

J.M. Schopf

Der ruhende Verkehr in der RVS



- Öffentlicher Raum über Jahrtausende ein Lebensraum ⇒ vielfältige Funktionen und Nutzungen
- Industrialisierung des 19. Jh.: öffentlicher Raum vom Lebens- zum Bewegungsraum ⇒ bis 1930 für fließenden Verkehr:

Halten und Parken nur an speziell gekennzeichneten Orten erlaubt!

- Straßenraum 1930 formaljuristisch endgültig zum Verkehrsraum, dabei Primat des Fließverkehrs gebrochen:

Halten und Parken überall erlaubt, wo nicht ausdrücklich verboten ⇒



- Straßenbild und Straßenraum wandelten sich radikal

Reichsgaragenordnung = Basis für BO; Präambel:
„Förderung der Motorisierung als gewiesenes Ziel!“

Stellplatzfordernisse

	Verkehrsquellen				
	Einfamilienhaus	Mehrfamilienhaus	Büro- u. Verwaltungsräume	Läden, Geschäftshäuser	Handwerks- u. Industriebetriebe
B	1 je Whg.	1 je Whg.	"GK"	"GK"	"GK"
K	"GK"	"GK"	"GK"	"GK"	"GK"
NÖ	1 je Whg.	1 je Whg.	1 je 40m ² NFI	1 je 50m ² Verkaufs-NFI	1 je 5 Besch.
OÖ	1 je Whg.	1 je Whg.	1 je 35m ² NFI	1 je 35m ² NFI	1 je 60-100m ² NFI oder 1 je 5 Besch.
S	1,2 je Whg.	1,2 je Whg.	1 je 30m ² NFI	1 je 30-50m ² NFI	1 je 60m ² NFI
ST	1 je Whg.	1 je Whg.	1 je 5 Besch.	1 je VFI.	1 je 5 Besch.
T	"GK"	"GK"	"GK"	"GK"	"GK"
V	1 je Whg.	0,8 je Whg.	<i>"Nach voraussichtl. Bedarf..."</i>	1 je 30-60m ² VFI.	1 je 5 Arbeitspl.
W	1 je Whg.	1 je Whg.	1 je 80m ² AHR	1 je 80m ² AHR	1 je 80m ² AHR

- Gesetzgeber zwingt Bauträger zur Bereitstellung von Stellplätzen und fördert/bevorzugt damit massiv den MIV.
- Bei Haltestellen Bauträger nicht eingebunden – auch Mindeststandards der Erschließung fehl(t)en (Radverkehr?!)





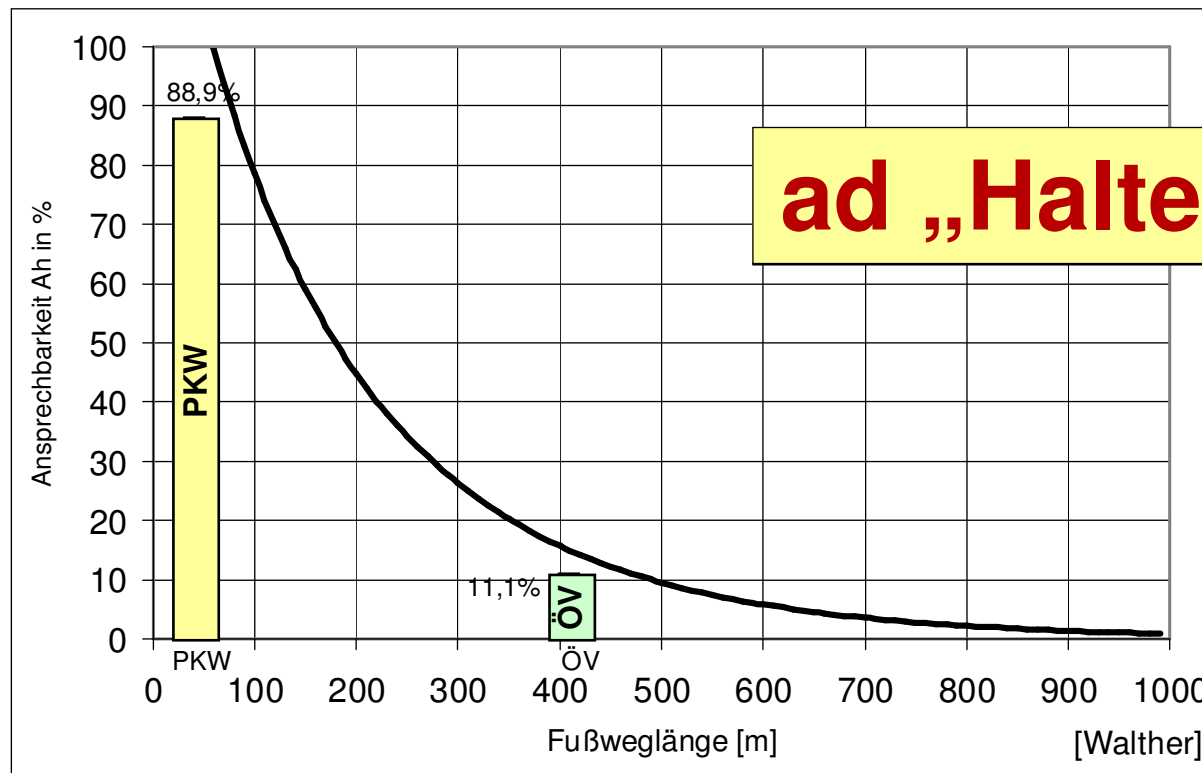
Beispiel Parkraumpolitik-1:
 Hausumbau \Rightarrow „Pflichtstellplätze“ auf Kosten des begrünten Innenhofes. Stellplätze jahrelang nicht benutzt, da auf der Straße gratis geparkt werden konnte.

