

Neubau von zwei Einzelhandelsmärkten von PENNY und EDEKA im Waagerner Tal in Möckmühl

Verkehrstechnische Beurteilung der Stellplatzanlage

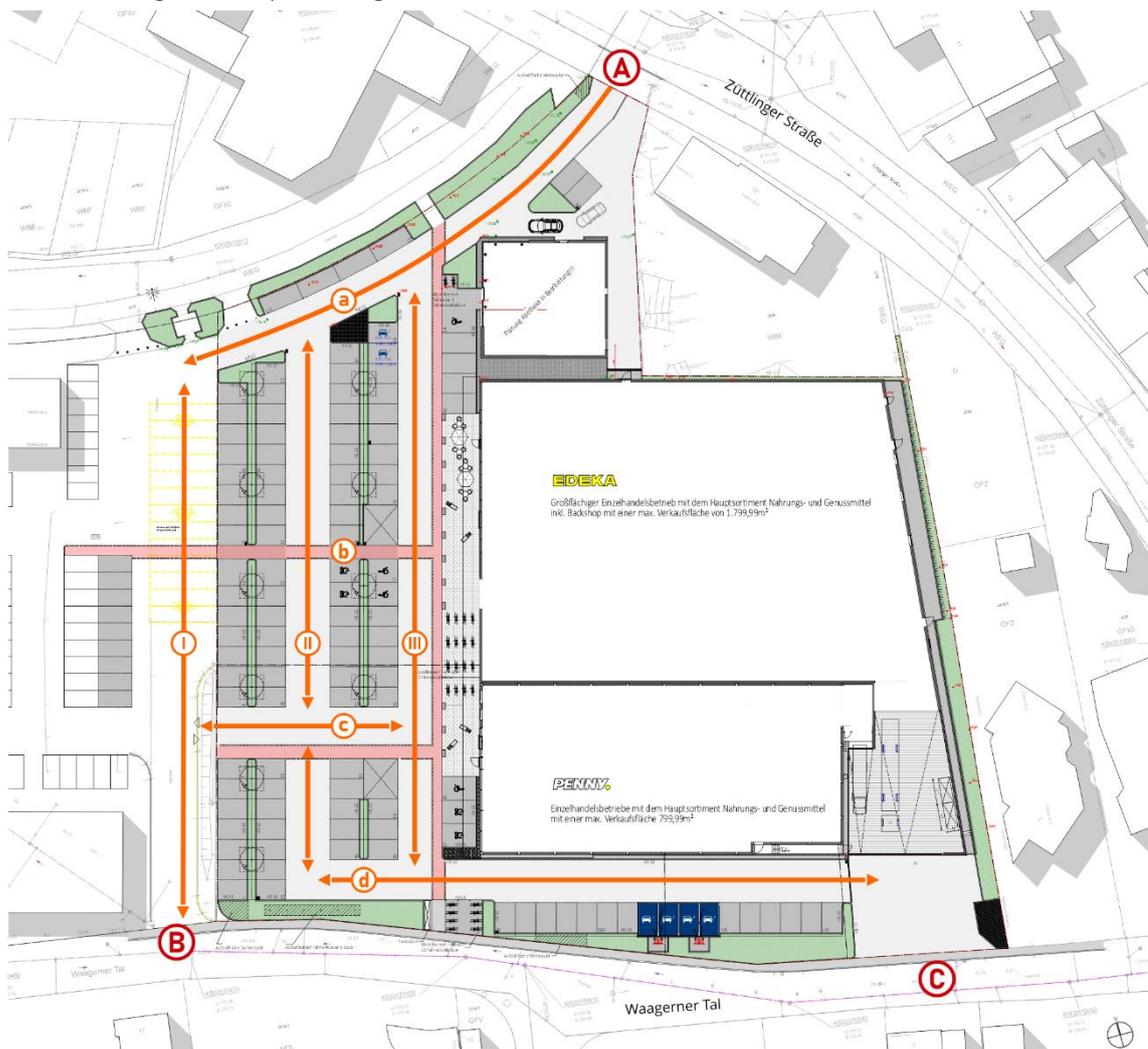
- Analyse und Bewertung des Parkplatzlayouts und der Fußgängerführung -

Beschreibung des Entwurfs

Bei der zu beurteilenden Anlage handelt es sich um eine private Stellplatzanlage auf der Fläche der beiden geplanten Einzelhandelsmärkte. Zudem soll dort die Apotheke, welche bereits heute an diesem Standort angesiedelt ist, einen Neubau erhalten.

