

Ausgabe 2/2022

do
up

DAS WEBER MAGAZIN FÜR ARCHITEKT*INNEN

EINGEPARKT

PARKHÄUSER: Eine Zeitreise

AUFBRUCH INS BESTEHENDE: Fahrradparkhaus in Mainz

DAS POTENZIAL DES STADTRAUMS: Julian Andreas Schoyerer im Interview

SANIERUNG VON PARKFLÄCHEN: Was zu beachten ist

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

Mobilität wird – glücklicherweise – vielschichtiger. Neben dem Auto rückt das Fahrrad verstärkt in den Fokus der Stadtplanenden, die Verkehrs-Infrastruktur verändert sich. Manches aber bleibt, und wer individuell unterwegs ist – ob mit Auto oder Fahrrad –, muss zwangsläufig eines irgendwann tun: parken.

Das Leitbild der Parkhausgestaltung hat sich seit der Errichtung des ersten deutschen „Garagenhochhauses“ – des Kant-Garagenpalasts in Berlin – deutlich verändert. Eine kleine Zeitreise durch die funktionale und gestalterische Entwicklung dieser Gebäudeart zeigt, dass Architektur nicht nur Spiegel der Gesellschaft, sondern auch Veränderungsmotor sein kann.

Ein gelungenes Beispiel hierfür ist eines der größten Fahrradparkhäuser Deutschlands. Mit dem verantwortlichen Architekten Julian Andreas Schoyerer sprachen wir unter anderem über die rund dreizehn Jahre, die es brauchte, um seine Idee am Mainzer Hauptbahnhof Realität werden zu lassen.

Der Technikbericht dieser Ausgabe widmet sich dem wenig beachteten, aber am stärksten beanspruchten Bauteil eines Parkhauses: dem Boden. Bei dessen Einbau und vor allem bei der Sanierung im laufenden Betrieb ist Zeit ein entscheidender Faktor.

Eine inspirierende Lektüre wünscht

Ihr Christian Poprawa
Direktor Marketing, Saint-Gobain Weber GmbH

IN DIESER AUSGABE



FOLGEN SIE UNS
AUF INSTAGRAM:
do.up_

PARKHÄUSER:

Eine Zeitreise

4

AUFBRUCH INS BESTEHENDE:

Fahrradparkhaus in Mainz

9

DAS POTENZIAL DES STADTRAUMS:

Julian Andreas Schoyerer im Interview

11

SANIERUNG VON PARKFLÄCHEN:

Was zu beachten ist

13

DATEN UND FAKTEN:

Eingeparkt

15

Impressum

Herausgeber:

Saint-Gobain Weber GmbH
Schanzenstraße 84, 40549 Düsseldorf
de.weber

V. i. S. d. P.:

Christian Poprawa
Direktor Marketing

Kontakt:

Dorothea Dehlinger
Leiterin Kommunikation/Wissensmarketing
Telefon: (0211) 91369-291
dorothea.dehlinger@sg-weber.de

Redaktion und Gestaltung:

Brandrevier GmbH, Essen
brandrevier.com

do up im Abo

Einfach auf de.weber/do-up kostenlos bestellen.
Sie haben Themenvorschläge oder möchten
die do up nicht mehr bekommen?
Kurze E-Mail an info@sg-weber.de genügt.

Online-Magazin: do-up.de

Instagram: do.up_

PARKHÄUSER: EINE ZEITREISE

Was in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts mit Exklusivität und Luxus begann, entwickelte sich schnell zum notwendigen Element moderner Innenstädte. Ob Hoch- oder Tiefgaragen, gerade Rampen oder die berühmte Doppelhelix – alle funktionalen Lösungen, die für die ersten Parkhäuser entwickelt wurden, bestehen bis heute fort. Gleichzeitig ist diese Gebäudeart nach wie vor in architektonischer und funktionaler Hinsicht Versuchsort für sich wandelnde Mobilitätsansprüche. Damit besitzen moderne Parkhauskonzepte das Potenzial, zur nachhaltigen Veränderung von Fortbewegungsgewohnheiten beizutragen.

