

Bentfeld, Günter

Article — Digitized Version

Das Parkproblem im Geschäftszentrum

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Bentfeld, Günter (1962) : Das Parkproblem im Geschäftszentrum, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 42, Iss. 9, pp. 381-386

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/133242>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Das Parkproblem im Geschäftszentrum

Dipl.-Ing. Günther Bentfeld, Hamburg

Der Mangel an Stellplätzen für Kraftwagen nimmt in den Geschäftszentren unserer Städte immer kritischere Formen an. Neben dem modernen Geschäftsverkehr, der immer anspruchsvoller wird, spielt der ständig wachsende Anteil der motorisierten Arbeitnehmer am gesamten Verkehrsaufkommen eine wichtige Rolle. Für Hamburg z. B. beträgt die Motorisierungskennziffer gegenwärtig 1 Personenkraftwagen je 8,2 Einwohner. Für 1970 rechnet man mit einer Kennziffer von 6,5, für 1980 mit einer solchen von 5,5 Einwohner je Pkw. Dieser Zuwachs an Personenkraftwagen kommt fast ausschließlich durch den Erwerb von Fahrzeugen durch Lohn- und Gehaltsempfänger zustande. So erfreulich diese Entwicklung ist, so stellt sie doch die Verkehrsplaner vor schwierig zu lösende Aufgaben. Der Verfasser untersucht die Möglichkeiten, wie diesen Schwierigkeiten durch betriebliche und bauliche Maßnahmen begegnet werden kann. Die knappen Verkehrsflächen müssen so rationell wie möglich genutzt und neue Flächen für den Liefer- und Ladeverkehr sowie für das Parken müssen bereitgestellt werden. Am Beispiel Hamburgs und anderer in- und ausländischer Städte werden zweckmäßige Lösungsmöglichkeiten der vielfältigen und dringenden Probleme — sei es durch Methoden der Reglementierung, sei es durch Schaffung neuer Verkehrsflächen und die Vermehrung von Parkmöglichkeiten — dargestellt.

Von Jahr zu Jahr nimmt der Mangel an Stellplätzen für Kraftwagen in den Geschäftszentren unserer Großstädte kritischere Formen an. Selbst in mittleren und kleinen Städten sind die Zeiten vorüber, in denen der Kunde oder Lieferant seinen Wagen vor jeder Ladentür stehen lassen konnte, um einzukaufen, um Waren anzuliefern oder abzuholen. Die Fahrbahnränder sind während des ganzen Tages lückenlos besetzt, sofern der „ruhende Verkehr“ nicht zeitlich beschränkt oder durch Park- und Halteverbote weitgehend oder ganz unterbunden ist.

Wie diesen Schwierigkeiten durch betriebliche und bauliche Maßnahmen begegnet werden kann, ist in Kreisen der Wirtschaft, Technik und Verwaltung bekannt. Die knappen Verkehrsflächen müssen so rationell wie möglich genutzt und neue Flächen für den Liefer- und Ladeverkehr und für das Parken müssen bereitgestellt werden. Viele Methoden der Reglementierung (Verbot des schwerfälligen Lastwagenverkehrs während der Geschäftszeit, wechselseitiges Parken und Halten an den Fahrbahnrändern, Einrichten von Ladezonen, Verwendung von Parkuhren usw.) und zur Vermehrung der Parkmöglichkeiten (durch den Bau von Tiefgaragen und Parkhäusern) hatten sich im Ausland, besonders in den USA, schon gut bewährt, ehe sie in unseren Städten angewandt wurden.

Die Betriebe des Einzelhandels sind mehr als je auf eine brauchbare Abwicklung des Liefer- und Ladeverkehrs angewiesen, der früher mit Fuhrwerken, Handkarren und Zweirädern bewältigt wurde und sich heute fast ausschließlich auf das Kraftfahrzeug verlagert hat.

Dabei hat sich auch der Umfang dieses Verkehrs verdoppelt und verdreifacht. Im Einzelhandel haben sich im Vergleich zu früher kleinere Lager als zweckmäßig erwiesen bei typenreicherem Sortiment. Wurden früher Waren in Ballen, Säcken und Fässern gestapelt, so überwiegen heute fertige Serienprodukte und Markenfabrikate in einheitlicher Verpackung. Das führt zu häufigeren Bestellungen und lebhafterem Lieferverkehr — oft zur Lieferung nur kleiner Pakete oder Päckchen durch den Lieferwagen oder das Postauto. Mit steigendem Sozialprodukt ist ferner die Zahl der monatlichen oder jährlichen Einkäufe je Kopf der Bevölkerung angestiegen. Schließlich führen auch die verkürzte Arbeitszeit und das abnehmende Interesse, Überstunden zu leisten, zur Konzentration des Liefer- und Ladeverkehrs.

