

Wiener Landtag

15. Sitzung vom 29. Mai 1989

Wörtliches Protokoll

Inhaltsverzeichnis

- | | | | |
|--|--------|---|--------------|
| 1. Beurlaubte und entschuldigte Abgeordnete | (S. 3) | (Beilage Nr. 10) | |
| 2. Mitteilung des Einlaufes | (S. 3) | Berichterstatter: LhptmSt. Mayr | (S. 3 u. 13) |
| 3. Pr.Z. 1417, P. 1: Vorlage des Gesetzes, mit dem das Gesetz über die Regelung der Benützung von Straßen durch abgestellte mehrspurige Fahrzeuge (Parkometergesetz) geändert wird | | Redner: StR. Dipl.-Ing. Dr. Pawkowicz (S. 5) sowie die Abgen. Neumann (S. 8) und Oblasser (S. 10); Abstimmung (S. 16) | |

Vorsitzender: Erster Präsident Ing. Hofmann.

(Beginn um 9.01 Uhr.)

Präsident Ing. Hofmann: Die 15. Sitzung des Wiener Landtages ist eröffnet.

Beurlaubt sind die Abgen. Christine Sotona und Riepl, entschuldigt sind die Abgen. Eveline Andriik, Ingrid Kariotis und Mag. Zima.

Die Abgen. Ing. Svoboda, Dr. Goller und Dr. Hirschall haben einen Antrag, betreffend die Schaffung eines Teilbereiches Nationalpark Donau-Auen im Gebiet des Landes Wien, eingebracht. Diesen Antrag weise ich dem Landeshauptmann sowie dem Amtsführenden Stadtrat für Umwelt, Freizeit und Sport zu.

Postnummer 1 betrifft die erste Lesung der Vorlage des Gesetzes, mit dem das Gesetz über die Regelung der Benützung von Straßen durch abgestellte mehrspurige Fahrzeuge, Parkometergesetz, geändert wird. Berichterstatter hiezu ist Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Mayr. Ich bitte ihn, die Verhandlungen einzuleiten.

Berichterstatter Landeshauptmann-Stellvertreter Mayr: Herr Vorsitzender! Hoher Landtag! Die Diskussion über die Überwachung des ruhenden Verkehrs in Wien ist seit einiger Zeit im Gange und wird vor allem vom Innenminister und von den Organen der Polizeidirektion Wien getragen, mit dem Argument, daß die Überwachung des ruhenden Verkehrs die Möglichkeiten der Wiener Polizei in so hohem Maße in Anspruch nimmt, daß andere Aufgaben nicht erfüllt werden können.

In einem Gespräch mit dem Herrn Innenminister wurde deshalb vereinbart, daß ein Teil der Überwachung des ruhenden Verkehrs, nämlich die Überwachung der Kurzparkzonen, durch Organe des Landes und der Gemeinde Wien erfolgen sollte. Das Problem ist rechtlich einigermaßen determiniert, und zwar dadurch, daß der Vollzug und die Überwachung eines Bundesgesetzes, wie es die Straßenverkehrsordnung darstellt, durch Privatpersonen nicht erfolgen kann. Wenn Sie als Privatperson ein Sicherheitswacheorgan ansprechen, das Ihnen eben ein Strafmandat wegen falschen Parkens gegeben hat, und auf den Nachbarn zeigen und sagen, daß der im selben Halteverbot steht und auch ein Strafmandat bekommen muß, kann das Wacheorgan dieses Begehren ablehnen. Das Problem war, daß Organe der Stadt Wien keine Vollzugsorgane eines Bundesgesetzes sind. Sie wären höchstens Anzeiger und im Verfahren Zeugen gewesen, ein mehr als unbefriedigender Zustand. Dieser Argumentation hat sich letzten Endes auch der Innenminister angeschlossen und wir sind gemeinsam zu der Lösung gekommen, daß eine teilweise Entlastung dadurch erfolgen sollte, daß die Stadt Wien die Überwachung der Kurzparkzonen übernimmt.

Nun muß ich Sie allerdings darauf aufmerksam machen, meine Damen und Herren, daß für die Kurzparkzonen die gleichen Rechtsgrundlagen wie sonst für die Straßenverkehrsordnung gelten. Das heißt, daß die Organe der Stadt Wien Behörde sind, aber nur für den Fall, daß die Gebührenpflicht in den Kurzparkzonen verletzt wird. Sie können andere Verstöße gegen die Kurzparkordnung nicht ahnden.

Ich möchte Ihnen ein drastisches Beispiel nennen. Wenn in einer Kurzparkzone das Parken parallel zum Randstein vorgeschrieben ist, sich aber jemand senkrecht zum Gehsteig hinstellt, dann hat das Aufsichtsorgan der Stadt Wien keine Möglichkeit des direkten Einschreitens. Es kann zwar eine Strafe wegen Verletzung der Gebührenpflicht aussprechen, aber es kann keine Strafe aussprechen, weil dieses Fahrzeug hier gegen die Straßenverkehrsordnung abgestellt ist. Ich sage das deswegen, weil immer wieder die Vorstellung erhoben wurde, daß die gesamte Überwachung der Straßenverkehrsordnung durch Organe oder durch Private betrieben werden soll.

