

ExpertInnen-Inputs

Arbeitskreis 3: Steuerungsmoment Ruhender Verkehr

Inhalt

1. Stellplatzreduktion gemäß Güteklassen des Öffentlichen Verkehrs.....	2
Jens DE BUCK.....	2
2. Regionales Parkraummanagement im Rheintal.....	4
Alois MÄTZLER.....	4
3. Fahrtenmodelle und Parkraumbewirtschaftung bei Einkaufszentren in der Schweiz	6
Christian HASLER	6
4. Parkraumbewirtschaftung auf privaten Flächen.....	7
Ernst SCHWARZMÜLLER.....	7

1. Stellplatzreduktion gemäß Güteklassen des Öffentlichen Verkehrs

Jens DE BUCK, Magistrat der Stadt St. Pölten, Abteilung Stadtentwicklung und Stadtplanung



Neue Stellplatzverordnung in St. Pölten für leistbares Wohnen

In Folge des starken, städtischen Wachstums wird die niederösterreichische Landeshauptstadt St. Pölten vor zunehmende Herausforderungen der Stadtentwicklung gestellt. Vor gegenständlicher Verordnung sah die Festlegung in Bebauungsplänen vor, dass im Stadtgebiet nahezu durchgehend 1,5 Parkplätze pro Wohneinheit bei Wohnbauprojekten ab 4 WE errichtet werden müssen. Zudem müssen ab 40 Stellplätzen pro Grundstück diese zwingend in Tief- oder Hochgaragen hergestellt werden. Diese Aufgabe wird aber durch den bestehenden, hohen Stellplatzschlüssel sowie die veralteten, gesetzlichen Rahmenbedingungen in Form eines nicht diskutierbaren Herstellungszwangs deutlich erschwert. Auch begrenzte Flächenreserven in innerstädtischen Arealen, kapitalintensive Stellplatz-Errichtungskosten sowie ein sich abzeichnender Wandel des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung tragen zu dieser Misere bei.

In der Sitzung des St. Pöltener Gemeinderates am 29. April 2019 wurde deswegen der derzeit bestehende Stellplatzschlüssel in St. Pölten aktualisiert, um den veränderten Anforderungen an Stellplätzen gerecht zu werden. Der neue Stellplatzschlüssel beruht dabei auf den Empfehlungen der Studie von Professor Dr. Arthur Kanonier und DDI Kurt Weninger der TU Wien.

Ein Zonen-Modell aus vier Stufen wird Projektentwicklern die Möglichkeit geben, auf bis zu 33% der bisher üblichen PKW-Stellplätze beim Wohnungsbau zu verzichten. Ein 4-Zonen-Modell wird lageabhängig den Stellplatzschlüssel von in St. Pölten üblichen 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit auf maximal 1,0 Stellplätze je Wohneinheit im Innenstadtbereich herabsetzen, Zwischenstufen beschreiben dann einen Stellplatzschlüssel von 1,2 und 1,35 Stellplätze je Wohneinheit und Lage im Stadtgebiet. Gleichzeitig wird in umgekehrter Analogie die Anzahl der zu errichtenden Fahrradstellplätze erhöht, wobei der neue Stellplatzschlüssel die Zahl der Fahrradstellplätze im Innenstadtbereich verdoppelt und in den übrigen Zonen von sonst üblichen 1,0 Fahrradstellplätzen auf einen Zwischenwert von 1,5 anhebt.

Das Zonenmodell selbst wird maßgeblich durch die Erschließung und Anbindung an den Öffentlichen Verkehr in Anlehnung an die ÖV-Güteklassen des BMVIT beeinflusst und ist mit Aspekten der Zentralität und Siedlungsdichte über GIS-Analysen verschnitten worden. Wichtige, zukünftige Stadtentwicklungsprojekte sind in das Modell ebenfalls eingerechnet. Rechtswirksam wird der neue Stellplatzschlüssel über eine bebauungsplanübergreifende Gemeinderatsverordnung, jeweils für PKW und Fahrräder, entsprechend § 63 und § 65 der Niederösterreichischen Bauordnung.

In Folge der ersten Iteration des Stellplatzregulatives sind die Grenzwerte mit Bedacht gewählt worden, um einer möglichen Nachjustierung Raum zu geben. Auch ist in St. Pölten vom neuen Stellplatzschlüssel nur großvolumiger Wohnbau betroffen. Betriebe oder Einfamilienhausprojekte sind vom Regulativ ausgenommen. Um eine Abwanderung des ruhenden MIVs in den öffentlichen Straßenraum zu verhindern sind komplementäre Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftungen geplant und ein kontinuierlicher Ausbau des Umweltverbundes wird angestrebt.

Mit dem neuen Stellplatzregulativ sollen damit auch langfristig die Ziele des *Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes 2016* (Rechtskraft Mitte 2017) und des *Generalverkehrskonzeptes 2014* umgesetzt werden und dient als wichtiger Baustein für ein Mobilitätswandel in St. Pölten.

