



Fehlnutzung des öffentlichen Straßenraums durch parkende Kraftfahrzeuge Fallstudie am Beispiel Darmstadt-Arheilgen

Prof. Dr.-Ing. Volker Blees

Arbeitsberichte Fachgruppe Mobilitätsmanagement

Nr. 013

August 2021

Impressum

Fachgruppe Mobilitätsmanagement
Hochschule RheinMain
Kurt-Schumacher-Ring 18
D-65197 Wiesbaden
Telefon: +49 611 9495 1394
<https://www.hs-rm.de/de/>
Volker Blees (volker.blees@hs-rm.de)

August 2021

Vorschlag zur Zitierweise:

Blees, V (2021) Fehlnutzung des öffentlichen Straßenraums durch parkende Kraftfahrzeuge - Fallstudie am Beispiel Darmstadt-Arheilgen. Arbeitsberichte Fachgruppe Mobilitätsmanagement, 013, Hochschule RheinMain, Wiesbaden.

Inhaltsverzeichnis

Summary	1
1 Ausgangslage und Problemstellung	2
2 Parken im öffentlichen Raum als Fehlnutzung	2
3 Bisherige Erkenntnisse zu Fehlnutzungen	5
4 Untersuchungsmethodik	9
5 Ergebnisse	11
6 Fazit und Empfehlungen	14
Quellen	15

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schematische Unterscheidung verschiedener Parkraumnutzungs-konstellationen (eigene Darstellung)	3
Abbildung 2: Auto- und Garagengeometrie passen immer häufiger nicht mehr zusammen (eigene Aufnahme)	4
Abbildung 3: Art des Pkw-Abstellplatzes (eigene Darstellung nach Nobis/Kuhnimhoff 2018)	5
Abbildung 4: Nutzung privater Stellplätze in Neu Isenburg-Gravenbruch (eigene Darstellung nach Baumeister 2019)	6
Abbildung 5: Anzahl der Haushalte nach Pkw-Besitz und Stellplatzverfügbarkeit (eigene Darstellung nach Cicoare/Kistner/Spoeck 2018)	7
Abbildung 6: Anzahl zugelassene Pkw und Stellplätze in drei Quartieren in Darmstadt (eigene Darstellung nach Blee/Freudl/Müller 2015, Blee/Müller 2016a und Blee/Müller 2016b)	8
Abbildung 7: Temporäre Haltverbote und Untersuchungsraum in Arheilgen (eigene Darstellung; Kartendaten: © OpenStreetMap-Mitwirkende , Kartendarstellung: © OpenTopoMap (CC-BY-SA 3.0))	10
Abbildung 8: Beispiel-Straßenräume mit (links, Video-Standbilder) und ohne (rechts) Haltverbot (eigene Aufnahmen)	12
Abbildung 9: Anzahl bzw. Anteil parkender Pkw nach Parkierungspraxis in den einzelnen Straßenabschnitten (eigene Darstellung)	13
Abbildung 10: Beispiele für illegales und behinderndes Gehwegparken im Untersuchungsraum (eigene Aufnahmen)	13

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ergebnisse der Zählungen (eigene Darstellung)	11
----------------------------------------------------------------	----

Summary

In der aktuellen Debatte um die Nutzung des öffentlichen Raums steht unter anderem die Flächeninanspruchnahme durch parkende Autos in der Kritik. Ein Teilaspekt ist dabei die Feststellung, dass Pkw im öffentlichen Raum parken, obwohl für sie ein Stellplatz im privaten Raum zur Verfügung stünde. Ein solches Parkverhalten ist zwar straßenverkehrsrechtlich legal, es widerspricht aber generellen stadt- und verkehrsplanerischen Zielsetzungen, wie sie beispielsweise in der Stellplatzbaupflicht zum Ausdruck kommen, und ist daher als Fehlnutzung des öffentlichen Raums einzuordnen. Diese Fehlnutzung ist insbesondere dann problematisch, wenn sie zu Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmender führt, beispielsweise indem verbotenerweise auf Gehwegen geparkt wird. In welchem Umfang derartige Fehlnutzungen vorkommen, ist allerdings bisher weitgehend unerforscht.

In der vorliegenden Studie wird das Ausmaß der Fehlnutzungen an Hand einer Fallstudie in Darmstadt-Arheilgen abgeschätzt. Mit Hilfe eines experimentellen Designs war es möglich, das Parkverhalten im Normalzustand zu vergleichen mit dem Parkverhalten in einer Sondersituation, in der temporär auf Straßenabschnitten von insgesamt vier Kilometern Länge ein Haltverbot eingerichtet war.

Die Ergebnisse legen den Schluss nahe, dass für nahezu zwei Drittel der auf den untersuchten Straßen parkenden Pkw Stellplätze auf privaten Grundstücken zur Verfügung stünden, die aber im Regelfall nicht genutzt werden. Fehlnutzungen machen somit einen erheblichen Teil des ruhenden Kfz-Verkehrs aus. Im Untersuchungsgebiet ist dies insofern besonders problematisch, als illegales und zum Teil behinderndes Gehwegparken in mehr als der Hälfte der untersuchten Straßenabschnitte der Regelfall ist.

Angesichts des im Fallbeispiel ermittelten Ausmaßes an Fehlnutzungen des öffentlichen Raums erscheint es erforderlich, das Phänomen auch in anderen Städten und Quartierstypen zu untersuchen und so eine breitere empirische Basis zu schaffen. Kommunen müssen verstärkt und systematisch planerische, ordnungsrechtliche und kommunikative Aktivitäten unternehmen, um die Nutzung von Stellplätzen im privaten Raum zu forcieren. Dies gilt vor allem dort, wo das Parken den Straßenraum dominiert, Aufenthalts- und ästhetische Qualität des öffentlichen Raums mindert und zu Behinderungen des Fuß-, Fahrrad- und Kfz-Verkehrs führt. Die Ergebnisse der Studie bieten überdies Anlass für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik, das bestehende System der (Un-)Ordnung und (Nicht-)Lenkung des ruhenden Verkehrs auf den Prüfstand zu stellen und wirksame Instrumente eines integrierten Parkraummanagements für den öffentlichen und den privaten Raum zu etablieren.

1 Ausgangslage und Problemstellung

Im Zuge der öffentlichen, politischen und fachlichen Debatte um eine Mobilitätswende ist in den letzten Jahren der ruhende Kfz-Verkehr in den Fokus der Aufmerksamkeit gerückt. Zunehmend wird insbesondere in Städten die Inanspruchnahme des öffentlichen Straßenraums durch parkende Autos kritisch hinterfragt, und es wird die Forderung erhoben, das Stellplatzangebot zugunsten von Aufenthaltsflächen und von Verkehrsflächen für andere Verkehrsmittel zu verringern und die Dominanz des ruhenden Kfz-Verkehrs im Straßenbild zu reduzieren (vgl. bspw. Agora Verkehrswende 2019, BSBK 2020, Fraunhofer IAO 2021, Notz 2017, Umweltbundesamt 2017).

