

Faires Parken in Wien!



Ihre Meinung zählt:
www.oeamtc.at/fairesparken



Ein gutes Gefühl, beim Club zu sein.

ÖAMTC präsentiert Modell "Faires Parken in Wien"

Der ÖAMTC unterstützt Maßnahmen zur Verlagerung des Mobilitätsverhaltens weg von ressourcenintensiven Verkehrsformen hin zu nachhaltiger Mobilität. In diesem Zusammenhang wird aus Sicht des ÖAMTC fälschlicherweise auch immer wieder die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung diskutiert. Gegen den Willen vieler Bevölkerungsgruppen hat die Stadt Wien mit 1. Oktober eine Ausweitung des bestehenden Systems beschlossen. Diese Vorgehensweise wird vom ÖAMTC heftig kritisiert.

Ein Parkraumbewirtschaftungs-Modell für Wien muss die Interessen und Mobilitätsbedürfnisse verschiedener Gruppen unter einen Hut bringen: von Anrainern in Wien, die ihr Fahrzeug am Wohnort abstellen; von Wienern, die berufsbedingt Abstellmöglichkeiten in unterschiedlichen Bezirken benötigen; von Pendlern aus dem Wiener Umland (Niederösterreich, Burgenland) sowie von Besuchern und von ansässigen Betrieben.

Das ÖAMTC-Modell für eine faire Parkraumbewirtschaftung umfasst daher mehrere Aspekte:

1. ÖAMTC-Parkmodell
2. Alternativen und Verbesserungen für Pendler
3. Garagenbau

Außerdem berücksichtigt das ÖAMTC-Modell auch die Bereiche

4. Öffentlicher Verkehr
5. Carsharing

Der ÖAMTC wird dieses Modell auch der Stadt Wien zur Diskussion übermitteln. Außerdem wird der Club alle Wienerinnen und Wiener über sein Modell informieren und eine Online-Umfrage zur Parkraumbewirtschaftung starten. Ziel ist ein zukunftsfähiges Parkraum-Modell, das die Bedürfnisse von Anrainern und Pendlern berücksichtigt.

Das ÖAMTC-Modell bezieht sich ausschließlich auf die bestehenden Gebiete der Parkraumbewirtschaftung und die Erweiterungszonen ab 1. Oktober. Eine darüber hinaus gehende Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung ohne Zustimmung der Anwohner und Bezirke lehnt der ÖAMTC ab.

1. ÖAMTC-Parkmodell (+Grafik im Anhang)

Die Abstellmöglichkeiten im innerstädtischen Bereich und im Umland reichen nicht aus, um gleichzeitig Anrainern Abstellmöglichkeiten zu sichern und die Pendlerströme aufzunehmen. Der ÖAMTC hält es nicht für fair, ausschließlich die Anrainerinteressen zu befriedigen und die Mobilität von Pendlern und Besuchern massiv zu beschränken. Wo es vertretbar ist, sollte es daher neben Parkplätzen für Anrainer auch Kapazität für einen "Überlauf" der Park&Ride-Garagen geben. Mit ihrem zwar "einfachen", aber ungerechten Konzept der "Blauen Zonen" vergibt die Stadt Wien wertvolle Chancen. Das betrifft vor allem die fehlenden Anreize zur Veränderung des eigenen Mobilitätsverhaltens.

Die mit 1. Oktober in Kraft tretende Regelung enthält etliche Nachteile: Sie führt zu einer Verlagerung der bestehenden Verdrängung vom Gürtel bis nahe an die Stadtgrenze. Außerdem endet die Kurzparkzone teilweise zu weit vom Zentrum entfernt. Sie könnte damit sogar gesetzwidrig sein, weil sie nicht erforderlich ist und unnötige Härtefälle verursacht. Außerdem kritisiert der Club, dass (zumindest bisher) Dauerparken trotz bestehender Parkzeitbegrenzung in Kurzparkzonen toleriert wird. Auch aus diesem Grund wird die Lösung der Wiener Stadtregierung zu verschärfter Parkplatznot für Anrainer in den Innenbezirken führen.