These 1: „Die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr sind auf Landes- und Gemeindeebene an die aktuellen und künftigen Herausforderungen anzupassen (Stichwort: Mobilitätsverträge, Herstellungszwang, Höhe der Werte). Den Gemeinden muss mehr Spielraum, aber auch mehr Rechtssicherheit gegeben werden.“

These 2: „Höhere Abschlagswerte, d.h. geringere Stellplatzverpflichtungen, würden den Mobilitätswandel deutlich beschleunigen. Seitens der Politik ist für progressives Handeln ein erheblicher Mut erforderlich. Auf diesem Weg müssen auch die Bürger frühzeitig mitgenommen werden.“

2. Regionales Parkraummanagement im Rheintal

Alois MÄTZLER, mprove GmbH, Agentur für Entwicklung und Kommunikation

Parkraum optimal nutzen,
Aufenthaltsqualität verbessern,
bewusste Mobilität fördern



Bregenz
Hard
Kennelbach
Lauterach
Lustenau
Schwarzach
Wolfurt

Richtig Parken im Vorarlberger Rheintal: Positive Wirkungen in verschiedenen Bereichen

Mehr Klarheit beim Parken, kostenfreie Kurzparkzonen im Ortszentrum, Parkgebühren dort, wo Parkplätze knapp sind oder es gute Alternativen zum Auto gibt: Das sind zentrale Eckpunkte im regionalen Parkraummanagement im Vorarlberger Rheintal. Die sieben Gemeinden Bregenz, Hard, Kennelbach, Lauterach, Lustenau, Schwarzach und Wolfurt haben diese Lösung gemeinsam mit dem Land Vorarlberg, mit den Wirtschaftsorganisationen und mit externen Experten erarbeitet. Gleichzeitig ist Parkraummanagement in der Region ein Anreiz für bewusste Mobilität – ergänzend zu qualitativem öffentlichem Verkehr inklusive Anrufbus, hohem Radanteil von 21 % der Wege, gezielter Gemeindeentwicklung/Raumplanung und verschiedenen anderen Maßnahmen.

Richtig Parken: Positive Wirkungen in verschiedenen Bereichen

Werden Abstellflächen im öffentlichen Raum richtig genutzt, wirkt sich das mehrfach positiv aus: Parkplätze sind besser für Bürger, Kunden und Gäste verfügbar, Sicherheit, Atmosphäre und Aufenthaltsqualität verbessern sich, der Verkehr wird gelenkt und zumindest zum Teil auf andere Mobilitätsformen verlagert. Parkraummanagement ist in manchen Bereichen eine Umstellung – aber mit klaren Vorteilen für die Menschen, für unsere Gemeinde und für unsere Umwelt.

Parken im öffentlichen Raum: gemeinsame regionalen Eckpunkte

Die Eckpunkte wurden gemeinsam erarbeitet und von den Gemeinden beschlossen:

- Öffentliche Parkplätze sind besser erkennbar – Beschilderung und Markierung
- Zentrale Bereiche der Gemeinden werden zur „90 Minuten-Gratis-Kurzparkzone“. Wer länger parken will, zahlt auf dafür ausgerichteten Parkplätzen ab der 91. Minute eine geringe Parkgebühr. Anwohner, Unternehmer oder Pendler können Dauerparkkarten erwerben. Auf bestimmten Flächen können sie damit unbegrenzt parken.
- An Stellen mit hohem Parkdruck wie z.B. Veranstaltungssäle oder Freizeitanlagen werden die Parkplätze bewirtschaftet. Damit erfolgt auch ein Impuls Richtung bewusste Mobilität – die meisten dieser Punkte sind mit Fahrrad, zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln auch gut zu erreichen.

Auf dieser Basis und unter laufender Abstimmung erfolgte erfolgreich die Umsetzung.
Eine einhellige Erkenntnis: Eine Gemeinde allein hätte das nicht realisieren können.

Hypothese 1

„Der beste Parkplatz ist jener, der gar nicht benötigt wird. Der zweitbeste einer, der optimal genutzt wird.“

Hypothese 2

**„Parkraummanagement in dieser Qualität lässt sich nur im regionalen
Schulterschluss realisieren. Für Verkehr und Mobilität tragen wir gemeinsam
Verantwortung.“**

3. Fahrtenmodelle und Parkraumbewirtschaftung bei Einkaufszentren in der Schweiz

Christian HASLER, Stadt St. Gallen, Tiefbauamt

Hypothesen

- Parkplatzbewirtschaftung und Fahrtenmodelle sind zweckmässige Instrumente zur Ermöglichung von verkehrsintensiven Einrichtungen; sie können jedoch nicht allfällige fehlende Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr „retten“.
- Fahrtenmodelle können in Kombination mit Parkplatzbewirtschaftung die verkehrlichen Auswirkungen und die damit verbundenen Folgen auf die Kapazität des Strassennetzes beeinflussen.