In Zuge dieser Debatte wird immer wieder angeführt, dass vor allem in Wohngebieten Pkw-Besitzende ihr Fahrzeug auf der Straße parken, obwohl sie einen Stellplatz im privaten Raum nutzen könnten. Dass dieses Phänomen existiert, ist sicher unstrittig. Unklar und weitgehend unerforscht ist jedoch, welches Ausmaß dieses Phänomen hat, also ob es sich um quantitativ marginale Einzelfälle handelt oder ob eine verstärkte Nutzung privater Stellplätze wesentliche Potenziale für eine gerechtere Straßenraumnutzung hätte.

Als Beitrag zum Schließen dieser Erkenntnislücke nimmt sich die vorliegende Studie an Hand eines Fallbeispiels der Forschungsfrage an: *Welcher Anteil der im öffentlichen Raum geparkten Pkw könnte alternativ im privaten Raum parken?* Anliegen der Studie ist es, einen Beitrag zu einer sachlichen und fundierten Debatte über die Praxis der Nutzung des öffentlichen Straßenraums zu leisten und zugleich methodische Grundlagen zur weiteren Erforschung des o.g. Phänomens zu legen.

2 Parken im öffentlichen Raum als Fehlnutzung

Parken im öffentlichen Straßenraum zählt zum Gemeingebrauch der Straße und ist daher grundsätzlich erlaubt. Einschränkungen und Verbote des Parkens sind nur unter bestimmten, eng umgrenzten Bedingungen möglich, insbesondere wenn die Verkehrssicherheit, die Flüssigkeit des Verkehrs oder der öffentliche Personennahverkehr es erfordern¹.

Zugleich liegt auf der Hand, dass die Parkraumnachfrage nicht allein im öffentlichen Raum gedeckt werden kann. Bereits 1939 wurde daher im deutschen Bauordnungsrecht die Stellplatzbaupflicht begründet, also die Verpflichtung von Bauherren, für ihr Bauvorhaben im privaten Raum Stellplätze oder Garagen herzustellen, die den zu erwartenden ruhenden Verkehr aufnehmen. In der Präambel zur Reichsgaragenordnung heißt es dazu: „Die Zunahme der Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr erfordert, dass die öffentlichen Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr frei gemacht und möglichst wenig durch ruhende Kraftfahrzeuge belastet werden. Zu diesem Zweck müssen die Kraftfahrzeuge dort, wo sie regelmäßig längere Zeit stehen, außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen ordnungsgemäß eingestellt werden.“ Diese Stellplatz-

¹ vgl. VwV StVO, Zu Zeichen 283 Absolutes Halteverbot

baupflicht hat, in einigen Punkten modernisiert aber im Kern unangetastet, bis heute Fortbestand in den Bauordnungen der meisten Bundesländer².

Mit der Stellplatzbaupflicht geht jedoch keine Stellplatznutzungspflicht einher, d.h. es besteht keinerlei Verpflichtung, einen auf privaten Grund vorhandenen Stellplatz zu nutzen statt auf der Straße zu parken. Lediglich ein Zweckentfremdungsverbot findet sich in den meisten Bauordnungen bzw. kommunalen Stellplatzsatzungen, d.h. die hergestellten Stellplätze dürfen nur zum Abstellen von Kraftfahrzeugen, nicht aber als allgemeiner Lagerraum o.ä. genutzt werden.

Das Phänomen, dass Pkw-Besitzende ihr Fahrzeug auf der Straße parken, obwohl sie einen Stellplatz im privaten Raum nutzen könnten, ist folglich legal, zuwiderläuft aber der städtebaulich und verkehrlich motivierten Intention, dass die Lasten des ruhenden Verkehrs im Wesentlichen im privaten Raum aufgefangen werden sollen. Es wird daher im Folgenden als „Fehlnutzung“ bezeichnet. Diese Fehlnutzung ist insbesondere dann problematisch, wenn sie zu Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmender führt, indem beispielsweise verbotenerweise auf Gehwegen geparkt wird.

Abbildung 1 zeigt schematisch im Überblick die verschiedenen Fallkonstellationen bezüglich Pkw-Besitz, Verfügbarkeit eines Stellplatzes im privaten Raum³ und tatsächlicher Parkraumnutzung. Zielfall ist die Regelnutzung, bei der für jeden vorhandenen Pkw ein privater Stellplatz verfügbar ist. Daneben ist die Zwangsnutzung des öffentlichen Raums verbreitet, wenn für einen vorhandenen Pkw kein privater Stellplatz zur Verfügung steht. Neben der Fehlnutzung – privater Stellplatz vorhanden, dennoch Parken im öffentlichen Raum – kann mit Hinblick auf eine effiziente Flächen- bzw. Gebäudenutzung auch der Leerstand als problematisch angesehen werden.

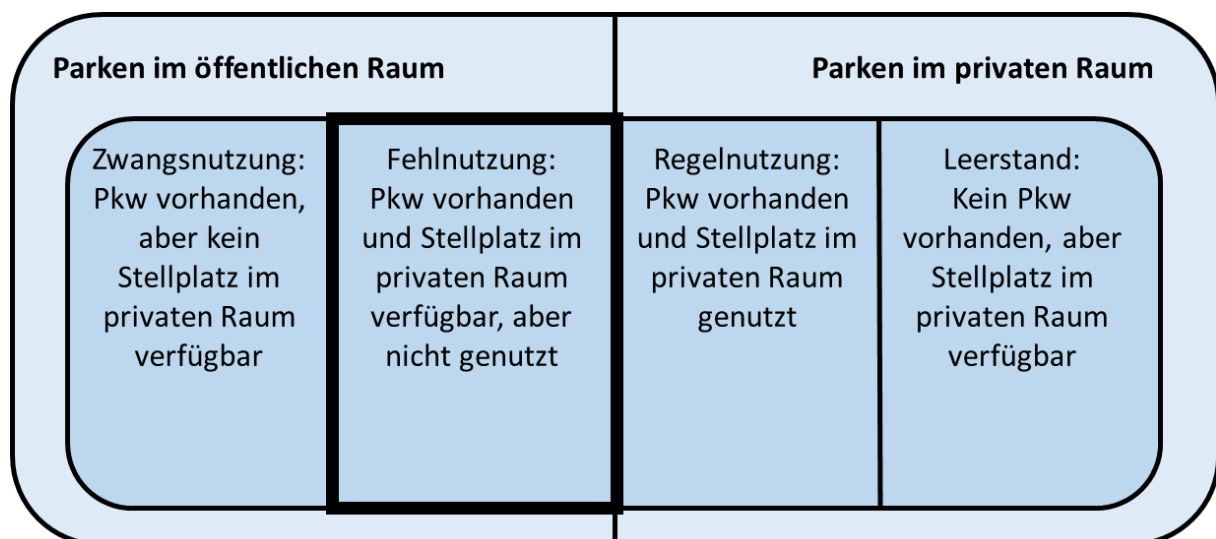


Abbildung 1: Schematische Unterscheidung verschiedener Parkraumnutzungskonstellationen (eigene Darstellung)

² Ausnahmen sind lediglich die Länder Berlin und Hamburg.