Im Jahr 2009 wurden noch 41 Prozent der Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung (70 Millionen Euro) für den Bau von Garagen und P&R-Anlagen verwendet. 2011 waren es nur noch vier Prozent.

Der ÖAMTC fordert:

Der Club bekennt sich prinzipiell zu einem kostenpflichtigen Parkzonenmodell in Wien mit Abstufungen von einer Kernzone nach außen verlaufend mit mehreren Unterteilungen. Sämtliche Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung müssen für Garagenbau bzw. die Errichtung von P&R-Anlagen verwendet werden.

Das ÖAMTC-Parkmodell ist ein Verbesserungsvorschlag zu den aktuell beschlossenen Parkzonen. Das Modell sieht eine Flexibilisierung sowohl hinsichtlich der Höchstparkdauer als auch der Gebührenstaffelung vor.

Die **Kernzone** in der Wiener Innenstadt unterteilt sich in zwei Bereiche:

- Die **rote Kernzone** umfasst die bestehenden bzw. zu erweiternden Fußgängerzonen in der Wiener Innenstadt. Dort besteht großer Bedarf nach Nutzung des Straßenraums zu anderen Zwecken. Der ÖAMTC unterstützt daher Fußgängerzonen, Wohnstraßen und Begegnungszonen ohne massiven Verkehr. Den öffentlichen Raum zu verparken ist in der roten Kernzone nicht zweckmäßig. Den Anrainern sollten in erster Linie kostengünstige Garagen mit einfachen Zufahrten zur Verfügung stehen.

- Die **gelbe Kernzone** umfasst die Bereiche außerhalb dieser Fußgängerzonen. Dies ist das ideale Anwendungsgebiet unterschiedlicher Formen von Verkehrsberuhigung,

z. B. Shared Space-Modelle. Dauerparken ist hier nur für besondere Berechtigte zulässig, z. B. für Anrainer mit erheblichem Interesse. Die Bewirtschaftung erfolgt in der Regel über herkömmliche Kurzparkzonen mit Ausnahmegenehmigungen.

Außerhalb dieser Kernzone folgen **weitere Gebührenzonen mit Abstufungen**:

- Die **blaue Zone** umfasst die Bezirke innerhalb des Gürtels sowie die außerhalb angrenzenden gürtelnahen Bereiche. Hier reicht der öffentliche Straßenraum nach bisherigen Erfahrungen ebenfalls nicht aus, um allen Anrainern und Besuchern des Bezirkes Parkraum zur Verfügung zu stellen. Die derzeit geltende gesetzliche Höchstgrenze von zwei bzw. drei Stunden ist zu starr, um flexible, bedarfsgerechte Lösungen zu gestalten. Dieser Rahmen sollte erweitert werden. Kurzparkzonen in den Geschäftsstraßen in Verbindung mit (bloß) kostenpflichtigen Gebührenzonen in den übrigen Bereichen können den gewünschten Effekt erzielen.

Zur Ergänzung des schon derzeit für die Anrainer nicht ausreichenden Parkraumes ist die Schaffung von kostengünstigen Anrainergaragen notwendig. Die Höhe der Parkgebühren auf der Straße sollte in einem Zusammenhang mit den Kurzparktarifen der Garagen stehen. So sollte z. B. der Stundentarif höchstens um einen Euro teurer sein als die Parkgebühr auf der Straße.

- Die **grüne Zone** außerhalb der gürtelnahen Bereiche sollte grundsätzlich nur über Parkgebühren geregelt werden. Parken ist gegen Gebühr zeitlich unbegrenzt möglich. Auch hier gibt es weitere Unterteilungen. In den westlichen Bezirken bis etwa zur Vorortelinie ist für das Parken zirka ein Euro pro Stunde zu entrichten. In einer äußeren Zone bis zur Achse Ameisgasse (Bereich außerhalb Leysersstraße) – Maroltingergasse – Güpferlingstraße kostet die Stunde 50 Cent. Anrainer und andere noch zu benennende Berechtigte, z. B. Wochenpendler mit Zweitwohnsitz, können Pauschalierungen "kaufen". Die Pauschalgebühr (nach dem Vorbild Berlins oder Münchens) beträgt 25 bis 30 Euro pro Jahr. Auch hier muss aber sukzessive das Angebot von Anrainergaragen verbessert werden.