Es ist im Falle der Überwachung der gebührenpflichtigen Kurzparkzonen auch von der finanziellen Seite her eine Regelung für die Stadt möglich. Machen wir zunächst einmal ein Gedankenspiel. Nehmen wir einmal an, daß von Organen der Polizeidirektion oder der Stadt Wien, ganz egal wer immer das durchführt, die Kurzparkzonen derartig rigoros überwacht werden, daß es zu keinen Verstößen gegen die

Kurzparkordnung kommt. In dem Fall würden die Strafgebühren auf Null heruntergehen, die Gebühreneinnahme im Fall der Kurzparkzonen allerdings bedeutend ansteigen. Wir vermuten, daß etwa nur die Hälfte der an sich vorgeschriebenen Parkgebühren tatsächlich auch entrichtet wird. Das heißt: Bei Strafmandaten in der Größenordnung von zuletzt weniger als 15 Millionen Schilling und einer Gebühreneinnahme von über 50 Millionen Schilling wäre hier mehr als ein Ausgleich gegeben. Wenn ich allerdings eine derartig rigorose Überwachung der Straßenverkehrsordnung allein durch Organe der Stadt Wien veranlasse, dann sind zwar die Kosten für die Stadt Wien vorhanden, wenn aber die Strafgebühren zu Null tendieren, weil eine solche Generalprävention ausgeübt wird, daß sich niemand mehr falsch hinstellt, dann sinken auch die Einnahmen auf Null. Das ist, wenn ich es von der Behörde her mache, durchaus noch ein überlegenswerter Standpunkt, weil die Behörde ja nicht agiert, um Einnahmen zu haben, sondern um einem Gesetz zum Durchbruch zu verhelfen.

Wenn ich dieselbe Idee für ein privates Unternehmen anwende, das die Straßenverkehrsordnung überwacht, dann muß ich zunächst einmal sagen, aus welchem Grunde denn ein privater Unternehmer eine solche Aufgabenstellung übernimmt. Er übernimmt sie deswegen, weil er seine eigenen Kosten und einen entsprechenden zusätzlichen Gewinn durch seine Tätigkeit hereinbringen will. Wenn er so überwacht, daß es praktisch keine Verstöße mehr gegen die Straßenverkehrsordnung gibt, dann gibt es die Möglichkeit, daß ihm die öffentliche Hand alle Kosten ersetzt plus einen Gewinn, oder daß er einen schweren Verlust hat, weil er seine Personalkosten nicht hereinbringt. Will er Kosten und Gewinn hereinbringen, dann liegt es auf der Hand, daß er so stark überwachen muß, daß er ein Optimum an Strafgebühren erreicht, ohne eine solche Generalabschreckung auszuwirken, daß nicht mehr falsch geparkt wird. Das heißt, er muß die Überwachung so dosieren, daß noch viele Leute falsch parken, weil das ja seine Einnahmequelle ist, was aber aus verkehrspolitischen Überlegungen sinnlos ist.

Es wurde daher in diesem Gespräch mit dem Innenminister vereinbart, daß die Stadt Wien die Überwachung der Kurzparkzonen übernimmt, daß aber die Überwachung der sonstigen Straßenverkehrsordnung bei der Polizeidirektion Wien verbleibt. Der Stichtag für diese Neuregelung soll der 1. Juli des laufenden Jahres sein. Die Stadt Wien wird jene Beamten, die die Kurzparkzonen überwachen, der sogenannten Revisionsstelle im Bereich der Magistratsabteilung 4 zuordnen. Es handelt sich ja - ich unterstreiche das noch einmal - um die Überwachung der richtigen und rechtzeitigen Einzahlung einer Gebühr, also einer Art Steuer. Die Revisionsstelle, die alle anderen Landes- und Gemeindesteuern überprüft, zum Beispiel Lohnsummensteuer oder die Getränkesteuer, wird auch diese Aufgabe übernehmen. Die Beamten werden die Möglichkeit bekommen, sich auszuweisen, damit man erkennt, es mit einem Beamten des Magistrats zu tun zu haben. Es ist nicht beabsichtigt, sie zu uniformieren, der Ausweis muß genügen. Ich glaube, daß das aus psychologischen Gründen nicht gut wäre. Das Gespräch ist leichter möglich, wenn der entsprechende Beamte seinen Dienst in Zivil versieht.

Wir haben damit auch die Möglichkeit geschaffen, einen punktuellen Einsatz mit wesentlich mehr Personal durchzuführen, als wenn wir eine eigene Gruppe schaffen. Es ist beabsichtigt, 25 Personen zusätzlich aufzunehmen, um insgesamt eine einsatzbereite Truppe von über 100 Personen zu bekommen. Man muß ja die Revision der Getränkesteuer oder der Lohnsummensteuer nicht an einem bestimmten Tag durchführen. Es spielt ja keine Rolle, ob das jetzt drei, vier Tage früher oder später erfolgt. Ich kann somit bei bestimmten Schwerpunkten bis zu 105 Personen einsetzen.

Ich glaube, wir sollten die jetzige Regelung zunächst einmal am 1. Juli dieses Jahres in Kraft setzen. Wir sollten versuchen, mit dem Personalstand eine möglichst optimale Überprüfung der Kurzparkzonen durchzuführen, damit sie ihren ursprünglichen Zweck auch tatsächlich erfüllen können, nämlich in bestimmten Gebieten der Stadt eine möglichst intensive Ausnützung des Parkraumes zu ermöglichen. Sollte sich bis gegen Ende des Jahres zeigen, daß weitere Maßnahmen insbesondere in

der Überwachung notwendig sind, dann würde es sinnvoll sein, den Landtag neuerdings mit diesem Problem zu beschäftigen.