Bekanntlich ist der Verkehr in den Geschäftszentren in der Zeit zwischen Geschäftsschluß und Geschäftsbeginn am anderen Tage, d. h. in der Regel während 15 Stunden, nur schwach und die City sonntags ausgestorben. Der Lieferverkehr könnte sich also während langer Zeiträume völlig ungestört und unter idealen Bedingungen abwickeln — eine Möglichkeit, von der in unseren Städten bis heute so gut wie kein Gebrauch gemacht wird.

VERHÄLTNIS VON BEBAUTER FLACHE ZU VERKEHRSFLACHE

Als Ursache der Verkehrsschwierigkeiten in den Ballungsgebieten wird von vielen Seiten allein der Platzmangel angesehen. Läßt sich nun der Straßenraum in solchem Maße erweitern, daß allen Wünschen der Ge-

schäftswelt, der Berufstätigen, der Kunden und der Besucher der Geschäftsgebiete entsprochen wird? Das ist nicht möglich. Zwischen den Bauflächen eines Geschäftsgebietes und den Verkehrsflächen besteht jeweils ein Verhältnis, das mit der wirtschaftlichen und technischen Funktion und dem städtebaulichen Charakter des Gebietes im Einklang stehen sollte. In den USA sehen wir die Extreme für dieses Verhältnis: Manhattan mit seinen Straßenschluchten zwischen Wolkenkratzern und die Flachbauten der Shopping Centers, umgeben von unabsehbaren Freiflächen, auf denen ein paar tausend Wagen stehen können.

Dabei ist das Verhältnis der unbebauten zur bebauten Fläche allein nicht maßgebend. In der Hamburger Innenstadt (237 ha ohne Wasserflächen) machen die Geschäftsgrundstücke nur 39 %, die Wohngrundstücke 7 %, die Flächen für Kirchen, Schulen und Grün 6 % und die Verkehrsflächen 48 % der gesamten Fläche aus. Auch in den Geschäftszentren anderer Großstädte der Bundesrepublik und des benachbarten Auslandes nehmen die Verkehrsflächen kaum weniger als die Hälfte des gesamten Areals ein. Offensichtlich ließen sie sich nicht auf zwei Drittel oder drei Viertel der Gesamtfläche ausdehnen, wenn nicht ein strukturell andersartiges Stadtgebiet entstehen soll, für das die Bezeichnung „Innenstadt“ oder „Städtzentrum“ nicht mehr zutreffen würde. Davon abgesehen stehen kommunalpolitische und wirtschaftliche Belange solchem Strukturwandel entgegen. Was allenfalls durchgesetzt werden kann, ist eine Beschränkung der Geschößflächenzahlen, auf die weiter unten eingegangen wird.

RATIONELLERE NUTZUNG DER VORHANDENEN FLÄCHEN

Lassen sich die Verkehrsflächen in den Kerngebieten nicht wesentlich erweitern, so ist um so mehr ihre rationelle Nutzung geboten. Jeder einzelne Liefer- und Ladevorgang dauert selten länger als eine halbe Stunde und nur vereinzelt mehr als eine Stunde. In vier Ladezonen in der Hamburger Innenstadt spielten sich 88 % der Ladevorgänge innerhalb einer halben Stunde ab.

Parkdauer

Auch die Kunden sind Kurzparker. In Vällingby bei Stockholm dauern 80 %, in einem amerikanischen Shopping Center 86 % der Parkvorgänge weniger als eine Stunde. In sechs Großstädten der Bundesrepublik betrug die Parkdauer bei 75 % der Parkvorgänge im Geschäftszentrum bis zu einer Stunde.

Ein probates Mittel zur Überwachung der Parkdauer sind die Parkuhren. Während sie sich in den USA seit langem bewährt haben, waren diese Geräte den deutschen Kraftfahrern zunächst wenig sympathisch. Die Geschäftswelt fürchtete, daß die Autokundschaft damit vertrieben würde. Es stellte sich aber heraus, daß praktisch jeder Fahrer bereit ist, 10 Pfennige für die Möglichkeit zum Parken während einer Stunde, in besonders exponierten Geschäftsstraßen bis zu einer halben Stunde aufzuwenden, um in dieser Zeit einkaufen zu

können. Manche Geschäfte beantragen jetzt, vor ihrer Ladenfront recht bald Parkuhren aufzustellen, damit der Kundschaft das kurzfristige Parken überhaupt möglich gemacht wird und Lieferanten vorfahren können. In einer der wichtigsten Geschäftsstraßen der Hamburger Innenstadt, dem Neuen Wall, hat sich gezeigt, daß die mit Parkuhren ausgestatteten Parkstände (zulässige Parkzeit $\frac{1}{2}$ Stunde) im Laufe eines Werktages durchschnittlich je 25mal in Anspruch genommen werden.

