „Parkraumbewirtschaftung“, Berlin 1998; Seite 6

Während noch in den 50er und 60er Jahren die Maxime der autogerechten Innenstadt galt, gilt seit den 70ern die autofreie Innenstadt als stadtplanerisches Idealmodell. Beide Konzepte stellen allerdings Radikallösungen dar, und erst in den 90ern ist ein Umdenkungsprozeß zu beobachten.

Die Themen und Fragestellungen der wissenschaftlichen Veröffentlichungen zum Thema Parken und Parkraumbewirtschaftung entsprechen dieser Entwicklung.

Bis zu den 70er Jahren sind nur wenige wissenschaftliche Arbeiten zum Thema „Parken“ zu verzeichnen, das Thema wird in den Veröffentlichungen dieser Zeit meist unter den Themen „Stadtplanung“ und „Attraktivität von Innenstädten“ behandelt. Typisch sind Frage- und Problemstellungen, die sich mit der Anlage neuer Straßen und autogerechter Verkehrssysteme, der Schaffung möglichst viel citynahen Parkraumes und der verkehrstechnischen Anbindung der City befassen.

Seit Mitte der 70er Jahre ist allerdings eine Vielzahl von wissenschaftlichen Arbeiten erschienen, die Kritik an der „autogerechten“ Innenstadt üben. Hauptverkehrsstraßen und große Parkplätze im Citybereich werden demnach vom Kunden nicht als attraktiv empfunden und zerstören lediglich das Stadtbild. Außerdem wird das Einkaufserlebnis des Kunden negativ beeinflusst, dies hat wiederum Folgen auf die Geschäftsentwicklung. Hinzu kommt eine nicht mehr akzeptable Belastung der Umwelt und der in der Innenstadt lebenden Menschen durch einen hohen Parksuchverkehr. Abgase, Lärm und „verstopfte“ Straßen mindern die Wohn- und Einkaufsqualität der Innenstädte.

Entsprechend dieser Kritik beinhalten die wissenschaftlichen Arbeiten dieser Zeit meist quantitative Messungen des Parksuchverkehrs sowie dessen Schadstoffausstoß, Entwicklungs- und Planungsansätze zu neuen Verkehrskonzepten für die Innenstadt, die Untersuchung von Parkleitsystemen, die stadtplanerische Umgestaltung von „autogerechten“ Innenstädten sowie Akzeptanzanalysen vom umgestalteten Bereichen.

Das stadtplanerische Element der Fußgängerzone und des verkehrsberuhigten Bereichs wird entwickelt und in zahlreichen Städten umgesetzt. Auch werden flächendeckende Parkraumbewirtschaftungskonzepte entworfen, durch die man den Großteil des ruhenden Verkehrs und des damit verbundenen Parksuchverkehrs aus der Innenstadt bzw. City an den Cityrand oder auf „Park-and-Ride-Anlagen“ verlagern möchte, sofern nicht die Alternative die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist..

Die Beeinflussung der Geschäftsentwicklung durch die restriktive Parkraumpolitik vieler Städte blieb zunächst unbeachtet. Allerdings setzt mit der Verdrängung des Pkws aus der Innenstadt auch die Entwicklung der „Einkaufszentren auf der grünen Wiese“ ein. Diese wurde im Gegensatz zu der Entwicklung in den Innenstädten in zahlreichen Studien untersucht, die meist zu dem Ergebnis kommen, daß es sich bei der „grünen Wiese“ um einen konkurrierenden Standort zum zentralen Geschäftsbe- reich der City handelt. Im Zuge dieser Entwicklung werden in den 90ern zahlreiche Untersuchungen und Akzeptanzanalysen von innerstädtischen Einkaufs- und Versor- gungszentren durchgeführt.

3.2. Die Untersuchungsräume

Bei den meisten Untersuchungen und Studien wird oft nur ein eng begrenzter Raum untersucht, z. B. die durch Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen betroffenen Gebiete, die gesamtstädtische Entwicklung und Situation, sowie Entwicklungen in angrenzenden Bereichen werden aber oft außer acht gelassen.