Eines muß ich noch erwähnen: Natürlich entfällt dadurch die Bezahlung von 25 Prozent der Strafmandate an die Wiener Polizei, was einen Einnahmenentfall bei der Wiener Polizei von etwas mehr als vier Millionen Schilling per anno darstellt.

Meine Damen und Herren, der Text des Gesetzes liegt Ihnen vor. Ich darf Sie bitten, den von mir gestellten Anträgen zum Entwurf des Gesetzes, mit dem das Gesetz über die Regelung der Benützung von Straßen durch abgestellte mehrspurige Fahrzeuge, Parkometergesetz, geändert wird, die Zustimmung zu erteilen.

Präsident Ing. Hofmann: Ich danke für das Einleitungsreferat. Gemäß § 35 Abs. 10 der Geschäftsordnung schlage ich vor, die General- und die Spezialdebatte zusammenzulegen. Wird gegen diese Zusammenlegung ein Einwand erhoben? - Das ist nicht der Fall. Ich werde daher so vorgehen.

Die Debatte ist eröffnet. Zum Wort gemeldet ist Herr Stadtrat Dipl.-Ing. Dr. Pawkowicz. Ich erteile es ihm.

Stadtrat Dipl.-Ing. Dr. Pawkowicz: Herr Präsident! Herr Vizebürgermeister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Das Gesetz ist mit der gesamten Verkehrsproblematik in Wien eng verbunden, mit der sich ständig verschlechternden Situation des Gesamtverkehrsgeschehens zu sehen und löst diese Problematik in keiner Weise. Es ist vielleicht eine Notmaßnahme. Der Herr Finanzstadtrat - und das haben Sie jetzt seinen Ausführungen entnommen - sieht diese Frage leider auch nur von der Einnahmenseite aus den Strafen her und stellt daher, wahrscheinlich wie es sich für einen Finanzstadtrat gehört, in dieser Problematik eine Gewinn- und Verlustrechnung der Überwachung an. Das, meine sehr geehrten Damen und Herren, ist an sich schon ärgerlich, weil es am Problem schlicht und einfach vorbeigeht. Es trifft ja das Problem in keiner Weise, denn daß wir strafen müssen, daß wir überwachen müssen, hat ja in Wirklichkeit einen ganz anderen Grund und ganz andere Wurzeln. Es hängt, wenn man so will, ganz intensiv und eng mit der verfehlten Verkehrspolitik, mit der verfehlten Stadtplanung in den letzten Jahren zusammen.

Meine Damen und Herren, ich darf in Erinnerung rufen, daß vor neun Jahren eine Volksbefragung durchgeführt wurde. In dieser Volksbefragung ist der Wunsch der Wiener Bevölkerung, dem öffentlichen Verkehr Vorrang zu geben, deutlich und völlig unmißverständlich zum Ausdruck gekommen. Dennoch stellen wir fest, daß der Individualverkehr auch in den letzten Jahren rasant gewachsen ist. 1988 waren in Wien 665.000 Kraftfahrzeuge zugelassen, darunter 524.000 Personenkraftwagen, und es gilt die Annahme, daß diese Zahl in den nächsten Jahren jährlich etwa um 12.000 steigen wird.

Besonders der Druck auf die Kernzonen der Stadt innerhalb des Rings wird täglich durch etwa 20.000 Kraftfahrzeuge ausgelöst, die in das Stadtzentrum fluten. Deutlich spürbar wächst ja, wie Sie alle wissen, auch der Verkehrsdruck auf die Bezirke zwischen Gürtel und Ring. Meine sehr geehrten Damen und Herren, das ist die Situation vor der wir stehen.

Wir können von der Annahme ausgehen, daß der weitaus größte Teil dieses Verkehrsstromes berufsbedingt und auch berufsnotwendig ist und daher ohne wirtschaftliche Nachteile für die Stadt kaum einzuschränken ist. Es gibt da unterschiedliche Berechnungsmodelle, ich weiß das schon, die natürlich auch zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen. Allerdings wird der zweite Bereich - der scheint mir nun der für uns relevante Bereich zu sein -, der nicht unmittelbar berufsbedingte und wirtschaftsbedingte Kfz-Verkehr, der, wie ich meine, auch nicht unbedingt notwendig ist und daher auch zum erheblichen Teil vermeidbar wäre, immerhin auf eine Größenordnung von um die 30 Prozent geschätzt. Dieser nicht unmittelbar berufs- und wirtschaftsbedingte Kfz-Verkehr wäre zum größten Teil vermeidbar, wenn die Stadtverwaltung zielstrebig und zielorientiert längst notwendige beziehungsweise überfällige

Maßnahmen setzte und hier nicht nur ständig Erklärungen abgab und auf halbem Wege zögernd stehenblieb.

