Der folgende Leitfaden richtet sich an Gemeinden, Planungsbüros sowie Urbanisten. Er erklärt den besonderen Einfluss von Längsparkplätzen auf das Mobilitätsverhalten und zeigt Alternativen auf.

P 03 LÄNGSPARKPLÄTZE UND BÜNDELUNG VON PARKPLÄTZEN

Oft gestellte Fragen (FAQ)

> Wie beeinflussen Längsparkplätze den öffentlichen Raum?
> Wie beeinflussen Längsparkplätze das Mobilitätsverhalten in einer Ortschaft?
> Wie ersetzt man Längsparkplätze durch Bündelung?

Themen

Ansprüche an das Straßenbild 3
Auswirkung von Längsparkplätzen auf das Mobilitätsverhalten 6
Bündelung von Parkplätzen 8
Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen 14

Auf einen Blick

Längsparkplätze tragen wesentlich zum „Teufelskreis des Parkens“ und so zur Zunahme des motorisierten Verkehrs bei. Zum einen beschlagnahmen Längsparkplätze für eine private Nutzung denjenigen Teil des öffentlichen Raums, auf dem attraktive Alternativen zum Autofahren – sichere Radwege, breite Gehwege, Buspriorisierungen – geschaffen werden könnten. Zum anderen macht die Möglichkeit, sein Privatauto direkt vor der eigenen Haustür auf der Straße abzustellen, dieses immer zum bequemsten Verkehrsmittel. Durch Carsharing in Wohngebieten und eine generelle Bündelung der Parkplätze, die sich nach einer Bedarfsanalyse als tatsächlich notwendig herausgestellt haben, können Längsparkplätze ersetzt werden.

Glossar

Straßenbild Raum, den man zwischen den Fassaden der beiden Straßenseiten wahrnimmt, ungeachtet dessen, ob man die Straße vom privaten Grund oder vom öffentlichen Raum aus betrachtet.

Dooring Unfall zwischen einem vorschriftsmäßig am rechten Fahrbahnrand entlang von Längsparkplätzen fahrenden Radfahrer und einer sich plötzlich öffnenden Fahrertür. Führt zu schweren Verletzungen beim Radfahrer.

Äquidistanz Planungsprinzip, demzufolge der Weg von der Wohnung zum Parkplatz etwa gleich lang sein soll wie der zur nächstgelegenen Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Äquidistanz macht ein gutes ÖV-Angebot noch attraktiver.

OFT GESTELLTE FRAGEN (FAQ)

Wie beeinflussen Längsparkplätze den öffentlichen Raum?

Längsparkplätze, die zum Langzeit- oder Dauerparken von Privatfahrzeugen genutzt werden, besetzen zwecks einer **privaten Nutzung** einen wesentlichen Teil des öffentlichen Raums. In der Regel kommen dadurch die **öffentlichen Ansprüche an das Straßenbild** zu kurz. Sie werden entweder gar nicht umgesetzt (z. B. sichere Radwege) oder auf den Bürgersteig verdrängt, der dadurch zu einer Restfläche für Mülltonnen, Sicherungskästen und Beschilderungen verkommt > siehe Seite 3.

Wie beeinflussen Längsparkplätze das Mobilitätsverhalten in einer Ortschaft?

Längsparkplätze **erhöhen** in mehrfacher Hinsicht das **Verkehrsaufkommen**. Entlang von Hauptverkehrsstraßen verhindern sie das Einrichten von attraktiven Mobilitätsalternativen, indem sie den Raum besetzen, der für sichere Radwege und ggf. für Busspuren gebraucht würde. Zudem stören sie durch Ein- und Ausparkmanöver den Verkehrsfluss und generieren Parksuchverkehr. In Wohnvierteln macht der günstige Längsparkplatz vor der Haustür das Privatauto selbst für kurze Wege zum bequemsten Verkehrsmittel. Gleichzeitig **reduzieren** Längsparkplätze den **nutzbaren Querschnitt** von Bürgersteigen und machen sowohl das Radfahren (durch „Dooring“) als auch das Zufußgehen (durch ein Versperren der Sicht, insbesondere auf Kinder, welche die Straße überqueren) gefährlicher > siehe Seite 6.

