

Facharbeit

gemäß § 21 der Verordnung über die Ausbildung zur Prüfung für die Laufbahn des zweiten Einstiegsamtes der Laufbahngruppe 2 des feuerwehrtechnischen Dienstes im Land Nordrhein-Westfalen (VAP2.2-Feu NRW), zum Thema:

Parken auf der Feuerwache

Verfasser:
Maximilian Rupp, M.Sc.
Brandreferendar

Dienststelle:
Stadt Mannheim
Amt für Feuerwehr und Katastrophenschutz

Abgabetermin:
28.12.2020

A Inhaltsverzeichnis

B	Tabellenverzeichnis	2
C	Abstraktion	3
1	Theoretische Grundlagen	4
1.1	Raumplanerische Grundlagen	4
1.2	Parkplatzperspektiven	5
2	Experteninterviews mit ausgewählten Berufsfeuerwehren	11
2.1	Die empirische Sozialforschung	11
2.2	Methodenanwendung: Leitfadengestütztes Experteninterview	11
2.3	Auswahl der Berufsfeuerwehren und Leistungsrollenträger	12
3	Ergebnisse	15
3.1	Analyseeinheit 1: Die Feuerwehr in der Stadt	15
3.2	Analyseeinheit 2: Erreichbarkeit und Mitarbeitermobilität	15
3.3	Analyseeinheit 3: Stellplatzverfügbarkeit auf der Feuerwache	17
3.4	Analyseeinheit 4: Nutzung der Stellplätze auf der Feuerwache	19
3.5	Analyseeinheit 5: Konfliktsituationen	20
4	Diskussion	22
5	Fazit	24
D	Literaturverzeichnis	25
E	Anlagen	28
F	Eidesstattliche Erklärung	39

B Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Ausgewählte, angefragte Gebietskörperschaften mit weiteren räumlichen Eigenschaften.	13
Tabelle 2	Teilnehmende, codierte Leistungsrollenträger und persönliche Eigenschaften zum Interview.	14
Tabelle 3	Bemessung der Stellplatzkapazitäten an den Standorten der Feuerwehr.	18

C Abstraktion

Aufgabenstellung zum Thema: Parken auf der Feuerwache

Gerade in den Ballungszentren sind Parkplätze auch für Beschäftigte rar. Erarbeiten Sie auf Basis ausgewählter Berufsfeuerwehren eine Übersicht, unter welchen Bedingungen auf dem Gelände der Wachen durch die Beamtinnen und Beamten privat geparkt werden darf. Recherchieren Sie, welche rechtlichen und versicherungsrechtlichen Probleme berührt werden und welchen Einfluss das Parken auf die Motivation und Erreichbarkeit der Einsatzbeamten hat.

Eigene Absicht

Der strukturierte Ansatz dieser Facharbeit ergibt sich aus der systematischen Lösung zur Aufgabenstellung. Zur Eingrenzung der Thematik werden in einer theoretischen Hinführung die notwendigen raumplanerischen Grundlagen zu Ballungsräumen und der Verkehrsplanung in Metropolregionen geschaffen. Die letztere erfährt eine Sonderstellung in der Raumplanung und setzt auf akteursbezogene Mobilitätskonzepte, welche die Verkehrsmöglichkeiten wie den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Fahrradverkehr zwischen Wohnort des Arbeitnehmers und der Arbeitsstätte in einem Raum in den Fokus setzen. Stellplätze an der Arbeitsstätte sind Teil eines ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes. Sie unterliegen einer Herstellungspflicht, die sich aus Rechtsnormen aber auch aus mehrheitlich betrieblichem Interesse ergibt. Es werden Anforderungen zur Verkehrssicherheit von Stellplätzen auf Feuerwachen, nach den allgemeinen Regeln der Technik gegeben und Fallbeispiele einer Schadenshaftung des Stellplatzbetreibers bei Schäden an privaten PKW der Mitarbeiter dargelegt und erörtert. Die Folgen einer kostenpflichtigen Bereitstellung von Parkraum werden unter steuerrechtlichen Aspekten und der Zwei-Faktoren-Theorie nach Herzberg diskutiert. Zur Erörterung der Stellplatzverfügbarkeit und Nutzungsbedingungen auf Feuerwachen wird eine, anhand raumplanerischer Kenngrößen getroffene Auswahl von Berufsfeuerwehren für ein Experteninterview angefragt. Von 21 angefragten Berufsfeuerwehren stimmen sieben einem Experteninterview zu, welche alle fernmündlich nach Maßstäben und Methoden der qualitativen empirischen Sozialforschung geführt, dokumentiert und analysiert werden. Die Ergebnispräsentation zeigt individuelle Fragestellungen und Probleme der beteiligten Dienststellen nach den Themenfeldern der Feuerwehr im Stadtraum, der Mitarbeitermobilität und Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes, der Wachstandorte sowie der Stellplatzverfügbarkeit, Bemessung der Stellplatzanzahl und Nutzungsbedingungen der Stellplätze durch die Mitarbeiter ebenso sich hieraus ergebende Konfliktsituationen. Final erfolgt eine Ergebnisdiskussion, welche in einem Fazit mit den eingangs beschriebenen Grundlagen der Hinführung referenziert und weiteren Erörterungsbedarf aufzeigt.

1 Theoretische Grundlagen

Ziel der Grundlagenerörterung ist die Darlegung aktueller Erkenntnisse über Details bei der Verfügbarkeit und Ausgestaltung von Mitarbeiterstellplätzen aus Arbeitgeber- und Arbeitnehmersicht. Zum Verständnis der Auswahlkriterien für die Empirie werden raumplanerische Grundlagen zum Ballungsraumbegriff sowie eine Einordnung dieser in die Mobilität von Metropolregionen aus verkehrsplanerischer Sicht gegeben.

1.1 Raumplanerische Grundlagen

Zur Bearbeitung der Aufgabenstellung sind die Anforderung an einen Ballungsraum zu klären. Was macht ihn aus und wie kann er umrissen werden? Der Begriff des Ballungsraums ist ein Synonym für einen Agglomerationsraum, einer Ansammlung von städtischen Siedlungen, ein verstädterter Raum. Diese Ansammlung folgt dem System der zentralen Orte (Walter Christaller 1933), wonach eine jede Siedlung bestimmte Funktionen zur Deckung der menschlichen Bedürfnisse erfüllt und nicht jede Gemeinde alle Funktionen vereinen muss. Die Orte sind durch entsprechende Kommunikations- und Mobilitätsnetze miteinander verbunden. So ist klassischerweise ein Schwimmbad nicht in jeder Gemeinde vorhanden. Der Wirkungsbereich dieser Funktion ist deutlich höher und bedient mehr Menschen und mehr Raum als beispielsweise eine Apotheke oder ein Geschäft mit Gütern des täglichen Bedarfs. Durch die Vorhaltung solcher hochwertiger Funktionen und Dienstleistungen lassen sich Gemeinden in Unter-, Mittel- und Oberzentren klassifizieren. Diese Systemtheorie von Walther Christaller bildet die Grundlage für das deutsche Raumordnungsgesetz (ROG), welches die räumliche Konzentration der Siedlungstätigkeit auf ein Netz aus leistungsfähiger zentraler Orte innerhalb einer dezentralen Siedlungsstruktur fordert¹. Die Raumplanung ist ein politisches Instrument zur Gestaltung eines Raumes durch einen oder mehrere öffentliche Planungsträger in naturräumlichen, wirtschaftlichen oder sozialen Belangen und zur Steuerung dessen Entwicklung². Sie erfolgt in einem Mehr-Ebenen-System. Oberste Ebene bildet die Europäische Union, mit dem Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK). Auf nationaler Ebene gibt es in Deutschland neben dem Raumordnungsgesetz nur das informelle Instrument der Leitlinien der Raumordnung, mit dem im Grundgesetz verankerten Ziel eine *einheitliche Entwicklung* zu erreichen. Konkrete Programme und Pläne sind erst wieder auf der Landesebene mit dem Landesraumordnungsprogramm, auf Ebene der Regionen mit einem Regionalplan und auf Ebene der Kreise und Gemeinden mit der zweigliedrigen Bauleitplanung, dem Flächennutzungsplan und dem Bebauungsplan. Das im ROG verankerte Gegenstromprinzip sichert in der öffentlichen Planung die förmliche und inhaltliche Integration auf horizontaler und vertikaler Ebene. Durch vertikale Integration der vorhergehenden Planansätze in den nachfolgenden Planungen werden alle Interessen von der Makroebene bis zur Mikroebene aufeinander abgestimmt und erhalten rechtsbindenden Charakter. Durch horizontale Integration gehen alle themenspezifische Fachplanungen wie Verkehrsplanung,

¹ Vgl. Raumordnungsgesetz, §2, (2)

² Vgl. Akademie für Raumforschung und Landesplanung – ARL, 2011, S. 11ff.

Wirtschaftsplanung, u.a. in einem Gesamtplan auf und folgen den gleichen, einheitlichen Zielen.

Ballungsräume, Verdichtungsräume und Agglomerationen können sich an einem (monozentrisch) oder mehreren (polyzentrisch) Oberzentren orientieren. Als planungsrechtlicher Begriff ist die europäische Metropolregion (MR) erstmals 1995 durch die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) in den sich fortlaufend aktualisierenden Leitlinien für Raumordnung definiert worden³. Im Gegensatz zum rechtsunbestimmten Begriff des Ballungs- oder Verdichtungsraums sind Metropolregionen auf allen Ebenen durch das Gegenstromprinzip raumplanerisch definiert und fassen durch ihre räumliche Bestimmung auch ländliche Gebiete, welche durch intensive wirtschaftliche und verkehrliche Verflechtungen mit einem oder mehreren Oberzentren in Verbindung stehen und somit einen metropolitanen Verflechtungsraum bilden⁴, mit ein. Die räumliche Interaktion und Integration von Stakeholdern, allen voran durch eine Verkehrsplanung, wie den Ausbau von Radschnellwegen, die Anbindung des Umlandes einer Metropolregion an einen starken und hochfrequenten ÖPNV oder bei polyzentrischen Räumen eine Transporttariferweiterung, sind aus aktuellen politisch-gesellschaftlichen Gründen ein wichtiger Bestandteil der Regionalplanung⁵.

Mobilität gewährleistet Aktivitäten und Austauschbeziehungen von Menschen und Gütern. Mobilitätskonzepte sichern die Erreichbarkeit der Standorte der Stakeholder⁶. Die Verkehrsinfrastruktur, wie z.B. den Ausbau der Wegenetze wurden dabei durch Verkehrskonzepte in der Vergangenheit in den Fokus der wissenschaftlichen und gesellschaftlichen Betrachtung gesetzt. Verändern die Menschen zur Aktivitätsausübung ihren Standort, entsteht Verkehr, welcher unter anderem zu Fuß, per Rad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV) oder im motorisierten Individualverkehr (MIV) bewältigt werden kann. Mobilitätskonzepte reichen weiter, indem sie sich mit der Gestaltung, Initiierung und Umsetzung, kurzum der Steuerung von Verkehr durch ein integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement befassen⁷. Das Verkehrsverhalten der Menschen wird durch die Standortverteilung im Raum, der Erreichbarkeit der Standorte mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie persönlichen Präferenzen und Möglichkeiten bestimmt⁸.

1.2 Parkplatzperspektiven

Täglich pendeln mehrere Millionen Menschen in Deutschland von ihrer Wohnung zur Arbeitsstelle. Der Mikrozensus 2016 ergibt, dass 68% der Berufspendler hierbei den PKW nutzen. Nur 14% der Berufspendler nutzen öffentliche Verkehrsmittel, wobei sich dieser Wert mit Stand 2016 gegenüber dem Jahr 2000 nur um einen Prozentpunkt erhöht hat. Mit dem Verkehrsverhalten korreliert der Zeitaufwand für den täglichen Arbeitsweg, dabei liegt dieser bei 70% der Erwerbstätigen bei weniger als 30 Minuten.

³ Vgl. MKRO, 2006, S. 13.

⁴ Vgl. MKRO, 2016, S. 14f.

⁵ Vgl. Tönnies, 2016, S. 615ff.

⁶ Vgl. Louen, 2013, S. 11f.

⁷ Vgl. Valée, 2016, S. 631f.

⁸ Vgl. Axhausen, et al., 2005, S. 61ff.

Auf 22% entfällt eine Anfahrtszeit von 30 – 60 Minuten und 5% der Erwerbstätigen brauchen über eine Stunde zu ihrer Arbeitsstätte⁹. 81% aller Berufspendler legten im Jahr 2016 weniger als 25 km zu ihrem Arbeitsplatz zurück, dabei wirkt sich die Wahl des Verkehrsmittels auf die Pendlerzeit entsprechend aus. So legen Pendler im motorisierten Individualverkehr (MIV) die Distanz von bis zu 25 km in 89% der Fälle in weniger als 30 Minuten zurück, im ÖPNV gelingt dies nur in 56% der Fälle¹⁰. Der Firmenparkplatz zum Abstellen des Privat-PKW ist dadurch das täglich zu nutzende Tor einer Mehrzahl der Mitarbeitenden und damit unbewusst meist morgendliche Erstkontaktstelle zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer.

Grundsätzlich besteht keine Pflicht des Arbeitgebers Stellplätze für Arbeitnehmer auszuweisen oder bereitzustellen¹¹. Auch liegt die Ausgestaltung der Stellplatzverfügbarkeit und der Nutzungsbedingungen in der Hand des Arbeitgebers. Werden keine Stellplätze angeboten, verlagert der Arbeitgeber die Aufgabe Parkraum für Privat-PKW zur Verfügung zu stellen in den öffentlichen Verkehrsraum und geht das Konfliktrisiko der Flächenkonkurrenz mit Anwohnern und einer Zunahme des Parksuchverkehrs, welcher heute bereits 40% am städtischen Gesamtverkehrsaufkommen ausmacht, ein¹². Dieser zusätzliche Parksuchverkehr bringt eine Emissionsmehrbelastung an Feinstaub und Lärm sowie eine aktive Verzögerung des Verkehrsflusses und eine durch Falschparker verursachte Behinderung der Nahmobilität. Urbane und lebendige Städte zeichnen sich durch Funktionsmischung aus¹³. Die historisch gewachsenen und bevölkerungsreichen Innenstädte sind in der Flächenverfügbarkeit so stark limitiert, dass die Nachfrage an privaten und öffentlichen Parkraum innerhalb des öffentlichen Raumes nicht gedeckt werden kann¹⁴. Die Einschränkung des Lebens- und Bewegungsraums durch den Parkdruck des ruhenden PKW-Verkehr und dessen hohe Flächeninanspruchnahme hebeln die Funktion des öffentlichen Raumes als qualitativ hochwertigen Aufenthaltsortes und als Stätte der sozialen Begegnung und Kommunikation stellenweise aus, wodurch der Interessenskonflikt der Raumnutzer wie Anwohner, Pendler und Arbeitgeber zusätzlich verschärft wird¹⁵. So ist es aus politisch-raumplanerischer Sicht unumstritten notwendig, zusätzliche Stellplätze außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes zur Senkung des Parkdrucks und Entlastung von diffusem Parksuchverkehr durch den Bündelungseffekt von zentralen Parkeinrichtungen zu schaffen¹⁶.

⁹ Vgl. Statistisches Bundesamt, 2016, o.S.

¹⁰ Vgl. Statistisches Bundesamt, 2020, o.S.

¹¹ Vgl. Bundesarbeitsgericht, 1960, 2 AZR 290/57.

¹² Vgl. Siemens AG (Hrsg.), 2011, S. 12.

¹³ Vgl. Lehmbruck et al., 2007, S. 2.

¹⁴ Vgl. Lehmbruck, 2000, S. 15.

¹⁵ Vgl. Lehmbruck, et al., 2008, S. 84.

¹⁶ Vgl. NWStGB (Hrsg.), 1996, S. 6.

Grundsätzlich sind bei genehmigungspflichtigen Baumaßnahmen wie Neubauten oder Nutzungsänderungen per entsprechender Landesbauordnung eine ausreichende Anzahl notwendiger Stellplätze auszuweisen und hierdurch privater Parkraum zu schaffen. Die genaue Bestimmung und Ausgestaltung, auch die Mitbestimmungsmöglichkeit von Gemeinden und die Kompensation von Stellplätzen sowie eine mögliche finanzielle Ablöse bei der Entbindung von der Herstellungspflicht variiert je nach Bundesland. Die Musterbauordnung fordert gemäß § 49 notwendige Stellplätze und Garagen auf einem Baugrundstück oder in *zumutbarer Entfernung* auf einem *geeigneten Grundstück* herzustellen und gibt eine Zweckbindung entstehender Ablösebeträge für den Entfall von notwendigen Stellplätzen oder Garagen zur Förderung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum vor¹⁷. Ebenso können durch eine örtliche Bauvorschrift die Zahl, Größe und Beschaffenheit notwendiger Stellplätze, welche für die bestimmungsgemäße Erschließung einer Einrichtung, einschließlich eines Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen der Anlage, vorgegeben werden¹⁸. In Baden-Württemberg sind per Landesnorm bei Errichtung baulicher Anlagen, bei denen Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, notwendige Stellplätze oder Garagen in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlage unter Berücksichtigung des ÖPNV ausreichen. Die Festlegung der Anzahl herzustellender notwendiger Stellplätze erfolgt in einer Verwaltungsvorschrift und ist abhängig von der Nutzung der Verkehrsquelle und objektspezifischen Kennzahlen wie u.a., Nutzfläche, Bürofläche oder die Zahl der Beschäftigten¹⁹. Bis zu einem Viertel der notwendigen Stellplätze kann durch Fahrradstellplätze bei einem Verhältnis von eins zu vier kompensiert werden²⁰. Lassen sich notwendige Stellplätze und Garagen nur unter großen Schwierigkeiten herstellen, kann die Baurechtsbehörde zur Erfüllung der Herstellungsverpflichtung einen an die Gemeinde zu entrichtenden Geldbetrag zulassen²¹. Im Vergleich hierzu besteht im Land Hessen gemäß Hessischer Bauordnung die Regelungskompetenz über die Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze allein bei den Gemeinden²². So besteht im Innenstadtbereich von Frankfurt am Main die Herstellungsbeschränkung zur Errichtung notwendiger Stellplätze von 15% des nach Satzung gültigen rechnerischen Bedarfs²³. Bei der Bemessung der Stellplatzanzahl für Privat-PKW können weitere spezifische Faktoren der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr als Schlüsselfunktion der gemeindlichen Daseinsvorsorge angeführt werden. Dies sind mögliche zusätzliche Stellplätze für einen Alarm von dienstfreien Kräften, wie Spezialisten oder Führungskräften und Angehörigen der operativ-taktischen oder administrativ-organisatorischen Stäbe, sowie ein Ausfallszenario des ÖPNV in Folge von Extremwetterereignissen oder einer unmittelbaren Systemstörung. Grundsätzlich kann der DIN 14092-1:2012-04 „Feuerwehrrhäuser“ für alle baulichen Anlagen des abwehrenden Brandschutzes, unabhängig der Nutzergruppe von Freiwilliger Feuerwehr oder Berufsfeuerwehr Kennzahlen und orientierende Werte, an die

¹⁷ Vgl. Musterbauordnung, § 49, (1).