Um Mißverständnissen vorzubeugen, meine Damen und Herren, will ich ausdrücklich festhalten, daß in einer freiheitlichen Gesellschaftsordnung die freie Wahl des Verkehrsmittels durch Verwaltungsmaßnahmen nicht beziehungsweise nur so wenig wie möglich eingeschränkt werden soll und grundsätzlich jedermann die freie Wahl seines bevorzugten Transportmittels haben muß. Allerdings muß der öffentliche Verkehr in bestimmten Bereichen der Stadt Vorrang haben. Diese Bereiche sind von der Stadtverwaltung zu bestimmen und festzulegen. Das kann einerseits zusammenhängende Straßenzüge im Stadtzentrum betreffen, andererseits aber auch den öffentlichen Zubringerverkehr hin zu den einzelnen Zentren oder etwa den Vorrang für Straßenbahn und Autobus auf den zu schaffenden Busspuren. Von diesen Busspuren hören wir ja immer wieder, aber, meine sehr geehrten Damen und Herren, wenn man dann tatsächlich nachprüfen will, welche Flächen hier zur Verfügung gestellt werden, stellt man sofort fest, daß man über Absichtserklärungen und gutes Zureden nicht hinauskommt.

Meine Damen und Herren, die durchaus legitimen Bitten, die wir immer wieder stellen, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, scheitern doch offensichtlich an der mangelnden Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel. Wenn der Grundsatz gilt - wir bekennen uns dazu -, daß die Bürger frei wählen müssen, welches Verkehrsmittel sie benützen, dann muß die Verbesserung des Leistungs- und Komfortangebots bei den öffentlichen Verkehrsmitteln Vorrang haben. Genau an diesem Punkt aber ist die Stadtverwaltung bisher gescheitert. Meine sehr geehrten Damen und Herren, ganz offensichtlich ist es doch so, daß der Bürger, wenn er vor die Wahl gestellt wird, mit welchem Verkehrsmittel er im Verkehr steckenbleibt, sich immer noch für sein eigenes Auto und nicht für den überfüllten städtischen Autobus entscheidet. Es ist daher völlig unverständlich, wieso die Stadtverwaltung zielführende verkehrstechnische Maßnahmen weitgehend unterläßt und trotz Volksbefragung kaum etwas oder jedenfalls zu wenig unternimmt, um den Vorrang des öffentlichen Verkehrs von geduldigen papierernen Erklärungen wegzubringen und endlich in die Wirklichkeit zu übertragen, obwohl es durchaus praktikable Lösungen geben kann. Ich sagte ja schon, daß man etwa eigene Busspuren im innerstädtischen Bereich, also auch zwischen Gürtel und Ring, schaffen könnte, ohne daß dabei die für den ruhenden Verkehr notwendigen Stellflächen verlorengehen müßten. Das ist ja das eigentliche Problem. Wir kennen ja den massiven Widerstand der betroffenen Anrainer überall dort, wo damit zu rechnen ist, daß Busspuren eingeführt werden und die Anrainer plötzlich um ihre sowieso zu knappen Parkflächen fürchten müssen. Nur leider wird die Lösung des Problems an die Straßenzettelfront verlegt, was aber nicht die wirkliche Lösung ist.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Summe der Einnahmen aus den Verwaltungsstrafen liegt heute bereits bei über 200 Millionen Schilling jährlich. Diese 200 Millionen Schilling, die wir jährlich aus Verwaltungsstrafen für Falschparken einnehmen, würden ausreichen, die notwendigen Ersatzflächen an Parkraum dort zu schaffen oder zu errichten, wo diese etwa durch die Schaffung eigener Busspuren verlorengehen. Das scheint mir jetzt der Kern meiner Überlegungen zu sein. Ich meine aber, daß diese Überlegung erweiterbar ist. Ich meine, daß die Gemeinde verpflichtet werden muß, überall dort, wo sie ganz allgemein Maßnahmen setzt, die zu einem Verlust an Abstellflächen führen, Ersatzflächen zu schaffen, besonders in Form von Garagenbauten im innerstädtischen Bereich. Dies muß genauso verpflichtend gemacht werden, wie etwa die Schaffung von Garagenplätzen bei der Errichtung von Neubauten, wie dies heute bereits in der Bauordnung festgelegt ist. (Beifall bei der FPÖ.)

Univ.-Prof. Knoflacher hat den Garagenbau als den unvermeidlichen Schlüssel zur Lösung der städtischen Verkehrsproblematik bezeichnet und nachgewiesen, daß in den dichtbebauten Gemeindebezirken der Parkraumangel zu einer Abwanderung der Bevölkerung führt. Wenn aber dieser fehlende Parkraum das Abwandern der Bewohner aus dem städtischen Zentrum fördert, kann man diesen Effekt

durch sinnvolle Garagenbauten dämpfen, ja sogar aufheben. Wandern nur 10.000 Einwohner aus den dichtbebauten Bezirken in das Umland ab und nimmt man an, daß sie ihren Wohnort zehn Kilometer von ihrem Arbeitsort entfernt wählen, so hat dies zur Folge, daß wieder zumindest eine zweispurige Straße zwischen den neuen Wohnorten und dem Zentrum gebaut werden muß. Kalkuliert man nun die durchschnittlichen Kosten, dann wird bei vorsichtiger Abschätzung des Geldbedarfs der Bau dieser Straße zumindest doppelt so teuer wie der Bau von Garagen sein, mit denen es gelungen wäre, die Einwohner im städtischen Gebiet zu halten, ganz abgesehen davon, daß das erhöhte Verkehrsaufkommen natürlich erhöhte Umweltbelastungen bewirkt, daß dies wieder einen Verlust an Lebensqualität bedeutet und daß wieder ein Suchen nach den Parkplätzen eintritt.