In Hamburg sind bis heute 3200 Parkuhren am Fahrbahnrand oder — zum kleineren Teil — auf Parkplätzen aufgestellt worden. 2200 Uhren stehen in der Innenstadt und werden durchschnittlich neunmal am Tage in Anspruch genommen. Am Rande der Innenstadt sind weitere 500 Stellplätze mit Parkuhren versehen worden, die im Durchschnitt siebenmal täglich benutzt werden. In den übrigen Stadtgebieten, und zwar meistens in den örtlichen Geschäftsgebieten, sind weitere 500 Parkuhren aufgestellt, die durchschnittlich sechsmal im Laufe eines Tages in Betrieb gesetzt werden. Insgesamt ergibt das eine täglich im Durchschnitt achtmalige Benutzung der mit Parkuhren ausgestatteten Parkstände in Hamburg. Auf diese Weise erreichen wir, daß sich auf den 3200 Parkständen täglich mehr als 25 000 Parkvorgänge abspielen. In New York mit seiner im Vergleich zu Hamburg etwa fünfmal so großen Einwohnerzahl sind 59 000 Parkuhren in Betrieb, d. h. eine rd. achtzehnmal so große Zahl wie in Hamburg.

Die Geschäftswelt bemüht sich auch von sich aus, der Kundschaft das kurzfristige Parken zu erleichtern. In einem der Hamburger Parkhäuser stehen z. B. den Kunden der Geschäfte einer Interessengemeinschaft die Parkstände in einem der Geschosse kostenlos zur Verfügung, wenn die Quittung für die zunächst entrichtete Parkgebühr beim Bezahlen an der Ladenkasse vorgelegt wird. Ein Hamburger Kaufhaus hat das Dach zu einem Parkplatz hergerichtet, auf dem 220 Kraftwagen der Kunden untergebracht werden können. Drei Aufzüge stellen die Verbindung dieses Parkplatzes mit einer rückwärtigen Straße her. (Abb. 1)

Fußgänger und Ladestraßen

Die Unterbringung der Kundenfahrzeuge stellt aber erst einen Teil des Problems dar, das sich bei zunehmender Motorisierung für die Geschäfte im Stadtzentrum mit ihrer immer stärkeren Abhängigkeit vom Kraftwagen ergibt. Der Liefer- und Ladeverkehr muß ebenfalls bewältigt werden. Und schließlich wollen die Fußgänger — nach wie vor der weit überwiegende Teil der Kunden — zu ihrem Recht kommen.

Ein Grundprinzip der Verkehrsplanung — die Trennung der Verkehrsarten und ihre Führung auf besonderen Wegen — erweist sich auch hier als richtig. Mit gutem Erfolg sind Fußgängerstraßen und Ladestraßen in ausländischen und deutschen Großstädten eingerichtet worden. Unter anderem wurden in Köln,

Essen und Kiel Geschäftsstraßen, die früher durch dichten Verkehr überlastet waren, völlig oder doch weitgehend vom Fahrverkehr freigemacht und als Fußgängerstraßen hergerichtet. Solche verkehrstechnisch zweckmäßigen und für die Geschäfte vorteilhaften Lösungen lassen sich allerdings nur herbeiführen, wenn der Liefer- und Ladeverkehr auf vorhandene rückwärtige Straßen verwiesen werden kann oder wenn es möglich ist, solche Straßen neu anzulegen. Dabei ist es im Prinzip gleichgültig, ob Fußgängerstraßen und Ladestraßen zu ebener Erde jeweils an der Vorder- oder Rückfront der Bebauung zur Verfügung stehen, oder ob sich der Fußgängerverkehr — wie z. B. in Vällingby — zu ebener Erde abwickelt und für die Lieferfahrzeuge eine unterirdische Ladestraße angelegt wird. Als wirtschaftlichste Lösung für die vertikale Trennung des Fußgängerverkehrs vom Liefer- und Ladeverkehr wird sich in vielen Fällen die Anordnung der Ladenbebauung auf Stützen erweisen; der Kraftwagenverkehr wickelt sich dann zu ebener Erde ab und den Fußgängern steht ein Obergeschoß zur Verfügung (z. B. Hötors City in Stockholm). Auch unterirdische Ladenpassagen, in denen der Fußgänger ungestört die Auslagen betrachten und einkaufen kann, haben sich bewährt. (Abb. 2)

