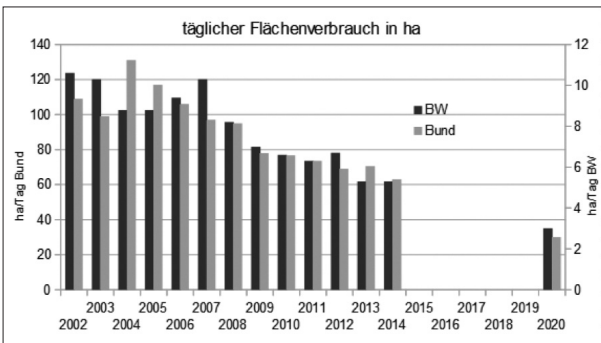


# Flächensparen durch Parkhäuser

Erhebung in ausgewählten Gebieten in Baden-Württemberg

Die Umwandlung von Freiflächen (z.B. Landwirtschaftsflächen, Wald) in Siedlungsflächen hat sich in den letzten Jahren zwar etwas verlangsamt, liegt aber noch weit über einem vertretbaren Maß. Das Ziel der Bundesregierung, den täglichen Flächenverbrauch auf 30ha zu begrenzen, liegt noch in weiter Ferne. Gleiches gilt bei prozentualer Übertragung für den entsprechenden Wert für Baden-Württemberg.



(Quelle: eigene Darst. auf Basis von Zahlen des Ministeriums für Verkehr BW und des Bundesministeriums für Umwelt und Bauen)

Während bei den Wohnflächen der Verbrauch durch verstärkte Innenentwicklung und Verdichtung auch mit den neuen Baugebieten spürbar zurückgegangen ist, wird mit Flächen für den gewerblichen Bedarf weiterhin großzügig umgegangen – insbesondere im ländlichen Raum. Betrachtet man das Preisniveau für Gewerbebauland, verwundert das nicht: Zum Teil werden erschlossene gewerbliche Bauflächen für 50 €/m<sup>2</sup> und weniger angeboten – deutlich unterhalb der Kostendeckungsgrenze.

Auch wenn unstrittig ist, dass für Produktion und Handel Flächen benötigt werden, müssen manche Entwicklungen doch infrage gestellt werden. Aus Sicht des Landeskonservationsverbands (LNV) sind u.a. die großen Flächen, die Parkplätze in Gewerbegebieten und Sondergebieten in Anspruch nehmen, vermeidbar. Bei Einkaufszentren, zentralen Freizeiteinrichtungen und großen Arbeitgebern bestehen hektarweise ebenerdige Parkplätze.

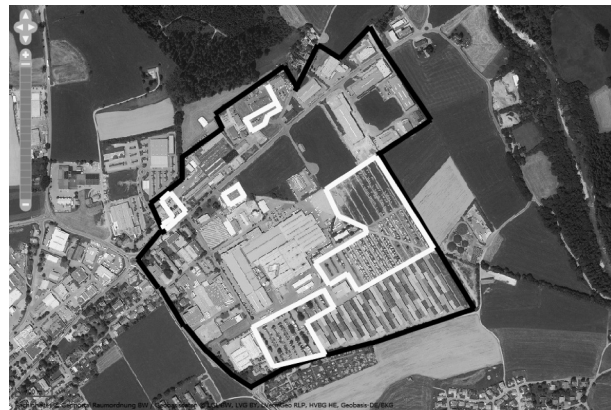


SAP-Arena mit Parkplätzen (Foto: Manfred Grohe, in: LNV 2011)

## Projekt und Ergebnisse

In einem Projekt untersuchte der LNV Baden-Württemberg, wie viel Fläche sich einsparen ließe, wenn statt ebenerdigem Parken verstärkt Parkhäuser und Tiefgaragen genutzt würden. Es wurden alle Gewerbegebiete über 5 ha in den Landkreisen Ravensburg und Böblingen untersucht, also in zwei Landkreisen mit hoher wirtschaftlicher Dynamik einerseits im ländlichen Raum und andererseits im Ballungsraum. Zudem wurden Gewerbegebiete entlang der A81 zwischen Stuttgart und Singen und der A5 im Rheintal einbezogen.

Über das automatisierte Raumordnungskataster wurden Daten über die Gewerbegebiete ermittelt, insbesondere die Größe. Sofern das Gebiet noch nicht vollständig bebaut war, wurde die Größe korrigiert. Aus Luftbildern wurde der Anteil der Parkierungsflächen erfasst, wobei nur größere Flächen ab ca. zehn Stellplätzen berücksichtigt wurden. Die Daten wurden tabellarisch erfasst und daraus die absolute und die prozentuale Fläche der Parkplätze ermittelt.



Beispiel: Gewerbegebiet bei Isny mit Eintragung größerer Parkierungsflächen (weiß) (Quelle: © 2016 google.Kartendaten 2016 © Geobasis-DE/BKG [© 2009 google])

Unter der näherungsweisen Annahme, dass der Flächenbedarf für Parkhäuser um einen Faktor entsprechend der Zahl der Parkdecks geringer wäre, wurde errechnet, wie viel Fläche sich sparen ließe, wenn vierstöckige Parkhäuser errichtet würden. Das Ergebnis ist in Tabelle 1 dargestellt.

Der Flächenanteil von Großparkplätzen an der Gewerbegebietsfläche liegt in allen untersuchten Gebieten unter 10% und damit niedriger als erwartet. Am höchsten liegt er mit 9,35% im Kreis Böblingen.