Entscheidend für die Zukunft wird daher die Lösung des ruhenden Verkehrs und die Zurverfügungstellung von Geldern für den Garagenbau sein, um die finanzielle Basis für die Lösung der Verkehrsprobleme zu schaffen. Zur prinzipiellen Aussage, die auch von den führenden sozialistischen Kommunalpolitikern immer wieder getroffen wird, hier insbesondere auch von Finanzstadtrat Mayr, daß es keinen kommunalen Garagenbau geben soll, meine sehr geehrten Damen und Herren, darf ich sagen, daß mich diese Aussage durchaus beeindruckt hat. Bei einem Überdenken der Situation meine ich aber trotzdem, daß es eigentlich keinen qualitativen Unterschied zwischen dem Bau von Freilandstraßen aus Bundes- und Landesmitteln und dem Bau von gestapelten Flächen für den ruhenden Verkehr, also spricht für Parkgaragen, gibt.

Wenn eine Studie des Instituts für Stadtforschung außerdem besagt, daß in Wien innerhalb der nächsten Jahre 30.000 zusätzliche Stellplätze gebraucht werden, dann sind diese Flächen einfach zu schaffen, und es ist ein geringer Trost, wenn Herr Stadtrat Hatzl dann gegenüber der "AZ" erklärt, daß wir 200 zusätzliche Polizisten zur Überwachung des ruhenden Verkehrs benötigen. Auch das sogenannte Parkpickerl, meine Damen und Herren, wie auch immer man dazu stehen mag, scheint einen zusätzlichen bürokratischen Aufwand zu bedeuten. Ich meine, daß man auch darüber durchaus nachdenken kann, daß dies aber nur eine kurzfristige Lösung darstellen kann und das Problem nicht an der Wurzel packt. Ich meine, daß wir in Wien darangehen sollten, endlich einen Maßnahmenkatalog zu verwirklichen, der etwa so aussehen kann:

Erstens. Bau von Parkgaragen in der Innenstadt sowie bei Geschäfts- und Bezirkszentren, Fußgängerzonen, Bahnhöfen, S- und U-Bahn-Stationen. Diese Parkgaragen sind rangmäßig gleich zu betrachten wie die Bauvorhaben von Freilandstraßen oder Straßen, die im zum Teil erheblichen Ausmaß aus Bundes- und Landesmitteln gebaut werden.

Zweitens. Überall dort, wo die Gemeinde oder der Bund Maßnahmen setzen, die zu einem Verlust von Parkraum führen, ist die Gemeinde verpflichtet, Ersatzflächen beziehungsweise Ersatzparkflächen zu schaffen.

Drittens. Für die Wohnbevölkerung in Fußgängerzonen und verkehrssarmen Zonen sind Sonderregelungen zu schaffen, wie zum Beispiel verbilligte Abstellplätze in Parkgaragen. Es kann nicht so sein, daß man ganze weite Bereiche zu Fußgängerzonen erklärt, dort überhaupt nicht mehr hinfahren kann und die Kosten, die dieses Unternehmen verursacht, alleine den Bewohnern dieser Bereiche aufbürdet.

Die Frage, ob dann die Überwachung der Einhaltung der von der Landesregierung angeordneten Kontrollmaßnahmen, wie wir sie heute beschließen, durch besonders ermächtigte Organe der Stadt Wien erfolgen soll, ist daher, meine Damen und Herren, zweitrangig. Tatsache ist das Versagen der sozialistischen Verkehrspolitik in Wien. Neben all den Ärgernissen, die wir miterlebt haben und die wir Bürger eigentlich täglich spüren, kommen jetzt noch die Kosten für zusätzliche Beamte dazu.

Schlußendlich erlaube ich mir festzustellen: Wir stimmen der heutigen Gesetzesvorlage zu, weil es ja tatsächlich nicht Aufgabe der Polizei sein kann, wegen der verfehlten Verkehrspolitik und der teilweise

verfehlten Stadtplanung der vergangenen Jahre immer mehr Polizeibeamte abzustellen, die dann kaum mehr ihren eigentlichen Aufgaben nachkommen können, so daß die Sicherheit der Stadt darunter leidet. (Beifall bei der FPÖ.)

Präsident Ing. **Hofmann**: Als nächster Redner ist Herr Abg. Neumann zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abg. **Neumann**: Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Berichterstatter! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Vizebürgermeister Hans Mayr ist der inoffizielle und völlig unbestrittene österreichische Staatsmeister im politischen Theaterdonner. Keiner läßt die Muskeln so schön spielen wie er. Wenn andere Politiker bei der SPÖ schon längst vernünftig geworden sind oder die Vernunft einkehrt, Hans Mayr geht schnurgerade seinen Weg weiter, auch wenn er oft in die falsche Richtung geht. Daß er dabei oft und immer öfter von der eigenen Gemeinderatsfraktion zurückgepiffen wird, steht auf einem anderen Blatt. So beispielsweise auch beim heute zur Diskussion stehenden Wiener Parkometerabgabegesetz. Der Innenminister Franz Löschnak, paradoxerweise ein krenzierter Rathausbeamter, hat Mitte März 1989 festgestellt, daß die Bundespolizei die Einhebung der Kurzparkgebühr in Wien nicht länger so intensiv wie bisher kontrollieren will. Wir stimmen mit Minister Löschnak durchaus überein, wenn er meint, die Exekutive sollte sich von sogenannten "artfremden" Tätigkeiten absetzen und sich künftig auf ihre ursprünglichen Aufgabenstellungen konzentrieren. Wir geben Minister Löschnak weiters recht, wenn er wörtlich feststellt: "In den blauen Zonen zu kontrollieren, kann nicht Aufgabe eines Exekutivorgans sein, das zumindest zwei Jahre lang geschult worden ist." Eine an sich völlig klare Sache. Das funktioniert in Graz, der zweitgrößten Stadt Österreichs. Warum soll das nicht in der größten Stadt, in Wien, funktionieren?