Parkhaus Katwolderplein, Zwolle, dok architekten, Bild: Arjen Schmitz



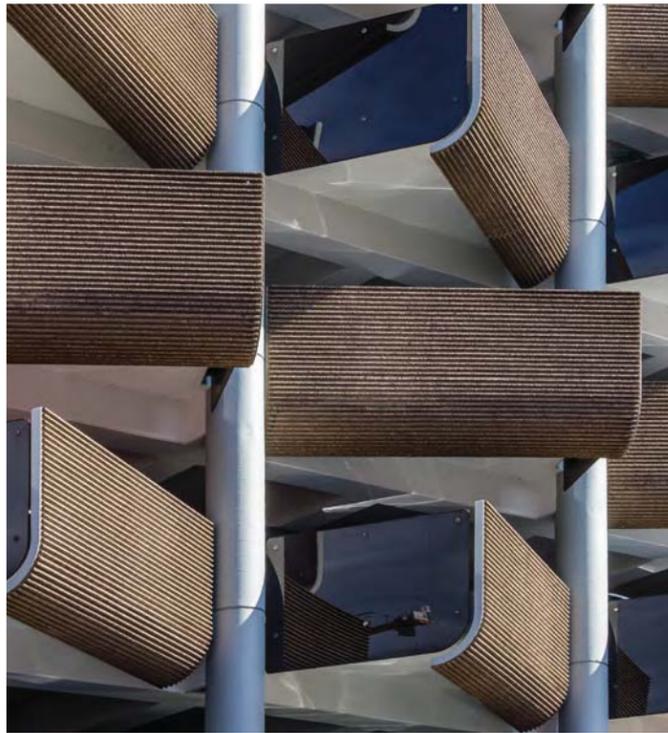
Mit dem Kant-Garagenpalast in Berlin eröffnete im Jahr 1930 das erste Garagenhochhaus Deutschlands mit insgesamt 300 Stellplätzen. Nach den Plänen von Hermann Zweigenthal (alias Hermann Herrey) im Stil der Neuen Sachlichkeit erbaut, spiegelte es das beginnende Automobilzeitalter wider. Die Fahrt in die Stadt sollte mit Komfort beginnen, und so wurde jedem Automobil eine eigene abschließbare Box zugewiesen. Ergänzend hierzu gab es einen Wasch- und Tankservice, eine Werkstatt sowie eine Zentralheizung, die die empfindlichen Holzkarosserien vor Feuchtigkeit schützte. Eine echte Sensation war die Doppelhelix: zwei spiralartig verlaufende Rampen, die übereinander versetzt auf- und abfahrende Autos voneinander trennten. Nach langer Zeit des Leerstands, Verfalls und drohenden Abrisses befindet sich das inzwischen denkmalgeschützte Gebäude im Umbau zum zukünftigen Standort des neuen stilwerks Berlin. Die Designmarke macht sich dabei die historischen Merkmale wie die Parkboxen oder die gläserne Vorhangfassade auf der Rückseite des Stahlbeton-Skelettbaus zunutze, um ihre hochwertige Inneneinrichtung zu präsentieren. ➤



Kant-Garagenpalast, Berlin, Hermann Zweigenthal, Bild: Roland Rossner

QUANTITÄT STATT QUALITÄT

In den Parkhäusern der Nachkriegszeit setzte man dagegen auf Quantität statt Qualität. Die Folgen waren Gebäude, bei denen man auf eine ansprechende Architektur weitestgehend verzichtete. Sie sind bis heute in vielen Innenstädten ein unliebsamer Blickfang und werden oft als Angsträume wahrgenommen. Dass es anders geht, beweist das Parkhauskonzept der Osterstraßengaragen in Hannover von Heinz Wilke aus dem



Osterstraßengaragen, Hannover, Heinz Wilke,
Bild: Roland Rossner

Jahr 1974. Dort dient die Grundkonstruktion gleichzeitig als Gestaltungsmerkmal: Die Fassade besteht aus Parkbuchten, die im 60-Grad-Winkel angelegt sind und wie Balkone hervorstagen. Das Parkhaus wirkt dadurch wie eine Skulptur.