³ Der Begriff Verfügbarkeit umfasst auch die Möglichkeit, einen adäquaten Stellplatz zu mieten oder zu erwerben.

Als mögliche Ursachen dieser Fehlnutzungen kommen grundsätzlich in Frage:

a) Vermeidung von zusätzlichen Kosten

Dies kann vor allem bei Mehrfamilienhäusern der Fall sein, wenn die Stellplätze im privaten Raum zusätzlich zur Wohnung gesondert angemietet oder gekauft werden müssten. Begünstigt wird diese Form der Fehlnutzung durch ein ausreichendes kostenfreies bzw. nicht anderweitig beschränktes Stellplatzangebot im öffentlichen Raum oder, im Falle von Beschränkungen, durch einen geringen Kontrolldruck, bei dem Parkverstöße in der Regel ungeahndet bleiben.

b) Nicht-Nutzbarkeit des privaten Stellplatzes aufgrund geometrischer Randbedingungen

Dies kann insbesondere in Dorfkern- und Altbaugebieten oder sonstigen älteren Gebäudebeständen der Fall sein, wenn beispielsweise die Einfahrbreite in eine Garage oder die Rangierflächen auf dem Grundstück für das vorhandene Kraftfahrzeug nicht ausreichen. Begünstigt wird diese Form der Fehlnutzung durch die Zunahme der Außenmaße von Pkw (vgl. Abbildung 2).

c) Nicht-Nutzbarkeit des privaten Stellplatzes aufgrund Inanspruchnahme für andere Zwecke

Dies ist der Fall, wenn beispielsweise eine Garage als Abstell- oder Hobbyraum genutzt wird; dieser Fall ist der einzige, gegen den mit den Instrumenten des Bauordnungsrechts vorgegangen werden kann, da es sich um eine Zweckentfremdung handelt. Begünstigt wird diese Form der Fehlnutzung durch den geringen Kontrolldruck.

d) Bequemlichkeit/Faulheit

In diese Kategorie fällt, wenn das Parken auf der Straße vor allem der Zeitersparnis und der Vereinfachung des Zu- und Abgangs zum/vom Pkw dient. Dazu zählen beispielsweise das Einsparen der Zeit und der Fußwege zum Öffnen und Schließen von Toren bzw. zum Ein- bzw. Ausparken auf dem Grundstück oder auch das Vermeiden von Rangiermanövern mit mehreren Fahrzeugen bei gefangenen Stellplätzen.



Abbildung 2: Auto- und Garagegeometrie passen immer häufiger nicht mehr zusammen (eigene Aufnahme)

3 Bisherige Erkenntnisse zu Fehlnutzungen

Parken im privaten Raum ist sowohl hinsichtlich des Angebots als auch der Nachfrage bzw. der tatsächlichen Parkpraxis ein bislang nur wenig erforschtes Themenfeld (vgl. auch Scheiner et al. 2020).

Bei der bundesweiten Erhebung Mobilität in Deutschland 2017 (MiD) wurden Haushalte befragt, wo ihr Pkw zu Hause üblicherweise abgestellt wird. Aus den Antworten geht hervor, dass insgesamt 80% der Befragten einen eigenen Stellplatz auf dem Privatgrundstück oder in einem Parkhaus bzw. einer Tiefgarage nutzen; lediglich 19% parken im öffentlichen Straßenraum (Abbildung 3). Allerdings gibt es gravierende räumliche Unterschiede: in Metropolen mit ihrer hohen baulichen Dichte erreicht der Straßenparker-Anteil 49%, während er in ländlich-dörflichen Orten mit meist höherer Flächenverfügbarkeit bei nur 8% liegt.

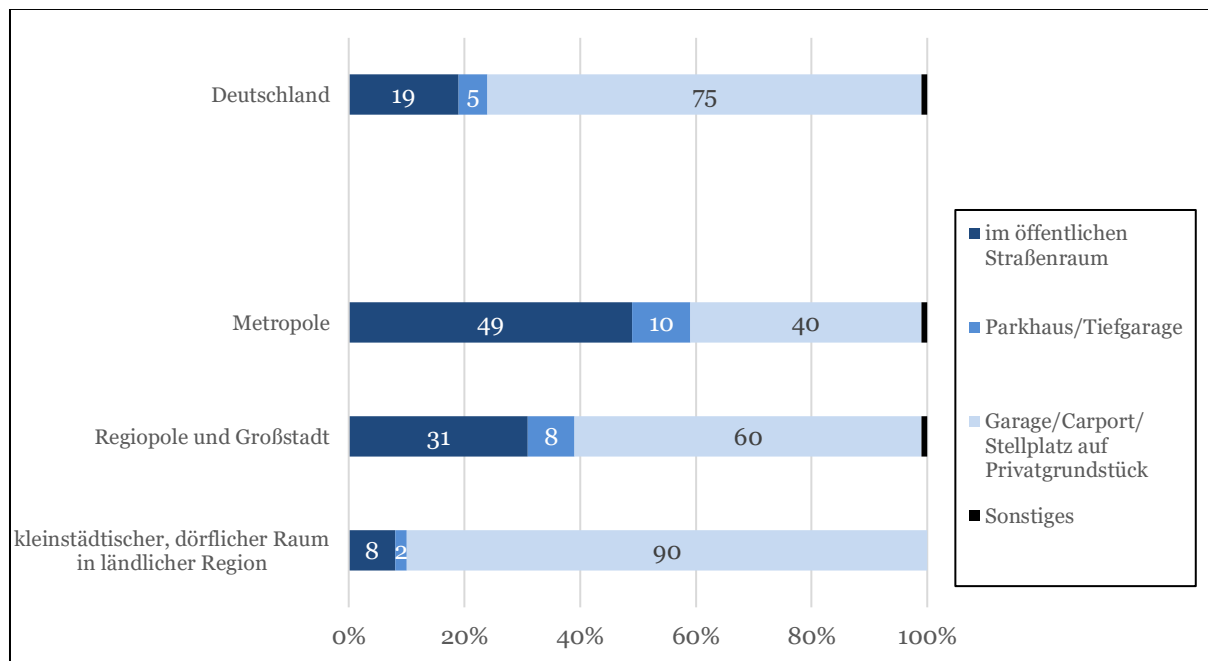


Abbildung 3: Art des Pkw-Abstellplatzes (eigene Darstellung nach Nobis/Kuhnimhoff 2018)

Aus der MiD 2017 geht ferner hervor, dass private Pkw im bundesweiten Mittel über 20 Stunden pro Tag zuhause am Wohnort ihrer Nutzer:innen parken und dass im Wochenverlauf auch „[...] zu Spitzenzeiten des Pkw-Einsatzes niemals mehr als die Hälfte der Autos zuhause geparkt [ist]“.

