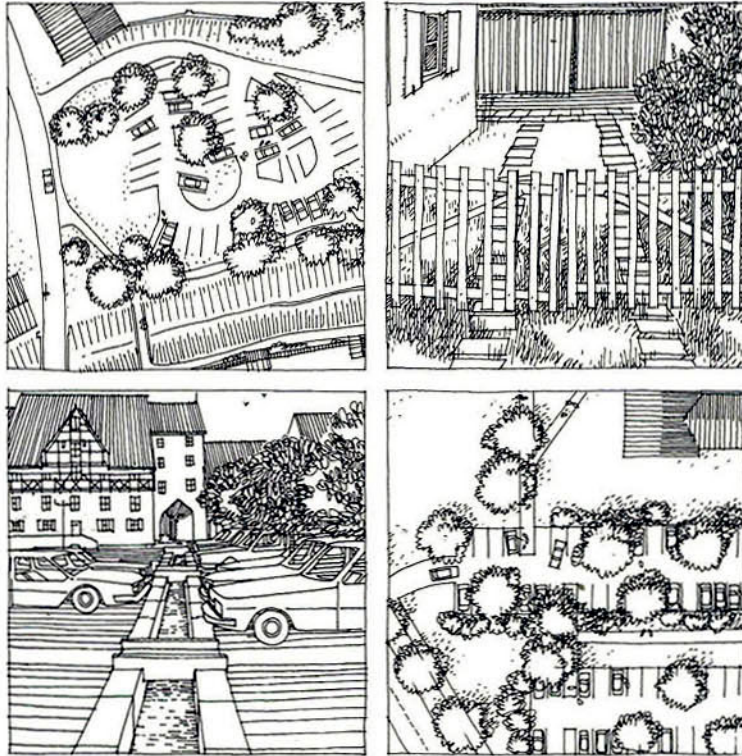


# Parkplätze



# Parkplätze



---

EINFÜHRUNG	PROBLEME UND ZUSAMMENHÄNGE	6
------------	----------------------------	---

---

ORTSPLANUNG	PARKEN IM STÄDTEBAULICHEN ZUSAMMENHANG	10
	ZENTRALE BEREICHE	14
	WOHNGBIETE	18
	ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN UND ARBEITSSTÄTTEN	22
	PARK + RIDE	24
	DÖRFLICHE BEREICHE	26
	LANDSCHAFT	28

GESTALTUNG	FLÄCHENBEDARF UND GLIEDERUNG	30
	EINBINDUNG IN DIE UMGEBUNG	36
	OBERFLÄCHEN UND ÖKOLOGIE	40
	BEPFLANZUNG	48
	AUSSTATTUNG	50

VORBEREITUNG UND UMSETZUNG	ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG	52
----------------------------	---	----

INSTRUMENTE	RECHTSGRUNDLAGEN UND VERFAHREN	53
	FINANZIERUNG UND FÖRDERUNG	56

---

MATERIALIEN		58
-------------	--	----

---

Das Auto ist heute aus unserem täglichen Leben nicht mehr wegzudenken. Es verschafft uns Ungebundenheit und Mobilität. Es macht uns aber auch Probleme, nicht nur dann, wenn es in Bewegung ist, sondern auch dann, wenn wir es abstellen wollen. Immer wieder kommt es zu Konfliktsituationen, die nahezu jeder von uns aus der Sicht aller Betroffenen kennt.

Als Autofahrer ärgern wir uns über unfreiwillig zurückgelegte Strecken auf der Suche nach einem Parkplatz in erträglicher Entfernung von unserem Fahrziel. Als Fußgänger fühlen wir uns durch zu viele und vor allem durch regelwidrig geparkte Fahrzeuge belästigt, manchmal sogar gefährdet. Als Anwohner leiden wir alle, besonders aber Kinder, ältere und behinderte Menschen darunter, daß der öffentliche Raum vor dem Haus durch Autos blockiert ist. Dadurch ist es oft nicht mehr möglich, sich dort aufzuhalten, sich zu treffen, miteinander zu spielen. Wenn wir Erholung suchen, stören uns die oft rücksichtslos in Wald und Wiesen geparkten Fahrzeuge ebenso wie in die Landschaft asphaltierte Großparkplätze.

Anliegen dieses Arbeitsblattes ist es, die mit dem Parken verbundenen Probleme aufzuzeigen und Lösungssätze vorzuschlagen.



Früher diente der öffentliche Freiraum unserer Städte, Märkte und Dörfer gleichzeitig und ohne Abgrenzung als Vorfeld des Wohnens, als Arbeits- und Verkaufsfläche für Handwerker und ließ Platz für Passanten, Reiter und Fahrzeuge.

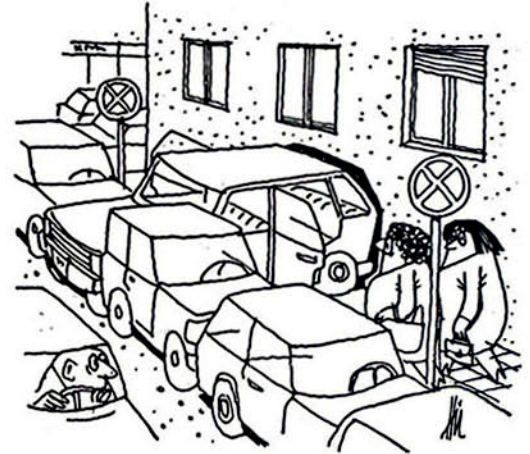
Noch heute bewundern wir dieses Miteinander auf alten Bildern, machen weite Reisen, um über malerische südliche Märkte und durch bunte Gassen zu streifen. Erst langsam beginnen wir zu erkennen, was Straßen und Plätze waren, und was sie wieder werden sollen:

- Vorfeld des Wohnens und Arbeitens
- Freiraum für den Aufenthalt und die Begegnung von Menschen
- Raum für fließenden und ruhenden Verkehr, für Kraftfahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger.

Parkprobleme sind eine unmittelbare Folge der hohen Motorisierung unserer Gesellschaft. Der Grad der Motorisierung lag 1979 in der Bundesrepublik bei 366 und stieg bis 1989 auf 483 Personenkraftwagen pro 1000 Einwohner.

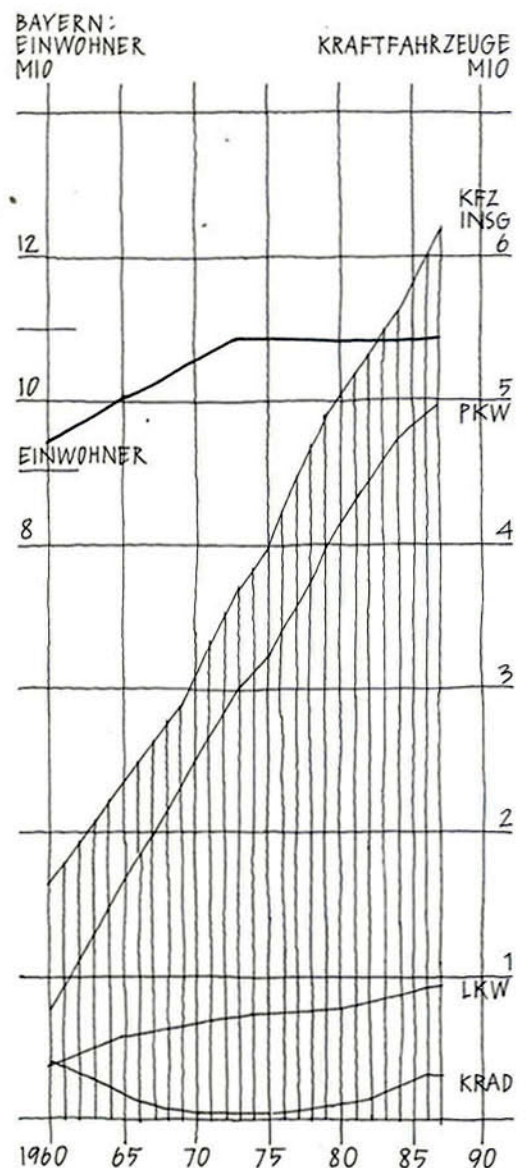
Nach allen Prognosen wird der Verkehr weiter zunehmen, allerdings bei Abnahme der Fahrleistung pro Kfz und Jahr. Es werden also künftig mehr Fahrzeuge kürzere Strecken zurücklegen. Damit steigt der Bedarf an Stellplätzen weiter.

Eine wesentliche Voraussetzung für die rasch zunehmende Motorisierung der 50er und 60er Jahre war der Ausbau eines leistungsfähigen Straßennetzes. Das öffentliche Nahverkehrsnetz konnte damit nicht immer Schritt halten. Bund, Länder und Gemeinden setzten in diesen Jahren auf Planung und Bau eines dichten Straßennetzes für den Individualverkehr. Aber auch die Bürger wollen auf die Annehmlichkeiten des Autos nicht verzichten. Die parallele Entwicklung von Parkmöglichkeiten wurde dabei vielerorts nicht erreicht, weil geeignete Flächen nicht verfügbar waren oder das Geld dafür fehlte.



Parkmisere: „Wenigstens hat er die Tür'n offen lassen ...“

Zeichnung: Ernst Hürlimann



Entwicklung der Motorisierung in Bayern

## PROBLEME UND ZUSAMMENHÄNGE

Der Bau von Stellplätzen konnte vielerorts mit dem ständig steigenden Parkdruck nicht Schritt halten. Jede für entbehrlich gehaltene Fläche wurde für Parkplätze genutzt.

Insbesondere in den Innenstädten besetzte der ruhende Verkehr Straßen und Plätze, Vorgärten, Innenhöfe und später auch noch die Gehwege. Aus Marktplätzen wurden Parkplätze, und es bedurfte oft großer Anstrengungen – nicht zuletzt umfangreicher Fördermittel – um diese Entwicklung aufzuhalten und umzukehren. In Bayern ist dies bereits vielerorts geschehen und bei den Bürgern auf einhellige Zustimmung gestoßen. Viele Straßen und Plätze können durch intelligente Lösungen für uns alle besser geordnet und gestaltet werden.

Es gilt,

- Lebensqualität, Erscheinungsbild und ästhetischen Anspruch, den der geschichtlich gewachsene öffentliche Raum vom berühmten Boulevard bis hin zur bescheidenen Vorstadtstraße bot, wiederzugewinnen.

- historische alte Beläge zu erhalten oder soweit sinnvoll und zweckmäßig wiederherzustellen. Dadurch wird die Versiegelung des Bodens verringert, gleichzeitig können große Flächen für den Wasserhaushalt, das Zusammenspiel von Grundwasser, Oberflächenwasser und Verdunstung, aktiviert werden. Auch verbessert sich damit das Stadtklima.

- vor allem in den Verdichtungsräumen ein enges öffentliches Nahverkehrsnetz einzurichten, das vielen Bürgern die erstrebte Mobilität ermöglicht und den Bedarf an Straßen- und Parkflächen verringert. Dadurch wird ein verträgliches Miteinander von Mensch und Fahrzeug auf Straßen und Plätzen wieder möglich.



Städtische Räume wurden zu Parkplätzen

Der Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs ist abhängig von der städtebaulichen Struktur eines Gebietes, seiner Nutzung und der Tageszeit. Wunsch des Autofahrers ist es dabei, einen Parkplatz nahe am Zielpunkt und möglichst ohne Parkgebühr zu finden. Außerdem soll das Auto sicher untergebracht sein. Die Wunschliste für einen idealen Parkplatz ist erstaunlich lang.

## PROBLEME UND ZUSAMMENHÄNGE

Verschiedene Personengruppen beanspruchen zu spezifischen Zeiten Stellplätze in bestimmten Bereichen:

## Anwohner

Sie benötigen Stellplätze wenigstens vom späten Nachmittag bis zum Morgen. Ihr Wunsch ist jedoch ein ständiger Parkplatz möglichst nahe der Wohnung.

## Besucher, Kunden

Sie verteilen sich über die tägliche Geschäftszeit, Kurzzeitparker suchen für schnelle Besorgungen möglichst zentral gelegene Stellplätze, für die eine Mehrfachnutzung die Regel sein sollte. Eine gute Erreichbarkeit durch öffentliche Verkehrsmittel reduziert den Bedarf.

## Zulieferer

Sie brauchen meist nur für kurze Zeit einen Stellplatz, möglichst unmittelbar am Ziel.

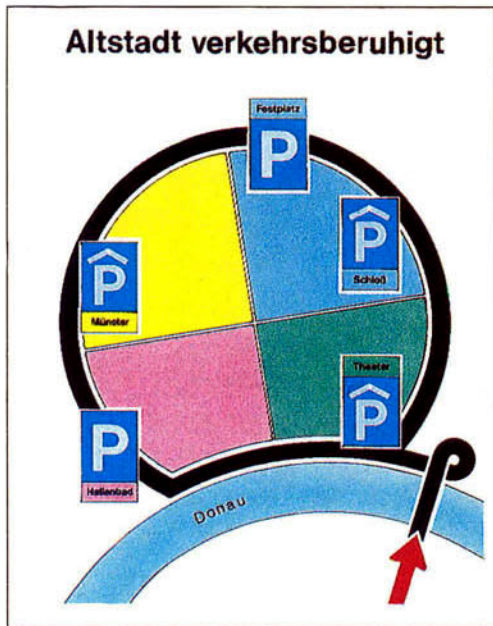
## Berufspendler

Sie belegen einen Parkplatz meistens den ganzen Tag. Für zentrale und zentrumsnahe Gebiete mit wenig Stellplätzen ist dies besonders nachteilig. Da diese Parkplätze aber wichtig für das Geschäftsleben und damit die Lebensfähigkeit der Innenstädte sind, müssen Parkplätze für Pendler an den Rand der Innenstadt verlegt werden. Anzustreben ist, daß möglichst viele Pendler auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Diesem Ziel dienen beispielsweise „Park and Ride“-Anlagen.



Aus Parkplätzen werden wieder Marktplätze

Parkprobleme dürfen aber nicht isoliert betrachtet werden. Zwischen städtebaulichen Nutzungen und Verkehr bestehen starke Wechselbeziehungen. Eine Gesamtbetrachtung muß deshalb die Auswirkungen und Zusammenhänge auch im Verkehrsnetz einer Gemeinde berücksichtigen. Durch eine Rangordnung innerhalb des Straßennetzes sollten die über ein Quartier hinausführenden Verkehrsströme gebündelt und Entlastungsparkplätze angelegt werden. Für die in der Innenstadt verbleibenden Parkplätze ist es wichtig, die berechtigten Wünsche der Anlieger und der Stadtbesucher mit der Qualität des Stadtbildes in Einklang zu bringen. Deshalb ist auch eine sorgfältige und ansprechende Gestaltung von Parkplätzen im Detail wichtig.



Hinweisschild zum Parkleitsystem Ingolstadt

Verteilung der Parkplätze entlang der Ringstraße um Ingolstadt



Bei alten, oft über Jahrhunderte gewachsenen Siedlungen ist die nachträgliche Einrichtung von Parkplätzen ein schwieriges Unterfangen. Für das Wachstum unserer Städte waren früher andere Einflüsse bestimmend. Parkprobleme sind für unsere Orte relativ neu.

Das Parken muß gleichwohl als ein Teilproblem im Zusammenhang der Ortsstruktur, den verschiedenen Nutzungsbereichen und den diese verbindenden Verkehrssystemen gesehen werden. Entscheidungen bei der Planung von Parkplätzen beeinflussen diesen Zusammenhang, sollen also nur in Abstimmung mit einem städtebaulichen Gesamtkonzept getroffen werden. Die Folgen von Maßnahmen zur Verbesserung der Parkverhältnisse können bis in die Sozial- oder Wirtschaftsstruktur reichen.

Öffentliche Parkplätze und Parkgaragen sind mit mindestens zwei Verkehrssystemen verbunden: dem Straßennetz und dem Fußwegnetz. Straßen-, Wege- und Parksysteime sind also im Zusammenhang zu entwickeln.

Bei größeren Städten sollte ein klares, einprägsames Parkleitsystem entstehen, in dem der Besucher sich leicht orientieren kann. Dadurch hat er die Möglichkeit, rasch den für ihn am günstigsten gelegenen Parkplatz zu erkennen und gegebenenfalls Alternativen anzusteuern, falls der angestrebte Parkplatz belegt ist.

Die konsequente Planung der Stadt Ingolstadt zeigt vorbildlich, wie ein überzeugendes und flächendeckendes Parksysteim entwickelt wird. Zu den Großparkplätzen, die alle in einem Parkleitsystem über eine Ringstraße verbunden sind, kommen Kurzparkplätze, die über ein Nebenstraßennetz in der Altstadt erreicht werden. Alle größeren Parkplätze sind über ein attraktives Fußwegenetz mit der Fußgängerzone Ingolstadts verbunden.

In Ingolstadt werden im Rahmen des Modellvorhabens „Flächenhafte Verkehrsberuhigung“ für den Altstadt kern vielfältige und aufeinander abgestimmte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durchgeführt. Das dabei verwendete Parkleitsystem ist in der Straßenverkehrs-Ordnung bisher nicht geregelt, gleichwohl als nicht-amtliches Hinweisschild aber grundsätzlich möglich.



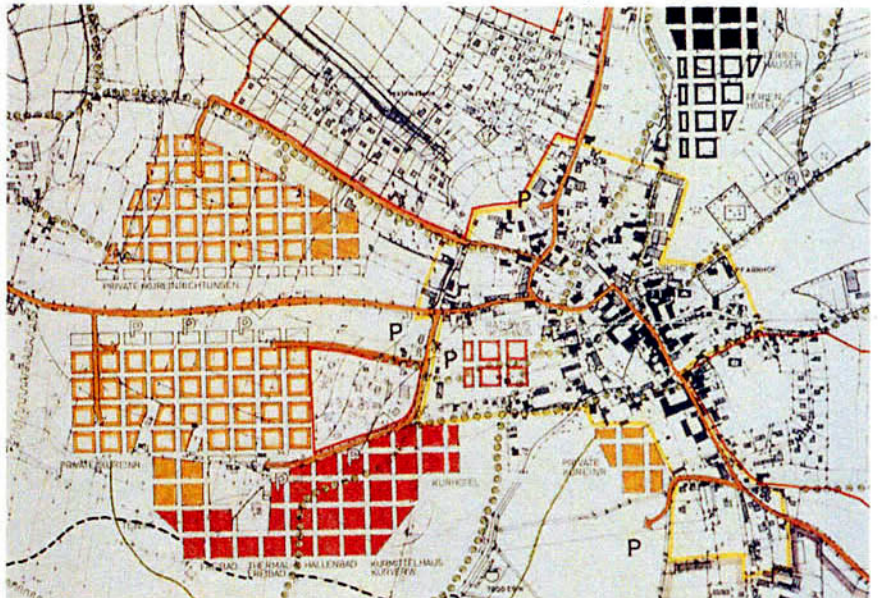
## PARKEN IM STÄDTEBAULICHEN ZUSAMMENHANG

Bei Neuplanungen sollte die Verknüpfung von Straßen- und Wegenetz über günstige Parkmöglichkeiten eine Selbstverständlichkeit sein. Ein solches Planungsziel verlangt eine langfristige, planerische Konzeption, unkoordinierte Einzelmaßnahmen genügen nicht. Dabei ist ein flexibles Vorgehen mit alternativen Überlegungen einer starren, allzu rasch im Detail festgeschriebenen Planung vorzuziehen.

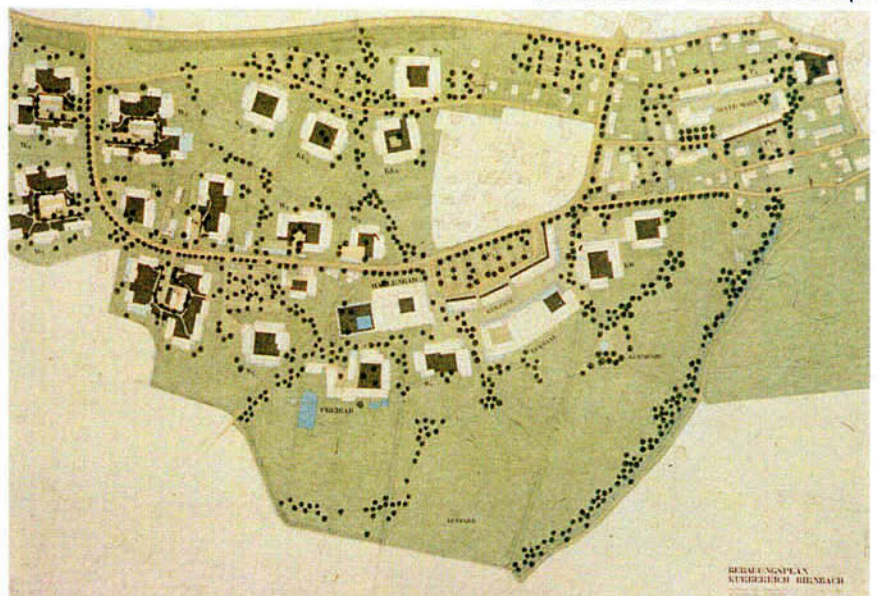
Die Planung für die Gemeinde Birnbach zeigt ein solches konsequentes Vorgehen. An den Knotenpunkten der Hauptstraßen mit dem umfangreichen Wegenetz des Kurortes wurden über die verschiedenen Planungsschritte die Standorte für Parkplätze gesichert. In den frühen Planungsstufen des Entwicklungs- und Strukturkonzeptes sind sie noch abstrakte Information, im Bebauungsplan des Kurbereiches werden sie rechtsverbindlich festgesetzt.