MEHR ALS EIN ZWECKBAU

Nach der „Beton-Ära“ der 1960er bis 1980er Jahre erfährt das Parkhaus bei Architekturschaffenden neue Aufmerksamkeit. Parken wird zum Politikum, der Bau von Parkhäusern ein Abbild dessen, wie man sich die Stadt der Zukunft vorstellt. Neu geschaffene Frauen- und Familienparkplätze spiegeln ein verändertes gesellschaftliches Bewusstsein

wider, daneben müssen Parkplätze an die wachsende Länge und Breite der Fahrzeuge angepasst werden. Die architektonische Qualität rückt wieder stärker in den Vordergrund. Ein zeitgenössisches Beispiel dafür ist die von wulf architekten aus Stuttgart gestaltete und 2017 fertiggestellte Fassade des Messeparkhauses Zoobrücke/P22a in Köln-Deutz. Das Parkhaus selbst wurde von schulte architekten, Köln, geplant und bildet den städtebaulichen Abschluss des Messegeländes.

Seine Schauseite im Norden ist von einer poetisch anmutenden Hülle umgeben, die die organische Grundform aufnimmt. Grundlage für die licht- und luftdurchlässige Schuppenfassade waren Assoziationen zur Natur. Sie besteht aus rund 3000 lasergeschnittenen Paneelen aus eloxierten Aluminium-Lochblechen. Die kiemenartigen Öffnungen sowie der Lochanteil der Bleche sorgen für eine natürliche Durchlüftung und Belichtung des Innenraums. Durch die Überlappung der Bleche entstehen interessante geometrische Muster, die insbesondere bei Nacht eine zeichenhafte Symbolik entwickeln. Die Ausstrahlung der Fassade hebt das Parkhaus, das im Auftrag der Koelnmesse GmbH errichtet wurde, über ein reines Zweckbauniveau hinaus. Mit seiner eigenständigen Formensprache wird es zu einer unübersehbaren Landmarke. ■



Messeparkhaus Zoobrücke/P22a, Köln-Deutz, Fassade: wulf architekten, Bild: Tobias Vollmer

PARKPLATZSUCHE LEICHT GEMACHT

Ein nicht weniger auffälliges Gestaltungskonzept entwickelten dok architecten für das ebenfalls 2017 fertiggestellte Parkhaus „Katwolderplein“ im niederländischen Zwolle. Von außen erinnert es mit seiner geschwungenen Backsteinfassade eher an die Herbergen reisender Karawanen als an einen Verkehrsbau mit 700 Pkw-Stellplätzen. Eine 800 m² große Solaranlage auf dem Dach liefert Strom für die Beleuchtung des Gebäu-

des und die Ladestationen der E-Autos. Die rückspringenden Terrassen sind begrünt und mit Nistmöglichkeiten für Schwalben und Fledermäuse ausgestattet. Im Inneren sorgen kräftige Farben für Orientierung und eine angenehme Atmosphäre – der „Angstram Parkhaus“ ist damit passé. Ein sensorgesteuerter Parkassistent leitet zum nächstgelegenen freien Parkplatz und minimiert auf diese Weise den Suchverkehr.



Smart Mobility Hub, Stuttgart, Visualisierung: haascookzemrich STUDIO2050

ANKOMMEN UND WEITERFAHREN

Die autofreie Stadt wird aktuell zunehmend zum Leitbild, liegt jedoch noch in der Ferne. Für die Zukunft gilt es zunächst – im Sinne des nachhaltigen Bauens und der Entlastung der Innenstädte –, Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die auch alternative Verkehrsmittel berücksichtigen. Neben reinen Fahrradparkhäusern schöpfen sogenannte „Mobility Hubs“ das Potenzial der bereits vorhandenen Park & Ride-Plätze weiter aus. Der Idee „Ankommen und weiterfahren“ folgend, kombinieren sie Parkareale an zentralen Knotenpunkten mit verschiedenen Fortbewegungskonzepten wie Car-Sharing, E-Autos, Fahrrädern oder ÖPNV. Planungen hierzu gibt es unter anderem in Stuttgart, wo auf der Fläche des heutigen Breuninger-Parkhauses ein innova-

tives Mobilitätszentrum nach dem Entwurf von haascookzemrich STUDIO2050 entstehen soll. Der sogenannte „Smart Mobility Hub“ will in Zukunft jedoch mehr erfüllen als die Verknüpfung von Individualverkehr und nachhaltigen Verkehrsmitteln: Als Teil des IBA'27-Projekts „Neue Mitte Leonhardsvorstadt“ soll er zusammen mit einem Film- und Medienhaus die belebte und intensiv genutzte Kante des Quartiers bilden und damit wesentlich zur nachhaltigen Stadtreparatur beitragen.