¹⁸ Vgl. Musterbauordnung, § 86, (1), Nr. 4.

¹⁹ Vgl. Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, 2015, Anhang 1.

²⁰ Vgl. Landesbauordnung Baden-Württemberg, § 37, (1).

²¹ Vgl. Landesbauordnung Baden-Württemberg, § 37, (6).

²² Vgl. Hessische Bauordnung, §52, (1).

²³ Vgl. Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt, § 3.

örtlichen Verhältnisse angepasst, für die Bemessung der Gebäude entnommen werden²⁴. Das Regelwerk gibt im Raum- und Flächenbedarf eine Mindestanzahl von 12 Stellplätzen für Privat-PKW im Außenbereich des Feuerwehrhauses vor²⁵. Die Ausgestaltung der Stellplätze ist verkehrssicher und die Wegführung kreuzungsfrei zum Abmarschweg von Einsatzfahrzeugen auszuführen²⁶. Ebenso hat die Technische Regel für Arbeitsstätten (ASR) A1.8 bei Neu- und Bestandsobjekten in der Errichtung, dem Betrieb und der Instandhaltung von Verkehrswegen – zu welchen auch betriebseigene Parkflächen/ Stellplätze zählen – Anwendung zu finden²⁷. Eine Unterweisung der Nutzer in die betrieblichen Verkehrsregeln und die Benutzung der Verkehrswege ist durchzuführen²⁸. Die Flächenverfügbarkeit bei Bestandsobjekten ist gesondert zu betrachten und findet in dem empirischen Teil dieser Arbeit eine spezielle Berücksichtigung. Durch vorherrschende städtebauliche Leitbilder in der Entstehungsphase der baulichen Anlagen sind hier individuelle Fragestellungen zu erläutern.

Stellplätze sind dem Verkehr dienende bauliche Anlagen und somit gemäß den allgemeinen Anforderungen der jeweiligen Landesbaunorm so anzuordnen, zu errichten, zu ändern und instand zu halten, dass keine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung besteht²⁹. Werden Stellplätze durch einen Arbeitgeber zur Verfügung gestellt, ist dieser Betreiber der Anlage und diese somit baulich verkehrssicher auszuführen³⁰. Dies erfolgt u.a. durch Einhaltung der allgemein anerkannten Regeln der Technik bei der Errichtung und dem fortlaufenden Betrieb. Dem Arbeitgeber und Stellplatzbetreiber obliegt insbesondere die allgemeine Verkehrssicherungspflicht³¹. Diese schließt alle wirtschaftlich zumutbaren Vorkehrungen zur Gefahrenabwendung, bei gleichzeitig bestimmungsgemäßem Gebrauch durch die Nutzer ein³². Gerichtsurteile zeigen, dass bei schuldhafter Pflichtverletzung des Stellplatzbetreibers wie u.a., einer mangelhaften Beleuchtung³³, ausbleibender Sicherung gegen den fließenden Verkehr und Schäden durch den Betriebsablauf³⁴, der fehlenden Schlaglochbeseitigung oder nicht erfolgten Winterdienststellung³⁵, dieser für mögliche entstandene Schäden an privaten Kraftfahrzeugen nach § 823 BGB haftbar gemacht werden kann³⁶. Drohende Gefahren sind durch den Stellplatzbetreiber und Arbeitgeber auf ein *zumutbares Mindestmaß* zu begrenzen. Dies gilt auch bei einer gesteigerten Fürsorgepflicht zum Beispiel in Folge eines eintretenden Unwetterereignisses³⁷. Wie weit die Pflichten des Stellplatzbetreibers gehen, ist im Einzelfall nach Treu und Glauben unter

²⁴ Vgl. DIN e.V. (Hrsg.), 2012, S. 8.

²⁵ Vgl. DIN e.V. (Hrsg.), 2012, S. 12.

²⁶ Vgl. DIN e.V. (Hrsg.), 2012, S. 21.

²⁷ Vgl. Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (Hrsg.), 2018, S. 22ff.

²⁸ Vgl. Verordnung über Arbeitsstätten, § 6.

²⁹ Vgl. Musterbauordnung, § 3.

³⁰ Vgl. Verordnung über Arbeitsstätten, § 3a, (1).

³¹ Vgl. LAG Düsseldorf, 2017, Az. 9 Sa 42/17.

³² Vgl. Bundesgerichtshof, 2014, Az. III ZR 352/13

³³ Vgl. OLG Hamm, 2004, Az. 13 U 198/03.

³⁴ Vgl. Bundesarbeitsgericht, 2000, Az. 8 AZR 518/99.

³⁵ Vgl. OLG Saarbrücken, 2011, Az. 4 U 400/10 – 119.

³⁶ Vgl. Bürgerliches Gesetzbuch, § 823, (1).

³⁷ Vgl. LAG Düsseldorf, 2017, Az. 9 Sa 42/17.

Berücksichtigung der betrieblichen und örtlichen Verhältnisse zu bestimmen³⁸. Der Arbeitgeber als Stellplatzbetreiber haftet auch für das Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen seiner Fürsorgepflicht, wie eigene Mitarbeiter oder Dienstleister, im Sinne § 278 BGB³⁹.

Die Bereitstellung und kostenlose Nutzung von Stellplätzen für Mitarbeiter sind aus Sicht des Arbeitgebers ein einfach zu bedienendes Instrument der Mitarbeiterbindung. Ziel der Mitarbeiterbindung ist durch verschiedenste Maßnahmen, welche auf unterschiedliche Bereiche des Berufsalltags wirken durch Steigerung der Verbundenheit und der Identifikation der Mitarbeiter mit ihrem Arbeitgeber eine hohe Arbeitszufriedenheit zu erreichen⁴⁰. Die Bedeutung des Instrumentes Mitarbeiterparkplatz kann an den Bedürfnissen der Mitarbeiter festgemacht werden. Während sich 25 % der Arbeitnehmer in Deutschland für einen eigenen Parkplatz als Benefit interessieren, sind größere Schwerpunkte in einer flexiblen Arbeitszeit (50 %) oder Homeoffice (33 %) zu erkennen, es ermöglichen jedoch auch 46 % der Arbeitgeber in Deutschland ihren Mitarbeitern einen Stellplatz, weshalb das Interesse hier niedriger angesetzt werden kann⁴¹. Gerade für Schichtmitarbeiter, welche durch die Arbeitszeitgestaltung vor oder nach den täglichen Leistungsphasen des ÖPNV zwischen Wohnort und Arbeitsstätte pendeln oder, begünstigt durch eine Konzentration der Wochenarbeitszeit im 24h-Schichtsystem auf eine limitierte Anzahl an Wochentagen, eine entsprechende Distanz zu ihrem Wohnort zurücklegen müssen, sind Stellplätze ein wichtiger Hygienefaktor für ein positives Employer Branding⁴².

Entscheidet sich der Arbeitgeber Betriebsstellplätze gegen Entgelt den Mitarbeitern zur Verfügung zu stellen, sind hier mehrere Faktoren zu berücksichtigen. Ein Systemwechsel von kostenfreier zu kostenpflichtiger Nutzung kann nicht einfach durch Festlegung des Arbeitgebers erfolgen. Neben der Mitbestimmungspflicht der Arbeitnehmervertretung schützt bei bisheriger kostenfreier Nutzung das Gewohnheitsrecht, die sogenannte betriebliche Übung, die Arbeitnehmerrechte. Dieses Gewohnheitsrecht bedingt, dass zur Änderung eines bestehenden Ablaufs auch entsprechende verändernde Maßnahmen „unter erheblichem Aufwand“ an den Sachgütern, wie in diesem Fall Stellplätze der Mitarbeiter durchgeführt werden müssen. Hierunter fällt der Neubau der Stellplätze an einem anderen Ort⁴³. Eine Sanierung der Stellplätze allein reicht nicht aus. Der fehlende Anspruch von Arbeitnehmern auf Stellplätze bleibt hiervon unberührt. Werden Stellplätze zur Verfügung gestellt, können hieraus für den Arbeitgeber und die Arbeitnehmer steuerrechtliche Konsequenzen ergeben. Je nach Art und Form der Stellplatznutzung fallen Steuern und Sozialabgaben an. So sind kostenpflichtige Stellplätze, seien diese in einem Parkhaus eines Drittanbieters oder dem Firmenparkplatz des Arbeitgebers für den Betreiber des Geschäftsmodells gemäß § 1 UStG umsatzsteuerpflichtig⁴⁴.

³⁸ Vgl. Bundesarbeitsgericht, 2000, Az. 8 AZR 518/99.

³⁹ Vgl. Bürgerliches Gesetzbuch, § 278.

⁴⁰ Vgl. Kanning, 2017, 191ff.

⁴¹ Vgl. Statista, 2020, o.S.

⁴² Vgl. Maier, 2020, o.S.

⁴³ Vgl. LAG Baden-Württemberg, 2014, Az. 1 Sa 17/13.

⁴⁴ Vgl. Bundesfinanzhof, 2016, Az.: V R 63/14.

Weiterhin kann die Finanzverwaltung, Stellplätze zum Nachteil der Arbeitnehmer als geldwerten Vorteil bescheiden, sollte der Nachweis nicht gelingen, dass der Parkraumüberlassung ein überwiegend betriebliches Interesse zu Grunde liegt. Liegen die Stellplätze räumlich nicht im unmittelbaren Umfeld zur Arbeitsstätte kann zum Nachteil der Arbeitnehmer entschieden werden, da eine Privatnutzung ebenfalls möglich ist⁴⁵. Ein Urteil des Finanzgerichts Köln aus dem Jahr 2006 stellt jedoch auch bei betrieblich genutzten kostenfreien Stellplätzen die Arbeitnehmerbedürfnisse über das eigenbetriebliche Interesse, weshalb diese nach rechtskräftiger Einschätzung der Richter als geldwerten Vorteil zu bescheiden sind⁴⁶. Die Finanzverwaltung folgt dieser Rechtssprechung nicht. Das Finanzministerium NRW hat in einem Runderlass vom 28.09.2006⁴⁷ festgelegt, dass Stellplätze, welche der Arbeitgeber seinen Arbeitnehmern zur Verfügung stellt generell nicht zu besteuern sind⁴⁸.

⁴⁵ Vgl. Rattay, 2016.

⁴⁶ Vgl. FG Köln, 2006, Az. 11 K 5680/04.

⁴⁷ Vgl. FinMin NRW, 2007, RL S 2334 - 61 - VB 3.

⁴⁸ Vgl. IWW, 2007.

2 Experteninterviews mit ausgewählten Berufsfeuerwehren

2.1 Die Empirische Sozialforschung

Sozialwissenschaften gelten als Wirklichkeitswissenschaften, denn theoretische Aussagen sind grundsätzlich an der Empirie zu überprüfen⁴⁹. Die empirische Sozialforschung ist die systematische Erfassung und Deutung sozialer Erscheinungen⁵⁰. Empirie ist ein durch Erfahrungen und erfahrbare Tatsachen geleitetes Wissenschaftsverständnis. Die Partizipation des Wissenschaftlers als aktiver Bestandteil der zu untersuchenden sozialen Erscheinung steht bei den Methodentechniken wie der teilnehmenden Beobachtung, dem Experiment, der Befragung oder der Inhaltsanalyse im Fokus. Es gilt die erfahrbare Wirklichkeit präzise zu beschreiben, sie unvoreingenommen zu analysieren und das Wissen um eine soziale Erscheinung zu vertiefen⁵¹. Die Dateninterpretation erfolgt hierbei in Verbindung mit den bisherigen individuellen Erfahrungen des Wissenschaftlers, welche die Bewertung der gewonnenen Erkenntnissen immer subjektivieren⁵². In der empirischen Sozialforschung unterscheidet man quantifizierbare, das heißt messbare, zu zählende oder zu wiegende, Tatsachen oder Erfahrungen von qualitativen, den Sinn erfassenden Tatsachen oder Erfahrungen, welche sich jedoch einer präzisen, numerisch zu validierenden Festlegung entziehen⁵³. Die qualitative Sozialforschung will im Unterschied zu quantitativen Verfahren komplexe soziale Sachverhalte, im Sinne der Hermeneutik, verstehen und nicht erklären⁵⁴. Diesen Unterschied erkennt man auch in der Methodenanwendung. So werden im qualitativen Methodeneinsatz subjektive Deutungsmuster der Interviewpersonen einer kleinen Stichprobe mit möglichst offenen Fragestellungen induktiv rekonstruiert. Durch quantitative Methoden werden formulierte Hypothesen deduktiv mit standardisierten Fragen in einer großen, möglichst repräsentativen Stichprobe getestet und statistisch ausgewertet⁵⁵. In der empirischen Sozialforschung ist das Methodenwissen, aufgrund der Paradigmen-differenzen für das Verständnis der empirischen Daten und möglichen Schlussfolgerungen von großer Bedeutung⁵⁶.

2.2 Methoden-anwendung: Leitfadengestütztes Experteninterview

Experteninterviews sind aufgrund der ausgewählten Zielgruppe eine Besonderheit, zeichnen sich die Interviewpartner durch ihre soziale Rolle als Quelle von Spezialwissen über die zu erforschenden Sachverhalte aus, um dieses Wissen gezielt zu erschließen⁵⁷. Der Einsatz der Experteninterviews erfolgt gezielt um das Wissens- und Organisationsgefüge, das nach Meuser und Nagel sogenannte „Betriebswissen“ der teilnehmenden Institutionen anhand der Aussagen ihrer Entscheidungsträger zu

⁴⁹ Vgl. Baur, et al. (Hrsg.), 2014, S. 41.

⁵⁰ Vgl. Atteslander, 1995, o.S.

⁵¹ Vgl. Schubert, et al., 2018, o.S.

⁵² Vgl. Weber, 1904, S. 24.

⁵³ Vgl. Schubert, et al., 2018, o.S.

⁵⁴ Vgl. Kruse, 2015, S. 43ff.

⁵⁵ Vgl. Ahlrichs, 2012, S. 105.

⁵⁶ Vgl. Häder, 2015, S. 5.

⁵⁷ Vgl. Gläser/Laudel, 2010, S. 12.

untersuchen⁵⁸. Das induktive Vorgehen lässt durch genaue Analyse der Erkenntnisse über das Betriebswissen einzelner Leistungsrollenträger den Schluss auf das Vorhandensein von Wissen und Erfahrungen einer großen unbestimmten und unbeobachteten Fallzahl zu⁵⁹. Experteninterviews werden leitfadengestützt durchgeführt⁶⁰. Der Leitfaden ist jedoch nicht als feste und standardisierte Vorlage zu sehen, sondern soll dem Wissenschaftler eine unbürokratische Orientierung zur Gesprächslenkung geben⁶¹. Zur Leitfadenkonstruktion und zur gesteuerten Fremdwahrnehmung durch den zu interviewenden Leistungsrollenträger muss der Wissenschaftler eine ausreichende externe Expertise anhand theoretischen Vorwissens des Gegenstandsbereiches erarbeiten, um damit gezielt die interne Expertise des Interviewpartners abfragen zu können⁶². Die Fragen des Leitfadens sind offen zu formulieren, können also nicht mit ja/nein beantwortet werden. Erzählaufforderungen sind ebenfalls zulässig und sollen den Interviewpartner anregen eigenständig zu berichten⁶³. Das Interview beginnt mit einer narrativen Frage und wird durch Schlüsselfragen, immanente und exmanente Nachfragen sowie durch Deutungsfragen entlang des Interviewleitfadens durchgeführt⁶⁴. Zur Dokumentation und Auswertung kann eine ganzheitliche, teilweise Transkription oder bei fehlender Möglichkeit zur Gesprächsaufzeichnung ein Gedächtnisprotokoll angefertigt werden⁶⁵. Die Auswertung erfolgt durch die offene Methode der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring. Hierbei werden einzelne Analyseeinheiten paraphrasiert, auf die Kernaussagen abstrahiert und letztlich auf Schlagworte reduziert. Jede Analyseeinheit ist dann nach Möglichkeit anhand der Schlagworte in induktive Kategorien einzuordnen, um hierüber Rückschlüsse und Vergleiche zuzulassen⁶⁶. Die Fragen des Interviewleitfadens leiten sich aus den Impulsen der theoretischen Grundlagen dieser Arbeit ab. So konnten fünf Frageblöcke zu der städtischen Raumstruktur und den Kernfakten über die Berufsfeuerwehr, zu der Erreichbarkeit der Wachstandorte und der Mobilität der Mitarbeiter, der Stellplatzverfügbarkeit und der Nutzungsbedingungen von Stellplätzen auf den Feuerwachen sowie zu Konfliktsituationen⁶⁷.