Landschaftliches Entwicklungskonzept von Birnbach



Räumliches Strukturkonzept

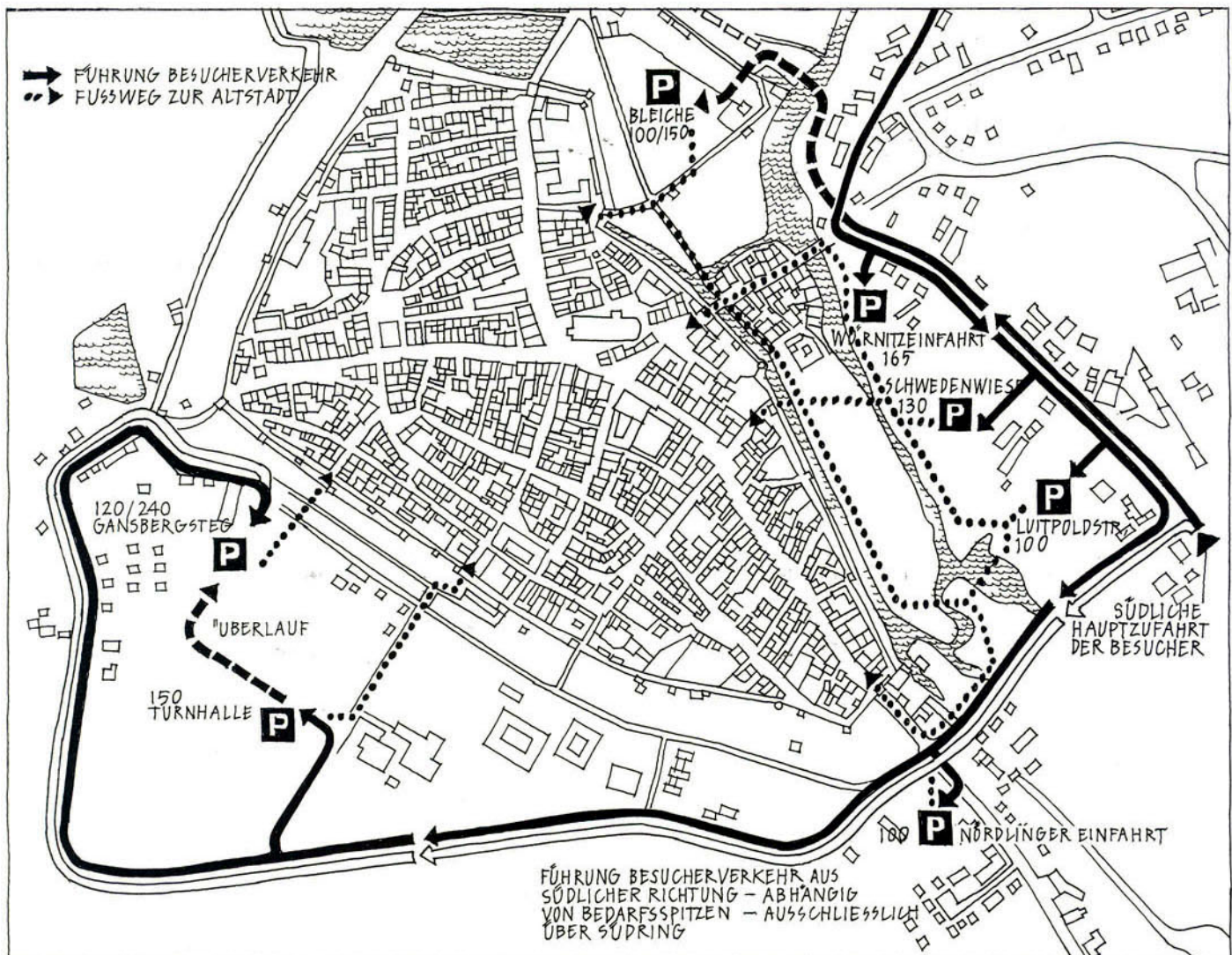


Baugestaltungsplan „Kurbereich“

PARKEN IM STÄDTEBAULICHEN ZUSAMMENHANG

Bei der Planung zur Erneuerung mittelalterlicher Stadtkerne werden besondere Anforderungen an eine städtebaulich integrierte Verkehrsplanung gestellt, die alle Ansprüche an den Straßenraum, also auch das Parken, einbezieht. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Lage der Zufahrten zu den Parkplätzen, ihre kurze Erreichbarkeit von Verkehrsstraßen aus und auf ausreichende Abstände bzw. Schutzmaßnahmen zu nahegelegenen Wohnbauten zu richten.

Im Rahmen der Gesamtplanung zur Altstadtanierung von Dinkelsbühl wurde zunächst ein neues Verkehrskonzept entwickelt. Hauptziel ist es, den Stadtkern vom Durchgangsverkehr freizuhalten und ihn lediglich über Tangenten zu erschließen. Entlang dieser Hauptverkehrsstraßen wurde ein System von möglichen altstadtnahen Parkplatzstandorten untersucht. Danach wurden Ausbauprioritäten und flankierende Maßnahmen, wie Parkplatzzufahrten und Fußwege zur Anbindung an



## PARKEN IM STÄDTEBAULICHEN ZUSAMMENHANG

die Altstadt festgelegt. Hinzu kamen Gestaltungsvorschläge für die einzelnen Parkplätze. Wesentliche Zielsetzung des Parkierungskonzepts war bereits ein „Parkleitsystem“, bei dem die Parkplätze zu einer Kette gekoppelt wurden. Um bei starkem Andrang die Besucher weiterleiten zu können, wurden dabei die Parkplätze sinnvoll den Haupteinfahrstraßen zugeordnet. Bereits an den Einfahrstraßen wird der Besucher rechtzeitig durch ein Informationssystem auf die verschiedenen Parkplätze hingewiesen.

Die Stadt Dinkelsbühl hat inzwischen direkt vor den Mauern mehrere günstig gelegene Parkplätze errichtet. Alle liegen so, daß von ihnen die Stadtsilhouette und markante Zugangsmöglichkeiten durch die Stadtmauer sichtbar sind. In wenigen Minuten wird der mittelalterliche Stadtkern zu Fuß erreicht. Innerhalb der Altstadt sind Kurzzeitparkplätze und Bereiche eingerichtet, für die eine Parkraumberechtigung erforderlich ist. Dadurch wird das Dauerparken in der Altstadt unterbunden, die Zufahrt zu den Geschäften und das Abstellen der Autos für die Anwohner nahe ihren Häusern ermöglicht. Behinderte finden auf dafür ausgewiesenen Stellen rasch einen Parkplatz. Allerdings wird bei diesem Konzept ein gewisser Parksuchverkehr in Kauf genommen.



Parkplatz Schwedenwiese in Dinkelsbühl



Parkplatz Bleiche



Anwohnerparken in der Altstadt



Marienplatz Schongau vor dem Umbau



Nach der Umgestaltung

In zentralen Bereichen mischen sich bei hoher Nutzungsdichte Funktionen vielfältiger Art, wie Dienstleistungs-, Arbeits- und Wohnfunktionen. Der durch sie verursachte Bedarf an Verkehrs- und Parkflächen kann in diesen Gebieten in der Regel nicht mehr gedeckt werden. Durch ein Bündel unterschiedlicher, aufeinander abgestimmter Maßnahmen kann das Parkplatzangebot außerhalb der zentralen Bereiche erweitert und ein Teil des Bedarfs auch über eine Änderung der Verkehrsgewohnheiten abgefangen werden. Dazu trägt vor allem in den Ballungsräumen die Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel sowie eine Verbesserung des Fahrrad- und Fußwegesystems bei.

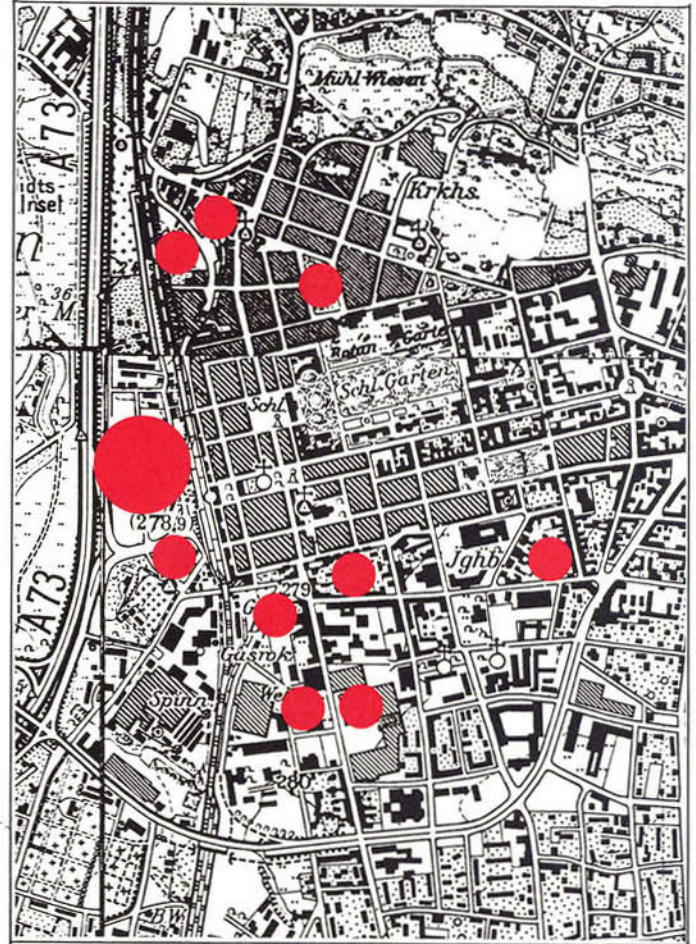
Durch günstige Nutzungsmischung ist eine teilweise Doppel- bzw. Mehrfachnutzung der Stellplätze möglich. Aber auch durch eine sinnvolle Organisation der Parkplätze und ihre Überwachung lassen sich spürbare Entlastungen erreichen. Vielfach bewährt haben sich die konsequente Parkraumbewirtschaftung z.B. mit Parkscheibe bzw. -schein, sowie Sonderparkregelungen; letztere helfen insbesondere mit, den Stellplatzbedarf für Anwohner, für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und für Blinde zu sichern. Auch die Mehrfachnutzung der Parkplätze von Betrieben und öffentlichen Einrichtungen bildet ein bislang zuwenig genutztes Reservoir.

Im Zuge der Stadterneuerung und Verkehrsberuhigung der Altstadt von Schongau wurde der Markt neu gestaltet. Dabei wurde vor allem den Aktivitäten der Bewohner und Besucher Rechnung getragen, die sich dort treffen, flanieren und ihren Geschäften nachgehen können. Daneben fließt weiter der Verkehr, nur langsamer und dadurch weniger störend. Ein Teil der Parkplätze blieb mit zeitlicher Einschränkung erhalten. Zu besonderen Gelegenheiten wie Markttagen oder Stadtfesten kann der Verkehr ganz ausgeschlossen werden. Aus einem „Parkplatz“ wurde wieder ein „Marktplatz“.

Oft ist der Bedarf an Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr innerhalb der zentralen Bereiche nicht zu decken. Die Entscheidung über geeignete planerische Maßnahmen wird wesentlich von Größe und Einzugsbereich des Zentrums bestimmt.

Einen Schwerpunkt des langfristigen Verkehrskonzeptes, das die Stadt Erlangen (100 000 E.) im Rahmen der Stadterneuerung verwirklichte, bildet die Konzentration des Hauptparkplatzangebotes am Rande des zentralen Bereiches. Am Bahnhof, an dem Bahn, S-Bahn und Busse verknüpft sind, wurde ein Großparkplatz mit nahezu 2000 Stellplätzen, zum Teil mehrgeschossig, angelegt. Er wird durch zahlreiche mittelgroße und kleine Parkplätze im Zentrum selbst ergänzt. Wo erforderlich, sind sie durch Sonderparkrechte den Anwohnern vorbehalten.

Zusätzlich konnte in Erlangen der Parkplatzbedarf durch ein städtisches Programm für Radwege und -abstellplätze verringert werden, das sehr gut angenommen wurde.



Parkplatzstandorte um die Innenstadt von Erlangen



Zentraler Parkplatz am Bahnhof



Parken am Rande der Innenstadt



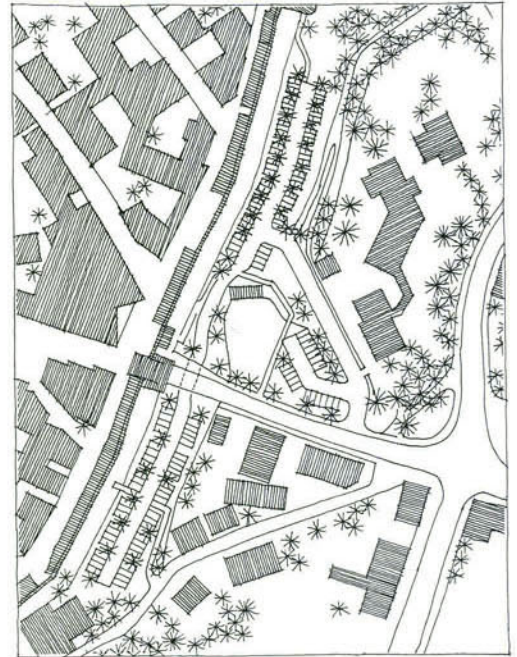
Stadttor und Treppenaufgang als Merkzeichen



Zugang zur Altstadt



Parkplatz im Stadtgraben



Parkplätze in historischen Stadtkernen oder in unmittelbarer Nähe bedeutender Baudenkmäler werden oft als störender Anblick empfunden. Solche Parkplätze sollten möglichst unauffällig in die Umgebung eingefügt werden. Dabei ist eine gut geführte Anbindung an das Straßen- und Wegenetz besonders wichtig. Auch aus gestalterischen Gründen sollten in solchen Situationen Hinweis- und Verkehrsschilder auf ein Mindestmaß beschränkt und vorhandene Merkzeichen bewußt in die Wegeführung einbezogen werden.

Der Parkplatz am Reimlinger Tor in Nördlingen ist durch seine tiefe Lage im ehemaligen Stadtgraben und die Materialwahl von außen kaum erkennbar. Er ist direkt an eine Hauptzufahrtsstraße zur Innenstadt angeschlossen.

Über einen gedeckten Treppenaufgang führt der Weg vom Parkplatz direkt zum Stadttor hinauf und in die Altstadt. Der markante Torturm, als Merkzeichen von weitem sichtbar, erleichtert dem Besucher die Orientierung.



Stadtsilhouette vom Parkplatz Mühleninsel



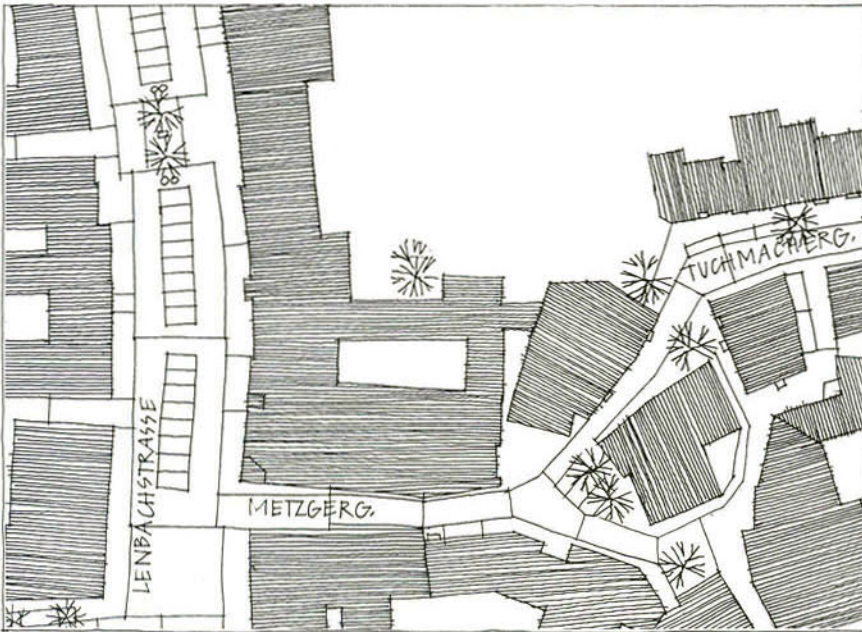
Einprägsame Wegführung entlang der Isar

Um die Lebensfähigkeit der zentralen Bereiche unserer Städte zu erhalten, ist es eine wichtige Voraussetzung, daß sie auch mit dem Auto erreichbar sind. In den seltensten Fällen können aber die notwendigen Parkplätze dort angelegt werden. Zum einen fehlen oft die dafür erforderlichen Flächen, zum anderen muß auch der Zu- und Abfahrtsverkehr bewältigt werden. Deshalb müssen häufig Parkplätze zur Entlastung der Innenstadt geschaffen werden.

Nach dem Parkraumkonzept der Stadt Landshut sollen zur Entlastung des Stadtkerns Stellplätze in den Innenstadtrandzonen errichtet werden. 975 Stellplätze auf Straßen und Plätzen werden gebührenpflichtig bewirtschaftet. Damit erhöht sich der Parkplatzwechsel. Im Zuge der Verkehrsberuhigung und Gehsteigverbreiterung des Straßenraumes Altstadt wurden 130 Stellplätze aufgelöst. Durch den Bau der Tiefgarage Mühleninsel und des Parkplatzes Mühlenstraße entstanden 340 Stellplätze. Die zusätzliche Kapazität an Parkraum trägt mit den kurzen Anbindungen über die Isar zu einer Aufwertung des Standortes Innenstadt bei. Die schlüssige Einbindung der Parkplätze in das Straßen- und Fußwegesystem ist für den ortsunkundigen Besucher auch aus Orientierungsgründen wichtig.



Über einen Steg in die Gassen der Altstadt



Verkehrsberuhigter Bereich in Schrobenhausen



Wohngebiete in Stadtkernen sind meist klein parzelliert und dicht bebaut. Stellplätze sind in den engen Höfen wenig sinnvoll. Auf den Straßen und Gassen drängen sich nicht nur die Fahrzeuge der Anwohner, sondern auch die von Beschäftigten und Besuchern der Innenstadt.

Lösungsansätze für diese Konfliktsituation, die sich mit jeder Intensivierung der Nutzung verschärft, sind eine zeitliche Einschränkung der Parkdauer tagsüber, Sonderparkrechte für die Anwohner, die Anlage von Parkplätzen am Rande des Stadtkerns sowie der Bau ober- oder unterirdischer, gemeinschaftlicher Garagen innerhalb der Blöcke oder in angemessener Entfernung. Solche Maßnahmen sollen in ein Gesamtkonzept eingebunden werden, in dem das Stellplatzdefizit, die Möglichkeiten des Straßennetzes und alternative Garagen- und Parkplatzstandorte erfaßt werden.

Die Altstadt von Schrobenhausen wurde im Rahmen der Stadterneuerung in einen „verkehrsberuhigten Bereich“ umgewandelt. Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum stehen Bewohnern wie Besuchern zur Verfügung, in der Hauptgeschäftszone tagsüber zum Kurzzeitparken, sonst ohne Einschränkung. Da sich bei der Neuordnung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum deren Anzahl verringerte, wurden zum Ausgleich Ersatzparkplätze am Rande der Altstadt angelegt, bzw. vorhandene erweitert. Diese Lösung hat sich bewährt. In der gesamten Altstadt wird Schritttempo gefahren. Dies ist auch auf die durchgehende Pflasterung zurückzuführen. Die Stellplätze sind im Belag zwar klar markiert, sonst aber trennen weder Niveauunterschiede noch durchgehende scharfe Abgrenzungen die Bereiche für die einzelnen Verkehrsarten.

