

Kurzfassung

In der Verkehrswissenschaft wird das Thema Parken oftmals nicht genug thematisiert. Kraftfahrzeuge nehmen im ruhenden Verkehr enorm viel Fläche in Anspruch, während der öffentliche Straßenraum, insbesondere in Quartieren, begrenzt ist. Gleichzeitig werden Parkflächen im öffentlichen Straßenraum oder auf Stellplätzen nahezu den ganzen Tag vom selben Kraftfahrzeug belegt. Nebenbei steigen die Neuzulassungen für Kraftfahrzeuge kontinuierlich weiter. In der Folge steigt auch der Parkdruck in Quartieren, während der öffentliche Straßenraum an seine Kapazitätsgrenzen stößt und in zugeparkten Straßenräumen resultiert. Der steigende Parkdruck innerhalb des Quartiers verleitet Kraftfahrzeugfahrer*innen dazu, auf Gehwegen und unmittelbar an Knotenpunktbereichen zu parken, sodass Gehwege und Sichtfelder spürbar eingeschränkt werden. Dies birgt insbesondere für Fußgänger*innen Gefahren, da diese neben zu geringen nutzbaren Gehwegbreiten, leicht übersehen werden können. Radfahrer*innen sind vor allem durch das plötzliche Öffnen von Türen, in Folge von beidseitig zugeparkten Straßenräumen gefährdet. Somit forciert der Kraftfahrzeug-Besitz vor allem den Nutzungskonflikt zwischen dem nicht motorisierten Individualverkehr und den Anlagen des ruhenden Verkehrs.

Das Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, zwei Parkraumkonzepte zu entwickeln, bei der die erste Variante die Parkregelungen unter Einhaltung der Sichtdreiecke durch Markierungen verdeutlicht und die zweite Variante die Verkehrssicherheit und Nutzungsansprüche des Fuß- und Radverkehrs erhöht sowie das Mobilitätsverhalten zu Gunsten des Umweltverbundes beeinflusst. Bei Betrachtung der Nutzungsansprüche an den Straßenraum weist Parken den funktional am wenigsten notwendigen Anspruch dar und ist somit der am ehesten zu verlagernde Nutzungsanspruch. Dabei stellen sich die Fragen, inwieweit die Anlagen des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum reduziert bzw. verträglich verlagert werden können und ob es damit möglich ist nachhaltig die Nutzungsansprüche des nicht motorisierten Individualverkehrs zu erhöhen.

Um die Frage zu beantworten, wurde im Rahmen dieser Arbeit eine Bestands- und Mängelanalyse, eine Erhebung des ruhenden Verkehrs zur Einschätzung der Auslastung des Parkraums sowie eine Unfallanalyse der letzten fünf Jahre zur Bestimmung der Bereiche mit besonderem Gefährdungspotenzial, durchgeführt.

Insbesondere die Erhebung des ruhenden Verkehrs zeigt die typischen Probleme des Quartiers auf. Während der öffentliche Straßenraum innerhalb des Quartiers flächendeckend zugeparkt ist und es zu vielen Regelwidrigkeiten gegen Halteverbote und Sichtbeziehungen kommt, sind die Stellplätze und Parkbauten, vor allem nachts, nicht ausgelastet.

Basierend aus den Ergebnissen der Analysen und der Erhebung des ruhenden Verkehrs, wurden die Parkraumkonzepte, welche vor allem die Belange des Fuß- und Radverkehrs berücksichtigen, aufgestellt. Bei entsprechender Umsetzung dieser, kann der motorisierte Individualverkehr gegenüber dem Umweltverbund vehement unattraktiv gemacht werden.

Abstract

In transport science, the issue of parking is often not sufficiently addressed. Motor vehicles require an enormous amount of space in stationary traffic, while public road space, especially in residential area, is limited. At the same time, parking spaces on public roads or pitches are occupied by the same vehicle almost all day long. In addition, new registration for motor vehicles are steadily increasing. As a result, parking pressure increases in residential areas, while public road space reaches its capacity limits, resulting in crowded street spaces. The increasing parking pressure within the residential area induces motorists to park on sidewalks and directly at junction areas, so that sidewalks and fields of vision are noticeably restricted. This is particularly dangerous for pedestrians, as they can be easily overlooked in addition to the small usable footpath widths. Cyclists are particularly at risk from the sudden opening of vehicle doors, as a result of crowded road spaces on both sides. Thus, the ownership of motor vehicles primarily increases the conflict of use between non motorized private transport and the facilities of stationary transport.

The aim of the present work is to develop two parking concepts, in which the first variant illustrates the parking regulations by observing the visual triangles by means of markings, and the second variant increases the traffic safety and usage requirements of pedestrian and bicycle traffic, as well as influences the mobility behaviour in favour of the environmental association. When considering the usage requirements on the road space, parking is the least functionally necessary requirement, and is therefore the most likely usage requirement to be relocated. The question is to what extent the facilities of the stationary transport on public roads can be reduced or relocated in a compatible way, and whether this makes it possible to sustainably increase the usage requirements of non motorized private transport.

In order to answer the question, this work carried out an inventory and deficiency analysis, a survey of the stationary traffic to estimate the utilisation of the parking space and an accident analysis of the last five years to identify the areas of particular risk.

In particular, the survey of the stationary traffic shows the typical problems of the district. While the public road space within the district is fully parked, and there are many violations of the rules against stopping and visual relations, the pitches and parking buildings are not used, especially at night.

Based on the results of the analysis and the survey of the stationary traffic, it was possible to establish parking concepts, which especially prioritise the needs of walking and cycling traffic. If this is implemented appropriately, motorized individual transport can be made vehemently unattractive compared to the environmental association.