

Schwerpunktthema

➤ Stellplatzbreiten in den Garagenverordnungen

Die Erreichbarkeit von Innenstädten mit öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln ist ein zentraler Standortfaktor für die Städte. Parkraum, der in den Innenstädten nur begrenzt zur Verfügung steht, spielt hierbei eine entscheidende Rolle. Auf der Suche nach freien Stellplätzen am Straßenrand verursachen Autofahrer unerwünschte Parksuchverkehre. Abhilfe könnten Parkhäuser leisten, zumal sie meist nicht ausgelastet sind und über die Einbindung in ein Parkleitsystem eine Verkehrslenkung zulassen.

Leider steht die Benutzerfreundlichkeit in Parkhäusern und Tiefgaragen immer noch in keinem Verhältnis zu den Kosten. Insbesondere entsprechen die Stellplatzbreiten oft nicht mehr den Abmessungen der aktuellen Fahrzeugflotte.

Viele relevante Bestimmungen der Mustergaragenverordnung (M-GarVO) des Bundes und der Garagenverordnungen der Bundesländer (GarVO) stammen noch aus den 1970er Jahren. Diese fordern für die Stellplatzbreiten gerade einmal 2,30 m.

Um ein einigermaßen bequemes Ein- und Ausparken mit modernen Fahrzeugen sowie ein erträgliches Ein- und Aussteigen zu ermöglichen, ist nach den „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 05) eine Stellplatzbreite von mindestens 2,50 m erforderlich.

Die Notwendigkeit ausreichend breiter Stellplätze resultiert nicht nur aus dem großen Markterfolg der VANs und SUVs, sondern vor allem aus der Zunahme der Fahrzeugbreiten in den traditionellen Pkw-Segmenten aufgrund gesteigener Sicherheits- und Komfortanforderungen. So ist laut einer Studie der Westsächsischen Hochschule Zwickau und der Technischen Universität Braunschweig die durchschnittliche Fahrzeug-

breite aller auf dem Neuwagenmarkt erhältlichen Modelle zwischen 2000 und 2010 von 1,76 m auf 1,91 m um ganze 15 cm angestiegen. Deutschlands meist verkaufter Pkw, der VW-Golf, hat zwischen 1974 und 2013 sogar einen Breitenzuwachs um 19 cm von 1,61 m auf 1,80 m erfahren.

Hinzu kommt, dass im Zuge des demografischen Wandels immer mehr ältere Autofahrer auf unseren Straßen unterwegs sind, die in besonderem Maße auf komfortabel zu befahrende Parkieranlagen angewiesen sind. Angesichts dieser Entwicklungen muss bemängelt werden, dass die in den Garagenverordnungen der Bundesländer geforderte Mindeststellplatzbreite für Neubauten von nur 2,30 m nicht mehr zeitgemäß ist. Es ist deshalb wichtig, diese Verordnungen dem aktuellen Stand der Technik nach den „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 05) sowie den „Richtlinien für Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) anzupassen. Insbesondere sollte die Stellplatzbreite von derzeit 2,30 auf 2,50 m erhöht werden, um den gestiegenen Fahrzeugbreiten gerecht zu werden und die Akzeptanz von Parkhäusern und Tiefgaragen bei den Autofahrern relevant erhöhen zu können.

(Bild: ADAC)



Dr.-Ing. Andrea David
Leiterin Ressort Verkehr,
ADAC e.V., München

Wer schon einmal im Parkhaus versucht hat, in seinen zwischen zwei Nachbarautos eingeklemmten Wagen einzusteigen, wird nicht verstehen, dass unsere Garagenverordnungen immer noch Stellplatzbreiten aus den 1970er Jahren – damals war 2,30 m Standard – für Neubauten vorschreiben. So muss es auch niemanden mehr wundern, wenn Autofahrer lieber eine lange Suche nach freien Stellplätzen am Straßenrand in Kauf nehmen, anstatt in ein Parkhaus zu fahren. Sie tun es, weil sie schmale Stellplätze, enge Kurven oder steile Rampen fürchten – so das Ergebnis einer ADAC Umfrage auf Seite 4.

Der Parkraum steht in den Innenstädten nur sehr begrenzt zur Verfügung. Trotzdem ist die privilegierte Nutzung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen oder Innenstadtbewohner längst etabliert und gesellschaftlich akzeptiert. Sollen aber jetzt die ohnehin schon wenigen Stellplätze durch Parkprivilegien für Elektroautos oder Carsharing-Fahrzeuge noch weiter verknappt werden? Lesen Sie dazu unseren Artikel auf Seite 3.

Um die Erreichbarkeit von Innenstädten mit öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln zu erhalten, braucht es (auch) ausreichend Parkmöglichkeiten. Wie diese durch ein professionelles Parkraummanagement effektiv genutzt werden können, haben wir im Fachbeitrag auf Seite 2 für Sie zusammengetragen.