2.3 Auswahl der Berufsfeuerwehren und Leistungsrollenträger

Zur wissenschaftlichen Ausarbeitung sollen gemäß Aufgabenstellung mehrere Berufsfeuerwehren zum Vergleich ausgewählt werden. Da a priori die zu erörternden Parkbedingungen nicht bekannt sind und dennoch ein Vergleich gezogen werden können muss, erfolgt die Selektion anhand quantitativer Merkmale. Eine Möglichkeit zur Orientierung bieten zum einen die Größenklassen der KGSt⁶⁸, zum anderen die gemeindliche Einwohnerdichte in Einwohner pro Quadratkilometer und die

⁵⁸ Vgl. Meuser/ Nagel, 1991, S. 441-471.

⁵⁹ Vgl. Diekmann, 1995, S. 150f.

⁶⁰ Vgl. Gläser/Laudel, 2010, S. 43.

⁶¹ Vgl. Ahlrichs, 2012, S. 106.

⁶² Vgl. Scheu, et al., 2015, S. 13.

⁶³ Vgl. Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.), 2016, o.S.

⁶⁴ Vgl. Universität Leipzig, 2020¹, o.S.

⁶⁵ Vgl. Universität Leipzig, 2020², o.S.

⁶⁶ Vgl. Mayring, 2015, S. 69ff.

⁶⁷ Vgl. Anlage 1: Interviewleitfaden.

⁶⁸ Vgl. Kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement (Hrsg.), 2020, o.S.

Zugehörigkeit zu den beschriebenen Metropolregionen als raumplanerische Gebietskörperschaft. Auf diese Weise konnten 21 Berufsfeuerwehren identifiziert werden, welche dem vorgegebenen Auswahlkriterium „Ballungsraum“, zur Erfüllung der Aufgabenstellung, nächstmöglich entsprechen (Vgl. Tab. 1). Von den angefragten Berufsfeuerwehren sind neun der GK 1, acht der GK 2 und vier der GK 3 zuzuordnen. München weist mit 4.777 Einwohnern pro km² die höchste Bevölkerungsdichte auf, dem gegenüber steht Krefeld mit 1.651 Einwohnern pro km². Die gemittelte Bevölkerungsdichte aller 21 angefragten Städte ($\sum \text{EW pro km}^2 / 21$) liegt bei 2.708 Einwohnern pro km² und damit fast 12-fach höher als der bundesdeutsche Durchschnitt von 232 Einwohnern pro km²⁶⁹. Abgesehen von den Stadtstaaten Berlin und Hamburg liegen zehn der Städte im Bundesland Nordrhein-Westfalen, drei in Baden-Württemberg, je zwei in Bayern und Hessen und eine in Rheinland-Pfalz. Die räumlich verbundenen Metropolregion Rhein-Ruhr und Rheinland sind mit zehn angehörigen Städten überdurchschnittlich häufig (42%) innerhalb der angefragten Berufsfeuerwehren vertreten.

Tabelle 1: Ausgewählte Gebietskörperschaften mit weiteren räumlichen Eigenschaften. Eigene Darstellung nach Statistisches Bundesamt, 2020⁷⁰.

Nr.	Gebietskörperschaft	Bevölkerungsdichte [EW/km ²]	GK	Metropolregion (MR)
1	München	4.777	GK 1	MR München
2	Berlin	4.118	GK 1	MR Berlin-Brandenburg
3	Frankfurt a. M.	3.074	GK 1	MR Frankfurt/Rhein-Main
4	Stuttgart	3.067	GK 1	MR Stuttgart
5	Herne	3.043	GK 3	MR Rhein-Ruhr
6	Offenbach a. M.	2.903	GK 3	MR Frankfurt/Rhein-Main
7	Düsseldorf	2.860	GK 1	MR Rheinland
8	Nürnberg	2.780	GK 1	MR Nürnberg
9	Essen	2.771	GK 1	MR Rhein-Ruhr
10	Oberhausen	2.734	GK 2	MR Rhein-Ruhr
11	Köln	2.686	GK 1	MR Rheinland
12	Hannover	2.628	GK 2	MR Rhein-Ruhr
13	Bochum	2.510	GK 2	MR Rhein-Ruhr
14	Gelsenkirchen	2.474	GK 2	MR Rhein-Ruhr
15	Hamburg	2.446	GK 2	MR Hamburg
16	Ludwigshafen a. R.	2.225	GK 3	MR Rhein-Neckar
17	Mannheim	2.143	GK 2	MR Rhein-Neckar
18	Dortmund	2.096	GK 1	MR Rhein-Ruhr
19	Leverkusen	2.076	GK 3	MR Rheinland
20	Karlsruhe	1.799	GK 2	--
21	Krefeld	1.651	GK 2	MR Rheinland

⁶⁹ Vgl. Statistisches Bundesamt, 2020², o.S.

⁷⁰ Vgl. Statistisches Bundesamt, 2020¹, o.S.

Von den 21 ausgewählten und kontaktierten Berufsfeuerwehren haben sieben Stück einer Mitwirkung zugestimmt. Die Zusagen erfolgten jedoch unter der Zusicherung durch diese Arbeit keinen Rückschluss auf die beteiligten Dienststellen zuzulassen. Daher wird in der Ergebnispräsentation lediglich auf die KGSt-Größenklasse zur Benennung eingegangen. Die Anforderung an die Leistungsrollenträger wurden danach bemessen, dass die Person eine leitende Funktion in der Organisation einnehmen muss und gleichzeitig für die Steuerung, den Betrieb oder den Unterhalt der Feuerwachen zuständig ist⁷¹. In den Feuerwehren nach KGSt-Größenklassen 2 und 3, standen jeweils der Leiter der Feuerwehr oder der Stellvertretende Leiter der Feuerwehr zur Verfügung. Die Feuerwehren der KGSt-Größenklasse 1 haben jeweils für die Einsatzlenkung zuständige Stellen mit der Teilnahme beauftragt, welche durch den jeweiligen Leiter auf Abteilungs- oder Unterabteilungsebene wahrgenommen wurde (Vgl. Tab. 2).

Tabelle 2: Teilnehmende Leistungsrollenträger (Code) mit Größenklasse nach KGSt der Feuerwehr, Funktion, Interviewdauer und Zustimmung zur Gesprächsaufzeichnung. Eigene Darstellung.

GK	Code	Funktion	Interviewdauer	Aufzeichnung
1	1A	Leiter OE Technischer Service	60:34 min.	Ja
1	1B	Leiter OE Einsatzlenkung	45:00 min. [ca.]	Nein
2	2A	Stv. Leiter der Feuerwehr	18:36 min.	Ja
2	2B	Leiter der Feuerwehr	26:40 min.	Ja
2	2C	Stv. Leiter der Feuerwehr	20:22 min.	Ja
3	3A	Stv. Leiter der Feuerwehr	25:46 min.	Ja
3	3B	Leiter der Feuerwehr	35:01 min.	Ja

⁷¹ Vgl. Anlage 2: Anschreiben an Dienststellen.

3 Ergebnisse

Die Ergebnispräsentation erfolgt geordnet nach Analyseeinheiten und greift die paraphrasierten⁷² und reduzierten⁷³ Aussagen der Interviewpartner auf, sodass im weiteren Verlauf ein Vergleich zwischen den Handlungsfeldern vollzogen werden kann. Durch wiederkehrende Schlagworte (*#Schlagworte*) werden Unterthemen innerhalb einer Paraphrase voneinander getrennt und sinnhaft geordnet. Zur Einführung jeder Analyseeinheit erfolgt eine Zielbeschreibung, weshalb diese Fragenkonstellationen gewählt wurden.

3.1 Analyseeinheit 1: Die Feuerwehr in der Stadt

Ziel dieser Fragenkonstellation ist, bestehende harte Fakten, wie die Anzahl der Mitarbeitenden und Wachstandorte sowie das gefahrene Schichtmodell und die jeweiligen Ablösezeiten zu erfahren (*#Feuerwehr*). Er soll auch eine Einschätzung basierend auf seinen subjektiven Wahrnehmungen über seine Stadt unter den Aspekten der Verkehrsinfrastruktur und urbanen Mobilität geben (*#Stadtverkehr*).

Die Größe der befragten Dienststellen variiert von 200 bis zu 2.000 Mitarbeitern, wobei mehrheitlich ein 24h-Schichtmodell mit fester Ablösezeit zwischen 07:00 Uhr und 08:00 Uhr gefahren wird. Eine Dienststelle (2C) nutzt ein Wechselschichtsystem. Eine andere Dienststelle wechselt mit fester Ablösezeit im Tagesverlauf (2A). Vier von sieben Experten geben an, dass ihre Stadt nicht autofreundlich ist, wobei zwei Experten (1A, 1B) das klare politische Ziel den motorisierten Individualverkehr aus der Stadt heraus zu bringen, durch Rückbau wichtiger Verkehrsstraßen oder der Installation von Spontanradwegen, benennen. Mit deutlicher Mehrheit wird eine Verkehrsauslastung in den morgendlichen und nachmittäglichen Pendlerstoßzeiten festgestellt (1A, 1B, 2A, 2C, 3A, 3B) sowie bei einer Feuerwehr eine Auswirkung dieser auf die Dienstplangestaltung, bei der Einführung eines neuen Dienstschichtmodells (1B). Mehrere aktuelle Stadtbilder entsprechen dem verkehrsplanerischen Idealbild der „autogerechten Stadt“ der 1960er-Jahre (2B, 3A, 3B).

3.2 Analyseeinheit 2: Erreichbarkeit und Mitarbeitermobilität

Durch die Fragekonstellation soll herausgearbeitet werden, welche Mobilitätsformen die Mitarbeiter nutzen (*#Mitarbeitermobilität*) und ob hierüber belastbare Mobilitätsdaten erhoben werden. Das Einzugsgebiet der Dienststelle, sprich die Distanzen, welche die Mitarbeiter zurücklegen müssen, um zu ihrem Arbeitsort zu kommen (*#Einzugsgebiet*) und die Steuerung der Verkehrsform durch den Arbeitgeber mittels verschiedener Instrumente (*#Mobilitätssteuerung*) werden dargelegt. Die Nutzung des Instrumentes eines dienstfreien Alarms, Alarmierung aus der Freizeit oder sonstiger Bezeichnung zum gezielten Kräfteaufwuchs im Bereich der Berufsfeuerwehr (*#Alarm*) wird genauso beleuchtet, wie die grundlegende Verkehrs- und Mobilitätsplanung als Faktor bei der Standortsuche (*#Verkehrsplanung*).

Bei keiner der befragten Dienststellen werden Mobilitätsdaten erhoben, sodass alle Aussagen nur auf Schätzungen der Experten beruhen. Trotz kostenlosem Job-Ticket

⁷² Vgl. Anlage 3

⁷³ Vgl. Anlage 3

(1A, 1B) oder anteilmäßiger Förderung (2A, 2C, 3A, 3B) erreicht der überwiegende Teil aller Mitarbeiter ($\varnothing > 80 \%$) die Arbeitsstelle mit dem privaten PKW. Eine Stadt gibt kein Job-Ticket aus (2B). Nur ein Experte gibt an, dass die in der Stadt wohnhaften Mitarbeiter auch mehrheitlich mit dem ÖPNV oder per Fahrrad zur Dienststelle kommen (1A). Grundsätzlich ist ein saisonaler Trend zur Fahrradnutzung in den Sommermonaten zu erkennen, welche durch alle Experten auch unter dem Gesichtspunkt der Gesunderhaltung begrüßt werden. Eine Förderung dieser Tendenz erfolgt auch bei der Neubauprojektion (2B). Hierbei variiert der Trend zur Fahrradnutzung, wobei durch elektromobile Unterstützung auch durchschnittliche Distanzen von bis zu 30 Kilometer per Rad zurückgelegt werden (1B). Der ÖPNV ist meist aufgrund eines frühen Dienstbeginns oder eines verminderten Fahrplans an Wochenenden sowie aktuell in Pandemiezeiten für die Mobilitätsbedürfnisse der Mitarbeiter der Feuerwehr nicht leistungsfähig genug und spielt somit bei der Mitarbeitermobilität in großen Teilen nur eine untergeordnete Rolle (1B, 2A, 2B, 2C, 3A, 3B). Dies korreliert ebenfalls mit den Distanzen, welche Mitarbeiter zu ihrer Dienststelle zurücklegen müssen. Drei der sieben Experten nennen durchschnittliche Distanzen von 20 – 30 Kilometer (2A, 2B, 3B), bei drei weiteren Feuerwehren werden Distanzen von im Schnitt 30 – 80 Kilometer zurückgelegt (1A, 2C, 3A). Einzelne Mitarbeiter legen jedoch auch Distanzen über 200 Kilometer zurück (1A, 1B). Die Mobilitätssteuerung erfolgt neben dem genannten Job-Ticket sehr unterschiedlich. Bei einem Experten sind Instrumente und Ziele der Mobilitätssteuerung nicht bekannt (2B), ein weiterer Experte sieht die Mobilität als alleinige Aufgabe der Mitarbeiter (3B). Eine starke Mobilitätssteuerung erfolgt durch den Arbeitgeber (1A), welcher neben dem kostenlosen Job-Ticket innerhalb der eigenen Gebietskörperschaft bei sogenannten „Mangelberufen“ eine weitreichende ÖPNV-Förderung bis zum Wohnort umsetzt (1A). Die städtische Feuerwehr ist hierbei aufgrund hoher Bewerberzahlen nicht berücksichtigt. Ebenso können Mitarbeiter, welche nachweislich keine Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV in ihrem jeweiligen Wohnort haben einen Fahrkostenzuschuss bis zum nächstmöglichen Park-and-Ride-Parkplatz erhalten (1A). Ferner wird durch die Feuerwehr eine bestimmte Anzahl an elektrischen Dienstfahrzeugen betrieben, deren Ladeinfrastruktur in einem Mobilitätsprojekt durch private PKW der Mitarbeiter entgeltfrei genutzt werden kann (1A). Der Kauf von Fahrrädern oder sogenannten E-Bikes erfährt ebenfalls eine Förderung (1B, 2A, 3A). Fahrgemeinschaften werden von keiner der befragten Dienststelle gefördert, auch nicht über eine digitale Plattform. Dennoch sind dies auch unter dem Aspekt der Fahrkostenreduktion oft genannte Maßnahmen der Mitarbeiter auf individueller Ebene (2C, 3A, 3B). Bei einem Alarm für Kräfte der Berufsfeuerwehr aus der Freizeit besteht in der Regel der sofortige oder zeitnahe Bedarf Spezialisten oder Führungskräfte in den Einsatz bringen zu können. Das Instrument wird von allen befragten Dienststellen genutzt. Eine Dienststelle nutzt regelmäßig den Alarm für ganze Dienstgruppen, bis zu zweimal im Monat (2A). Die Verkehrsanbindung der Feuerwachen ist heterogen. Teilweise sind Standorte der Feuerwehr in einem Umfeld ohne ÖPNV-Anschluss oder öffentlichen sowie privaten Parkraum wie in Gewerbegebieten oder an Verkehrsknotenpunkten positioniert (1A, 1B, 2C, 3A). Für die Feuerwehr ist die bestmögliche Straßenanbindung für einen schnellen und zielgerichteten Abmarsch im Einsatzfall notwendig. Innerstädtisch sind die Wachstandorte besser an das ÖPNV-Netz angeschlossen als Außenwachen (1A, 1B). Ein Großteil der Feuerwachen ist im

Bestand, mehrmals aus den 1960er und 1970er Jahren (1A, 2A, 2C, 3A), teilweise im älteren Bestand (1A, 1B, 3B), auch deutlich vor 1945. Sanierungsobjekte sind in der Flächenverfügbarkeit vorlimitiert, während bei Neubauten bei allen Dienststellen vorrangig die Schutzzzielerfüllung und die Flächenverfügbarkeit die beiden entscheidenden Standortauswahlkriterien abbilden. Die mehrdimensionale verkehrliche Anbindung ist hier nachrangig. Auch wird der Standort einer Feuerwache in einem kybernetischen System des Stadtraums teilweise durch politische Gremien als Störfaktor des Verkehrs mit Auswirkungen auf das Umfeld und damit als Hemmnis der räumlichen Entwicklung gesehen, was in planerischen Simulationen über die verkehrlichen Auswirkungen aller Betriebsabläufe resultiert (1B).

3.3 Analyseeinheit 3: Stellplatzverfügbarkeit auf der Feuerwache

Durch diese Fragenkonstellation soll der Fokus auf das Vorhalten von Stellplätzen und deren Auslastung erfolgen (#Verfügbarkeit). Auch werden Faktoren beleuchtet, wenn nicht ausreichend Stellplätze auf der Feuerwache zur Verfügung stehen. Die Bemessung der Stellplatzanzahl und deren Grundlage in technischen Regelwerken wie der DIN 14092 oder der ASR 1.8 sowie aus den einschlägigen Bauvorschriften sind ebenso erörtert wie das Jahr der letzten Bautätigkeit, um eine Problematik mit Bestandsobjekten oder Umnutzungen baulicher Anlagen zu Feuerwachen darzustellen (#Bemessung).