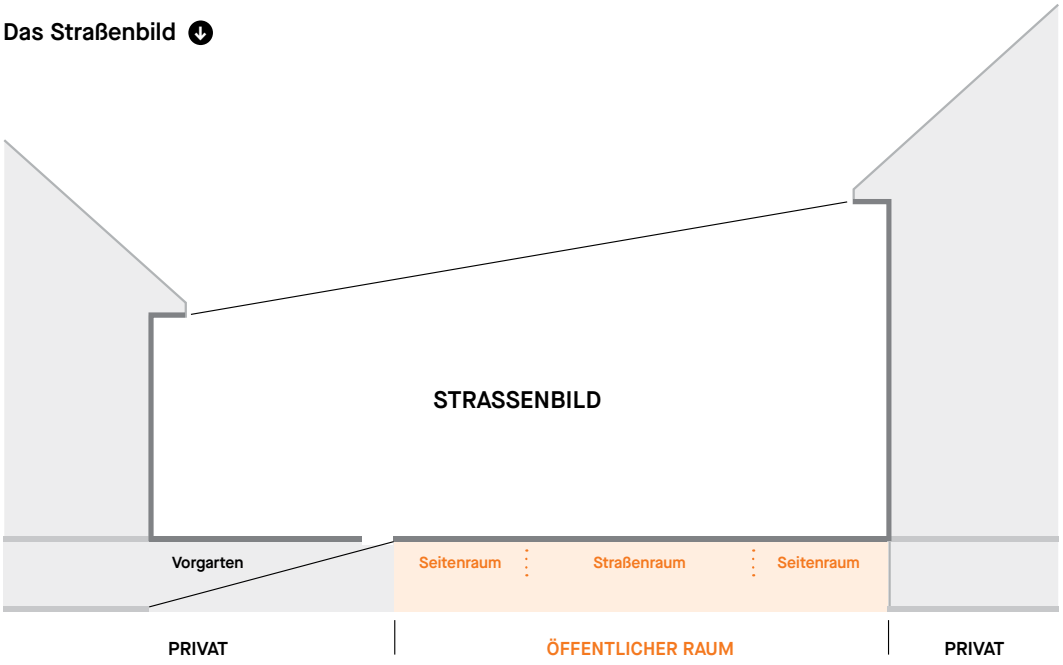
Wie ersetzt man Längsparkplätze durch Bündelung?

Bei Neubauvierteln empfiehlt es sich, von vornherein auf **Längsparkplätze im öffentlichen Raum** zu **verzichten** und den notwendigen Parkraum nahe der Zufahrt zum Viertel auf einem Sammelparkplatz oder in einer Sammelgarage zu bündeln. Dies wird in Luxemburg, insbesondere von öffentlichen Wohnungsbauträgern, bereits praktiziert > siehe Seite 12. Grundsätzlich ist mithilfe einer Analyse der Bedarf an Parkplätzen zu bestimmen, die durch Bündelung zu ersetzen sind. Dabei sollten auch mögliche **Synergien und parkraumsparende Maßnahmen** wie z. B. Carsharing-Stationen berücksichtigt werden. So ist es in der Regel möglich, die Anzahl der Parkplätze im Sinne einer effizienten Raumnutzung zu reduzieren > siehe Seite 10. Voraussetzung ist, dass die Gemeinde dies in ihrem **Flächennutzungsplan PAG** vorschreibt, oder zumindest erlaubt. > Siehe P 04

Ansprüche an das Straßenbild

Das Straßenbild ist der Raum, den der Betrachter vom privaten oder öffentlichen Grund aus zwischen den Fassaden der beiden Straßenseiten wahrnimmt. An das Straßenbild gibt es sowohl öffentliche als auch private Ansprüche. Eine private Nutzung, wie das Langzeitparken, sollte im öffentlichen Raum erst dann in Betracht gezogen werden, wenn alle öffentlichen Ansprüche befriedigt sind.

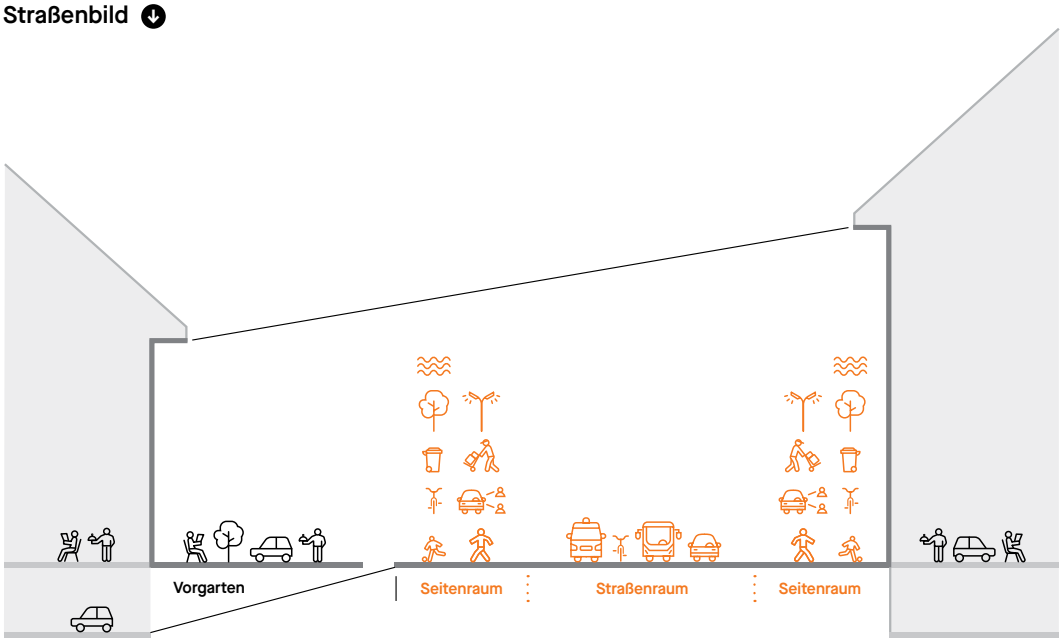
Das Straßenbild



Neben den **privaten Fassaden** prägen auch **private Flächen** wie Vorgärten das Straßenbild. Der öffentliche Raum setzt sich aus dem **Straßenraum** und dessen **Seitenräumen** zusammen.

