



STELLPLATZALTERNATIVEN

Der PKW-Stellplatz steht zur Diskussion

Nicht nur der fahrende Verkehr mit seinen Emissionen, auch parkende Autos und das Vorhalten von Stellplätzen wirken sich negativ auf das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität aus. Ein anderer Umgang mit dem ruhenden Verkehr ist möglich und nötig.

Text Katja Richter Bilder Citydecks (1), Richter (2-4, 6), TGP (5)



1

Die Mobilitätswende wird kommen und damit auch eine Neuordnung des Straßenraums. Zum einen fordert der Klimawandel und die Einhaltung des 1,5°-Ziels des Pariser Klimaabkommens eine Veränderung in unserem Verkehrsverhalten. Gleichzeitig erkennen die Bürger den Wert des Freiraums und sind immer weniger bereit, den knapp bemessenen Stadtraum an ungenutzte Fahrzeuge abzutreten. Auch Radfahrer werden selbstbewusster und wollen mehr als einen schmalen Fahrstreifen hinter einer Reihe parkender Autos. Stellplätze nehmen in deutschen Großstädten über 10 % der gesamten Verkehrsflächen ein, in München sogar über 18 %. Fahrzeuge stehen durchschnittlich 23 h/Tag auf diesen Flächen. Raum, der dringend nötig wäre für mehr Wohnungsbau, Grünflächen und soziale Begegnungsräume.

Neben dem Mehr an Aufenthaltsqualität werden Freiräume in Städten immer wichtiger für



2

Klimaanpassungsstrategien. Jeder Parkplatz, der nicht als Abstellplatz benutzt wird, sondern begrünt oder mit einem Baum bepflanzt wird, kühlt seine Umgebung um mehrere Grad ab. Im Gegensatz zu parkenden Autos, die im Sommer auch ein nächtliches Abkühlen der Asphaltflächen unter dem Auto verhindern und so die Temperaturen schon am Morgen in die Höhe treiben.

Mobile Stadtmöblierung

Ab 2016 plopten in Deutschland die ersten Parklets auf. Die unkonventionellen, meist selbst gezimmerten Miniparks aus Holz oder Paletten dienen hauptsächlich als Sitzgelegenheit, gerne erweitert um einen Blumenkübel oder Fahrradbügel. Ein Parkplatz ist so schnell und flexibel in ein Stück öffentlichen Raum umgewandelt. Mittlerweile gibt es die ersten professionellen Anbieter, die Parklets fix in ihrer Produktpalette anbieten. Die Nachfrage nimmt Fahrt auf und selbst bei anfänglicher Skepsis seien hinterher alle sehr zufrieden, stellt David Neumann von Livable Cities fest: „Was zuerst gemietet wurde, wird nach einer Probezeit bald gekauft.“

Im badischen Freiburg ging die Stadtverwaltung in der Innenstadt von sich aus auf Wirte zu, um ihnen zusätzlichen Platz vor der eigenen Türe anzubieten. „Wir hatten bei einem gemeinsamen Spaziergang freie Wahl“, erinnert sich Benjamin Haas vom Café Auszeit, immer noch etwas überrascht. Im März 2023 entscheidet der Stadtrat darüber, ob diese „Entfremdung der Nutzung“ zur Dauereinrichtung werden soll. Die Chancen stehen gut. Dadurch, dass die übrigen Parkplätze nur noch für Anwohner ausgewiesen werden, reicht es trotz ungenutzter Stellplätze für alle. „Wir haben von zwei auf einen Lieferwagen reduziert. Für mein Privatfahrzeug finde ich immer einen Platz“, bestätigt

1 Parklets als Fertigbauteil im Modulsystem lassen sich flexibel und einfach mit einem Hubwagen platzieren. Die Bepflanzung übernimmt die Stadtgärtnerei.

2 Ein Auto weniger macht sechs Fahrräder und ein Lastenrad mehr, inklusive Kräuterbeet zum Ernten.

3 Car is over! Die selbst gezimmerten #Platzparks sind nicht für die Ewigkeit gemacht, geben aber spielerisch die gewünschte Richtung vor.



3

Ein Fahrzeug steht
rund 23 Stunden
am Tag still.



4

4 Speisen im Halteverbot: Nicht nur die Stadt Freiburg setzt sich proaktiv für mehr urbanes Leben und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt ein.

