

## **Parkraumprobleme in wachsenden Stadtteilen: Evaluation freiwilliger Veränderungsmaßnahmen am Beispiel Leipzig-Schleußig**

Im Projekt, das zusammen mit externen Partnern durchgeführt wird (Stadt Leipzig, Bürgerverein Initiative Schleußig, Leipziger Verkehrsbetriebe, teilAuto Carsharing, Fahrradladen „Rückenwind“), werden vier Forschungsschritte unternommen:

1. April 2008: Vollbefragung der Bewohner des Leipziger Stadtteils Schleußig zum Mobilitätsverhalten sowie zur Problemwahrnehmung und Akzeptanz von Maßnahmen, die helfen könnten, die gegenwärtige Parkraumsituation zu entschärfen (N=4000 Haushalte);
2. Mai 2008: Wissenschaftliche Begleitung von 10 Testhaushalten, die während eines Monats ihr Parkverhalten verändern und anschließend über ihre Erfahrungen berichten;
3. Oktober 2008: Durchführung einer Informationskampagne über Möglichkeiten, außerhalb des Problemgebietes zu parken und alternative Verkehrsmittel (Bus & Bahn, Fahrrad, Carsharing) zu nutzen; und
4. Dezember 2008: Nachbefragung zur Evaluation der Verhaltenswirksamkeit dieser Maßnahmen im gesamten Stadtteil.

Ein Kurzbericht über die Ergebnisse der ersten beiden Forschungsschritte findet sich unten (erschienen in: Neue Wege, Zeitschrift des Verkehrsclub Deutschland, Elbe-Saale-Journal für Sachsen, Sachsen-Anhalt & Thüringen, 1/09, S.7-9).

### **Projektbearbeiterinnen:**

Dr. Sylvia Harms

Dipl. geogr. cand. Renate Kviese (Universität Riga, Lettland, gefördert durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt)

Dipl. geogr. cand. Franziska Dombrowski (Martin-Luther-Universität Halle; Praktikums- und Diplomarbeit)

Dipl. soz. Annett Kussatz (Universität Leipzig, Praktikumsarbeit)

Dipl. soz. cand. Eva Rosenau (Universität Leipzig; Praktikumsarbeit)

Dipl. ing. Susann Höer (Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur, Leipzig, Praktikumsarbeit)

## **Das Auto vor der Haustür – und wenn dort kein Platz ist?**

*Sylvia Harms und Franziska Dombrowski*

Auch wenn in ostdeutschen Städten und Regionen immer wieder von „Schrumpfung“ die Rede ist – manche Stadtteile sind stetig am Wachsen. Nach und nach werden Häuser saniert, Baulücken geschlossen und neue Grünflächen gestaltet. Oft handelt es sich hierbei um zentrumsnahe Wohnlagen, die gleichzeitig ausreichend Möglichkeiten für Einkaufen, Erholung und Freizeitgestaltung bieten. So zum Beispiel der Leipziger Stadtteil Schleußig, geschätzt und beliebt wegen seiner Nähe zur Innenstadt, seinen vielen grünen Hinterhöfen sowie seiner Lage direkt am Park. Familien ziehen genauso gern hierher wie Studenten, Angestellte in höheren Positionen oder Selbständige. Der Stadtteil ist von einer gründerzeitlichen Bauweise geprägt und größtenteils durchsaniert.

Zu Gründerzeiten hatte man jedoch noch nicht daran gedacht, dass viele Haushalte eines Tages ein Auto besitzen werden. Im Zuge der Häusersanierung wurden viele ehemals große Wohnungen in kleinere Einheiten unterteilt, so dass die Anzahl an Wohnungen im Stadtteil stieg. Tiefgaragen oder hauseigene Pkw-Stellplätze konnten nur in seltenen Fällen errichtet werden. Als der öffentliche Straßenraum aufgrund der zunehmenden Bewohnerzahl (und des zunehmenden Trends zum Autobesitz im Haushalt) zugeparkt war, wurde damit begonnen, die Fahrzeuge direkt auf den ausladenden Bürgersteigen zu parken. Viele Bewohner

tolerierten dies, andere fühlten sich als Fußgänger gefährdet und riefen das Ordnungsamt. Vermittelnd wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die eruieren sollte, welche Möglichkeiten dem Stadtteil zur Verfügung stünden, um das Parkraumproblem zu entschärfen.