Die Stellplatzverfügbarkeit auf der Feuerwache korreliert mit dem Alter der Wachen und der Bemessung zur Errichtungszeit sowie einem nachträglichen Stellenaufwuchs (2C, 3A) und der verkehrlichen Anbindung sowie der Situation des öffentlichen Parkraums im Umfeld der Feuerwache (1A, 1B, 2C, 3A) und ist bezogen auf jeden Wachstandort hoch individuell. Dennoch besteht die Möglichkeit auf einem Großteil der Feuerwachen das private KFZ aller Mitarbeiter für die Dauer der Dienstzeit abzustellen (2A, 2B, 3A). Teilweise sind die Stellplätze jedoch hier zur Übergabezeit des Schichtdienstes oder aufgrund anderer betrieblicher Abläufe wie Lehrgangsbetrieb ausgelastet (2B, 3A) oder reichen nicht für alle Mitarbeiter aus (1A, 1B, 2C, 3B). Grundsätzlich werden bei allen Dienststellen die Schichtdienstmitarbeiter in den Fokus der Stellplatzplanung gesetzt (Vgl. Tab. 3). Teilweise wird die doppelte Anzahl an Stellplätzen für den Schichtdienst für einen reibungslosen Wachwechsel zur Verfügung gestellt (2A, 2B, 2C, 3B). Ein Experte berichtet von einer Stellplatzminderung (- 22 geplante Stellplätze) durch den Eingriff einer Mittelbehörde in die Ausführungsplanung eines festgelegten Wachstandortes (2B). Es gibt nur in zwei Dienststellen zuständige Mitarbeiter für die Konzeption, Planung und Instandhaltung der Stellplätze (1A, 1B). In einer Dienststelle werden alle Dienstleistungen rund um die Stellplatzbewirtschaftung durch eigene Mitarbeiter erbracht (1A). In einer weiteren Dienststelle ist die Zuständigkeit zwar bei der Feuerwehr, aber nicht abschließend geklärt (1B). In den verbleibenden Dienststellen ist die Feuerwehr nur Nutzer der Immobilie, jedoch erfolgt der Betrieb durch eine andere städtische Stelle (2A, 2B, 2C, 3A, 3B). In einer Dienststelle wird eine Feuerwache zusätzlich im Rahmen eines Public-Private-Partnerships durch einen privaten Dienstleister betrieben (3B). Die Bemessung der Stellplatzanzahl orientiert sich an den Einsatzfunktionen, der Nutzfläche der Räume und/ oder nach geplanter Mitarbeiteranzahl. Eine Feuerwehr nutzt ein eigenes Raumprogramm (1A), welches zumindest bei Neubauten einheitliche Festlegungen trifft. Die DIN 14092 findet nur

gesichert bei einer Feuerwehr in der Konzeption eine Teilanwendung (2C). Mehrheitlich sind die Planungsgrundlagen oder technischen Regelwerke zur Stellplatzkonzeption unbekannt (1B, 2A, 2B, 3A, 3B), auch bei einer Feuerwehr mit eigener Bewirtschaftung und fortlaufender Bautätigkeit (1B) (Vgl. Tab. 3). Trotz nur kurzfristig zurückliegender Bautätigkeiten im Jahr 2019, sind bei einer Dienststelle keine Planungsgrundlagen bekannt (3B). Vier von sieben Experten geben an, dass Stellplatzkapazitäten aus Synergienutzungen mit ehrenamtlichen Einrichtungen wie einem Katastrophenschutzzentrum (2A) oder der gleichzeitigen Ansiedlung eines Standortes der Freiwilligen Feuerwehr (1A, 2C, 3B) erzielt werden konnten, wenn gleich bei einer maximalen Auslastung wie bei Vollübungen es hier zu Parkkonflikten kommen kann (2C).

Tabelle 3: Bemessung der Stellplatzkapazitäten an den Standorten der Feuerwehr. Eigene Darstellung.

Code	Aktuell gültiger Bemessungsgrundsatz	Planungsgrundlagen	Jahr der letzten Bautätigkeit
1A	1 Stellplatz je 5 Betten, zzgl. 1 Stellplatz je 50m ² Nutzfläche.	Raumprogramm. Keine DIN 14092. Vermutlich Bauvorschrift.	Fortlaufend
1B	1 Stellplatz je Einsatzfunktion, zzgl. Nutzfläche und Ausbaureserve.	Keine DIN 14092. Vermutlich Bauvorschrift.	Fortlaufend
2A	2 Stellplätze je Einsatzfunktion, zzgl. Qm je Nutzfläche.	Keine DIN 14092. Vermutlich Bauvorschrift.	1996
2B	Anteilmäßig an Mitarbeitern im Schichtdienst, Tagdienst und Ausbaureserve.	Keine DIN 14092. Keine Bauvorschrift.	--
2C	2 Stellplätze je Einsatzfunktion, zzgl. Anteilmäßig weitere Mitarbeiteranzahl.	DIN 14092 (in Teilen). Bauvorschrift.	2016
3A	Unbekannt, letzte Standortplanung durch Umnutzung einer Bestandsimmobilie	Unbekannt.	2010
3B	Anteilmäßig an Mitarbeitern im Schichtdienst, Tagdienst und Ausbaureserve	Unbekannt.	2019

Bei drei Dienststellen steht ganz oder teilweise eine nicht ausreichende Stellplatzanzahl zur Verfügung, sodass Mitarbeiter, welche mit dem privaten PKW ihren Arbeitsort aufsuchen im öffentlichen Parkraum parken müssen (1A, 1B, 3B). Hierdurch entsteht ein enormer Parkdruck im Umfeld der betroffenen Feuerwachen, welcher ein hohes Konfliktpotential mit Anwohnern verursacht (1B, 3B). Der nicht zu deckende Bedarf an Stellplätzen trägt ebenso dazu bei, dass nicht verkehrssichere oder durch Mitarbeiter eigenständig eingezeichnete, jedoch baurechtlich nicht genehmigte Stellplätze einer Nutzung nicht untersagt und als notwendiges Übel zur Verbesserung des Nachbarschaftsgefüges toleriert werden (1B). Auch konnten zwei Dienststellen zusätzliche Stellplätze durch eine neue Raumorganisation des Betriebsgeländes auf den Feuerwachen temporär, zur Begegnung von Stoßzeiten wie Schichtwechsel oder über die Dauer des Lehrgangsbetriebs, zur Verfügung stellen (1A, 2C).

3.4 Analyseeinheit 4: Nutzung der Stellplätze auf der Feuerwache

Ziel dieser Fragekonstellation sind die Nutzungsbedingungen der Stellplätze auf Feuerwachen mit ihren standortspezifischen Eigenheiten sowie deren Festschreibung der allgemeinen Stellplatzregelungen darzulegen (#Nutzung) und die Frage nach einer Refinanzierung (#Gebühren) der kommunalen Aufwendungen zu klären.

Bei keiner der befragten Dienststellen wird für die Stellplatznutzung ein Entgelt durch die Mitarbeiter entrichtet. Diese Eigenschaft gilt einheitlich für alle Wachstandorte innerhalb der befragten Dienststellen. Eine Dienststelle handelt hier bewusst gegen eine Geschäftsanweisung der Stadtverwaltung, Stellplätze nur kostenpflichtig zur Verfügung zu stellen und argumentiert die kostenfreie Nutzung mit einem komplexen, nicht mehr angewandten, alten Dienstmodell (1B). Eine andere Dienststelle nennt die nicht angewandte Praxis eines spontanen Wachstärkeausgleichs mit dem privaten PKW der Mitarbeiter als Grund Stellplätze kostenfrei zur Verfügung zu stellen, obwohl die Dienststelle für diesen Vorgang eigene Dienstfahrzeuge besitzt (2B). Eine andere Dienststelle nennt den Alarm für dienstfreie Kräfte als Argument, erläutert jedoch die Haltlosigkeit im Zusammenhang mit der Kostenfreiheit (3B). Uneinheitlich für die Wachstandorte sind die Nutzungsbedingungen innerhalb der Dienststellen, außer bei einer Feuerwehr, in welcher durch organisierte und verkehrssichere Stellplatzgestaltung eine Nutzung ohne konkrete Dienstanweisung durchgeführt werden kann (2A). Gerade in Bestandsobjekten sind konkrete Festlegungen der Abläufe notwendig (1A, 1B, 2C, 3A, 3B). Die Flächenlimitierung betrifft oft die Schichtmitarbeiter, welche ihre Fahrzeuge dicht an dicht auf engstem Raum (1A), auf nicht genehmigten Stellplätzen (1B) sowie im teilöffentlichen Raum (2C, 3B) abstellen müssen oder zu den Übergabezeiten ihre Fahrzeuge umsetzen müssen (2C, 3A), weshalb teilweise die vorgegebenen Schichtwechselzeiten mit Wissen der Dienststelle unter- oder überschritten werden (2C, 3B). Die Festlegungen sind bei zwei der sechs betroffenen Dienststellen nicht strukturiert dokumentiert (1A, 3B), in einer weiteren Dienststelle erfolgt die Dokumentation nur für den aktuell bestehenden Sanierungsfall in schriftlicher Form (2C). Bei den drei verbleibenden Dienststellen erfolgt die Dokumentation in den jeweiligen Hausordnungen der Feuerwachen (3A) oder in einer alten nicht mehr anzuwendenden Dienstanweisung (2B) oder durch unterschiedliche,

nicht angewandte Dienstanweisungen, welche die Unterzeichnung eines Haftungsausschlusses zur Nutzung der Stellflächen beinhalten (1B). Unter baulichen Aspekten bestehen nur bei zwei Dienststellen einheitlich an allen Standorten eine Trennung von Stellplatzflächen und Betriebsflächen der Feuerwache (2A, 2B). Mehrheitlich erfolgt die Wegführung zu den Mitarbeiterstellplätzen gemischt getrennt oder nicht getrennt von den Fahrwegen des Betriebsgeländes (1A, 1B, 2C, 3A, 3B). Teilweise sind an einigen Standorten gerade im ältesten Bestand die Stellplätze inmitten des Betriebsgeländes (1A, 1B, 2C, 3B). Eigene Tiefgaragen zur Nutzung durch private PKW sind bei zwei Dienststellen (1B, 3A) vorhanden. Bei einer einzelnen Dienststelle erfolgt eine gemeinsame Nutzung der Tiefgarage durch dienstliche und private PKW (1A).

3.5 Analyseeinheit 5: Konfliktsituationen

Ziel dieser Fragenkonstellation ist die Beleuchtung der Auswirkungen von Stellplatzverfügbarkeit und Nutzungsbedingungen auf die Arbeitszufriedenheit der Mitarbeiter, ob es motivierende und demotivierende Faktoren hierbei gibt oder ob eine Erwartungshaltung durch lange betriebliche Übung vorliegt (#Motivation) sowie die persönliche Einschätzung der Experten zu den Auswirkungen und Nebenerscheinungen eines Wechsels hin z.B. zu einem Entgeltmodell (#Systemwechsel). Aber auch ein auftretender Schaden an einem Kraftfahrzeug kann als eine mögliche Konfliktsituation wahrgenommen werden. Wie gehen die Dienststellen damit um und wie oft kommt dies vor (#Unfall)? Zum Abschluss erfolgt die Frage nach der Selbst- und Fremdwahrnehmung der Feuerwehr innerhalb der Stadtverwaltung und die Möglichkeit eine Selbstreflektion durchzuführen (#Kritik).

Alle Experten geben an, dass die Vorhaltung von Stellplätzen und die kostenfreie Nutzung mehr eine Erwartungshaltung statt Motivationsfaktor sind. Die Hintergründe hierzu sind jedoch unterschiedlich. An manchen Wachstandorten müssen Stellplätze zwingend vorgehalten werden, da keine andere Parkmöglichkeit besteht (1A, 1B, 2A, 3A). Alle bewerten die Verfügbarkeit und Nutzungsmodelle als ein hohes Schutzgut aus Sicht der Mitarbeiter, da es durch lange betriebliche Übung inzwischen gefestigt ist und ein Wechsel vor allem negative Personalkonsequenzen wie nachhaltig gestörte Arbeitnehmerzufriedenheit und einem starken Ansehensverlust zur Folge hätte. Ein Experte erkennt klare motivierende Faktoren durch die gute und bequeme Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes dank Mitarbeiterstellplätzen (2B), während ein anderer Experte davon spricht, stark die Hygienefaktoren den Motivationsfaktoren überwiegen(2C). Dies geht soweit, dass eine Dienststelle für die Dauer der Sanierungsmaßnahmen ihrer Tiefgarage eine städtische Freifläche in zumutbarer Laufnähe zum Objekt temporär einfrieden lässt, sodass die Mitarbeiter ihre privaten Fahrzeuge für die Dauer des Dienstes sicher abstellen können (3A). Auch wenn mehrere Experten einer einheitlichen Lösung zur entgeltlichen Nutzung von Stellplätzen innerhalb der Stadtverwaltung nicht abgeneigt sind (2C, 3A, 3B), stellen drei Experten die grundsätzliche Wirtschaftlichkeit in Frage und stellen dieser ein Missverhältnis zu den negativen Folgeeffekten aus (1A, 1B, 2B). Kein Experte konnte konkrete Aussagen zur Verkehrssicherheit der vorhandenen Stellplätze tätigen, wenngleich anzunehmen ist, dass in kürzlich vollzogenen Sanierungen oder Neubauten die aktuell angewandten Regeln der Technik umgesetzt werden. Ein Problem in der Stellplatzverfügbarkeit bereiten Bestandsobjekte (1A, 1B, 2C, 3B)

durch die schwierige Ausgestaltung der Stellplätze, wenngleich keiner Dienststelle bisher aufgrund mangelnder Verkehrssicherheit eine Haftung des Stellplatzbetreibers bekannt wurde. Vornehmlich sind kaum Erfahrungen in der Schadensregulierung aufgrund fehlender Präzedenzfälle (1A, 1B, 2A, 2B) vorhanden. Ebenso fehlen strukturierte Verfahrensabläufe oder sind nicht bekannt (2A, 2B, 3A) oder die Feuerwehr kommt pauschal durch Haftungsausschluss für keine Schäden auf (2C, 3B). Eine Dienststelle setzt den Fokus aufgrund geringer Fallzahlen auf individuelle Lösungen (2B). Bisher aufgetretene Schäden wurden zivilrechtlich nach dem Verursacherprinzip gehandhabt (2C, 3A). Ein Experte gibt an, mit der Installation eines Hinweisschildes („Benutzung auf eigene Gefahr“) auf einem öffentlich zugänglichen Betriebshof einer Feuerwache seiner Verkehrssicherungspflicht nachgekommen zu sein (3B). Zwei Experten gehen erst kurzer Zeit ihrer Verwendung nach und verfügen nach eigener Aussage über kein Erfahrungswissen im Umgang mit Schadensfällen (1A, 3A). In einer Dienststelle wurden mehrere Mitarbeiterstellplätze über die Dauer einer privaten Reise missbräuchlich zum Dauerparken verwendet, wogegen die Dienststelle vorgegangen ist (1B). Denn festzustellen ist, dass in allen Dienststellen eine entsprechende Sensibilität gegenüber dem Alleinstellungsmerkmal der freien Stellplatznutzung durch die Mitarbeiter innerhalb der Stadtverwaltung herrscht. Fünf Dienststellen haben hierzu auch bereits niederschwellig (1A, 2B, 3B) oder durch eine Neiddebatte (1B, 3A) innerhalb der Stadtverwaltung sowie auf höchster politischer Ebene entsprechende Kritik (1B) erfahren, wodurch eine der Dienststellen Rechtfertigungsdruck geriet (1B). Zwei Dienststellen haben hierzu keine negativen Erfahrungen gemacht (2A, 2C), angeführt wird hierzu, dass auch weitere städtische Stellen, welche Stellplätze vorhalten müssen – wie der Winterdienst – diese ihren Mitarbeitern kostenfrei zur Nutzung zur Verfügung stellen (2C). Auch sind die Leiter anderer städtischer Dienststellen sowie Teile der politischen Vertretung der Stadt als Mitglieder des jeweiligen Krisenstabs froh, unkompliziert und ohne abrechnungsaufwand, mit kurzer zeitlicher Verfügbarkeit selbst auf den Feuerwachen kostenfrei parken zu können und sehen dies als klaren Standortvorteil gegenüber einem Rathaus an (2B). Drei Experten sehen als gewonnene Erkenntnisse aus den vergangenen Neubauprojekten die zu geringen Reserven für einen Stellenaufwuchs, den mangelnden Fokus auf Elektromobilität und dem Fahrradverkehr (2C, 2B, 3B). Ein Experte sieht die Stellplatzverfügbarkeit als Teil eines ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes, gerade um Steuerungsinstrumente zielgerichtet einzusetzen. Er hält insbesondere die Kopplung der Nutzungsrechte der Stellplätze an den Besitz eines, in seiner Stadt kostenpflichtigen, Job-Tickets als angemessene Steuerungsmaßnahme um die Mitarbeiter zur Nutzung des ÖPNV zu ermutigen, wenngleich durch 75 24h-Schichten im Jahresmittel die Mitarbeiter sich heimatnah einen Wohnort suchen können und dieser ebenso mit ÖPNV versorgt sein muss (3B).

