

Es geht uns nicht gut, wenn's nur unseren Autos gut geht.

Martin Schönherr

Diese bewusst provokante Überschrift ist angesichts der Stellplatzproblematik angebracht. Führt die Lösung des Stellplatzproblems unserer motorisierten Untersätze zu neuen Problemen für die übrigen Verkehrsteilnehmer?



Parkplätze, wohin man schaut (Photo: Martin Schönherr), Schrägparkplätze und Nebenfahrbahn mit Parkplätzen auf einem Innsbrucker Straßenteilstück, das Ende der Sechziger Jahre geplant wurde. Fußgänger spielen hier nur eine untergeordnete Rolle, der öffentlichen Personennahverkehr muss (noch) draußen bleiben. Dominant und Raum bestimmend ist der ruhende Individualverkehr.

Gelegentlich sind die Sachverständigen der örtlichen Raumordnung mit technischen Anfragen zur Gestaltung von Stellplatzverordnungen konfrontiert. Bei Beratungen wird dabei stets auf den Rahmen der Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) Bezug genommen. Im Blatt 3.531 der RVS sind diese Richtwerte geregelt.

Die Zahl der Parkplätze ist bei Verkehrserregern zu reduzieren

Bemerkenswert ist ein **grundlegender Interpretationsfehler**, der bei Anwendung dieses technischen Regelwerks auftritt:

Während Gemeinden meist *Mindeststellplatzanzahlen* vorschreiben, wird in den RVS 3.531 unter Punkt 5 von *maximalen Stellplatzanzahlen* gesprochen. Die Regelungen der RVS zielen v.a. auf Verkehrsvermeidung und Schaffung einer qualitativ hochwertigen Lebensumwelt im öffentlichen Raum ab, in der nicht die Zahl der Stellplätze das Maß aller Dinge ist. Durch ein restriktives Stellplatzangebot soll letztendlich die Nutzung des Autos für tägliche Wege, die auch zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erledigen werden können, die zweite oder dritte Wahl werden. Reduziert man bei Verkehrserregern (wie z.B. Handelsbetriebe, Veranstaltungszentren) die Parkplätze oder optimiert man deren Lage und erleichtert die

Zugangsmöglichkeiten¹ für die übrigen Verkehrsteilnehmer, so mag zwar zuerst ein schmerzlicher Lernprozess bei den beteiligten Autofahrern statt finden; wenn aber erst einmal die Erkenntnis da ist, dass für kleine Besorgungen auch ein Sprung aufs Rad oder ein kleiner Fußweg ausreicht und die Wege dafür sicher und bequem sind, ist es möglich, den eigenen PKW sparsamer einzusetzen.

Durch den beschriebenen Interpretationsfehler und angesichts der noch immer weit verbreiteten Praxis, die notwendige Erschließung durch den Öffentlichen Personennahverkehr als nicht maßgebend für die Prüfung der Standorteignung anzusehen, wird die eigentliche Planungsabsicht ins Gegenteil verkehrt: Anstatt ein möglichst attraktives Umfeld für das zu Fußgehen, Radfahren und die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (alle zusammen werden Umweltverbund genannt) zu schaffen, wird weiterhin an der Perfektionierung der autogerechten² Siedlung gearbeitet.

Betrachtet man das Arbeitspapier³ zu den RVS, so wird deutlich, dass in den Gemeinden noch viel Nachholbedarf besteht, bis die Anordnung und Dimensionierung von Parkplätzen dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Das beginnt bei Fragen der Äquidistanz (d.h. gleiche Weglängen für alle Verkehrsteilnehmer: Warum muss das Auto direkt vor der Wohnung geparkt werden können, während die Bushaltestelle eine kleine Wanderung entfernt liegt?), geht über Fragen der Parkraumbewirtschaftung (beim Ausflugsverkehr auch ein Thema für ländliche Gemeinden!) und endet bei Fragen des Flächenverbrauchs, wie sie auch in der Tiroler Bauordnung § 8(TBO) zu Stellplätzen für Einkaufszentren thematisiert werden.

Stellplatzzahlen werden verordnet – zugleich muss aber der ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum reduziert werden

Bemerkenswert ist, dass trotz weit über den Rahmen der RVS hinauschießenden Stellplatzverordnungen weiterhin wertvoller öffentlicher Straßenraum dem ruhenden Verkehr geopfert wird, anstatt z.B. großzügigere Gehsteigbreiten und eigene Fahrspuren für den ÖPNV

¹ Unter dem für unserer Ohren ungünstigen klingenden Kürzel „TOD“ – Transit Oriented Development (Am öffentlichen Personennahverkehr orientierte Entwicklung) finden sich die Planungsgrundsätze, nach denen der öffentliche Raum gestaltet werden sollte, um ein für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer attraktives Umfeld zu schaffen. Ein gutes Beispiel dazu ist diese Broschüre „Transit oriented development“ in Phoenix, die im Zuge des dortigen Stadtbahnbaues herausgegeben wurde: http://www.valleymetro.org/images/uploads/lightrail_publications/TOD_Brochure.pdf