Um das ÖAMTC-Modell umzusetzen, bedarf es der Schaffung eines Landesgesetzes, das sowohl die Grundlagen für die Gebührenentrichtung als auch der Kundmachung enthalten muss. Ein solches Gesetz ist im Koalitionsabkommen 2010 bereits erwähnt. Vorbild könnte etwa die Grüne Zone in Graz sein.

Die Vorteile des ÖAMTC-Modelles liegen darin,

- dass es keine "harten" Außengrenzen gibt, die zu einer schlagartigen massiven Verdrängung führen.
- dass den Anrainern eine – je nach Region – unterschiedliche Mischung von Parkplätzen auf der Straße und in Garagen angeboten wird.

- dass Besucher die Möglichkeit zum Abstellen vorfinden, dafür aber einen moderaten und dem Gebiet angemessenen Preis zahlen müssen. Daher besteht ein gewisser Anreiz, bei häufigeren Besuchen eher Park&Ride-Anlagen in Wien (gebührenpflichtig) oder im Umland (kostenfrei) zu benützen.
- dass ausreichende Einnahmen lukriert werden, um sowohl den Betrieb bestehender Garagen zu stützen als auch die Errichtung neuer Garagen zu fördern.
- dass flexibel auf Änderungen von Strukturen und Bedarf reagiert werden kann, indem Abstellbedingungen und Kosten leicht nachjustiert werden können.

2. Alternativen und Verbesserungen für Pendler (+Grafik im Anhang)

Laut Kordonenerhebung 2010 queren an einem durchschnittlichen Werktag rund 384.000 Fahrzeuge stadteinwärts die Wiener Stadtgrenze (Grafik Pendlerströme). Um Genaueres zum Zusammenhang zwischen Pendlerströmen und den P&R-Angeboten in Wien herauszufinden, hat der ÖAMTC im September 2012 in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland eine Erhebung in P&R-Anlagen durchgeführt.

In Wien existieren derzeit zehn Park&Ride-Anlagen mit etwa 8.500 Pkw-Stellplätzen. Zwar verfügen alle Anlagen über einen Anschluss an leistungsstarke öffentliche Verkehrsmittel. Die ÖAMTC-Erhebung hat aber gezeigt, dass die Auslastung der Wiener Anlagen bis auf wenige Ausnahmen eher gering ist. Als problematisch erweist sich einerseits die räumliche Verteilung der P&R-Anlagen - diese entspricht vielfach nicht den tatsächlichen Einpendler-Strömen, andererseits in einigen Fällen auch die Zufahrt. Außerdem sind die Wiener Anlagen kostenpflichtig, während die Abstellmöglichkeiten in Niederösterreich gratis sind.

In Niederösterreich und dem Burgenland gibt es in nahezu jedem größeren Ort in Bahnhofsnähe eine als Park&Ride gekennzeichnete Pkw-Abstellmöglichkeit (in Summe rund 25.000 Plätze im Einzugsgebiet Wiens). Zumindest jene Anlagen, die sich entlang der stark genutzten und mit kurzen Intervallen (S-Bahn) befahrenen Eisenbahnstrecken befinden (Südbahn, Westbahn, Nordbahn), sind durchwegs ausgelastet.