Hinsichtlich möglicher Fehlnutzungen des öffentlichen Raums bestätigt die MiD damit die Erwartung, dass ein Problemschwerpunkt eher in Städten und hier wiederum in Wohngebieten liegt, liefert aber zum Ausmaß des Phänomens keine Aussagen.

Hinweise zu Fehlnutzungen auch in quantitativer Hinsicht lassen sich aus verschiedenen Fallstudien gewinnen. Aus einer Haushaltsbefragung zu Pkw- und Stellplatzverfügbarkeit sowie Stellplatznutzungsgewohnheiten in über 800 Haushalten im Dortmunder Gründerzeitquartier

Kreuzviertel leiten Scheiner et al. (2020) ab, dass zwischen 12,5% und 22,0% des Stellplatzangebots im privaten Raum nicht zum Parken genutzt werden. Sie kommen ferner zu dem Schluss, dass bei einer Nutzung dieses brachliegenden Potenzials das illegale Parken im Straßenraum um 28% bis 49% reduziert werden könnte.

Bei einer vergleichbaren Befragung unter 154 Haushalten in einer suburbanen Großwohnsiedlung der 1960er Jahre kommt Baumeister (2019) zu dem Ergebnis, dass rund ein Viertel der verfügbaren privaten Stellplätze nicht genutzt wird (Abbildung 4). Hiervon entfallen geringere Anteile darauf, dass der Haushalt nicht über einen Pkw verfügt oder dass die Garage für das vorhandene Fahrzeug zu klein ist. Über 20% der privaten Stellplätze werden jedoch anderweitig, beispielsweise als Lagerraum genutzt und führen unmittelbar zu Fehlnutzungen des öffentlichen Straßenraums im Sinne dieser Studie. Aufgrund der Fragestellung in der Erhebung kann nicht ausgeschlossen, dass auch diejenigen Haushalte, die angeben ihren privaten Stellplatz nur zum Auto-Abstellen zu nutzen, zumindest gelegentlich auch im öffentlichen Straßenraum parken.

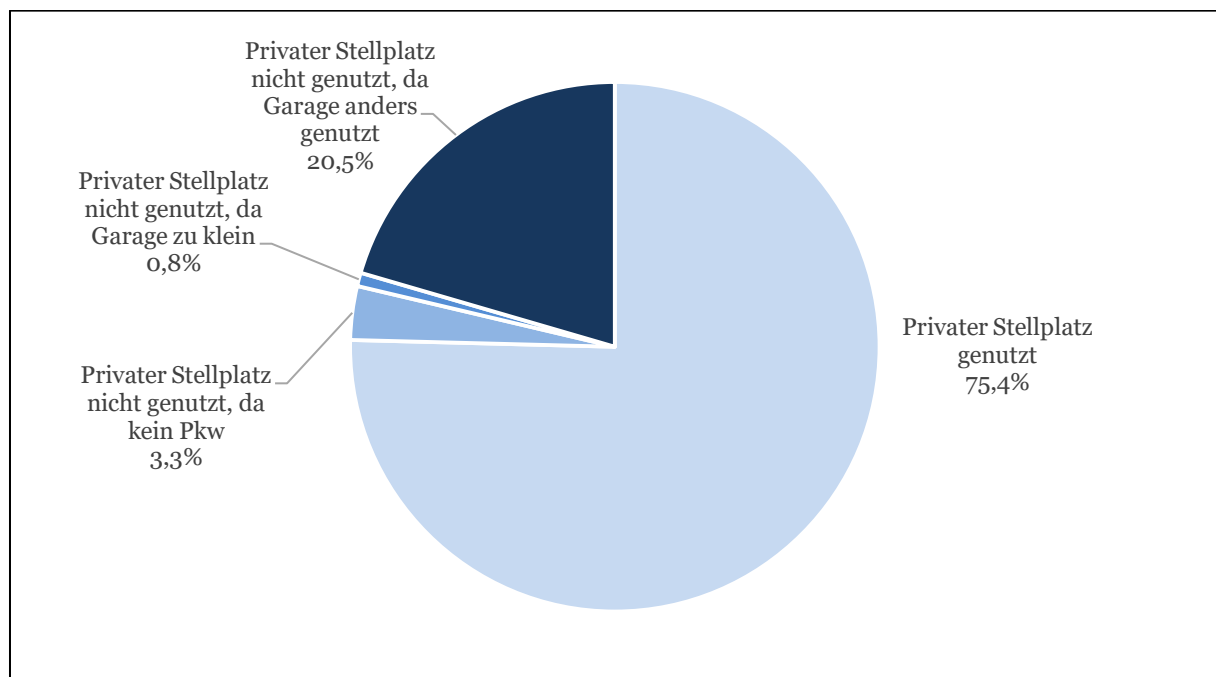


Abbildung 4: Nutzung privater Stellplätze in Neu Isenburg-Gravenbruch (eigene Darstellung nach Baumeister 2019)

In einer weiteren Fallstudie erheben Cicoare/Kistner/Spoeck (2018) bei 122 Haushalten in Einfamilien- und Doppelhaus-Wohngebieten in Frankfurt am Main, Geisenheim und Wiesbaden den jeweiligen Pkw-Besitz und die Verfügbarkeit privater Stellplätze. Abbildung 5 zeigt als Ergebnis die Anzahl der Haushalte nach Pkw-Besitz und verfügbaren Stellplätzen. In Summe sind für 181 Pkw 201 private Stellplätze vorhanden, der Stellplatzbedarf ist also theoretisch außerhalb des öffentlichen Raums gedeckt. Bei Einzelbetrachtung stimmen aber nur bei 40 Haushalten (33%) die Anzahlen der Pkw und der privaten Stellplätze überein (Diagonale im Diagramm). Bei den übrigen Haushalten sind jedoch Pkw-Besitz und Stellplatz-Verfügbarkeit

so ungleich verteilt, dass 36 Pkw im öffentlichen Raum Parken müssen (haushaltsbezogener Pkw-Überschuss unterhalb der Diagonalen) und 57 Stellplätze mangels Pkw nicht zum Parken genutzt werden (haushaltsbezogener Stellplatz-Überschuss oberhalb der Diagonalen). Wenngleich aus den Untersuchungsergebnissen keine Rückschlüsse auf Fehlnutzungen im öffentlichen Straßenraum gezogen werden können, zeigt die Betrachtung doch eine erhebliche Fehlallokation der Flächennutzung infolge der Bindung von privaten Stellplätzen an einzelne Wohneinheiten.