Der gesamte Straßenraum ist mit Zeichen 325/326 StVO als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Es ist offensichtlich, daß bei hohem Stellplatzbedarf Nutzungsansprüche, Gestaltung und Verkehrsordnung in Übereinstimmung gebracht wurden.

Seit dem 1.1.1990 kommt vor allem in zentralen Bereichen kleinerer und mittlerer Städte auch die Einrichtung verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche in Betracht (§ 45 Abs. 1c StVO).



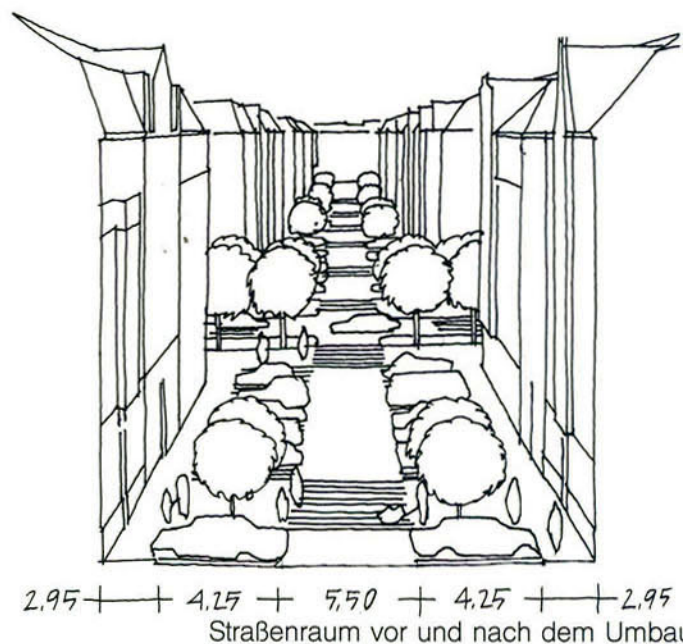
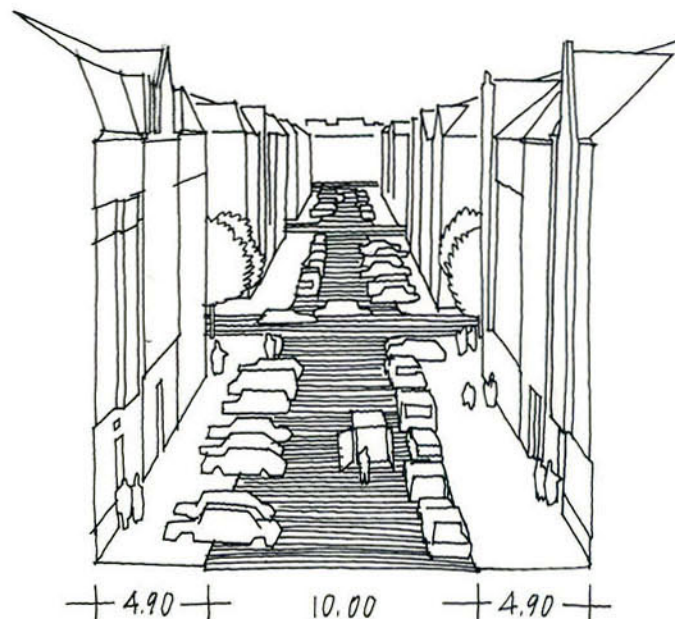
Altstadtnahe Wohngebiete sind oft dicht bebaut, haben gleichzeitig aber sehr wenig private Stellplätze. Deshalb parken die Anwohner überwiegend im öffentlichen Straßenraum. Durch das Parken auf Gehwegen wird der Raum für Fußgänger oft unzumutbar eingeengt. Wo eine Zufahrt ins Blockinnere möglich ist, wurden die Innenhöfe in Abstellflächen oder Garagenhöfe umgewandelt.

Gerade in diesen Gebieten verstärkt sich heute der Wunsch, die Höfe wieder zu begrünen und auf den Straßen für Fußgänger und spielende Kinder Platz zu schaffen. Für entfallende Parkplätze ist im öffentlichen Raum wie in Quartiersammelgaragen am Rand des Wohngebietes oder in gemeinsamen Tiefgaragen im Blockinnern Ersatz zu schaffen. Oft bietet es sich dabei an, gleichzeitig den Straßenraum neu zu ordnen und beispielsweise zugunsten von Senkrechtparken die Fahrspuren zu verschmälern.

Bei Verkehrsberuhigungsmaßnahmen soll der Charakter des Straßenraumes erhalten bleiben, wie hier beispielsweise der einer typischen Vorstadtstraße aus der Zeit der Jahrhundertwende. Maßnahmen, wie Fahrbahnversätze oder Seitenwechsel von Baumpflanzungen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit stören die vorgegebene Symmetrie und verändern den Straßenraum negativ.

Knapp bemessene Fahrbahnen zwischen den parkenden Fahrzeugen, Über- und Aufpflasterungen der Kreuzungsbereiche sowie optisch den Straßenraum einengende Baumpflanzungen sind einfache Mittel, den Verkehr in Wohnstraßen zu verlangsamen, ohne die historischen Straßenräume in ihrem Erscheinungsbild zu stark zu beeinträchtigen.

Da solche Planungen von verschiedenen Interessengruppen oft unterschiedlich eingeschätzt werden, sollte eine Gemeinde Anwohner und Eigentümer frühzeitig beteiligen





Parken am Haus



In Wohngebieten hängt der Bedarf an Stellplätzen von der Art der Bebauung, der Siedlungsdichte und der Bevölkerungsstruktur ab. Für Wohngebiete bringt die zunehmende Motorisierung mit ihren Parkplatzansprüchen auch Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum. Wegen der Zunahme der Motorisierung reichen heute insbesondere in älteren Siedlungen die damals vorgesehenen Parkplätze nicht mehr aus. Die Folge sind durch parkende Autos überlastete Straßenräume, die Probleme schaffen.

In Wohngebieten wird heute fast überall eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Straßenraumes angestrebt. In Gebieten geringer Dichte kann sie durch den Verzicht auf Trennung der Verkehrsarten im „verkehrsberuhigten Bereich“ (Zeichen 325/326, StVO) erzielt werden. Charakteristisch dafür ist die Ausbildung des Straßenraumes für eine gemischte Nutzung in einer Ebene, in der Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer gegenseitig Rücksicht nehmen müssen. Als Fahrgeschwindigkeit ist Schritttempo vorgeschrieben und das Parken ist nur auf gekennzeichneten Flächen erlaubt.

Stellplätze und Garagen konnten im Wohngebiet Kleiststraße in Eching, wie von vielen Haus- und Wohnungsbesitzern gewünscht, wieder direkt am Haus angeordnet werden. Stauräume sind hier weitgehend entbehrlich bzw. deren Tiefe kann reduziert werden.

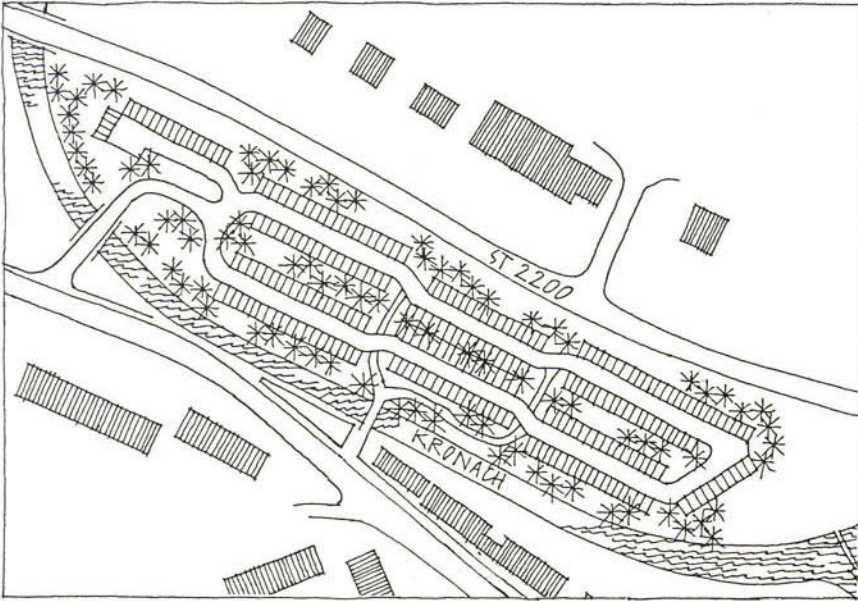
Gerade in Neubaugebieten mit Geschößwohnungsbau und hoher Dichte ist es wichtig, die Ansprüche des Kraftfahrzeugverkehrs mit anderen Belangen wie ruhigem Wohnen, angenehmen Straßenräumen und Grün in Übereinstimmung zu bringen. Dies kann in besonderen Fällen zu einer Trennung des Kraftfahrzeugverkehrs vom Fußwegesystem führen. Eine maximale Entfernung von etwa fünf Gehminuten zwischen Wohnung und Parkplatz gilt besonders in größeren Städten als noch zumutbar. Dadurch können ungestörte, dem Fußgänger, dem Spiel und dem Aufenthalt vorbehaltene Flächen gewonnen werden.

Die Straßen und Plätze in Nürnberg-Langwasser wurden als Fußgängerbereiche gestaltet. Parkplätze und Parkhäuser sind konsequent am Rande des Baugebiets nahe den Hauptverkehrsstraßen angeordnet. Die Straßen innerhalb des Gebietes sind als Fußgängerbereiche mit Sondernutzung gewidmet: Neben Fußgängern und Radfahrern sind Taxis, Möbeltransporte und Fahrzeuge für Handwerksbetriebe zugelassen. Die Entfernung der Wohnungen zu den Parkplätzen beträgt hier maximal 200 m. Von der Wohnung aus ist die U-Bahn ebenso schnell zu erreichen wie das Auto. Für viele Bewohner ist dies der entscheidende Grund zum „Umsteigen“ auf den umweltfreundlichen öffentlichen Personennahverkehr.



Sammelparkplätze und Parkhäuser am Rande des Wohngebietes





Parkplatz eines Krankenhauses



Publikumsbezogene Einrichtungen wie Krankenhäuser, Arbeits- und Ausbildungsstätten, Kultureinrichtungen sowie Sportplätze benötigen Parkplätze für Besucher und Personal. Der Bedarf ist nicht nur von der Art der Einrichtung abhängig, sondern auch von der Entfernung zum Wohnort und von der Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel.

In geeigneten Fällen soll die Mehrfachnutzung von Parkplätzen ermöglicht werden. Dabei können beispielsweise Behördenparkplätze, die nur an Werktagen tagsüber belegt sind, in der übrigen Zeit für die Allgemeinheit geöffnet werden.

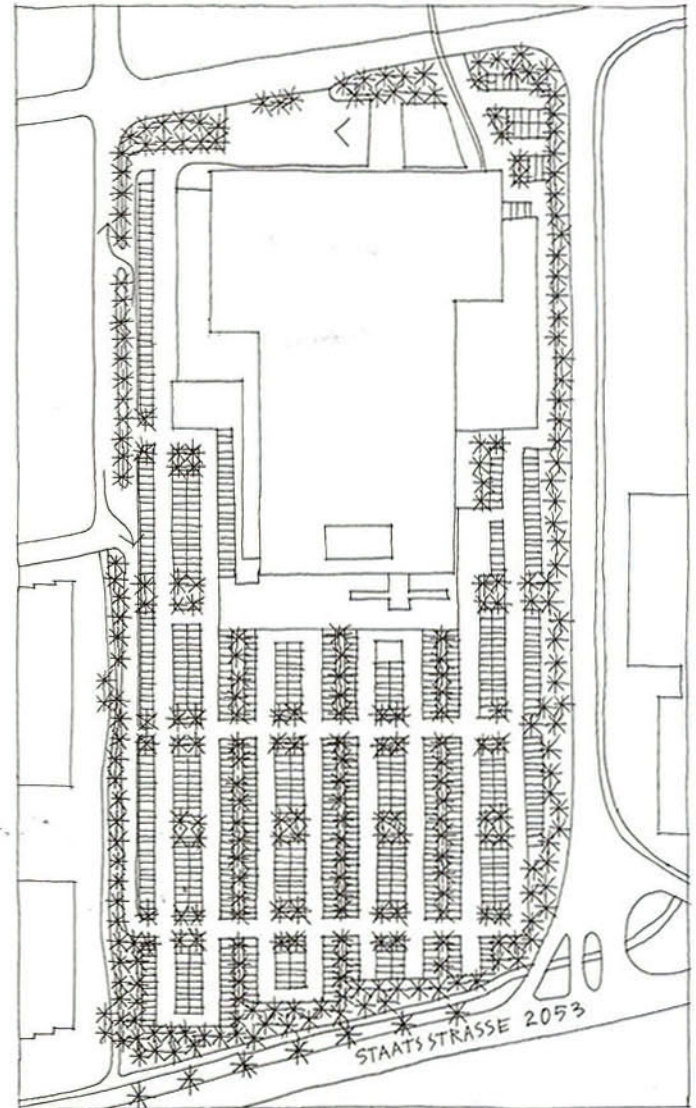
Sinnvoll ist es, die Stellplätze der Beschäftigten von denen der Besucher zu trennen. Ein- und Ausfahrten großer Parkplätze sollen so ausgebildet werden, daß der fließende Verkehr möglichst wenig behindert wird. Besonders Parkplätze für Großveranstaltungen müssen so an das Verkehrsnetz angebunden werden, daß sie die Belastungen zu Beginn und Ende der Veranstaltung aufnehmen können.

Bei einer Erweiterung des Kreiskrankenhauses in Kronach wurde der Besucherparkplatz wegen der beengten Grundstücksverhältnisse auf das gegenüberliegende Flußufer in die Talauie verlegt. Die Beanspruchung nahegelegener Grundstücke ist nach der Bayerischen Bauordnung dann möglich, wenn die erforderlichen Stellplätze nicht auf dem Grundstück selbst untergebracht werden können. Durch versetzte Fahrgassen und breite Pflanzstreifen wurde der Platz mit 270 Parkständen in kleine Einheiten gegliedert und so in die Talandschaft gut eingefügt. Ein Steg gibt Orientierungshilfe und führt die Besucher über den Fluß zu den Gebäuden.

## ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN UND ARBEITSSTÄTTEN

Einkaufsmärkte, Gewerbe- und Industriebetriebe werden häufig auf Flächen errichtet, die nur mit dem Kraftfahrzeug günstig erreichbar sind. Eine optimale Anbindung an das übergeordnete Straßennetz ohne Belästigung der Wohngebiete ist ebenso erforderlich wie auch umfangreiche Parkplatzflächen auf dem Grundstück selbst. Stellplätze sollen gerade hier in kleinere Einheiten gegliedert und konsequent begrünt werden. Wenigstens Teilflächen sollen dabei unversiegelt bleiben.

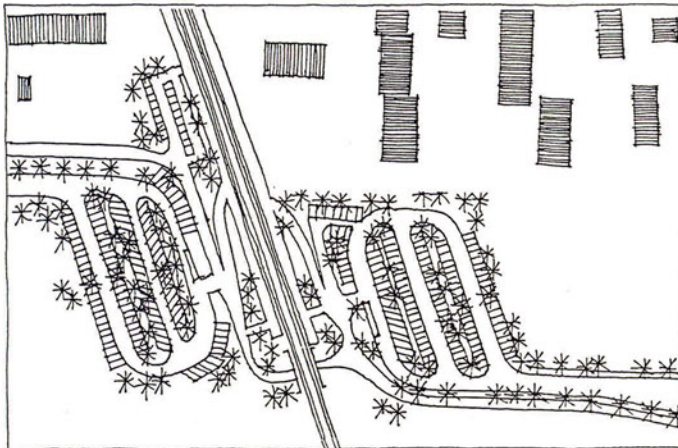
Der Parkplatz eines Möbelgroßmarktes am Rande eines Gewerbegebietes ist über einen Autobahnanschluß sehr gut mit dem Kraftfahrzeug erreichbar. 900 Stellplätze für Besucher sind getrennt von der Anlieferzone und den Stellplätzen für die Beschäftigten angelegt. Obwohl die Parkplätze unmittelbar an die Staatsstraße angrenzen, ist die Zufahrt zum Parkplatz um das Grundstück geführt. So entsteht auch bei starkem Besucher- und Anliegerverkehr ein möglichst großer Stauraum zur Hauptverkehrsstraße. Die umfangreichen Stellplatzflächen sind durch Bepflanzung in kleinere Einheiten gegliedert. Von den benachbarten Straßen und der freien Landschaft ist der Parkplatz durch einen dichtbepflanzten Erdwall kaum sichtbar.



Parkplatz eines Möbelgroßmarktes



PARK + RIDE

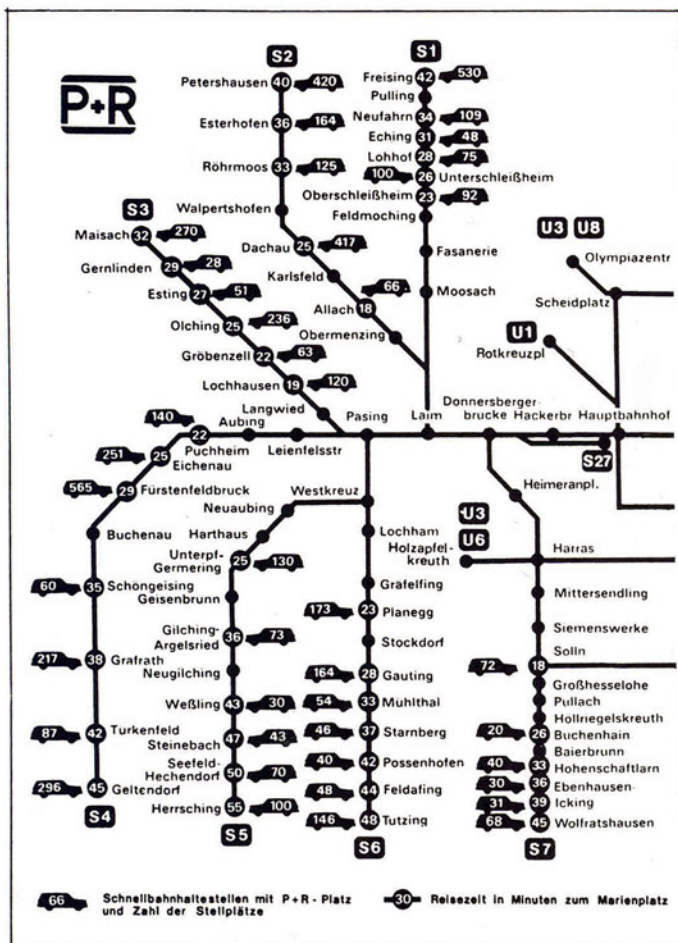


P+R-Platz an einer S-Bahnlinie



Besonders in den Innenstädten können nicht für alle Nutzungsansprüche Parkplätze in ausreichender Zahl zur Verfügung gestellt werden. Die wertvollen Parkplätze sollten deshalb in erster Linie für den dringenden Bedarf bereit gehalten werden: Anlieferverkehr, Anwohner, Kurzparken. Für Berufspendler und Besucher, die oft den Parkplatz den ganzen Tag belegen, bietet es sich an, ihr Auto auf öffentlichen Parkplätzen am Stadtrand abzustellen und von dort aus mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in das Zentrum zu fahren. Das nach dem amerikanischen Vorbild P+R, „Park-and-Ride“, genannte System wird in Städten angenommen, die ein schnelles, preiswertes und bequemes öffentliches Verkehrsmittel anbieten können, das in kurzen Zeitabständen fährt. Wichtige Punkte bei der Planung von P+R-Plätzen sind die gute Anbindung an das übergeordnete Straßennetz, möglichst an charakteristischen Knotenpunkten, sowie kurze, direkte Wege zu den Bahnsteigen.

Je besser und schneller die Zufahrtsmöglichkeiten über das Straßennetz ins Stadtzentrum sind und je größer die Zahl der im zentralen Bereich angebotenen Parkplätze ist, umso geringer sind die Chancen, daß P+R angenommen wird.