Das Modell, Pendler möglichst bereits an der Peripherie abzufangen und zur Nutzung von öffentlichem Personennahverkehr zu bewegen, kann aus Sicht des ÖAMTC mit der bestehenden Infrastruktur nicht optimal umgesetzt werden. Vor allem die Zufahrtsproblematik bleibt weiter bestehen bzw. wird noch verschärft. Bei einigen Anlagen sind die Zufahrten bautechnisch nicht auf einen starken Zustrom zur "rush hour" ausgerichtet, da ausreichender Rückstauraum zur Hauptverkehrsrelation fehlt. Das betrifft zum Beispiel Hütteldorf und Ottakring. Der dabei entstehende Rückstau auf die Hauptfahrbahn würde somit zu Behinderungen des übrigen Verkehrs und weiteren Staubildungen führen.

Der ÖAMTC fordert:

1. Errichtung und Ausbau von Stellplätzen unter Beachtung folgender Faktoren:
 - Optimierung der Lage:
 - nach Bedarf (Verkehrsstromanalyse): Dringendster Bedarf aufgrund des Fehlens von Anlagen und der stärksten Pendlerströme nach Wien vor allem im Süden der Stadt
 - an Verkehrsknotenpunkten (Wien nächst zum hochrangigen Netz; Schnellbahn mit sehr dichtem Intervall, besser U-Bahn, direkte Zufahrt vor den bekannten Staupunkten)

- Komfortsteigerung der P&R-Anlagen:
 - Qualität der Anlagen erhöhen (Überdachung, WC-Anlagen, kurze Zugänge zum Bahnsteig, adäquate Beleuchtung zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls etc.)
 - Vereinheitlichung der Toleranz (kostenloses Verweilen bis 15 Minuten nach Einfahrt in die Garage)
 - Integration von Zusatznutzen in Park&Ride - Anlagen bei Planung und Bau (Einkaufsmöglichkeiten, Toiletten, Wickelräume etc.)
 - Forcierung des Ausbaus respektive der Erweiterung von Anlagen in Orten und Städten im Wiener Umland.
 - Verbesserung der Fahrpläne und weitere Taktverdichtungen mit Einbeziehung der ÖBB und Wiener Linien.
 - Implementierung eines Systems, um Stellplätze in P&R-Anlagen nur für Bahnkunden bereitzustellen und nutzungsfremde Dauerparker auf andere Stellplätze zu verweisen.
 - Deutlichere Vergünstigung bei Kombination von Öffentlichem Verkehr und Parkkarten.
2. Kombinierbares Zeitticket für unterschiedliche Garagen (Ausweichen auf andere Anlagen möglich, wenn bereits die Zufahrtsstraße verstaubt ist). Derzeit existiert nur eine Stellplatzgarantie für jene Anlage, auf die das Ticket ausgestellt ist.
3. Installation eines Leitsystems und Verfügbarmachen von Auslastungsdaten in Echtzeit (z. B. für Smartphone-Anwendungen), um spontan auf die Auslastungssituation zu reagieren bzw. - wie es in anderen Städten der Fall ist (bspw. Bregenz) - ein umfassendes Park&Ride-Leitkonzept zu implementieren.

3. Garagenbau (+Tabelle im Anhang)

Eine Stadt lebt von der Bewegung. Raum und Flächen müssen für alle nutzbar sein. Beim Parkraum gilt das für Anrainer genauso wie für Pendler, Besucher, Lieferverkehr, Kundenverkehr usw. Die derzeit praktizierte Parkraumbewirtschaftung löst dieses Problem von vielen berechtigten Interessen nicht.

Als Lösungsmöglichkeit wurden in Wien geförderte "Wohnsammelgaragen" (früher "Volksgaragen") für Anrainer konzipiert. Sie stellen günstigen Parkraum für Anwohner bereit und schaffen gleichzeitig Parkraum auf öffentlichen Flächen. In den vergangenen Jahren wurden viele dieser geplanten Projekte - meist in Verbindung mit gezielten Bürgerinitiativen - wieder gekippt. Ein Überblick über neun in den letzten Jahren wieder abgesagte Projekte (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) findet sich in der angehängten Tabelle.

Für den Club gilt grundsätzlich: der öffentliche Raum sollte in Bereichen mit hoher Besucherfluktuation in erster Linie Kurzparkern zur Verfügung stehen.