Der Bauindex

Als nachhaltigste Maßnahme, die beim Wiederaufbau zerstörter Geschäftsgebiete oder beim Neubau von Geschäftszentren ergriffen werden kann, um ein vernünftiges Verhältnis zwischen Baumassen und Verkehrsflächen herzustellen, ist die Beschränkung der Geschoßflächenzahl¹⁾ anzusehen. Der Ausschuß „Straße und Verkehr“ des Deutschen Städtetages empfahl schon vor Jahren, für Geschäftszentren als maximale Geschoßflächenzahl 2,0 einzuführen. Das ist in Hamburg mit dem 1960 verabschiedeten Gesetz über den neuen Aufbauplan geschehen. Wohl alle Maßnahmen, die auf Beschränkungen hinauslaufen, sind bei den Betroffenen zunächst unpopulär. Das ist auch bei der Beschränkung der Geschoßflächenzahl auf höchstens 2,0 der Fall. Die Städtebauer und Verkehrsplaner sind sich aber in vielen deutschen und ausländischen Städten darüber einig, daß es sich bei dieser Beschränkung um eine zweckmäßige und durchaus berechtigte Forderung handelt. Beim Bauindex 2,0 lassen sich auf dem Grundstück die gesetzlich geforderten Stellplätze ohne zu hohen Aufwand schaffen und auf den bei hoher Bebauung verbleibenden freien Flächen die Vorfahrt und die Aufstell- und Arbeitsflächen für den Liefer- und Ladeverkehr noch vernünftig und in ausreichender Größe einrichten.

Ladenzentren

In neuen Wohngebieten sind in der Nachkriegszeit viele zweckmäßige Lösungen für die Gestaltung der zugehörigen Ladenzentren gefunden worden. Dabei sind die Parkflächen für die Wagen der Kunden, die

¹⁾ Bezeichnet das zahlenmäßige Verhältnis der Geschoßflächen eines Hauses zur Grundstücksfläche; bei z. B. 1500 qm Geschoßfläche auf einem Grundstück von 1000 qm beträgt die Geschoßflächenzahl 1,5.

Abstellplätze für die Fahrzeuge der Betriebe und ihrer Beschäftigten, die Flächen für den Liefer- und Ladeverkehr und nicht zuletzt die Fußgängerflächen grundsätzlich voneinander getrennt, zugleich aber doch so angeordnet worden, daß sich möglichst kurze Wege und einfache Betriebsvorgänge ergeben. Gute Lösungen in diesem Sinne sind in den neuen Wohnvierteln mit Ladenzentren (fälschlich oft als Shopping Centers bezeichnet) in der Umgebung Stockholms gefunden worden, die grundsätzlich einer Schnellbahnhaltestelle zugeordnet und dadurch mit dem Stadtzentrum und dem übrigen Stadtgebiet gut verbunden sind.

Das Hamburger Landesplanungsamt hat für die Bemessung der Ladenbebauung in neuen Wohngebieten Regeln ausgearbeitet, nach denen zwar nicht schematisch vorzugehen, wohl aber eine Vorstellung von den jeweils erforderlichen Nutzflächen für Läden zu gewinnen ist. Unsere Landesplaner gehen von einer Verkaufs- und Empfangsfläche einschließlich Büro und Lager von 75 qm als „Ladeneinheit“ aus. Zu einer Wohnbebauung für 1000 bis 1500 Einwohner gehören nach den Ermittlungen und Überlegungen unserer Landesplaner 5 derartige Ladeneinheiten (Ladengruppe), für 5000 bis 7000 Einwohner (Volksschuleinheit) ist ein mittleres Ladenzentrum von 30 bis 50 Ladeneinheiten angemessen und für eine kleine Stadt ein mit 25 000 bis 35 000 Einwohnern sollte neben Ladengruppen für den täglichen Bedarf und Ladenzentren für den wöchentlichen Bedarf ein großes Ladenzentrum mit etwa 100 Ladeneinheiten für den langfristigen, daneben aber auch für den wöchentlichen und täglichen Bedarf vorgesehen werden.

Modernen Ladengruppen und Ladenzentren müssen ausreichende Parkmöglichkeiten zugeordnet sein. Dabei mag interessieren, daß in der Stockholmer Wohnstadt Vällingby ein Drittel der Kunden des Ladenzentrums mit dem Kraftwagen, ein Drittel mit der Schnellbahn oder mit Rädern kommt, und ein Drittel von den umliegenden Wohnbauten aus zu Fuß die Läden aufsucht. Wir fordern in Hamburg auf je 40 qm Laden-Nutzfläche einen Stellplatz auf Privatgrund, sind uns dabei aber im klaren, daß bei der Ladenbebauung auch auf öffentlichem Grund zusätzliche Stellplätze zur Verfügung stehen sollten.