Die Erschließung der Stellplatzanlage erfolgt über drei Punkte:

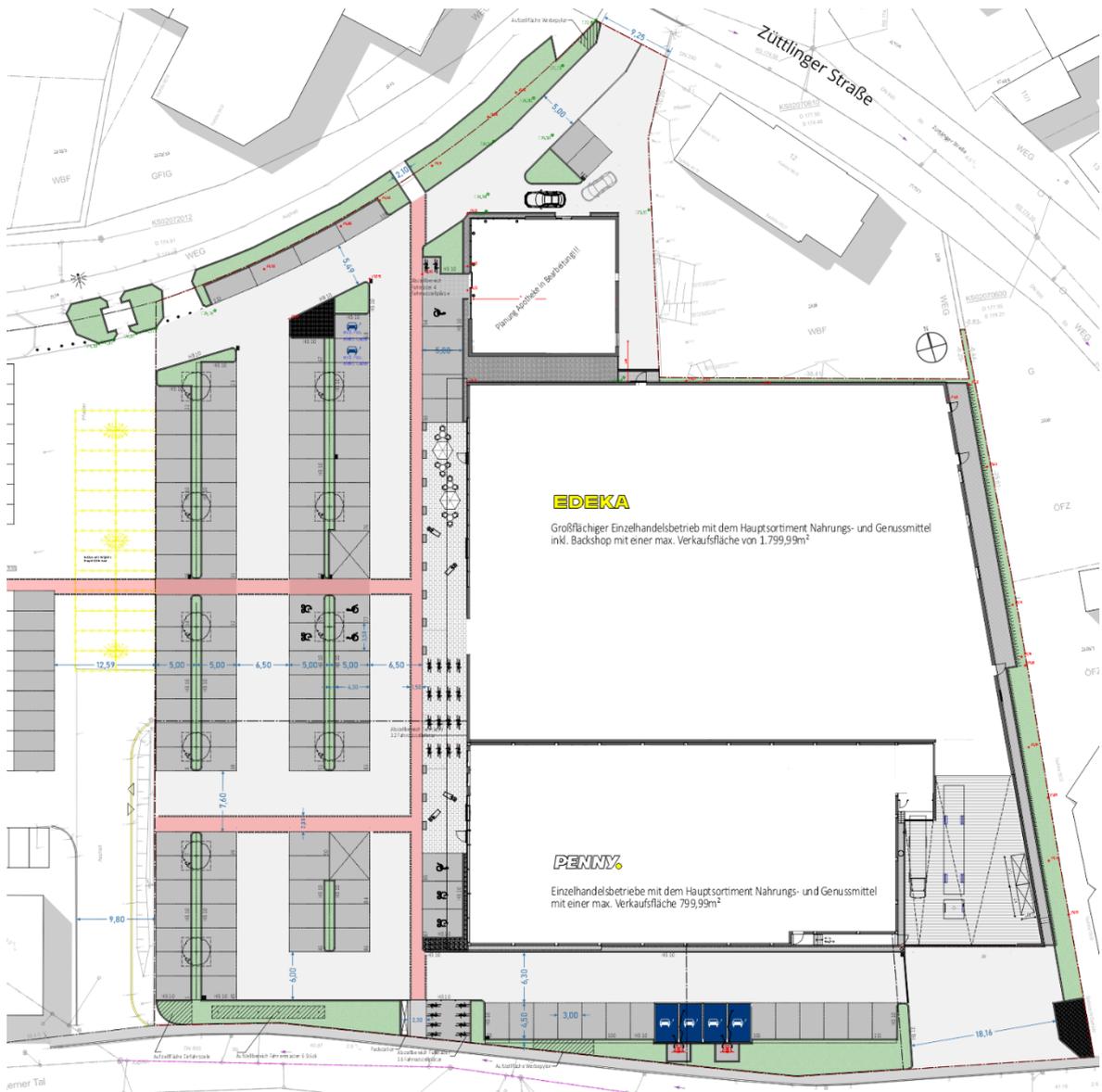
- Anschluss Nord an die Züttlinger Straße, nur Zufahrt (a)
- Anschluss Süd an die Straße Waagerner Tal, gemeinsame Erschließung mit dem benachbarten Fachmarktzentrum (b)
- Anschluss II an die Straße Waagerner Tal, hauptsächlich zur Anlieferung, ergänzend zur Erschließung der Stellplatzanlage (c)



Übersichtsplan der Stellplatzanlage mit Bezeichnung der Zufahrten und Fahrgassen

Die Stellplatzanlage ist im Wesentlichen durch vier Parkreihen gegliedert, welche parallel zu den geplanten Gebäuden der zwei Einzelhandelsmärkte angeordnet sind. Hier werden 94 Stellplätze angeboten, davon 8 Stellplätze in auf 3,50 m vergrößerte Breite als Behindertenstellplätze oder für Familien mit Kindern. Ergänzend befinden sich südlich der Gebäude an der Straße Waagerner Tal weitere 17 Pkw-Stellplätze (davon 4 mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge), vier Längsparkplätze an der nördlichen Erschließung sowie 2 Stellplätze vor der Apotheke. Zusammen umfasst die Stellplatzanlage somit 117 Pkw-Stellplätze.

