

# PARKPLATZNOT

Wenn die Stadt das Parken nicht einschränkt, wird bald jeder Quadratmeter zugeparkt sein. Am Straßenrand, in Hinterhöfen, auf Grünflächen, in Baulücken.

Die Freiflächensicherung war schon immer eine der wichtigsten Aufgaben der Stadtplanung. Auf die öffentlichen Freiflächen hat sie direkten Zugriff. Und zwar sofort. Auf die privaten kann sie über das Planungsrecht Einfluß nehmen. Denn:

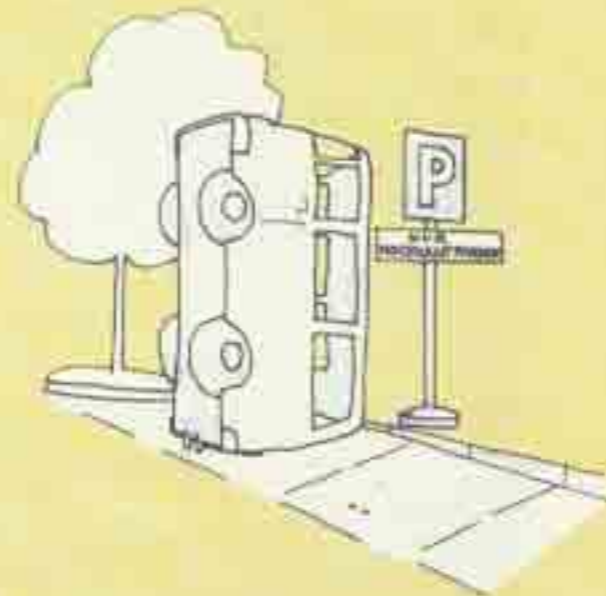
Es ist sinnlos, Straßenflächen freizuhalten, wenn dafür die letzten privaten Freiflächen verlorengehen.

Stellplätze brauchen Platz. Radwege brauchen Platz. Bürgersteige brauchen Platz. Wohnumfeldverbesserung braucht Platz. Platz im Straßenraum; Platz der fast überall knapp ist. Die meisten Autofahrer halten es offensichtlich für ihr Recht, ihr Auto zu jeder Zeit an jedem Ort abstellen zu können. Zur Not auch auf Fuß- oder Radwegen, an Zebrastrifen und Bushaltestellen; ein

schlechter Kompromiß im Wettbewerb um die wertvolle Fläche – der Sieg des Stärkeren. Die Stadt muß für die Schwächeren eintreten: für Fußgänger, Radfahrer, Kinder, alte Menschen und Anwohner!

**Der Wunsch jederzeit, überall, möglichst kostenlos sein Auto abstellen zu können ist nicht mehr erfüllbar!**

Im Stadtkern von Großstädten ist ein freier Parkplatz vor dem Ladeneingang oder vor der Haustür schon lange eine Illusion. Und das Problem weitet sich aus: An den Rändern der Innenstadt gleicht sich der PKW-Bestand allmählich an den Bundesdurchschnitt an. In Altbaugebieten liegt er bei 5,0 Einwohner pro PKW. Dagegen der Bundesdurchschnitt: 2,4 EW/PKW. Das hieße, wir müßten in einigen Gebieten mit der doppelten Anzahl an Autos in den nächsten Jahren rechnen. Bleibt zu hoffen, daß immer mehr Innenstadtbewohner erkennen: Ich wohne so zentral, ich kann mir viel Geld sparen, indem ich aufs Auto verzichte.



**Der Wunsch jederzeit, überall, kostenlos sein Auto abstellen zu können ist nicht berechtigt!**

Zugegeben: Verkehr ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Auch klar: An durchschnittlich 23 Stunden pro Tag ist ein Auto kein Fahrzeug, sondern ein „Stehzeug“. Es muß möglich sein, am Straßenrand auszustiegen. Oder einzusteigen. Oder was einzuladen. Kurzparken gehört ohne Zweifel zur Gemeinschaftsaufgabe „Verkehrsinfrastruktur“.

Aber ist es wirklich Pflicht der Gemeinschaft, jedem Autobesitzer einen Platz für sein Auto bereitzustellen? Für den ganzen Tag? Für die ganze Nacht? Oder gar für das Wohnmobil, das dort 10 Monate im Jahr steht? Dazu noch umsonst? Am Straßenrand direkt vor der Wohnungstür? Und nochmal vor der Bürotür? Und was sagen die dazu, die ihr Auto auf ihrem eigenen Grundstück stehen haben? Und die, die sich für teures Geld einen Garagenplatz in der Nähe ihrer Arbeitsstelle mieten? Und die, die gar kein Auto haben? Was kriegen die dafür? Blech vor die Nase. Viel Blech.



**Parkplatznot: wessen Not? Not ist eine Frage des Maßstabs und des Blickwinkels**  
**Parkplatznot: Not der Fußgänger? Not der Radfahrer? Not der Autofahrer? Not der Anlieger?**



Wir haben auf dieser Seite Platz geschaffen. Gegen viele Widerstände. Schaffen Sie Platz in Ihrer Straße!