4 Diskussion

Grundsätzlich bestehen bei allen befragten Dienststellen ähnliche Probleme im Raum, wenngleich gerade bei den Großstadtfeuerwehren der KGSt Größenklasse 1, klare verkehrspolitische und raumplanerische Ziele vorhanden sind, den motorisierten Individualverkehr möglichst aus dem Stadtbild zu entfernen. Gleichzeitig steigt die Verkehrsleistung, auch mit Blick auf Großstädte im Jahresmittel um 0,5 %, während dieser hauptsächlich durch den motorisierten Individualverkehr der Arbeitnehmer ausmacht⁷⁴. Durch Verkehrsstraßen an der Auslastungsgrenze ist die Feuerwehr nicht nur im Einsatz behindert, sondern die angespannte Verkehrssituation wirkt sich auch gegebenenfalls auf die Dienstplangestaltung mit vorgezogenen Ablösezeiten oder auf die Mitarbeitermobilität aus. Festzustellen ist, dass keine der befragten Dienststellen Mobilitätsdaten ihrer Mitarbeiter erhebt, die Experten nur Einschätzungen hierzu geben können. Hierbei spielt weiterhin der MIV eine große Rolle. Dies korreliert jedoch mit erheblichen Anteilen von Mitarbeitern im Schichtdienst an der Gesamtbelegschaft. Ebenso wird der ÖPNV gerade bei frühmorgendlichen Ablösezeiten oder an Wochenenden als nicht leistungsfähig genug eingeschätzt. Lediglich in einer Dienststelle mit fast 2.000 Mitarbeitern erfolgt die Mobilität der in der Stadt lebenden Mitarbeiter mehrheitlich mit dem ÖPNV oder Fahrrad. Die Mobilitätssteuerung der Mitarbeiter, beispielsweise durch Verkehrsmittelförderungen wie Job-Tickets, Fahrkostenzuschüsse, Fahrradkredite, oder ähnlich erfolgt unterschiedlich. Keine Dienststelle hat ein Mobilitätsförderkonzept vorweisen können, wenngleich die saisonale Tendenz zu einem sommerlichen starken Fahrradverkehr und die individuelle Bildung von Fahrgemeinschaften immer wieder betont wird, fördert keine Dienststelle gezielt diese Verkehrsformen beispielsweise eine digitale Mitfahrerbörse oder ähnliches. Vereinzelt entstehen Leuchtturmprojekte, vor allem mit dem Aufwuchs der Elektromobilität, sei es für elektromobile PKW oder Fahrräder. Hier zeigen die Experten einen eindeutigen Zukunftsbedarf an der Flexibilisierung des Mobilitätsangebotes für ihre Mitarbeiter zu arbeiten, um alternative Verkehrsmittel attraktiver zu gestalten. Die Verkehrsanbindung der Feuerwachen erfolgt mit dem Fokus auf einer bestmöglichen räumlichen Positionierung, um für die Schutzzielerfüllung einen schnellen Abmarsch der stationierten Kräfte zu ermöglichen. Die für den Bau einer Feuerwache zur Verfügung stehenden öffentlichen Flächen sind hierbei nach Aussage aller Experten der limitierende Faktor, weshalb ein Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz nicht sichergestellt werden kann oder mit einem hohen Kostenaufwand verbunden ist. Somit gelten für eine Feuerwache andere Standortfaktoren als für eine Betriebseinrichtung eines privatwirtschaftlichen Dienstleistungsunternehmens, welches die Erreichbarkeit auch für einen Kundenverkehr in die Standortbemessung stärker einfließen lassen kann. Bei Neubauprojekten gilt immer eine Herstellungspflicht für Stellplätze. Die Bemessung hieran variiert jedoch stark. Grund hierfür sind unterschiedliche Landesbaunormen oder kommunale Festlegungen die Stellplatzherstellungspflicht betreffend. Alle Experten weisen ein geringes Wissen um die Bemessungsgrundlagen für die Stellplatzanzahl auf. In wieweit Fachplaner die Gestaltung beeinflussen, konnte nicht aufgezeigt werden. Allen Bemessungen gemein ist die Unterscheidung zweier Zielgruppen, den Schichtdienstmitarbeitern und den Tagdienstmitarbeitern. Erstere

⁷⁴ BMVdl, 2020.

verfügen über eine auf wenige Tage akkumulierte Wochenarbeitszeit, weshalb hier das tägliche Pendeln ausbleiben kann. Somit besteht die Möglichkeit, auch arbeitsstättenfern zu wohnen, was sich in den angegebenen Distanzen widerspiegelt. Gleichzeitig findet der Schichtwechsel mehrheitlich in den befragten Dienststellen zu Zeiten außerhalb der Leistungsphasen des ÖPNV statt. Dadurch ist es unausweichlich, eine entsprechende Anzahl an Stellplätzen herzustellen und eine mögliche, mit einem leistungsstarken ÖPNV assoziierte Stellplatzreduktion, beispielsweise nur auf die Stellplatzanzahl der Tagdienstmitarbeiter anzusetzen. Bei einem Alarm für dienstfreie Kräfte werden mehrheitlich Führungskräfte aus dem Tagdienst bei Großschadenslagen angefordert. Diese zusätzlichen und im Sinne des Alarms bestmöglich zeitnah eintreffenden Einsatzkräfte müssen ohne weiteren organisatorischen Zeitverzug, wie durch einen entstehenden Parksuchverkehr, für Maßnahmen der Feuerwehr zur Verfügung stehen. Weshalb die Stellplatzvorhaltung auf den Feuerwachen gerade für Tagdienstmitarbeiter, in einem aufwachsenden System der Feuerwehr, Berücksichtigung erfahren muss. Ebenso ist die Stellplatzverfügbarkeit für Sonderlagen oder bei der Einberufung eines Krisenstabs auch für externe Mitglieder von großer Bedeutung, kann hier die Vorlaufzeit entsprechend verkürzt werden. Stehen keine ausreichende Stellplätze, wie auf Feuerwachen im ältesten Bestand (BJ. vor 1945) für die Mitarbeiter zur Verfügung, entsteht zusätzlicher Parkdruck in den umliegenden Gebieten, welcher gerade im innerstädtischen Raum dem ohnehin teilweise belasteten Anwohnerumfeld einer Feuerwache zusätzlich Konfliktpotential bietet. So sind Emissionen und Störfaktoren, wie die morgendliche Überprüfung der Geräte, Aggregate und der Drehleitern teilweise bereits reguliert, um Konflikte mit Anwohnern zu vermeiden und den negativen Einfluss einer Feuerwache auf den Stadtraum möglichst gering zu halten. Auch stellen die vorhandenen Stellplätze auf Bestandswachen die befragten Dienststellen vor die Aufgabe den Ablauf der Stellplatznutzung aufgrund der teilweise räumlichen Enge genau festzulegen. Die Art der Festlegung erfolgt jedoch mehrheitlich nicht schriftlich und auch eine Unterweisung der Mitarbeiter in die Betriebsabläufe erfolgt nicht oder nur teilweise. Generell bestehen veraltete Dienstanweisungen, welche jedoch keine Anwendung mehr finden, wenngleich auf das Einhalten der ASR 1.8 bestanden werden muss, um mögliche Haftungen bei Schäden auszuschließen. Alle befragten Experten geben an, dass Schäden bisher nie durch den Stellplatzbetreiber reguliert werden mussten, sondern dies zivilrechtlich immer nach dem Verursacherprinzip vollzogen wurde. Aufgrund der geringen Fallzahlen konnte kein Experte auf ein bestehendes Konzept zur Regelung von Unfällen auf den Verkehrswegen und Stellplätzen innerhalb der Feuerwache verweisen. Dies kann daran liegen, dass die Mitarbeiter besonders vorsichtig handeln oder die Anforderungen an die allgemeine Verkehrssicherungspflicht den Unfallbetroffenen nicht bekannt sind. Keine der befragten Dienststellen erhebt Gebühren für die notwendigen, zur Verfügung gestellten Stellplätze. Dies liegt an individuellen Faktoren, jedoch mehrheitlich um die Hygienefaktoren der guten Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes bei den Mitarbeitern zu stärken. Ebenso ist aufgrund der geringen Gesamtstellplatzzahl der zu bewirtschaftenden potentiell kostenpflichtigen Stellplätze nur bedingt eine Wirtschaftlichkeit gegenüber den zu erwartenden nach innen gerichteten Nachteilen und Umsetzungskonsequenzen der Arbeitnehmerseite anzuerkennen. Die Einführung eines Entgeltsystems ist an Bedingungen mit hohen Aufwendungen geknüpft.

5 Fazit

Der städtische Verkehr und die Mobilität, sowie deren zukünftige Veränderungen sind Faktoren die von Berufsfeuerwehren gleichermaßen aus einsatztaktischen Aspekten, wie aus Arbeitgebersicht zu bewerten sind. Standorte von Feuerwachen sind ein erheblicher und limitierender Teil der Schutzzzielerfüllung und somit des Kernprozesses der Gefahrenabwehr. Gleichzeitig müssen die Arbeitnehmerbedürfnisse in Form von Hygienefaktoren für beide Zielgruppen, der Schichtmitarbeiter und der Tagdienstmitarbeiter Berücksichtigung in einem möglichen Mobilitätskonzept finden. Grundstein dafür ist eine entsprechende Datengrundlage über Mobilitätsformen und Verkehrsmöglichkeiten zur Nutzung durch die Mitarbeiter. Bei der Errichtung von Feuerwachen muss eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen zur Verfügung gestellt werden. Eine Vereinheitlichung der Bemessungsgrößen ist wünschenswert, wird jedoch aufgrund politischer Vorgaben und föderaler Rechtsnormen nicht umsetzbar sein. Werden Stellplätze bei Neubau- oder Bestandsobjekten angeboten, sind diese verkehrssicher auszuführen. Durch die Ausführung nach den aktuellen, anerkannten Regeln der Technik, vermeidet der Stellplatzbetreiber eine mögliche Schadenshaftung bei Unfällen, die auf nicht sichere Verkehrswege und –flächen zurückzuführen ist. Bei stark limitierender Flächenverfügbarkeit auf innerstädtischen Grundstücken, bietet sich die Errichtung einer Tiefgarage mit entsprechender Stellplatzanzahl an. Diese kann auch, als wacheigenes Übungsobjekt Verwendung finden und stärkt somit die Ausbildung, indem die stationierten Kräfte während der Objektübung einsatzbereit auf der Wache verbleiben und damit den Kernprozess stützen.

Das System Feuerwehr ist ein aufwachsendes System. Berufsfeuerwehren bauen hier neben der Freiwilligen Feuerwehr der eigenen Stadt, auch auf die Zusammenarbeit mit den Feuerwehren der umliegenden Gebietskörperschaften. Um auf herausragende Einsatzlagen und Großschadensereignisse reagieren zu können, ist ein spontaner und nicht planbarer Personalaufwuchs ohne weiteren Zeitverzug von Spezialisten oder Führungskräften, auch bei der Entsendung von überörtlicher Hilfe, notwendig. Durch die Bereitschaft der freiwilligen Mitwirkung der hauptberuflichen Mitarbeiter aus ihrer Freizeit heraus für die Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger einzustehen, kann die lokale Gefahrenabwehr einen leistungsfähigen Bevölkerungsschutz anbieten. In wieweit hier Gebühren von den Mitarbeitern für das Parken auf den Feuerwachen verlangt werden sollen, ist mehr eine politische Entscheidung als Entscheidung von wirtschaftlicher Tragweite. Erfolgt das Abstellen privater PKW auf der Feuerwache bereits kostenlos, ist eine einfache Umwandlung, aufgrund der betrieblichen Übung, in ein Entgeltsystem ohne hohe Aufwendungen für Stellplatzbetreiber und Arbeitnehmer nicht möglich. Dies betrifft neben der Herstellung der kostenpflichtigen Stellplätze vor allem eine mögliche Umsatzsteuerpflicht des Bestreibers, auch wenn dieser eine Gemeinde ist. In wieweit hier die durch die Gemeinde erbrachten unternehmerischen Leistungen, zukünftig umsatzsteuerpflichtig werden, ist gesondert zu betrachten. Zum jetzigen Zeitpunkt können hierzu keine Aussagen getroffen werden. Zu resümieren bleibt, dass notwendige Stellplätze aus mehreren Gründen, insbesondere betrieblicher Natur hergestellt werden müssen. Die Stellplatzvorhaltung und –nutzung sind jedoch als Teil eines Mobilitätskonzeptes mit Bedarfsanalyse der Mitarbeitergruppen transparent darzustellen, um die zukünftigen Mobilitätsanforderungen bedienen zu können.

E Literaturverzeichnis

E1: Fachliteratur

AHLRICHS, R. (2012): *Zwischen sozialer Verantwortung und ökonomischer Vernunft*. Wiesbaden.

Akademie für Raumforschung und Landesplanung - ARL (Hrsg.): *Grundriss der Raumordnung und Raumentwicklung*. 2011. Hannover.

Architektenkammer Baden-Württemberg (2013): *FGSV-Regelwerke als Arbeitshilfen*. URL: <https://www.akbw.de/service/fuer-planerinnen-und-planer/bauplanung-technik-und-baubetrieb/fgsv-regelwerk.html> (abgerufen am 10.12.2020).

ATTESLANDER, P. (1995): *Methoden der empirischen Sozialforschung*. Berlin/New York.

AXHAUSEN, K. W.; M. FRICK (2005): *Nutzungen – Strukturen – Verkehr*. In: Steierwald, G.; H. D. Künne; W. Vogt (Hrsg.): *Stadtverkehrsplanung – Grundlagen, Methoden, Ziele*. Berlin, Heidelberg, New York.

BAUR, N.; J. BLASIUS (Hrsg.)(2014): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020): *Mobilität in Deutschland*. URL: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html> (abgerufen am 21.12.2020).

Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA)(Hrsg.)(2018): *Technische Regel für Arbeitsstätten (ASR) A1.8 Verkehrswege*. Dortmund.

Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.)(2016): *Das leitfadengestützte Interview*. Bonn.

DIEKMANN, A. (1995): *Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen*. Zürich.

DIN e.V. (Hrsg.)(2012): *DIN 14092-1:2012-04. Feuerwehrhäuser – Teil 1*. Berlin.

GLÄSER, J.; G. LAUDEL (2010): *Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse*. Wiesbaden.

HÄDER, M. (2015): *Empirische Sozialforschung*. Wiesbaden.

IWW, Institut für Wissen in der Wirtschaft (2007): *Kein Lohn bei Parkplatzgestaltung*. In: *ASTW, Aktuelles aus dem Steuer- und Wirtschaftsrecht*. 06/2007. Würzburg.

KANNING, U. W. (2017): *Grundlagen der Mitarbeiterbindung*. In: *Personalmarketing, Employer Branding und Mitarbeiterbindung*. Springer, Berlin, Heidelberg.

Kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement (KGSt). *KGSt: Größenklassen*. URL: <https://www.kgst.de/groessenklassen> (abgerufen am 27.11.2020).

KRUSE, J. (2015): *Qualitative Interviewforschung: Ein integrativer Ansatz*. Weinheim.

Land Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (2015): *Verwaltungsvorschrift Stellplätze*. Anhang 1.

Land Nordrhein-Westfalen, Finanzministerium (2006): *Runderlass S 2334 - 61 - VB 3*.

LEHMBROCK, M. (2000): *Straßennutzung und Stellplatzpflicht*. In: *Difu-Beiträge zur Stadtforschung* 32.

- LEHMBROCK, M.; M. HERTEL (2007⁴⁶): *ÖPNV-Erschließungsqualität als Bemessungsgrundlage für Obergrenzen des Stellplatzbaus: Definitionen und Regelungen*. In BRACHER, T. et al. (Hrsg.): *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung*. Loseblattsammlung. Beitragsnummer 3.4.12.4. Berlin/Offenbach.
- LEHMBROCK, M.; A. URICHER (2008): *Von der Parkraumbewirtschaftung zum Parkraummanagement*. In BRACHER, T. (Hrsg.): *Steuerung des städtischen Kfz-Verkehrs*. Berlin.
- LOUEN, C. (2013): *Wirkungsfolgenabschätzung von Mobilitätsmanagement*. Dissertation. In: *Schriftenreihe Stadt Region Land des Instituts für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen*. 55. Aachen.
- MAIER, G. W. (2020): *Zweifaktorentheorie*. In: *Gabler Wirtschaftslexikon*. Wiesbaden. URL: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/zweifaktorentheorie-48072/version-271330> (abgerufen am 12.12.2020).
- MAYRING, P. (2010): *Qualitative Inhaltsanalyse*. Weinheim/Basel.
- Ministerkonferenz für Raumordnung (2006): *Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland*. MKRO. Berlin.
- Ministerkonferenz für Raumordnung (2016): *Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland*. MKRO. Berlin.
- MEUSER, M.; U. NAGEL (1991): *Experteninterviews – vielfach erprobt, wenig bedacht*. In: Garz, D.; K. Kraimer (Hrsg.): *Qualitativ-empirische Sozialforschung. Konzepte, Methoden, Analysen*. Opladen.
- RATTAY, S. (2016): *Steuerfalle Mitarbeiterparkplatz*. In: *Die Zahnarztwoche*. 06/2016. Herne.
- Siemens AG (Hrsg.) (2011): *Fortschritt beim Stillstand – wie Optimierungen des ruhenden Verkehrs für mehr Bewegung sorgen können*. In: *IST-Magazine* 02/2011.
- Statista (2020): *Von Arbeitnehmern nachgefragte und von Arbeitgebern angebotene Benefits 2015/2016*. URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/539446/umfrage/von-arbeitnehmern-nachgefragte-und-von-arbeitgebern-angebotene-benefits/#professional> (abgerufen am 13.12.2020).
- Statistisches Bundesamt: *Pendeln in Deutschland* (2016). URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Erwerbstaetigkeit/im-Fokus-Pendler.html> (abgerufen am 01.12.2020).
- Statistisches Bundesamt (2020¹): *Alle politischen selbstständigen Gemeinden mit ausgewählten Merkmalen am 30.09.2020 (3. Quartal 2020)*. URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/Archiv/GVAuszugQ/AuszugGV3QAktuell.html> (abgerufen am 27.11.2020).
- Statistisches Bundesamt (2020²): *Fläche und Bevölkerung nach Ländern*. URL: <https://www.statistikportal.de/de/bevoelkerung/flaeche-und-bevoelkerung> (abgerufen am 29.11.2020).
- Statistisches Bundesamt (2020³): *Zahl der Woche*. URL: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2020/PD20_02_p002.html (abgerufen am 01.12.2020).
- Städte- und Gemeindebund NRW e.V. (Hrsg.)(1996): *Ziele und Bausteine kommunaler Parkkonzepte*. Düsseldorf.
- SCHEU, A. M.; B. BLÖBAUM; D. NÖLLEKE (2015): *Das Experteninterview in der Kommunikationswissenschaft*. In: AVERBECK-LIETZ, S.; M. MEYEN (Hrsg.): *Handbuch nicht standardisierte Methoden in der Kommunikationswissenschaft*. Wiesbaden.