So wurden zum Beispiel bauliche Veränderungen des öffentlichen Straßenraums in Erwägung gezogen und verschiedene Bauvarianten zu Papier gebracht – in allen Fällen teure Varianten, die auch über die Bewohner mit finanziert werden müssten. Zudem würde der Charakter des vor allem wegen seines hohen Anteils an stadteigenem Grün geschätzten Stadtteils durch Umbauten deutlich verändert – müssten doch nicht wenige der alten, das Stadtteilbild prägenden Bäume gefällt werden, um tatsächlich ausreichend Platz für neue Parkflächen zu schaffen. Eine Repräsentativbefragung des Helmholtz-Zentrums für Umweltforschung – UFZ im Stadtteil fand heraus, dass eine solche Maßnahme vehement abgelehnt würde – trotz der allgemeinen Befürwortung für das Schaffen neuer Parkplätze im Stadtteil. Weniger tiefe Einschnitte in das Stadtteilbild würden kleinere Umgestaltungsmaßnahmen wie die Umwidmung einzelner Straßenzüge zu Einbahnstraßen (verbunden mit der Möglichkeit des Querparkens auf einer Straßenseite) oder das Schließen großer Straßeneinmündungen für den Durchgangsverkehr (verbunden mit dem Schaffen eines kleinen Parkplatzes auf diesem Gebiet) mit sich bringen. Indes, mit ihnen allein könnte die benötigte Anzahl fehlender Parkplätze nicht erreicht werden. Als weitere Möglichkeit wurde folglich untersucht, ob es auch von Seiten der Bewohner eine Bereitschaft gäbe, ihr Park- (und gegebenenfalls auch Mobilitäts-)verhalten zu verändern und selbst für eine Entspannung der Parksituation im öffentlichen Straßenraum zu sorgen.

Die Repräsentativbefragung hatte bereits ergeben, dass eine Zahlungsbereitschaft für das Parken am Wohnort besteht (im Schnitt wären die Schleußiger bereit, monatlich 20 Euro für das Parken auszugeben) und dass das Auto auch nicht zwingend vor der eigenen Haustür, sondern lediglich in akzeptabler Fußlaufentfernung stehen muss. Als akzeptable Entfernung konnten 5 Fußlaufminuten ermittelt werden – erstaunlicherweise mehr als die durchschnittlich 3 Minuten, die die Bewohner derzeit für den Weg von der eigenen Haustür zu ihrem Parkplatz benötigen. Die Mehrzahl der Befragten sah – neben der Stadt Leipzig und den Wohnungsbaugenossenschaften und Hauseigentümern – durchaus auch die Autobesitzenden in der Pflicht, sich an einer Problemlösung zu beteiligen. Die Forscherinnen des UFZ wollten es also genauer wissen und führten einen freiwilligen Verhaltenstest durch.

