

**Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 6/2012**

Sachgebiet 02.5: Mitfahrerparkplätze

**Oberste Straßenbaubehörden der Länder**

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES: Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

**Betr.: Grundsätze zum Bau von Mitfahrerparkplätzen an  
Bundesfernstraßen**

**Bezug:** Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 34/2001  
vom 25. September 2001 (S 26/38.56.10-30/46 Va 2001)

**Anlg.:** Informationsblatt

**I.**

(1) Zukünftig sollen fernverkehrsrelevante Pkw-Mitfahrerparkplätze mit verkehrlichem Bezug zu Anschlussstellen der Bundesautobahnen nach ihrem Neu- bzw. Ausbau in der Baulast des Bundes liegen. Hierzu wurden auf Grundlage eines Bund-/Länder-Arbeitskreises die Grundsätze festgelegt, wo, in welchem Umfang und mit welchem Ausbaustandard Pkw-Mitfahrerparkplätze neu zu bauen oder zu erweitern sind. Ich bitte, die Grundsätze bei Planung, Bau und Unterhaltung von fernverkehrsrelevanten Pkw-Mitfahrerparkplätzen in der Baulast des Bundes anzuwenden.

**II.**

**(2) Notwendigkeit und Angebotsbemessung**

Die Notwendigkeit des Neu- bzw. Ausbaus eines Mitfahrerparkplatzes ist grundsätzlich nachzuweisen.

Für den Neubau gelten die im Umfeld von Anschlussstellen ungeregelt abgestellten Pkw als Indikator und sind für die konkrete Bemessung zahlenmäßig zu erheben. Erfahrungen bei der Angebotsbemessung zeigen, dass das Verhältnis zwischen erhobener Nachfrage und Potenzial ca. 1:3 beträgt. Damit sollte auch die induzierte Nachfrage abgedeckt sein, sofern nicht die unregelmäßig Parkmöglichkeiten so knapp sind, dass mit einem größeren Verhältnis zu rechnen ist.

Die Mindestkapazität der Mitfahrerparkplätze in der Baulast des Bundes soll ca. 20 Pkw-Parkstände betragen, die Obergrenze in Abhängigkeit von der Einsehbarkeit von der Straße (soziale Kontrolle) und betrieblichen Aspekten möglichst 150 Parkstände nicht überschreiten.

**(3) Lage im Netz**

Mitfahrerparkplätze werden sowohl von der Autobahn wie vom nachgeordneten Netz angefahren. Sie müssen daher in kurzer Entfernung zu Anschlussstellen der Bundesautobahnen an Bundesstraßen liegen und dem weiträumigen Verkehr dienen. In Ausnahmefällen ist eine Realisierung von Mitfahrerparkplätzen in der Baulast des Bundes an Landes-, Kreis- und Gemeinde-

straßen denkbar, sofern diese unmittelbarer oder mittelbarer Zubringer zur Bundesautobahn sind.

Die Zufahrt muss leistungsfähig und verkehrssicher ausgebildet sein. Die Leistungsfähigkeit ist nachzuweisen. Dabei ist zu beachten, dass die Ein- und Ausfahrten auf den Mitfahrerparkplatz während der werktäglichen Verkehrsspitzen erfolgen.

#### (4) Entwurfsgrundsätze

Die Grundlagen für den Entwurf von Parkflächen sind in Kapitel 4 der „**Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05)**“ zusammengestellt und zu beachten. Sie enthalten wesentliche Aussagen, die an die örtliche Situation anzupassen sind. Die Verkehrsführung innerhalb der Mitfahrerparkplätze muss schnell erfassbar sein. Fahrgassen und Parkstände sollten insbesondere bei größeren Mitfahrerparkplätzen durch Materialwechsel oder Markierung optisch deutlich getrennt werden. Die Planung muss so erfolgen, dass Erweiterungen leicht durchzuführen sind.

Mitfahrerparkplätze sind fahrgeometrisch zu bemessen. Bemessungsfahrzeug für die Fahrgassenbreiten, die Parkstandabmessungen und die Radien ist der Pkw. Die Regelmaße der EAR sind mindestens einzuhalten. Gehwege und Trenninseln sind nur aus Verkehrssicherheitsgründen und nur in Ausnahmefällen notwendig.