Wirkung von Vorgärten auf das Straßenbild

Verteilung der privaten und öffentlichen Ansprüche im Straßenbild



PRIVAT

- Sich zurückziehen
- Kunden empfangen
- Beschattung[1] und Begrünung
- Privatfahrzeuge abstellen[2]

ÖFFENTLICH

- Fußverkehr
- Einander begegnen, spielen[3]
- Radverkehr[4]
- Öffentlicher Verkehr
- Haltestellen und Carsharing
- Motorisierter Individualverkehr
- Müllentsorgung
- Lieferungen
- Beleuchtung und Beschilderung
- Erreichbarkeit für Notrufdienste
- Beschattung[1] und Begrünung
- Entwässerung

[1] *Kann sowohl vom privaten als auch vom öffentlichen Raum aus erfolgen* > siehe Foto Seite 3

[2] *Kann auch im öffentlichen Raum erlaubt werden, sofern dort alle anderen öffentlichen Ansprüche erfüllt sind*

[3] *Kann in Tempo-20-Zonen (Begegnungszonen bzw. Spielstraßen) auch im Straßenraum stattfinden*

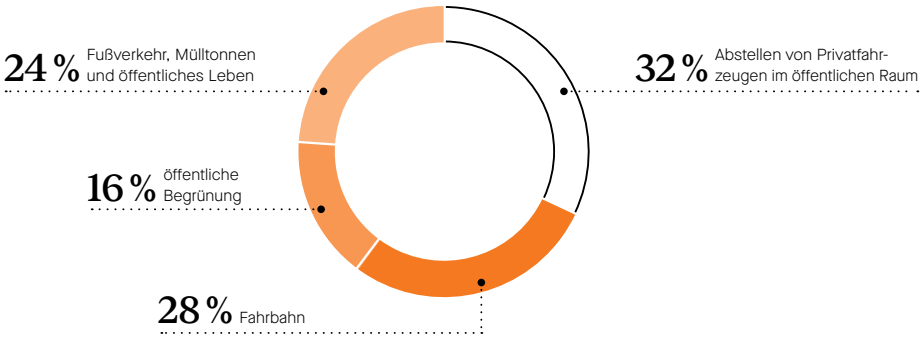
[4] *Kann bei geringem Verkehrsaufkommen auf verkehrsberuhigten Straßen im Mischverkehr stattfinden*

Regenbeet zur Starkregen-Retention (Amsterdam)

Mit dem Klimawandel nehmen auch in Luxemburg **Starkregenereignisse** zu. Eine Maßnahme, die nach Nordamerika nun auch zunehmend in Europa umgesetzt wird, besteht darin, einzelne Parkplätze nicht nur zu **entsiegeln**, sondern in ein **Regenbeet** umzuwandeln. Starkregen fließt durch eine dafür vorgesehene Bordsteinöffnung in das Beet hinein und versickert dort langsam. Dies entlastet die Kanalisation und reduziert Überschwemmungsschäden. Für die Begrünung werden Pflanzenarten ausgewählt, die periodische Überschwemmungen vertragen.

Nicht vorbildliche Aufteilung des öffentlichen Raums in einer Tempo-30-Zone, deren Häuser über Garagen verfügen

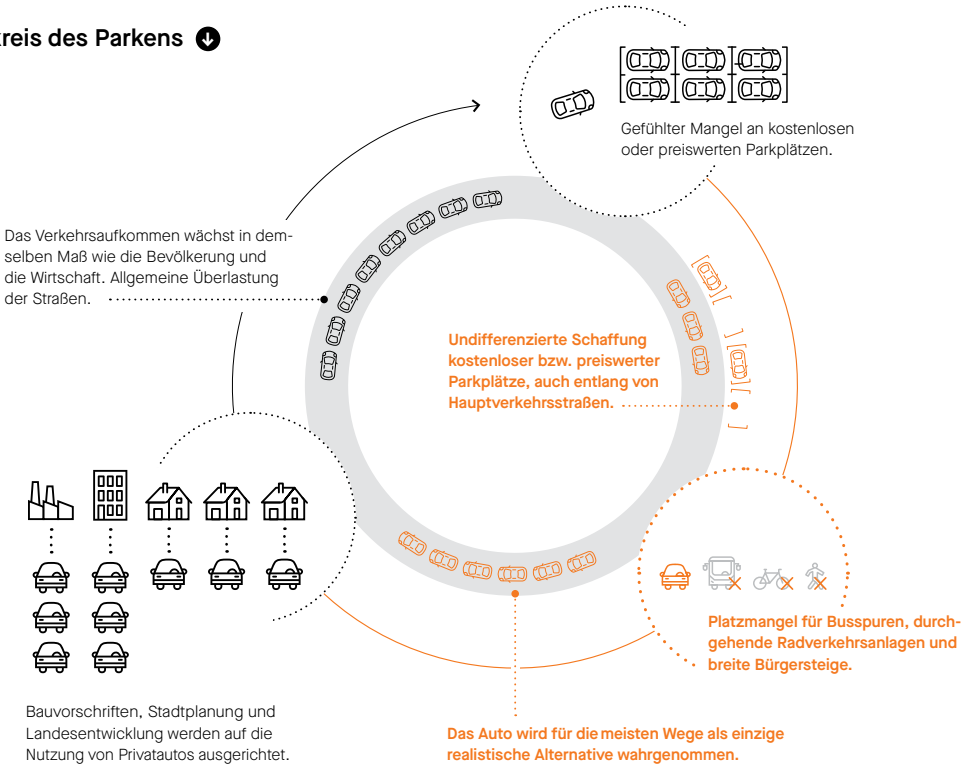
1,50 m	1,00 m	2,00 m	3,50 m	2,00 m	1,00 m	1,50 m
12 %	8 %	16 %	28 %	16 %	8 %	12 %