Kernaussagen

Verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) – wie Einkaufszentren oder Freizeitanlagen – sollen an raumplanerisch geeigneten Standorten erstellt werden. Diese Standorte sind aber oft bereits mit Umwelt- und Verkehrsproblemen vorbelastet. Zur Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und Beschränkung der Auswirkungen auf Mensch und Umwelt sind daher Rahmenbedingungen notwendig. Neben den eigentlichen Nutzungsbestimmungen (Flächenbegrenzung je Nutzungstyp, Parkplatzanzahl) werden dazu auch Massnahmen wie Parkplatzbewirtschaftung und Modelle zur Limitierung von Fahrten oder Fahrleistungen verwendet. Es ist dabei eine ortsspezifische Planung erforderlich. Ziel ist dabei den Bau resp. Betrieb der VE zu ermöglichen, sofern die Leistungsfähigkeit der Verkehrsträger gegeben und die Umweltbelastung eingehalten sind. Zudem soll eine Planungssicherheit für die Betreiber der VE und die Behörden erreicht.

Fahrtenmodelle beinhalten als Standard die Vorgaben der maximal zulässigen, durchschnittlichen Fahrtenzahl (bspw. pro Tag, pro Spitzenstunde) sowie die Festlegungen des Controllings und allfälliger Sanktionen. Einzelfallweise werden auch Vorschriften zur Qualität des Angebots für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr vorgegeben. In der Regel werden diese Vorgaben auf Stufe Sondernutzungsplanung festgelegt.

Es handelt sich bei den Fahrtenmodellen (in Kombination mit der Parkplatzbewirtschaftung) um ein zweckmässiges Instrument für ausserordentliche Situation. Als Grundlage ist jedoch die Abstimmung Siedlung und Verkehr in einer übergeordneten Planung (Richtplan) mit der Festlegung entsprechender Entwicklungsschwerpunkte.

4. Parkraumbewirtschaftung auf privaten Flächen

Ernst SCHWARZMÜLLER, Magistrat der Stadt St. Pölten, Verkehrs- und Strafam

Hypothesen:

- Parkplätze von Einkaufszentren sind Straßen mit öffentlichem Verkehr.
- Das NÖ Kraftfahrzeugabstellabgabegesetz gestattet es den Gemeinden auf Parkplätzen von Einkaufszentren eine Parkabgabe oder Kurzparkzonenabgabe einzuheben.

Beschreibung der Kernaussagen:

Der Einzelhandel in Innenstädten steht in Konkurrenz zu Fachmarktzentren und Einkaufszentren in Randlagen. In den größeren Gemeinden finden sich in den Innenstädten noch dazu Parkraumbewirtschaftung und entgeltpflichtige Tiefgaragen. Demgegenüber sind die Parkplätze bei den Fachmarkt- und Einkaufszentren gebührenfrei. Dies schafft eine ungleiche Ausgangslage zwischen diesen Handelsgebieten. Die Gemeinden erheben nur Abgaben auf das Abstellen von Kraftfahrzeugen auf den öffentlichen Straßen und Plätzen.

Es war zu überlegen, ob die Ausgangslagen angenähert werden können und ob die Einnahmen für die Städte/Gemeinden erhöht werden können. Damit war zunächst zu prüfen, ob die Parkraumbewirtschaftung auf den Straßen in den Innenstädten auch auf die Parkplätze der Einkaufs- und Fachmarktzentren ausgedehnt werden können. Dazu wurde zunächst die einfachgesetzliche Grundlage auf Basis des niederösterreichischen Landesrechts sowie der bundesgesetzlichen Regelungen geprüft. Die Straßenverkehrsordnung als Bundesgesetz gilt grundsätzlich auf Straßen mit öffentlichem Verkehr. Wer Grundeigentümer ist, ist für die Qualifikation der Geltung der StVO sowie der Ermächtigung des Behördenhandelns nicht relevant. Ausschlaggebend für die Qualifikation, ob eine Straße mit öffentlichem Verkehr vorliegt, ist dass sie von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden darf. Eine Beschränkung auf einen bestimmten Personenkreis ist zulässig, sofern es sich nicht um eine individuelle Zulassung handelt. Auf diesem Begriff baut auch die Kurzparkzonenabgabe im NÖ Kraftfahrzeugabstellabgabengesetz auf.

Die Abgabe für das Parken ohne zeitliche Beschränkung setzt ebenso auf dem Begriff der Straße mit öffentlichem Verkehr auf und ist damit gleichbedeutend. D.h., dass auf Straßen, dies sind auch Parkplätze bei Einkaufszentren, ein allgemeiner Personenkreis – nämlich jener der Kunden desselben – zugelassen wird. Damit kann eine Kurzparkzone und auf dieser aufsetzend eine Abgabe eingehoben werden. Dies gilt auch für die Parkabgabe für zeitlich unbeschränktes Abstellen eines Kraftfahrzeuges nach dem NÖ Kraftfahrzeugabstellabgabengesetz.

Eine Prüfung der Verfassungskonformität der einfachgesetzlichen Grundlagen zeigte keine Verfassungswidrigkeit. Es wurden die spezifischen Sachlichkeitsgebote der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes sowie das Grundrecht auf Eigentum und der allgemeine Gleichheitssatz geprüft.

Damit kann die Ausgangslage von Einkaufslagen in Innenstädten und Einkaufs-/Fachmarktzentren angeglichen werden und die Städte generieren Einnahmen.