➤ Parkraummanagement

Autor: Dipl.-Geogr. Ronald Winkler

Parkprobleme haben in den letzten Jahren nicht nur in den Großstädten, sondern auch in den Mittelstädten erheblich zugenommen. Die Ursachen dafür liegen vor allem in der rasanten Entwicklung des Pkw-Bestandes. So hat sich dieser seit 1970 von 14 auf mittlerweile 44 Millionen Pkw mehr als verdreifacht, während das Stellplatzangebot annähernd gleich geblieben ist. Ein weiterer Grund für die immer weiter auseinanderklaffende Schere zwischen Stellplatzangebot und -nachfrage scheint darin zu liegen, dass immer mehr Kommunen ihr ohnehin schon geringes Parkraumangebot durch Ausnutzung der Spielräume im Rahmen von Stellplatzbeschränkungssatzungen oder eine großzügige Vergabepraxis bei Parkprivilegien für die Allgemeinheit weiter einschränken.

Doch was tun? Der wichtigste Schlüssel zum Erfolg ist ein intelligentes, auf die örtliche Parkraumsituation zugeschnittenes Parkraummanagement. Dieses kann eine Vielzahl von Aufgaben übernehmen. Dazu zählen die Bereitstellung von Parkraum für „qualifizierte“ Nachfrager in Zielnähe, die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumangebotes, die Reduzierung des Parksuchverkehrs, die Verringerung des Falschparkens oder die Durchführung von Marketingmaßnahmen zur Durchsetzung der konzeptionellen Inhalte.

Parkraumkonzepte stellen die planerische Grundlage des Parkraummanagements dar. Sie stimmen das Parkraumangebot mit der qualifizierten Parkraumnachfrage, d.h. der Nachfrage von Anwohnern und dem Wirtschaftsverkehr, ab. Verkehrszwecke, die nicht notwendigerweise mit dem Auto durchgeführt werden müssen, wie etwa der Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie Teile des Einkaufs-, Freizeit und Besucherverkehrs, gelten als nicht oder nur teilweise qualifiziert, da sie „ortsfremd“ sind und auch gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden können.

► **Parkraummanagement kann eine wichtige Stellschraube sein, um den Anteil des ÖPNV am Modal Split zu stärken. Voraussetzung für dessen Erfolg ist, dass im Planungsraum auch viel Autoverkehr als Verlagerungspotenzial vorhanden ist und eine leistungsfähige öffentliche Verkehrsinfrastruktur vorliegt.**

Parkraumkonzepte haben die Aufgabe, den ruhenden Verkehr in verkehrlich stark belasteten Siedlungsbereichen neu zu organisieren. Insbesondere sollte ein Ausgleich zwischen dem Parken und den anderen verkehrlichen Flächennutzungen, die sich aus den Ansprüchen des Fußgänger- und Radverkehrs sowie dem ÖPNV ergeben, herbeigeführt werden. Letztendlich sollte es auch um die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und um die Aufwertung des Stadtbildes gehen.



▲ **Illegales Gehwegparken ist ein starker Indikator auf hohen Parkdruck**
(Bild: picture alliance / rtn - radio tele nord)



▲ **Benutzerfreundliche Parkhäuser können zur Reduzierung von Parksuchverkehren beitragen.** (Bild: GIVTmbH Berlin)

Ausgangspunkt eines jeden Parkraumkonzeptes stellt die Parkraumbilanzierung dar, d.h. die Gegenüberstellung von Parkraumangebot und -nachfrage. Dabei sollte auch der Anteil des „illegalen“ Angebots (regelmäßige Falschparkerstellplätze), der „Qualifikationsgrad“ der Nachfrage und der räumliche Zuschnitt des Bilanzierungsgebietes berücksichtigt werden.

► **Bei der Ermittlung des Parkraumangebots sollten sowohl die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum als auch die in Parkieranlagen nach Anzahl und Art erfasst werden. Die Zahl der privaten Stellplätze sollte zumindest überschlägig ermittelt werden.**



▲ **Parkraumbewirtschaftung kann helfen, die Nachfrage dem Angebot anzupassen.** (Bild: fotolia)

Die Ermittlung der Parkraumnachfrage kann sowohl über die Erhebung der aktuellen Belegung als auch über die Erfassung der Parkdauer erfolgen. Im ersten Fall kann aufgezeigt werden, welche Stellplätze zu einem bestimmten Zeitraum legal und illegal belegt waren. Will man jedoch Aussagen über die Nachfragegruppen, also Parkzwecke oder die zeitliche Verteilung der Nachfrage treffen, muss eine (datenschutzkonforme) Kennzeichenerfassung in Verbindung mit einer Befragung durchgeführt werden.