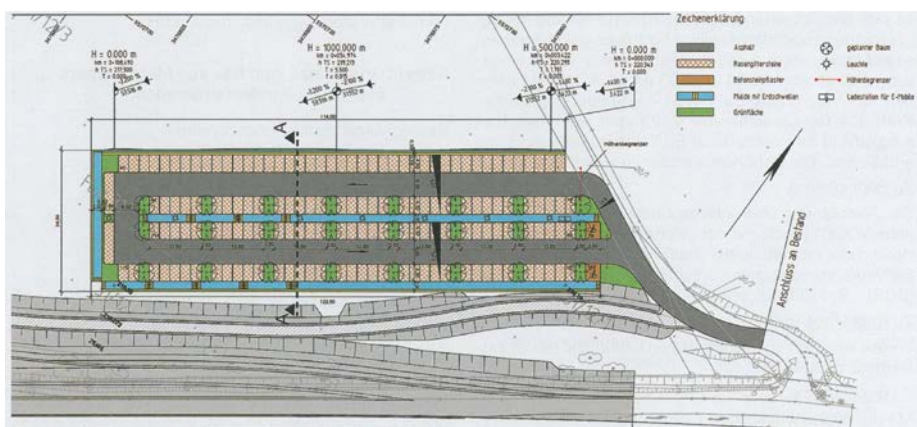
Mitfahrerparkplätze sollten über eine gemeinsame Zu- und Abfahrt an die erschließende Straße angeschlossen werden.

Die Fahrgassenbreite ergibt sich aus der Anordnung der Parkstände. Beim Entwurf und der Bemessung der Fahrgassen ist die Befahrbarkeit durch Winterdienstfahrzeuge zu gewährleisten. Auf die Anordnung von Wendehämmern am Ende von Sackgassen ist zu verzichten.

Parkstände für Pkw sind im Regelfall als Senkrechtparkstände auszuführen. Die Aufstellwinkel für Schrägparkstände sollten zwischen 50 und 70 gon liegen. Längsparkstreifen sind auf Restflächen zu beschränken. Im Einfahrbereich dürfen keine Parkstände angeordnet werden. Für Mobilitätsbehinderte sollen 3 % der Gesamtzahl der Parkstände, mindestens aber ein Parkstand rollstuhl- und behindertengerecht vorgesehen werden. Nach DIN 18024-2 beträgt die Breite 3,50 m.

Park- und Abstellstände für Zweiräder sind nur bei bekannter Nachfrage anzuordnen. Die Zweiradparkstände sind zu befestigen. Als Fahrradhalter sind Rahmenhalter vorzusehen.

Die Oberflächenentwässerung hat nach den einschlägigen Regelwerken zu erfolgen. Aufwändige Entwässerungseinrichtungen sind möglichst zu vermeiden, stattdessen ist der flächenhaften Versickerung der Vorzug zu geben. Bild 1 zeigt beispielhaft eine Planung.



### **(5) Bauliche Gestaltung und Ausstattung**

Nach den vorliegenden Erfahrungen der Länder ist kein besonderes „P+M“-Hinweiszeichen für Mitfahrerparkplätze notwendig. Daher kann für die Beschilderung das Zeichen 314 der Straßenverkehrs-Ordnung mit Zusatzzeichen 1048-10 und ggf. 1046-12 verwendet werden. Die Eigenschaft als Mitfahrerparkplatz ergibt sich aus dem besonderen Standort des Platzes in unmittelbarer Nähe zur Anschlussstelle der Bundesautobahn. Eine verkehrsregelnde Beschilderung innerhalb des Mitfahrerparkplatzes ist in der Regel nicht erforderlich.

Ist eine Fehlnutzung durch Lkw zu befürchten, sind Höhenbegrenzer als Zufahrtsbeschränkung anzuordnen (schwenkbar für den Betriebsdienst).