ad „Bauträger“

Unausgewogene Parkraumpolitik-2:
 Der Straßenraum verkommt zu einer Kfz-Halde.

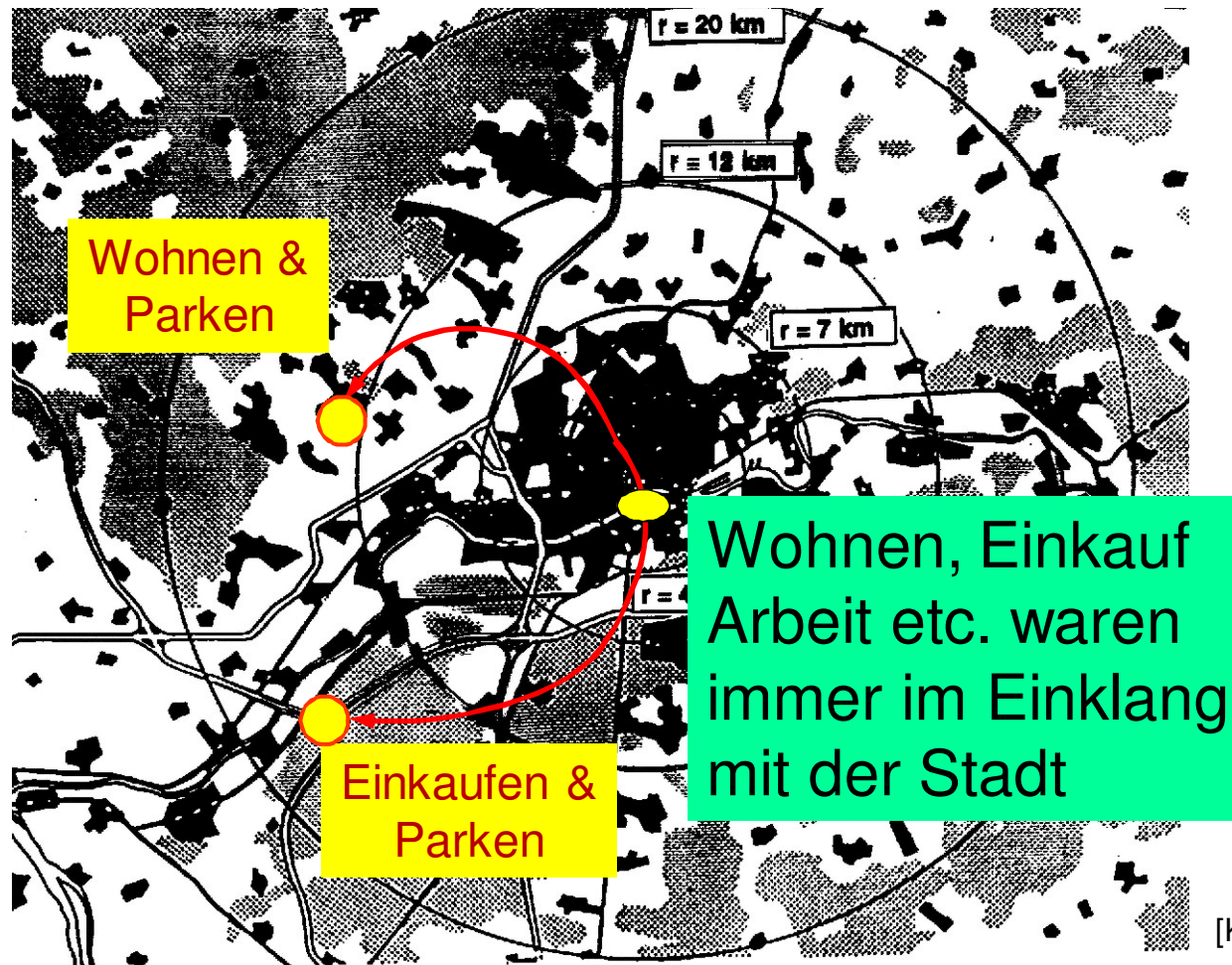


- a) **Ohne Haltestelle** existiert ÖV trivialer Weise nicht!
- b) **Problem MIV/ÖV:** Mensch reagiert nicht nach gemessener, sondern nach wahrgenommener Zeit \Rightarrow Akzeptanz von Fußwegen nimmt mit Länge rapide ab \Rightarrow für einen fairen Wettbewerb reicht das bloße Vorhandensein von HS nicht!



ad „Haltestellen“

Akzeptanz von Fußweglängen: Weg zum Verkehrsmittel und Modal Split MIV/ÖV für das Vorarlberger Medienhaus



Folgen Parkraumorganisation: Zersiedelung, Ruin der ortsgebundenen Wirtschaft, Verkehrsprobleme, Defizite im ÖV...

ROG und BO regeln u.a. modale Konkurrenzsituation ⇨

- **Bedarf nach konsistenten(!) Regeln und zukunftsfähiger Orientierung**
(derzeit „Kompensationsplanung“ mit vielen Kompromissen)
- **Generell Widerspruch der aktuellen Stellplatzvorschriften mit den RO- und Klimazielen:**
 - Grund und Boden
 - Ortsbild
 - *Förderung Mobman*
 - Zersiedelung
 - Schutz der Bevölkerung
 - *Senkung CO₂-Emissionen*
- **Verkehrspolitisch und marktwirtschaftlich adäquat:**
 - Null-Vorschreibung im Wohnungsbereich (eigener Garagenmarkt)
 - Dauerparken in Sammelgaragen („Äquidistanz“ zu HS)
 - begrenzte Anzahl bewirtschafteter Kurzparkplätze im öff. Raum
 - Stellplatzobergrenzen für Strukturen + „Nutznießerabgabe“

ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE • SCHIENE • VERKEHR

AA „Verkehrsplanung und Raumnutzung im städtischen Bereich“

ÖFSV – Arbeitspapier Nr. 1

**„Grundlagen und Motive bezüglich der
Organisation und Anzahl der Stellplätze
für Fahrzeuge im Individualverkehr“**

Jänner 2001

1. Der "Ruhende Verkehr" – ein Grundsatzproblem
2. Parkraumrestriktionen – Rechtliche und operationelle Gegebenheiten
3. Verkehrspolitische Zielsetzungen und Systemwirkungen
4. Marktwirtschaftliche Gesichtspunkte

ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESELLSCHAFT
STRASSE • SCHIENE • VERKEHR

RVS 03.07.11 Merkblatt

Mai 2008 (2001)

Organisation und Anzahl der Stellplätze

**für die Planung von Parkplätzen bzw. Anlagen
des ruhenden Individualverkehrs**

(Inkludiert Fahrräder, nicht jedoch Busse und Lieferverkehr)

(Innovative Lösungen stützen Ansätze und allg. Prinzipien der RVS)

Allgemeines

- **Ausgewogene Parkraumbereitstellung** (und –bewirtschaftung!) **wirksames Instrument, Verkehr auf Orts-Strukturen abzustimmen**
- **Unterschiedliche örtliche Randbedingungen und Zielsetzungen** (Normierung schwierig, s.a. Bern: Abh. von jeweiliger räumlicher Situation; Japan: generelle Richtwerte – jeweils konkrete Werte Kommunen) ⇒
- **RVS = Grundlage für mit Sachkenntnis durchgeführte Planungen** (Verkehrskonzept; schon jetzt Vorschreibungsflexibilität; aber Baubehörde zuständig)