AUFBRUCH INS BESTEHENDE:

FAHRRADPARKHAUS IN MAINZ

Nicht erst seit der Corona-Pandemie hat der Radverkehr deutlich zugenommen. Aus verkehrs- und stadtplanerischer Sicht spielt das Auto jedoch nach wie vor die Hauptrolle. Die Anpassung des Stadtbildes an den steigenden Anteil der Radfahrer*innen ist häufig mit langwierigen politischen Prozessen verbunden. Umso wichtiger sind Akteur*innen, die sich mit ihren Ideen für die Schaffung entsprechender Infrastruktur einsetzen. Dass sich dieser Einsatz lohnt, zeigt sich in Mainz, wo im Mai 2021 eines der größten Fahrradparkhäuser Deutschlands eröffnete. Es reagiert nicht nur auf die aktuellen Entwicklungen, sondern wertet auch sein Umfeld auf.

Bereits im Jahr 2004 trat das in Mainz ansässige Büro SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA mit seiner Idee für eine sinnvolle Nutzung unter der Hochstraße am Mainzer Hauptbahnhof an die Stadt heran. Seit Fertigstellung der Hochstraße lag der Bereich brach; in der ungenutzten, dunklen Ecke sammelte sich regelmäßig Müll. Ein Fahrradparkhaus war von der Stadt Mainz sowieso angedacht. Während andere Planungsbüros lediglich die Erschließung neuer Flächen in Erwägung zogen, sah das Team um Julian Andreas Schoyerer

jedoch die Errichtung des Fahrradparkhauses auf der bestehenden Brache vor. Damit werteten sie die aus der autogerechten Stadtplanung stammende „Schmuddel-ecke“ auf, ohne neue Flächen zu versiegeln, und machten sich den ohnehin bereits auf Verkehr konzentrierten Stadtraum zunutze. Konsequenterweise planten sie die darüber liegende Hochstraße als Dach ein und sparten so mit ihrem Entwurf nicht nur wertvolle Fläche, sondern auch bauliche wie finanzielle Ressourcen. ▶



Lageplan, SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA



SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA, Bild: Marc Nehrbaß



SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA, Bild: Jonas Klingenschmitt



SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA, Bild: Jonas Klingenschmitt

DREIZEHN JAHRE BIS ZUR UMSETZUNG

Trotz all dieser Stärken sollte es dreizehn Jahre dauern, bis die Entscheidungsträger*innen der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt das Potenzial erkannten und das Büro schließlich mit der Planung beauftragt wurde. Das heutige Fahrradparkhaus umfasst insgesamt 1000 Stellplätze – 600 davon kostenfrei, weitere 400 in einem kostenpflichtigen, gesicherten Bereich mit E-Bike-Ladestationen und Spinden. Den Auftakt bildet die Service-Station mit großem Schaufenster direkt am Eingang zum Hauptbahnhof, den Abschluss ein verschlossener Bereich für Fundräder.

Um eine freundliche Atmosphäre zu erzeugen und den Nutzer*innen gleichzeitig eine gute Orientierung zu ermöglichen, legten SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA neben einer angenehmen Beleuchtung Wert auf eine abwechslungsreiche Gestaltung. So erhielten Boden, Fahrradbügel und Doppelparker verschiedene Farben, die den 135 Meter langen Bau auf den ersten Blick in verschiedene Bereiche unterteilen. Für eine transparente Erscheinung des Parkhauses sorgt auch seine offene Konstruktion aus verzinkten Stahlstützen und der Streckmetallfassade.

DAS POTENZIAL DES STADTRAUMS



ZUR PERSON

JULIAN ANDREAS SCHOYERER

Julian Andreas Schoyerer ist Inhaber und federführender Architekt von SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA, das aus dem Büro Schoyerer & Partner hervorging. Neben Verkehrsbauten plant das in Mainz ansässige Team auch Versammlungs- und Ausbildungsstätten, Büro-, Gewerbe- sowie Wohnungsbauten auf nationaler und internationaler Ebene.