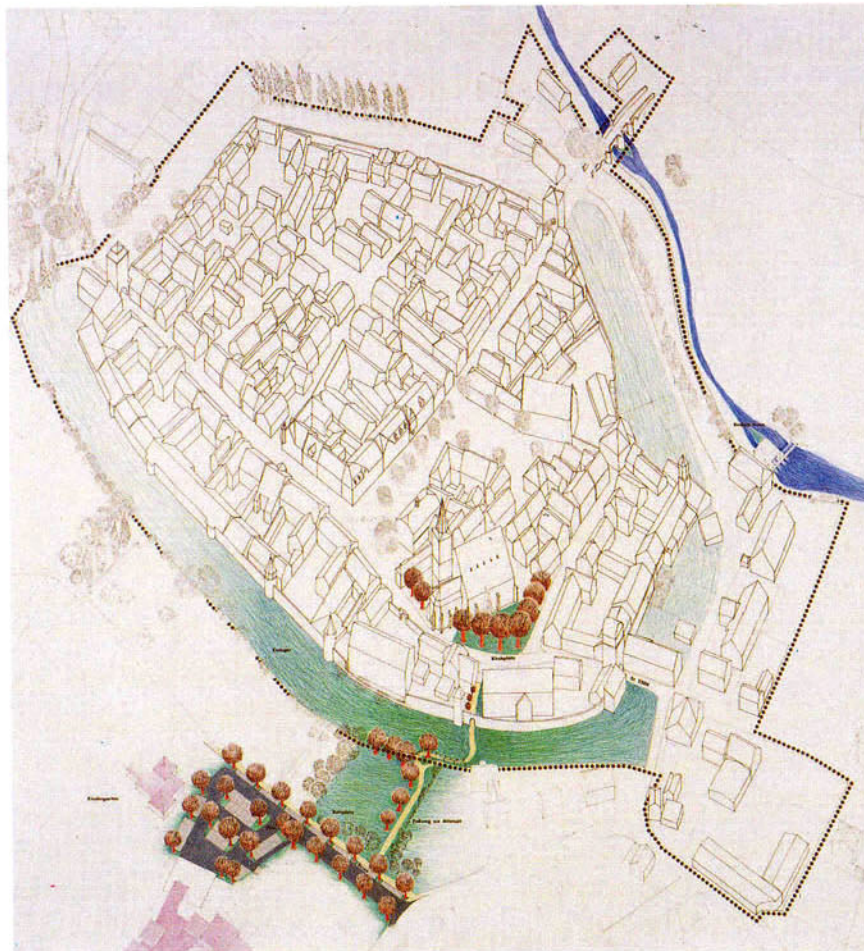
P+R-Plätze in einem Schnellbahnsystem

Eine wesentliche Voraussetzung für die flächendeckende Erschließung des ländlichen Raumes ist das Auto. Der laufende Ausbau des Straßennetzes hat auch zu einem Anwachsen der Zahl der Berufspendler geführt. Dabei haben die Entfernungen, die die Pendler zurücklegen, immer weiter zugenommen.

Immer häufiger bilden sich an wichtigen Knotenpunkten, insbesondere an Autobahnanschlußstellen, Fahrgemeinschaften. Für diesen Zweck wurden bereits erste Pendlerparkplätze angelegt. Im Bereich der Auffahrt Pfaffenhofen an der Autobahn München–Nürnberg wurden 32 Pkw-Stellplätze errichtet. Die Schrägparkstände sind durch zwischenliegende Grünstreifen gegliedert. Dadurch wird das Abstellen von Lkw's verhindert und gleichzeitig werden Falschfahrten zur Autobahn vermieden. Die rasche Verwirklichung dieses Parkplatzes wurde durch ein pragmatisches Zusammenwirken von Straßenbauverwaltung und Gemeinde erreicht. Das Grundstück stellte die Straßenbauverwaltung zur Verfügung, während die Unterhaltung durch die Gemeinde Schweitenkirchen erfolgt. Den Winterdienst besorgt aufgrund einer Vereinbarung das zuständige Straßenbauamt.

Dies nicht alltägliche Beispiel zeigt einen guten Ansatz, den Kfz-Verkehr zu verringern und dabei Belastungen für alle zu vermeiden.





Im Dorf ist die Straße der wichtigste öffentliche Freiraum, Fahr- und Abstellfläche für die unterschiedlichsten Fahrzeuge und Geräte, Arbeits-, gelegentlich auch Lagerplatz für die Landwirtschaft, Spiel- und Aufenthaltsfläche für die dörfliche Gemeinschaft.

Eine an städtischen Vorbildern orientierte Aufteilung einer Dorfstraße in Fahrbahnen, Parkbuchten, Gehwege und Begleitgrün entspricht weder dieser Nutzungsvielfalt noch dem Dorfcharakter. Durch eine einheitliche, optisch ansprechende Gestaltung soll die dörfliche Situation betont werden. Wenn die verkehrlichen und örtlichen Verhältnisse es zulassen, kann auch auf einheitlich gestaltete Mischflächen zurückgegriffen werden. Auf eine allzu enge Reglementierung des Parkens, etwa durch Kennzeichnung einzelner Parkplätze, kann dabei oft verzichtet werden. Überörtliche und stärker befahrene Straßen, wie beispielsweise Ortsdurchfahrten im Zuge von klassifizierten Straßen, verlangen allerdings aus Gründen der Verkehrssicherheit vielfach eine klare Trennung der Fahrbahn von den übrigen Bereichen.

Der Kraftfahrer sollte durch Straßenführung, Fahrbahnbreite, Material und Ausführung der Oberfläche veranlaßt werden, langsamer und aufmerksam zu fahren. Parallele Leitlinien und Hochborde verleiten den Autofahrer häufig zu höheren Geschwindigkeiten. Mit Ausnahme von stärker belasteten Straßen soll deshalb auf derartige Einrichtungen in dörflichen Bereichen verzichtet werden. Anzustreben sind ausgewogene Lösungen, die sowohl den gestalterischen Belangen als auch einer sicheren Verkehrsführung aller Verkehrsteilnehmer Rechnung tragen.

Manche dörfliche Ortskerne, wie das fränkische Seßlach, sind wegen des enggezogenen mittelalterlichen Mauerrings nur durch knapp bemessene Straßen und Gassen erschlossen. Oft ist es nicht möglich, die Stellplätze der Bewohner auf den kleinen Grundstückspartellen unterzubringen. In den angrenzenden Straßen und Gassen jedoch verstellen die parkenden Autos die reizvollen Außenräume. Parkberechtigungen sollten in erster Linie den Anwohnern vorbehalten bleiben. Besucherparkplätze außerhalb der Mauern werden akzeptiert, wenn die Parkfläche mit dem Ortskern günstig über Fußwege verbunden ist.



Der auch heute als wohltuend empfundene weiträumige Charakter vieler Dorfplätze und -straßen beruht auf einer gleichmäßigen, höhengleichen Oberfläche mit wassergebundener Decke oder Pflaster und großkronigen Bäumen. Oft verlief das Gefälle zur Straßenmitte hin, was die räumliche Wirkung noch verstärkte. Ein zunehmend geschärfter Sinn für die Geschichte, Gestalt und Identität eines Ortes läßt uns erkennen, wie notwendig es auch heute ist, den ursprünglichen Charakter dörflicher Räume zu erhalten oder zurückzugewinnen.

Mit sehr einfachen Mitteln wurde der Kirchplatz in Schwebheim niveaugleich ausgebaut. Fahrbahn und Fußgängerbereich wurden in unterschiedlich großer Steingröße gepflastert. Die übrigen Flächen, also auch die möglichen Parkplätze, erhielten eine sandgeschlämmte Schotterdecke. Der angenehme Raumeindruck wird nicht zuletzt durch die Verwendung des gleichen Materials für die unterschiedlichen Pflaster und die Schotterdecke erzielt.



Neugestalteter Kirchplatz in Schwebheim

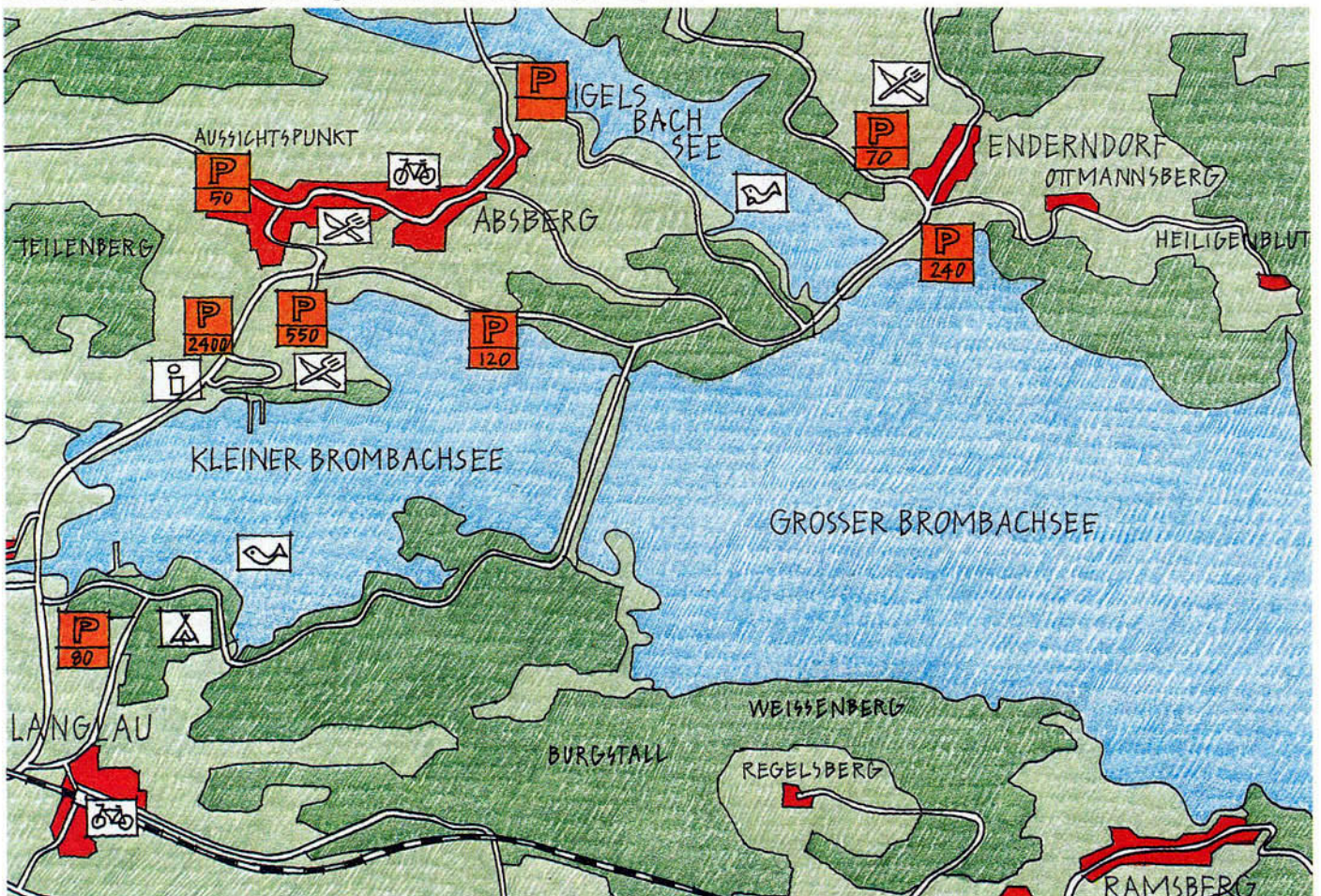




Einrichtungen für Freizeit und Erholung sollen vornehmlich in Gebieten entstehen, die noch belastbar und trotzdem gut erreichbar sind. Meist werden diese Einrichtungen durch das Kraftfahrzeug erschlossen, wobei je nach Witterung und Wochentag ein sehr unterschiedlich großer Bedarf an Parkplätzen auftritt. Deshalb ist es schon bei der Planung wichtig, Teilflächen auf die unterschiedliche Beanspruchung auszurichten und auch Erweiterungsmöglichkeiten vorzusehen.

Bei großen Erholungseinrichtungen mit hohem Verkehrsaufkommen, wie dem Brombachsee, empfiehlt es sich das Parkangebot auf mehrere Parkplätze zu verteilen. Die einzelnen Parkflächen sollten möglichst kurz an das übergeordnete Straßennetz angebunden sein. Um sie gleichmäßig auszulasten, wurden sie im dargestellten Beispiel mit einem Parkleitsystem verbunden.

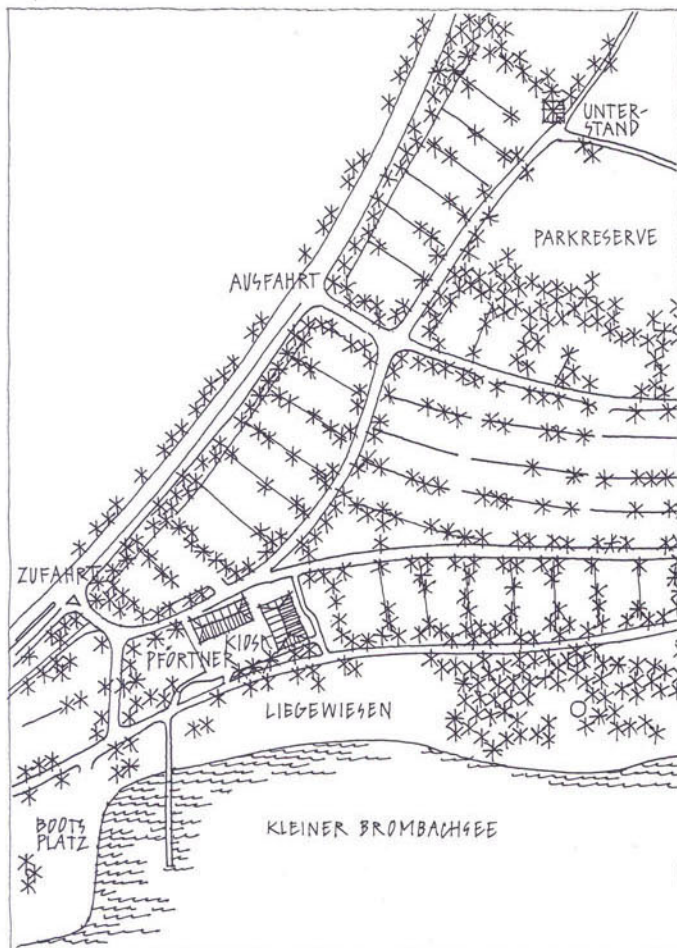
Erholungsgebiet Brombach-/Igelsbachsee mit Parkplatzsystem

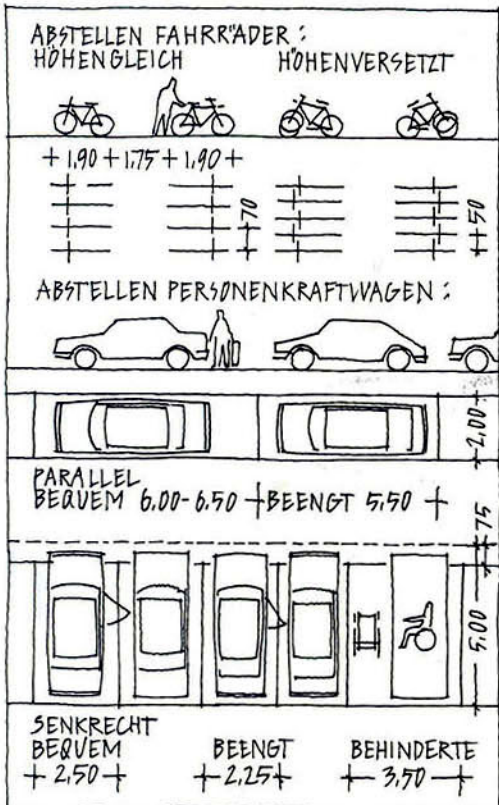
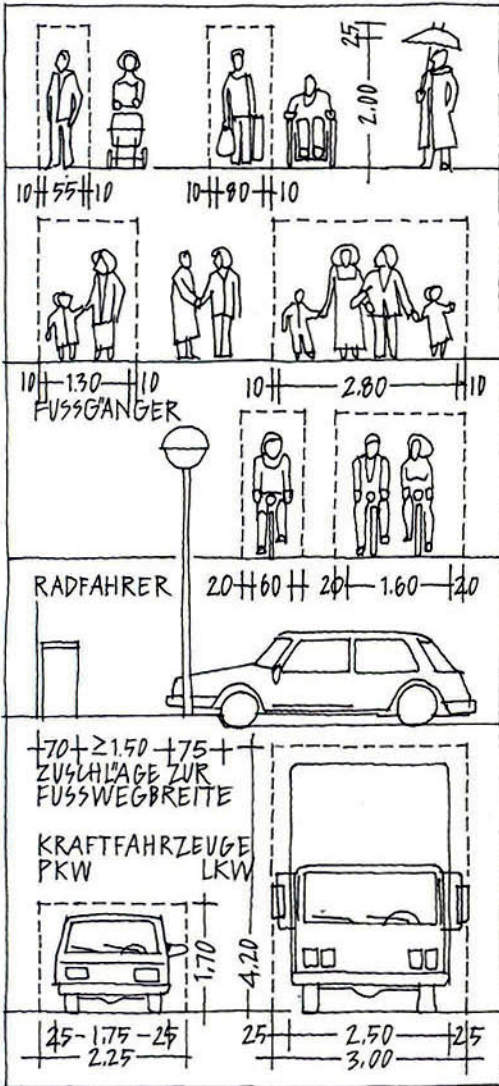


Die erforderlichen Parkplätze wurden großräumig gegliedert, schonend in das Gelände und seinen Bewuchs eingefügt und naturnah gestaltet.



Gliederung des Hauptparkplatzes am kleinen Brombachsee mit einfachsten Mitteln





Den öffentlichen Raum auf Straßen und Plätzen nutzen zahlreiche Gruppen mit unterschiedlichen Flächenansprüchen. Einige dieser Ansprüche lassen sich genauer definieren, wie Fahr- und Stellflächen für Fahrzeuge. Andere gleichrangige sind aber kaum exakt festzulegen. Wieviel Bewegungsraum brauchen Kinder oder Erwachsene auf Straßen und Plätzen für Spiel, Unterhaltung oder einfach zur Muße? Diese Bedürfnisse werden meist grob unterschätzt, während der Flächenbedarf des fließenden und ruhenden Verkehrs allen Entscheidungsträgern bekannt ist.

Auch dort, wo Abmessungen geläufig sind, ergeben sich durchaus Spielräume. So ist der Begegnungsverkehr mit 30 km/h auf schmalen Straßen eher möglich als mit 50 km/h. Die Art der Anordnung der Parkplätze ist ebenso abhängig von der Verkehrsbelastung der Straße.

Die zunehmende Forderung nach Verkehrsberuhigung ist eine Reaktion auf überzogene Flächenansprüche des Kraftfahrzeugverkehrs und zielt darauf ab, den zahlreichen anderen Belangen wieder mehr Fläche einzuräumen. Die Umgestaltung von Erschließungsstraßen in Mischflächen soll wieder ein gleichberechtigtes Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer ermöglichen.

Platzbedarf der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer und ihrer Fahrzeuge

Der Platzbedarf für die einzelnen Stellplätze und die Breite der Straße bzw. Fahrgasse ergibt sich aus der gewählten Aufstellung.

Die Art der Stellplatzanordnung – Senkrecht-, Schräg- oder Längsparken – hat auch entscheidende Auswirkungen auf das Erscheinungsbild der Parkplätze. Bei der Planung von Parkflächen in Straßen- und Platzräumen wirkt die senkrechte oder längsseitige Aufstellung der Fahrzeuge optisch ruhiger.