► **Bei der Angebotsbemessung und -bewirtschaftung sollte immer geklärt werden, welche Parkraumkapazität noch stadtverträglich ist, welche Nachfragegruppen als „qualifiziert“ anzusehen sind, welche zusätzlichen Kapazitäten durch Erhöhung der Akzeptanz von Parkhäusern oder abends auf ungenutzten Firmenparkplätzen zusätzlich geschaffen werden können und welche Rolle der Umweltverbund spielen kann. Auch sollte eine Prognose über den künftigen Parkraumbedarf erfolgen, etwa über die Berücksichtigung der Vorgaben aus der Stadtentwicklungs- und Flächennutzungsplanung.**

➤ Privilegierung beim Parken

Mobilitätseingeschränkten Menschen im Besitz eines blauen Parkausweises stehen im öffentlichen Straßenraum speziell gekennzeichnete Stellplätze zur Verfügung. Deren Anordnung erfolgt über festgelegte Verkehrszeichen bzw. Zusatzzeichen. Innenstadtbewohner können gegen eine relativ geringe Jahresgebühr Bewohnerparkausweise erwerben, mit denen sie in einem räumlich begrenzten Gebiet parken dürfen.

Anders als bei Bewohnern und schwerbehinderten Menschen hält die StVO bislang weder in § 39 noch in § 41 ein Instrumentarium für die Vorhaltung von Parkflächen für Elektrofahrzeuge – auch während des Ladevorgangs an Ladestationen im öffentlichen Verkehrsraum – vor.

► Für vereinheitlichte Vorgaben bei der Beschilderung von Parkplätzen für Elektrofahrzeuge zum Zwecke des Aufladens/Parkens, wurden bereits 2011 entsprechende Zusatzzeichen mit Verkehrsblattverlautbarung Nr. 59 (VkBf. 199, Heft 5-2011) bekannt gemacht.



(Bild: ADAC)

Bis zuletzt war strittig, ob die Anordnung dieser Verkehrszeichen auf die gesetzliche Ermächtigungsgrundlage des § 6 StVG gestützt werden kann. Schließlich ist das Ziel „Förderung der Elektromobilität“ in § 6 StVG nicht enthalten. Um die Elektromobilität zu fördern, wurde im Sommer 2014 vom Verkehrs- und Umweltministerium ein gemeinsamer Gesetzentwurf für ein Elektromobilitätsgesetz zur Abstimmung an die übrigen Ressorts weitergeleitet, das im Februar 2015 in Kraft treten soll.

Dieser Entwurf zielt darauf ab, Kommunen das Recht einzuräumen, (kostenlose) Stellplätze für Elektroautos anzubieten und

ihnen darüber hinaus die Nutzung von Busspuren zu erlauben. Beide Maßnahmen werden derzeit kritisch diskutiert.

Das gewollt privilegierungsfeindliche Straßenverkehrsgesetz sieht Ausnahmen lediglich zum Zwecke der Gefahrenabwehr vor. Dieser Zweck ist bei der Elektromobilität schwer (Liegenbleiben aufgrund leerer Akkus), für Carsharing-Fahrzeuge mit klassischem Antrieb hingegen gar nicht darstellbar. Weil der öffentliche Straßenraum dem Gemeingebrauch zur Verfügung stehen soll, ist eine Privilegierung von Carsharing-Fahrzeugen beim Parken allenfalls möglich, wenn die zuvor öffentliche Verkehrsfläche (teil-) entwidmet wird und damit dem Gemeingebrauch nicht mehr (vollständig) zur Verfügung steht. Hierbei muss jedoch nach dem jeweiligen Landesrecht geprüft werden, ob ein öffentliches Interesse für eine solche Entziehung begründbar ist. Hinzu kommt, dass eine eventuelle Regelung diskriminierungs- und wettbewerbsneutral sein muss.

Nach wie vor besteht keine Einigkeit über die richtige Strategie zur Förderung von Carsharing. Auch besteht noch Handlungsbedarf hinsichtlich einer gesetzlich verbindlichen Regelung für Carsharing-Stellplätze. So ist ungeklärt, ob die bestehenden Lösungen wie das „Bremer Modell“ (dauerhafte Sondernutzung) oder das „Berliner Modell“ (Teileinziehung mit der Begründung „Umweltentlastung“) einer gerichtlichen Prüfung Stand halten würden. Nicht zuletzt sollte es aber auch darum gehen, einen Flickenteppich unterschiedlicher Privilegierungsformen in Deutschland zu vermeiden.