# PARKPLATZNOT – DIE STADT MUSS HELFEN

Das Parkproblem in unseren Städten ist lösbar: Mit politischem Willen, mit etwas Phantasie bei Planung und Organisation von Parkmöglichkeiten und zu angemessenen Preisen.

## Die Parkkosten sind Privatsache

Die gängige Auffassung vom „Ruhenden Verkehr“ ist auf die Dauer unrealistisch. Das findet auch im Gesetz Berücksichtigung. Schon die Reichsgaragenordnung bestimmte, daß Bauherren bei Neu- oder Umbauten für ausreichende Stellplätze sorgen müssen. Heute steht das in den

Landesbauordnungen. Aber auch hierbei zahlen die, die kein Auto haben, mit. Seit 1980 kann die Stadt die Gebühren für sogenannte „Laternenparkplätze“ staffeln und nach dem Wert des Parkraumes bemessen. Auch ein Ausdruck dafür, daß das Parkproblem als Sache des Autofahrers selbst gesehen wird.

Allerdings: Nur zu oft kaufen sich die Bauherren von Neubauten in dicht besiedelten Gebieten von der Pflicht der Stellplatzvorsorge frei. Meist zu billig. Dabei ist eine Versorgung der Anwohner mit Parkständen auch möglich, wenn es auf dem Grundstück selbst keine Möglichkeit dazu gibt. Denn ein paar Minuten Fußweg zur nächsten Sammelgarage sind durchaus zumutbar. Schließlich gibt es auch nicht vor jeder Haustür eine Bushaltestelle.

## Bald keine Kfz-Zulassung mehr ohne Stellplatz?

Vielleicht ist das die effektivere Regelung. In Japan ist die Zulassung eines Autos ohne den Nachweis über einen Stellplatz schon lange nicht mehr möglich. Und auch von dem Recht der höheren Parkgebühren am Straßenrand wird in Deutschland bisher zu wenig Gebrauch gemacht. Die Gebühren an Parkuhren, für Parkscheine und für die Anwohnerlizenz müssen konsequent den Preisen für Garagen angeglichen werden. Kostenloses Abstellen von Autos auf kostbarem Stadtgrund dürfte es überhaupt nicht mehr geben!

## Kostenstruktur unlogisch

Kosten von Dauerparkplätzen	DM/Monat
öffentlich, legal	0
öffentlich, illegal	0 bis 40
öffentlich, Gebühr für Anwohnerparken	5 bis 15
Garage, subventioniert	50 bis 80
Garage, kostendeckend	150 bis 250

So unterschiedlich teuer ist das Abstellen des Autos. Solange das so ist, werden die Straßen weiterhin bis zur Schmerzgrenze zugedehnt, während Parkhäuser immer noch halb leer stehen. Eigentlich auch ungerecht! Denn der kostenlose Straßenparkplatz ist meist näher am Ziel als das Parkhaus. Kein Wunder auch, wenn sich der Anlieger keine Garage baut. Er bekommt ja für 50 DM/Jahr eine Parklizenz. Und selbst dann wundert sich noch so mancher, wenn dafür kein Stellplatz vor der Tür garantiert wird.

## Die Kosten für Abstellmöglichkeiten müssen geteilt werden

Warum kann das Parken auf der Straße nicht genauso teuer sein wie im Parkhaus? Warum soll der Anwohner für seine „Laternengarage“ nicht annähernd ebensoviel bezahlen wie sein Nachbar für die Tiefgarage? Wenn hier kein Ausgleich geschaffen wird, wird die Diskrepanz immer größer. Denn je komplizierter die Unterbringung von Stellplätzen, desto teurer die baulichen Lösungen.

## Parkplatzvorsorge – der Nutzer zahlt der Investor baut die Stadt plant

Die Probleme sind ganz unterschiedlich. Je nach Stadtgröße, je nach Bedeutung der Stadt, je nach Standard der öffentlichen Nahverkehrssysteme. Und auch die Ansprüche sind verschieden. Vom Parkplatz vor der Ladentür bis zum P+R am Stadtrand.

Doch die Stadt hat auch unterschiedliche Mittel in der Hand. Preise nach Angebot und Nachfrage sind erste Voraussetzung. Zum Beispiel auch dafür, daß private Investoren Garagen bauen. Weil es sich lohnt. Aber der Marktpreis ist kein Allheilmittel.

## Parkbedarf verringern

Über jeder anderen Vor- oder Nachsorge muß das Bemühen stehen, den Parkbedarf zu verringern. Durch die Zuordnung von Wohnen, Arbeiten und Einkaufen in räumlicher Nähe zueinander. Durch ein attraktives Angebot des öffentlichen Nahverkehrs. Durch ein besseres Netz für Fußgänger und Radfahrer.