- KFZ-Stellplätze grundsätzlich außerhalb des öffentlichen Straßenraumes, Ausnahmen nutzungsabhängig nachzuweisen** (s.a. „Garage Law“ Japan: öff. Straßenraum als dauerhafter Parkstand untersagt)

RVS 03.04.12 „Querschnittsgestaltung Innerortsstraßen“
(Problem der Breitendimensionierung von Längsparkstreifen)
- Neben Verkehrsflächen auch Widmungen für Sammelstellplätze vorzusehen ⇒ verkehrliche Sanierung auch im Bestand** (s.a. „Garage Law“, Japan, 1962: Stellplatznachweis außerhalb des öff. Straßenraumes – max. 2km um eigenes Grundstück [Ö: 200-500m]; Topp, 1998: Getrennte Märkte für Wohnung und Stellplatz; ÖVG-Merkblatt „Chancengleichheit der Verkehrsträger“)

- **Entfernung zwischen Quelle oder Ziel und Parkplatz (Sammelgarage) im Schnitt nicht kürzer als zur Haltestelle eines adäquaten ÖV**

(„adäquater ÖV“, s.a. Kanton Bern: Ländliche Gebiete müssen alle 30 Minuten mittels ÖV erreichbar sein. EKZ dürfen nur errichtet werden, wenn die nächstgelegene Haltestelle nicht weiter als 200 Meter entfernt ist; s.a. Züricher Umland: Werden Betriebe und Wohngebiete mehr als 200 Meter von der nächsten Haltestelle entfernt gewidmet, muss die Gemeinde eine entsprechende Erschließung mit ÖV auf eigene Kosten/auf Kosten der Nutznießer herstellen. [nach VCÖ, 2006])

- **Stellplatzbedarf: Parkraumbilanz für Ortsteile und das Gesamtverkehrssystem beachten – Einzelbauwerken zugeordnetes Planen unzulässig**
(s.a. BauG Bern, Gemeinschaftsanlagen räumlich/zeitlich; Erschließung ÖPNV „namentlich zu berücksichtigen“)
- **Voraussetzung: verkehrstechnisch korrekte Anbindung der Stellplätze an öffentliche Straßen und die zweckmäßige Unterbringung ⇒**

RVS 03.07.31 „Vorplanung zu Garagenstandorten“

.32 „Entwurfsgrundlagen für Garagen“

.33 „Technische Garagenausstattung“

Zielsetzungen RVS 03.07.31-33 „Garagen“ (öffentlich/gewerbliche Garagen)

- **Gute Alternative zum Straßenparken**
(verkehrspolitische Zielsetzung)
- **Standort wo Bedarf** (Standortwahl/Lage, Größe, Typ)
- **Entwurf + Ausstattung am Stand der Technik**
- **Immobilie mit bleibend hohem Substanz- und Ertragswert** (wirtschaftliche Zielsetzung)
 - **attraktiv für Garagenbenützer**
 - **kostengünstiger Betrieb**



Anzahl der Stellplätze

Stellplätze für PKW - Stellplatzobergrenzen

- Grundsätzlich hängt Anzahl der Stellplätze für Wohnbebauung vom Motorisierungsgrad M_G ab
(RVS: 530 PKW/1000EW; Österreich 2012: 543)
- Stellplatzanzahl bestimmt durch zugeordnete Nutzung und Nutzfläche der Anlage (s. Tab. A)
- und von anderen Einflussgrößen und Randbedingungen \Rightarrow z.B. Lage / Modal Split! (s. Tab. B)
(s.a. BG Bern: „nicht über Zweck hinaus dimensionieren“)

Tab. A: Stellplatzgrundwerte für PKW (Auszug)

Art der Nutzung	Stellplatzgrundwert (für 100% PKW-Anteil !!)	Mindestanzahl
Wohnbauten		
Einfamilienhaus ³⁾	1 pro 60 m ² BGF (NFL)	
Wohnhaus ³⁾	1 pro 60 bis 80 m ² BGF	1 pro Wohnung ⁴⁾
Heime (Studenten/Angestellte)	1 pro 2 Betten ⁵⁾	
Altenheime	1 pro Bett	5 pro Heim
Industrie- und Gewerbebetriebe⁶⁾		
Personal	1 pro 1,25 Arbeitsplätze ⁷⁾	1 pro Betrieb
Besucher	1 pro 6 Arbeitsplätze	1 pro Betrieb
Lagerhallen	1 pro 80 m ² Hallenfläche	
Dienstleistungsbetriebe⁸⁾		
Personal	1 pro 1,25 Arbeitsplätze ⁹⁾	1 pro Betrieb
Besucher Gruppe ¹⁰⁾ „intensiv“	1 pro 2 Arbeitsplätze	1 pro Betrieb
Besucher Gruppe ¹¹⁾ „nicht intensiv“	1 pro 2,5 Arbeitsplätze	1 pro Betrieb
Verkaufsgeschäfte¹²⁾		
Personal	1 pro 40 m ² Verkaufsfläche	1 pro Betrieb
Kunden Gruppe ¹³⁾ „intensiv“	1 pro 10 m ² Verkaufsfläche	
Kunden Gruppe ¹⁴⁾ „nicht intensiv“	1 pro 25 m ² Verkaufsfläche	
Einkaufszentren¹⁵⁾		
Berechnung s. RVS 02.01.13, Kapitel 7		