DAS GESCHÄFTSGEBIET HAMBURG-NORD

Wird mit dem Neubau von Wohnvierteln und Arbeitsstätten die erwünschte Auflockerung wohl zonenweise erreicht, so ist damit doch das Problem noch nicht gelöst, wo weitere Geschäftshausbebauung im Stadtgebiet untergebracht werden kann. Werden die Geschoßflächenzahlen beschränkt, so zwingt dies im allgemeinen dazu, entweder das Kerngebiet zu erweitern oder an anderer Stelle zusätzliche Flächen für Geschäftshausbebauung zur Verfügung zu stellen. In Hamburg ist nach der zweiten Methode eine rd. 6 km nördlich der City gelegene Fläche als „Geschäftsbereich Hamburg-Nord“ ausgewiesen worden (Abb. 3), die durch die U- und S-Bahn sehr günstig mit dem übrigen Stadt-

gebiet verbunden ist, sich im Staatsbesitz befindet und mit 87 ha auch eine Größe aufweist, die für den Bau jener Bürohäuser ausreichen wird, die in der City keinen Platz mehr finden, dort aber aus wesentlichen Gründen, etwa wegen unmittelbarer Beziehung zu den übrigen zentralen Verwaltungen, den Banken, der Börse oder dem Hafen, auch nicht errichtet werden müssen. Das Geschäftsgebiet Nord liegt verkehrsgünstig im Stadtgebiet, weil der Straßenverkehr von allen Seiten radial herangeführt wird, ohne den Verkehr zwischen den Stadtgebieten zu beiden Seiten der Alster zu vermehren, der die Lombardsbrücken und die Ost-West-Verbindungen durch die City ohnedies stark belastet. Das wäre der Fall, wenn ein neues Geschäftsgebiet westlich oder ostwärts der Alsterbecken entstehen würde.

Von der Gesamtfläche des Geschäftsgebietes Nord sind 40 % als Grün, 20 % als Verkehrsfläche und 40 % (35 ha) als Baufläche ausgewiesen worden. Davon sollen 30 ha für den Bau von Bürohäusern mit einer Geschoßflächenzahl von 1,5 verwendet werden (Abb. 4). Insgesamt werden demnach rd. 450 000 qm Geschoßfläche (rd. 380 000 qm netto) auf diesem Gebiet geschaffen werden können. Im Geschäftsgebiet Nord werden demnach in Zukunft 30 000 bis 40 000 Menschen tätig sein.

SHOPPING- UND INDUSTRIEZENTREN

In den USA sind bei der strukturellen Veränderung von Großstädten und beim Eindringen neuer Bebauung in das umgebende Gebiet auch andere Wege beschritten worden. Ganz zugeschnitten auf die Möglichkeiten und Forderungen des bis zur letzten Konsequenz entwickelten motorisierten Verkehrs sind die Shopping Centers, jene weit draußen im freien Land gebauten Warenhäuser und Ladenviertel, die in vielen Fällen durch Einrichtungen wie Bibliotheken, Lesesäle, Kinos, Schwimmbäder, Rollschuh- und Eislaufbahnen ergänzt wurden, um sie noch attraktiver zu machen. Bei Detroit ist z. B. das Northland Shopping Center auf einer Fläche von 66 ha eingerichtet worden. Die Hälfte dieser Fläche kann von 12 000 Wagen zum Parken benutzt werden, wobei bei der Aufteilung der Parkflächen Wert darauf gelegt wurde, daß die Fahrzeuge nicht zu eng beieinander stehen, damit die Kunden bequem aus- und einsteigen und ihre Pakete im Wagen verstauen können. Weitere 40 % der Gesamtfläche sind Straßen, Grünanlagen und Wasserflächen und nur 10 % (rd. 6,5 ha) sind überbaut. Die Geschoßflächenzahl liegt wenig über 2,0.

Charakteristisch für die Shopping Centers in den USA ist ihre Lage an modernen Schnellstraßen, die — analog den Schnellbahnen in vielen Großstädten der alten Welt — einer großen Zahl von Kunden die Zufahrt in verhältnismäßig kurzer Zeit möglich machen. In der Umgebung des Northland Shopping Centers wohnen z. B. 550 000 Menschen, die diese Anlage mit dem Wagen in höchstens 20 Minuten Fahrzeit erreichen können.

In den USA werden auch Gewerbe- und Industriezentren weit außerhalb des Stadtgebietes im freien Gelände angelegt. In der Umgebung New Yorks und anderer Großstädte sind in günstiger Lage zu Schnellstraßen sogenannte Industrial Parks teils bereits errichtet worden, teils im Bau oder geplant. Den Berufstätigen wird in den Industrial Parks die Möglichkeit geboten, der Enge und dem Lärm des Zentrums und den Verkehrs- und Parkschwierigkeiten zu entgehen. Wenn sich in der Umgebung dieser neuen Anlagen Wohngebiete und kommunale Bauten und Einrichtungen entwickeln — und das ist der Fall —, dann entstehen auf diese Weise Trabantenstädte in verkehrsmäßig guter Lage. Das ist eine Fortentwicklung der Großstädte, die auch in Europa im allgemeinen als richtig bezeichnet wird. Zunächst wachsen die Industrial Parks allerdings schneller als die zugeordneten Wohngebiete. In dem Fair Lawn Industrial Park im Staate New Jersey siedeln sich 20 Industriebetriebe mit 10 000 bis 12 000 Beschäftigten an, von denen aber etwa die Hälfte noch in New York wohnt. Der Stadt New York gehen durch die Ansiedlung neuer Betriebe außerhalb ihrer Grenzen Steuern verloren, und sie bemüht sich energisch, diese Entwicklung aufzuhalten. In Brooklyn wird deshalb auf einer 80 ha großen Fläche die alte Wohnbebauung niedergerissen, um für Industrie- und Gewerbebetriebe Platz zu schaffen.