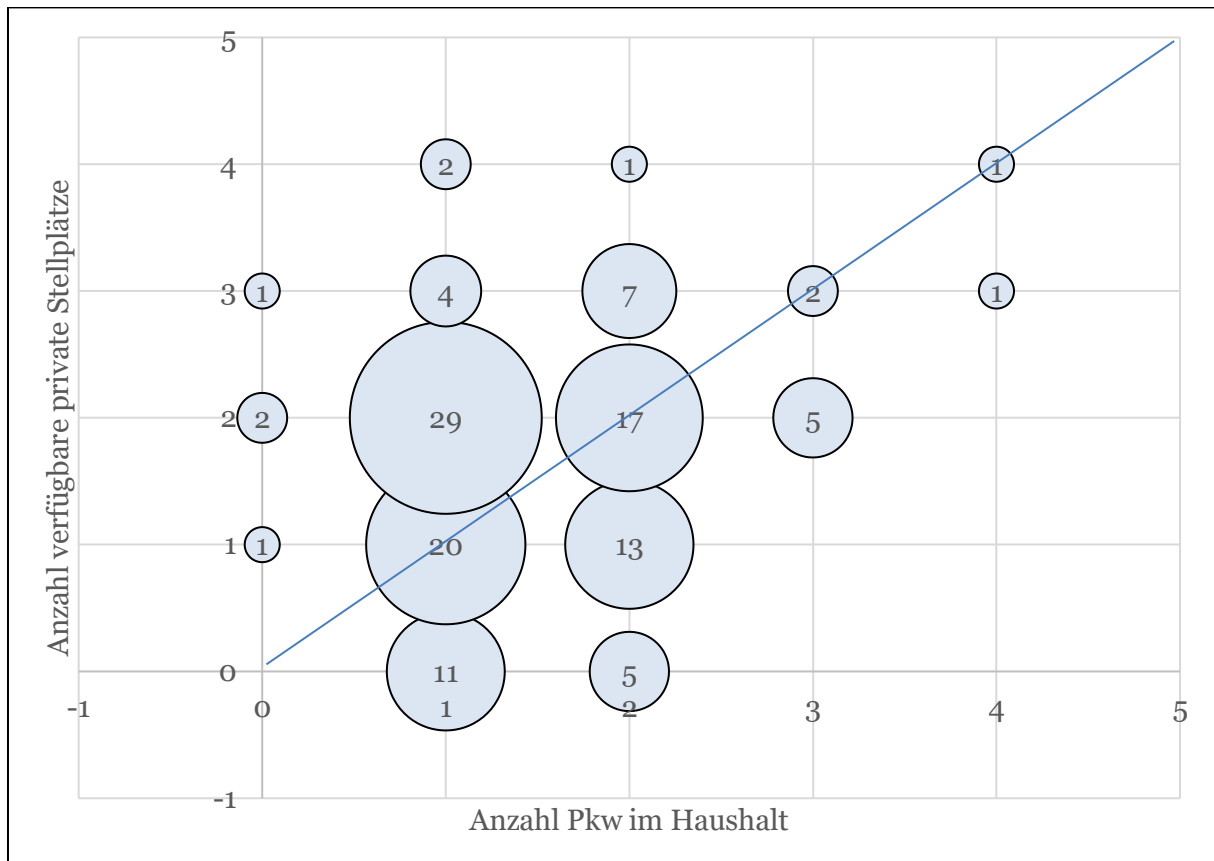


Abbildung 5: Anzahl der Haushalte nach Pkw-Besitz und Stellplatzverfügbarkeit (eigene Darstellung nach Cicoare/Kistner/Spoeck 2018)

Im Rahmen von Parkraumuntersuchungen für drei innenstadtnahe Wohnquartiere bzw. Mischquartiere mit dominierender Wohnnutzung in Darmstadt wurde jeweils die Anzahl der Pkw, deren Halter im Quartier wohnt, den vorhandenen Stellplätzen im öffentlichen und im privaten Raum gegenübergestellt (Abbildung 6). Die Anzahl der Stellplätze im öffentlichen Raum konnte durch Zählungen mit hinreichender Genauigkeit ermittelt werden, während es sich bei der Anzahl der Stellplätze im privaten Raum um eine untere Abschätzung auf Basis von Begehungen und Luftbildauswertungen handelt.

Die Gegenüberstellung zeigt Angebotsüberschüsse von 60% (Bessungen West und Kapellplatzviertel) bzw. 27% (Johannesviertel) im Verhältnis zur Anzahl der in den Quartieren zugelassenen Pkw. Zugleich sind in allen drei Quartieren nachts, wenn von Anwesenheit der Bewohner:innen ausgegangen werden kann, deutlich mehr Pkw im öffentlichen Straßenraum –

zum Teil falsch und behindernd – abgestellt als zu erwarten wäre, wenn die vorhandenen privaten Stellplätze genutzt würden. Diese Betrachtung legt die Vermutung nah, dass nennenswerte Teile des privaten Stellplatzangebots nicht genutzt werden. Allerdings ist die Betrachtung insofern mit Unsicherheiten behaftet, als sie sich nur auf Pkw mit Halterwohnsitz in den Quartieren bezieht. Es ist anzunehmen, dass eine unbekannte Anzahl von Quartiersbewohner:innen dauerhaft Pkw nutzt, die nicht auf sie selbst zugelassen sind (Firmenwagen, auf Eltern zugelassene Pkw junger Erwachsener). Diese Größe wäre allerdings nur durch aufwändige Haushaltsbefragungen zu ermitteln.

