

Seitenabstand parkender Kfz in Abhängigkeit von der Parkspurbreite

Bachelorarbeit WS2021

Lisa Ngoc Tam Phan, 01128329

Abstract

Im Rahmen dieser Arbeit wurde untersucht, wie sich die Breite der Parkspur auf das Parkverhalten von Autofahrern auswirkt. Für die Erhebung wurden 12 verschiedene Straßenzüge in Wien mit einer Parkspur parallel zur Fahrbahn herangezogen. Die Parkspuren wurden dabei der Breite nach in 3 Kategorien unterteilt und ausgewertet. Ziel dieser Arbeit ist es herauszufinden, ob und inwiefern die Parkspur-, die Fahrspur- und die Fahrzeugbreite Einfluss auf den Seitenabstand parkender Kfz und somit das Parkverhalten der Autofahrer haben.

Daten und Methoden

Mit Hilfe von Google Maps wurde im Vorhinein nach Straßenzügen gesucht, die Einbahnstraßen sind und in denen die Kraftfahrzeuge nur parallel zur Fahrbahn parken. Insgesamt wurden 12 Straßenzüge und 600 Kraftfahrzeuge für die Erhebung herangezogen, die sich in den Bezirken 13, 16 und 23 befinden. Weiters wurden die Straßenzüge anhand der Parkspurmarkierung in 3 Kategorien unterteilt. In der ersten Kategorie befinden sich Einbahnstraßen mit einer 2m breiten, in der zweiten Kategorie mit einer 2,50m breiten und in der dritten Kategorie ohne einer Parkstreifenmarkierung.

Die ausgewählten Straßenzüge wurden mehrmals abgegangen und dabei Abmessungen genommen. Gemessen wurden die Fahrspurbreiten, die Parkspurbreiten, die Breite des Kraftfahrzeuges sowie der Seitenabstand zum Randstein. Anhand dieser Daten wurden der Einfluss der Parkspur-, der Fahrspur- und der Fahrzeugbreite auf den Seitenabstand parkender Kfz analysiert.

Ergebnisse

- **Einfluss der Parkspurbreite:** In der Kategorie 1 stehen die meisten Kfz im Abstand von 17,5cm vom Randstein entfernt. In der Kategorie 2 liegt der Abstand bei 43,5 cm, also mehr als das doppelte. Ist hingegen keine Parkstreifenmarkierung vorhanden, parken die Autos weitaus näher zum Randstein, also im Abstand von 8,0 cm. Weiters fällt auf, dass einige Kraftfahrzeuge in der Kategorie 3, also bei nicht Vorhandensein einer Parkspur in den Gehweg hinein parken.
- **Einfluss der Fahrspurbreite:** Dabei wurden die 3 oben genannten Kategorien, weiter nach den Fahrspurbreiten unterteilt. Man erkennt, dass die Fahrspurbreiten nur einen geringen Einfluss auf das Parkverhalten haben. Bei der Kategorie 1 macht es dabei keinen Unterschied, ob die Fahrbreite 2,50m oder 6,10m breit ist. Die Differenz der Seitenabstände für diese zwei Fahrspurbreiten liegt bei 1,50cm und ist daher minimal. Dasselbe gilt auch für Kategorie 2 und 3. Bei einer Parkspurbreite von 2,50m liegt der Unterschied zwischen einer 3,50m und einer 6,00m Fahrspurbreite bei ca. 9,38cm. Ist keine Parkspur vorhanden, beträgt die Differenz nur mehr 0,14cm zwischen einer 5,00m und 6,00m breiten Fahrspur.
- **Einfluss der Fahrzeugbreite:** Auch hier wurden die drei Kategorien weiter nach der Fahrzeugbreite unterteilt. In der Erhebung haben die schmalsten Autos eine Breite von 1,61m und die Breitesten sind 1,90m breit. In der Kategorie 1 parken die 1,90m breiten Autos im Durchschnitt 14,00cm und die schmalsten 18,07cm vom Randstein entfernt. Das ergibt eine relativ geringe Differenz von 4,07cm. Auch in der Kategorie 2 liegt diese Differenz bei 6,44cm und in Kategorie 3 bei nur 0,69cm.

Conclusio

Zusammenfassend kann man sagen, dass nicht nur das Vorhandensein einer Parkspur, sondern auch deren Breite Einfluss auf das Parkverhalten der Autofahrer hat. Bei einer 2m breiten Parkspur fallen die relativ kleinen Seitenabstände sowohl zum Randstein als auch zur Fahrspur auf. Parklücken auf 2,50m zu vergrößern, wäre jedoch der falsche Ansatz. Werden Parkspuren breiter, werden sicherlich auch breitere Fahrzeuge gekauft. Ist keine Parkspur vorhanden, tendieren viele Lenker dazu ihr Auto in den Gehsteig hinein zu parken, was für eine Parkspurmarkierung spricht.