Doch halt! An dieser Stelle griff Vizebürgermeister Hans Mayr ins Geschehen ein, und was er vorzubringen wußte, verdient unser aller Interesse. Zunächst stellte er fest, daß das für ihn unter gar keinen Umständen in Frage käme und meinte wörtlich - ich zitiere "Die Presse" vom 16. -, "daß die Vorstellungen von Innenminister Löschnak unökonomisch und jedenfalls bis 30. Juni 89 nicht durchführbar seien." Meine Damen und Herren, wenn Vizebürgermeister Mayr tatsächlich recht gehabt hätte, müßten wir uns heute nicht mit dieser Frage, vor allem mit der Neuordnung ab 1. Juli, befassen. Gegenüber dem Kurier erklärt er wörtlich: "Die Überwachung ist gesetzlich geregelt."

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir alle sind nicht unfehlbar. Wir beschließen Gesetze im guten Glauben daran, daß eine vernünftige Handlung im Interesse der Allgemeinheit gesetzt wurde. Wenn sich die Bedingungen verändern, wenn sich Gesetze trotz bester Absicht als unpraktikabel herausstellen, dann ändern wir dieses Gesetz mit allen politischen Konsequenzen und Folgen. Der Sinn eines Landtages besteht ja in erster Linie darin, gute und durchführbare Gesetze für einen möglichst reibungslosen Ablauf und das Zusammenleben der Bürger in dieser Stadt zu diskutieren und zu beschließen. Der Sinn der Demokratie besteht ja nicht zuletzt auch darin, daß Gesetze nicht sakrosankt sind, sondern daß man sie ändern und verbessern soll, wo sie zu ändern und zu besseren sind.

Herr Vizebürgermeister, ich hoffe, daß Sie mir in diesem Punkt zustimmen, daß gesetzliche Regelungen nicht für alle Zeiten zu gelten haben!

Und noch etwas sagte Herr Vizebürgermeister Mayr wörtlich - wiederum zitiere ich den "Kurier" vom 20. März 89 : "Man kann nicht einfach Bundesaufgaben abwälzen." Das erscheint mir eine föderalistisch bedenkliche Einstellung zu sein. Seit ewigen Zeiten bewegt sich die Demokratiediskussion - weiß Gott nicht allein hier in Österreich oder in Wien - darum, den seiner Natur nach machtbewußten und nach Omnipotenz strebenden Zentralstaat zu entflechten und zu entmachten und die politischen Entscheidungen auf die kleineren Gebietskörperschaften, an den Ort des Geschehens, in die unmittelbare Nähe des Bürgers zu verlagern. Ich kenne keine Diktatur, die nicht alle politische und wirtschaftliche Macht dem Zentralstaat zuordnen möchte, aber ich kenne auch keine Demokratie, wo

nicht die Gemeinden und die Länder größere Aufgaben und Verwaltungsbereiche wollen. Ist das in Wien anders? Gehen da die Uhren anders? Ist es denn tatsächlich Ihre politische Absicht, alle Kompetenzen und alle Verantwortung an den Zentralstaat abzutreten?

Wir von der Wiener Volkspartei werden und können Ihnen bei diesem Weg nicht folgen und ich will hier bestimmt keine politische Geste setzen, wenn mir die Haltung der Wiener SPÖ-Fraktion hier im Landtag, aber auch die von Planungsstadtrat Swoboda, Respekt abringt. Meine sehr geehrten Damen und Herren, es ist sicherlich nicht unsere Aufgabe, die Wiener SPÖ vor Herrn Vizebürgermeister Mayr in Schutz zu nehmen. Das haben die Delegierten zum letzten SPÖ-Landesparteitag in sehr hohem Maße selbst besorgt. Und daß wir heute hier im Wiener Landtag über ein Parkometerabgabegesetz reden, ist ganz bestimmt darauf zurückzuführen, daß sich die SPÖ-Fraktion in dieser Angelegenheit zu einem wesentlichen Teil unseren Vorstellungen angeschlossen hat.