Paradox, aber wahr: Auch eine weitere Verknappung des Parkangebots verringert langfristig den Parkbedarf. Denn je weniger Parkplätze vorhanden sind, desto mehr Umsteiger auf öffentliche Verkehrsmittel

wird es geben. Und je mehr Fahrgäste, desto besser kann das Angebot der Verkehrsbetriebe werden. Das zieht wiederum neue Fahrgäste an. Und: Manch eine Familie wird zumindest auf ein zweites Auto verzichten: Ein Stehzeug weniger.

## Erwünschtes Parken vor unerwünschtem Parken

Wenn die zielfähigen Laternenstellplätze nicht den Kurzparkern vorbehalten werden, hat der Lieferverkehr keine Chance! Denn dann heißt es: „wer zuerst kommt, parkt zuerst!“ Und zuerst kommen meist die Berufspendler. Und wenn sie deshalb extra eine Stunde früher anfangen zu arbeiten, um auch ganz bestimmt einen Parkplatz vor der Tür zu ergattern. Dem Zulieferer bleibt dann nur noch der Rad- oder Gehweg und die 2. Reihe. Denn schwere Kisten kann man keine 100 m weit schleppen. Die Aktentasche zur Not einen Kilometer weit.

In bestimmten Fällen, wenn es baulich wirklich nicht mehr geht, können auch Anwohner bei der Verteilung des Straßenparkraums bevorzugt werden. Zu angemessenen Preisen.

Das Wohnen in der Innenstadt hat Vorteile, die den Stellplatzmangel ausgleichen. Eine hervorragende Versorgungssituation. Und meist eine sehr gute Lage im Netz der öffentlichen Verkehrsmittel. Manche haben schon erkannt, daß man da aufs Auto verzichten kann.

## Planerische Vorsorge

Hohe Kosten fürs Laternenparken wird den privaten Garagenbau ankurzeln – eine durchaus erwünschte und beabsichtigte Wirkung. Aber Vorsicht: Dafür dürfen keine Freiflächen verlorengehen. Die Stadt hat es in der Hand! Denn sie muß Garagen und auch Stellplätze genehmigen. Und sie kann die Genehmigung an eine Nutzung des Garagendaches binden. Das heißt: Entweder müssen Stellplätze unter vorhandenen Nutzungen verschwinden (Tiefgaragen unter Häusern, Höfen, Parkrändern, Sportplätzen und Straßen, Stellplätze unter Brücken). Oder ihre Dächer müssen bepflanzt werden. Als grüne Dachterrasse. Zumindest in dicht bebauten Gebieten.

Auch zur planerischen Vorsorge gehört: Im Rahmen der Bauleitplanung Platz vorsehen für kleine Sammelgaragen. Und: Wenn sinnvolle und gute Bauanträge für Garagen eingereicht werden, könnte die Stadt die Vorschriften bezüglich Vorplatz, lichter Höhe, Rampensteigung usw. eher großzügig als besonders streng auslegen.

## Preisausgleich für Garagenbau

Unkonventionelle, besonders teure kleine Sammelgaragen können subventioniert werden. Damit gute Ideen nicht in der Versenkung verschwinden. Und damit kostbare Flächen nicht verlorengehen. Das Geld dafür muß aus den Einnahmen der Ablösesummen und der Straßenparkplätze kommen. Und nicht aus einem Topf, in den alle eingezahlt haben. Auch Leute, die keinen Parkplatz in Anspruch nehmen.

## Parkleitsystem

Wenn Schilder zu freien Parkhäusern führen, muß man nicht stundenlang nach einem Stellplatz suchen. Das heißt weniger Kilometer, weniger Lärm, weniger Abgase, weniger Gefahr usw. Vor allem in Städten mit viel Fremdenverkehr kann ein Parkleitsystem sinnvoll sein. Autofahrer können damit bereits am Rand einen Parkplatz finden und belasten die Innenstadt nicht. Voraussetzung: Bei weiteren Entfernungen müssen vom Parkplatz aus öffentliche Verkehrsmittel zu den besuchenswerten Plätzen fahren. Und den Fußgängern sollte ein attraktiver Weg gewiesen werden.

## Mehrfachnutzung

Firmen- und schuleigene Parkplätze könnten nachts und am Wochenende Anwohnern, Kneipenbesuchern oder dem Einkaufsverkehr zur Verfügung stehen. Denn oft stehen abgesperrte, private Parkplätze leer, während daneben auf der Straße verzeufelte Parksücker herumirren.

## Und schließlich: Die Menge erträglich machen



Indem man die Stellplätze geschickter in die Straßenraumgestaltung einbezieht. Faustregel: 3 „ruhende“ Autos – 1 Baum.



Und indem man Parkplätze begrünt. Nicht nur Asphaltflächen sind befahrbar.



Kleine Sammelgaragen sind dezentral und damit nah. Sie sind leicht zu organisieren und städtebaulich verträglicher.



Große Parkhäuser sind anonym und machen Angst.



Garagendächer nutzen. Sonst bringt Garagenbau keine städtebaulichen Vorteile.