Der ÖAMTC spricht sich auch gegen den Entfall oder die weitgehende Entwertung der bestehenden Verpflichtung aus, Stellplätze beim Neubau von Wohn- und Betriebsgebäuden zu errichten. Eine Verdrängung in den öffentlichen Straßenraum gilt es zu vermeiden. Eine ungünstige Nebenwirkung wäre überdies auch der weitgehende Entfall der Verpflichtung zur Leistung einer Ausgleichsabgabe.

Der ÖAMTC fordert:

1. Einen verstärkten Bau von leistbaren Dauergaragenplätzen für Anrainer.
2. Eine dauerhafte Förderung der Dauerabstellplätze für Anrainer auf dem Preisniveau von P&R-Anlagen (Preisreduktion auf rd. 50 Euro/Monat, 10-Jahres-Fördergrenze muss fallen, Finanzierung aus Kurzparkzonen).
3. Eine Zusatzförderung mittels eines Kombi-Tickets (analog P&R-Anlagen).
4. Wo ein "öffentliches Interesse" an der Umgestaltung öffentlichen Raumes besteht, die in erheblichem Ausmaß zur Reduktion von Parkplätzen führt, sollte es breit angelegte Volksbefragungen geben. Zu stark auf unmittelbare Anwohner beschränkte Befragungen führen zu vorhersehbarer Ablehnung – etwa aufgrund der beim Bau zu erwartenden Belastungen.

Außerdem muss auch bei so genannten Kurzpark-Garagen die kürzest mögliche Tarifeinheit wesentlich weniger als eine Stunde betragen. Der ÖAMTC fordert zudem eine Koppelung des Tarifs an den öffentlichen Parktarif in der Umgebung.

4. Öffentlicher Verkehr in Wien

Der Rückgang des Individualverkehrs in den zentrumsnahen Bezirken bringt eine Verlagerung der Verkehrsleistung auf den öffentlichen Verkehr mit sich. Mit 37 Prozent waren die Öffis 2011 laut Wiener Linien das beliebteste Verkehrsmittel in Wien. Als Ziel wird genannt, diesen Anteil bis 2020 auf 40 Prozent auszubauen.

Schon jetzt stehen aber Störungen und Betriebsunterbrechungen - vor allem in der Früh- und Abendspitze - nahezu an der Tagesordnung. Aussagen der Wiener Linien über dringend notwendige Sanierungen zahlreicher Gleisanlagen aufgrund laufender Überlastung sowie Berichte über dauernde Überfüllung von Bussen und U-Bahnen zeigen die Grenzen der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs auf. Der Ausbau von Sitzen aus Straßenbahngarnituren ist aus Sicht des ÖAMTC jedenfalls keine adäquate Lösung.

Eine zwangsweise Verlagerung vom Pkw-Verkehr auf den Öffentlichen Verkehr durch den Entfall jeglicher Wahlmöglichkeit kommt für den ÖAMTC nicht in Frage. Vielmehr bedarf es organisatorischer und finanzieller Anreize, freiwillig das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln zu nutzen.

Der ÖAMTC fordert:

1. Eine Erhöhung der Taktfrequenz statt einer bloßen Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, also die Erhöhung der Stundenbeförderungsleistung.
2. Eine spürbare Komfortverbesserung (Sitzplatzqualität, Ablagemöglichkeiten, Klimatisierung, Verbesserung des Informationsflusses).
3. Den Bau und die zeitgerechte Planung bedarfsgerechter neuer Linien (z. B. U1 bis zur S1 in Rothneusiedl und einer U5 als Teilersatz der Linien 43, 44 und 13A).
4. Eine tarifmäßige Attraktivierung, nicht nur für Dauerkartenbesitzer, sondern auch für den gelegentlichen "Umsteiger", sowie Kombi-Tickets mit diversen Park&Ride-Angeboten.
5. Die Schaffung von legalen Stellen, an denen eine Schnittstelle zwischen Fahrgemeinschaften und öffentlichem Verkehr möglich ist. Derzeit reichen die nur sehr zögerlich an Bahnhöfen zu sinngemäß ähnlichen Zwecken errichteten "Kiss&Ride"-Halteplätze absolut nicht aus.