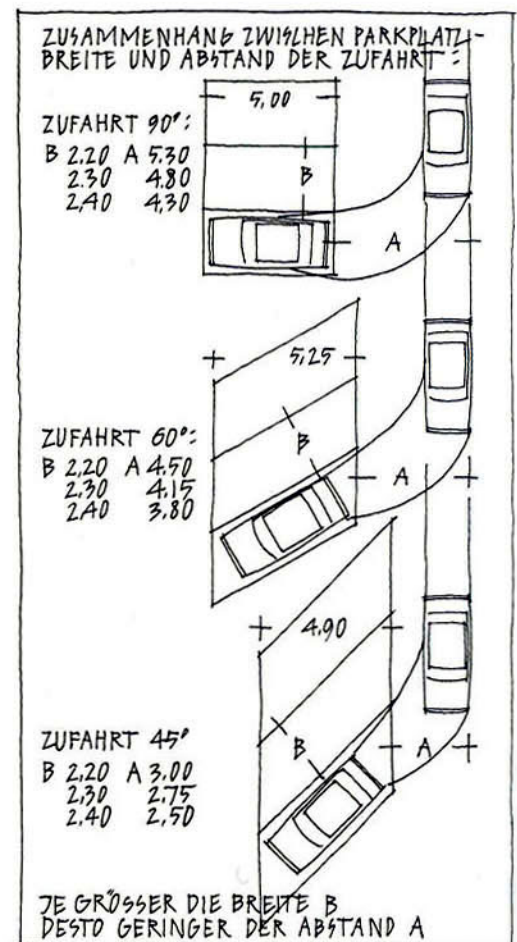
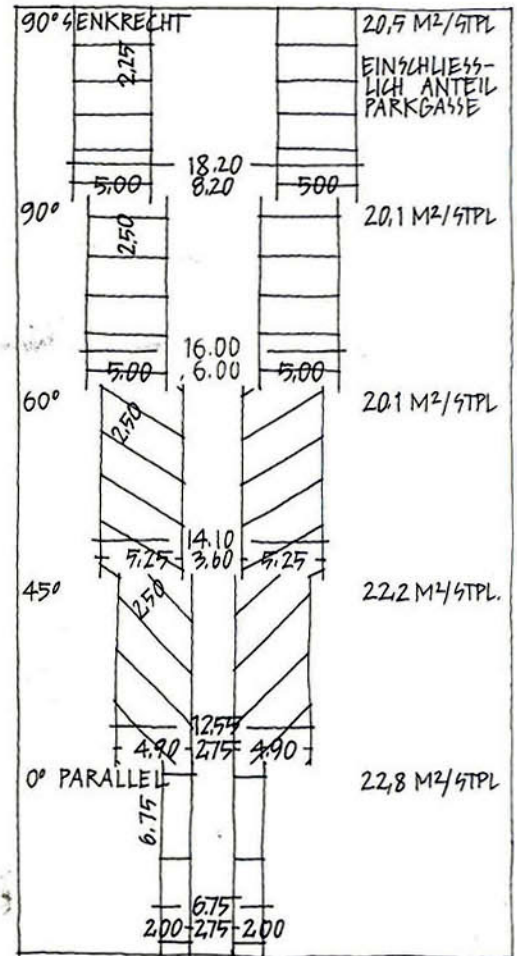
Die senkrechte Stellplatzanordnung erfordert die geringste Fläche und ist dadurch am wirtschaftlichsten. Je schmaler der Stellplatz, umso breiter muß die Fahrgasse sein und umgekehrt. Die senkrechte Aufstellung hat den Vorzug, aus beiden Richtungen gleich gut erreichbar zu sein, allerdings dauert ein Parkvorgang länger als bei Schrägaufstellung. Bei Parkplätzen ohne Wendemöglichkeit ist durchwegs eine senkrechte Aufstellung erforderlich, damit die Fahrzeuge lediglich zum Parkstand fahren müssen und beim Ausparken dort gleich wenden können.

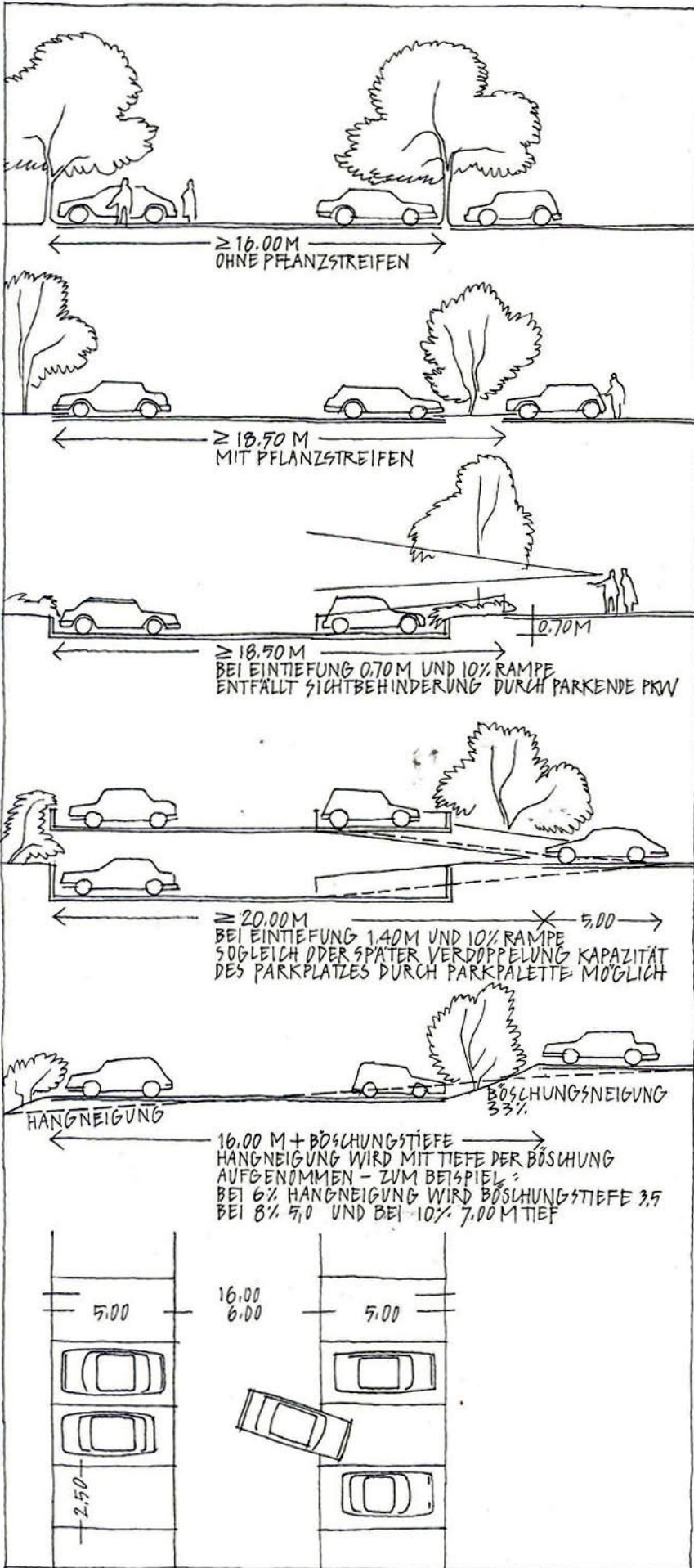
Bei schräger Anordnung steigt trotz geringerer Fahrgassen- und Stellplatzbreite der Flächenbedarf, das Ein- und Ausparken wird leichter, jedoch nur aus einer Richtung.

Das Längsparken ist am unwirtschaftlichsten, da der Anteil an Erschließungsfläche pro Stellplatz relativ hoch ist. Im Verkehrsablauf ist Längsparken nicht günstiger als Schrägparken, erlaubt aber die beste Übersicht bei fließendem Verkehr. Diese Anordnung wird deshalb besonders bei Straßen mit höherem Verkehrsaufkommen bevorzugt.

Entsprechend den örtlichen Gegebenheiten können die verschiedenen Anordnungen auch miteinander kombiniert werden, z.B. Längsparken auf der einen Seite der Fahrgasse und Senkrechtparken gegenüber.

Flächenbedarf für offene Stellplätze bei unterschiedlicher Anordnung; für Stellplätze in Garagen stellt die Garagen-Verordnung teilweise höhere Anforderungen (§ 4 GaV)



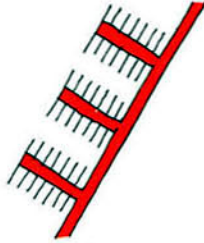


Der Flächenbedarf bei Parkplätzen ist auch abhängig von Topographie und Flächen für die Bepflanzung. Baumreihen sind ein sehr wirksames Gestaltungselement, gliedern die Stellplatzreihen, verbessern das Erscheinungsbild und spenden Schatten. Diese Lösung ist besonders bei großen, zusammenhängenden Parkplatzebenen angebracht. Die Wurzelbereiche der Bäume sind dabei durch geeignete Maßnahmen zu schützen.

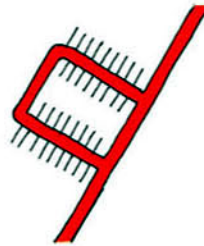
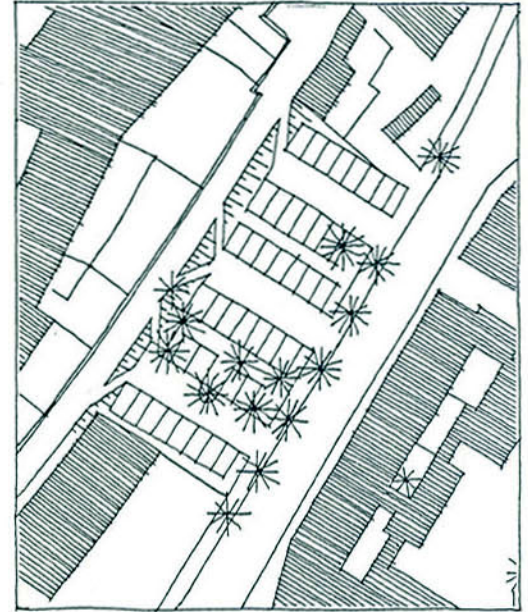
Breite Pflanzstreifen schaffen eine klare räumliche Trennung, die noch verstärkt wird, wenn das Gelände einen Höhenversatz aufweist.

Eine Absenkung in das Gelände läßt den Parkplatz aus dem Sichtbereich zurücktreten. Sind mehr Parkplätze notwendig und beträgt die Absenkung ungefähr eine halbe Geschosshöhe, kann der Parkplatz bei Bedarf leicht um ein Parkdeck erweitert werden. Der Vorteil ist, daß die für zwei Ebenen erforderliche Rampenlänge halbiert wird und das obere Deck nur um eine halbe Geschosshöhe über der Geländeoberkante erscheint. Durch größere Öffnungen in der oberen Parkfläche kann auch für die untere Ebene eine bessere Belichtung und Begrünung erreicht werden.

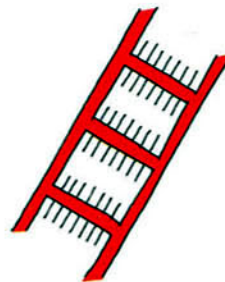
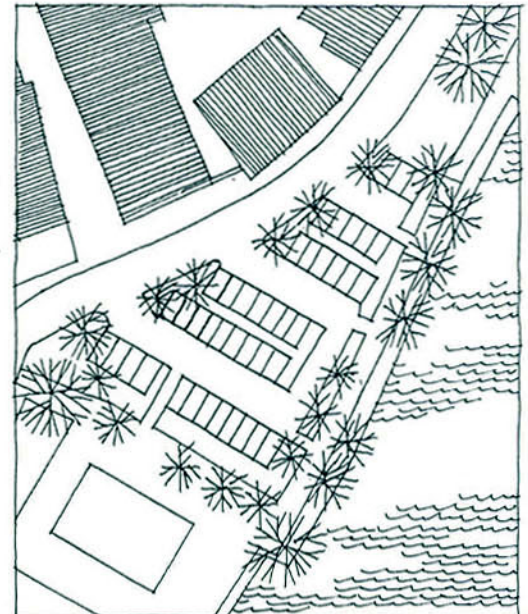
Die Länge von Parknischen sollte so bemessen sein, daß der Autofahrer vor dem Einfahren bereits übersehen kann, ob ein Stellplatz frei ist, um unnötiges Rangieren zu vermeiden. Schleifen können bei der Suche nach einem freien Platz durchfahren werden, eignen sich also für größere oder schlecht überschaubare Parkplätze.



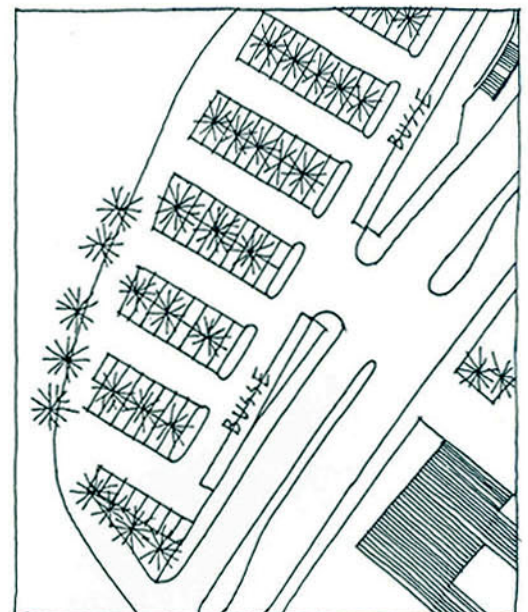
In einer Baulücke in Hof wurde eine Reihe von Parkstichen am Rande der Altstadt so geschickt angeordnet, daß jeweils am Ende einer Zufahrt Fußgängerrampen weiterführen zum Fußweg entlang der Stadtmauer.

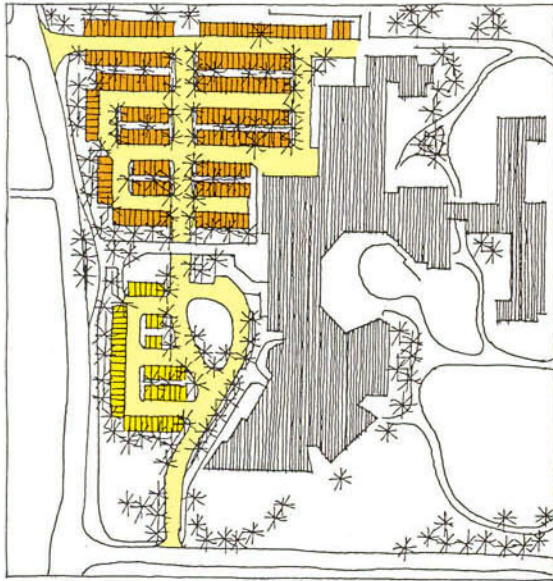


Ähnlich ist der Parkplatz auf der Mühleninsel in Landshut konzipiert. Abhängig von der Länge der Parkreihen wurden die Parkstiche mit einer Schleife verbunden. Auch hier liegt der Übergang zum Hauptfußweg entlang der Isar jeweils gegenüber der Zufahrt am Ende der Parkreihen.

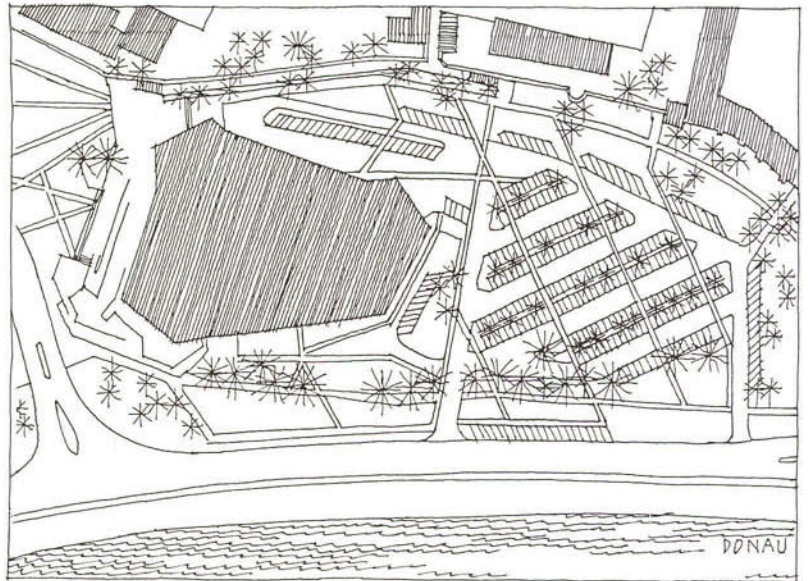


Bei größeren Parkplätzen mit langen Parkgassen wie an der Münchner Straße in Bad Reichenhall werden die Schleifen miteinander zu einem Leitersystem verknüpft. Dadurch wird sowohl die Parkplatzsuche wie auch die Entleerung zu Stoßzeiten erleichtert.





Trennung Besucher – Beschäftigte



Orientierung zu Altstadt und Theater



Bei der Sparkassenakademie in Landshut sind die Stellplätze für Besucher und Bedienstete getrennt erschlossen und beidseitig des Haupteingangs angeordnet. Eine Verbindung der beiden Teile des Parkplatzes unter der Zugangsbrücke für Fußgänger hindurch erlaubt aber auch Belegungsänderungen. Diese Lösung eignet sich besonders für Einrichtungen mit starkem Besucherverkehr.



Der Parkplatz am Stadttheater Ingolstadt dient tagsüber hauptsächlich den Besuchern der Altstadt. Entsprechend ist sein Fußwegesystem, das auch die Gliederung des Parkplatzes bestimmt, auf den Zugang zur Stadt ausgerichtet. Unterschiedliche Materialien im Bodenbelag verdeutlichen dieses System und zeigen dem Autofahrer, wo er mit querenden Fußgängern rechnen muß. Die Parkgassen sind durch Pflanzstreifen gegliedert, in der Höhe gestaffelt und im Verlauf der Fußwege über kurze Treppen miteinander verbunden.

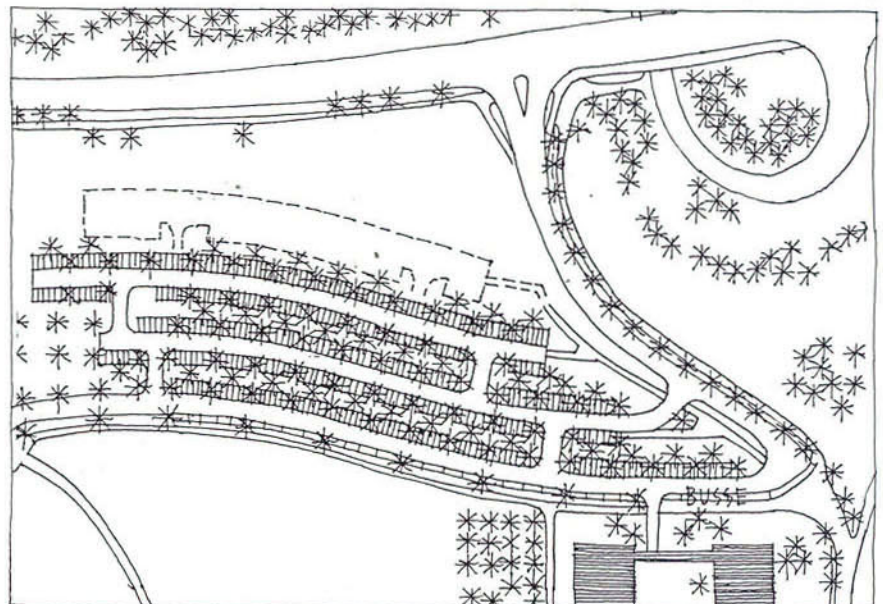


Am Klinikum Regensburg wurde der natürliche Geländeverlauf genutzt, um den Parkplatz mit ca. 300 Stellplätzen und Erweiterungsmöglichkeiten so zu staffeln, daß vom Gelände aus nur ein begrünter Hang zu sehen ist. Die langen Parkgassen wurden durch eine leichte Krümmung dem Geländeverlauf angepaßt und dadurch optisch verkürzt.

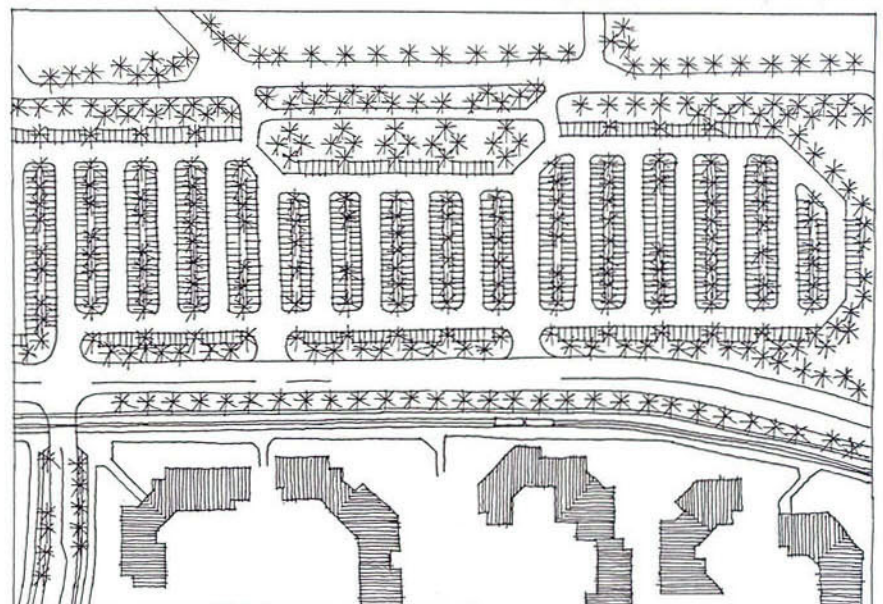
Der Parkplatz des Zentralklinikums Augsburg erreicht mit ca. 835 Stellplätzen bereits eine Größe, bei der das Wiederauffinden des Fahrzeugs Probleme bereitet. Durch die Reihung relativ kurzer Parkgassen gelang es, leicht überschaubare und einfach zu kennzeichnende Einheiten zu schaffen. Gleichzeitig wird ein guter Verkehrsablauf ermöglicht.