Durch vierstöckiges Parken ließe sich in den vier genannten Gebieten rund 200 ha Baufläche gewinnen, das entspricht vier bis fünf Prozent der Gewerbefläche – allein die Hälfte davon im Kreis Böblingen. Würden die freiwerdenden Flächen für gewerbliche Zwecke genutzt, so bräuchte in diesem Umfang rechnerisch kein neues Gewerbebauland ausgewiesen zu werden. Bei Audi in Neckarsulm wurde

TAB. 1: PARKPLATZANTEILE IN GWERBEGEBIETEN IN VIER REGIONEN BADEN-WÜRTTEMBERGS

Untersuchte Gewerbeflächen in Regionen	Gesamtfläche der Gewerbegebiete in ha	Davon Großparkflächen ha	%	Möglicher Flächengewinn durch Parkhäuser (4 Decks)
Landkreis Ravensburg	773,2	43,7	5,65%	32,8
Landkreis Böblingen	1554,5	145,4	9,35%	109,0
Stuttgart-Singen	527,5	22,4	4,25%	16,8
Karlsruhe-Basel	1.863,4	71,5	3,84%	53,7

(Quelle: eigene Darstellung)

dies so praktiziert: Ein bestehender ebenerdiger Parkplatz wurde mit einem Parkhaus überbaut und so 1.250 zusätzliche Stellplätze geschaffen.

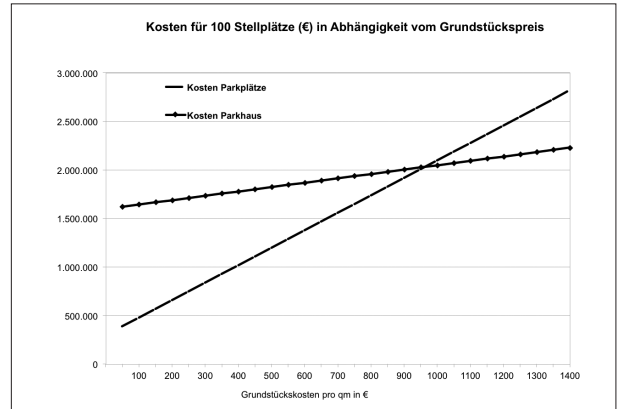
### Interpretation und Schlussfolgerung

Dass immer noch großflächige ebenerdige Parkplätze angelegt werden, dürfte im Wesentlichen an den geringeren Kosten im Vergleich zum Parkhaus liegen. Ein ebenerdiger Stellplatz lässt sich für ca. 3.000 € anlegen, ein Parkhausstellplatz kostet etwa 16.000 € (Sturm 2010). Hinzu kommen die Grundstückskosten, die beim Parkhaus pro Stellplatz allerdings deutlich geringer ausfallen. Im nachfolgenden Diagramm ist dargestellt, ab welchem Baulandpreis der Bau eines vierstöckigen Parkhauses kostengünstiger wäre als ebenerdige Bauplätze.

Da erst bei Grundstückspreisen ab 1.000 €/m<sup>2</sup> Kostengleichheit erreicht wird, ist verständlich, dass außerhalb der Ballungsräume oder von Innenstädten nur selten Parkhäuser errichtet werden. Will man dieses Potenzial für Innenverdichtung erschließen, sind deshalb Lenkungsmaßnahmen wie Ordnungsrecht oder Abgaben erforderlich. Zwar könnten Kommunen in den Bebauungsplänen auch heute schon ebenerdiges Parken beschränken. Dies bleibt allerdings Theorie, solange die Kommunen untereinander in Konkurrenz um die Ansiedlung von Gewerbebetrieben stehen.

Sinnvoll wäre daher eine Regelung in der Landesbauordnung. Bei einer ordnungsrechtlichen Regelung wäre ab einer Mindestzahl von Parkplätzen (Bagatellgrenze) ebenerdiges Parken zu untersagen. Da diese Regelung nur neue Gebäude und Projekte betreffen würde, wäre auch eine Abgabe auf (bestehende und neue) Parkierungsflächen sinnvoll. Diese würde auch den Bestand erfassen und dort Anreize für effizientere Nutzung von Flächen setzen.

Alle Regelungen würden dazu führen, dass das Parken spürbar teurer würde – zunächst für die Betreiber der Parkplätze, bei Kostenweitergabe auch für die Nutzer.



(Quelle: Mittelwerte errechnet nach Sturm 2010, Folie 5)

Dadurch würden Impulse für ein nachhaltigeres Verkehrsmanagement gesetzt. Firmen hätten ein Interesse, durch geeignete Management-Maßnahmen ihren Pkw-Mitarbeiterverkehr zu begrenzen. Dies könnte geschehen durch Kostenweitergabe an die Parkplatznutzer, Jobtickets, Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten bis hin zu Angeboten des öffentlichen Verkehrs. Nach der Landesbauordnung Baden-Württemberg (§ 37, Abs 4) kann die Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen bei Nutzung von Jobtickets reduziert werden. Dann entstünde neben einem erweiterten Flächenspareffekt zusätzlich ein Impuls in Richtung nachhaltiger, umweltverträglicher Mobilität.

Gerhard Bronner, Dr., Vorsitzender des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg, [Gerhard.bronner@lnv-bw.de](mailto:Gerhard.bronner@lnv-bw.de)

### Quellen

Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (Hg.) (2011): LAND – Natur und Umwelt in Baden-Württemberg. Eine Bilanz in Bildern. Karlsruhe  
 Sturm, Peter (2010): Wirtschaftliche Aspekte des Parkraummanagements. Frankfurt am Main ([www.ziv.de/veranstaltungen/symposien/60/123/downloads/Sturm\\_FIV\\_Symp\\_Parken\\_140409.pdf](http://www.ziv.de/veranstaltungen/symposien/60/123/downloads/Sturm_FIV_Symp_Parken_140409.pdf))



Anzeige

## StadtCAD XPlanung

zukunftsicherer Standard  
 höchste Funktionalität  
 intuitive Bedienung

StadtCAD Die Zukunft planen