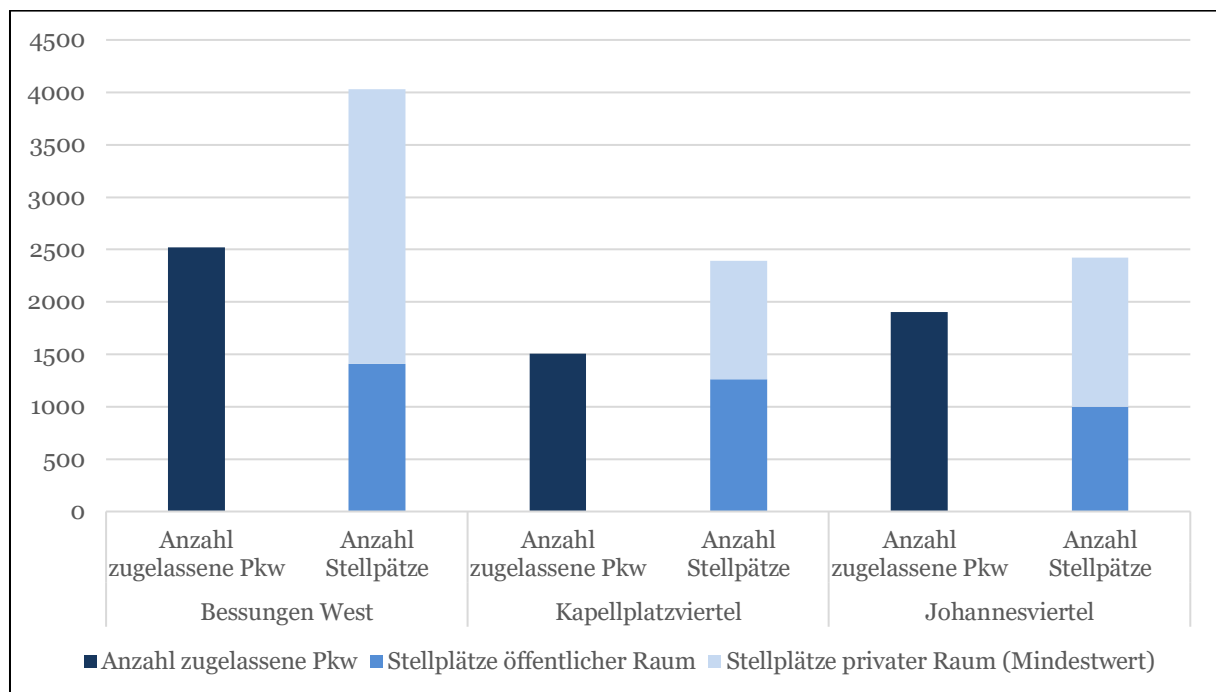


Abbildung 6: Anzahl zugelassene Pkw und Stellplätze in drei Quartieren in Darmstadt (eigene Darstellung nach Bles/Freudl/Müller 2015, Bles/Müller 2016a und Bles/Müller 2016b)

Die dargestellten Ergebnisse aus wissenschaftlichen Untersuchungen und Fallstudien nähern sich der Parkpraxis in öffentlichem und privatem Raum aus unterschiedlichen Richtungen und mit unterschiedlichen methodischen Ansätzen. Eine befriedigende und belastbare Antwort auf die Frage nach dem Umfang von Fehlnutzung des öffentlichen Straßenraums gibt keine der Studien, zumal die betrachteten Quartiere deutlich verschiedenen Charakters sind. Gemein ist den Ergebnissen jedoch, dass sie auf ungenutzte Parkraum-Potenziale im privaten Raum und damit implizit auch auf Fehlnutzungen des öffentlichen Raums hinweisen.

4 Untersuchungsmethodik

Um die Forschungsfrage nach dem Ausmaß von Fehlnutzungen des öffentlichen Straßenraums beim Parken valide zu beantworten, müssen Daten und Informationen zum Pkw-Bestand im betrachteten Quartier, zu den verfügbaren Stellplätzen im privaten Raum und zur realen Parkpraxis erfasst werden. Grundsätzlich kommen hierfür folgende methodische Ansätze in Frage:

- **Beobachtung/Zählung**

Durch eine Begehung von Straßen wird nach Augenschein festgestellt, wie viele Stellplätze auf privaten Grundstücken nicht genutzt werden. Eine Gegenüberstellung dieser Anzahl mit den im öffentlichen Straßenraum geparkten Kfz ergibt dann einen Anhaltspunkt für das Maß der Fehlnutzung.

Dieser methodische Ansatz ist insofern fehlerbehaftet, als a) vom frei zugänglichen öffentlichen Raum aus nicht zuverlässig erfasst werden kann, ob und wie viele Stellplätze auf privatem Grund vorhanden und ungenutzt sind und da b) kein Zusammenhang zwischen einem freiem Stellplatz auf privatem Grund und abgestellten Kfz im öffentlichen Raum hergestellt werden kann.

- **Befragung**

Anwohner werden nach der Verfügbarkeit von Stellplätzen im privaten Raum und nach dem eigenen Kfz-Besitz bzw. der eigenen Parkierungspraxis befragt.

Dieser methodische Ansatz liefert – wahrheitsgemäße Antworten vorausgesetzt – zuverlässige Ergebnisse, ist allerdings in der Umsetzung vergleichsweise aufwändig.

- **Experiment**

Durch ein temporäres Parkverbot im öffentlichen Raum werden Anwohner gezwungen, ihr übliches Parkverhalten zu verändern. Dafür stehen ihnen grundsätzlich zwei Möglichkeiten zur Verfügung: sie nutzen die sonst leerstehenden Stellplätze auf ihrem Grundstück oder sie weichen auf Straßen im Umfeld aus, in denen kein Parkverbot besteht. An Hand von Vergleichszählungen der im öffentlichen Straßenraum geparkten Kfz (Straßen mit Parkverbot und angrenzende Straßen) einmal zum Zeitpunkt des temporären Parkverbots und einmal im regulären Zustand ohne Parkverbot kann abgeschätzt werden, wie viele Kfz während des Parkverbots im privaten Raum abgestellt wurden.

Die Durchführung eines solchen Experiments allein zur Ermittlung des Umfangs von Fehlnutzungen erscheint praktisch kaum durchsetzbar. Gleichwohl kann die Methode aber angewendet werden, wenn aus anderen Gründen ohnehin ein temporäres Parkverbot ausgesprochen wird.

In den südhessischen Orten (Darmstadt-) Arheilgen, Erzhausen, (Darmstadt-) Wixhausen und (Weiterstadt-) Gräfenhausen führen die örtlichen Karneval-Vereine seit 1971 gemeinsam Faschingsumzüge durch. Im jährlichen Wechsel findet in jeweils einem der Orte am Fastnachts-sonntag der Umzug statt. Aus diesem Anlass werden jeweils entlang der Zugstrecke sowie im Aufstell- und Auslaufbereich des Umzugs temporäre Halteverbote für den Zeitraum 9 bis 17

Uhr am Tag des Umzugs erlassen. Das Brauchtumsereignis Faschingsumzug ermöglicht so die Erhebung der Fehlnutzung des öffentlichen Raums in einem experimentellen Design. Die erstmalige Umsetzung der Methode fand am 3. und 10. März 2019 in Arheilgen statt. Geplante Replikationen in Erzhausen 2020 und Wixhausen 2021 konnten aufgrund des pandemiebedingten Ausfalls der Faschingsumzüge nicht realisiert werden.

Abbildung 7 zeigt die Haltverbotsstrecken, die eine Länge von insgesamt 4,0 km aufweisen, sowie den Untersuchungsraum, der alle Straßenabschnitte bis 200 Meter Abstand von den Haltverbotsstrecken umfasst. Die Bebauung im Untersuchungsraum besteht überwiegend aus Ein- und Zweifamilienhäusern aus der ersten Hälfte des 20. Jh. sowie aus dörflichen Strukturen im Ortskern.

Am Sonntag des Umzugs (03.03.2019, mit Haltverboten) und am folgenden Sonntag (10.03.2019, Normalzustand ohne Haltverbote) wurde mittels Befahrungen per Fahrrad am frühen Morgen erfasst, wie viele Fahrzeuge in den einzelnen der insgesamt 132 Straßenabschnitte des Untersuchungsraums im öffentlichen Straßenraum parken. Ferner wurde aufgenommen, ob in den einzelnen Straßenabschnitten illegal auf dem Gehweg geparkt wird.