PARKEN UND ABSTELLEN

Seit vielen Jahren ist von der Parkraumnot in unseren Städten die Rede. Vielfach, und zwar besonders in den Geschäftsvierteln mit alter Bebauung, besteht tatsächlich ein erheblicher Mangel an Parkmöglichkeiten, wenn auch durch Verkehrsbeschränkungen und in letzter Zeit besonders durch die Verwendung von Parkuhren das Kurzparken erleichtert wird. Unter „Parkraumnot“ wird allerdings oft auch irrtümlich der Mangel an Abstellplätzen verstanden, den z. B. der Berufstätige als ärgerlich empfindet, der sein Kraftfahrzeug von morgens bis abends auf der Straße oder auf einer Freifläche in möglichst unmittelbarer Nähe seiner Arbeitsstätte kostenlos abstellen möchte.

Die Begriffe Parken und Abstellen sollten im Straßenverkehrsrecht und Wegerecht sorgfältig gegeneinander abgegrenzt und auch im Sprachgebrauch unterschieden werden. Hierfür hat sich u. a. auch der Ausschuß „Straße und Verkehr“ des Deutschen Städtetages eingesetzt. In der Straßenverkehrsordnung fehlt es an einer klaren Definition für den „ruhenden Verkehr“. Es ist dort nur indirekt der Begriff Halten definiert: das Halten zum Ein- und Aussteigen und zum Laden und Entladen ist erlaubt, wo Parken verboten ist. Aber was ist Parken?

Wir verstehen hierunter einen Vorgang, der sich zwischen zwei Fahrten mit dem Kraftfahrzeug abspielt, mit diesen Fahrten unmittelbar in Zusammenhang steht und deshalb auch als Verkehrs Vorgang anzusehen ist. An die Fahrt zum Einkauf, zu einer Besprechung oder einem Besuch schließt sich zwangsläufig

das Parken an, das solange dauert, bis der Zweck der Fahrt erreicht, also der Einkauf erledigt oder die Besprechung oder der Besuch beendet ist. Das Parken endet damit, daß der Fahrer zum nächsten Ziel oder schließlich nach Hause fährt. Das Fahrzeug wird aus den verschiedensten Anlässen an immer anderen Stellen geparkt. Niemand würde auf den Gedanken kommen, zu diesem Zweck Garagen zu mieten, auch wenn sie billig zu haben wären.

Unter Abstellen sollten wir dagegen das regelmäßige Außerbetriebsetzen von Kraftfahrzeugen an ein und derselben Stelle während täglich vieler Stunden und an vielen aufeinander folgenden Tagen verstehen. Das ist z. B. der Fall, wenn Kraftfahrzeuge, die für den Weg zwischen der Wohnung und Arbeitsstätte verwendet werden, während der ganzen Geschäftszeit in der Nähe des Arbeitsplatzes stehen bleiben. Auch das „Laternenparken“ in den Wohnstraßen ist Abstellen in diesem Sinne. In beiden Fällen benutzt der Fahrer, wenn er sein Fahrzeug am Fahrbahnrand oder auf dem Gehweg abstellt, den öffentlichen Straßenraum als Ersatz für eine Garage, die er in diesen Fällen sicher in Anspruch nehmen würde, wenn sie kostenlos und in ebenso bequemer Lage zur Verfügung stünde. Der offensichtliche Unterschied zwischen dem Abstellen im Straßenraum und der Benutzung einer Garage besteht darin, daß für die Garage Miete gezahlt werden muß, für den Abstellplatz auf öffentlichem Grund nicht.

Der Bau und die Unterhaltung der Straßen kosten aber bekanntlich viel Geld. Bei Erweiterungen des Straßenraumes im Kerngebiet sind für jeden Quadratmeter sogar bedeutende Summen aufzuwenden. Da diese Kosten überwiegend die Allgemeinheit trägt, steht ihr der öffentliche Grund auch mit Fug und Recht zum Gemeingebrauch zur Verfügung. Gehört nun das Abstellen von Kraftfahrzeugen auf der Straße statt auf privaten Flächen oder in Garagen zum Gemeingebrauch? Wir sind nicht dieser Ansicht. Im neuen hamburgischen Wegegesetz heißt es ausdrücklich, daß es sich bei dieser Art der Benutzung einer öffentlichen Straße oder eines Weges um eine Sondernutzung, nicht um Gemeingebrauch handelt.