INTERVIEW

Julian Andreas Schoyerer über sein Fahrradparkhaus in Mainz und die Rolle der stadträumlichen Qualität bei der Mobilitätswende.

Herr Schoyerer, bei Ihrer Architektur haben Sie immer einen hohen Anspruch an Alltagsqualität und Alltagskultur. Können Sie das näher erläutern?

Es geht um die Schaffung von Aufenthaltsqualität! Es ist die Aufgabe für uns Architekten, den gebauten Rahmen für das soziale Miteinander zu schaffen. Damit meine ich nicht nur den Wetterschutz, sondern auch Parameter wie Transparenz, Sichtverbindungen, schlüssige Wegeverbindungen und einen guten Luftwechsel. Ganz wichtig sind auch Aufenthaltsmöglichkeiten zum Sitzen, Stehen und Flanieren. Und nicht zuletzt spielt die visuelle Ansprache in Form von attraktiven Oberflächen, Lichtspielen, Farben und optischer Interaktivität eine große Rolle. Durch all das wird den Nutzer*innen ein Angebot gemacht, das unserer Erfahrung nach dankbar angenommen wird und Vandalismus vermeidet oder zumindest stark reduziert.

Wodurch zeigt sich die Alltagsqualität im Falle des Fahrradparkhauses in Mainz?

Bei dem Fahrradparkhaus vor allem durch kurze Wege und die sinnvolle Verknüpfung von Bahn und Rad. Das ist zwar eher ein funktionaler als ein architektonischer Ansatz. Aber wir haben das enorme Potenzial dieses riesigen Unortes erkannt und ihn mit einer sinnvollen Nutzung versehen. Insofern ist uns die Alltagsqualität vor allem in stadträumlicher Hinsicht gelungen. »

Es hat über dreizehn Jahre gedauert, bis Sie (endlich) mit der Planung beauftragt wurden. Warum?

Na ja, die Politik wartet selten darauf, dass ein Architekturbüro unaufgefordert mit einer Idee hereingeschneit kommt. Dem damaligen Bau- und Verkehrsdezernenten lagen außerdem bereits Pläne für ein Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof vor. Erst durch einen Wechsel im Verkehrsdezernat bekamen wir die Chance, unsere Idee erneut vorzutragen.

Was war – abgesehen vom Durchhaltevermögen – die größte Herausforderung bei diesem Projekt?

Das zögerliche Marketing der Stadt. Die Kampagne kam recht spät, sodass das Fahrradparkhaus zunächst nahezu leer war und sich erst nach und nach füllte. Bis heute ist vielen Mainzer*innen nicht bekannt, dass es dort kostenlose Stellplätze gibt.

Durch welche architektonischen Mittel ist Ihnen der erfolgreiche Wandel des Ortes gelungen?

Ich weiß gar nicht, ob man hier wirklich von Architektur im herkömmlichen Sinne sprechen kann.

Es geht mehr um Elemente wie das Schaufenster direkt neben dem Bahnhofszugang, das Einblick in die Servicestation gewährt. Es geht um Farben, um die gelungene Fuge zwischen Bahnhof und Fahrradparkhaus, die als Hauptzugang funktioniert. Es gibt keine Enge, keine Angsträume, stattdessen Transparenz und frische Luft.

Bei vielen, insbesondere älteren Parkhäusern steht die Funktionalität oft über der Aufenthaltsqualität ...

Ja und nein. Es gibt durchaus eine Reihe toller Parkhäuser aus den 1960er Jahren wie z.B. die Haniel-Garage von Schneider-Esleben in Düsseldorf. Natürlich sind diese Parkhäuser in die Jahre gekommen, weil die Autos immer größer wurden und die Fahrbahnen und Parkplätze nicht mehr breit genug waren.

Leider ist die Mehrzahl der alten Parkhäuser aber grauenhaft und steht Pate für Bauten, für die man den Begriff „Angstraum“ entwickelt hat.

Wie kann der Umstieg vom klassischen Pkw auf alternative Verkehrsmittel gelingen, und inwieweit kann die Architektur dazu beitragen?

