



LRMB - Landesrecht Ministerialblatt

Stamnnorm

Ausfertigungsdatum: 21.12.1973

Bundesbaugesetz Hinweise für die städtebauliche Planung von Parkbauten für Kernbereiche RdErl. d. Innenministers v. 21. 12. 1973 — V C 2 —901.11¹)

99. Ergänzung — SMBI. NW. — (Stand 15. 2. 1974 = MBI. NW. Nr. 12 einsdil.)

21.12.73(1)

Bundesbaugesetz

Hinweise für die städtebauliche Planung von Parkbauten für Kernbereiche

RdErl. d. Innenministers v. 21. 12. 1973 — V C 2 —901.11¹)

Der ruhende Verkehr ist vor allem in den Kernbereichen größerer Städte ebenerdig nur noch schwierig und unter unwirtschaftlichen Aufwendungen unterzubringen. Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse kann außer durch andere Maßnahmen durch die Anlage mehrgeschossiger Parkbauten an geeigneten Standorten erreicht werden, die nicht in den Kernbereichen selbst zu liegen brauchen; es kann sogar notwendig sein, die Standorte am Rande der Kernbereiche oder an Haltepunkten' öffentlicher Nahverkehrsmittel (park and ride-System) anzugeben.

Die Fachkommission „Städtebau“ der Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Minister der Länder hat hierzu die nachstehend abgedruckten „Hinweise für die städtebauliche Planung von Parkbauten für Kernbereiche“ ausgearbeitet. Sie stellen eine Ergänzung des Abschnitts II Nr. 6 „Flächen für den ruhenden Verkehr“ der mit RdErl. d. Ministers für Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten v. 25. 11. 1969 (MBI. NW. 1970 S. 36/ SMBI. NW. 2311) bekanntgegebenen „Richtlinien für die Berücksichtigung des Verkehrs im Städtebau“ dar. Der Gemeinsame Ausschuß des Bundes, der Länder und der kommunalen Spitzenverbände zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden hat den Hinweisen zugestimmt.

Parkbauten im Sinne der „Hinweise“ können sowohl der Schaffung öffentlicher Parkflächen als auch der Erfüllung der Stellplatzverpflichtung nach § 64 Abs. 2 bis 6 BauO NW dienen. Ablösungsbeträge nach § 64 Abs. 7 BauO NW sollen vorzugsweise zur Herstellung von Parkbauten verwendet werden.

Zu beachten ist, daß nach § I Abs. 4 Satz 2 Bundesbaugesetz die Belange des Verkehrs mit anderen Belangen abzuwegen sind, wobei sich die Berücksichtigung der einzelnen Bedürfnisse nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten richten muß.

Soweit der Stellplatzbedarf im Kernbereich wegen der begrenzten Leistungsfähigkeit des vorhandenen oder geplanten Straßennetzes nicht mehr voll gedeckt werden kann, wird auch eine Minderung des ruhenden Verkehrs durch ergänzende verkehrliche Maßnahmen (z. B. Verkehrsregelungen, Fußgängerbereiche) in Betracht zu ziehen sein.

Es kann im Einzelfall erforderlich sein, im Bebauungsplan Gemeinschaftsstellplätze oder Gemeinschaftsgaragen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 12 BBauG festzusetzen. In diesen Fällen findet § 70 Abs. 4 BauO NW Anwendung. Auch kann es geboten sein, im Bebauungsplan auf den Baugrundstücken, für die diese Gemeinschaftsanlagen bestimmt sind, auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Stellplätze und Garagen nach § 23 Abs. 5 BauNVO durch entsprechende Festsetzung auszuschließen.