Auswirkung von Längsparkplätzen auf das Mobilitätsverhalten

Entlang von Hauptverkehrsachsen verhindern Längsparkplätze attraktive Mobilitätsalternativen wie sichere Radwege, breite Gehwege oder Busspuren. Zudem stören sie durch Ein- und Ausparkmanöver den Verkehrsfluss. In Wohnvierteln stellen Längsparkplätze das Auto als erste Verkehrsmittelwahl in den Vordergrund, indem sie den öffentlichen Raum als Abstellfläche für Privatfahrzeuge, statt als Begegnungsort gestalten.

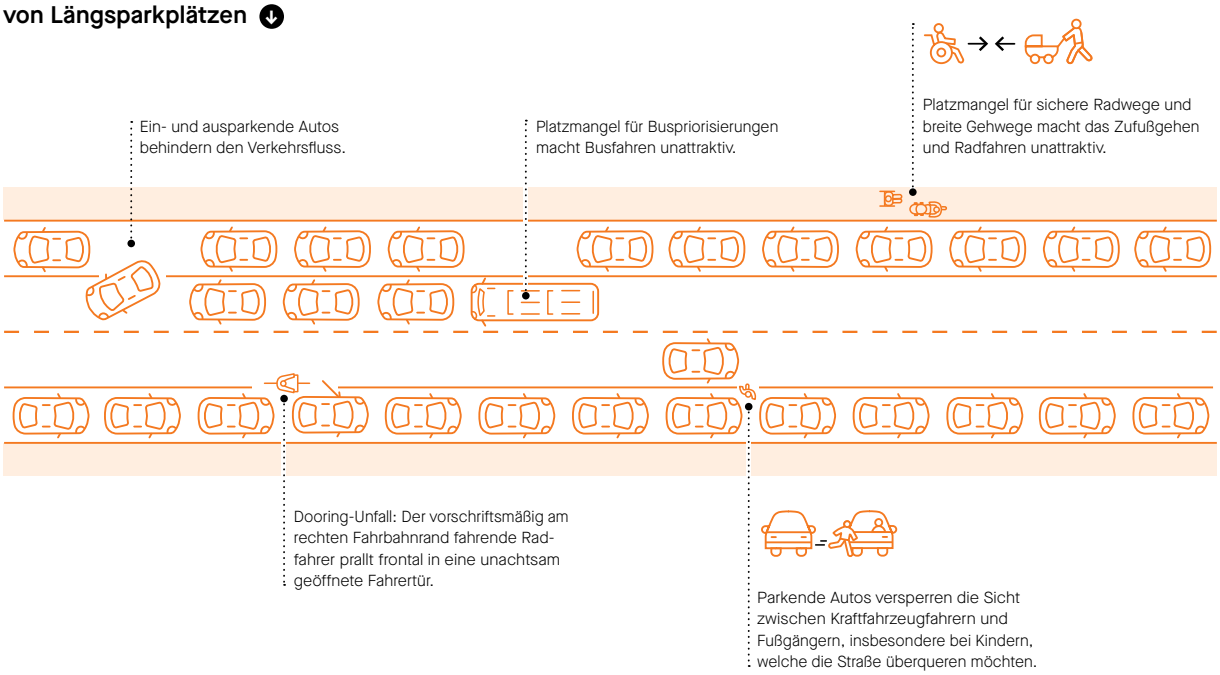
Der Teufelskreis des Parkens



> Siehe www.pnm2035.lu | Seite 174

Video „Teufelskreis des Parkens“

Nachteile und Gefahren von Längsparkplätzen



In Deutschland stehen innerorts 25 % der Fußgängerunfälle und 15 % der Fahrradunfälle in Zusammenhang mit dem Parken (Agora Verkehrswende, 2022).

Sicht eines Kindes auf den Straßenverkehr zwischen längsparkenden Autos

Längsparken je nach Straßenfunktion im nationalen Mobilitätsplan 2035

Die **funktionale Klassifizierung des Straßennetzes** sieht bezüglich Längsparken Folgendes vor:

> Am Fahrbahnrand einer ***Route de Liaison***, also einer **Hauptstraße**, die eine **Transitfunktion** erfüllt oder zum Stadtzentrum führt, soll das Parken vermieden werden.

> Entlang einer ***Route de Distribution***, also einer **Straße ohne regionale Transitfunktion**, die den Verkehr in die Viertel verteilt, ist Anwohnerparken möglich, sollte jedoch vorzugsweise auf einem Sammelparkplatz gebündelt werden.