Harmonische Staffelung am Hang



Gut gegliederter Großparkplatz





Bei der Gestaltung von Parkflächen spielt die Einbindung in die Umgebung, in den baulichen oder landschaftlichen Zusammenhang, eine wichtige Rolle.

Straßen- und Platzflächen sollen grundsätzlich in Material und Ausführung die Wirkung der Architektur der raumbegrenzenden Wände ergänzen und steigern, nicht jedoch durch übertriebene Gestaltung in Konkurrenz zu ihr treten. Ebenso sollten sich Parkplätze der Gesamtkomposition des Raumes unterordnen und nicht zum beherrschenden Gliederungselement werden.

Ortsübliche Beläge und ihre traditionelle, materialgerechte Verlegung gaben unseren alten Dörfern und Städten eine charakteristische und unverwechselbare Erscheinung. Sie heute wieder anzuwenden ist ein wirksames Mittel, um Straßen-, Platz- und Parkflächen in die Umgebung einzubinden, da sie wie selbstverständlich mit den Materialien der Gebäude harmonieren.

Einheitlich gestaltete Flächen sind in Altstadtbereichen wieder selbstverständlich geworden. Sie lassen sich unauffällig in Fahr-, Park- und Gehbereiche gliedern, erlauben durch ihre Einheitlichkeit auch andere Nutzungen, wie Märkte, Umzüge oder Bürgerfeste.

Die schlichteste Lösung ist oft die beste. Das zeigt der Parkplatz neben der Klosterkirche in Aldersbach. Eine sandgeschlammte helle Schotterdecke in einer Rasenfläche mit einigen lichten Bäumen als Sicht- und Sonnenschutz, bleibt hier ein vorbildlich zurückhaltender Vordergrund für ein barockes Meisterwerk.

Baumdächer eignen sich dazu, gleichmäßig gepflasterte, unauffällig gegliederte Parkflächen zu einem Platz zusammenzufassen. Von den Gebäuden aus sind dann die Fahrzeuge fast unsichtbar.

Nur durch einen Materialwechsel ist die private Nutzung eines Stellplatzes am Haus in einem Neubaugebiet gekennzeichnet. Hier im Beispiel wurden die Wohnstraßen in Ziegelpflaster ausgeführt, ein früher häufig verwendetes Material.

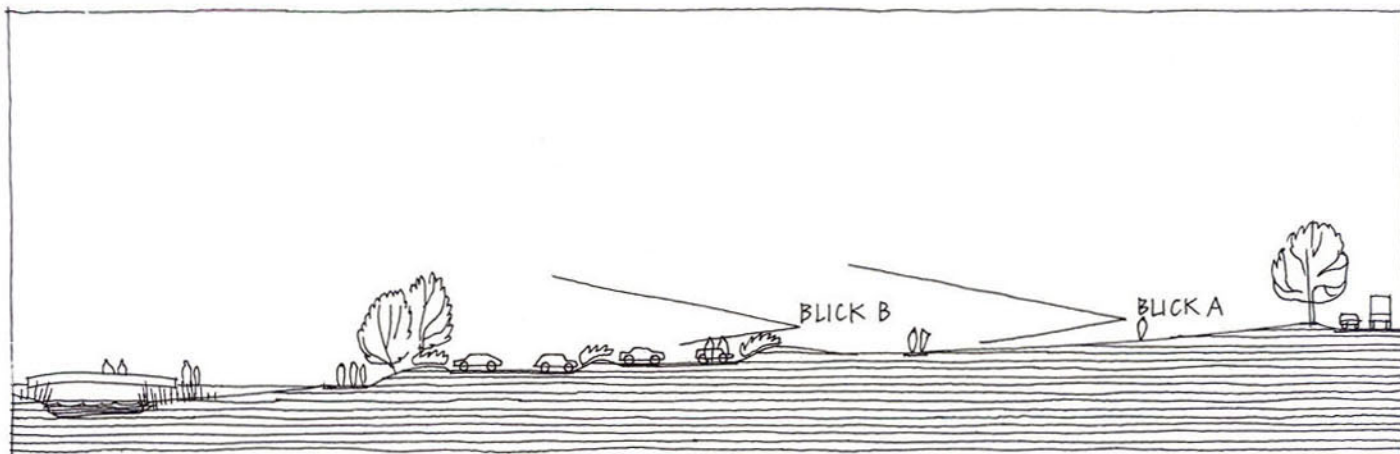
Ein besonderes gestalterisches Problem stellen Parkflächen in den ehemaligen Wallanlagen unserer alten Städte dar. Diese Bereiche beherbergen häufig erhaltenswerte historische Bauwerke und Befestigungen, sie sind dringend benötigter, schützenswerter Grün- und Freiraum. Wenn es keine anderen Möglichkeiten gibt, als hier die aus den Stadtkernen durch Fußgängerzonen und Verkehrsberuhigung verdrängten Parkplätze anzulegen, ist zumindest sicherzustellen, daß die historische Umgebung nicht zu stark beeinträchtigt wird.

Die Parkplätze müssen durch sorgfältige Anordnung, Oberflächengestaltung und Bepflanzung so in die Grünanlagen integriert werden, daß sie möglichst wenig in Erscheinung treten.

Das Beispiel des Parkplatzes Schwedenwiese in Dinkelsbühl verdeutlicht, wie dies selbst an einer besonders empfindlichen Stelle mit einfachsten Mitteln erreicht werden kann. Hier sieht der ankommende Besucher über einem freien Wiesengrund die nahe Altstadt mit Mauern und Türmen aufsteigen. An dieser Stelle bot sich aber auch eine der wenigen Möglichkeiten, einen altstadtnahen Parkplatz mit guter Anbindung sowohl an die Bundesstraße als auch an den Stadtkern anzulegen. Nur durch eine leichte Modellierung des Hanges mit Absenkungen und Aufschüttungen liegt der Parkplatz gut verborgen, die Stadtansicht bleibt unverstellt.



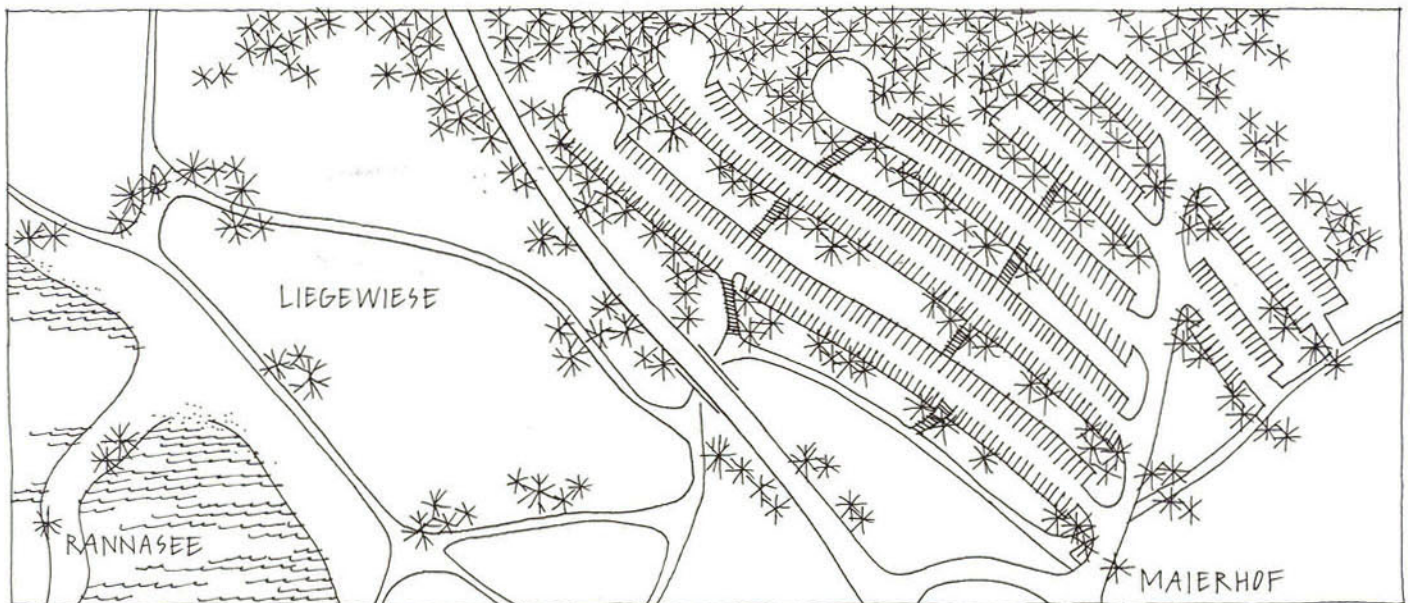
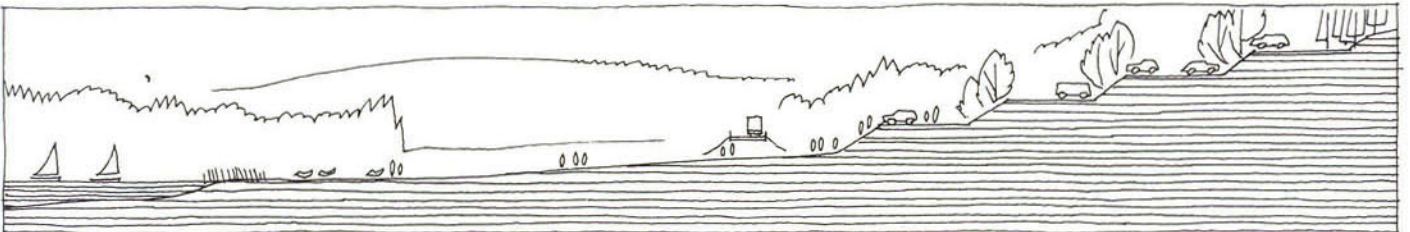
Der ins Gelände eingebettete Parkplatz beeinträchtigt die Stadtsilhouette von Dinkelsbühl nicht



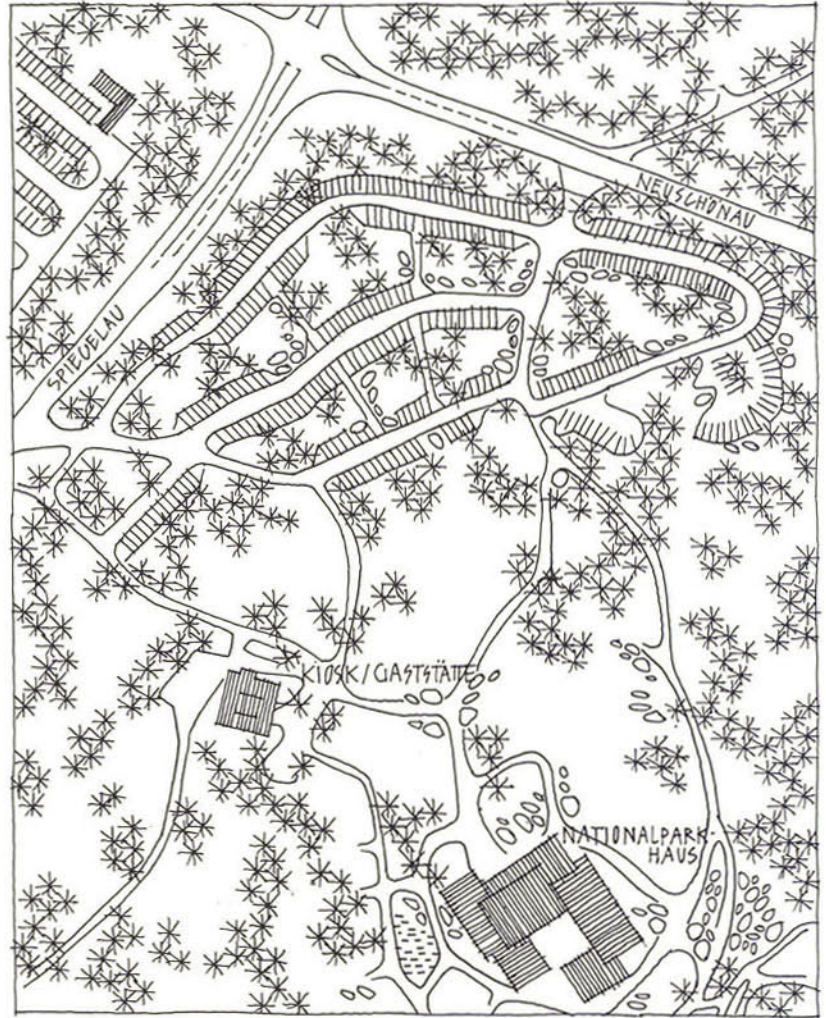


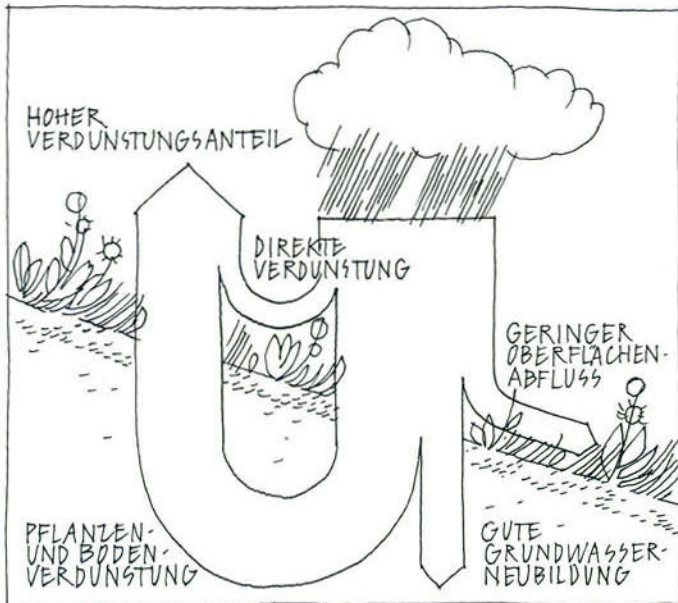
Die Einbindung großer Parkflächen in die freie Landschaft stellt an den Planer besondere gestalterische Anforderungen. Es gilt, die Charakteristik der Landschaft zu erhalten und gleichzeitig eine kostengünstige Lösung für die meist saisonale und witterungsbedingte Nutzung zu finden.

Am Rannasee im Bayerischen Wald wurde die Topographie genutzt, um einen Parkplatz mit etwa 400 Stellplätzen unauffällig in die Landschaft einzubinden. Um Belästigungen des Freizeitgeländes durch Lärm, Staub und Abgase zu vermeiden und um die empfindlichen Uferbereiche, die Wiesenflächen entlang des Sees zu erhalten, wurde der Parkplatz auf der seeabgewandten Seite der Erschließungsstraße terrassenförmig in einen Hang eingefügt. Die parallel zum Hang verlaufenden Parkstiche sind über ein Treppen- und Wegesystem, das die Straße in einer natürlichen Senke unterquert, mit dem Erholungsgebiet verbunden. Am Parkplatz angekommen erleichtert dem Besucher der Überblick über das gesamte Gelände die Orientierung, während vom Seeufer aus der Platz durch die Bepflanzung der zwischen den Parkstichen liegenden Hangstreifen kaum noch in Erscheinung tritt.



Der Parkplatz am Informationszentrum des Nationalparks im Bayerischen Wald ist frei in den vorhandenen Bestand aus lichterem Wald, Felsen und Senken eingebettet. Die Parkgassen sind mit dem örtlich vorkommenden Granit, die Stellflächen mit Rasengittersteinen befestigt. Durch Bögen, Knicke und Unterbrechung der Parkbuchten sind die langen Fahrgassen in kürzere Abschnitte gegliedert. Dadurch werden die örtlichen Gegebenheiten von Fels- und Baumgruppen als wesentliche Teile der Gestaltung geschickt genutzt. Ein Wegesystem verbindet den Parkplatz mit dem Informationszentrum und der Landschaft.





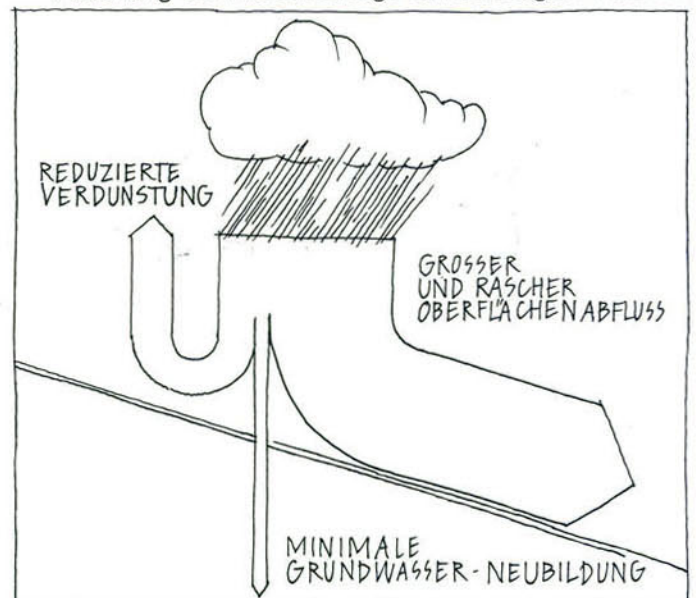
Aufteilung der Niederschläge auf unbefestigten Flächen

Beim Bau neuer Parkplätze wie auch beim Umbau alter Anlagen sollte es ein wesentliches Ziel der Planung sein, eine Versiegelung des Bodens zu vermeiden und eine bestehende möglichst zu beseitigen.

Meist sind die Erschließungsflächen vorrangig auf bequeme Verbindung zum Gebäude sowie möglichst gute Befahrbarkeit des Belages ausgerichtet. Das führt zwangsweise zu großen, versiegelten Flächen, die häufig in die Kanalisation entwässert werden. So wird die Grundwasserneubildung verringert und die Verdunstung auf der Fläche eingeschränkt. Die Folge sind negative Auswirkungen auf das Kleinklima der Umgebung, höhere Belastungen der Kläranlagen und Absenkungen des Grundwasserspiegels.



Aufteilung der Niederschläge auf befestigten Flächen



Durchlässige Beläge fördern die Vegetation, speichern weniger Wärme als versiegelte Flächen und erhöhen die Verdunstung. Durch ihre Offenporigkeit erlauben sie eine Durchlüftung des Bodens. Ihre lebendigen Oberflächen wirken meist angenehmer als versiegelte Böden und beeinflussen auch unser subjektives Wohlbefinden.

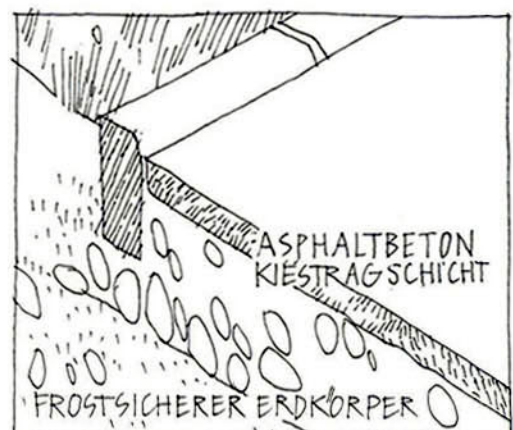
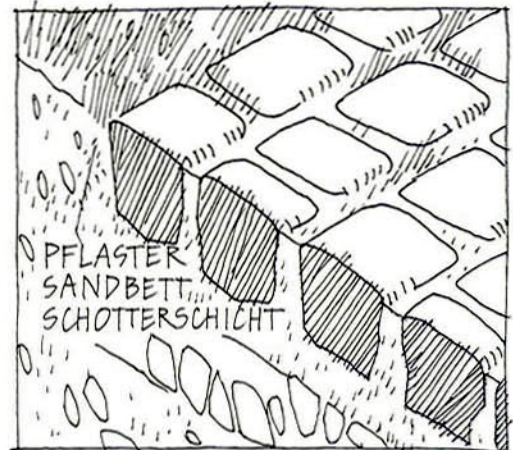
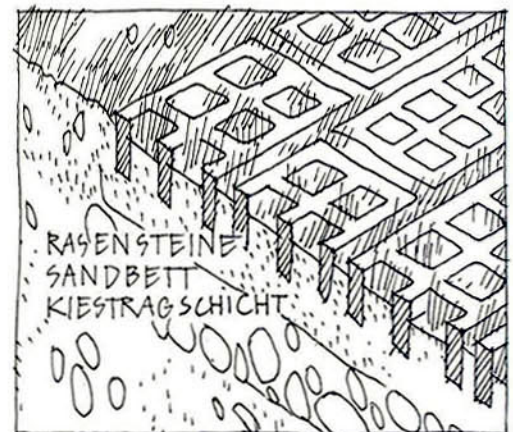
Durchlässige Beläge sind beispielsweise Schotterrasen, durch Gittersteine befestigter Rasen und offenfugiges Pflaster.