5 Eine gleichberechtigte Lösung im Zentrum von Lübeck: Im Winter Stellfläche für PKWS, im Sommer Platz für Menschen. Ein Parkhaus in fußläufiger Entfernung dient derweil als Ersatzstellort. Planung: TGP Landschaftsarchitekten

Haas, der im Quartier wohnt. Besucher kommen jetzt in der nahegelegenen Bahnhofsgarage unter, kostenpflichtig. Parallel dazu stieg der Jahresbeitrag für einen Anwohnerparkplatz um das 10-fache auf durchschnittlich 360 €. Einen Quadratmeter Stadt bekommen Autobesitzer jetzt für circa 12 €. Bei einem durchschnittlichen Bodenpreis von über 900 €/m² ist das im Freiburger Stadtgebiet immer noch außerordentlich günstig.

Parkraumbewirtschaftung

„Die Parkraumbewirtschaftung ist ein stadtwweit ein zentrales Thema. Wir müssen uns fragen, zu welchem Preis stellen wir den Raum, der für alle da ist, zur Verfügung“, sagt Matthias Schuster, ehemals Landesvorstand in der Architektenkammer Baden-Württemberg der Fachrichtung Stadtplanung. „Irgendwann fing es an, dass die Städte verantwortlich wurden für die Stellmöglichkeiten privater PKW. Aber warum soll Parken kostenlos sein? Warum darf man den öffentlichen Raum umsonst oder sehr billig privat nutzen?“

Früher habe man alle Mittel und Wege gesucht, mehr Stellplätze für den zunehmenden Autoverkehr zu bekommen, so der Stadtplaner und Architekt Schuster: „Nun haben sich die Zeiten geändert und jetzt müssen wir alle Mittel und Wege finden, mehr Grün in unsere Städte zu bekommen.“ Es sei schlicht eine Frage der Verfügbarkeit. „Ich möchte den Autofahrern nicht das Auto verbieten. Aber wer sich ein Auto oder auch mehrere leisten kann und will, muss auch für deren Unterbringung sorgen. Es sollte das Verursacherprinzip gelten: wer ein Auto hat, muss es auf dem eigenen Grundstück unterbringen und kann nicht den öffentlichen Raum kostenfrei dafür beanspruchen.“

Bei Reihenhäusern mit kleineren Grundstückszuschnitten kann die Einzelgarage im Gebäude verschwinden. Auf ein großes Grundstück passt auch eine Doppelgarage. „Im ländlichen Bereich kann es sinnvoll sein, für ein Haus für vier Personen einen Stellplatzschlüssel von 3,0 anzudenken“, sagt Schuster. Aber dann müsse der Platz auch auf dem eigenen Grundstück reserviert werden. „Momentan ist es doch so: Die Leute parken auf dem öffentlichen Stellplatz, der eigentlich für Besucher vorgesehen ist, weil der nichts kostet. Und in der Garage stehen die Fahrräder, Surfbretter oder Gartengeräte.“ Laut einer Umfrage von Immobiliencout24 wurden 2016 ein Fünftel der vorhandenen Garagen gar nicht für den eigenen Wagen, sondern als Lagerraum oder für Hobbies genutzt.

flexible Parkregale

Aber wohin mit Fahrzeugen in der Stadt? „Es wird immer damit argumentiert, dass eine Parkgarage Fläche für dringend benötigten Wohnraum wegnimmt. Das ist zu kurz gedacht“, sagt Schuster. Reine Tiefgaragen-Lösungen erachtet er als nicht mehr zeitgemäß, eine spätere Umnutzung sei schwer: „Ändert sich eines Tages das Mobilitätsverhalten oder auch die Bevölkerungsstruktur des Viertels, stehen die Tiefgaragen leer.“ Stadträumlich gesehen seien Tiefgaragen eine ordentliche Sache – allerdings mit ordentlichem Preis. Tiefgaragen machen durchschnittlich ein Zehntel der Gesamtbaukosten eines Projekts aus. In Süddeutschland plant Schuster bei Neubauvorhaben mit 40.000 bis 50.000€ pro Stellplatz. Die Stadt Berlin rechnet in neuen Stadtquartieren mit Baukosten 22.000 € je Tiefgaragenstellplatz. Die Querfinanzierung erfolgt zum größten Teil über den Wohnungspreis und



5

6 Oben Photovoltaik, im Erdgeschoss Einzelhandel, die Fassade aus Holz: Die Solargarage im Freiburger Stadtteil Vauban nutzt die Abstellfläche für die quartierseigenen PKWs mehrfach aus.



