



Stellplätze in Stralsund: Relikt aus den Zeiten des VW Käfer

VERKEHR

Panzer im Parkhaus

Die Autos werden größer, die Parklücken nicht. Experten fordern, Stellplätze um mindestens 20 Zentimeter zu verbreitern.

Für die etwas korpulente Dame aus dem Ruhrgebiet beginnt der Tag in der Hansestadt mit einer körperlichen Herausforderung. Im Parkhaus am Hamburger Wahrzeichen St. Michaelis, kurz „Michel“ genannt, hat ihr Partner den Toyota Avensis Kombi morgens um elf in eine freie Parklücke gesteuert; jetzt muss sie sich hinauszwängen aus dem silbergrauen Fahrzeug.

Vorsichtig öffnet sie die Beifahrertür, um den nebenan parkenden Wagen nicht zu beschädigen, dann kämpft sie sich Zentimeter für Zentimeter durch den Spalt, der die Freiheit bedeutet. „Puuuhhh“, stöhnt sie mit eingeklemmtem Busen in Richtung des Fahrers, „da hasse aber wat eng geparkt.“

Dem Fahrer ist jedoch kein Vorwurf zu machen, er hat den Avensis (Breite: 1,81 Meter) mittig in der markierten Zone zwischen einem Nissan Patrol (1,84 Meter) und einem VW Sharan (1,81 Meter) platziert. Dass sich seine Partnerin beim Aussteigen quält, liegt nicht nur an deren Körperumfang: Die Autos, die auf Deutschlands Straßen unterwegs sind, werden von Jahr zu Jahr größer, Parkbuchten sind aber in der Regel genauso breit wie vor vier Jahrzehnten – etwa 2,30 Meter.

„Ein komfortables Parken ist heutzutage schwerer denn je“, sagt Andreas Schuster, Direktor des Instituts für Verkehrssystemtechnik in Zwickau. Der Forscher hat fast drei Millionen Daten zur „geometrischen Entwicklung“ der in Deutschland zugelassenen Autos zusammengetragen und ausgewertet. Sein Befund: Kleinwagen und Autos aus der Mittel- und Kompaktklasse sind seit dem Jahr 2000 um durchschnittlich 19 Zentimeter länger und 15 Zentimeter breiter geworden. „Fahrzeugflotte und Anlagen für den ruhenden Verkehr passen immer weniger zusammen“, bilanziert der Experte.

Besonders des Deutschen Lieblingsauto, der Golf von Volkswagen, wächst und wächst und wächst. Das Modell, das derzeit verkauft wird, ist 17 Zentimeter breiter als der Golf I von 1974. Und der Golf VII, der Ende des Jahres auf den Markt kommt, wird noch einmal 1,3 Zentimeter breiter und 5,6 Zentimeter länger.

Verschärft wird das Platzproblem dadurch, dass viele Autofahrer in den vergangenen Jahren auf SUV, Geländewagen und Großraum-Vans umstiegen. 5,5 Millionen dieser Autos sind schon in Deutschland angemeldet, 1,3 Millionen mehr als 2006. VW Touareg (1,94 Meter) oder Audi Q7 (1,98 Meter) blockieren mit ihren Panzer-Maßen gern auch mal zwei Lücken, wenn sie nicht genau in der Mitte eingeparkt werden. „Durch SUV und Vans ist die Stellplatzsituation in vielen deutschen Stadtvierteln angespannter als jemals zuvor“, sagt Schuster.

Wie groß ein Pkw-Parkplatz sein muss, ist in den deutschen Garagenverordnungen geregelt. Jedes Bundesland hat eine eigene, fast alle sind ein Relikt aus den Zeiten des VW Käfer von 1970 (Breite: 1,58 Meter) und schreiben mindestens 2,20 bis 2,30 Meter vor. Die Bauministerkonferenz der Bundesländer sperrte sich bisher gegen eine Anpassung: Die Politi-

ker gehen noch immer davon aus, dass die Menschen auf kleine Fahrzeuge umsteigen werden. Schuster ist da „sehr skeptisch“ – und fordert Lücken von „mindestens 2,50 Meter, besser 2,60 Meter“.

Unterstützt wird der Forscher unter anderem vom ADAC. Zwar gebe es noch keine Zahlen, die einen Anstieg der Parkunfälle belegen würden – Dellen und Lackkratzer, die zum Beispiel beim Türöffnen entstehen, würden der Polizei und den Versicherungen ja meist gar nicht gemeldet. „Aber man kann davon ausgehen, dass es gerade in Parkhäusern immer öfter zu kleinen Schäden kommt“, sagt ADAC-Sprecher Ronald Winkler.

Der „Bundesverband Parken“, in dem Deutschlands Parkhaus- und Parkplatzbetreiber organisiert sind, steht einer Änderung der Garagenverordnung durchaus wohlwollend gegenüber; in einigen Parkhäusern wurden die Stellplätze auf Wunsch der Kunden tatsächlich auch schon verbreitert. Dennoch brauche man eine Bestandsregelung, teilt der Verband mit. Sonst drohten Einnahmeausfälle in Millionenhöhe, die durch höhere Gebühren ausgeglichen werden müssten.

Gerade in Tiefgaragen sei es oft schwierig, die Stellplätze um 20 Zentimeter zu verbreitern, sagt Henning Tants, Vorstandssprecher der Sprinkenhof AG und zuständig für die Tiefgarage am Hamburger Michel. Zwischen den Stützpfählern seien oft drei Parklücken angelegt. Wer etwas an der Breite ändere, müsse aus drei Stellplätzen zwei machen. „So könnten wir zum Beispiel am Michel nur zwei Drittel der bisherigen Plätze anbieten und müssten die Ticketpreise um 30 Prozent erhöhen“, sagt Tants, „das kann keiner wollen.“

Wer Probleme beim Parken oder Ein- und Aussteigen habe, der solle „einfach auf ein kleines Auto umsteigen“.

GUIDO KLEINHUBBERT