Hinweise

für die städtebauliche Planung von Parkbauten für Kernbereiche

2311

Gliederung

1. Allgemeines

2. Untersuchung des ruhenden Verkehrs

2.1 Voraussetzungen

2.2 Ermittlung der gegenwärtigen Nachfrage

2.3 Ermittlung der qualifizierten Nachfrage

2.3.1 Wirtschaftsverkehr

2.3.2 Käufer- und Besucherverkehr

2.3.3 Berufsverkehr

2.3.4 Auf die Wohnungen bezogener, Verkehr

2.4 Prognose der qualifizierten Nachfrage

2.5 Vergleich der qualifizierten Nachfrage mit dem Angebot an Park- und Stellplätzen

2.6 Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

2.7 Aufteilung der qualifizierten Nachfrage auf Stellplatzarten

3. Wahl des Standorts

3.1 Lage im Kembereich

3.2 Lage im Verkehrsnetz

3.3 Berücksichtigung des Parkflächenbedarfs von Bahnhöfen

3.4 Rücksichtnahme auf das Ortsbild

4. Technische und betriebliche Gesichtspunkte sowie Formen der Trägerschaft

4.1 Technische und betriebliche Gesichtspunkte

4.2 Formen der Trägerschaft

5. Anhang

1. Allgemeines

Für die künftige Entwicklung unserer Städte wird es wesentlich darauf ankommen, daß ihre Kembereiche als Zentren des geistigen, kulturellen und wirtschaftlichen Lebens funktionsfähig bleiben. Insbesondere für die wirtschaftliche Entwicklung ist es von Bedeutung, daß die Leistungsfähigkeit der Geschäftszentren erhalten bleibt. Dies wird in hohem Maße davon abhängen, ob es gelingt, durch geeignete Maßnahmen zu erreichen¹⁾, daß die Läden und Handelsbetriebe sowie die zentralen Einrichtungen des kulturellen Lebens, der Wirtschaft und der Verwaltungen in den Kembereichen auch künftig von Besuchern und Kunden schnell und bequem erreicht werden können. Dabei wird das Kraftfahrzeug neben den öffentlichen Nahverkehrsmitteln auch weiterhin einen wesentlichen Teil der Transportaufgaben zu bewältigen haben. Für Bewohner, Kunden,

¹⁾ MBI. NW. 1974 S. 151.

21.12.73(1)

99. Ergänzung — SMBI. NW. — (Stand 15. 2.. 1974 = MBI. NW. Nr. 12 einschl.)

231t

Lieferanten und Besucher müssen ausreichende Park- und Stellflächen außerhalb der Straßenflächen in geeigneter Lage - auch unter Einbeziehung der Möglichkeiten des park and ride-Systems¹⁾ - geschaffen werden, um zu verhindern, daß die Verkehrs- und Geschäftsstraßen in den Innenstädten durch parkende Kraftfahrzeuge in Anspruch genommen werden und der für den Geschäftsablauf notwendige fließende Verkehr übermäßig behindert wird oder sogar zum Erliegen kommt. Nachhaltige Schädigungen des Geschäftslebens und eine unerwünschte Abwanderung von Unternehmen aus den Kernbereichen in die städtischen Randgebiete könnten sonst

die Folge sein. Die Anzahl der Kraftfahrzeuge wird weiter steigen. In den Innenstädten wird es nur noch selten möglich sein, den Bedarf an Park- und Stellflächen ebenerdig zu decken.

Daher müssen in vermehrtem Umfang Parkbauten geschaffen werden, die es gestatten, parkende Kraftfahrzeuge auf mehreren oberirdischen oder unterirdischen Ebenen unterzubringen.

Es ist eine wichtige Aufgabe der Städte, im Rahmen ihrer Bauleitplanung

die Möglichkeiten für die Errichtung von Parkbauten zu untersuchen,.

für diesen Zweck geeignete Flächen planungsrechtlich zu sichern und

die vorgesehene Nutzung, wenn nötig,-durch boden-ordnende Maßnahmen vorzubereiten. Die Planung für Parkbauten muß sich in die Gesamtverkehrsplanung [Generalverkehrsplan* *]) einordnen;

2. Untersuchung des ruhenden Verkehrs

Um eine Vorstellung über die künftig in den Kembereichen erforderlichen Park- und Stellflächen zu gewinnen, muß die zu erwartende Nachfrage ermittelt werden. Dazu ist eine umfassende Untersuchung über den ruhenden Verkehr notwendig. Erst anhand der ermittelten Bedarfzahlen kann ein Überblick über die für Parkzwecke benötigten Flächen nach Größe und Zahl gewonnen werden, die in den Bauleitplänen dargestellt und festgesetzt werden müssen.