> In einer ***Rue de Desserte locale***, die lediglich eine **Zufahrt zu ihren eigenen Adressen** gewährt, ist Anwohnerparken möglich, sofern die Straße so ausgelegt ist, dass Radfahren im Mischverkehr verkehrssicher ist und der Straßenraum zum Nachbarschaftsleben einlädt.

> Siehe www.pnm2035.lu | Seiten 83 bis 89

Bündelung von Parkplätzen

Die Bündelung von Längsparkplätzen befreit nicht nur wertvollen öffentlichen Raum und macht die Mobilitätsalternativen zum Privatauto attraktiver, sondern sie ermöglicht auch Synergien. Vor allem Neubauviertel, die unter der Leitung eines einzigen Bauherrn stehen, können durch Sammelgaragen autoarm gestaltet werden. Sollten dennoch Längsparkplätze geplant sein, so sind diese mit möglichst vielen anderen Nutzungen in einen Multifunktionsstreifen zu integrieren > siehe Seite 13.

Argumente für eine Parkplatzbündelung

Wenn der Seitenraum, oder gar die ganze Straße, nach dem Entfernen der Längsparkplätze im Sinne einer hohen **Aufenthaltsqualität** umgestaltet wird, akzeptieren die Anwohner einen längeren Fußweg zu öffentlichen Parkplätzen. Dadurch entsteht **Äquidistanz**. Das heißt, **der Weg zum Bus wird vergleichbar lang wie der zum Auto**. Bei der Diskussion um Längsparkplätze in Wohnvierteln wird oft nicht bedacht, dass die meisten Autonutzer **auch am anderen Ende ihrer Fahrt bereits einen Fußweg** in Kauf nehmen.

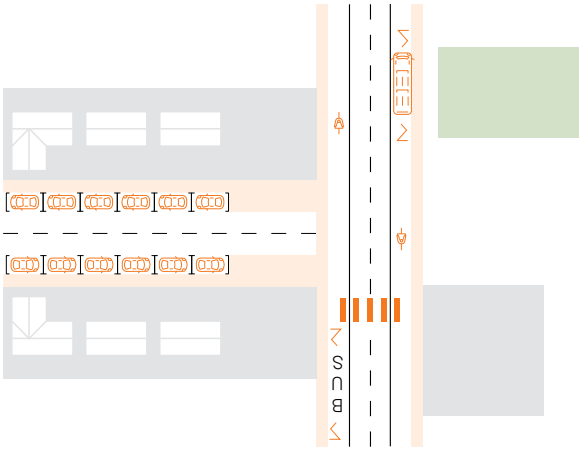
„Bei jeweils identischer Wohnung mit privatem Parkplatz im Inneren des Gebäudes, welches Wohnviertel würden Sie vorziehen?“ *(MMTP, Ilres, 2020)*

Jenes, wo sich der Straßenraum vor der Eingangstür zum Spielen von Kindern eignet, und wo es in 100 m Entfernung öffentliche Parkplätze gibt.

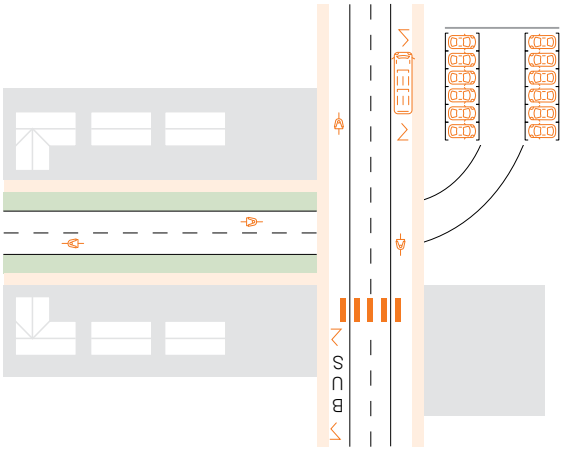
Jenes mit einem Parkstreifen vor der Eingangstür, und wo sich ein öffentlicher Raum, in dem Kinder spielen können, in 100 m Entfernung befindet.

Die **Option auf der linken Seite (insgesamt 57 %) wird** unabhängig von Altersklassen, Geschlecht, sozioökonomischem Niveau, Staatsangehörigkeit und dem Wahlbezirk **bevorzugt**. Für die rechts dargestellte Option entscheiden sich 35 % (8 % unentschieden).

Das Auto vor der Haustür, der Bus weiter entfernt



Äquidistanz: Haltestelle und Parkplatz sind vergleichbar weit entfernt



In der Verkehrsplanung gilt eine Bushaltestelle dann als gut erreichbar, wenn der Fußweg, dorthin kürzer als 300 m ist. Öffentliche Längsparkplätze vor der Haustür machen das Auto immer zum bequemsten Verkehrsmittel. Bündelt man die öffentlichen Parkplätze an einem Ort, wohin der Fußweg etwa so weit ist wie der Weg zur Bushaltestelle, schafft man **Äquidistanz** und somit **Chancengleichheit** zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr. Zudem wird das **Straßenbild fuß- und radverkehrsfreundlicher**. Äquidistanz belebt den öffentlichen Raum und reduziert den innerörtlichen Straßenverkehr.