Die Privilegierung von Carsharing-Fahrzeugen ist in Diskussion. (Bild: fotolia)

Ankündigung:
ADAC Expertenreihe 2015 „Nachhaltige Mobilität in Städten und Gemeinden“
 Termine, Orte und Anmeldungen unter www.adac.de/expertenreihe2015

Danksagung: Die ADAC Expertenreihe 2014 „Parken in Städten und Gemeinden“ wurde durchgeführt mit freundlicher Unterstützung folgender Aussteller:



Alle Referate unter www.adac.de/expertenreihe2014



Herausgeber und Druck:

ADAC e.V.
 Ressort Verkehr
 HansasträÙe 19
 80686 München
expertendialog@adac.de

➤ Befragung von Parkhauskunden

Wie oft wird in Parkhäusern geparkt? Aus welchem Grund meiden manche Autofahrer die Parkhäuser? Welche Anforderungen stellen Autofahrer an benutzerfreundliche Parkhäuser? Um die Meinung der Autofahrer und Parkhauskunden zu erfahren, hat der ADAC im September 2013 eine repräsentative Online-Befragung von über 1000 Autofahrern durchführen lassen.

Das Ergebnis: Jeder fünfte Autofahrer sucht mindestens einmal pro Woche ein Parkhaus auf, jeder Dritte mindestens einmal pro Monat. Dies zeigt, dass der Besuch eines Parkhauses für die Mehrheit aller Autofahrer zum automobilen Alltag gehört.

Lediglich 12 Prozent der Autofahrer meiden grundsätzlich Parkhäuser, wobei fehlender Bedarf und hohe Parkgebühren bei knapp jedem zweiten Autofahrer die wichtigsten Gründe dafür sind.

Die Höhe der Parkgebühren stellt nicht nur einen wichtigen Grund dar, ein Parkhaus gänzlich zu meiden, sondern spielt auch bei den Parkhausnutzern eine herausragende Rolle.

Die Preissensibilität zeigt sich insbesondere an niedrigen Parkgebühren von gerade mal 1,10 Euro (1,20 Euro in Großstädten), die Autofahrer durchschnittlich für eine Stunde in einem innerstädtischen, sehr guten Parkhaus zu zahlen bereit sind. Nur jeder fünfte Autofahrer hält die in Großstädten üblichen zwei Euro und mehr für angemessen.

Fragt man die Parkhausnutzer, welche Eigenschaften eines Parkhauses ihnen am wichtigsten sind, werden niedrige Preise, günstige Lage, gut befahrbare Rampen und Fahrgassen sowie breite Stellplätze genannt.

▶ Bei der Frage nach der wichtigsten Eigenschaft eines Parkhauses stehen niedrige Preise und breite Stellplätze im Vordergrund, wobei niedrige Preise vor allem von jüngeren Autofahrern, breite Stellplätze dagegen von älteren Autofahrern und Besitzern größerer Fahrzeuge signifikant öfter genannt werden.

Die Hälfte aller Kunden bewertet die Lage von Parkhäusern als gut oder sehr gut. Immerhin noch jeder dritte Autofahrer vergibt gute Noten für die Ausführung der Fußgängerleitsysteme, jeder vierte für

die Möglichkeit der bargeldlosen Zahlung am Kassenautomaten.

Die Portfolio-Darstellung der Umfrageergebnisse, in welche sowohl die Wichtigkeit als auch die Beurteilung der Parkhäuser einfließen, zeigt die aus Kundensicht wichtigsten Eigenschaften mit den meisten Defiziten. Der linke obere Quadrant definiert hohe Wichtigkeit und schlechte Beurteilung, enthält also die Eigenschaften mit größtem Handlungsbedarf.

▶ Mit Abstand sind niedrigere Preise und breitere Stellplätze die wichtigsten Stell-schrauben für die Zufriedenheit der Parkhausnutzer. Dahinter folgen – mit ähnlicher Wichtigkeit aber mit etwas besserer Beurteilung – eine leichte Befahrbarkeit der Rampen und Fahrgassen, eine helle Beleuchtung sowie eine auffällige Markierung von Problemstellen.

Überraschend niedrig wird der Handlungsbedarf für die Merkmale „bargeldlose Bezahlung“ und „Parkwächter vor Ort“ eingeschätzt.

Portfolio-Darstellung der Parkhauseigenschaften – Wichtigkeit, Beurteilung – (in %)

n=890

Leistungen nach Wichtigkeit sortiert

- 1 Günstige Preise
- 2 Breite Stellplätze
- 3 Günstige Lage
- 4 Leichte Befahrbarkeit der Rampen und Fahrgassen
- 5 Helle Beleuchtung
- 6 Leitsystem zu freien Stellplätzen im Parkhaus
- 7 Videokameras
- 8 Bargeldlose Bezahlung am Kassenautomaten
- 9 Parkwächter vor Ort
- 10 Fußgängerleitsystem
- 11 Auffällige Markierung von Problemstellen
- 12 Markierte Gehwege auf der Fahrbahn

