



Als zu günstig sehen Ingold Klee (v.l.), Jürgen Bökenhans, Markus Lakämper und Felix Kupferschmidt das Parken wie hier an der Schulstraße.

Foto: Andreas Frücht

Parken an Straßen soll teurer werden

„Verkehrswende – einfach gemacht“: Im zweiten Teil der Serie geht es um die Parkraumbewirtschaftung. Parkhäuser sollen als Alternative zum Flächenparken attraktiver werden.

Matthias Gans

■ **Gütersloh.** Parken für 1 Euro am Tag? Was in anderen Städten als märchenhaft gelten würde, ist an vielen Orten in Gütersloh Realität. Zu billig, findet allerdings die Bürgerinitiative Verkehrswende Gütersloh. Sie will das Parken auf Freiflächen in der Innenstadt verteuern. Gleichzeitig soll das Parken in Parkhäusern attraktiver werden. Am Ende gilt es, den wertvollen – weil seltenen – öffentlichen Raum in der Innenstadt den Menschen und nicht Autos zur Verfügung zu stellen.

„Parkraumbewirtschaftung“ heißt dafür die dröge Bezeichnung. Doch das Thema hat es in sich. „Ein heißes Eisen“, sagt Felix Kupferschmidt von der Bürgerinitiative. „Das wird von der Verwaltung nicht gerne angepackt und von der Politik auch nicht, denn damit kann man keine Wahlen gewinnen.“

Deshalb hat es die Bürgerinitiative nun zu ihrem Thema gemacht und ein entsprechendes Schreiben mit ihren Vorschlägen an die Verwaltung geschickt. Die Ideen zu einer modernen Mobilität sollen kurzfristig, kostengünstig und mit wenig materiellem und personellem Aufwand umsetzbar sein. Unter dem Titel „Verkehrswende – einfach gemacht“, stellt die „Neue Westfälische“ die verschiedenen Themen vor. Im ersten Teil ging es um die Einrichtung einer Fahrradzone in der Innenstadt.

Nun also das Parken. Hier geht es allerdings weniger um eine kostengünstige Lösung. Sondern darum, über die Parkraumbewirtschaftung Geld zugunsten einer klima- und umweltfreundlichen Verkehrspolitik zu erwirtschaften und darüber eine Lenkungswirkung zu erzielen. Was wird konkret gefordert?

„Fahrzeuge sollten in nahe gelegenen Parkhäusern und nicht in den Straßen der Innenstadt oder in den direkten Wohnquartieren geparkt werden“, heißt es in dem Schreiben an die Verwaltung. Die Parkgebühren sollten von außen in Richtung Zentrum ansteigen. Zudem sollte das Parken auf Freiflächen teurer sein, als im nahe gelegenen Parkhaus, um die gewünschte Lenkungswirkung zu erzielen. Und wie teuer soll es wer-

den? „Das sollte die Politik diskutieren“, sagt Ingold Klee. Aber 1 Euro pro Tag sei zu wenig. Selbst 1,50 pro Stunde, wie an stark frequentierten Orten wie der Hohenzollernstraße für eine Höchstdauer von zwei Stunden verlangt wird, scheint zu wenig. Als Beispiele für eine mögliche Spanne nennt die Bürgerinitiative Braunschweig (1,80 Euro pro Stunde), München (2,50 Euro pro Stunde) und Stuttgart (4,60 Euro pro Stunde).

Defizitäre Parkhäuser sollen wirtschaftlich betrieben werden

Ergebnis sollte sein, dass durch die höhere Auslastung die bislang höchst defizitären Parkhäuser endlich wirtschaftlich betrieben können. Außerdem sollten die umweltschädlichen und Anwohner wie Autofahrer nervenden Suchverkehre nach einem freien Parkplatz wegfallen.

Und was soll mit dem gewonnenen Raum geschehen? Von der Nutzung als Geh- und/oder Radweg, als Kleingrünanlage, Spiel- und Erholungsfläche oder für gastronomische Angebote fallen der Bürgerinitiative eine Menge Möglichkeiten für viele Menschen ein. Schließlich finanziert die All-

gemeinheit diesen öffentlichen Raum.