Fußwege bei Einkaufszentren

Einkaufstasche mit Rädern

Das Argument, Parkplätze müssten sich deshalb in unmittelbarer Nähe der Wohnungen befinden, weil die Anwohner – insbesondere Senioren – ihre Einkäufe sonst nicht abladen könnten, ist nicht stichhaltig. Die **Fußwege in größeren Einkaufszentren** sind in Luxemburg **bis zu 300 m lang**. Dieselben Personen haben also dieselben Einkäufe schon einmal mindestens 100 m bis zu ihrem Auto transportiert. Für den Transport vom Parkplatz bis zur Haustür gibt es Taschen und klappbare Trolleys mit Rädern. Für ein kurzes Entladen oder Anliefern reicht eine einfache **Haltefläche**. Es sind dafür keine öffentlichen Längsparkplätze notwendig.

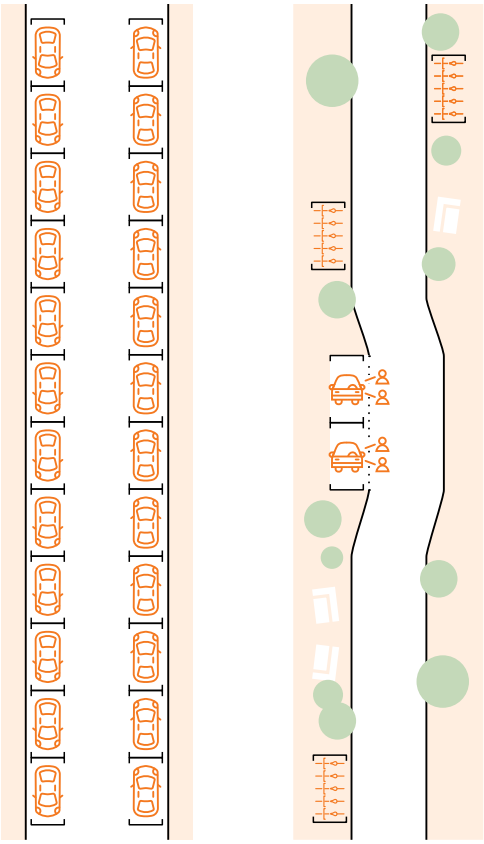
Flächeneffiziente Parkplatzbündelung

Parkraumerhebungen in 19 luxemburgischen Gemeinden, die einem besonders hohen Parkdruck beikommen wollten, weisen auf, dass in den **Oberzentren** (Stadt Luxemburg und Esch & Belval) durchschnittlich **20 bis 30 %** und in den **restlichen Landesteilen 30 bis 60 %** der öffentlichen Parkplätze **nicht belegt sind.** Zudem geben je nach Region 22 % (Süden) bis 46 % (Osten) der Fahrzeughalter, die ihr Auto vor der Wohnung auf der Straße parken, an, für dieses Fahrzeug auch auf dem Privatgrundstück einen Platz zu haben. > Siehe P 01, Seiten 14–15
Bei manchen Straßenbaustellen wird festgestellt, dass das Wegfallen einiger Längsparkplätze keine Probleme verursacht.

Viele bereits bestehende öffentliche Längsparkplätze brauchen bei einer Parkplatzbündelung also gar nicht „kompensiert“ zu werden. **Zusätzliche Flächeneinsparungen** sind möglich durch:

- **Carsharing** > Siehe P 07
- **Stellplatzschlüssel**, die es erlauben, Parkplätze auch abseits des Grundstücks zu erstellen und von **Synergien** zwischen zeitkompatiblen Nutzungen zu profitieren > Siehe P 04
- **Parkraummanagement** und insbesondere -bewirtschaftung > Siehe P 02
- **Parkraumteilung**, eine besondere Form des Parkraummanagements (siehe unten).

24 dauergeparkte Privatfahrzeuge oder 2 Carsharing-Fahrzeuge: dieselbe Autoverfügbarkeit, ein anderer öffentlicher Raum ➔



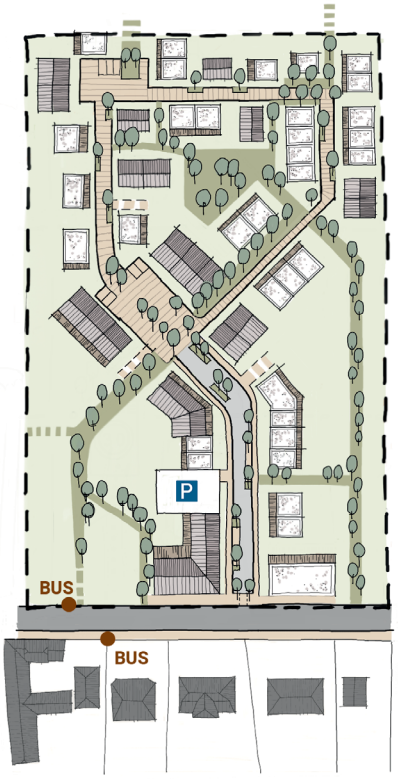
Parkraumteilung durch *Mutualisation* oder *Foisonnement*