SCHUBERT, K.; M. KLEIN (2018): *Das Politiklexikon*. Bonn.

TÖNNES, M. (2016): *Gemeinsame Strategie für eine starke Zukunft: Metropole Ruhr*. In: *Informationen zur Raumentwicklung*. BBSR (Hrsg.) Heft 05/2016. Bonn.

Universität Leipzig (2020¹): *Methodenportal. Leitfadengestütztes Interview*. URL: <https://home.uni-leipzig.de/methodenportal/leitfadengestuetztes-interview/> (abgerufen am 09.12.2020).

Universität Leipzig (2020²): *Methodenportal. Transkription*. URL: <https://home.uni-leipzig.de/methodenportal/transkription/> (abgerufen am 09.12.2020).

VALÉE, D. (2016): *Mobilitäts- und Verkehrskonzepte in und für Metropolregionen in Deutschland*. In: *Informationen zur Raumentwicklung*. BBSR (Hrsg.) Heft 05/2016. Bonn.

WEBER, M. (1904): *Die „Objektivität“ sozialwissenschaftlicher und sozialpolitischer Erkenntnis*. Köln.

E2: Rechtsnormen und Rechtssprechung

Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)

Bundesraumordnungsgesetz (ROG)

Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG)

Verordnung über Arbeitsstätten (ArbStättV)

Musterbauordnung (MBO)

Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO-BW)

Hessische Bauordnung (HBO)

Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt

Bundesgerichtshof (2014): Az. III ZR 352/13

Bundesarbeitsgericht (1960): 2 AZR 290/57.

Bundesarbeitsgericht (2000): Az. 8 AZR 518/99.

Bundesfinanzhof (2016): Az.: V R 63/14.

LAG Düsseldorf (2017): Az. 9 Sa 42/17.

LAG Baden-Württemberg (2014): Az. 1 Sa 17/13.

OLG Hamm (2004): Az. 13 U 198/03.

OLG Saarbrücken (2011): Az. 4 U 400/10 – 119.

FG Köln (2006): Az. 11 K 5680/04.

E Anlagen

Anlage E1: Interviewleitfaden

Sehr geehrter Leser, sehr geehrte Leserin, geschätzte Dialogpartner,

vielen Dank, dass Sie sich bereit erklärt haben, durch Teilnahme an einem Experteninterview als Methode der qualitativen Sozialforschung, mich in der Ausarbeitung meiner Facharbeit zu unterstützen. Dieser Leitfaden soll Ihnen vorab die Möglichkeit zur Vorbereitung auf unser kommendes fernmündliches Telefoninterview geben. Erörtert werden Fragen zur Struktur Ihrer Feuerwehr sowie der zugehörigen Stadt als Wirkungsraum, der Mitarbeitermobilität und die Erreichbarkeit der Dienststellen sowie die Möglichkeiten und Bedingungen zum Parken der Privat-KFZ der Mitarbeitenden und deren Parkverhalten als auch mögliche Konfliktthemen innerhalb der eigenen Belegschaft sowie innerhalb der Stadtverwaltung.

Im Rahmen des Interviews bitte ich Sie mir eine mögliche Park-Dienstanweisung zur Verfügung zu stellen.

1 Die Feuerwehr in der Stadt

- 1.1 Bitte beschreiben Sie die Struktur ihrer Feuerwehr insbesondere Personal, Wachstandorte, Schichtmodelle und Ablösezeiten.
- 1.2 Würden Sie ihre Stadt als autofreundliche Stadt bezeichnen?

2 Erreichbarkeit und Mitarbeitermobilität

- 2.1 Wie kommen Ihre Mitarbeitenden zur Wache (Auto, Fahrrad, ÖPNV)? Erheben Sie hierzu Mobilitätsdaten?
- 2.2 Welche Anfahrtswege haben ihre Mitarbeitenden zur Feuerwache?
- 2.3 Wie nutzen Sie den Alarm für dienstfreie Kräfte?
- 2.4 Beschreiben Sie die verkehrliche Anbindung und Erreichbarkeit ihrer Feuerwachen.
- 2.5 Haben/Hatten Sie in den nächsten/letzten 5 – 10 Jahren Neubauprojekte? Wird die Erreichbarkeit bei Neubarprojekten berücksichtigt?
- 2.6 Nehmen Sie in der Rolle des Arbeitgebers Einfluss auf die Mobilität ihrer Mitarbeitenden?

3 Stellplatzverfügbarkeit auf der Feuerwache

- 3.1 Wo parken ihre Mitarbeitenden?
- 3.2 Beschreiben und bewerten Sie die Stellplatzverfügbarkeit auf ihren Feuerwachen.
- 3.3 Welche Organisationseinheit steuert die Konzeption und Bewirtschaftung von Stellplätzen?
- 3.4 Wie bemisst ihre Dienststelle die notwendigen Stellplätze?
- 3.5 Wie findet die DIN 14092 (Feuerwehrhäuser) in der Konzeption und Bewirtschaftung des Parkraums Anwendung?
- 3.6 Wird der mögliche Ausfall von ÖPNV bei der Stellplatzvorhaltung berücksichtigt?

4 Nutzung der Stellplätze auf der Feuerwache

- 4.1 Beschreiben Sie die Bedingungen, welche erfüllt sein müssen, damit Mitarbeitende die Stellplätze auf der Feuerwache verwenden dürfen.
- 4.2 Wie wird der Parkraum bewirtschaftet?
- 4.3 Gibt es eine Dienstanweisung zur Parkraumnutzung?
- 4.4 Wie beurteilen Sie die kostenpflichtige Nutzung von Stellplätzen auf der Feuerwache?

5 Konfliktsituationen

- 5.1 Wie wird mit möglichen Schäden an Privatfahrzeugen umgegangen?
- 5.2 Erkennen Sie motivierende/ demotivierende Faktoren bei ihren Mitarbeitenden durch die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes?
- 5.3 Wie wird ein Wachstärkeausgleich vollzogen?
- 5.4 Gibt es kommunale Verwaltungsvorgaben für Stellplätze?
- 5.5 Wie wird die Verfügbarkeit von Mitarbeiterparkplätzen zu den geltenden Nutzungsbedingungen innerhalb Ihres Hauses/ innerhalb Ihrer Stadtverwaltung beurteilt?

Dauer des Interviews: ca. 30 Minuten

Anmerkung: Zur Transkription erfolgt eine Aufzeichnung des Interviews, welcher Sie durch Teilnahme zustimmen. Die Aufzeichnung wird nicht veröffentlicht. Die Benennung Ihrer Dienststelle erfolgt nicht. Die Interviews werden codiert veröffentlicht.

Anlage E2: Auswertung der Experteninterviews

E2.1: Analyseeinheit 1. Eigene Darstellung.

Code	Paraphrase	Reduktion
1A	#Feuerwehr: ca. 2000 Mitarbeit, davon ca. 1.200 Mitarbeiter im 24h-Schichtdienst. Ablösezeit fließend zwischen 07:00 Uhr – 07:30 Uhr. Mehr als 10 Standorte der Berufsfeuerwehr im Stadtgebiet. #Stadtverkehr: Die Stadt ist nicht autofreundlich. Durch die Lokalpolitik soll zum Nachteil des Individualverkehrs das Radwegenetz mit Reduktion der Verkehrsgeschwindigkeit und der öffentliche Verkehr ausgebaut werden.	24h-Dienst. Fließende Ablösezeit. Politisches Ziel der Reduktion des MIV.
1B	#Feuerwehr: ca. 1000 Mitarbeiter, davon über 800 im 24h-Schichtdienst. Ablösezeit fest um 07:00 Uhr. Mehr als 10 Standorte der Berufsfeuerwehr im Stadtgebiet. #Stadtverkehr: Die Stadt ist nach Aussage des Experten, die am wenigsten autofreundliche. Das politische Ziel ist die im Individualverkehr langsamste Stadt Deutschlands zu werden, beispielhaft hierfür steht der Rückbau wichtiger Verkehrsmagistralen.	24h-Dienst. Feste Ablösezeit, 07:00 Uhr. Klares politisches Ziel gegen den individuellen Verkehr.
2A	#Feuerwehr: 300 Mitarbeiter, davon 250 im 24h-Schichtdienst. Ablösezeit fest um 13:00 Uhr. Zwei Zugwachen der Berufsfeuerwehr im Stadtgebiet. #Stadtverkehr: Die Stadt ist nicht autofreundlich. Maximale Verkehrsauslastung zu den Stoßzeiten von 07:00 Uhr – 09:00 Uhr und von 16:00 Uhr – 18:00 Uhr.	24h-Dienst. Feste Ablösezeit, 13:00 Uhr. Angespannte Verkehrslage zu Stoßzeiten.
2B	#Feuerwehr: 380 Mitarbeiter, davon 300 im 24h-Schichtdienst. Ablösezeit fest um 07:30 Uhr. Anzahl an Mitarbeitern außerhalb des Schicht-/Integrationsdienst ist „vernachlässigbar“. Zwei Zugwachen und zwei Gruppenwachen sichern das Stadtgebiet. #Stadtverkehr: Sehr autofreundliche Stadt. Mehrere Verkehrsmagistralen im Ausbauschwerpunkt Nord-Süd, der Geographie folgend.	24h-Dienst. Feste Ablösezeit, 07:30 Uhr. Stadt ist sehr autofreundlich.
2C	#Feuerwehr: 320 Mitarbeiter, davon 270 im Wechselschichtdienst (Tag/ Nacht/ 24h am Wochenende). Ablösezeit jeweils um 07:00 Uhr und 16:00 Uhr. Drei Zugwachen. #Stadtverkehr: Grundlegend gute Anbindungen an Bundesautobahnen und große Verkehrsmagistralen, jedoch innerstädtisch durch Kundenverkehr gerade an Samstagen in Kombination mit vielen Großveranstaltungen extrem angespannt.	Wechselschicht-dienst. Feste Ablösezeiten, zweimal täglich. Angespannte Verkehrslage.
3A	#Feuerwehr: 200 Mitarbeiter, davon 170 im 24h-Schichtdienst. Ablösezeit regulär fliegend zwischen 07:00 Uhr – 08:00 Uhr, derzeit wegen der Pandemielage fest um 07:45 Uhr. Eine Zugwache, eine Gruppenwache und eine Staffelnwache werden durch die Berufsfeuerwehr besetzt. #Stadtverkehr: Es ist nach Aussage des Experten, die autozentrierteste Stadt [lacht]. Der Fokus auf das Kraftfahrzeug sei schon gruselig. Die Menschen in der Stadt beurteilen schon eine Verspätung von 15 Minuten als „Verkehrschaos“.	24h-Dienst. Regulär Fliegende Ablösezeit. Autozentrierte Stadt.
3B	#Feuerwehr: 200 Mitarbeiter, davon 190 im 24h-Schichtdienst. Ablösezeit fest um 07:30 Uhr. Zwei Zugwachen sowie weitere Rettungswachen sind in Betrieb. #Stadtverkehr: Die Stadt ist sehr autofreundlich und wurde planerisch in den 1960er Jahren zur autogerechten Stadt ausgebaut. Ein Hauptarbeitgeber mit über 30.000 Mitarbeitern sorgt für die Vorhaltung weitreichender Verkehrsinfrastruktur, auch einem breiten Radwegenetz und drei DB-Linien.	24h-Dienst. Feste Ablösezeit, 07:30 Uhr. Autogerechte Stadt der 1960er.

E2.2 Analyseeinheit 2: Erreichbarkeit und Mitarbeitermobilität

Code	Paraphrase	Reduktion
1A	#Mitarbeitermobilität: Es gibt keine Mobilitätsdaten. Ca. 70 % der Mitarbeiter wohnen außerhalb des Stadtgebietes, von denen kommen 90 % mit dem Auto. Von den restlichen Mitarbeitern, in der Stadt wohnhaft kommen 80 % mit ÖPNV und Fahrrad. #Einzugsgebiet: Distanz Ø 50 Kilometer ums Stadtgebiet, die weiteste Entfernung geht bis knapp 600 Kilometer, gefördert durch das Schichtsystem. #Mobilitätssteuerung: Job-Ticket seit 2020 kostenlos. „Mangelberufe“ erhalten kompletten Kostenersatz für ÖPNV, Feuerwehr kein Teil davon. Bezuschussung der Fahrtkosten bei nachweislich fehlendem ÖPNV-Anschluss am Wohnort. Eine entsprechende Anzahl an Ladeinfrastruktur für dienstliche Elektrofahrzeuge, kann in einem aktuell laufenden Projekt, entgeltfrei durch die Mitarbeiter genutzt werden. #Alarm: Dass die Berufsfeuerwehrkräfte im mittleren Dienst aus der Freizeit spontan in den Einsatzdienst geholt werden, haben wir nur bei Spezialkräften. Ansonsten haben wir in München über 130 Dienstwohnungen. Dadurch wohnt ein Großteil der in der Stadt wohnenden Mitarbeiter in Dienstwohnungen der Feuerwehr und zum Großteil über eine elektronische Durchsageanlage bis in die Wohnung alarmiert werden kann. So bleibt rechnerisch immer 1/3 der Mitarbeiter schnell Verfügbar. #Verkehrsplanung: Ich sage mal, 2/3 sind gut angebunden. Drei Wachen sind sehr schlecht angebunden und nur durch das Verkehrsmittel PKW erreichbar. Teilweise muss man sich aber auch mit dem PKW eine halbe Stunde durch den Verkehr quälen. Gerade auf dem Heimweg von der Schicht, kommt man oft in die Hauptverkehrszeit. Es gibt laufend Neubauprojekte, alle Feuerwachen liegen aber weiter außerhalb. Die Standortauswahl erfolgt nach Schutzzielerfüllung und Flächenverfügbarkeit sowie Verkehrsanbindung, aber für den Einsatzdienst. Die Erreichbarkeit der Mitarbeiter ist nachrangig. Die größte Limitation erfolgt durch die Flächenverfügbarkeit.	Keine Mobilitätsdaten. Jedoch breite Förderung durch Arbeitgeber. Über 130 Dienstwohnungen zur Nutzung durch Mitarbeiter. Teilweise sehr schlechte Verkehrsanbindung. Alarm für Kräfte aus der Freizeit nur für Spezialisten und Führungskräfte.
1B	#Mitarbeitermobilität: Es stehen keine Mobilitätsdaten zur Verfügung. Geschätzt kommen 80 % mit dem PKW, zunehmend und gerade im Sommer häufig Mitarbeiter auch mit dem E-Bike, bis zu einer Entfernung von 30 Kilometern. Der ÖPNV ist aufgrund der frühen Dienstwechselzeiten nicht adäquat zu Verwenden. #Einzugsgebiet: Distanz von bis zu 200 Kilometer. #Mobilitätssteuerung: Verkehrssituation beeinflusst Schichtwechsel, neue Dienstplangestaltung im Mehrheitsbeschluss für frühen Wechsel vor den morgendlichen Hauptverkehrszeiten. Jeder Mitarbeiter erhält ein kostenloses Job-Ticket. Der Stadtkonzern fördert den Kauf von Fahrrädern und E-Bikes mit Krediten, jedoch kein Leasing. #Alarm: Alarm für dienstfreie Kräfte nur für Leitstellenmitarbeiter und Führungskräfte, aber ohne feste Eintreffzeiten und Verpflichtung. #Verkehrsplanung: Es gibt teilweise Standorte der Berufsfeuerwehr ohne ÖPNV-Anbindung oder nur per Auto erreichbar (Autobahnabfahrt). Die Feuerwache wird inzwischen stadtplanerisch als Störfaktor im Verkehrsraum gesehen, weshalb bei der Konzeption unter anderem mit Simulationen die verkehrlichen Auswirkungen auf Hauptverkehrsstraßen analysiert werden. Die Standortwahl erfolgt rein nach Kernprozess: Abdeckung und Erreichbarkeit des Schutzziels. Die Feuerwehr wirkt entgegen der Stellplatzminderungsverordnung der Stadt für Neubauten. Für zwei Neubauprojekte sind aufgrund geringer Flächenverfügbarkeit die Errichtung von Tiefgaragen geplant. Der Stellplatzbedarf ist zur Sicherstellung einer unabhängigen Erreichbarkeit dadurch gewährleistet und der Ausfall des ÖPNV ist bei der Stellplatzkonzeption berücksichtigt.	Keine Mobilitätsdaten. Kostenloses Job-Ticket und Förderung von elektrischen Fahrrädern. Verkehrssituation beeinflusst Schichtwechsel. Schätzung zum Einzugsbereich der Mitarbeiter: bis 200 km. Dienstfreier Alarm nur für Führungskräfte und Mitarbeiter der Leitstelle. Standorte der Feuerwehr ganz ohne ÖPNV Anbindung. Zwingende Stellplatzvorhaltung in oder an den Feuerwachen.
2A	#Mitarbeitermobilität: Über 80% der Mitarbeiter kommen mit dem Auto zur Arbeit, danach wird das Fahrrad und dann der ÖPNV in einer untergeordneten Rolle, trotz sehr guter Infrastruktur, genutzt. Es werden keine Mobilitätsdaten erhoben.	Keine Mobilitätsdaten. Job-Ticket und Job-Fahrrad.

