

Neuordnung von Parkraum für lebenswertere Städte

von bb - Donnerstag, 28. Oktober 2021

https://www.pd-f.de/2021/10/28/neuordnung-von-parkraum-fuer-lebenswertere-staedte_16463



Parkraum ist in vielen Städten ein begehrtes Gut. Änderungen bei öffentlichen Parkangeboten, z. B. für mehr Fahrradparkplätze, werden kontrovers und ausgiebig diskutiert. Warum aber solche Änderungen für eine Verkehrswende notwendig sind und wieso sich auch Privatleute darüber Gedanken machen sollten, erklärt der pressedienst-fahrrad.

(pd-f/tg) Eine Studie der Universität Essen-Duisburg aus dem Jahr 2018 zeigt: Neu zugelassene Autos in Deutschland werden breiter. 2017 war ein Auto im Durchschnitt 1,80 Meter breit, 1990 waren es noch zwölf Zentimeter weniger. Die Folge: In Parkhäusern und auf Parkplätzen wird es immer enger. Deshalb plädiert der Bundesverband öffentlich bestellter und vereidigter sowie qualifizierter Sachverständiger (BVS) bereits seit fast zehn Jahren dafür, die Mindestbreite von Parkplätzen von 2,30 auf 2,50 Meter anzupassen. Was mittlerweile – zumindest bei Neubauten – vielerorts schon umgesetzt wird. Das Problem: Diese Entwicklung löst weder die Parkraumknappheit in vielen Innenstädten noch wird der Flächenverbrauch minimiert. Das Gegenteil ist der Fall: Der Verteilungskampf im Straßenraum wird noch mehr befeuert.

Viele Stellplätze für Autos bringen in der Regel mehr Autofahrer:innen. Wer weiß, dass es einen günstigen Parkplatz in der Stadt gibt, greift viel lieber zum Auto, das zu Hause in der Garage oder direkt vor der Tür bereitsteht. Viele Autofahrer:innen verursachen aber hohe Unterhaltskosten für die Kommunen, eine schlechte Klimabilanz und einen hohen Flächenverbrauch. Die Stadt verliert an Lebensqualität. Zu wenige Parkplätze bringen hingegen Parkdruck – gerade bei Anwohner:innen, die auf ein Fahrzeug angewiesen sind.

Parkplatzfrage war ursprünglich privat

Dabei war das Thema Parken historisch gesehen in Deutschland über Jahrzehnte eigentlich eine private Angelegenheit, das geht zurück bis in die NS-Diktatur. 1939 wurde nach langen Debatten eine einheitliche „Reichsgaragenverordnung“ verabschiedet, in der eine Stellplatzpflicht für Automobile bei Neubauten vorgeschrieben wurde. Ziel damals war es, im privaten Bereich den stark wachsenden Automobilverkehr zu fördern. Damit der fließende Verkehr auf öffentlichen Fahrbahnen nicht behindert wird, war die Idee, den stehenden Verkehr auf private Grundstücke zu verlagern. Das Thema nahm aber erst nach dem Krieg und dem Einsetzen des „Wirtschaftswunders“ richtig Fahrt auf. Die Angst regierte, dass im öffentlichen Raum abgestellte Fahrzeuge zu viele Gefahren mit sich bringen, weshalb Parkplätze auf private Flächen verlegt werden sollten. Die einheitliche Regelung wurde allerdings über die Jahre hinweg aufgelöst und das Thema Parken als Länder- und Kommunenaufgabe gesehen und in der Folge auch immer mehr in den öffentlichen Raum verlagert.