Das Prinzip der **Parkraumteilung** besteht darin, dass man, statt theoretische Stellplatzschlüssel aufzuaddieren, in Betracht zieht, welcher Anteil an Parkplätzen tatsächlich gebraucht wird (*foisonnement*) und ob es im Tagesverlauf komplementäre Nutzungen für denselben Parkplatz (*mutualisation*) gibt. Ein Beispiel von ***Mutualisation*** sind Parkplätze, die während der Ladenöffnungszeiten von einem Supermarkt und abends von einem Kino genutzt werden. Beim ***Foisonnement*** trägt man schon in der Planungsphase der Tatsache Rechnung, dass statistisch gesehen nie alle Nutzer oder Abonnenten eines Parkhauses gleichzeitig parken. So geht man z. B. davon aus, dass von 100 reservierten Parkplätzen, die ausschließlich für Büroangestellte sind, nur 65 gleichzeitig besetzt sind (u. a. wegen Krankheits- und Urlaubstagen sowie Homeoffice). Wegen zeitlichen **Überlappungen und Unvorhergesehenem** kann daher immer nur **ein Teil der gebündelten Parkplätze geteilt** werden.

Sammelgaragen und Neubauviertel

In Neubauvierteln kann eine hohe Aufenthaltsqualität erreicht werden, wenn Parkplätze – insbesondere die öffentlichen – in **Sammelgaragen** untergebracht sind. Voraussetzung ist, dass der Flächennutzungsplan PAG dies zulässt oder gar vorschreibt. > Siehe P 04 Um den motorisierten Verkehr innerhalb des Viertels zu reduzieren, siedelt man die Sammelparkplätze am besten im **Eingangsbereich** an.

Sammelgarage nahe der Zufahrt zu einem Neubauviertel



Vorteile von Sammelgaragen gegenüber Einzelparkplätzen:

- Möglichkeit, eine Wohnung ohne Parkplatz zu erwerben
- Verringerung des Parksuchverkehrs
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im Viertel
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Verringerung des Autoverkehrs
- Geringerer Erdaushub
- Steigerung der Nettowohnfläche, sodass der Bau von mehr Wohneinheiten ermöglicht wird
- Möglichkeit der Parkraumteilung > Siehe Seite 10
- Möglichkeit, das Parken mit anderen Mobilitätsangeboten (z. B. Carsharing) und Dienstleistungen (z. B. Packstation) zu kombinieren > Siehe P 02, Seite 22
- Bündelung von Ladeinfrastruktur sowie Einführung eines intelligenten Lademanagements > Siehe P 10
- Ermöglichung eines zukünftigen (teilweisen oder kompletten) Rückbaus der Garage für eine anderweitige Nutzung

Sammelgaragen sind nur dann realisierbar, wenn sämtliche Ausbauphasen des Projekts von **einem Akteur** begleitet und das Parkhaus auch nach der Fertigstellung **dauerhaft verwaltet** wird. Mangels eines spezialisierten Anbieters funktioniert dieses Konzept in Luxemburg bisher nur in Fällen, **wo ein einziger Bauherr das gesamte Viertel plant und baut** > siehe Seite 12.

In ein autoarmes Quartier integrierte Sammelgarage mit Ladestationen, Treffpunkt und einem Lokal für Dienstleistungen (Quartier Elmen, Capellen)

Aktuelle Planungen von Sammelgaragen in Neubauvierteln in Luxemburg

Viertel „Elmen“ in Capellen (SNHBM)
> Sämtliche Parkplätze sind in drei Sammelgaragen gebündelt und werden von einem externen Betreiber verwaltet. Der Wohnungskauf beinhaltet das Recht, einen Parkplatz mieten zu dürfen.

Viertel „Wunne mat der Wooltz“ in Wiltz und „Neischmelz“ in Dudelange (Fonds du Logement)
> Die Parkplätze werden in Sammelgaragen angeboten und separat vermietet. Der *Fonds du Logement* bleibt Eigentümer der Parkplätze. Beim Kauf einer Wohnung besteht keine Pflicht, einen Parkplatz zu mieten.

Viertel „Metzeschmelz“ in Esch-Schifflange (Agora)
> Auch hier werden Parkplätze nur in Sammelgaragen angeboten.

Viertel „Kuebebierg“ in Luxemburg (FUAK)
> Sämtliche Parkplätze werden in sechs Sammelgaragen gebündelt. Angesichts der zentralen Lage auf dem Kirchberg und der außerordentlich guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie an das Radwegenetz, ist nur für jede zweite Wohnung ein Parkplatz vorgesehen.

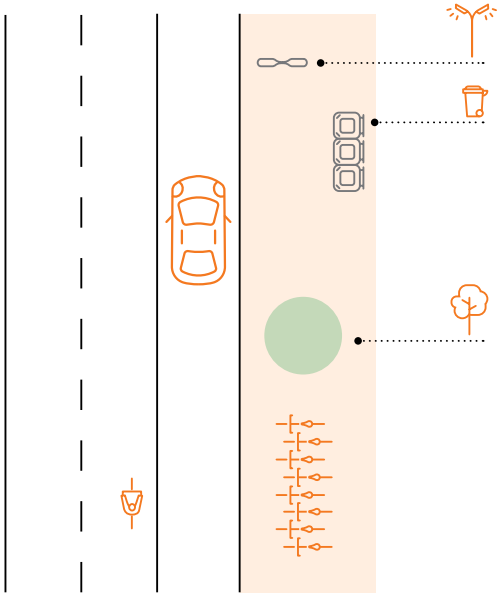
Rout Lëns, Esch-sur-Alzette (privater Bauträger)
> Die Parkplätze werden in „umkehrbaren“ Sammelgaragen am Eingang zum Gelände gebündelt.