Wir freuen uns darüber, daß die SPÖ am 24. April im Wiener Landtag einen Antrag einbrachte, der ab 1. Juli 1989 die Überwachung und Kontrolle der Autos in den Wiener Kurzparkzonen vorsieht. Davor haben Sie, Herr Vizebürgermeister Mayr, mit Herrn Innenminister Löschnak ein - ich zitiere wörtlich - "konstruktives Gespräch" geführt. Da Sie von Minister Löschnak ganz offensichtlich überzeugt und umgestimmt worden sind, ist der Umkehrschluß zulässig, daß Sie davor destruktiv argumentiert haben. Auch die Haltung Ihrer Partei zu Ihrem Standpunkt in dieser Frage läßt keine andere Interpretation zu.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir von der Wiener Volkspartei werden diesem Gesetz zustimmen. Wir machen das in der Überzeugung, daß man auch über die Frage der Privatisierung dieser Dienstleistung in diesem Haus noch sprechen soll und sprechen wird. Dieses Service muß nicht von Magistratsbeamten erbracht werden, dafür gibt es private Firmen und eine davon, die Firma Hellwacht, hat ganz konkret ihre Dienste dafür angeboten. Private Wachorgane müßten lediglich in ein besonderes Vertragsverhältnis zur Gemeinde Wien gestellt werden, um als Organe der Stadt Wien auch Organmandate ausstellen zu können. Das ist rechtlich und technisch leicht machbar und es wäre ein sinnvolles Beispiel für die Entlastung der öffentlichen Hand.

Meine Damen und Herren, daß das Parkplatzproblem ein zentrales Problem der Bezirke innerhalb des Gürtels ist, scheint in diesem Haus unbestritten. Umso unverständlicher ist es, daß sich die Verantwortlichen der sozialistischen Rathausmehrheit noch immer nicht zur Einführung einer Ausnahmegenehmigung in Kurzparkzonen - auch Parkpickerl genannt - durchringen können. In anderen österreichischen Städten funktioniert es schon längst mit gutem Erfolg. Die gesetzlichen Grundlagen sind geschaffen. Bei der Arbeiterkammer und bei vielen Politikern der SPÖ ist man sich über die Notwendigkeit eines solchen Parkpickerls schon längst im klaren, nur scheitert es immer wieder am Veto des Wiener Bürgermeisters, der im Alleingang und mit längst widerlegten Argumenten die Einführung verzögert und verhindert.

Ich erlaube mir daher, namens meines Kollegen Mag. Dipl.-Ing. Roderich Regler und in meinem Namen folgenden Beschlußantrag einzubringen:

"Der Wiener Landtag möge beschließen:

Das Land Wien möge die rechtlichen Voraussetzungen zur Einführung sogenannter Parkpickerln in Kurzparkzonen im Sinne der Straßenverkehrsordnungsnovelle 1986 schaffen. Die Wohnbevölkerung in dichtverbauten innerstädtischen Gebieten oder Bezirkszentren soll dadurch die Möglichkeit erhalten, innerhalb der Kurzparkzonen ihres Gebietes dauernd oder zu bestimmten Zeiten ohne Parkschein zu parken.

In formeller Hinsicht beantragen wir die Zuweisung dieses Antrages an die Amtsführende Stadträtin für Konsumentenschutz, Frauenfragen, Recht- und Bürgerdienst."

Meine sehr geehrten Damen und Herren, mit dem heutigen Gesetzesbeschluß ist ein Schritt unternommen worden, die Parkplatzmisere in Wien besser zu bekämpfen. Setzen Sie von der Wiener SPÖ

auch die Schritte in Richtung Privatisierung der Überwachung und in Richtung Parkpickerl. Die Wiener Bevölkerung wird es Ihnen danken. (Beifall bei der ÖVP.)

Präsident Ing. **Hofmann**: Meine Damen und Herren, bevor ich dem nächsten Redner, Herrn Abg. Oblasser, das Wort erteile, möchte ich mitteilen, daß wir uns hier in einer Sitzung des Wiener Landtages und nicht in einer Sitzung des Nationalrates befinden. Ich ersuche das zu respektieren. - Wollen Sie das freiwillig machen, Frau Abgeordnete, oder... Wir befinden uns hier in einer Sitzung des Wiener Landtages! (Abg. Zeihsel: Sie ist ja Bundesratsmitglied!) Entschuldigen Sie, es war mein Fehler, ich habe Sie schon zur Nationalrätin gemacht. Ich bin meiner Zeit voraus, immer schon gewesen. (Bundesrätin Dr. Heide Schmidt: Meiner!)

Am Wort ist Herr Abg. Oblasser.

Abg. **Oblasser**: Herr Präsident! Herr Vizebürgermeister! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Lassen Sie mich ganz zu Beginn meines Debattenbeitrages auf einen Satz eingehen, den mein Vorredner strapaziert hat, weil ich glaube, daß diese Äußerung doch klargestellt werden muß.

Herr Abg. Neumann hat gemeint, Herr Vizebürgermeister Mayr müßte vor der eigenen Fraktion in Schutz genommen werden. Ich möchte das mit aller Deutlichkeit zurückweisen und darauf hinweisen, daß Vizebürgermeister Mayr als Landesparteiobmann der Sozialisten in Wien gewählt wurde, kürzlich neuerlich gewählt wurde und daß dieses Procedere für den Parteiobmann der Wiener Volkspartei Erhard Busek noch aussteht. Wenn man sich sein Ergebnis am Bundesparteitag anschaut, kommen schon noch Zweifel auf. (Beifall bei der SPÖ. - Amtsf. StR. Hatzl: Vielleicht tritt der Busek gar nicht mehr an!) Ansonsten wird der Herr Vizebürgermeister zu den sehr persönlichen Äußerungen des Herrn Kollegen Neumann wahrscheinlich noch Stellung nehmen. (Abg. Dr. Goller: Wir sind im Landtag, Herr Kollege: Landeshauptmann-Stellvertreter!)