2.1 Voraussetzungen

v Die notwendigen Voruntersuchungen sollten zweckmäßigerweise in den folgenden, vereinfacht dargestellten Schritten durchgeführt werden:

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die künftige Entwicklung der Stadt und ihres Umlandes sind der Untersuchung zugrunde zu legen. Ohne diese Angaben ist es nicht möglich, die zukünftige Bedeutung des innerstädtischen Geschäftsbereiches zu beurteilen.

Eine vergleichende Untersuchung zwischen der gegenwärtigen Bedeutung und der voraussichtlichen Entwicklung der benachbarten zentralen Orte sollte durchgeführt werden, um eine Vorstellung über den Umfang der ggfs. aus der Gemeinde abfließenden Kaufkraft und deren-Verteilung zu erhalten.

Im Generalverkehrsplan muß geklärt werden, welcher Anteil des Verkehrs mit dem Ziel Innenstadt in Zukunft vom öffentlichen Personennahverkehr getragen werden soll. Hierbei sind Überlegungen über die in der Gemeinde zu erwartende Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs und über die Auswirkungen eines voraussehbaren Wandels der Nutzung der Grundstücke im Kembereich anzustellen. Als Grundlagen für die generelle Verkehrsprognose dienen Zählungen der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel sowie des fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs.

Für die aufgrund dieser Unterlagen zu treffende Wahl der Standorte für Parkanlagen werden ergänzend spezielle Untersuchungen vorgenommen werden müssen. Diese haben sich an den wichtigsten Zielen der Verkehrsteilnehmer sowie an den für die Errichtung von 'Parkbauten in Betracht kommenden Grundstücke zu orientieren.

•) Hinweise auf das Parken an Bahnhöfen werden von der Deutschen Bundesbahn gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden ausgearbeitet. ••) vgl. hierzu das Merkblatt der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V. „Generalverkehrspläne der Gemeinden“.

2.2. Ermittlung der gegenwärtigen Nachfrage nach Park- und Stellflächen im Kernbereich, unterteilt nach Nachfrager-Gruppen

Die gegenwärtige Nachfrage nach Park- und Stellflächen im Kernbereich wird dadurch Erhebungen') ermittelt. Die Nachfrage wird ausgelöst durch:

Gewerbe und Industrie

Einzelhandel

Großhandel . Freie Berufe

Offizielle und private Verwaltungen

Einrichtungen für Bildung und Kultur

Wohnungen

Sonstige Einrichtungen

Durch diese 'Gruppen entsteht Verkehr, der zu unterscheiden ist in:

Wirtschaftsverkehr

Käufer- und Besucherverkehr

Berufsverkehr

auf die Wohnungen bezogener Verkehr Die Beziehung zwischen der baulichen Nutzung und der Park- und Stellplatznachfrage muß zahlenmäßig erfaßt werden, um bei Änderung der Flächenutzung die entsprechende Änderung der Nachfrage nach Park- und Stellplätzen ableiten zu können.

2.3 Ermittlung der qualifizierten Nachfrage

Nach dem Bericht der Sachverständigenkommission • über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (SKV-Bericht)*') ist es erfahrungsgemäß nicht möglich, die gesamte Nachfrage nach Stellplätzen in den Kernbereichen der Städte zu befriedigen. Eine Beschränkung des ruhenden Verkehrs durch verkehrspolitische Maßnahmen ist notwendig. Nur die Nachfrage nach Park- und Stellplätzen soll befriedigt werden, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Kernbereichs erforderlich ist. Sie wird im folgenden als „qualifizierte Nachfrage“ bezeichnet.

Bei Ermittlung der qualifizierten Nachfrage ist der Verkehr unter Berücksichtigung der örtlich unterschiedlichen Verhältnisse nach folgenden Gesichtspunkten zu bewerten:

2.3.1 Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr ist unmittelbar mit dem Wirtschaftsleben verknüpft. Er umfaßt den Warenverkehr und die Fahrten in Ausübung der Berufe - auch der freien Berufe - während der Arbeitszeit. Er spielt sich im wesentlichen zwischen den Betrieben der gewerblichen Wirtschaft ab.