Die Agora Verkehrswende hat ermitteln lassen, dass den Kommunen Kosten zwischen 1.500 und 5.000 Euro für die Herstellung und jährlich 60 bis 300 Euro für den Unterhalt eines einzelnen Parkplatz entstehen. Kosten, die alle Steuerzahler aufbringen, die sich aber nicht annähernd in den Preisen fürs Parken wiederfinden.

Das gilt auch für die Anwohnerparkausweise. 30 Euro pro Jahr sind in Gütersloh für einen Ausweis fällig. Nach Angaben der Stadt hat sie damit im Jahr 2022 genau 9.780 Euro eingenommen, im vergangenen Jahr 10.800 Euro. Die Zahl der Ausweise ist demnach zwar in den beiden vergangenen Jahren von 326 auf 360 gestiegen. Von der Zahl realen Anwohnerparkens dürfte sie aber weit entfernt sein.

Für eine zukünftige Preisgestaltung hat die Bürgerinitiative Verkehrswende andere Städte herangezogen: Osnabrück nimmt aktuell 90 Euro, will aber im Jahr 2025 auf 140 Euro anziehen. Münster nimmt ab diesem Februar 260 Euro und Bonn verdoppelt im kommenden März von 180 auf 360 Euro. Das würde für Gütersloh bei 360 Anwohnerparkausweisen eine Anhebung der Einnahmen auf 32.400 Euro

(Beispiel Osnabrück aktuell bis 129.600 Euro (Beispiel Bonn ab März) bedeuten.

Zusätzliches Geld, das zum Beispiel in die dringende notwendige Sanierung der Parkhäuser gesteckt werden könnte, die sich in städtischer Hand befinden. Denn aus Ingold Klees Sicht sind Parkhäuser und größere Parkflächen eigentlich so gut verteilt, dass von fast jedem innerstädtischen Standort im Umkreis von 200 Metern Parken möglich sei.

Parkhäuser spielen auch bezüglich des Ausbaus der E-Ladeinfrastruktur eine besondere Rolle in den Überlegungen der Bürgerinitiative. Da es immer wichtiger werde, dass Besucher wie Anwohner schnell und sicher eine Ladestation für ihr E-Fahrzeug finden könnten, sollten größere Ladepunkte für die E-Mobilität in Parkhäusern integriert werden. Diese könnten so auch als Quartiersgaragen dienen.

Zusatzeinnahmen für Ausbau des ÖPNV verwenden

Zudem würde eine solche Bündelung von Ladepunkten Erschließungskosten ersparen. „Von Ladeinfrastruktur in den Straßen der Innenstadt ist ab-