Das Auto bedeutete nach dem Krieg Wohlstand und führte zur autogerechten Stadt. Und diese boomartige Entwicklung der Automobilität wäre ohne eine Straßenverkehrsordnung überhaupt nicht vorstellbar gewesen. Heute ist immer häufiger zu beobachten, wie Menschen, den Blick auf ihr Handy gerichtet, teilnahmslos über die Straße laufen. Ganz zu schweigen von den Elektrorollern und Fahrrädern, die rücksichtslos durch den Stadtverkehr gefahren werden. Für eine erfolgreiche Mobilitätswende sollte sich deshalb jedes Individuum immer als Verkehrsteilnehmer*in verstehen und das in der Praxis auch sozialverträglich umsetzen. Es geht weniger um Architektur, mehr um den Umgang mit dem Stadtraum. Indem wir ein Angebot mit einer gewissen Alltagsqualität schaffen, können wir den Menschen den Umstieg näherbringen.



Ansicht mit Servicestation und Bahnhofsgebäude, SCHOYERER ARCHITEKTEN_SYRA

SANIERUNG VON PARKFLÄCHEN

WAS ZU BEACHTEN IST

Der Boden ist das am stärksten beanspruchte Bauteil eines Parkhauses. Entsprechend häufig werden hier Sanierungsarbeiten fällig. Je größer dabei die Fläche, desto wichtiger ist ein reibungsloser Bauablauf, um Ausfallzeiten möglichst gering zu halten.

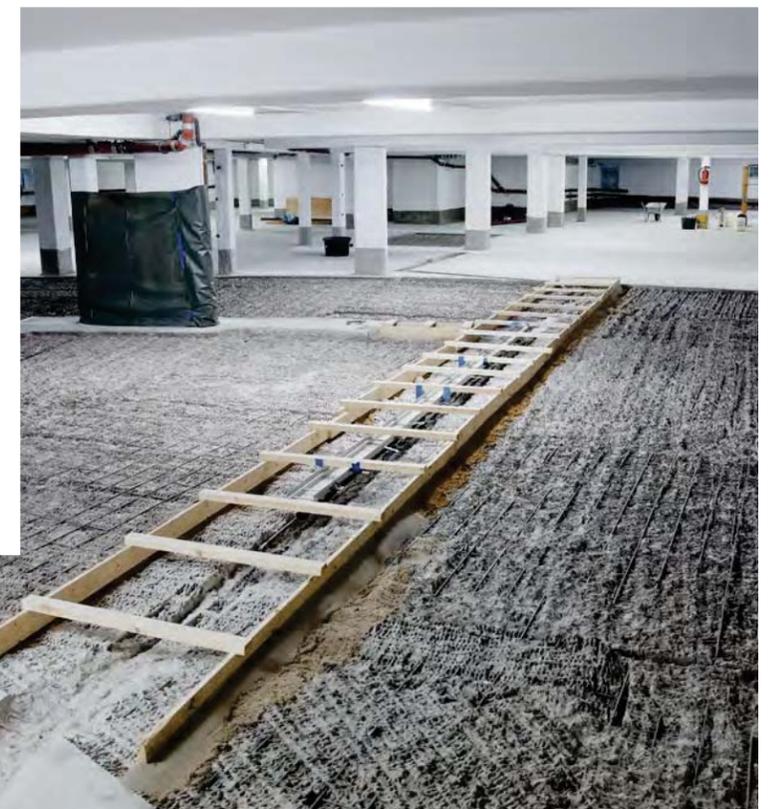
KORROSION UND IHRE URSACHEN

Sanierungsbedürftige Parkhäuser und Tiefgaragen zeigen häufig sichtbare Schäden: Gerissene Böden und Abplatzungen an Betonbauteilen stören die Optik. Korrosionsvorgänge an Metallbauteilen infolge von Karbonatisierung und eingebrachten Chloriden sind die häufigsten Schadensursachen bei Parkflächen und können zudem die Statik beeinträchtigen. Durch Autoreifen eingetragene Salze verbleiben im Boden und wandern über Risse und Kapillare in die Konstruktion und auf die Bewehrung. Mangelhafte Wartung und Pflege sowie Konstruktionsfehler begünstigen Korrosionsschäden, insbesondere entlang von Entwässerungsrinnen.