² Die vom Architekten Hans Bernhard Reichow propagierte „Autogerechte Stadt“ (*Die autogerechte Stadt - Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos*. Otto Maier Verlag, Ravensburg 1959) wird mittlerweile als städtebaulicher Irrweg angesehen - wie exemplarisch dieses Zitat zeigt: *„Eine autogerechte Stadt kann es nicht geben. Der Begriff ist der eines hölzernen Eisens. Baut man eine Stadt so, dass sie dem Auto voll gerecht wird, dann ist sie keine Stadt mehr.“* (Bahrdt, H.-P.: „Die Zähmung des Autos“ in Holzappel, H./Lichtenthäler, U. (Hrsg.): Flächenverbrauch und Verkehr. Dortmund 1987, S. 7-13, hier S. 8f (=LS-Schriften 7) - Schlüsse dazu in „Ökologischer Stadtverkehr“ (Dr. Karl Otto Schallaböck) <http://www.accc.gv.at/pdf/mobil.pdf>

³ RVS, Grundlagen und Motive bezüglich der Organisation und der Anzahl der Stellplätze für Fahrzeuge im Individualverkehr, Arbeitspapier Nr. 1, Ausgabe Jänner 2001, Österreichische Forschungsgesellschaft für Straße - Schiene - Verkehr, <http://www.fsv.at/>

umzusetzen. Der Versuch der Gemeinden, durch die Stellplatzverordnung die Problematik der Unterbringung des ruhenden motorisierten Verkehrs auf das jeweilige Bauprojekt zu begrenzen und nicht in den öffentlichen Raum zu auszulagern wird durch dieses Praxis konterkariert.

Der ruhende motorisierte Verkehr muss zwar zweckmäßig untergebracht werden. Das bedeutet aber nicht, dass zusätzlich zur Unterbringung des eigenen Fahrzeugs im oder nahe des Wohnorts ein Überangebot von Stellplätzen im öffentlichen Raum geschaffen werden muss.

So haben Mindeststellplatzzahlen bei der Errichtung von herkömmlichen Wohnobjekten und in Wohngebieten mit alter Bausubstanz und geringen Stellplatzzahlen (im Gegensatz zu autofreiem Wohnen⁴) ihre Berechtigung, darüber hinaus jedoch nicht.

Werden die gegenwärtigen Stellplatzverordnungen beibehalten, müsste für jeden neu errichteten Stellplatz eines Verkehrserregers ein Stellplatz, der noch den öffentlichen Straßenbereich okkupiert, entfernt werden. Mit Rückendeckung des Tiroler Raumordnungsgesetzes und der RVS kann vorgegeben werden, dass Lebensmittelmärkte mitten im Siedlungsgebiet angeordnet werden und eine *möglichst geringe* PKW-Stellplatzanzahl vorweisen müssen, um ohne PKW Einkaufende zu bevorzugen. Bei den angebotenen verbleibenden Parkplätzen der Verkehrserreger müssen jedenfalls Mehrfachnutzungen möglich sein⁵. Die Gemeinden sind auf dem richtigen Weg, die bereits heute mit einem Handelsbetrieb vereinbaren, dass dessen Parkplätze auch für andere Nutzer offen stehen müssen und somit Parkplätze im öffentlichen Raum sparen.

Empfohlen wird jedenfalls, vor der Erstellung einer örtlichen Stellplatzverordnung die betr. RVS Blätter oder z.B. das Verkehrsclub Österreich (VCÖ) - Factsheet „Parkplatzgesetze sind nicht mehr zeitgemäß“ durchzulesen und im Bau und Raumordnungsausschuss die Möglichkeiten zur Berücksichtigung in der Gemeinde auszuloten.

In den VCÖ - Factsheets⁶ werden einige Punkte der RVS wieder in Erinnerung gerufen, die man auch im Rahmen dessen umsetzen soll, was im Spielraum der Gemeinde dank gesetzlicher Ermächtigung zur Erlassung von eigenen Stellplatzverordnungen möglich ist. Sonst bleiben Intentionen zur Verkehrsberuhigung und zum Vorrang des ÖPNV reine Lippenbekenntnisse.

⁴ Peter Moser, Eva Stocker (SRZ) in Kooperation mit Raimund Gutmann, Barbara Wick (wohnbund:consult): „Autofreies Wohnen – Evaluierung der Mustersiedlung in Wien-Floridsdorf“, Verfasst im Auftrag der Stadt Wien - Magistratsabteilung 50/Wohnbauforschung; Dezember 2008, http://wohnbauforschung.at/de/Projekt_autofreies_Wohnen.htm

⁵ Ein kürzlich fertig gestelltes Beispiel findet sich in Zürich – „Sihlcity“; bei diesem Einkaufszentrum wurde die Zahl der nach technischen Gesichtspunkten notwendigen Parkplätze bewusst reduziert bzw. mehreren Verkehrserregern zugeordnet um den Einkaufsverkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbands zu lenken; Zur „flexiblen Nutzung des Parkplatzpools“ weiterführender Artikel von Ulrike Huwer, und Dorothee Braun: „Mobilitätsmanagement mit Fahrtenmodell“, Dieser befasst sich kritisch mit u.U. überzogenen Maßnahmen der Parkplatzreduktion und zeigt, dass bereits mit Mehrfachnutzungen von Parkplätzen gute Erfolge zu erzielen sind. http://www.basler-hofmann.sk/fileadmin/user_upload/dateien/medienspiegel/50_B_H_SihlCity.pdf

⁶ Verkehrsclub Österreich, „Factsheet 2009-03“ http://www.vcoe.at/images/doku/vcoe_parkplaetze.pdf zu Stellplatzverordnungen und „Factsheet 2007-13“ <http://www.vcoe.at/start.asp?b=1&ID=3802> zu Großparkplätzen