Allerdings ist es gerade bei dem Thema „Parkraumbewirtschaftung“ unerlässlich, auch angrenzende Gebiete bzw. die gesamtstädtische Situation zu betrachten, da Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen vielschichtige Effekte nach sich ziehen. So werden durch die Verdrängung der Dauerparker Parkraumkapazitäten frei, die Parkchancen des einzelnen verbessern sich und neuer Zielverkehr entsteht. Darüber hinaus treten Verdrängungseffekte in nicht bewirtschaftete Randbereiche auf, es werden Zielwahländerungen im Einkaufsverkehr vorgenommen und freigewordene Pkws können für andere Fahrten genutzt werden.⁶ Martina DÖRNEMANN stellt in ihrer Dissertation 1998 hierzu fest: *„Studien, die im Zusammenhang mit der Einführung [von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen] durchgeführt wurden, belegen, daß sich hierdurch sowohl die Parkraumsituation als auch die Parkraumnachfrage ändert. Diese Untersuchungen konzentrierten sich bislang nur auf die Veränderungen im ruhenden und fließenden Verkehr direkt in den betroffenen Gebieten. Weitgehend unerforscht sind dagegen Verhaltensänderungen infolge der Bewirtschaftung und die daraus resul- tierenden Effekte auf die gesamtstädtische Verkehrssituation.“*⁷

⁶ Vgl.: DÖRNEMANN, Martina: „Parkraumbewirtschaftung“, Berlin 1998; Abstract

⁷ Vgl.: DÖRNEMANN, Martina: „Parkraumbewirtschaftung“, Berlin 1998; Abstract

Den umfassenden, neueren Studien und Untersuchungen zu Entwicklungen infolge der Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen liegen in der Regel großstädtische Untersuchungsräume zugrunde. So untersucht z. B. DÖRNEMANN das Beispiel Berlin, EICHENBERGER das Beispiel Basel und auch MONHEIM, BAIER, TOPP, KLÄSENER und andere beziehen sich in ihren Untersuchungen oft auf großstädtische Untersuchungsräume mit oberzentralem Charakter, wie z. B. München, Frankfurt, Nürnberg, Karlsruhe, Lübeck, Wiesbaden, Hannover, Münster etc. .

Die Ergebnisse dieser Studien sind aber nur bedingt bis gar nicht auf Mittelstädte übertragbar, weil diese nicht mit Oberzentren verglichen werden können, da sie nicht über eine vergleichbare Ausstattung verfügen. Einzelne Akzeptanz- und Strukturanalysen von Mittelzentren zeigen zudem immer wieder auf, daß bei der Entwicklung von Parkraumbewirtschaftungskonzepten stets Individuallösungen gefunden werden müssen, da sich auch die einzelnen Mittelzentren in ihrer Struktur, Ausstattung und ihrem Einzugsgebiet unterscheiden.

3.3. Definition: Parkraumbewirtschaftung

Aber was ist eigentlich unter dem allgemein bekannten Begriff „Parkraumbewirtschaftung“ genau zu verstehen?

Nach der Definition der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 1990) ist die vorrangige Aufgabe von Parkraumbewirtschaftungskonzepten:

*„Die Verteilung von Parkraum entsprechend den für ein Stadtgebiet formulierten Planungszielen.“*⁸

Nach TOPP umfaßt der Begriff Parkraumbewirtschaftung *„die Gesamtheit aller Maßnahmen zur Steuerung des Parkraumangebotes entsprechend der Nutzung zur Verteilung des knappen Angebotes nach stadtentwicklungspolitischen Prioritäten und zur Abstimmung des Angebotes auf die Kapazität des Straßennetzes.“*⁹

Nach COLLIN zählen zur Parkraumbewirtschaftung im weitesten Sinne alle Maßnahmen mit dem Effekt einer Nutzungssteuerung durch gebührenrechtliche Vorgaben und Maßnahmen aus dem Ordnungs- und Planungsrecht. Im einzelnen gehören

- die Begrenzung der Parkdauer (Halteverbote, Parkuhren, Parkscheiben, Parkscheinautomaten),
- die Parkgebühr-Erhebung (auch Gebührenstaffelung) und
- die Beschränkung des Nutzerkreises (Sonderparkberechtigung nach § 46 StVO, Stellplatzsatzung)

zu den Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung.¹⁰

Faßt man diese drei Definitionen zu einem Begriff zusammen, so ist unter Parkraumbewirtschaftung die Gesamtheit aller Maßnahmen zu verstehen, die die Verteilung und Nutzung des vorhandenen Parkraumes nach stadtentwicklungspolitischen Prioritäten steuern.