Tab. B: Rahmenwerte für den Anteil des PKW-Verkehrs
(genauer aus Verkehrsuntersuchungen/-analysen)

Lage	Nutzung	
<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Mobman: untere Grenzen ⇒ Regelfall: Mittelwert ⇒ UWV schlecht: obere Grenzen 	Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe und Verkaufsgeschäfte	Übrige Dienstleistungsbetriebe und Verkaufsgeschäfte sowie Industrie- und Gewerbebetriebe
Kern von Groß- oder Mittelstädten ¹⁾	20 bis 40%	10 bis 30%
Kernnahe Gebiete von Groß- oder Mittelstädten Kern von Kleinstädten oder Agglomerationsgemeinden	20 bis 60%	30 bis 70%
Rand von Groß- oder Mittelstädten Wohngebiete von Kleinstädten, Agglomerationsgemeinden oder Dörfern Industrie- und Gewerbebezonen allgemein	50 bis 80%	40 bis 85%
Außerhalb des bebauten Gebietes ²⁾ , Einzugsgebiet kleiner bis mittlerer Orte oder hoch motorisierte Kundschaft (z.B. wegen übriger Struktur)	70 bis 90%	60 bis 90%

1) Bei Mittelstädten oberer Wertebereich zu verwenden, 2) derartige Widmungen zu überdenken

Betriebe und Geschäfte

- **Bei Industrie-, Gewerbe-, Dienstleistungsbetrieben, Verkaufsgeschäften und Einkaufszentren:**

Stellplatzobergrenze = Grundwert x Modal-Split

- **Für innerhalb der Stellplatzobergrenze errichtete Anzahl von Stellplätzen: zweckgebundene Nutznießerabgabe zu leisten \Rightarrow Höhe abh. v. Zielen**

(Förderung PKW-unabhängiger Standorte! Land ermächtigt Gemeinden; z.B. 400÷480 €/J in GB, Sydney [EKZ außerhalb Stadt], USG CH: adäquate Parkplatzbewirtschaftungspflicht; Kalifornien: „Parking Cash-Out“ an Umweltverbundnutzer)

- **Bei Nachweisen über die Erschließung durch den Umweltverbund ist Abweichen von den Richtwerten möglich ⇒ geringere Stellplatzanzahl** (s.a. „Parking Place Law“ in Japan: Satzungen abh. von HS-Entfernung; Baugesetz Bern: Parkplatzkommission abh. von ÖPNV; ...)
- **Basis für Nachweise: Ist-Analyse und Prognose im Zusammenhang mit der jeweiligen Nutzung**
- **Hier speziell Anwendung von betrieblichem Mobilitätsmanagement zu berücksichtigen** (nachvollziehbare Qualitätssicherung; z.B. klima:aktiv)

Wohnnutzungen

- **Einschränkung der Stellplatzanzahl nach Verkehrsanalysen und Vorliegen der Voraussetzungen im Wege einer VO ist zulässig, ja allg. anzustreben.**
(s.a. [Sammer 2005]: Regelungen div. europ. Kommunen)
- **Bei Planungen für autofreie Siedlungen und bei guter Erschließung mit ÖV/Umweltverbund: gesonderte Untersuchungen** (s. übrige Nutzungen)
- **Verzichtserklärung Nutzung eines privaten PKW ⇒ Stellplatzerrichtung befristet gestundet** (Wegfall der Voraussetzung: Bereitstellung durch Nutzer, s.a. [Topp])