SORGFÄLTIGE DIAGNOSE

Zur Ermittlung von Ursache und Umfang empfiehlt sich eine Baudiagnose durch sachkundige Planungsbüros. Einerseits werden dabei Höhe und Tiefe des Chloridgehaltes festgestellt. Andererseits verhindert eine gewissenhafte Untersuchung eine Kostendifferenz zwischen geplanter und ausgeführter Sanierung.

Der klassische Weg, die Verfüllung des Bodens mit herkömmlichem Betonersatz, ist mit viel Zeit- und Arbeitsaufwand verbunden. Moderne Maschinenteknik und einfach anzuwendende Produkte verringern den Zeit- und Personalaufwand deutlich und halten dadurch die Störung des laufenden Betriebs so kurz wie möglich. »





RÜCKBAU, REINIGUNG UND SCHUTZ

Häufig müssen im Rahmen einer Parkflächensanierung große Teile des Betons abgetragen werden. Nach einer grundlegenden Reinigung der freigelegten Flächen durch Höchstdruckwasserstrahltechnik wird anschließend der Bewehrungsstahl mit einem Korrosionsschutz fachgerecht behandelt. Zur Haftverbesserung sowie zur Optimierung des Saugverhaltens zwischen Untergrund und dem nachfolgenden Betonersatzmörtel folgt eine nicht filmbildende Haftgrundierung.

WIEDERAUFBAU DER BODENFLÄCHEN

Anschließend kann der Betonersatzmörtel in Schichtdicken zwischen 3 und 14 Zentimetern eingebaut werden. Bei der Materialwahl sollte darauf geachtet werden, dass dieses nach DIN EN 1504-3 in die höchste Klasse R4 eingruppiert und somit nach europäischer Norm für statisch relevante Anforderungen geeignet ist. Ein solches Material ist weber.floor 4640 Outdoor RepFlow. Anders als herkömmliche Betonersatzmörtel ist das Produkt

pump- und fließfähig. Dadurch reduzieren sich Personalaufwand und Einbauzeiten deutlich. Das Material weist eine sehr hohe Festigkeit auf und ist bei mittleren Belastungen direkt nutzbar. Alternativ kann der Boden nach einer Trocknungszeit von rund sieben Tagen zusätzlich beschichtet werden. Da weder Frost noch Tausalz dem Material etwas anhaben können, ist es sowohl für den Innen- als auch für den Außenbereich geeignet.

ACHT STUNDEN STATT ACHT TAGE

Um den Bauablauf zu beschleunigen, kann der Mörtel statt der Verwendung von Sackware auch maschinell verarbeitet werden. Mobile Silotechnik wie das Weber MixMobil ermöglicht eine kontinuierliche Belieferung und zudem eine zeit- und kraftsparende Verarbeitung. Denn das Material wird vor Ort angemischt und an den Einsatzort gepumpt. Auf diese Weise lassen sich pro Stunde 8 bis 12 Tonnen Mörtel fördern. Bis zu 1000 Quadratmeter Bodenfläche können so an einem Tag eingebaut werden. Zum Vergleich: Bei einer herkömmlichen Betonsanierung benötigen drei bis vier Personen rund sieben bis acht Tage für den Einbau in dieser Größenordnung.



DATEN & FAKTEN

Mindeststellplatzbreite laut Garagenverordnung aus den 1970er Jahren: 2,30 Meter
Von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen heute empfohlene Mindestbreite: 2,50 Meter

Der Paketdienst UPS bekommt pro Monat ca. **15.000 Strafzettel** wegen **Falschparkens** – allein in New York.



Die Ära des Automobils.
Anzahl der zugelassenen PKW in Deutschland:
1950: 518.000
1990: 30,7 Mio (nur BRD)
2021: 48,2 Millionen

DER PARKSUCHVERKEHR
MACHT IN DEUTSCHLAND
30 BIS 40 PROZENT
DES INNERSTÄDTISCHEN
GESAMTVERKEHRS AUS.



68% DER BERUFSPENDLER*INNEN NUTZEN DAS AUTO,
13% BUS UND BAHN.

2021: DER FAHRRADBESTAND IN DEUTSCHLAND IST AUF 81 MILLIONEN FAHRRÄDER ANGEWACHSEN.
2011 WAREN ES NOCH 70 MILLIONEN.



Quellen: www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/, www.pressportal.de, www.adac.de, www.focus.de, de.statista.com, www.adfc.de