	#Einzugsgebiet: Experte spricht von einem sehr großen Einzugsgebiet und nennt Gebietskörperschaften im Umkreis von ca. 30 Kilometern. #Mobilitätssteuerung: Sowohl Job-Tickets für den ÖPNV, als auch Job-Fahrräder werden angeboten. Ersteres wird von wenigen Mitarbeitern genutzt (< 10). #Alarm: Der Alarm für dienstfreie Kräfte erfolgt im Schnitt zweimal monatlich. Es werden Führungskräfte und ganze Dienstgruppen alarmiert. #Verkehrsplanung: Alle Wachstandorte befinden sich im Bestand (Feuerwache 1, BJ. 1978; Feuerwache 2, BJ. 1996). Derzeit werden Rettungswachen neu gebaut, deren Standort rein nach Schutzzieleerfüllung und Flächenverfügbarkeit ausgewählt wird.	Geringe Nutzung ÖPNV. Schätzung zum Einzugsbereich der Mitarbeiter: bis 30 km. Regelmäßige und intensive Nutzung des Alarms für dienstfreie Kräfte.
2B	#Mitarbeitermobilität: Die Mobilität ist abhängig von Distanz und Jahreszeit. Im Sommer wechseln viele Mitarbeiter aufs Fahrrad. Es werden keine Mobilitätsdaten erhoben. #Einzugsgebiet: Viele kommen aus dem Ballungsraum, mit einer Distanz von 20 – 25 Kilometer um die Stadt, aber auch in der Spitze Distanzen von bis zu 140 Kilometer. #Mobilitätssteuerung: Es gibt keine Steuerung der Mitarbeitermobilität. Es gibt kein Wissen um Steuerungsinstrumente. Im Sommer finden Gruppenradtouren zur jeweiligen Feuerwache auf individueller Ebene statt. #Alarmfall: Die Nutzung des dienstfreien Alarms erfolgt wiederkehrend nur für Führungskräfte. #Verkehrsplanung: Alle Wachen sind verkehrlich gut erschlossen, auch durch ÖPNV, diesen nutzen aber nur sehr wenige (< 10) Mitarbeiter. Bei laufender Neuplanung wird die Fahrradabbindung, Fahrradlagerung und Ladestationen für elektrische Fahrräder und Kraftfahrzeuge im Fokus stehen.	Keine Mobilitätsdaten oder Mobilitätssteuerung. Geringe Nutzung ÖPNV trotz guter Anbindung. Schätzung zum Einzugsbereich der Mitarbeiter: Ø 20-25 km, bis 140 km. Dienstfreier Alarm nur für Führungskräfte.
2C	#Mitarbeitermobilität: Es kommen fast alle Mitarbeiter mit dem Auto, vereinzelt ÖPNV-Nutzung. Es werden keine Mobilitätsdaten erhoben. #Einzugsgebiet: Trotz Wechselschichtmodell kommen Mitarbeiter aus bis zu 80 Kilometer Entfernung. Im Schnitt sind diese aber alle in der Metropolregion wohnhaft. #Mobilitätssteuerung: Das Job-Ticket wird stark durch den Arbeitgeber beworben und teilgefördert, der Nutzungsgrad in der Feuerwehr ist jedoch ausbaufähig. Die Förderung von Job-Bikes erfolgt nicht. Fahrgemeinschaften werden privat organisiert. #Alarmfall: Die Nutzung des dienstfreien Alarms erfolgt wiederkehrend, im Schnitt achtmal pro Jahr für Führungskräfte, sowie in kleinem Anteil für Spezialisten. #Verkehrsplanung: Alle Wachen sind gut mit dem PKW zu erreichen. Feuerwache 2 ist die einzige die keinen direkten Straßenbahnhaltepunkt hat. Im Rahmen der laufenden Generalsanierung wird hier eine Bushaltestelle eingerichtet. Beim zurückliegenden Neubau der Feuerwache 1 war die Standortfestlegung neben der Schutzzieleerfüllung vor allem von der Flächenverfügbarkeit abhängig. Im Gegensatz dazu sind neu gebaute innerstädtische Dienststellen oft an Verkehrsknotenpunkten wie dem Hauptbahnhof gelegen, auch um bewusst auf Stellplätze zu verzichten.	Keine Mobilitätsdaten. Geringe ÖPNV-Nutzung. Ausbau der Anbindung läuft. Schätzung zum Einzugsbereich der Mitarbeiter: Ø 20 km, bis 80 km. Dienstfreier Alarm für Spezialisten und Führungskräfte. Standortplanung: Schutzziel und verfügbare Freiflächen.
3A	#Mitarbeitermobilität: Der geschätzte Anteil an Autofahrern liegt bei > 80 %, die restlichen Mitarbeiter kommen eher mit dem Fahrrad als mit dem ÖPNV. Ein Grund hierfür ist die teilweise schlechte Anbindung der Feuerwache 1 und der Feuerwache 3. Auch die in der Stadt wohnhaften Mitarbeiter kommen zu einem überwiegenden Großteil mit dem PKW: „man macht das hier einfach so“. #Einzugsgebiet: Das Einzugsgebiet umfasst einen Radius von ca. 60 Kilometer. #Mobilitätssteuerung: Die Stadt bietet ein Job-Ticket an, des Weiteren setzt sie den Fokus immer mehr auf das Radfahren, auch durch Wettbewerbe wie „Stadtradeln“. Ein Jobradleasing wurde durch die Feuerwehr angefragt, jedoch gibt es hierzu innerhalb der Stadtverwaltung nichts. Fahrgemeinschaften bestehen individuell, jedoch aus der Motivationslage Kraftstoff zu sparen. #Alarmfall: Alle 5 Jahre für die Dienstgruppen der Feuerwehr, häufiger für Führungs- und Spezialkräfte.	Keine Mobilitätsdaten. Teilweise schlechte ÖPNV-Anbindung und Nutzung. Schätzung zum Einzugsbereich der Mitarbeiter: bis 60 km. Dienstfreier Alarm für Spezialisten und Führungskräfte.

	#Verkehrsplanung: Es sind keine neuen Standorte aktuell geplant. Zuletzt wurden eine neue Integrierte Leitstelle sowie aktuell die Räume des Krisenstabs der Stadt auf dem Gelände der Feuerwache 1 gebaut und ertüchtigt. Der Standort der Feuerwache 1 ist aus den 1960er Jahren. Die Entscheidung für Feuerwache 2 erfolgte in den 1970er Jahren und die Feuerwache 3 ist 2010 zur Erfüllung des Schutzzieles im ländlichen westlichen Stadtgebiet in Betrieb gegangen.	Standortplanung: Schutzziel und Freiflächen sowie Synergien.
3B	#Mitartermobilität: Jede Feuerwache ist an den ÖPNV durch stark frequentierte S-Bahn angebunden. Mitarbeiter kommen trotzdem überwiegend mit dem Auto. Es gibt ein Änderungsverhalten, gerade im Sommer ist das Fahrrad oder Motorrad stark genutzt. #Einzugsgebiet: Bedingt durch die ehemalige Residenzpflicht und aufgrund des dicht besiedelten Umlandes kommen fast alle Mitarbeiter aus einer Distanz von maximal 25 Kilometer. #Mobilitätssteuerung: Es gibt einen städtischen Mobilitätsbeauftragten, welcher jedoch gesamtstädtische Fragestellungen bearbeitet. Das Job-Ticket für 20 €/ Monat wird von Mitarbeitern der Feuerwehr kaum genutzt, Fahrgemeinschaften werden eigenständig gebildet. Es werden keine Mobilitätsdaten erhoben. Die Erreichbarkeit wird als Aufgabe der Mitarbeiter angesehen. #Alarmfall: Die Nutzung des Alarms für dienstfreie Kräfte ist seit Jahren leicht rückläufig, da die Zusammenarbeit mit den Feuerwehren aus dem Umland intensiviert wurde. Aktuell wird er vorrangig für Spezialisten und Führungskräfte verwendet. #Verkehrsplanung: Nutzung eines Public-Private-Partnerships für den vollendeten Neubau der Hauptfeuerwache. Es findet derzeit eine Neuplanung der Feuerwache 2 mit dem Fokus Kernprozess zur Schutzzieleerfüllung und Flächenverfügbarkeit statt, weniger aufgrund der verkehrlichen Anbindung.	Keine Mobilitätsdaten. Die Erreichbarkeit ist Aufgabe der Mitarbeiter. Kaum Nutzung ÖPNV. Job-Ticket ohne Nachfrage. Schätzung zum Einzugsbereich der Mitarbeiter: bis 25 km. Dienstfreier Alarm für Spezialisten und Führungskräfte. Standortplanung Neubau: Schutzziel und verfügbare Freiflächen.

E2.3 Analyseeinheit 3: Stellplatzverfügbarkeit auf der Feuerwache

Code	Paraphrase	Reduktion
1A	#Verfügbarkeit: Die Stadt stellt grundsätzlich niemandem einen Parkplatz. Im Raumprogramm der Feuerwachen, abgestimmt mit dem Vermieter der Gebäude, gibt es natürlich Stellplätze. In Bestandsobjekten herrscht Raummangel. #Bemessung: Für Neubauten gilt, 1 Stellplatz pro 5 Betten, zuzüglich 1 Stellplatz je 50 m² Verwaltungsfläche. Die Herleitung der angegebenen Werte ist nicht bekannt. Eine Anwendung der DIN 14092 ist nicht bekannt, jedoch unwahrscheinlich.	Abgestimmtes Raumprogramm der Feuerwehr. Bemessung erfolgt an Bettenanzahl und Verwaltungsfläche.
1B	#Verfügbarkeit: Die Mitarbeiter parken auf den Feuerwachen, da es in großen Teilen keinen öffentlichen Parkraum gibt oder dieser in enormer Konkurrenz zu den Anwohnerparkplätzen steht. Stellplatzanzahl ist stark begrenzt, teilweise sind unvernünftige und nicht verkehrssichere Stellplätze vorhanden um den Parkdruck auf der Feuerwache zu begegnen. Es ist nicht abschließend geklärt, welche Organisationseinheit sich um die ausgewiesenen Stellplätze kümmert. Derzeit gibt es mehrere Akteure, wenngleich eine Problemlösung nicht dringlich ist. #Bemessung: Bemessung der Stellplätze erfolgt anhand der Funktionsvorhaltung auf der Wache plus Büros plus Ausbaureserve. Bei gemischten Besetzungen aus Feuerwehrbeamten und externen Rettungsdienstmitarbeitern gilt die Bemessung nur für Mitarbeiter der Feuerwehr. Eine Anwendung der DIN 14092 ist nicht bekannt, jedoch unwahrscheinlich.	Keine ausreichende Stellplatzanzahl. Enormer Parkdruck. Keine Klarheit in der Zuständigkeit. Bemessung erfolgt hauptsächlich am Einsatzdienst und nur für Mitarbeiter der Feuerwehr.
2A	#Verfügbarkeit: Aller Mitarbeiter parken auf den Feuerwachen. Durch das anliegende Katastrophenschutzzentrum stehen noch weitere Stellplätze zur Verfügung. #Bemessung: Jede Einsatzfunktion erhält zwei Stellplätze zur Sicherstellung des Schichtwechsels sowie ein an der Nutzfläche bemessener Anteil an zusätzlichen Stellplätzen für den Tagdienst. Durch	Ausreichende Stellplatzanzahl. Bemessung nach doppelter Anzahl an Funktionen im

	das Alter der Wachen kann nicht auf eine Nutzung der DIN 14092 in ihrer jetzigen Form rückgeschlossen werden: „[...] da war Platz, da wurde gebaut. Fertig.“ Es gibt keine Organisationseinheit der Feuerwehr Konzeption/ Bewirtschaftung/ Instandhaltung.	Einsatzdienst plus Nutzfläche. Keine OE zur Bewirtschaftung/ Instandhaltung.
2B	#Verfügbarkeit: Die Mitarbeiter parken alle auf den Feuerwachen bei einer ausreichenden Stellplatzverfügbarkeit. #Bemessung: Die Bemessung erfolgt über Einsatzfunktionen des Standortes und der Anzahl an Tagdienststellen inklusive weiterer Reserven, wie für Lehrgangsteilnehmer. Die zuständige Mittelbehörde hat bei Errichtung der aktuellen Hauptwache aufgrund der Planungskosten auf die Kürzung von 22 Stellplätzen bestanden. Dies führt zu einer Stellplatzknappheit zur Wachablösezeit zwischen 07:30 Uhr und 07:45 Uhr in der Übergabephase und bei Lehrgangsvollbetrieb. Bei der Planung und Konzeption der Wachen findet weder die DIN 14092 noch eine nach Bauvorschrift zulässige Stellplatzreduktion statt, da ÖPNV aufgrund Wochenendfahrplan nicht als leistungsfähig bewertet werden kann. Es gibt keine Organisationseinheit der Feuerwehr zur Konzeption/ Bewirtschaftung/ Instandhaltung.	Ausreichende Stellplatzanzahl. Bemessung für Einsatzdienst und Tagdienst. Bemessungs-grenze, auch durch Eingriff Mittelbehörde erreicht. ÖPNV nicht leistungsfähig. Keine OE zur Bewirtschaftung/ Instandhaltung.
2C	#Verfügbarkeit: Alle Mitarbeiter parken auf der Feuerwache. Durch einen Stellenaufwuchs sowie zwei Standorten der Freiwilligen Feuerwehr sind die Stellplätze auf Feuerwache 1 jedoch ausgelastet. Zusätzlich erfolgte zur Pandemiehochphase eine Wegführung zur Verteilung von Hygieneartikeln an Dienstleister in der Stadt über die Stellplätze. Durch die Bausituation und Flächeneinschränkung ist die Parksituation auf Feuerwache 2 angespannt. Lehrgangsteilnehmer der Feuerwache 3 parken auf einer gesonderten Freifläche angrenzend an das Wachgelände, da die Mitarbeiter im Schichtdienst nicht wollen, das „ihre“ Stellplätze genutzt werden. #Bemessung: Es gibt für jede Funktion im Einsatzdienst zwei Stellplätze. Die doppelte Vorhaltung für den Einsatzdienst ergibt sich aus dem Schichtwechsel. Der rückwärtige Dienst wurde anteilmäßig (x-%) an der Mitarbeiteranzahl geplant. Die DIN 14092 findet bei den Einrichtungen der Freiwilligen Feuerwehr und der Berufsfeuerwehr Anwendung. Es gibt keine Organisationseinheit der Feuerwehr zur Konzeption/ Bewirtschaftung/ Instandhaltung.	Stellplätze ausgelastet. Bemessung nach doppelter Anzahl an Funktionen im Einsatzdienst und Anzahl der Mitarbeiter im Tagdienst. Keine OE zur Bewirtschaftung/ Instandhaltung.
3A	#Verfügbarkeit: Es gibt ausreichend Stellplätze, auch trotz Stellenaufwuchs durch Ansiedlung der Integrierten Leitstelle auf der Feuerwache 1 und Stellplatznutzung durch Mitarbeiter von Hilfsorganisationen. #Bemessung: Bei Feuerwache 1 und 2 kann die Bemessung nichtmehr zurückverfolgt werden. Feuerwache 3 ist eine Umnutzung und dadurch umfangreich mit Stellplätzen ausgestattet.	Ausreichende Stellplatzanzahl. Bemessung nichtmehr nachvollziehbar.
3B	#Verfügbarkeit: Es besteht ein zweigeteiltes Bild. Teilweise parken die Mitarbeiter auf den Feuerwachen. #Bemessung: Auf der neugebauten Hauptfeuerwache hat jeder Mitarbeiter einen Parkplatz, auch ausreichend für die Übergabephase beim Wachwechsel, so kommen über 100 Stellplätze mit den Stellplätzen der Freiwilligen Feuerwehr zusammen. Teilweise parken die Mitarbeiter im Umfeld der Wache, verbunden mit Parksuchverkehr. Auf Feuerwache 2 gibt es einen hohen Parkdruck und ein signifikantes Konfliktpotential mit Anwohnern, welche sich einen gemeinsamen Hof mit dem Betriebshof der Feuerwache teilen. Die ehemalige Feuerwehrsiedlung wird jedoch nichtmehr von Mitarbeitern der Feuerwehr bewohnt. Es gibt keine Organisationseinheit der Feuerwehr zur Konzeption/ Bewirtschaftung/ Instandhaltung.	Divergierende Stellplatzanzahl. Bemessung nach Anzahl der Mitarbeiter. (Neubau). Hohes Konfliktpotential mit Anwohnern aufgrund Parkdruck. Keine OE zur Bewirtschaftung/ Instandhaltung.