Neben den von COLLIN genannten Instrumenten der Parkraumbewirtschaftung gehören im weitesten Sinne auch flankierende und ergänzende Instrumente zu einem Parkraumbewirtschaftungskonzept. Dies wären z. B. Parkleitsysteme, eine

⁸ Vgl.: DÖRNEMANN, Martina: „Parkraumbewirtschaftung“, Berlin 1998; Seite 6

⁹ Vgl.: TOPP, H. H.: „Stadtverkehrspolitik: Parken als Verteilungsproblem“, in: Internationales Verkehrswesen, Heft 36, 1984; Seite 334-339

¹⁰ Vgl.: COLLIN, H.-J.: „Integration des ruhenden Verkehrs in die Verkehrsentwicklungsplanung“, in: VDI-Berichte 871: „Neue Konzepte für den fließenden und ruhenden Individualverkehr“, Düsseldorf 1990; Seite 294

Stellplatzsatzung, ein entsprechender Ausbau des ÖPNV sowie eine gute Öffentlichkeitsarbeit.

3.4. Parkraumbewirtschaftungskonzepte

Bei der Entwicklung von Parkraumbewirtschaftungskonzepten haben sich in Mittelzentren nach BAIER und DÖRNEMANN vor allem das Trennungsprinzip und das Mischungsprinzip durchgesetzt.

Beim Trennungsprinzip werden bestimmte Bereiche, z. B. Straßenabschnitte, ausschließlich für dort parkende Anwohner reserviert. Die restlichen Stellflächen sind für die übrigen Nutzer gebührenpflichtig oder in der Parkdauer zeitlich begrenzt.

Das Mischungsprinzip ist im Gegensatz zum Trennungsprinzip flexibel und kann kleinräumliche Schwankungen gut ausgleichen, da der vorhandene Parkraum allen Nutzern prinzipiell zugänglich ist. Allerdings sind die

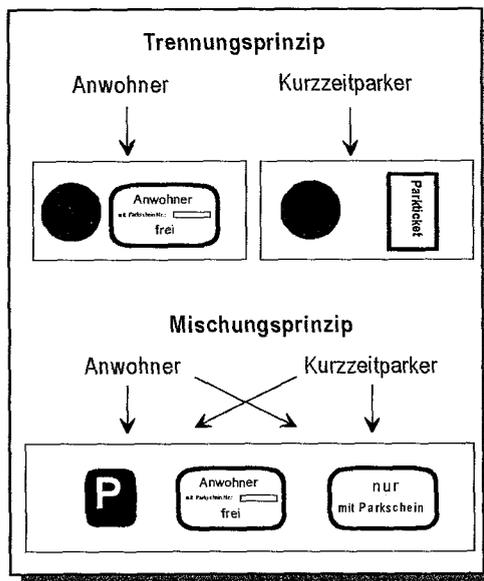


Abb. 3.1.: Bewirtschaftungsprinzipien (nach BAIER)

Parkregeln für die einzelnen Nutzergruppen unterschiedlich. Anwohner mit Lizenz können z. B. kostenfrei unbegrenzt parken, alle übrigen Nutzer nur gebührenpflichtig und bis zur angegebenen Höchstparkdauer. Generell sind Parkraumkonzepte aber nur dann wirksam, wenn ausreichend überwacht wird, obwohl dies von den Betroffenen meist als Schikane empfunden wird.¹¹

Neben diesen beiden Prinzipien wird in größeren Städten gelegentlich auch das Wechselprinzip angewandt, bei dem nur zu bestimmten Tageszeiten (meist Abend-/Nacht- und Morgenstunden) Anwohner bevorrechtigt parken dürfen und ansonsten eine gebührenpflichtige Kurzzeitparkregelung oder Halteverbotsregelung für alle Parker angewandt wird.

¹¹ Vgl.: BAIER, Reinhold : „Parkraumkonzepte in Mittelstädten“; in : Der Nahverkehr - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Heft 1/2, Düsseldorf 1993 und DÖRNEMANN, Martina: „Parkraumbewirtschaftung“, Berlin 1998; Seite 7