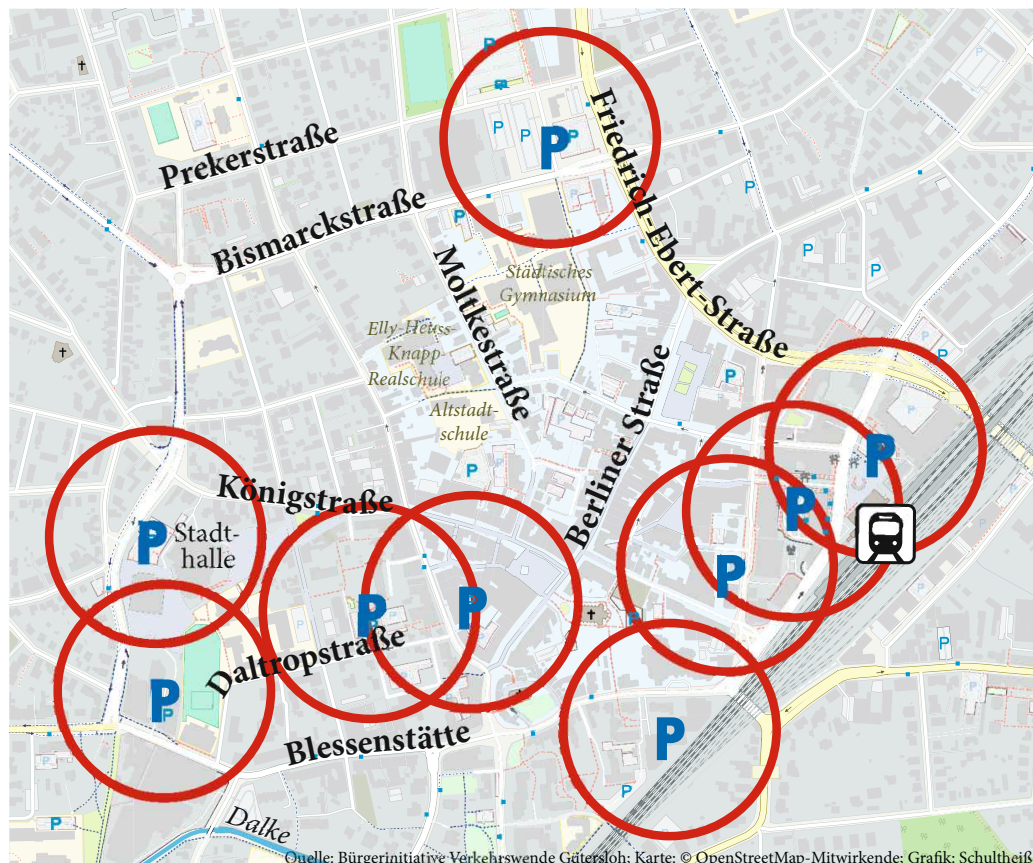
zuraten, weil dadurch Flächen auf lange Zeit an Betreiber der Ladestationen gebunden werden“, heißt es in dem Schreiben. Dieser Einwand der Bürgerinitiative kommt zur rechten Zeit. Denn die Stadt will bis 2030 das Ladenetz von derzeit 134 auf 800 Ladepunkte ausweiten. Auf welche Weise dies geschehen soll, wird am Donnerstag, 29. Februar, im Mobilitätsausschuss diskutiert.

Nicht zuletzt könnten durch eine effiziente Parkraumbewirtschaftung das zusätzlich eingenommene Geld auch in den Ausbau des ÖPNV investiert werden. Das Geld dafür wird derzeit dringender denn je gebraucht, denn die Stadt muss auf eine erwartete Millionenförderung des Bundes verzichten, wie kürzlich bekannt wurde.

Der ÖPNV wird von der Bürgerinitiative und wohl auch von vielen Autofahrenden bislang als nicht als konkurrenzfähig zum Individualverkehr gesehen wird. Den ÖPNV sieht die Initiative aber als öffentliche Daseinsvorsorge (Grundversorgung) und somit als Pflichtaufgabe der Stadt an.

„Die Umsetzung unserer Vorschläge wird sicherlich auch auf Kritik stoßen“, räumt Ingold Klee ein. Ein oft geäußertes Gegenargument: Fehlende Parkplätze wirkten sich negativ auf Einzelhandel und Gastronomie aus. Das aber glaubt die Initiative nicht. Denn diese darben auch dort, wo es noch viel günstigen öffentlichen Parkraum gibt. Der Grund für die Probleme des Handels sei eher ein verändertes Konsumverhalten. Neue Konzepte seien daher gefragt. „Eine hohe Aufenthaltsqualität, gepaart mit Freizeitangeboten, könnte eine Lösung darstellen.“

Kein Grund also für die Bürgerinitiative Verkehrswende, die Parkraumbewirtschaftung nicht anzugehen. Im Gegenteil. „Die Parkraumbewirtschaftung ist nicht nur für die Veränderung der Mobilität in unserer Stadt notwendig, sie ist auch ein Mittel zur stetigen Konsolidierung des Haushalts“, heißt es in dem Schreiben. Daher sollte eine Umstellung der Tarife der schon bewirtschafteten Parkplätze noch in diesem Jahr umgesetzt werden. Eine nachträgliche Korrektur der Preise sei ja immer möglich.



Im Innenstadtbereich befinden sich von fast jedem relevanten Standort aus im 200-Meter-Umkreis ein Parkhaus oder ein größerer Parkplatz.