6

erhöht deren Quadratmeterpreis, der Rest wird auf die Miete für den unterirdischen Parkraum umgeschlagen. Günstigere Parkplatzalternativen in der Nachbarschaft verringern erfahrungsgemäß die Attraktivität von Tiefgaragen. Viele Fahrzeugbesitzer sind bereit, für kostenlose Parkmöglichkeiten längere Suchzeiten und Wege in Kauf zu nehmen. Diese Bereitschaft nimmt mit der Nutzungshäufigkeit des Fahrzeugs ab.

Günstiger sind Parkregale zu errichten. Ein automatisches Parksystem parkt Fahrzeuge vertikal oder horizontal ein. Vorteil neben den Kosten ist ein Parklösungen auf geringem Raum. In Japan sind automatische Parkhäuser schon seit den 1980er Jahren zu finden. Für Matthias Schuster eine schlanke, flexible Lösung: „Mittlerweile sind Parkregale für etwa 8.500 € pro Stellplatz herzustellen. Mit einer Rankbegrünung lassen sich die Türme leicht aufpeppen. Wenn sie in 30 Jahren nicht mehr benötigt werden, sind sie einfach rückzubauen.“

Eine Quartiersgarage kann verschiedene Funktionen erfüllen. Der Einzelhandel oder andere Einrichtungen können die Flächen im Erdgeschoss nutzen, auf dem Dach haben Sportflächen, PV-Anlagen oder ein Jugendclub Platz. Werden die Fassaden begrünt, verbessert sich das Klima in der Umgebung. „Wird mit größeren Stellplatzbreiten geplant, kann in 20 bis 30 Jahren auch ein Bürogebäude daraus werden“, sagt Schuster. Seines Erachtens nehmen Fachleute in städtebaulichen Wettbewerben diese Form des Parkens aber nach wie vor nur zögerlich an. „Die Trägheit beim Thema Verkehrswende ist groß.“

Ein attraktives Umfeld beeinflusst die Nutzer positiv – sie akzeptieren längerer Fußwege zur Quartiersgarage. In der Regel liegen die Quartiersgaragen maximal 200 bis 300 m Luftlinie von den

Wohnungen entfernt. Bei attraktiven Bedingungen (wie Wege durch Grünanlagen) akzeptieren sie aber auch bis zu 500 m. Auch hier gilt: kostenlose Parkstände im Straßenraum verringern die Attraktivität der Quartiersgarage. und für die Nachbarschaft braucht es Schutzmaßnahmen in Form einer Parkraumbewirtschaftung.

Parksharing als Teil der Zukunft

Für eine bessere Ausnutzung bereits vorhandener Parkplätze kann „Parksharing“ eine Lösung sein: Ein Firmen- oder Schulparkplatz kann nachts und an den Wochenenden von Anwohnern benutzt werden. Apps wie amvido (www.amvido.com) helfen beim Vernetzen, auch für einzelne Privatparkplätze. Eine interessante Lösung entwickelte das Lübecker Büro TGP für die neue Flaniermeile an der Untertrave: Im Sommer dient der Straßenraum am Wasser den Anwohnern und Besuchern als lebendiger Begegnungsort. Stellplätze gibt es im gegenüberliegenden Parkhaus auf der anderen Uferseite, das fußläufig über eine neue Brücke zu erreichen ist. Im Winter, wenn die Witterung weniger einladend zum Aufenthalt im Freien ist, werden die würfelförmigen Poller am Parkraum verschoben und ein Parkscheinautomat installiert.

Bei der Entwicklung neuer Stadtviertel schlägt die Wahl des Parkkonzepts Pflöcke für die nächsten Jahrzehnte ein. Laut Stadtplaner Schuster blockieren Stellplätze eine klimaresiliente, zukunftsfähige Stadtentwicklung. „Es geht nicht darum, was wir bauen, sondern für wen wollen wir bauen? Welche Qualität soll mein Umfeld haben und wie werden unsere Städte für die Menschen wieder lebenswerter?“ Parkplätze zu Grünflächen wandeln, heißt das Gebot der Stunde. ■

DIE AUTORIN



Katja Richter

ist seit 1998 Landschaftsarchitektin und verbindet die Leidenschaft zum Beruf mit der Liebe zum Schreiben. Nach einer Zusatzausbildung zur Fachjournalistin veröffentlicht sie Fachbeiträge über Grün im Freiraum.

Kontakt:

richter@gruen-werk.com