Zur Zeit der Pferdefuhrwerke wäre der Unterschied zwischen dem Parken und Abstellen, über den sich damals die Bürger und die Obrigkeit wohl kaum den Kopf zu zerbrechen hatten, sehr einfach zu definieren gewesen. Während eines Einkaufs oder eines Besuchs konnten die Pferde eingespannt bleiben: das war Parken. Niemand würde aber Tag für Tag seine Pferde acht oder zehn Stunden vor dem leeren Wagen in der Nähe seines Arbeitsplatzes stehen gelassen oder sie bei der Wohnung im Sommer und Winter Nacht für Nacht mitsamt dem Wagen an einen Laternenpfahl gebunden haben. Wer Pferd und Wagen besaß, brauchte einen Stall und eine Remise. Die heutigen Fahrzeuge sind in dieser Hinsicht genügsamer. Dadurch laufen wir aber Gefahr, daß mangels Nachfrage keine Gara-

gen gebaut werden, solange die Fahrbahnen und Gehwege noch schlecht und recht für das Abstellen ausreichen. Wo sollen aber im engeren Stadtgebiet bei fortgesetzt zunehmendem Bestand an Kraftwagen in einigen Jahren neue Garagen errichtet werden, wenn dort die letzten Baulücken geschlossen sind?

Zunahme der Motorisierung erhöht „Abstellnot“

Die Motorisierungskennziffer beträgt in Hamburg gegenwärtig 1 Pkw je 8,2 Einwohner. Dabei ist die Beschränkung auf Personenwagen angebracht, weil sich der Bestand an Lastkraftwagen kaum noch ändert und die Zahl der zugelassenen Motorräder rückläufig ist. Nach unseren Berechnungen wird 1970 die Motorisierungskennziffer $6\frac{1}{2}$ Einwohner je Pkw und 1980 etwa $5\frac{1}{2}$ Einwohner je Pkw betragen. Sofern bis zu diesem Zeitpunkt die Einwohnerzahl Hamburgs von gegenwärtig 1,8 Millionen auf 2 Millionen angewachsen ist, würde sich ein Bestand von 360 000 Personenwagen ergeben.

Bei der Betrachtung solcher Zahlen ist es wesentlich, daran zu denken, wer die Eigentümer der Kraftwagen sind und welchem Zweck die Fahrzeuge demnach voraussichtlich dienen sollen. In der Bundesrepublik Deutschland hat sich in den letzten Jahren der Bestand der von der Geschäftswelt, den Behörden, den Angehörigen freier Berufe usw. benutzten Pkw nicht mehr wesentlich vergrößert. Der Zuwachs an Personenwagen kommt fast ausschließlich dadurch zustande, daß sich Arbeiter, Beamte und Angestellte, also Lohn- und Gehaltsempfänger, Fahrzeuge zur privaten Benutzung anschaffen (Abb. 5). Diese Entwicklung ist einerseits durchaus erfreulich. Sie läßt deutlich den höheren Lebensstandard erkennen, den wir erreicht haben und dessen weiteres Ansteigen uns nur recht sein kann. Auf der anderen Seite gerät der Verkehrsplaner aber in Verlegenheit, wenn er sich vorstellt, daß ein sehr großer Teil der neuerdings motorisierten Berufstätigen zweifellos die Absicht hat, den Wagen für die täglichen Fahrten zwischen der Wohnung und Arbeitsstätte zu verwenden. Damit werden sich nicht nur die Berufsspitzen im Straßenverkehr verschärfen, sondern auch die „Abstellnot“ wird immer krassere Formen annehmen.

Eine umfassende Verkehrserhebung hat ergeben, daß von den in der Hamburger Innenstadt beschäftigten 220 000 Menschen rd. 10% mit Kraftwagen den Weg zwischen ihren Wohnungen und Arbeitsstätten zurücklegen. Bei durchschnittlich 1,8 Insassen je Wagen kommen zu diesem Zweck Tag für Tag rd. 12 000 Wagen in die City. Erhebungen des ruhenden Verkehrs in der Hamburger Innenstadt, u. a. mit Hilfe von Luftbildern, haben andererseits ergeben, daß hier gleichzeitig höchstens 18 000 Pkw als „ruhender Verkehr“ auftreten. Setzen wir voraus, daß etwa 40% der Fahrzeuge der Berufstätigen (5000 Wagen) nur für die Wege zwischen den Wohnungen und der Innenstadt und 60% (7000 Wagen) während der Geschäftszeit auch noch

für andere Zwecke verwendet werden, dann ergibt sich, daß 5000 der insgesamt verfügbaren 18 000 Stellplätze nur je einem Parkvorgang dienen, die restlichen 13 000 Stellplätze aber rd. 65 000 Parkvorgänge möglich machen, weil jeder dieser Plätze täglich im Durchschnitt fünfmal benutzt wird. Die durch abgestellte Fahrzeuge blockierten 5000 Stellplätze machen 28 % des Bestandes an Stellplätzen aus, ermöglichen aber nur 7 % der insgesamt 70 000 Parkvorgänge, die sich Tag für Tag in der Hamburger Innenstadt abspielen. Die bereits häufig und in vielen Zusammenhängen gezeigte unrationelle Nutzung der Stellplätze durch abgestellte Fahrzeuge wird auch an diesem Beispiel deutlich.