Gestaltung der restlichen Längsparkplätze

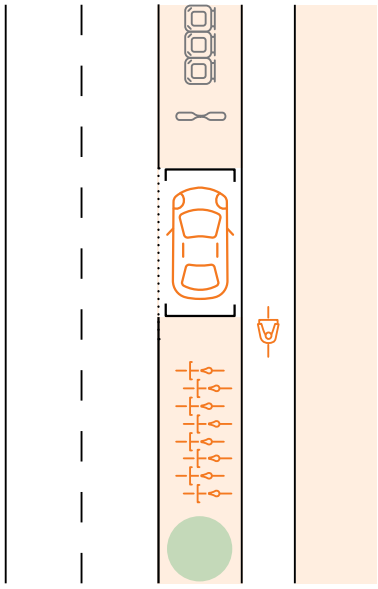
Werden dennoch Längsparkplätze vorgesehen, dann sollten diese:

- so gestaltet werden, dass im Sinne eines **Multifunktionsstreifens möglichst viele öffentliche Ansprüche** an den Seitenraum in den Parkstreifen integriert, und nicht auf den Fuß- oder Radweg verdrängt werden: Begrünung, Beschattung, Entwässerung, Müllentsorgung, Beleuchtung und Beschilderung, Carsharing-Station, ÖV-Haltestelle, Fahrradabstellanlage etc.,
- so bewirtschaftet werden, dass ihre **Parkgebühren** stets **über denen der Parkhäuser** liegen, > Siehe P 02
- bei geringer Auslastung zunächst probeweise im „Pop-up"-Modus umgewidmet und daraufhin entsprechend **rückgebaut** werden.

Der Bürgersteig als Restfläche für öffentliche Nutzungen



Hindernisfreier Geh- und Radweg entlang eines Multifunktionsstreifens



Parklet: zu einer Restaurantterrasse umgewidmeter Längsparkplatz

Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen

EMPFEHLUNGEN DER NATIONALEN PARKRAUMSTRATEGIE

- Ob bei der Neugestaltung oder der Umgestaltung einer Straße, es sollten immer zuerst sämtliche öffentlichen Ansprüche an den öffentlichen Raum erfüllt werden, bevor das Einrichten von Längsparkplätzen für das Langzeit- oder Dauerparken von Privatfahrzeugen in Erwägung gezogen wird.
- Entlang von Hauptverkehrsstraßen (*routes de liaison*) sollte grundsätzlich auf öffentliche Längsparkplätze verzichtet werden, insbesondere dann, wenn sie zum Langzeit- oder Dauerparken genutzt werden könnten.
- In Neubauvierteln sollten Parkplätze nahe der Zufahrt zum Viertel auf einem Sammelparkplatz oder in einer Sammelgarage gebündelt werden – idealerweise so, dass der Weg von der Wohnung zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs nicht länger ist als der zum Parkplatz (Äquidistanz).
- Synergien, wie z. B. die Parkraumteilung, helfen beim Bündeln von Parkplätzen, sodass in der Summe weniger Parkplätze erstellt, als ersetzt werden.
- Fallen aufgrund einer längeren Straßenbaustelle Längsparkplätze weg, und führt dies nicht zu einem dauerhaften Parkdruck an einer unerwünschten Stelle, so sollte man diese Längsparkplätze nicht wieder herstellen, sondern diesen Teil des öffentlichen Raumes im Sinne der Aufenthaltsqualität umgestalten.
- Eine partizipative Art und Weise, Längsparkplätze im öffentlichem Raum in Frage zu stellen, sind „*Parklets*“. Dabei werden ein oder mehrere Längsparkplätze provisorisch umgewidmet, etwa zu einer Restaurantterrasse, einer Begrünung, einer Fahrradabstellanlage, Sitzgelegenheiten oder einer Kombination mehrerer solcher Nutzungen.
- Werden dennoch Längsparkplätze eingerichtet, so sollten diese mit möglichst vielen anderen öffentlichen Nutzungen (Müllentsorgung, Beschilderung, Begrünung, Sicherungskästen, Entwässerung etc.) in einen Multifunktionsstreifen integriert werden, damit der Fuß- und ggf. der Radweg von Hindernissen befreit wird.

KONTRAPRODUKTIVE MASSNAHMEN

- Längsparkplätze entlang von Hauptverkehrsstraßen verhindern das Einrichten von sicheren Radwegen, breiten Fußwegen und Buspriorisierungen. Sie machen das Autofahren alternativlos und führen auf lokaler und nationaler Ebene zu mehr Verkehrsaufkommen.
- In Wohnvierteln reduzieren Längsparkplätze die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und machen das Auto systematisch, selbst für kurze Wege innerorts, zum bequemsten Verkehrsmittel.
- Sind Längsparkplätze günstiger als das Parken in öffentlichen Parkhäusern, so wird der öffentliche Raum unnützerweise zugeparkt.