E2.4 Analyseeinheit 4: Nutzung der Stellplätze auf der Feuerwache

Code	Paraphrase	Reduktion
1A	<i>#Gebühren:</i> Keine Stellplatzgebühren. Eine städtische Geschäftsanweisung findet in der Feuerwehr keine Anwendung. <i>#Nutzung:</i> Die Bewirtschaftung und Instandhaltung erfolgt eigenständig durch Schichtmitarbeiter sowie durch den eigenen Hausmeisterservice. Hausherr der Liegenschaft sind die jeweiligen Direktionen, die auch die Verteilung der Stellplätze eigenständig durchführen. In den Bestandswohnungen muss man sich teilweise telefonisch als Mitarbeiter im Tagdienst anmelden um einen Parkplatz zu bekommen. Die Fahrzeuge der Schichtmitarbeiter werden engst möglich geparkt, „die stapeln sich, quasi“. Es gibt für jede Wache ungeschriebene Gesetze und individuelle Abläufe. In den Bereichen der Bewegungsflächen werden diese Bereiche weitestgehend freigehalten. Die Reservefahrzeuge sind zu den Übergabezeiten regelmäßig zugewiesen. In neueren Bestandsobjekten gilt die festgelegte Bemessung oder wie auf der Feuerwache 4 durch gemeinsamen Nutzung von Berufsfeuerwehr und Freiwilliger Feuerwehr eine entsprechend dimensionierte Tiefgarage.	Keine Stellplatzgebühren. Bewirtschaftung und Instandhaltung durch eigene Mitarbeiter. Teilweise problematische Parksituation im Altbestand.
1B	<i>#Gebühren:</i> Entgegen einer Verwaltungsanweisung innerhalb der Feuerwehr keine Stellplatzgebühren. Die Feuerwehr ignoriert dies wissentlich unter dem Vorwand eines komplexen nicht mehr angewandten Dienstzeitmodells. <i>#Nutzung:</i> Die Bewirtschaftung erfolgt uneinheitlich, teilweise in Eigenleistung der Feuerwehr, teilweise durch anderen städtische Stellen, teilweise durch private Dienstleister. Die Variation erfolgt sowohl räumlich wie nach Handlungsfeld. Ein Problem sind eigenständig durch Schichtmitarbeiter, ohne baurechtliche Genehmigung, festgelegte und eingezeichnete Stellplätze. Auch hierdurch sind Zufahrten nicht gesichert und die Stellplätze nicht eingefriedet oder beschränkt. Jede Feuerwache hat eine Hausordnung der die Parkordnung mit spezifischen Festlegungen anliegt. Auf der Feuerwache 1 muss ein Haftungsverzicht unterschrieben werden, was jedoch aufgrund Alter der Anweisung, fehlender klarer Zuständigkeiten und Unverbindlichkeit der Mitarbeiter keine Anwendung findet.	Entgegen städtischer Weisung, gebührenfreie Stellplätze. Bewirtschaftung und Zuständigkeiten diffus. Unterschiedliche, nicht angewandte Dienstanweisungen.
2A	<i>#Gebühren:</i> Keine Stellplatzgebühren. <i>#Nutzung:</i> Die Bewirtschaftung erfolgt über einen Eigenbetrieb der Stadt und die Schichtmitarbeiter. Der Parkraum ist nach Aussage des Experten organisiert und verkehrssicher gestaltet. Es gibt getrennte Zu- und Abfahrten sowie Schrankenanlagen an dem sonst umzäunten Gelände. Es gibt keine Dienstanweisung zur Stellplatznutzung.	Gebührenfreie Stellplätze. Städtische Bewirtschaftung. Keine Dienstanweisung.
2B	<i>#Gebühren:</i> Keine Stellplatzgebühren. Ein möglicher, spontaner Wachstärkeausgleich ist das Argument für eine kostenfreie Stellplatznutzung. <i>#Nutzung:</i> Die Stellplätze werden durch Schichtdienstmitarbeiter und das Grünflächenamt der Stadt instandgehalten. Der Zugang erfolgt über Schrankenanlagen. Es gibt eine alte Dienstanweisung zur Regelung der Stellplatznutzung, „die hat schon einen Bart“.	Gebührenfreie Stellplätze. Städtische Bewirtschaftung. Veraltete Dienstanweisung.
2C	<i>#Gebühren:</i> Keine Stellplatzgebühren. <i>#Nutzung:</i> Die Bewirtschaftung erfolgt durch das städtische Gebäudemanagement. Die Feuerwehr leistet keine Instandhaltung. Es gibt für die Dauer der Sanierung der Feuerwache 2 einen beschriebenen Verfahrensablauf zum Stellplatzwechsel im Rahmen der Übergabephase. Grundsätzlich besteht zum Schichtwechsel Sonntagsmorgens kein ausreichender innerstädtischer und regionaler ÖPNV. Einige Kollegen nutzen dennoch den sonntäglichen ÖPNV, dann bleibt ein Kollege inoffiziell, aber geduldet länger.	Gebührenfreie Stellplätze. Städtische Bewirtschaftung. Anweisung nur für Sanierungsfall Feuerwache 2.
3A	<i>#Gebühren:</i> Keine Stellplatzgebühren. <i>#Nutzung:</i> Die Bewirtschaftung erfolgt über die Wirtschaftsbetriebe und die Schichtmitarbeiter. Die Parkordnung legt den Ablauf des Parkens auf den Wachen fest und ist ein Teil der Wachordnung, welche durch den	Gebührenfreie Stellplätze.

	jeweiligen Wachleiter durchgesetzt wird. So müssen bis morgens zur Übergabezeit auf der Feuerwache 1 die Privat-PKW der gehenden Schicht aus dem eigenen Parkhaus herausgefahren werden. Des Weiteren regelt die Parkordnung das Freihalten von Bewegungsflächen auf dem Betriebsgelände.	Städtische Bewirtschaftung unter Beteiligung der Feuerwehr. Anweisungen in den Wachordnungen.
3B	<i>#Gebühren:</i> Über den Alarm für dienstfreie Kräfte wird die Stellplatzvorhaltung und die kostenfreie Nutzung gerechtfertigt. Die kostenpflichtige Stellplatznutzung wird als verhältnismäßig beim Neubau erachtet. Der Dienstfreie Alarm ist aus Sicht des Experten kein Argument für eine Kostenfreiheit. <i>#Nutzung:</i> Die Feuerwache 2 ist stark veraltet (BJ. vor 1945), schlecht an den innerstädtischen ÖPNV angebunden und es herrscht eine Stellplatznot, weshalb hier eine Abweichung vom festen Schichtwechsel inoffiziell aber geduldet und durch Mitwirkung aller Beteiligten stattfindet. Ein Schild auf dem Betriebshof regelt hier, das Parken auf eigene Gefahr. Auf Feuerwache 1 besteht ein beschränkter und vom Betriebsgelände getrennter Mitarbeiterparkplatz. Die Bewirtschaftung erfolgt vertraglich durch einen Privatdienstleister. Eine Dienstanweisung zur Stellplatznutzung besteht nicht.	Gebührenfreie Stellplätze. Argument: Dienstfreier Alarm. Unterschiedliche Bewirtschaftung, auch mit Dienstleister. Keine Dienstanweisung.

E2.5 Analyseeinheit 5: Konfliktsituationen

Code	Paraphrase	Reduktion
1A	<i>#Motivation:</i> Der Experte kommt selbst mit dem Fahrrad zur Wache. Er sieht aber eine hohe Demotivation sollten die Stellplätze entfallen. Die Bereitstellung der Stellplätze ist aufgrund der betrieblichen Übung bereits mehr Erwartungshaltung statt Motivation. Es ist quasi ein unveränderliches Schutzgut des Mitarbeiters. <i>#Systemwechsel:</i> Wenn das aufkommt, gibt's großes Geschrei und viel Palaver mit dem Personalrat: „Die armen Feuerwehrleute“. <i>#Unfall:</i> Kein Handlungsbedarf und keine Präzedenzfälle bisher. Experte ist sich um die umfängliche Verkehrssicherheitspflicht der Stellplätze durch den Stellplatzbetreiber nicht bewusst. Zumindest die Kennzeichnung erfolgt nach seinem Wissen in ausreichendem Maß. <i>#Kritik:</i> Vereinzelt kam es schon zu Unkenrufen. Aber es gibt keine breite Neiddebatte innerhalb der Stadtverwaltung.	Stellplatzvorhaltung zwingend notwendig. Hoher Hygienefaktor. Keine Kritik innerhalb der Stadtverwaltung.
1B	<i>#Motivation:</i> Aufgrund des weiten Einzugsbereiches gefördert durch das Schichtsystem und der teils desaströsen Verkehrsanbindung ist die Stellplatzvorhaltung zwingend. <i>#Systemwechsel:</i> Die Einnahmen der Umwandlung in ein Entgeltmodell stehen mit dem Ansehensverlust und der nachhaltig gestörten Mitarbeitermotivation in keinem Verhältnis. Auch der wirtschaftliche Betrieb dieser in Summe geringen Anzahl an Stellplätze ist mit den bürokratischen Umsetzungskonsequenzen fraglich. <i>#Unfall:</i> Kein Präzedenzfall bekannt. <i>#Kritik:</i> Neiddebatten innerhalb der Stadtverwaltung werden auf höchster Ebene immer wieder hierzu geführt. Es kam auch schon zu missbräuchlichen Stellplatznutzungen über die Dauer einer privaten Reise. Hiergegen wurde konsequent vorgegangen. Durch die Neiddebatten und die laufenden Bauprojektionen inklusiv zugehörigen Tiefgaragen ist man in der Feuerwehr hoch sensibel gegenüber diesem Thema.	Stellplatzvorhaltung nicht nur Motivation, sondern zwingend erforderlich. Kein Nutzen eines Entgeltmodells. Sensibilisierte Feuerwehr aufgrund anhaltender Neiddebatten.
2A	<i>#Motivation:</i> Man erwartet es inzwischen, da es schon immer so gelebte Praxis war. <i>#Systemwechsel:</i> Vor allem der Wegfall der Stellplätze oder auch eine Kostenpflicht wären stark demotivierende Maßnahmen die zu „Tumult“ führen würden. Im Umfeld gibt es nur Kurzzeitparkplätze im öffentlichen Raum. <i>#Unfall:</i> Kein beschriebenes Vorgehen.	Stellplätze werden erwartet. Stark negative Auswirkungen befürchtet.

	<i>#Kritik:</i> Das ist einfach kein Thema in der Stadtverwaltung. Die Flächen sind da, die Mitarbeiter damit zufrieden. Die Feuerwehr hat noch nichts Negatives hierzu erfahren.	Keine Kritik innerhalb der Stadtverwaltung.
2B	<i>#Motivation:</i> Stellplätze sind ein motivierendes Angebot des Arbeitgebers für die Mitarbeiter. Anerkennung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes und der Wohnortnähe als gewichtige, motivierende Faktoren. Letzter Personalabgang vor über 1,5 Jahren aufgrund wohnortnaher Berufsmöglichkeit. <i>#Systemwechsel:</i> Es bestehen grundsätzlich Zweifel und Bedenken an der Wirtschaftlichkeit einer Stellplatzvermarktung und den Nebenerscheinungen eines solchen Systemwechsels. <i>#Unfall:</i> Es gibt kein bekanntes Vorgehen zur Schadenregulierung. Da diese extrem selten vorkommen sind immer individuelle Lösungen anzustreben. <i>#Kritik:</i> Der Wachstärkeausgleich wird entgegen dem Argument der Kostenfreiheit der Stellplätze, wenn nicht bereits vor Arbeitsbeginn bekannt mit einem Dienstfahrzeug vollzogen. Aus der Stadtverwaltung gibt es immer wieder vereinzelt kritische Stimmen zur mitarbeiterfreundlichen Stellplatzsituation bei der Feuerwehr, wenngleich die Mitglieder des Krisenstabes der Stadt diesen Standortvorteil gerne und dankbar in Anspruch nehmen.	Arbeitgeberfaktor: Wohnortnähe und Erreichbarkeit. Ablehnende Einstellung zu Vermarktung der Stellplätze. Kein strukturiertes Vorgehen bei Schäden an Privat-PKW. Dienstfahrzeuge für Ausgleich der Wachstärke. Einzelne kritische Stimmen innerhalb der Stadtverwaltung.
2C	<i>#Motivation:</i> Stellplätze sind keine Motivation, sie sind Minimalbedingung. Die Mitarbeiter sehen es nicht als Entgegenkommen des Arbeitgebers. Man bekommt dadurch nicht mehr, aber so viel weniger sollten die Stellplätze wegfallen oder kostenpflichtig werden. <i>#Systemwechsel:</i> Es ist vor allem eine Gleichbehandlungsfragestellung. <i>#Unfall:</i> Für alle städtischen Liegenschaften gilt ein Haftungsausschluss. Die Schäden werden privatrechtlich nach Verursacherprinzip reguliert. <i>#Kritik:</i> Die Stellplatzvorhaltung und kostenfreie Nutzung war innerhalb der Stadtverwaltung noch nie ein Thema. Die Begründung der Vorhaltung ist bereits in den Bauanträgen verankert, auch bei den Standorterkundungen sind die Stellplätze immer mit ausgeschrieben. Auch Verkehrsbetriebe/ Abfallwirtschaft haben eine hohe Anzahl an kostenfreien Stellplätzen für Mitarbeiter, zum Beispiel im Winterdiensteinsatz.	Arbeitgeberfaktor: Erwartung der Mitarbeiter. Frage der Gleichheit aller Mitarbeiter der Stadtverwaltung. Keine Haftung der Stadt. Keine Kritik an Stellplatzangebot aus der Stadtverwaltung.
3A	<i>#Motivation:</i> Aufgrund mangelnder Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum wäre der Entfall der Parkplätze absolut demotivierend. Einzig die Feuerwache 2 bietet ein nahegelegenes Wohngebiet, in welches ein starker Parkdruck gebracht werden würde. Die beiden anderen Feuerwachen haben keine Parkplätze im Umfeld. Durch Baumaßnahmen an der Feuerwache 1 entfällt aktuell die Parkhausnutzung, weshalb ein städtisches Grundstück in fußläufiger Entfernung (10 Gehminuten) mittels Bauzaun abgegrenzt wurde und nun als Stellplatzfläche für die Privat-PKW der Mitarbeiter dient. <i>#Systemwechsel:</i> Es gibt aus Sicht des Experten keinen rationalen Grund, weshalb die Mitarbeiter der Feuerwehr gebührenfrei parken dürfen und andere Mitarbeiter der Stadt nicht. <i>#Unfall:</i> Keine strukturierte Vorgehensweise. Einmal gab es einen Schaden durch Bauarbeiten, die Regulierung erfolgte durch die verursachende Baufirma. <i>#Kritik:</i> Es gibt innerhalb der Stadtverwaltung kritische Stimmen, da sonst fast alle Dienststellen in der Innenstadt liegen und nur mittels eines Dauerparkscheins in einem privaten Parkhaus für ca. 70 €/ Monat geparkt werden kann.	Arbeitgeberfaktor: Stellplätze aufgrund des Umfeldes der Feuerwachen zwingend notwendig. Kein Gegenargument zur Vermarktung der Stellplätze. Kein Prozess zur Schadensregulierung. Bestehende Kritik innerhalb der Stadtverwaltung an dem Stellplatzangebot der Feuerwehr.
3B	<i>#Motivation:</i> In der Feuerwehr sind Stellplätze nicht motivierend, sie sind gerade bei Feuerwehrbeamten eine Erwartungshaltung. Motivation meist nur kurzfristig, wie bei einem Verwaltungswechsel zur Feuerwehr und einer damit verbundenen Einsparung von 30€/ Monat für Gebühren im öffentlichen Parkraum. <i>#Systemwechsel:</i> Eine Bezahlung, gerade mit dem Neubau wird auch aus Gleichheitsgründen innerhalb der Stadtverwaltung als angemessen beurteilt.	Arbeitgeberfaktor: Erwartung der Beamten. Zustimmung zur Vermarktung der Stellplätze.

	<i>#Unfall:</i> Feuerwehr kommt nicht für Schäden auf. Verkehrssicherungspflicht mit Hinweisschild auf Betriebshof der Feuerwache 2 erfüllt. <i>#Kritik:</i> Innerhalb der Stadtverwaltung gibt es keine kritischen Stimmen. Lediglich bei der Projektion des Neubaus zur Feuerwache 1, wurde die Stellplatzanzahl kritisch hinterfragt. Der Experte sieht vor allem eine Fragestellung bei Mobilitätskonzepten und der veränderten Mitarbeitermobilität. Durch 75 Schichten im Jahresmittel kann ein Großteil der Mitarbeiter heimatnah wohnen. Er hält die Kopplung der Stellplatznutzung an das Job-Ticket für sinnvoll um Anreize zur Nutzung des ÖV zu geben. Ebenso sieht er zukünftig einen Schwerpunkt im Bereich Ladeinfrastruktur für Elektromobilität.	Keine Verantwortung für Schäden an Privat-PKW. Keine Kritik an Stellplatzangebot aus der Stadtverwaltung. Mögliche Entwicklungsperspektiven.
--	---	---

F Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Facharbeit selbständig angefertigt habe. Es wurden nur die in der Arbeit ausdrücklich benannten Quellen und Hilfsmittel benutzt. Wörtlich oder sinngemäß übernommenes Gedankengut habe ich als solches kenntlich gemacht. Diese Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form ganz oder teilweise noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegen.

Ort, Datum

Unterschrift