Abbildung 7: Temporäre Haltverbote und Untersuchungsraum in Arheilgen (eigene Darstellung; Kartendaten: © [OpenStreetMap-Mitwirkende](#), Kartendarstellung: © [OpenTopoMap](#) (CC-BY-SA 3.0))

5 Ergebnisse

Die summarischen Ergebnisse der beiden Zählungen sind in Tabelle 1 dargestellt. In den temporär mit Haltverbot belegten Straßenabschnitten parkten am Tag mit Normalzustand 301 Pkw, am Tag mit Haltverbot dagegen nur 64 Pkw. Die Zählung wurde ab 7 Uhr, also deutlich vor formellem Inkrafttreten des Haltverbots durchgeführt, um mit großer Wahrscheinlichkeit auch jene Pkw zu erfassen, deren Nutzer tagsüber Arheilgen verlassen würden. Es konnte beobachtet werden, dass etliche dieser falsch geparkten Pkw im Verlauf des Vormittags weggefahren wurden.

In den Straßen ohne Haltverbot im 200 Meter-Umkreis der Haltverbotsstrecken konnten am Tag mit Normalzustand 1.274 Pkw, am Tag mit Haltverbot 1.314 Pkw gezählt werden. Ferner konnte festgestellt werden, dass am Tag mit Haltverbot innerhalb des 200 Meter-Bereichs in nahezu allen Bereichen des Untersuchungsraums freie Stellplätze im Straßenraum verfügbar waren; es kann daher davon ausgegangen werden, dass vom Haltverbot betroffene Pkw nicht noch weiter entfernt als 200 m abgestellt wurden und der gewählte Untersuchungsraum ausreicht, um die Veränderungen mit/ohne Haltverbot zu erfassen.

Tabelle 1: Ergebnisse der Zählungen (eigene Darstellung)

	Anzahl geparkte Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum		
	03.03.2019 (mit Haltverbot)	10.03.2019 (Normalzustand ohne Haltverbot)	Differenz
Umzugs- sowie Aufstell-/Auslauf-Straßenabschnitte (Haltverbot am 03.03.2019)	64	301	- 237
Übrige Straßenabschnitte im Untersuchungsraum	1314	1274	40
Summe	1378	1575	- 197

Zu konstatieren ist, dass im Vergleich am Tag mit Haltverbot in den entsprechenden Straßenabschnitten 237 Pkw weniger aufzufinden sind als am Tag ohne Haltverbot, aber nur 40 Fahrzeuge mehr in den angrenzenden Straßen parken. Für die Differenz von 197 Pkw (65,4% der 301 im Normalzustand parkenden Pkw) ist anzunehmen, dass sie während des Haltverbots auf privaten Grundstücken Platz gefunden haben. Als alternative Erklärung käme nur in Frage, dass

- a) die Pkw Arheilgen am Wochenende komplett verlassen haben („Fastnachtsflucht“), was im Einzelfall möglich erscheint, aber die Menge nicht plausibel erklärt, oder
- b) Verdrängungseffekt über den erfassten 200 Meter-Bereich hinaus stattgefunden haben, was aber angesichts der vielen freien Stellplätze im Straßenraum ebenfalls wenig plausibel erscheint.

Mithin kann angenommen werden, dass für knapp zwei Drittel der im Normalzustand im öffentlichen Straßenraum geparkten Pkw eigentlich ein Stellplatz im privaten Raum zur Verfügung stünde, es sich also um eine Fehlnutzung des öffentlichen Raums handelt.



Abbildung 8: Beispiel-Straßenräume mit (links, Video-Standbilder) und ohne (rechts) Haltverbot (eigene Aufnahmen)

Besondere Tragweite erhält die hohe Fehlnutzungsquote, wenn zusätzlich die Parkpraxis im öffentlichen Raum berücksichtigt wird (Abbildung 9): über die Hälfte der Pkw ist in Straßenabschnitten abgestellt, in denen sich über Jahrzehnte hinweg und zum Teil mit expliziter Duldung der Ordnungsbehörden illegales Gehwegparken eingebürgert hat. Auch wenn nicht jedes einzelne Fahrzeug irregulär parkt, ist doch illegales und behinderndes Gehwegparken in diesen Straßenabschnitten verbreitet. Ein gutes Viertel der Pkw parkt in Straßenabschnitten, in denen kein Gehweg vorhanden ist – meist in den engen Gassen des historischen Ortskerns – und nur 18% parken in Straßenabschnitten, in denen regelkonformes Parken der Standardfall ist.

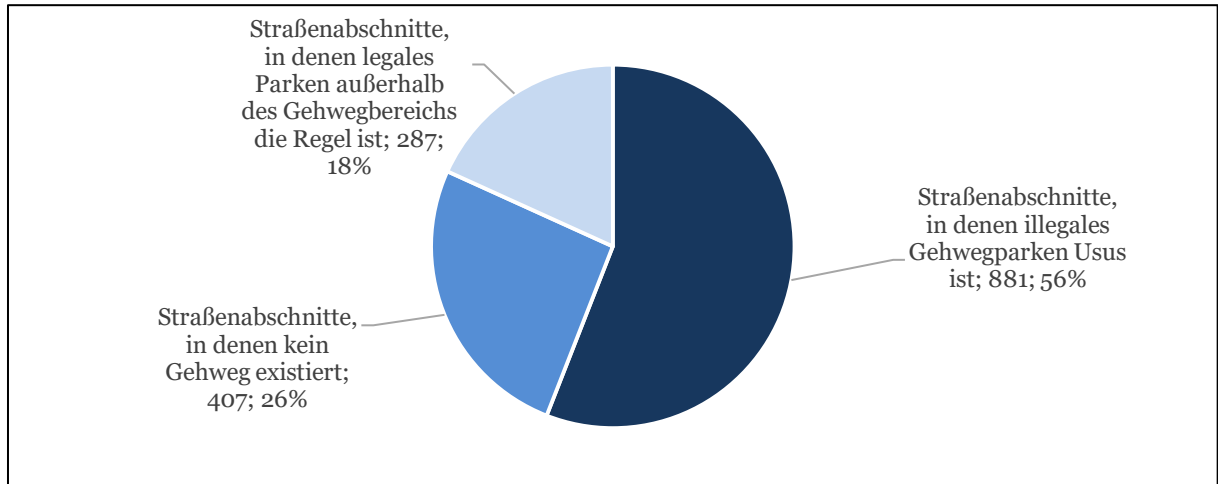


Abbildung 9: Anzahl bzw. Anteil parkender Pkw nach Parkierungspraxis in den einzelnen Straßenabschnitten (eigene Darstellung)

Abbildung 10 illustriert die verbreitete Parkpraxis im Untersuchungsgebiet. Beide Aufnahmen entstanden in Sichtweite einer Grundschule, in deren Umfeld von besonders schutzbedürftigen Personen auszugehen ist.



Abbildung 10: Beispiele für illegales und behinderndes Gehwegparken im Untersuchungsraum (eigene Aufnahmen)

6 Fazit und Empfehlungen

Die durchgeführte Fallstudie hat sowohl methodisch als auch fachlich wesentliche neue Erkenntnisse erbracht.