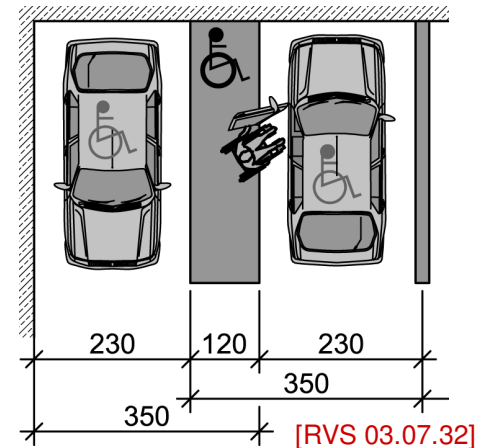
- **Im Allg. keine Abminderung \Rightarrow aber Anpassung**

Grundwert x M_G (s.a. Graz)

- **Unterbringung in der Regel in Sammelgaragen.**
(s.a. ÖVG-Merkblatt „Chancengleichheit der Verkehrsträger“:
Kostenfunktion = f [Entfernung Wohnung/Garage])
- **Gesamtverkehrsbetrachtung: Lage und Ausstattung mit Anlagen des Umweltverbundes (FG, RV, ÖV) beachten \Rightarrow nur Berücksichtigung des MIV-Anteiles (ev. Zielwert!)**
(s.a. Rahmenbedingungen: Kanton Bern [Garantierter ÖV]; Zürich Umland [verdichteter Siedlungsbau]; Kalifornien [„Parking Cash-Out“]; Sydney [Verkehrserregerabgabe])

Behindertenstellplätze

- **Steigende Mobilitätsbedürfnisse von behinderten Personen** \Rightarrow in Anlagen des ruhenden Verkehrs rollstuhl- und behindertengerechte Parkplätze
- **Stellplatzgrundwert = 1 %**
der Werte aus Tab. A
(mind. 1 Behindertenstellplatz)
- **Wege zu den Parkplätzen:**
durchgehend barrierefrei und möglichst kurz
(in fußläufiger Nähe von Gebäudeeingangsbereichen)



Fahrradstellplätze

- **Erhöhung des Radverkehrsanteiles = allgemeine verkehrspolitische Zielsetzung**

(Anpassung RL auf Zielwerte)

- **Eine Fördermaßnahme = ausreichende Anzahl von Radabstellplätzen**

(Attraktive Form / Zugänglichkeit)



- **Überarbeitete „Richtwerte zum Fahrradparken“**

(Zielwert in RVS: 20% Radanteil, s. Tab. C)

Tab. C: Orientierungswerte zur Ermittlung der **Mindestanzahl** der Fahrradstellplätze (Auszug)

Art der Nutzung	<u>Mindestanzahl</u> der Fahrrad-STPL
1. Wohnen	
1.1 Wohnungen allgemein	1 je 50 m ² BGF
1.2 Für Besucher von Privatwohnungen	1 je 300 m ² BGF
1.3 Heime	1 je 2 Betten
1.4 Für Besucher von Wohnheimen	1 je 5 Betten
1.5 Altenwohnheime	1 je 5 Betten
1.6 Krankenhäuser	1 je 4 Betten
2. Ausbildung	
2.1 Kindergärten, Kindertagesstätten	1 je 10 Kindergartenplätze
2.2 Schulen	1 je 5 Ausbildungsplätze ²⁰⁾
2.3 Bibliotheken	1 je 50 m ² VKF
2.4 Hochschulgebäude ²¹⁾	1 je 8 Studenten ²²⁾
2.5 Fahrschulen	5 je Lehrsaal
3. Arbeit	
3.1 Arbeitsplätze	1 je 5 Arbeitsplätze

Grundideen und Modifikationssystematik

- **Statt Stellplatz-Mindestzahlen: Obergrenzen**
- **Abschläge bei betrieblichem Mobilitätsmanagement**
- **Keine „Normierung“: gesamtheitliches Vorgehen + begründetes Abweichen ⇒ „Parkraumplanung“**
- **Sammelgaragen für Ortsteile**
- **Nutznießerabgabe / Markt für mögliche Stellplätze**
- **Modifikation bestehender Gesetzesmaterie auf Basis der RVS:**
 - ✓ **Länder ändern Rahmen** (+ Harmonisierung)
 - ✓ **Gemeinden nutzen Spielräume** (Landes-VO)
 - ✓ **Gemeinden ändern Regelungen im eigenen Kompetenzbereich** („Planen statt Tabellenrechnen“)

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!



Josef Michael Schopf

TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften

Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

1040 Wien, Gusshausstraße 30/230-1; josef.michael.schopf@tuwien.ac.at