Nach den bisher vorliegenden Erkenntnissen ist eine Beleuchtung von Mitfahrerparkplätzen unter Verkehrssicherheitsaspekten nicht notwendig. Zudem sind Versorgungsleitungen zu Mitfahrerparkplätzen häufig sehr aufwändig. Daher bitte ich auf Notrufsäulen und die Beleuchtung zu verzichten. Wenn ein Dritter die Kosten für Errichtung, Erhaltung und den Betrieb einer Beleuchtung übernimmt, kann in Abstimmung mit den zuständigen Behörden auf eine lichttechnische Bemessung verzichtet werden.

Bei der Bepflanzung ist aus Gründen der sozialen Kontrolle sowohl auf eine gute Einsehbarkeit von der Straße her als auch innerhalb der Verkehrsflächen zu achten. Randbepflanzungen des Mitfahrerparkplatzes dienen hingegen der Einbindung in die Landschaft. Eine Einzäunung des Mitfahrerparkplatzes ist nicht notwendig. Aus betrieblichen Gründen sollten Grünflächen möglichst zusammenhängend angeordnet werden.

### **(6) Befestigung**

Es gelten die „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen“ (RStO) in der jeweils gültigen Fassung. Angesichts der in den Ländern vorliegenden positiven Erfahrungen können für gelegentlich benutzte Park- bzw. Abstellflächen unter den in den RStO genannten Voraussetzungen auch Einfachbauweisen (z. B. Rasengittersteine, Deckschicht ohne Bindemittel) vorgesehen werden. Bei der Wahl der Bauweise ist auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebsdienstes zu achten. So sind aus Gründen der einfacheren Pflege und Reinigung Flächen so zu befestigen, dass sie schnell und damit wirtschaftlich zu reinigen sind.

Der Einfahrtbereich auf die erschließende Straße (Zufahrtsbereich) ist in Asphalt- bzw. Betonbauweise zu befestigen, so dass keine Verschmutzung der Fahrbahn erfolgt.

### **(7) Betrieb und Unterhaltung**

Die bauliche und betriebliche Erhaltung obliegen dem Bund als Baulastträger des Mitfahrerparkplatzes. Die betrieblichen Leistungen sind nach dem Leistungsheft für den Straßenbetriebsdienst auf Bundesfernstraßen des BMVBS in der jeweils gültigen Fassung zu erbringen.

Im Wege von Vereinbarungen nach § 5 Bundesfernstraßengesetz können für die bauliche und betriebliche Unterhaltung abweichende Regelungen mit Dritten getroffen werden.

### **(8) Meldung der Neu- und Ausbaumaßnahmen**

Um die Planung von fernverkehrsrelevanten Mitfahrerparkplätzen in der Anfangszeit aktiv begleiten zu können, bitte ich Sie – befristet bis zum 31. 7. 2013 – geplante Neu- und Ausbaumaßnahmen betreffend Pkw-Mitfahrerparkplätze in der Baulast des Bundes dem BMVBS mit angemessenen Vorlauf zu melden, falls eines der folgenden Kriterien erfüllt ist:

- mehr als 20 zusätzliche Parkstände durch den Neu- bzw. Ausbau,
- Gesamtkosten größer 250.000 Euro.

Falls innerhalb von 6 Wochen keine Rückmeldung erfolgt, kann davon ausgegangen werden, dass das BMVBS im konkreten Fall von einer näheren Prüfung absieht.

### III.

(9) Das zur Meldung von vorlagepflichtigen Vorhaben auszufüllende Informationsblatt ist als Anlage beigefügt.

Im Auftrag  
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Josef Kunz

**Informationsblatt über Neubau / Erweiterung von Mitfahrerparkplätzen  
in der Baulast des Bundes**

Land	
Ort / Lage	
Übersichtsplan und Lageplan	<i>(bitte beifügen)</i>

Bisherige Kapazität an Parkständen		Geplante Gesamtanzahl an Parkständen	
Begründung der Notwendigkeit			
Was begründet die Baulast des Bundes?			
Vsl. Gesamtkosten Bund in T€	<i>(bitte AKS Blatt A-C beifügen)</i>		
Befestigung Fahrgasse		Befestigung Parkstand	
Technische Ausstattung	<i>(stichwortartig)</i>		