Die Nachfrage dieses Verkehrs nach Park- und Stellplätzen soll uneingeschränkt gedeckt werden.

2.3.2 Käufer- und Besucherverkehr

Unter dem Käufer- und Besucherverkehr werden Einkaufs- und Besuchsfahrten verstanden. •

Der Käuferverkehr ist für den Einzelhandel von lebenswichtiger Bedeutung. Auch der Verkehr von Besuchern .der öffentlichen und privaten Verwaltungen spielt eine erhebliche Rolle. Gleichwohl wird es im allgemeinen nicht möglich sein, auch die Nachfrage dieses Verkehrs nach Park- und Stellplätzen uneingeschränkt zu decken.

Es muß daher das Ziel sein, den öffentlichen Personennahverkehr unter Einbeziehung der Möglichkeiten des park and ride-Systems so attraktiv zu gestalten, daß er einen möglichst großen Anteil des Käufer- und Besucherverkehrs übernimmt. Die Nachfrage nach Park- und Stellplätzen kann dadurch wie auch durch Staffelung der Parkgebühren vermindert werden.

2.3.3 Berufsverkehr

Unter dem Berufsverkehr werden die Fahrten der Beschäftigten von und zum Arbeitsplatz verstanden. Der Berufsverkehr verursacht die großen Spitzenbelastungen im fließenden Verkehr, die den lebensnotwendigen

—Wirtschaftsverkehr fast zum Erliegen bringen. Er nimmt

') vgl. hierzu „Richtlinien über Verkehrserhebungen“ der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen Abschnitt 6 „Erhebungen über den ruhenden Verkehr“. ••) BT-Drucksache IV/2661 und BR-Orucksache 465/64.

—

99. Ergänzung — SMBI. NW. — (Stand 15. 2. 1974 = MBI. NW. Nr. 12 einschl.)

21.12.73(2)

zudem tagsüber wertvolle Park- und Stellplätze in der Innenstadt in Anspruch, die von anderen Verkehrsteilnehmern durch Mehrfachbelegung wesentlich rationeller genutzt werden könnten. Der Berufsverkehr sollte daher überwiegend auf die öffentlichen Personennahverkehrsmittel gelenkt werden. Nur für Sonderfälle (z. B. Schwerbeschädigte) werden in beschränktem Umfang auch Stellplätze für den Berufsverkehr vorzuhalten sein.

An- und Abfahrten von Beschäftigten, die ihr Fahrzeug während des Tages zur Ausübung ihres Berufes benötigen, sind im allgemeinen dem Wirtschaftsverkehr zuzurechnen.

2.3.4 Auf die Wohnungen bezogener Verkehr

Der für die Wohnungen notwendige Stellplatzbedarf muß auch in den Kernbereichen uneingeschränkt gedeckt werden. Es kann nicht damit gerechnet werden, daß die Motorisierung der Bewohner der Kembereiche hinter der allgemeinen Motorisierung zurückbleiben wird, vor allem wenn in den Kembereichen in Übereinstimmung mit städtebaulichen Zielsetzungen Wohnungen gebaut werden.

Auch der Parkplatzbedarf für die Anlieferung von Waren muß berücksichtigt werden. Dagegen kann davon ausgegangen werden, daß der Stellplatzbedarf für Besucher der Wohnungen teilweise auch durch die öffentlichen Parkflächen im Kembereich gedeckt wird, zumal . sich dieser Besuchsverkehr hauptsächlich außerhalb der Geschäftszeiten abspielt.

2.4 Prognoseder qualifizierten Nachfrage

Ausgehend von der gegenwärtigen qualifizierten Nachfrage ist die künftige qualifizierte Nachfrage, insbesondere unter Berücksichtigung folgender Gesichtspunkte, zu ermitteln:

wirtschaftliche Entwicklung des Kernbereiches Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde und ihres Einzugsbereiches

Strukturveränderungen, z. B. durch kommunale Neugliederung und Bildung neuer Kerne Änderung des überörtlichen Verkehrsnetzes Änderungen in den Verhaltensweisen der Bevölkerung

Die künftige qualifizierte Nachfrage hängt davon ab, in . welchem Maße es gelingen wird, die öffentlichen Personennahverkehrsmittel auszubauen und sie für Einkaufsfahrten und sonstige private Fahrten für die Verkehrsteilnehmer anziehend zu gestalten. Das Nahverkehrsnetz der Eisenbahn ist in die Überlegungen einzu-beziehen.