Zehn Haushalte wurden gebeten, ihr Auto einen Monat lang in einem Nachbarstadtteil zu parken, in dem die Parkraumsituation deutlich entspannter ist. Sie bekamen dafür einen Gratis-Stellplatz in einem etwa zwei Kilometer entfernt gelegenen Parkhaus zur Verfügung gestellt. Das eigene Auto durfte weiterhin genutzt werden – nur stand es eben nun auf einem Platz, der etwas weiter entfernt von der eigenen Haustür lag, dafür aber den öffentlichen Straßenraum nicht belastete. Um für einen solchen Test nicht nur besonders aufopferungswillige umweltbewusste Personen, sondern eine sozialstrukturell und motivatorisch möglichst große Bandbreite an teilnehmenden Haushalten gewinnen zu können, bekamen die Haushalte eine Reihe von „Aufwandsentschädigungen“, die ihnen zudem maximale Mobilität vor Ort gewährleisten sollten. Der lokale Fahrradladen „Rückenwind“ bot einen Gratis-Fahrradcheck aller Räder der teilnehmenden Haushalte an, das CarSharing-Unternehmen „teilAuto“ vergab eine 3-monatige Gratis-Mitgliedschaft sowie ein Fahrtguthaben im Wert von 50 Euro, und die Leipziger Verkehrsbetriebe offerierten ihr Jahresabonnement mit einem ersten Gratis-Monat sowie der Möglichkeit, jederzeit ohne Kosten wieder kündigen zu können. Die teilnehmenden Haushalte wurden gebeten, ihr Mobilitätsverhalten während dieses „Testmonats“ in regelmäßigen Abständen zu

protokollieren und im Anschluss an die Testphase für ein vertiefendes Auswertungsgespräch zur Verfügung zu stehen.

Überraschend war zunächst, dass sich deutlich mehr Haushalte für eine Teilnahme interessierten als tatsächlich gesucht wurden. Diejenigen, die schließlich teilnahmen (Singles, Paare, Familien mit Kindern) verband eine gewisse Neugier darauf, es „einfach mal anders zu probieren“. Einige hatten in der Vergangenheit bereits darüber nachgedacht, ihr Auto weniger oder gar nicht mehr zu benutzen, ihnen fehlte jedoch ein konkreter Anstoß, diese Überlegung auch in die Tat umzusetzen. Andere hatten das Gefühl, ihr Auto sowieso nicht regelmäßig zu benötigen, so dass kaum Verhaltensanpassungen erforderlich wären. Hinter der Überlegung, „es mal anders zu probieren“ standen bei einigen Haushalten ökologische Motive, d.h. ein gewisses Unbehagen bei der Autonutzung, die man zwar als praktisch empfand, von der man aber wusste, dass die ökologischen Folgen teilweise gravierend sind. Andere wiederum betrachteten es rein zweckmäßig: Was bietet mir mein Auto eigentlich, und kann ich mit anderen Verkehrsmitteln nicht genau denselben oder sogar einen höheren Nutzen erzielen? Diese Frage stand insbesondere bezüglich des Car Sharings oft im Raum, von dem viele gehört, es aber selbst noch nie ausprobiert hatten. Insbesondere diejenigen Haushalte, die ihr Auto nur unregelmäßig nutzten, stellten die Frage nach einem Kosten-Nutzen-Vergleich zwischen Car Sharing und eigenem Auto.

Die Angebote von Rückenwind, teilAuto und LVB wurden zudem dankbar aufgenommen, so dass niemand das Gefühl hatte, sich für Andere oder seinen Stadtteil aufopfern zu müssen. Ein bisschen mulmig war den Teilnehmenden dann im Vorfeld aber doch zumute: Würde man es wirklich schaffen, das Auto den ganzen Monat im entfernten Parkhaus abzustellen oder würde doch wieder die eigene Bequemlichkeit siegen und das Auto in den Stadtteil geholt? Und wie stark würde sich das entfernte Parken wirklich auf die Alltagsorganisation auswirken?

Insgesamt mussten alle Haushalte feststellen, dass das weiter entfernte Parken sie deutlich weniger in der Organisation des Alltags beeinträchtigte als gedacht. Zwar wurde auf Arbeitswegen der Aufwand, täglich zum Parkhaus zu laufen und das eigene Auto zu holen, von allen Haushalten als zu groß empfunden, dennoch waren die meisten Teilnehmer sowieso schon vorher zumeist mit dem Fahrrad oder der Straßenbahn zur Arbeit gefahren.