Die Regelparkstände des Entwurfes weisen ein Maß von 5,00 × 3,00 m auf. Hiermit sind diese um 0,50 m breiter als die Vorgabe mit 2,50 m aus dem zugehörigen Regelwerk der EAR¹. Bei der Parkstandtiefe ist zu beachten, dass sich diese aus 4,30 m befestigter Fläche sowie 0,70 m für den Überhang im Bereich der begrünten Mittelstreifen zusammensetzt. Dies entspricht den Vorgaben der EAR.



Übersichtsplan mit den wesentlichen Maßen der Stellplatzanlage

Die Fahrgassen weisen Breiten zwischen 6,00 m und 12,60 m auf. Die beiden Hauptfahrgassen in den Achsen II und III sowie die Erschließung in der Achse c haben eine Breite von 6,50 m. Damit

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV),
Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05), Köln - 2005

werden die Vorgaben der EAR mindestens eingehalten, meist jedoch überschritten. Die vorgenannten Angaben setzen sich aus dem asphaltierten Fahrbahnbereich zusammen. Hiervon wird zwar ein Streifen von 2,00 m zur Hervorhebung der Fußgängerführung abmarkiert, kann jedoch in üblicher Weise für Ein- und Ausparkvorgänge genutzt werden.

Fußgängerführung

Für die Fußgängerführung im Bereich der geplanten Stellplatzanlage ist im vorliegenden Fall primär der reine Fußgängerquell- und -zielverkehr zu den beiden geplanten Einzelhandelsmärkten sowie die Fußwege zwischen den geparkten Kfz und den Einkaufsmärkten zu berücksichtigen. Letzterer wird in seiner Frequenz deutlich überwiegen. Untergeordnet kann die Fußwegeverbindung in der Achse III auch von Fußgängern in der Relation zwischen der Daimlerstraße und dem Jagsttal-Weg genutzt werden.

Hierfür hat der Planer ein transparentes System der Fußwegebeziehungen entworfen. Diese werden niveaugleich mit der Fahrbahn geführt und farblich sowie durch Randmarkierung hervorgehoben. Der Kern dieses Systems bildet eine Nord-Süd-Verbindung, welche von der Straße ‚Waagerner Tal‘ bis zum Jagsttal-Weg führt und an der die Zu- und Ausgänge der beiden Einzelhandelsmärkte sowie der Apotheke liegen (Achse III). Hiervon ausgehend sind zwei Querverbindungen angelegt, welche den Parkplatz erschließen und eine fußläufige Verbindung zum benachbarten Fachmarktzentrum herstellen (Achse b und c).

Beurteilung und Empfehlungen

Die geplante Stellplatzanlage für den Neubau der beiden Einzelhandelsmärkte PENNY und EDEKA am Waagerner Tal in Möckmühl erfüllt die Anforderungen an die Grundmaße für Parkstände und Fahrgassen nach der EAR. In der Regel werden diese Maße übertroffen, sodass von einer guten Befahrbarkeit der Stellplatzanlage auszugehen ist.

Die Führung der Fußgänger über den Bereich der Fahrgassen entspricht der üblichen Praxis bei Stellplatzanlagen. Zur Verdeutlichung der Fußgängerführung erhalten diese eine farbliche Markierung auf der Fahrbahn. Eine separate Führung der Fußgänger ist insbesondere bei Parkplätzen mit Verbindung mit Einkaufsfunktion nicht zielführend. Zum einen wird beim Einkauf in der Regel der Kofferraum genutzt. Dieser befindet sich beim Vorwärts-Einparken auf Seite der Fahrgasse. Für ein Beladen von der Fahrbahn-abgewandten Seite müsste rückwärts eingeparkt werden. Zum anderen ist die bewährte Führung der Einkaufswagen über die Fahrgassen einer separaten Führung vorzuziehen. Zu bedenken ist auch, dass eine separate Führung von Gehwegen „hinter“ den Parkständen zu einem erhöhten Flächenverbrauch führt und einen erhöhten Versiegelungsgrad (Entfall der Grünstreifen zwischen den Parkstandreihen) bedingt.