Ferner kann die künftige qualifizierte Nachfrage durch Parkregelungen beeinflußt werden. Dabei wird davon auszugehen sein, daß die Benutzung der Parkflächen im Kembereich zeitlich beschränkt werden muß. Die Park-dauer wird kurz zu bemessen und die Parkgebühr in der Staffelung relativ hoch festzusetzen sein.

2.5 Vergleich derqualifizierten Nachfrage mit dem Angebot an Park- und Stellplätzen

Es gibt heute kaum eine Stadt, in der nicht Parkplatzmangel herrscht. Wird jedoch nur die qualifizierte Nachfrage mit dem Angebot an Park- und Stellplätzen verglichen, stellt sich vielfach heraus, daß sich ein Gleichgewicht erreichen ließe. Hierzu wird in der Regel die Benutzung der öffentlichen Park- und Stellplätze vollständig einer zeitlichen Beschränkung unterworfen werden müssen. Wo dies nicht ausreicht, muß dafür gesorgt werden, daß auch die privaten Stellplätze der gewerblichen Wirtschaft in entsprechendem Umfange dem Kundenverkehr zur Verfügung stehen und nicht nur durch die Beschäftigten belegt werden. In einer vergleichenden Übersicht wird die prognostizierte qualifizierte Nachfrage den gegenwärtig vorhandenen und den geplanten Par- und Stellplätzen gegenübergestellt. Dabei sind künftig fortfallende Stellplätze, z. B. solche auf heute noch unbebauten Grundstücken, zu berücksichtigen. Ergibt sich bei dieser Gegenüberstellung ein Fehlbedarf, so wird er im allgemeinen nur durch zusätzliche Parkbauten ausgeglichen werden können.

2.6 . Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

Die qualifizierte Nachfrage, die der Planung zugrunde gelegt werden soll, wird aufgrund der Überlegungen nach 2.3 innerhalb eines gewissen Spielraums von der Stadt zu bestimmen sein. Dabei kann es sich empfehlen, von zwei Grenzwerten auszugehen, wobei mit dem unteren Grenzwert der unabdingbare' Park- und Stellplatzbedarf und mit dem oberen Grenzwert ein Maximalwert beziffert wird.

Von der Festlegung der als Planungsziel ermittelten Zahl der Park- und Stellplätze ist zu prüfen, ob der vorhandene oder geplante Ausbau der Zufahrtsstraßen zum Kernbereich und das Straßennetz im Stadt kern die Errichtung von Parkbauten in dem erforderlichen Umfang zulassen. Dazu müssen Tagesganglinien über die Zu- und Abfahrt des Verkehrs aufgestellt werden. Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und die geplante Park- und Stellplatzzahl in der Innenstadt sind aufeinander abzustimmen.

2.7 Aufteilung der qualifizierten Nachfrage auf Stellplatzarten

Ist die Größe der qualifizierten Nachfrage festgelegt, muß die Aufteilung dieser Nachfrage auf die Stellplatzarten geklärt' werden. Soll ein wesentlicher Teil der Nachfrage aufgrund der Planung für den ruhenden Verkehr auf privaten Stellplätzen befriedigt werden, muß sichergestellt werden können, daß diese Stellplätze der qualifizierten Nachfrage vorbehalten bleiben. Wenn das nicht möglich ist, müssen dementsprechend mehr öffentliche Parkplätze im allgemeinen durch Parkbauten geschaffen werden.

Für Kurzparker, die nicht länger als eine Stunde parken, sollte Parkraum nach Möglichkeit eben- erdig in Parkbauten und auf Parkplätzen im Freien bereitgestellt werden. Es empfiehlt sich, das Parken in diesem Falle durch Parkuhren zu regeln.