Das experimentelle Untersuchungsdesign, bei dem vergleichend die Parknachfrage während temporärer Haltverbote mit dem Normalzustand ohne Parkbeschränkungen analysiert wird, hat sich als einfach durchführbar erwiesen. Die Ergebnisse sind plausibel und es konnten keine relevanten systematischen Fehlerquellen identifiziert werden. Allerdings könnte eine höhere Informationsdichte erzeugt werden, indem statt der reinen Zählung parkender Pkw eine Kennzeichenerfassung durchgeführt würde. Mit ihrer Hilfe wäre es möglich, beim Vergleich der beiden Untersuchungszeitpunkte differenziertere Kenntnis des Parkverhaltens zu erlangen. Grenzen des experimentellen Designs liegen jedoch in der Planbarkeit und Durchführbarkeit: da die Anordnung von Haltverboten eigens für das Parkexperiment unter herrschenden Umständen kaum denkbar ist, ist die Experimentdurchführung stets auf ohnehin aus anderen Gründen angeordnete temporäre Haltverbote angewiesen. Diese wiederum kommen vergleichsweise selten und nur in eng begrenzten Räumen vor. Das Design ist mithin nicht so beliebig anwendbar, wie es auf verkehrswissenschaftlicher Perspektive wünschenswert wäre.

Aus verkehrsplanerischer Sicht hat die Fallstudie die Vermutung bestätigt, dass Fehlnutzungen dergestalt, dass Pkw-Besitzende ihr Fahrzeug auf der Straße parken, obwohl sie einen Stellplatz im privaten Raum nutzen könnten, vorkommen. Überraschend erscheint dabei das Ausmaß dieser Fehlnutzungen: fast zwei Drittel der im Untersuchungsraum im öffentlichen Straßenraum geparkten Pkw könnten den Ergebnissen zufolge im privaten Raum unterkommen. Die Fehlnutzung erscheint umso problematischer, als im Untersuchungsgebiet verbreitet illegal und zum Teil hindernd auf dem Gehweg geparkt wird. Zudem zeigen die Ergebnisse, dass eine Erhöhung der Stellplatzrichtzahlen in den Stellplatzsätzen nicht geeignet ist, die Straßen vom Parkdruck zu entlasten, da mit der Stellplatzbaupflicht keine Nutzungspflicht einhergeht.

Angesichts dieser Ergebnisse wird empfohlen, verstärkt und systematisch planerische, ordnungsrechtliche und kommunikative Aktivitäten zu unternehmen, um die Nutzung von Stellplätzen im privaten Raum zu forcieren. Dies gilt vor allem dort, wo das Parken den Straßenraum dominiert, Aufenthalts- und ästhetische Qualität des öffentlichen Raums mindert und zu Behinderungen des Fuß-, Fahrrad- und Kfz-Verkehrs führt. Die Verantwortung hierfür liegt bei den Kommunen. Speziell zum Schutz der so genannten schwachen Verkehrsteilnehmenden können sich Aktivitäten an der Kampagne „Faires Parken“ in Karlsruhe (Stadt Karlsruhe 2016) oder an den laufenden Planungsprozessen in Ulm (Stadt Ulm 2021) orientieren.

Darüber hinaus erscheinen weitere Forschungsarbeiten und Erhebungen erforderlich, um Erkenntnisse zu Fehlnutzungen und ihrem Ausmaß für weitere Kommunen und für weitere Siedlungstypen zu gewinnen. Aufgrund der oben beschriebenen Einschränkungen bei der Anwendung des experimentellen Designs sind dabei Haushaltsbefragungen methodisch das Mittel der Wahl. Ergebnisse aus weiteren Untersuchungsräumen müssen dann systematisch zu einer breiten Wissensbasis zusammengeführt werden.

Perspektivisch ist es darüber hinaus unter dem Blickwinkel der Nachhaltigkeit und hier insbesondere der Effizienz und Sparsamkeit der Bodennutzung notwendig, das gesamte bestehende System der (Un-)Ordnung und (Nicht-)Lenkung des ruhenden Verkehrs auf den Prüfstand zu stellen und bestehende, über Jahrzehnte etablierte und Kultur gewordene Paradigmen wie die Stellplatzbaupflicht zu überwinden.

Quellen

Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. Berlin

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001. In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

Baumeister, Patricia (2019): Analyse der Optimierungsmöglichkeiten für die Nutzung privater Pkw-Stellplätze am Beispiel von Neu-Isenburg Gravenbruch. Masterthesis. Fachbereich Architektur und Bauingenieurwesen der Hochschule RheinMain

Blees, Volker; Freudl, Klaus; Müller, Katharina (2015): Parkraumbewirtschaftung Darmstadt Umsetzungskonzept für Pilotquartiere: Bessungen West. Untersuchung im Auftrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt.

Blees, Volker; Müller, Katharina (2016a): Parkraumbewirtschaftung Darmstadt - Umsetzungskonzept für Pilotquartiere - Parkraumbewirtschaftungskonzept Johannesviertel. Untersuchung im Auftrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt.

Blees, Volker; Müller, Katharina (2016b): Parkraumbewirtschaftung Darmstadt - Umsetzungskonzept für Pilotquartiere - Parkraumbewirtschaftungskonzept Kapellplatzviertel. Untersuchung im Auftrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt.

Bundesstiftung Baukultur (BSBK) (Hrsg.) (2020): Baukulturbericht Öffentliche Räume 2020/21. Berlin

Cicoare, Alexandra; Kistner, Rafael; Spoeck, Alexander (2018): Straßen voll, Garagen leer - Analyse der Nutzung von Pkw-Stellplätzen im privaten und öffentlichen Raum. Projektarbeit. Fachbereich Architektur und Bauingenieurwesen der Hochschule RheinMain

Fraunhofer IAO (2021): #elasticity – Experimentelle Innenstädte und öffentliche Räume der Zukunft. Stuttgart

Nobis, Claudia; Kuhnimhoff, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von DLR, infas, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70/904/15). Bonn, Berlin.

Notz, Jos Nino (2017): Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende Kfz. Von der Tragödie einer Allmende – über Ursache, Wirkung und Legitimation einer gemeinwohlschädigenden Regulierungspraxis. IVP-Discussion Paper, 1/2017. Berlin.

Reichsgaragenordnung (1939): Verordnung über Garagen und Einstellplätze vom 17. Februar 1939, Reichsgesetzblatt I S. 219

Scheiner, Joachim; Faust, Nico; Helmer, Johannes; Straub, Michael; Holz-Rau, Christian (2020): What's that garage for? Private parking and on-street parking in a high-density urban residential neighbourhood. In: Journal of Transport Geography 85, 102714.

Stadt Karlsruhe (Hrsg.) (2016): Faires Parken in Karlsruhe. Ein Leitfaden für die Bürgervertretungen. Karlsruhe

Stadt Ulm (2021): Gehwegparken - Die wichtigsten Fakten im Überblick. Online: <https://www.ulm.de/leben-in-ulm/verkehr-und-mobilitaet/individualverkehr/gehwegparken>. (Seitenaufruf 12.08.2021)

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2017): Die Stadt für Morgen. Dessau-Roßlau