Drei Haushalte stiegen während der Testphase auf Arbeitswegen vom Auto auf die Straßenbahn um. In ihrem Fall dauerte die Fahrt zum Arbeitsplatz nun deutlich länger, jedoch erlebten zwei Haushalte das Fahren mit der Straßenbahn vor allem als Entspannung und nicht als Belastung (Zeit zum Lesen, die sonst im Alltag oft fehlt). Problematisch wurde es im abendlichen Schichtdienst, wo die Verfügbarkeit von Bus und Bahn deutlich eingeschränkt war – hier wurde doch das Auto aus dem Parkhaus geholt. Ein Haushalt erlebte den Umstieg auf die Straßenbahn eher als Belastung, kündigte aber dennoch sein LVB-Abonnement nach der Testphase nicht und fuhr auch weiterhin mit der Straßenbahn.

Auf allen anderen Wegen nutzten die Haushalte das eigene Auto während der Testphase nur dann, wenn es subjektiv gesehen nicht anders ging. Dies war zumeist an Wochenenden der Fall (Auto für Wochenendausflüge geholt), teilweise für Großeinkäufe oder für regelmäßige Fahrten an Ziele außerhalb Leipzigs. Manche Personen nutzten für diese Zwecke gezielt die Car Sharing-Autos. Sie hätten auch ihr eigenes Auto holen können, wollten aber ausprobieren, was die Car Sharing-Autos in diesen Fällen leisten können (was im Rahmen des gestellten Fahrtguthabens von 50 Euro ja problemlos möglich war). In seltenen Fällen wurde auf Freizeitfahrten gänzlich verzichtet, die angesichts des Aufwandes, erst zum Parkhaus zu laufen und das Auto zu holen, als „doch nicht so wichtig“ eingestuft wurden.

Die größten Umstellungen durch das Parken außerhalb des Stadtteils fanden sich im Bereich des Einkaufens. Haushalte, die zuvor regelmäßig mit dem Auto eingekauft hatten, holten nun nicht mehr extra ihr Auto, um einkaufen zu fahren, sondern verbanden eine Fahrt für andere Zwecke mit dem Einkaufen, brachten ihre Einkäufe nach Hause und stellten das Auto dann wieder im Parkhaus ab. Andere versuchten ganz gezielt, mit dem Fahrrad einkaufen zu fahren. Hierfür suchten sie stärker Geschäfte im Stadtteil auf und gingen häufiger los, um jeweils kleinere Mengen einzukaufen. Obwohl der Zeitaufwand für das Einkaufen anstieg, erlebten die meisten Haushalte dieses veränderte Einkaufsverhalten nicht als Belastung, sondern ganz pragmatisch als organisatorische Umstellung, die man eben so einplanen müsse. Finanzielle Einbußen durch das Einkaufen im Stadtteil ergaben sich laut Aussage der teilnehmenden Haushalte nicht. Notfallsituationen, in denen man zwingend das Auto vor der Haustür benötigt hätte, gab es im Testzeitraum fast nicht. In einem Haushalt musste ein krankes Kind möglichst schnell zum Arzt gebracht werden, so dass als Alternative nur das Taxi in Frage kam. Die Taxifahrt funktionierte, man ärgerte sich aber über die entstandenen Kosten.