3. Wahl der Standorte

Die Erhebungen über, die qualifizierte Nachfrage zeigen unter anderem auch deren Bedarfsschwerpunkte als einen wesentlichen Standortfaktor für Parkbauten auf (vgl. 2.1). Im allgemeinen kommen für die Errichtung von Parkbauten zunächst freie oder bereits als Parkplätze genutzte Grundstücke in Betracht. Auch Flächen mit geringwertiger Bebauung - besonders in Zusammenhang mit Sanierung stehender - sind hierfür geeignet.

Die Größe des verfügbaren Grundstücks kann bereits Einfluß auf den Betrieb des Parkbaues haben (halb- und vollmechanische Anlagen anstelle von Rampenanlagen). Oft bietet sich auch an, den Parkbau in Verbindung mit einem Waren- oder Kaufhaus, Hotel, Theater -oder Kongreßgebäude zu errichten. Werden Tiefgaragen geplant, ist außerdem zu prüfen, ob es nicht zweckmäßig ist, diesen Bau mit erforderlichen öffentlichen Schutzbauten zu kombinieren (Mehrzweckbau). Weitere wichtige Gesichtspunkte für die Wahl des Standortes für Parkbauten sind:

3.1 Lage im Kernbereich

Der Kembereich ist von vermeidbaren Fährverkehr freizuhalten. Parkbauten sollen daher nicht im Zentrum, sondern in der Randzone des Kernbereiches vorgesehen werden. Dabei ist zu be- achten, daß mehrere Parkbauten mittlerer Größe im allgemeinen vorteilhafter sind als eine Groß-

anlage. Die Zufahrtswege zu den Parkbauten sollen so angelegt werden, daß die spätere Einrichtung von Fußgängerzonen nicht beeinträchtigt wird.

Soweit Parkbauten in der Nähe von Wohnungen errichtet werden sollen, müssen sie so angeordnet werden, daß die Bewohner durch die vom Parkverkehr ausgehenden Immissionen nicht unzumutbar belästigt werden.

3.2 Lage im Verkehrsnetz

Parkbauten sollen in der Nähe von leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen liegen. Die Ein- und Ausfahrten sollen jedoch mit Rücksicht auf den fließenden Verkehr nicht an stark befahrenen Straßen angeordnet werden,

2311

21.12.73(2)

151. Ergänzung - SMBI. NW. - (Stand 1. 10.1982 = MBI. NW. Nr. 75 einschl.)

von ^ort a*)er 9ut zu erreicheri und aufzufinden sein (Vermeidung von „Parkplatzsuchverkehr“). Enge, winkelige und unübersichtliche Nebenstraßen sind allerdings für die Zu- und Abfahrt oft nicht geeignet. Damit die Parkbauten „angenommen“ werden, muß das Zentrum des Kembereiches von ihnen aus zu Fuß gut erreichbar sein. Die zumutbare Fußwegentfernung hängt unter anderem von der Parkdauer ab. Jedoch ist nicht allein die Länge, sondern auch die Attraktivität der Wegestrecke maßgebend. Parkbauten sollen möglichst den Fußgängerbereichen der Geschäftszentren zugeordnet werden.

3.3 Abstimmung mit dem Parkflächenbedarf von Bahnhöfen

Liegen Bahnhöfe der Eisenbahn in Kembereichen oder in ihrer Nähe, so ist durch entsprechende Standortwahl die gemeinsame Nutzung von Parkbauten für Kernbereich- und Eisenbahnverkehr anzustreben. Auch die Möglichkeit, die Bahnanlagen zu überbauen oder Baugruben neuer unterirdischer Bahnanlagen für Parkbauten zu nutzen, soll hierbei in Betracht gezogen werden.

3.4 Rücksichtnahme auf das Ortsbild

Bauleitpläne haben nach § 1 Abs. 5 BBauG unter anderem auch der Gestaltung des Ortsbildes zu dienen. Da Parkbauten in ihrem funktionsbedingten Erscheinungsbild von der vorhandenen Bebauung oft erheblich abweichen, ist schon bei der Standortbestimmung dieser Forderung Rechnung zu tragen. Das gilt besonders im Bereich historisch gewachsener und erhaltenswerter Stadtkerne.