5. Carsharing

Die Idee von Carsharing ist die gemeinsame Nutzung eines oder mehrerer Autos durch eine größere Zahl von Personen. Das wird vom ÖAMTC als kreative und ressourcenschonende Ergänzung zu den bestehenden Formen der Mobilität begrüßt.

Neben privaten Carsharing-Plattformen (www.autoshare.at, www.caruso.mobi, www.carsharing247.com) treten in jüngster Zeit verstärkt auch kommerzielle Carsharing-Anbieter am Markt auf (www.carsharing.at, www.car2go.at, www.fahre-emil.at oder www.easymotion.at). Diese sind am ehesten vergleichbar mit den klassischen Auto-Vermietern.

Um ihr Angebot besser vermarkten zu können, haben diese kommerziellen Carsharing-Anbieter ein Interesse daran, mit ihren auffällig gebrandeten Fahrzeugen im öffentlichen Raum möglichst präsent zu sein. Daher hat die Stadt Wien einem einzelnen Carsharing-Unternehmen kürzlich rund 200 fixe unbeschränkte Parkplätze im öffentlichen Parkraum für drei Jahre gratis zur Verfügung gestellt.






Das ist aus Sicht des ÖAMTC einerseits unfair gegenüber Anrainern, die für ein Parkpickerl bezahlen müssen und keinen reservierten Platz in Anspruch nehmen können. Andererseits gegenüber Fremdparkern, die für ihren Parkplatz zahlen müssen und in der Parkdauer beschränkt sind. Überdies besteht derzeit für das Reservieren öffentlichen Parkraumes für private Unternehmen keine hinreichende straßenverkehrsrechtliche Grundlage.

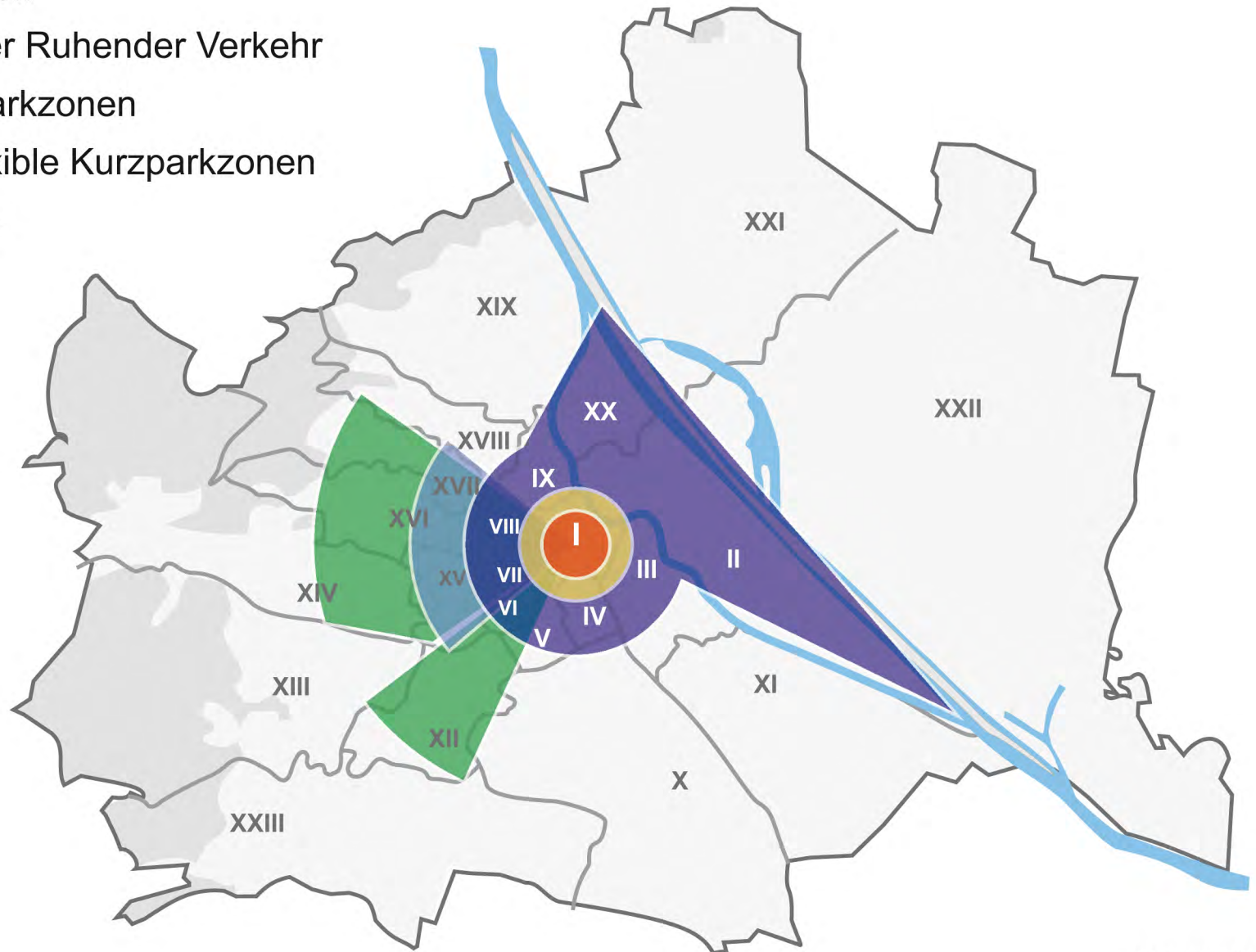
Der ÖAMTC fordert:

1. Keine Gratisvergabe von öffentlichem Parkraum.
2. Schaffung rechtlicher Rahmenbedingungen, unter welchen Voraussetzungen öffentlicher Parkraum durch kommerzielle Anbieter genutzt werden darf und welche Sanktionen bei Verstößen gerechtfertigt sind.



Parkzonenmodell in Wien

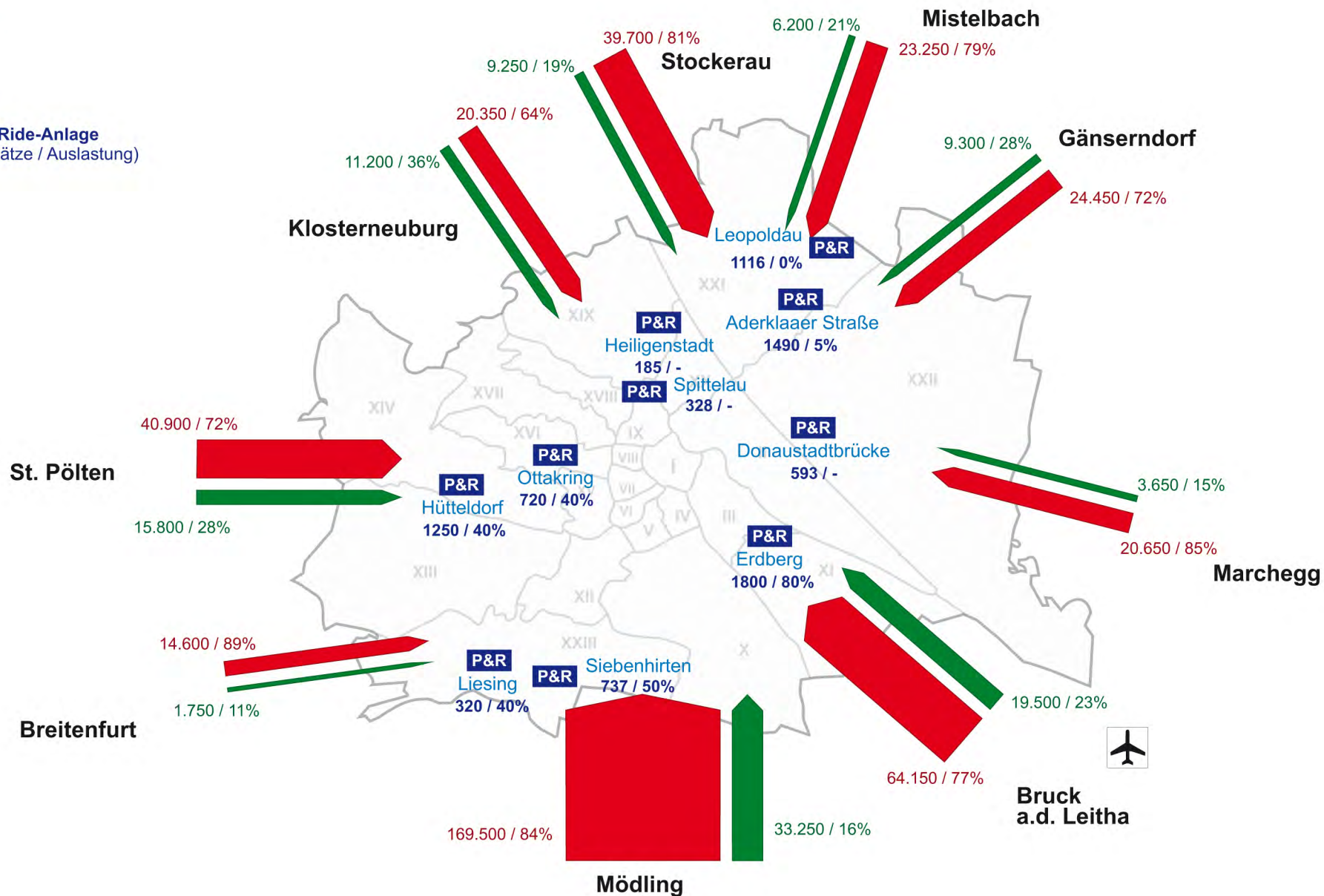
-  Fußgängerzonen
-  eingeschränkter Ruhender Verkehr
-  Flexible Kurzparkzonen
-  Gürtelnahe flexible Kurzparkzonen
-  Gebührenzone





Pendlerströme in Wien

- MIV
- ÖV
- P&R Park&Ride-Anlage (Stellplätze / Auslastung)





Verhinderte Garagen in Wien 1999 - 2012

Standort	Parkplätze	Jahr	Art	Begründung
Esterhazypark, 6. Bezirk	256	1999	nicht bekannt	Anrainerabstimmung (60% dagegen)
Rubenspark, 4. Bezirk	nicht bekannt	2002	privat	Bezirksparteien dagegen
Rudolf von Alt-Platz, 3. Bezirk	229	2003	nicht bekannt	Anrainerabstimmung (90% dagegen)
Bacherplatz, 5. Bezirk	200	2006	Volksgarage	Anrainerabstimmung (66% dagegen)
Argentinerstraße, 4. Bezirk	180	2007	Volksgarage	Anrainerabstimmung (75% dagegen)
Naschmarkt, 6. Bezirk	370	2009	privat	Aus Hochwasserschutzgründen nicht umsetzbar
Lueger-Platz, 1. Bezirk	253	2009	Volksgarage	Anrainerabstimmung (66% dagegen)
Trunnerpark, 2. Bezirk	180	2010	Volksgarage	Anrainerabstimmung (83% dagegen)
Zelinkagasse, 1. Bezirk	220	2010	privat	Offen
Johann-Nepomuk-Berger-Platz, 16. Bezirk	160	2010	nicht bekannt	Offen
Schmelz, 15. Bezirk	130	2011	nicht bekannt	Parteien mehrheitlich dagegen
GRG 17 Geblergasse, 17. Bezirk	252	2012	nicht bekannt	Projekt wegen fehlender Baubewilligung derzeit ausgesetzt (Anrainer mehrheitlich dafür)