Umdenken setzte langsam ein

Durch die starke Zunahme des Automobilverkehrs in den 1980er-Jahren trat jedoch ein Umdenken ein: Öffentliche Stellplätze wurden beschränkt und es gab erste Rufe nach Förderungen für alternative Verkehrsmittel, z. B. den Radverkehr. In allen Landesbauverordnungen sind seither über die Jahre auch Bedingungen für Abstellanlagen von Fahrrädern berücksichtigt worden, aber meist noch recht oberflächlich. Für Fahrradparkanlagen gilt dabei Ähnliches wie für Kfz-Parkplätze: Zu viele Stellplätze brauchen Fläche und laden ein, nicht mehr benutzte Fahrräder einfach stehen zu lassen. Zu wenige Plätze fördern das Wildparken auf den Bürgersteigen und somit das Konfliktpotenzial mit Fußgänger:innen. Die passende Anzahl an Stellplätzen, egal für welches Fahrzeug, gibt es also nicht, auch weil sich Verkehr stetig wandelt, die Anzahl an Stellplätzen jedoch meist gleich bleibt. Darin liegt nämlich die Krux bei der Planung: Regelungen zum Parken haben über Jahrzehnte Bestand. „Bei der Planung heutiger Parksyste^me muss man sich bereits Gedanken machen, wie der Verkehr in zehn, zwanzig Jahren aussehen wird. Dafür braucht es Visionen, die bei manchen Planer:innen fehlen – oder der Druck der Autofahrer:innen ist zu groß, um über Alternativen nachzudenken“, weiß Andreas Hombach vom Fahrradparksystemanbieter [WSM](#).

Parkraum flexibel gestalten

Eine moderne Lösung wäre, Parkraum lebendig zu gestalten. WSM hat dafür zusammen mit dem Designbüro Designit das sogenannte Velohub entwickelt, mit dem Autoparkplätze einfach in Mobilitätshubs umgebaut werden können. Neben Parkplätzen für Fahrräder und Cargo-Bikes sind Reparatursäulen und Ladestationen Teil des Systems. Auch Räume für Nachbarschaftsinitiativen, Spielplätze oder Urban Gardening sind möglich. „Wir möchten mit dieser Idee den meist eindimensionalen Blick auf Parkmöglichkeiten ändern. Moderne Parkanlagen können mittlerweile zu einem wesentlichen Teil des Stadtbilds werden“, sagt Hombach zu den Hintergründen.

Private Haushalte ebenfalls in der Pflicht

Das Beispiel zeigt auch, was aktuelle Fahrradparkanlagen bieten sollten: Schutz vor Diebstahl, Wetter und Vandalismus. „Komplett ausgedient haben die berüchtigten ‚Felgenkneifer‘, bei denen man das Vorderrad zwischen zwei Halbringe einklemmt. Sie limitieren Reifenbreiten, beschädigen Bremscheiben und man kann Fahrräder nicht sicher anschließen. Mittlerweile sollten überdachte Parkanlagen eigentlich Standard sein, bei denen der Fahrradrahmen fest angeschlossen werden kann – und zwar nicht nur im öffentlichen Raum, sondern auch im privaten Bereich. Es herrscht allerdings noch viel Aufholbedarf“, so Hombach. Zwar beginne bei vielen Unternehmen ein Umdenken und es werden sichere Parkanlagen, beispielsweise mit Umkleidekabinen und Duscmöglichkeiten, geschaffen. Diese werden in manchen Bundesländern oder über die KfW sogar in unterschiedlichen Maßnahmenpaketen gefördert. Aber ein Umdenken müsste auch speziell in Privathaushalten und Mietshäusern einsetzen, wo eine Schnellzugriffsmöglichkeit auf die Räder bisher oft fehle. „Fahrräder werden im Keller oder der Garage verstaut, was zwar sicher ist, aber das Ausparken erschwert. Wenn das Fahrrad allerdings schnell zur Hand ist, wird es auch viel öfter und intensiver

genutzt – das geht aber meist nur auf Kosten von Kfz-Parkplätzen“, weiß Hombach. Er rät deshalb auch Privatleuten dazu, bei Planungen von Neu- oder Umbauten eine Fahrradabstellanlage von Beginn an mit zu konzipieren. „Eine wesentliche Herausforderung, vor der wir heute stehen, ist es, auch im privaten Bereich mehr Akzeptanz für alternative Verkehrsmittel zu schaffen“, so Hombach.

[Direktdownload Bildauswahl und Artikel \(8 Bilder\)](#)

[Express-Bildauswahl \(8 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(54 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd?f:

[Alltag auf dem Rad 2022 – Neues von „Ausflug“ bis „Zuhause“](#)

[Der Weg zum Fahrradland ist noch weit, aber lohnenswert](#)

[Mega-Aufgabe Verkehrswende](#)

[Müssen Autoparkplätze jetzt Fahrrädern weichen?](#)

[Das Fahrrad: Lösung in der Krise und im Verkehr der Zukunft](#)

Passendes Bildmaterial