4. Technische und betriebliche Gesichtspunkte sowie Formen der Trägerschaft

4. I Technische und betriebliche Gesichtspunkte

Parkbauten im Kernbereich sollen vorwiegend dem Kurzparken dienen. Der häufige Wechsel der Kraftfahrzeuge stellt besondere Anforderungen an den Standort, die Zu- und Abfahrten und den Betrieb. Der fließende Verkehr darf durch den Betrieb der Parkbauten nicht beeinträchtigt wer-

den. Deshalb muß ausreichender Stauraum bei der Zufahrt vorgesehen werden. Übersichtliche Hinweise auf den Parkbau und die Zufahrt, unter anderem Parkleitsysteme, erleichtern den Verkehr und tragen dazu bei, Störungen zu vermeiden.

Auch von den technischen und betrieblichen Einrichtungen des Parkbaues selbst hängt seine Funktionsfähigkeit ab. Insoweit wird auf die Vorschriften der Garagenverordnung und die hierzu erlassenen Ausführungsbestimmungen verwiesen.

Bei halb- und vollmechanischen Anlagen sollte Richtungsverkehr mit getrennter Ein- und Ausfahrt vorgesehen werden. Die Abfertigung soll so eingerichtet sein, daß die Kunden möglichst schnell und mit geringem Personalaufwand bedient werden können.

4.2 Trägerschaft

In der Praxis haben sich für die Trägerschaft von Parkbauten im wesentlichen drei Möglichkeiten herausgebildet:

Die Stadt gründet eine stadt eigene Gesellschaft, die Parkbauten finanziert, errichtet und betreibt. Im Vordergrund steht die Aufgabe der Gemeinde, Parkflächen zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Kernbereiche zu schaffen, während der Rentabilität des Parkbaues keine entscheidende Bedeutung zukommen sollte. Die Stadt bildet mit privaten Interessenten eine Trägergesellschaft, die den Parkbau finanziert, errichtet und betreibt. Die Beteiligung der Stadt kann in der Bereitstellung des Grundstücks oder von Krediten bestehen. Finanzierung, Errichtung und Betrieb von Parkbauten werden ausschließlich privaten Interessenten überlassen. Die Stadt wirkt hier gegebenenfalls durch die Bereitstellung von Grundstücken mit, die jedoch im Interesse der langfristigen städtebaulichen Entwicklung in ihrem Eigentum verbleiben sollten.

Die Rentabilität von Parkbauten hängt in jedem Falle vor allem vom Standort ab. Sie kann dadurch verbessert werden, daß Parkbauten in Verbindung mit anderen Einrichtungen und Unternehmen errichtet und betrieben und durch Zusatzbetriebe (z. B. Tankstellen, Wasch- und Pflegeeinrichtungen) ergänzt werden.

5. Anhang: Literaturhinweise

1) SILL, OTTO, Professor Dipl.-Ing.

Parkbauten,

Handbuch für Planung, Bau und Betrieb der Parkhäuser und Tiefgaragen, Bauverlag GmbH, Wiesbaden - Berlin, 1968

2) BAKER, G.; FUNARO, B. Parking, Reinhold Publishing Corporation New York, 1958

3) LENZ, K. H.

Parkgaragen in Innenstadtgebieten, ' Bauwelt, 20/1968, p. 626-628

4) ADRIAN. H.i ZUR NEDDEN, F.,

Erfahrungen mit Tiefgaragen. Ein Bericht über eine
Umfrage.

Stadtbauwelt, 18/68, p. 1374-1375

5) INGESTA

Institut für Gewerbebetriebe im Städtebau, Köln „Parkbauten in Geschäftszentren“ Heft 5 der
Beiträge zur Gewerbeplanung, 3. überarbeitete Auflage, Verlag Ingesta

') MBI. NW. 1974 S. 1072, geändert durch RdErl. v. 27. 8.1976 (MBI. NW. 1976 S. 1986), 29. 3.1978
(MBI. NW. 1978 S. 849).