Insgesamt gesehen waren die Mobilitätserfahrungen der meisten Testhaushalte überwiegend positiv: Sie hätten sich durchaus vorstellen können, auch weiterhin außerhalb Schleußigs zu parken. Allerdings waren sie nicht bereit, hierfür Stellplatzkosten zu tragen, und solange sie dies als Einzelpersonen tun würden, während die Mehrheit der Bewohner weiterhin im Stadtteil parken würde, wäre ein solches Verhalten aus ihrer Perspektive auch nicht attraktiv. Insofern kehrten alle teilnehmenden Haushalte nach Abschluss der Testphase mit ihren Autos in den Stadtteil zurück. Ein Haushalt hatte schon vor dem Test erwogen, sein Auto zu verkaufen, und sah sich durch die Erfahrungen im Test in diesem Beschluss bestätigt. Die übrigen Haushalte mochten aufgrund der Flexibilität, die ihnen das Auto bietet, derzeit (noch) nicht auf das Auto verzichten. Einige könnten sich aber vorstellen, zum Car Sharing zu wechseln, sobald ihr Auto kaputt gehen würde. Zwei Haushalte parkten im Verlauf der Testphase aus den verschiedensten Gründen doch immer wieder im Stadtteil selbst – für sie muss dieser Test als gescheitert angesehen werden.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass die Erfahrungen der Testhaushalte Mut machen, weiter über kreative Lösungen im Stadtteil nachzudenken, die am Verhalten der Bewohner selbst ansetzen. Dabei muss beachtet werden, dass solche Lösungen nicht als „Umerziehungsmaßnahmen“ von Seiten der Stadt verstanden werden dürfen (die Menschen sollen handeln, damit die Stadt teure Baukosten spart), sondern als Initiative aus dem Stadtteil selbst hervorgehen müssen. Solche verhaltensbasierten Lösungen funktionieren jedoch nur, wenn die Anreizsysteme deutlich anders gesetzt werden als sie es bisher sind. Ist es weiterhin erlaubt, auf Bürgersteigen zu parken, werden die meisten Bewohner nach ein paar Runden des Um-den-Block-Fahrens einen Gratis-Parkplatz in Wohnungsnähe finden. Würde ein generelles Verbot des Parkens auf Bürgersteigen ausgesprochen und/oder Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum erhoben, sänke die Attraktivität des Parkens im eigenen Stadtteil deutlich.

Nun kann jedoch nicht einfach ein Parkraumproblem von einem Stadtteil auf einen angrenzenden verlagert werden. Idealerweise sollte versucht werden, die Parkraumsuche auf Parkhäuser zu verlagern, die zu großen Teilen leer stehen. Dies würde den Autobesitzern auch das Gefühl geben, ihr Auto sicher abgestellt zu haben. Geld, das ansonsten für Umbaumaßnahmen im Stadtteil verwendet werden müsste, die gar nicht gewollt sind, weil sie das Erscheinungsbild des Stadtteils deutlich verändern würden, könnte sinnvoll auch für Anreize zur Verhaltensänderung eingesetzt werden – warum nicht Gratis-Parkplätze in leeren

Parkhäusern anbieten? Je mehr Menschen über ihr eigenes Verhalten nachdenken und dieses ändern, desto salonfähiger würde es auch für andere, und desto mehr wächst die gemeinsame Verantwortung für den eigenen Stadtteil. Ein weiterer Ansatzpunkt könnte die Stärkung der Interessen der nichtmotorisierten Bewohner im Stadtteil sein – wer gerne zu Fuß geht, Fahrrad fährt oder die Straßenbahn nutzt, benötigt keinen Parkplatz. Und solange man dies zur Zufriedenheit tut, wird man sich auch kein Auto anschaffen und damit nicht zur weiteren „Aufmotorisierung“ und Verschlechterung der Parkraumsituation im Stadtteil beitragen.

Übrigens: Ein Viertel aller im öffentlichen Straßenraum in Schleußig geparkten Fahrzeuge stehen dort – laut Selbstaussage der Autobesitzenden in der Repräsentativbefragung – in der Regel mehrere Tage oder sogar länger als eine Woche am Stück ungenutzt herum. Der Verhaltensaufwand, das Fahrzeug weiter entfernt stehen zu haben, sollte besonders bei diesen Fahrzeughaltern sehr gering sein. Als „Mobilitätsversicherung“ für Notfälle stünden immer noch genügend Carsharing-Autos in unmittelbarer Nähe im Stadtteil zur Verfügung. Man könnte es ja mal ausprobieren.