Die Sickerfähigkeit des Bodens hängt aber nicht allein von der Wahl des Oberflächenmaterials ab, sondern ebenso vom Unterbau und Untergrund. Häufig erscheinen Pflasterflächen offenporig, sind aber, wenn sie beispielsweise über eine Tragschicht aus Beton eingebaut wurden, undurchlässig. Selbst unter durchlässigen Belägen sind nicht alle Böden imstande, nach heftigen Gewitterregen oder lang anhaltenden Niederschlägen die Wassermassen aufzunehmen. In solchen Fällen ist es erforderlich, die Schotter- oder Kiestragschicht in leichtem Gefälle zu einer Drainage hin zu entwässern, in der dann die unter dieser Schicht nicht aufgenommenen Niederschläge abgeführt werden. Diese Maßnahme stellt sicher, daß die Überschüsse sich nicht stauen oder bei Frost Trag- und Deckschicht des Parkplatzes beschädigen.

Auch bei undurchlässigem Aufbau der Parkplatzdecken oder bei Oberflächen, deren Durchlässigkeit nicht ausreicht, kann ein Teil des Regenwassers dem Untergrund über Pflanzstreifen und Bauminseln auf indirektem Weg zugeführt werden.

Allerdings kann eine Versiegelung der Oberfläche auch sinnvoll und notwendig sein, wenn beispielsweise bei intensiver Nutzung die Gefahr besteht, daß das Grundwasser durch Treibstoffe oder Öle verunreinigt wird. Dies gilt insbesondere bei öffentlichen Park- und Stellflächen in Wasserschutzgebieten der öffentlichen Trinkwasserversorgung, sofern sie dort im Einzelfall zugelassen sind.

Bei der Anlage von öffentlichen Park- und Stellflächen in Wasserschutzgebieten empfiehlt sich die frühzeitige Einschaltung der Wasserwirtschaftsbehörden.





Kies- und Schotterrasen ist ein preiswerter und naturnaher Belag für wenig genutzte Parkplätze. Er hat bei richtiger Materialzusammensetzung und Unterbau eine hohe Durchlässigkeit und eine belastbare Oberfläche. Werden stärker befahrene Teile mit einem strapazierfähigeren Material belegt, können die Plätze auch stärkere Beanspruchung selbst bei ungünstiger Witterung vertragen.



Rasengittersteine bilden einen widerstandsfähigen Belag, der durch einen Rasenanteil von 60 bis 75% besonders naturnah und durchlässig ist. Auf stark befahrenen Fahrgassen wird allerdings kaum noch Rasen hochkommen. Es empfiehlt sich hier, auch im Hinblick auf die Begehbarkeit, einen anderen Belag zu verwenden.





Natursteinpflaster wird heute fast nur noch aus Granit, Porphyr oder Basalt hergestellt. Besonders schön sind alte, im Gebrauch gerundete Steine. In Gegenden mit Kalksteinvorkommen findet man noch alte Beläge aus diesem Material. Sie werden aber wegen der fehlenden Frostsicherheit und der Glättebildung bei Regen heute immer weniger verwendet.

Natursteinpflaster gibt es in unterschiedlichen Größen, vom Mosaik- über den Kleinstein bis zum Großstein. Je größer die Steine, umso breiter können die Fugen sein. Die Durchlässigkeit des Belages ist abhängig von Anteil, Breite und Verfüllung der Fugen. Während Großsteinpflaster normalerweise in geraden Reihen verlegt wird, können mit den kleineren Formaten auch Bögen und Kreise sowie Kehlen und Rinnen geformt werden.

Ein Nachteil der fugenreichen, manchmal unregelmäßigen Oberfläche dieser Beläge ist, daß sie oft nicht sehr angenehm zu begehen ist, daß sie oft nicht sehr angenehm zu begehen ist. Für stärker genutzte Gehbereiche können Steine mit gesägter, ebener Oberfläche verwendet oder die Wege aus Platten in die Pflasterflächen eingefügt werden.





Aus Klinkerpflaster und -platten läßt sich ein schöner und widerstandsfähiger Belag herstellen. Mit breiten Fugen verlegt, besitzt er noch eine relativ gute Durchlässigkeit. Leider ist Klinkerpflaster vielerorts eine vergessene Tradition. Früher waren in natursteinarmen, aber tonreichen Regionen, wie in weiten Teilen Schwabens, Ober- und Niederbayerns, Klinkerbeläge weit verbreitet.



Verbundsteinpflaster aus Beton oder Ziegel ist preiswert. Es ist einfach und schnell, teilweise sogar maschinell zu verlegen. Durch die Verzahnung der einzelnen Steine ist der Belag von hoher Festigkeit und auch für schwere Belastung geeignet. Wegen der kraftschlüssigen, dünnen Fugen ist seine Durchlässigkeit gering.



Sandgeschlämmte Kies- und Schotterdecken sind gute und kostengünstige Beläge. Da keine Boden- und Humusteile enthalten sind, bewachsen sie selten. Durch die unterschiedliche Körnung des Materials entsteht eine sehr stabile, aber auch relativ dichte Oberfläche. Sogenannter Mineralbeton aus gebrochenem Kalk kann bei größerer Stärke von Decke und Unterbau nahezu wasserundurchlässig sein.



Asphaltbeläge werden heute im Straßenbau häufig verwendet. Weil sie schnell mit Maschinen hergestellt werden können, sehr widerstandsfähig und kostengünstig sind, wurde bisher auch die Mehrzahl der Parkflächen mit diesem Material befestigt. Bituminöse Decken versiegeln den Boden vollständig. Werden gestalterische Anforderungen gestellt, sollte den lebhafter wirkenden Mastixbelägen und Einstreudecken der Vorzug gegeben werden. Auch bei ihnen ist eine Einfärbung der Oberfläche durch Zuschlagstoffe möglich.





Stellplatzmarkierungen sollen eine möglichst wirtschaftliche Ausnutzung sicherstellen und die straßenverkehrsrechtliche Zuordnung gewährleisten.

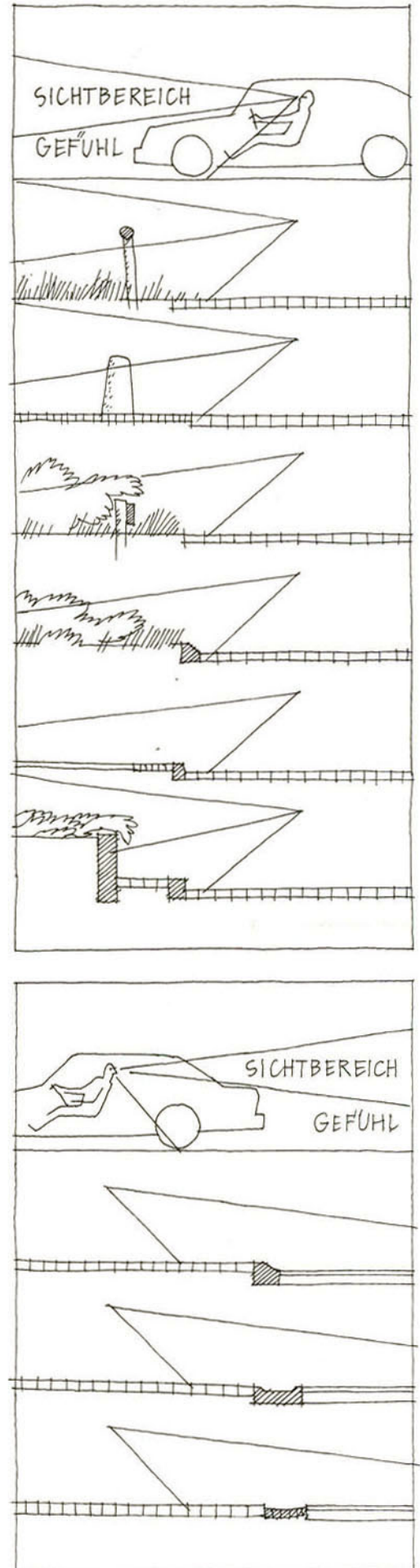
Meistens genügen Streifen oder Eckpunkte aus anderem Material, bei Schotterrasen zum Beispiel eine Reihe aus Pflastersteinen, bei Rasengittersteinen ein Plattenstreifen gleichen Materials oder bei Kleinsteinpflaster einer aus größeren Steinen. Große Farbunterschiede oder allzu auffälliger Materialwechsel sollten vermieden werden.

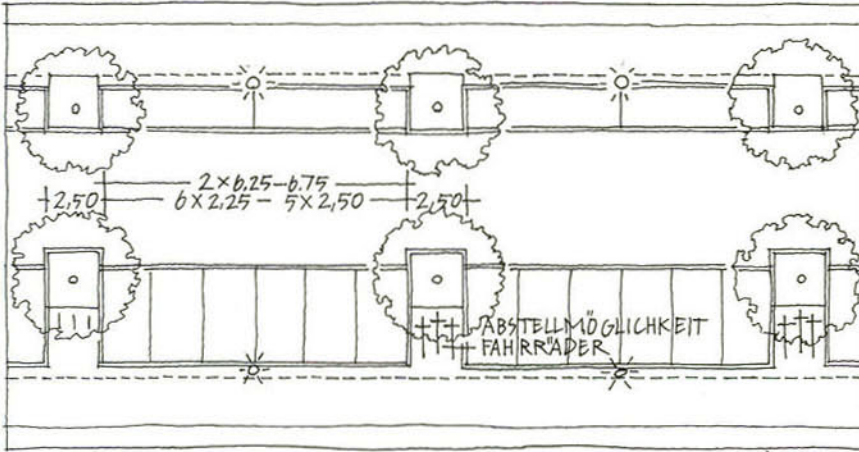


Wenn gestalterische oder denkmalpflegerische Gründe nicht entgegenstehen, können Fahrgassen und Parkbuchten in unterschiedlichen aber aufeinander abgestimmten Oberflächen ausgeführt werden. Sind die Stellplätze in kleineren Gruppen zusammengefaßt, erübrigt sich eine Einzelmarkierung.



Die Ausbildung des Randes zwischen Parkplatzbelag und Pflanzflächen wird bei der Planung und Ausführung oft vernachlässigt. Beschädigte Bäume und zerstörte Grünstreifen sind ein Zeichen dafür, daß Orientierungshilfen für das Einparken fehlen. Markierungen müssen robust genug sein, um der Stoßstange oder dem rollenden Rad zu widerstehen, aber auch so angeordnet werden, daß sie keinen Schaden am Fahrzeug anrichten können.





Die Bepflanzung von Straßen und Parkplätzen übernimmt verschiedene stadtgestalterische Funktionen. Sie hilft, Räume zu bilden oder zu gliedern, kann Richtungen betonen, Bereiche abschirmen sowie Flächen beleben und ihnen Maßstab verleihen. Über ihre gestalterische Funktion hinaus übernehmen Bepflanzungen wichtige kleinklimatische und stadthygienische Aufgaben. Durch ihre Verdunstung reduzieren sie an heißen Tagen die Lufttemperatur, spenden Schatten, filtern den Staub aus und produzieren Sauerstoff bei gleichzeitigem Verbrauch an Kohlendioxid.

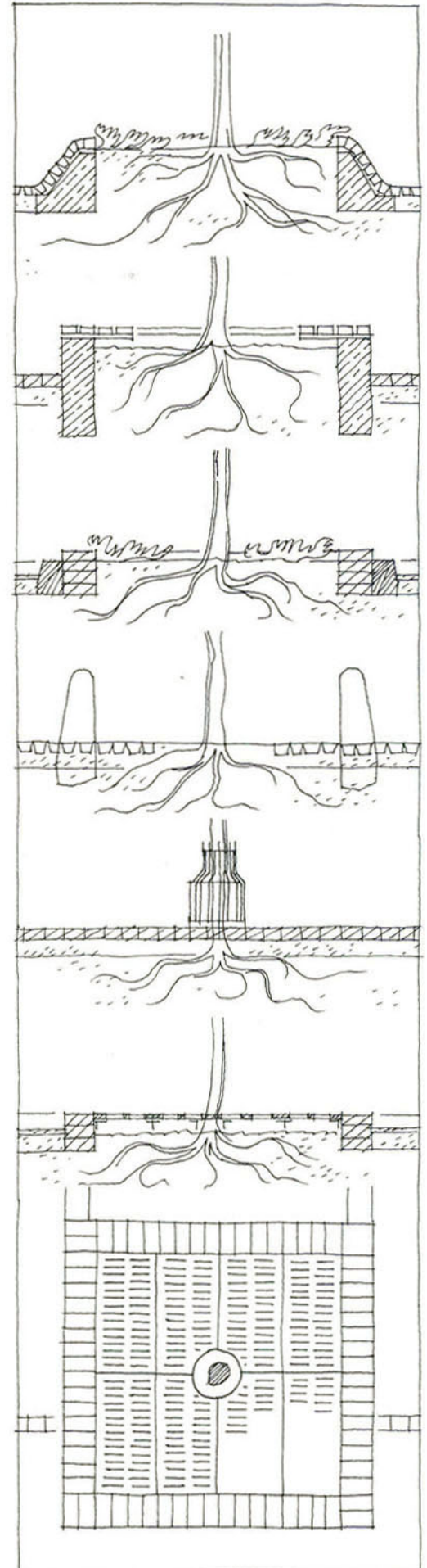
Bäume als Reihe entlang der Straße geben dem Raum eine optische Gliederung. Ein alleearter Charakter wird nur bei regelmäßigen Baumabständen erreicht. Der Abstand der Bäume und die Anordnung der Parkplätze sollen aufeinander abgestimmt werden. Im Bereich von Knotenpunkten und Einfahrten darf die Bepflanzung keine Sichthindernisse bilden.

Ein schattenspendendes Baumdach über einem Parkplatz schafft einen zusammenhängenden Raum. Die Fläche bleibt übersichtlich, was dem Nutzer ein Gefühl der Sicherheit gibt. Von den Obergeschossen der umliegenden Bebauung wird der Parkplatz durch das Baumdach abgedeckt.

Hecken und Sträucher eignen sich als Pflanzwand zur Abdeckung von Parkplätzen, als Blend- und Sichtschutz und, bei größeren Flächen, zur Gliederung in kleinere, überschaubare Bereiche.

Bei der Auswahl von Bäumen und Sträuchern sind allgemein die Gestaltungsabsicht, die Eignung, Wuchsform und Größe der Gehölze sowie der benötigte Pflanzraum zu berücksichtigen. Sie sollten möglichst unempfindlich gegen Bodenverdichtung, Abgase und Tausalze sein. Bei der Auswahl sollten ebenfalls die Ausscheidungen von Blüten sowie die Früchte bedacht werden. Da nicht alle Gehölze sich gleichermaßen für die Verwendung in Verkehrsbereichen eignen, sollen möglichst Fachleute hinzugezogen werden.

Bäume benötigen entsprechend ihrer Wuchsleistung eine ausreichend große wasserdurchlässige Fläche als Wurzelraum, in der Regel 5–10 qm. Pflanzstreifen sollten nicht schmaler als 2,50 m sein. Auch die Baumscheiben bei hochstämmigen Großbäumen sollten sich an diesen Maßen orientieren. Insbesondere bei beengten Verhältnissen müssen die Baumscheiben vor Befahren geschützt werden. Die Verdichtung des Wurzelbereiches würde sonst die Wasser- und Luftdurchlässigkeit des Erdreiches beeinträchtigen. Hochborde, Poller, Stahlbügel sowie horizontale und vertikale Schutzgitter sind je nach Situation, Oberflächenmaterial, Gestaltungsabsicht und Baumtyp geeignete bauliche Maßnahmen zum Schutz der Bäume. Gegebenenfalls müssen die Baumpflanzungen vor Tausalzeinwirkung geschützt werden.

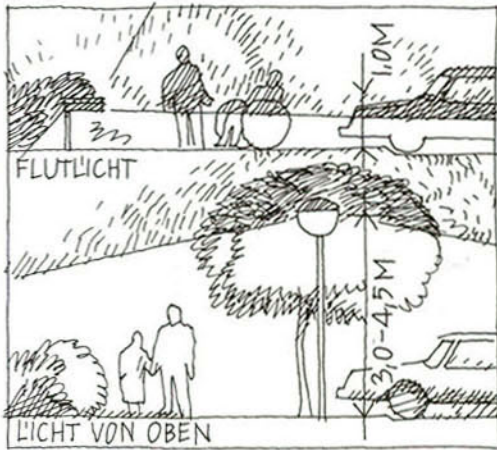




Die zunehmende Beliebtheit des Fahrrads entlastet die Abstellflächen für das Auto im privaten und öffentlichen Raum. Motorräder und Fahrräder beanspruchen wesentlich weniger Parkraum als Pkws. Allerdings sollten für die immer größer werdenden Mengen von Fahrrädern geeignete Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Abgestellte Motorräder und Fahrräder können in Ortszentren, an Ausbildungsstätten, Bahnhöfen – „Bike + Ride“ – sowie ortsnahen Freizeitanlagen zum Problem werden. Oft blockieren sie in Massen die Gehsteige und sind an allen verfügbaren Bänken, Gittern, Zäunen und Straßenlaternen angekettet. Hier ist es sinnvoll, Fahrradstellplätze anzubieten. Damit sie auch tatsächlich angenommen werden, sollten sie möglichst nah am Ziel liegen.





Aus Gründen der Sicherheit und der Orientierung ist für Parkplätze, die auch nachts genutzt werden, eine Beleuchtung erforderlich. Hierfür gibt es zwei grundsätzliche gestalterische Möglichkeiten: Licht von oben durch Laternen oder am Boden durch niedrige Weg- oder Pollerleuchten.

Eine gleichmäßige Beleuchtung von oben ist mit weniger Lampen zu erreichen und damit kostengünstiger. Die Parkplatzbeleuchtung sollte besonders auf die Fußwege bezogen sein, um die Orientierung zu erleichtern. Diese Beleuchtung darf aber nicht mit der benachbarter Straßen konkurrieren, damit Verkehrsteilnehmer dort nicht irritiert werden.

Eine blendungsfreie, tiefliegende Beleuchtung ist angenehmer und läßt sich besonders gut als Orientierungshilfe für das Fußwegenetz nutzen. Allerdings verlangt sie für eine gleichmäßige Helligkeit eine größere Leuchtendichte als bei Laternen.





Informationsblatt der Stadt Ingolstadt

Entscheidende Fragen, wie Lage und Anzahl der Parkplätze, Einschränkungen in ihrer Nutzung sowie ihre Gestaltung sollten unter Beteiligung der Betroffenen erörtert werden. Oft können die Betroffenen aus ihrer Kenntnis der örtlichen Situation zu einer guten Lösung beitragen.

Informationsblätter mit alternativen Lösungsansätzen und Skizzen, die die Maßnahmen verständlich machen, sind dabei ein wichtiges Hilfsmittel.

Es gilt Einzelinteressen, übergeordnete Interessen und fachliche Belange für den Bürger transparent zu machen. Die betroffenen Bürger akzeptieren die Planung dann auch eher.



Vor allem in den zentralen Bereichen scheint es in Zukunft nur über eine Parkgebühr möglich zu sein, den knappen Raum insbesondere für Kurzparker verfügbar zu halten. Dabei setzen sich zunehmend Parkscheine aus Automaten gegenüber den teureren und die Gehflächen beengenden Parkuhren durch.

Verschiedene Untersuchungen haben gezeigt, daß der Überwachung eine entscheidende Rolle zukommt. Dabei hat sich der Einsatz einer kommunalen Parküberwachung bewährt.