Kann nun durch organisatorische oder bauliche Maßnahmen der offenbar ständig zunehmende Bedarf an Abstellplätzen für die Kraftwagen der im Stadtzentrum Beschäftigten überhaupt gedeckt werden? Setzen wir voraus, daß die Zahl der Arbeitsstätten in der Hamburger Innenstadt nicht mehr zunimmt, also auch in einigen Jahren noch 220 000 beträgt, von den in der Innenstadt Beschäftigten aber nicht mehr 10 % wie heute, sondern jeder Vierte die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsplatz mit dem Wagen zurücklegen möchte. Dann würden 55 000 Berufstätige mit etwa 30 000 Wagen in die Innenstadt fahren, für die entweder Parkplätze mit einer Gesamtfläche von 75 ha (von insgesamt 125 ha Bauflächen und Grün) oder fünfzig Parkhäuser von mittlerer Größe mit je 600 Stellplätzen zur Verfügung stehen müßten. Es ist aber offensichtlich nicht möglich, mehr als die Hälfte der Bebauung der Hamburger Innenstadt niederzureißen, um Abstellplätze zu schaffen oder 50 Parkhäuser zu errichten, nachdem beim besten Willen nur die Flächen für 10 bis 12 derartige Bauten ausgespart werden konnten (Abb. 6).

Nach der Parkraumplanung für die Hamburger Innenstadt ist eine Vermehrung der Zahl der Parkstände von 18 000 auf 25 000 bis 28 000, d. h. um 7000 bis 10 000 Parkstände möglich, die zum größten Teil durch die mehrgeschossige Nutzung verfügbarer Flächen, d. h. durch die Errichtung von Parkbauten geschaffen werden sollen. Von den in Hamburg zugelassenen 230 000 Personenwagen handelt es sich bei rd. 100 000 um Fahrzeuge des Gewerbes, des Handels, der Industrie und

der Angehörigen freier Berufe. Vorausgesetzt, daß diese Zahl in wesentlich geringerem Maße als die Zahl der Personenwagen der Lohn- und Gehaltsempfänger zunimmt, werden die künftig in der Innenstadt verfügbaren Parkmöglichkeiten für den „Geschäftsverkehr“ ausreichen.

PARK- AND RIDE-SYSTEM

Unsere Parkraumbilanz für das Kerngebiet führt damit zu dem Ergebnis, daß es unmöglich ist, den Wünschen der in der Innenstadt Beschäftigten nach Abstellplätzen für ihre Kraftfahrzeuge zu entsprechen. Wir werden statt dessen für Parkmöglichkeiten an den Haltestellen der Schnellbahnen sorgen, d. h. die Vorteile zu nutzen versuchen, die das „Park- and Ride-System“ bieten kann, und wir arbeiten ferner mit allem Nachdruck an der Verbesserung der Nahverkehrsmittel, die 75 % der in der Innenstadt Beschäftigten ans Ziel bringen. Senat und Bürgerschaft haben in Hamburg für richtig erkannt, daß Jahr für Jahr sehr hohe Beträge aufgewendet werden, damit das vorhandene Schnellbahnnetz um neue Linien erweitert wird.

Von dem Ergebnis dieser summarischen Betrachtung abgesehen, sind Parkbauten in den Kerngebieten unserer Großstädte für den geschäftlich notwendigen Verkehr unentbehrlich. Bei der Wahl des Standortes, der Bauform und der Betriebsweise für derartige Anlagen gibt es keine Patentlösungen. Auf Grundstücken von 2000 bis 3000 qm Größe sind im allgemeinen Parkhäuser mit Rampen errichtet worden, wobei je nach dem Zuschnitt der Fläche, der Lage der Zu- und Ausfahrten und der gewählten Betriebsweise gerade Rampen, d'Humy-Rampen (Abb. 7) oder Wendelrampen vorteilhafter sein können. Auf kleineren Flächen sind Parkbauten mit mechanischen Fördereinrichtungen in mannigfaltigen Formen errichtet worden. Dabei haben sich Anlagen mit einfachen Aufzügen ebenso bewährt wie Autosilos mit Einrichtungen für das Bewegen der Wagen in Vertikal- und Längsrichtung oder Querrichtung oder Paternoster, die in senkrechter oder horizontaler Lage angeordnet worden sind. Bürohäuser, Hotels, Kinos usw. sind neuerdings mit Parkbauten kombiniert worden (Abb. 8). Dabei wurden technisch zweckmäßige und ansprechende Lösungen gefunden.