Aus verkehrsplanerischer Sicht verbleiben die folgenden Empfehlungen zur Optimierung der Stellplatzanlage

- Reduzierung der Parkstandbreite auf ein Maß zwischen 2,70 m und 2,80 m.

Der planerische Ansatz, die Breite eines Parkstands über dem aktuell laut EAR noch empfohlenen Maß von 2,50 m vorzusehen, ist richtig und nachvollziehbar. Zum einen stellt dieses Maß, entgegen den in den Gargagenverordnungen noch aufgeführten geringeren Maßen, bei den in den letzten Jahren immer breiter gewordenen Pkw zunehmend ein Mindestmaß an Gebrauchstauglichkeit dar. Zum anderen handelt es sich um eine Stellplatzanlage mit einer hohen Wechselfrequenz und entsprechend vielen Parkvorgängen. Hier haben sich breitere Stellplätze bewährt. Diese dienen zügigeren Ein- und Ausparkvorgängen und erleichtern dank weiter öffentlicher Türen das Ein- und Aussteigen.

Die Erfahrungen auch bei Stellplatzanlagen von Mitbewerbern zeigen, dass sich hier Maße zwischen 2,70 m und 2,80 m auch mit aktuellen Fahrzeugtypen wie mittelgroßen SUV bewähren.

Bei den aktuell vorgesehenen 117 Stellplätzen bedeutet dies, dass man bei Stellplatzbreiten von 2,70 bis 2,80 m zusätzliche 7 bis 11 Stellplätze realisieren könnte².

- **Neugestaltung der Zufahrt an der Züttlinger Straße**
Die aktuelle Zufahrt an der Züttlinger Straße weist eine Breite von 9,25 m auf. Dies ist für die folgende Einbahnsituation mit reiner Zufahrt aus Richtung der Züttlinger Straße nicht erforderlich. Zur besseren Fassung dieser Situation empfiehlt es sich, die Zufahrt enger zu fassen. Hier ist auch eine Markierung ausreichend, z.B. in Kombination mit einer markierten Fußgängerführung aus dem Bereich der in Gegenlage einmündenden Lehlestraße.
- **Breite der Erschließungsachse a**
Die nördliche Zufahrt ist als Einbahnstraße konzipiert. Hierfür ist eine Fahrbahnbreite von 5,50 m nicht erforderlich. Im Gegenteil werden hierdurch Fahrten in die Gegenrichtung gefördert. Für eine Einbahnstraße ist eine Fahrbahnbreite von 3,50 m ausreichend und bleibt für Pkw gut befahrbar.
- **Entfall der Längsparkstände**
Die vier Längsparkplätze an der nördlichen Hauptzufahrt sind in der Nutzung nicht attraktiv und behindern ggfs. den Zufluss in die Fahrgassen der Parkstandreihen. Im Zusammenhang mit der vorgenannten Verschmälerung der Fahrgasse in der nördlichen Zufahrt könnte man diese vier Parkstände entfallen lassen und stattdessen vier weitere Parkstände in den Parkstandreihen vorsehen.
- **Breite des Fußgängerweges in der Achse III**
Dieser Fußweg wird die wesentlichen Funktionen für die Fußwegeerschließung übernehmen. Hier liegen die Zugänge der beiden Einzelhandelsgeschäfte und der Apotheke. Gleichzeitig wird hierüber eine Verbindung zwischen dem Jagsttal-Weg und dem Waagerner Tal hergestellt. Daher bietet es sich an, diesen durchgehend in einer Breite von 2,00 m herzustellen.
- **Verbindung zwischen Jagsttal-Weg und Anschluss Parkplatz**
Dieser Anschluss wird von seiner Bedeutung her der wichtigste Zugangspunkt für den Geh- und Radverkehr. Daher wird empfohlen, diesen Anschluss auf ein Maß von 3,00 m zu verbreitern, um die dort stattfindenden Verkehrsbewegungen (ein- und ausbiegende Radfahrer plus Fußgänger) konfliktärmer abzubilden. Ergänzend hierzu sollten Eckausrundungen ($r = 1\text{ m}$) oder Eckabschrägungen am Anschluss zum Jagsttal-Weg vorgenommen werden, um die Fahrkurven des Radverkehrs besser abzubilden.

² In dieser Ermittlung bleiben die 8 Stellplätze mit erweiterter Breite für Gehbehinderte und Eltern mit Kind sowie die 4 Stellplätze für Elektrofahrzeuge unberücksichtigt. Ausgangsbasis sind somit 105 Stellplätze in 3,00 m Breite.