### Bauplanungsrecht

Bauleitpläne sollen gemäß § 1 Abs. 5 des Baugesetzbuches (BauGB) eine menschenwürdige Umwelt sichern. Entsprechend sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne u. a. die Belange des Verkehrs und damit auch die erforderlichen Stellplätze zu berücksichtigen. Ebenso wie die Grundsätze des städtebaulichen Planungsrechts sind auch die Anforderungen des Immissionsschutzrechtes von Bedeutung. Da aber die einzelnen Belange von Fall zu Fall ein unterschiedliches Gewicht haben oder einander entgegenstehen können, kommt der gerechten Abwägung nach § 1 Abs. 6 BauGB besondere Bedeutung zu.

### Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan stellt die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung in den Grundzügen dar (§ 5 Abs. 1 BauGB). Die Gemeinde hat dabei auch Parkplätze insbesondere im Zusammenhang mit den wichtigsten Hauptverkehrsflächen zu berücksichtigen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB).

### Bebauungsplan

Der Bebauungsplan enthält nach § 8 BauGB die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung. Er setzt nach § 9 Abs. 1 Flächen für das Parken von Fahrzeugen sowie den Anschluß anderer Flächen an die Verkehrsflächen fest, ebenso die Flächen für Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen. Durch Festsetzungen zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen kann eine städtebauliche und gestalterische Einbindung, insbesondere eine ausreichende Begrünung von Parkplätzen erreicht werden. Die Vorschriften der Baunutzungsverordnung (BauNVO) bestimmen, daß Stellplätze, die dem Nutzungszweck der einzelnen Grundstücke oder dem Baugebiet selbst dienen und seiner Eigenart nicht widersprechen, nach § 14 Abs. 1 BauNVO zulässig sind. Einschränkungen sind im Bebauungsplan möglich, wenn dies der städtebaulichen Ordnung dient und bei gerechter Abwägung der öffentlichen und privaten Belange angemessen ist (§ 1 Abs. 6 BauGB).

### Bauordnungsrecht

Die Bayerische Bauordnung (BayBO) regelt in Art. 55 u. a. die Herstellung von Stellplätzen auf privatem Grund, nicht aber auf den öffentlichen Flächen. Anzahl und Größe richten sich nach Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und Besucher der Anlagen. Richtzahlen für den Stellplatzbedarf enthält die Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums des Innern vom 12. Februar 1978 (MABI 1978 S. 181).

Können die erforderlichen Stellplätze nicht auf dem Baugrundstück selbst erstellt werden, kann gestattet werden, sie in der Nähe des Baugrundstücks herzustellen, wenn ein geeignetes Grundstück zur Verfügung steht und seine Benutzung für diesen Zweck rechtlich gesichert ist. In besonderen Einzelfällen kann der Bauherr seine Stellplatzverpflichtung durch Zahlung eines Ablösebetrages an die Gemeinde erfüllen.

Stellplätze dürfen durch ihre Anordnung die Gesundheit nicht schädigen und das Arbeiten, das Wohnen und die Ruhe in der Umgebung durch Lärm oder Gerüche nicht erheblich stören. Sie sollen eingegrünt werden, wenn es die örtlichen Verhältnisse zulassen (Art. 55 Abs. 8 BayBO).

Die Gemeinden können durch Satzung nach Art. 91 BayBO örtliche Bauvorschriften erlassen, die Gestaltung und Ausstattung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge und die erforderliche Anzahl der Stellplätze regeln.

#### Straßenverkehrsrecht

Das Straßenverkehrsrecht hält eine Reihe von Instrumenten zur Regelung des ruhenden Verkehrs bereit. Rechtsgrundlagen sind §§ 45 StVO i. V. m. 12, 13 StVO, nach denen u. a.

- das Parken in bestimmten Bereichen allgemein unzulässig ist (§ 12 Abs. 3, 3a, 3b),
- für das Parken der rechte Seitenstreifen bzw. dafür angelegte Parkstreifen zu benutzen sind (§ 12 Abs. 4),
- platzsparend zu parken ist (§ 12 Abs. 6),
- Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit zulässig sind (§ 13 Abs. 1, 2).

Nach § 45 Abs. 1b StVO treffen die Straßenverkehrsbehörden auch die notwendigen Anordnungen bei

- Einrichtung von gebührenpflichtigen Parkplätzen für Großveranstaltungen (§ 45 Abs. 1b Nr. 1),
- Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde, sowie für Anwohner (§ 45 Abs. 1b Nr. 2).

#### Zeichen und Verkehrseinrichtungen

Zur Regelung des Parkens enthält die Straßenverkehrs-Ordnung auch eine Reihe von Verkehrszeichen.



- Das Zeichen erlaubt das Parken.
- Durch Zusatzschilder kann das Parken beschränkt werden, insbesondere nach der Dauer, nach Fahrzeugarten, zugunsten der mit besonderem Parkausweis versehenen Anwohner, Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinden.
- Das Zeichen erlaubt Fahrzeugen mit einem zul. Gesamtgewicht bis zu 2,8 t das Parken auf Gehwegen.
- Das Zeichen sagt aus, wie die Fahrzeuge aufzustellen sind.
- Durch Zusatzschilder kann das Parken wie bei Zeichen 314 beschränkt werden.

- Das Zeichen verbietet das Halten auf der Fahrbahn über 3 Minuten, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- oder Entladen.
- Durch Zusatzschild 867 „Anwohner mit besonderem Parkausweis frei“ oder durch Zusatzschild 865 für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde ist das Parken zulässig.



- Die Zeichen bestimmen die Grenzen des eingeschränkten Halteverbots für eine Zone.
- Das Verbot gilt für alle öffentlichen Verkehrsflächen innerhalb des begrenzten Bereichs, sofern nicht durch abweichende Regelungen durch Verkehrszeichen die Halteverbotszone „unterbrochen“ wird.
- Durch ein besonderes Zusatzschild kann die Benutzung einer Parkscheibe vorgeschrieben oder das Parken in dafür gekennzeichneten Flächen zugelassen werden.



- Das Parken im verkehrsberuhigten Bereich ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig; die Kennzeichnung kann auch durch Markierungsknopfereien oder durch geeignetes Pflaster erfolgen.



Die Ordnung des ruhenden Verkehrs durch straßenverkehrsrechtliche Kennzeichnung von Parkplätzen erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörde. Diese soll möglichst frühzeitig insbesondere die beteiligten Behörden (Gemeinde als Trägerin der Planungshoheit, Planer, Polizei und Straßenbaubehörde) anhören. Zuständig für die verkehrsrechtlichen Anordnungen sind in der Regel die Gemeinden als örtliche Straßenverkehrsbehörden, sonst die unteren Straßenverkehrsbehörden (Große Kreisstadt, kreisfreie Stadt, Landratsamt). Ist die Gemeinde zuständige Straßenverkehrsbehörde, dann erfolgen die Beteiligung der Gemeinde als Straßenbaubehörde und die Einholung des Einvernehmens der Gemeinde als Trägerin der örtlichen Planungshoheit intern.

#### Gesetz über Ordnungswidrigkeiten

Besonders bei hohem Parkdruck sind Parkregelungen nur durch intensive Überwachung sicherzustellen. Die Bayerische Staatsregierung hat deshalb auf der Grundlage des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten mehrere Gemeinden durch Verordnung ermächtigt, bei Verstößen gegen Verkehrsvorschriften, die im ruhenden Verkehr festgestellt werden, Verwarnungen zu erteilen. Damit sind sie wie im übrigen Bereich die Polizei in der Lage, insbesondere die Beachtung der Vorschriften über das Halten und Parken zu überwachen.

### Finanzierung

Maßnahmen zur Schaffung von Parkplätzen müssen nicht in jedem Fall teuer sein. Durch eine frühzeitige, städtebaulich integrierte Verkehrsplanung können oft günstige Parkplatz-Standorte erreicht werden. Insbesondere innerhalb der zentralen Bereiche der Städte aber stellt die Planung und Errichtung eine besondere und aufwendige Leistung dar, da Flächen in diesen Bereichen knapp und teuer sind. Es ist deshalb sachgerecht, daß die Benutzer der Parkplätze durch Gebühren angemessen zu den Kosten beitragen.

### Förderung

Grundsätzlich gilt, daß jedes bebaute Grundstück den von ihm ausgehenden ruhenden Kraftfahrzeugverkehr selbst aufzunehmen hat, um damit nicht die öffentlichen Flächen zu belasten.

### Förderung

im Rahmen der städtebaulichen Erneuerung von Städten und Dörfern.

Bei Maßnahmen der Stadt- und Dorfsanierung ist regelmäßig auch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs und damit die Schaffung von Parkplätzen erforderlich.

Diese trägt zur Behebung oder Minderung städtebaulicher Mißstände bei und zählt deshalb bei solchen Maßnahmen grundsätzlich zu den Aufgaben der städtebaulichen Erneuerung nach dem Baugesetzbuch. Für die Finanzierung öffentlicher Parkplätze im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen eröffnet die Städtebauförderung verschiedene Möglichkeiten (z. B. Förderung im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen, der städtebaulichen Planung und als Vorhaben, das zu den sog. Ordnungsmaßnahmen zählt). Nähere Einzelheiten sind den Städtebauförderungsrichtlinien zu entnehmen.

Neben den Möglichkeiten der Städtebauförderung zur Schaffung von Parkplätzen ist dies auch im Rahmen der Dorferneuerung möglich. Nähere Einzelheiten sind den Dorferneuerungsrichtlinien zu entnehmen (Bekanntmachung vom 1.6.1986 Nr. N 3/B 4-7516-250, LUMBI Nr. 5/1986 S. 115).

### Förderung im Programm „Freizeit und Erholung“

Parkplätze im Zusammenhang mit natur- bzw. bewegungsbezogener Erholung, die der Allgemeinheit auf Dauer zur Verfügung stehen und nicht gewerblich betrieben werden, können im Rahmen des Programms „Freizeit und Erholung“ gefördert werden.

Nähere Einzelheiten enthält das Programm „Freizeit und Erholung“ (Bekanntmachung vom 23.12.1985 Nr. 7601-921-48016, LUMBI 1/1986 S. 5).

### Förderung im Rahmen des Straßenbaus

Dem öffentlichen Verkehr gewidmete Parkplätze, die entweder unselbständige Bestandteile einer Straße oder selbständige öffentliche Straßen sind, stehen innerhalb der Ortsdurchfahrt in der Straßenbaulast der Gemeinden. Für Straßenbaumaßnahmen in der Baulast der Gemeinden bestehen grundsätzlich Fördermöglichkeiten

- aus Mitteln der Kraftfahrzeugsteuer gemäß Art. 13b Abs. 2 und Art. 13c Finanzausgleichsgesetz (FAG).
- aus Mitteln des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG),
- nach § 5a Fernstraßengesetz.

Selbständige öffentliche Parkplätze können nur aus FAG-Mitteln gefördert werden (Nr. 2.1.5 RZStra).

Die näheren Bestimmungen für eine Förderung aus FAG-Mitteln und GVFG-Mitteln sind in den Richtlinien für Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbaumaßnahmen kommunaler Baulastträger (RZStra, Bekanntmachung vom 19.7.1982, MABI S. 429) enthalten, für eine Förderung nach § 5a FStrG in den Richtlinien für die Gewährung von Bundeszuwendungen zu Straßenbaumaßnahmen von Gemeinden und Gemeindeverbänden nach § 5a Bundesfernstraßengesetz (Bekanntmachung vom 14.3.1972, MABI S. 209).

Rechts- und Verwaltungsvorschriften

- Baugesetzbuch, in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Dezember 1986 (BGBl I S. 2253)
- Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 15. März 1974 (BGBl I S. 721, S. 1193), in der Fassung vom 11.5.1990 (BGBl I S. 880)
- Bayerische Bauordnung, in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Juli 1982 (GVBl S. 619, ber. S. 1032) zuletzt geändert durch Gesetz vom 6.8.1986 (GVBl S. 214).
- Baunutzungsverordnung, in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl I S. 132)
- Bundesfernstraßengesetz, in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 1974 (BGBl I S. 2413), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.2.1990 (BGBl I S. 205)
- Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Oktober 1981 (BayRS 91-1-I), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15.7.1986 (GVBl S. 135)
- Straßenverkehrsgesetz, in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (BGBl I S. 837), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. Januar 1987 (BGBl I S. 486)
- Straßenverkehrs-Ordnung, in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. November 1970 (BGBl I S. 1565, ber. BGBl I S. 36), zuletzt geändert durch Änderungsverordnung vom 9.11.1989 (BGBl I S. 1976)
- Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums des Innern zum Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung vom 19. Sept. 1981 (MABl S. 655)
- Hinweise für die Ausarbeitung und Aufstellung der Bauleitpläne (Planungshilfen-PIH); Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 30.7.1982 (MABl S. 517)
- Erhaltung der Versickerungsfähigkeit von Flächen, Gemeinsame Bekanntmachung der Bayer. Staatsministerien des Innern und für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vom 27. März 1985 Nr. II E2-4421.9-0.6 und Nr. N 5a-4421-7, MABl Nr. 10/1985 S. 279

Richtlinien und fachliche Hilfen

- Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85); Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 2.6.1986 (MABl S. 259)
- Parken in der Stadt, herausg. v. Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Heft Nr. 03.109, 1984
- Parkplatzlärmstudie; Untersuchung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen; Heft Nr. 89 der Schriftenreihe des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz, 1988
- Freiflächen an öffentlichen Gebäuden naturnah gestalten und pflegen; Broschüre des Bayerischen Staatsministeriums des Innern – Oberste Baubehörde – und für Landesentwicklung und Umweltfragen vom November 1989



Verfasser der abgebildeten Planungen

- Seite 11 Birnbach; A + B: Gutachten zur räumlichen Entwicklung, Prof. Dr. H. Gebhard, H. Biesterfeld, München, C: Gebhard und arc Architektengemeinschaft München
- Seite 12 Dinkelsbühl; Altstadterneuerung Dinkelsbühl, Prof. Dr. P. Breitling, H. Schütte, A. Wetzig
- Seite 14 Schongau, Marienplatz; Architekt Dipl.-Ing. F. Hubert, München
- Seite 15 Erlangen; Parkplatz Innenstadt, Friedrich-List-Straße, Stadt Erlangen; Parkplatz Bohlenplatz, Stadtgartenamt
- Seite 16 Nördlingen; Parkplatz Reimlinger Tor, Stadtbauamt Nördlingen, Architekt Ottmar Strauß
- Seite 17 Landshut; Parkplatz Mühleninsel, Prof. Dipl.-Ing. Arch. E. W. Heiss
- Seite 18 München; Verkehrsberuhigung Isabellastraße, Landeshauptstadt München, Baureferat Tiefbau
- Seite 19 Schrobenhausen; Verkehrsberuhigung der Altstadt, Dipl.-Ing. D. Schreiber, München
- Seite 20 Eching; Wohngebiet „Nördliche Kleiststraße“, Gesamtplanung Dipl.-Ing. Architekten H. Groppe und R. M. Huber, Dietersheim
- Seite 21 Nürnberg-Langwasser; Bebauungsplan, Dipl.-Ing. Architekt A. Hennig, Nürnberg und Landschaftsarchitekt G. Thiele, Schwabach
- Seite 22 Kronach; Besucherparkplatz am Kreiskrankenhaus, Ingenieurbüro H. Schneider, Kronach
- Seite 23 Eching; Parkplatz Möbelhaus IKEA, Dipl.-Ing. G. Benedek Architekt BDA mit K. Bachmann, München
- Seite 24 Germering; P+R-Parkplatz Harthaus, S 5, Deutsche Bundesbahn, Eingrünungsplan J. Johannsen, D. Dietze, Germering
- Seite 25 Pendlerparkplätze an der AS Pfaffenhofen der A 9 westlich Schweitenkirchen, Straßenbauverwaltung: Freistaat Bayern
- Seite 26 Seßlach; Neugestaltung von Straßen, Gassen und Plätzen, Architekt Dipl.-Ing. K. J. Schulz, München
- Seite 27 Schwebheim, Kirchplatz; Ortsplanungsstelle für Unterfranken
- Seite 28 Abensberg; Parkplatz Brombachsee, Landschaftsarchitekt G. Thiele und Dipl.-Ing. Architekt V. Sipos, Schwabach
- Seite 33 Hof; Parkplatz Mühldamm, Städtisches Tiefbauamt und Gartenamt  
Landshut; Parkplatz Mühleninsel, s. S. 17  
Bad Reichenhall; Parkplatz Münchner Allee, Stadtbauamt
- Seite 34 Ingolstadt; Parkplatz am Stadttheater, Prof. H. W. Hämer und Landschaftsarchitektin G. Gollwitzer  
Landshut; Parkplatz der Sparkassenakademie, Landschaftsarchitekt Ch. v. Siebert, München
- Seite 35 Regensburg; Parkplatz Klinikum, Universität Regensburg, Architekt Dipl.-Ing. G. Roemer, Landschaftsplaner, Söcking  
Augsburg; Parkplatz Zentralklinikum an der Stenglinstraße, Büro Hansjakob, München
- Seite 36 Augsburg; Parkplatz Stetteninstitut, Architekt Dipl.-Ing. H. Schrammel, Augsburg  
Aldersbach; Parkplatz Klosterkirche, Architekturbüro F. Herr, Straubing  
Wolfratshausen; Wohngebiet Gleisdreieck, Dipl.-Ing. Architekten Demmel und Mühlbauer
- Seite 37 Dinkelsbühl; Parkplatz Schwedenwiese, Stadt Dinkelsbühl
- Seite 38 Wegscheid; Hauptparkplatz Erholungszentrum Rannasee, Landschaftsarchitekt H. Bauer, Marzling
- Seite 39 Neuschönau; Parkplatz am Informationszentrum Nationalpark Bayer. Wald, Nationalparkverwaltung und Dietrich, Hagen und Uhlmann, Architekten, München
- Seite 42 Landshut; Parkplatz Gretlmühle, Stadtentwicklungsreferat Landshut  
Neuschönau; s. S. 39
- Seite 43 Nördlingen; Reimlinger Tor, s. S. 16  
Fürth; Demonstrativbauvorhaben Stresemannplatz  
Ingolstadt; Parkplatz am Stadttheater, s. S. 34

---

Seite 44 Wolfratshausen; s. S. 36

München; Parkplatz Süddeutscher Verlag, Architektengemeinschaft P. C. von Seidlein, H. Fischer, C. Winkler, E. Effinger, München

Seite 45 Diessen; Parkplatz Klosterkirche, Prof. Dipl.-Ing. J. Wiedemann, Architekt, München

München; Parkplatz Westpark, Landschaftsarchitekt P. Kluska, München

#### Fotos

Der überwiegende Teil der Fotos wurde dem Archiv Dittmann & Dittmann entnommen und durch Fotos von Behörden, Gemeinden oder Planverfassern ergänzt.

Seite 10 Foto: Bertram-Luftbild, München-Riem  
Freigabe Reg. v. Obb. Nr. G 4/30.918

Seite 25 Foto: Herbert Kallmeyer, München  
Freigabe Reg. v. Obb. Nr. GS 300/201/90

Seite 50 Foto Mitte: Planungsreferat LH München,  
Koppen

Seite 52 Foto unten: Rudolf Reiser, München

#### Zeichnungen

Einige der Pläne wurden von Behörden, Gemeinden oder Planverfassern zur Verfügung gestellt. Der überwiegende Teil der Zeichnungen wurde vom Planungsbüro Dittmann & Dittmann, Ebenhausen gefertigt.

Herausgeber	Bayerisches Staatsministerium des Innern – Oberste Baubehörde – Franz-Josef-Strauß-Ring 4 8000 München 22 RB-Nr. 033B/90/13
Bearbeitung	Bayerisches Staatsministerium des Innern – Oberste Baubehörde – Ministerialrat Herbert Kallmayer Baurat Rudolf Reiser  Dittmann & Dittmann Architekten und Stadtplaner Ebenhausen – Dipl.-Ing. Elmar Dittmann – Dipl.-Ing. Sigrid Dittmann-Hotop Regierungsbaumeister
Layout	Dittmann & Dittmann, Ebenhausen
Herstellung	Meindl-Druck, Herrsching

Die Arbeitsblätter für die Bauleitplanung sind Bestandteil der „Planungshilfen für die Bauleitplanung“ (Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 30.7.1982 Nr. II B 8-4611-1.6 MABI S. 517).  
Die „Planungshilfen“ können über den Kommunalschriften-Verlag J. Jehle München GmbH, Hochvogelplatz 10, 8000 München 80, bezogen werden.