



Grund und Boden ist ein wertvolles Gut. Wie viel davon wollen wir für den ruhenden Verkehr bereitstellen?

SIEDLUNG & MOBILITÄT

Weniger Parkplätze. Weniger Verkehr.

Eine gewagte Behauptung? Nicht unbedingt. Schließlich beginnt und endet jede Autofahrt auf einem Parkplatz. Mit einer neuen Stellplatzverordnung will man deshalb in Vorarlberg nicht zuletzt auch dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen zu vermindern.

Denn in Vorarlberg ist durch die Stellplatzverordnung geregelt, dass ein Gebäude je nach Nutzung eine

Freiburg im Breisgau. Der Stadtteil Vauban im Süden Freiburgs hat 5.500 Einwohner, eine gut funktionierende Nahversorgung und fast keine Parkplätze. Wer ein Auto hat, muss einen Stellplatz in einer der zwei Sammelgaragen am Rande des Stadtteils kaufen, die von spielenden Kindern bevölkerten Wohnstraßen dürfen nur zum Be- und Entladen befahren werden. Wer sich »autofrei« meldet, ist dank 16 Carsharing-Autos und einer guten Straßenbahnverbindung trotzdem mobil. Das Ergebnis: In Vauban waren im Jahr 2009 nur 167 PKWs pro 1000 Einwohner gemeldet, im deutschen Bundesdurchschnitt sind es 503.

bestimmte Mindestzahl an Parkplätzen haben muss. Dieser Wert darf zwar überschritten, aber nicht unterschritten werden. So liegt zum Beispiel die Mindestgrenze für Wohnanlagen bei 1,3 Stellplätzen pro Wohnung, von einigen Gemeinden wird diese Zahl sogar auf 1,8 bis 2 Stellplätze pro Wohnung erhöht.

Schon seit den Anfängen von Vision Rheintal ist eine Überarbeitung dieser Stellplatzverordnung im Gespräch, jetzt ist es soweit: Die Raumplanungsabteilung des Landes Vorarlberg hat einen Entwurf erstellt, der bis zum Frühsommer von verschiedenen Seiten begutachtet und im Herbst 2010 von der Landesregierung beschlossen werden soll.

Beschlussfassung voraussichtlich im Herbst 2010.

Bei uns wäre ein solches oder ähnliches Modell wie in Freiburg zurzeit nicht möglich.

Höchstgrenzen statt Mindestgrenzen.

»Die wesentliche Änderung«, erklärt Wilfried



»Viele Städte in der Schweiz machen es bereits vor:
Umso besser ein Gebäude mit Bahn, Bus, Rad oder zu Fuß erreichbar ist,
desto weniger Parkplätze werden bewilligt«

HANNES MÜLLER, VERKEHRSEXPERTE AUS ZÜRICH



»Im öffentlichen Raum gibt es noch zu viele Gratis-Parkplätze. Es wäre immens wichtig, dass der Parkraum in allen Gemeinden bewirtschaftet wird.«

WILFRIED BERTSCH, LAND VORARLBERG,
LEITER RAUMPLANUNG UND BAURECHT

Bertsch, Leiter der Abteilung Raumplanung und Baurecht beim Land Vorarlberg, »besteht darin, dass die neue Verordnung statt Mindestgrenzen Höchstgrenzen vorschreibt, die zwar unterschritten, aber nicht überschritten werden dürfen. Wie viele Parkplätze für eine Wohnanlage, einen Handelsbetrieb oder eine Produktionsstätte bewilligt werden, wird in Zukunft außerdem davon abhängen, wie gut das Gebäude an den öffentlichen Verkehr angebunden ist.« Das Einsparpotenzial dieser Maßnahmen schätzt Wilfried Bertsch auf etwa 20–25 % weniger Stellplätze.

»Wichtig wäre«, so der Raumplanungsexperte weiter, »dass parallel zur neuen Stellplatzverordnung in den Gemeinden eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt wird. Gerade die mittleren und kleinen Gemeinden aber fürchten eine Kaufkraftabwanderung. Diese Ängste sind allerdings überflüssig, wenn sich alle Gemeinden zusammen zu einer einheitlichen Parkraumbewirtschaftung entschließen.«

Bewusstseinsbildung durch das Schaffen von Tatsachen.

In vielen Kantonen und Städten der Schweiz

geht man beim Thema Parken schon seit längerer Zeit neue Wege. »Maßnahmen wie flächendeckende Parkraumbewirtschaftung und Stellplatz-Höchstgrenzen gibt es zwar auch bei uns noch nicht überall, sie sind aber verbreiteter als in Vorarlberg«, resümiert Hannes Müller, Verkehrsexperte aus Zürich.

In Luzern beispielsweise gibt es keinen einzigen öffentlichen Parkplatz mehr, wo man sein Auto dauerhaft gratis abstellen kann. Viele Städte wie z. B. Basel und Aarau bewilligen umso weniger Parkplätze, je besser ein Gebäude mit Bahn, Bus, Rad oder zu Fuß erreichbar ist. Und in der Kleinstadt Zofingen, wo gerade eine große Industriezone am Siedlungsrand zu einer Dienstleistungszone umgewandelt werden soll, wurde explizit erklärt, dass Verkehrs- und parkplatzintensive Einrichtungen wie Einkaufszentren in dieser neuen Zone nicht erwünscht sind.

»Es geht hier natürlich nicht zuletzt um eine Änderung des Mobilitätsverhaltens durch die Schaffung von Tatsachen«, betont Hannes Müller, »ein Umdenken findet nämlich nur dann statt, wenn man uns das Autofahren und -parken nicht allzu leicht macht.«

DATEN & FAKTEN

Parkraumbewirtschaftung (Quelle: Gemeindefinanzstatistik 2008)

Im Großteil der Kommunen des Rheintals ist das Parken im öffentlichen Raum noch immer gratis.



Haushalte mit/ohne PKW (Quelle: Konsumerhebung Statistik Austria, 2004/05)

Potenzial für autoreduziertes Wohnen:

Beinahe jeder fünfte Vorarlberger Haushalt verfügt über keinen PKW.