Auch auf Kollegen Pawkowicz möchte ich gleich zu Beginn eingehen. Er hat gemeint, diese Neuregelung löse das Problem in keiner Weise. Er spricht von einem Scheitern der sozialistischen Verkehrspolitik und meint, daß es den Wunsch der Bevölkerung nach Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs gibt. Natürlich, es ist keine Frage, daß die Bevölkerung die Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs möchte. Von einem Scheitern der Verkehrspolitik kann man aber überhaupt nicht sprechen. Da muß man sich schon anschauen, was in den letzten Jahren hier in dieser Stadt auf diesem Sektor geschehen ist und was passiert ist, um dieses Volksbegehren auch entsprechend umzusetzen.

Es ist überhaupt keine Frage, daß der öffentliche Verkehr in Wien attraktiver geworden ist. Alle Zahlen sprechen dafür, auch die Passagierzahlen der Verkehrsbetriebe in Wien. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf dem U-Bahn-Sektor schreitet Tag für Tag fort. Auch heuer wird wieder eine neue Linie in Betrieb genommen werden, die Linie U 6. Wir haben Verlängerungsverhandlungen mit dem Bund in Richtung 21. Bezirk und Sie wissen genau, daß die U 3 schon sehr weit fortgeschritten ist. Aber nicht nur auf diesem Sektor, auch bei den S-Bahnen und bei den Autobussen gibt es Verbesserungen. Das Autobusnetz wurde verbessert, ausgeweitet und auch die Frequenzen sind dichter geworden. Das heißt, man kann davon sprechen, daß der öffentliche Verkehr in Wien attraktiver geworden ist, was die Zahlen der Passagiere Tag für Tag beweisen.

Herr Abg. Pawkowicz hat auch davon gesprochen, daß die Regelung die Kurzparkzonen betreffend nur Sinn auf dem fiskalischen Sektor hat. Auch das ist, glaube ich, sehr verkürzt gesehen. Man muß doch zur Kenntnis nehmen, daß die Kurzparkzonen einen ganz wichtigen Bereich für den Wirtschaftsverkehr darstellen. Alle Lieferanten, Einkäufer, Kunden, aber auch Besucher von Ämtern und öffentlichen Stellen sind sehr froh darüber, wenn es Kurzparkzonen gibt, wo sie kurzfristig ihr Auto abstellen und dann ihren Geschäften nachkommen können. Es ist nun einmal so, daß die Disziplin der Autofahrer in Wien eine sehr schlechte ist. Es gibt ja nördlich der Alpen, meine ich, kaum eine Großstadt, wo Autofahrer ihr

Kraftfahrzeug mit so wenig Disziplin dort abstellen, wo es ihnen gerade paßt. Und da sind Maßnahmen vorgeschlagen worden, natürlich auch diese Maßnahmen, Buspuren einzuführen. Das geschieht ja auch laufend, aber man muß doch auch zur Kenntnis nehmen, daß es überall dort, wo diese Vorschläge kommen, so etwas zu tun, natürlich auch Widerstände in der Bevölkerung und auch in den Bezirken gibt. Wir haben Beschleunigungsmaßnahmen nicht durchführen können, zurückstellen müssen, weil Bezirksvorsteher die Meinung vertreten haben, das gehe in ihrem Bezirk nicht, da gehen Parkplätze verloren, das können sie bei der Bevölkerung nicht durchdrücken. Wenn so die Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs ausschaut, daß die Verkehrsbetriebe Konzepte vorschlagen, der zuständige Stadtrat Hatzl das auch tut und dann einzelne Bezirksvorsteher sagen, das geht in ihrem Bezirk nicht, dann muß man auch dieses Argument sehen und darf sich nicht darauf ausreden, daß die Stadt zuwenig getan hat.

Es ist heute schon davon gesprochen worden, daß der Beschluß über die Novelle zum Parkometergesetz ja eigentlich dadurch notwendig geworden ist, weil die Bundesbehörden ihrer Verpflichtung nicht ausreichend nachkommen oder nachkommen können. Da gibt es sehr viele Argumente pro und kontra. Eines jedenfalls steht fest, daß nämlich das Land Wien dem Bund nun einen Schritt entgegenkommt und mit dieser Neuregelung versucht, die Bundesbehörden zu ermutigen, dadurch daß es die Kurzparkzonenüberwachung selbst vornimmt, daß die Bundespolizei dann wenigstens die anderen Vorschriften wie das Parken in Halteverboten, das Parken in der 5-Meter-Zone, im Gehsteigbereich, auf Schutzwegen et cetera, et cetera stärker kontrolliert.

Wir haben Schätzungen, daß die mangelnde Überwachung des ruhenden Verkehrs die Stadt Wien jährlich zwischen 100 und 150 Millionen Schilling an Einnahmenentfall kostet, weil ganz einfach niemand nachprüft, ob diese Kraftfahrzeuge auch entsprechend mit Kurzparkkarten ausgestattet sind. Wenn nun in Hinkunft 100 oder 120 Beamte der Stadt Wien dem nachkommen werden, so ist das zumindest ein Zeichen dafür, daß wir gewillt sind, die fiskalischen Aspekte sehr genau zu sehen, aber darüber hinaus natürlich auch die Frage des ruhenden Verkehrs an sich und der Disziplin der Autofahrer.

Wir stehen vor der Tatsache, daß der Parkraum immer knapper wird. Wir haben mit 1. Jänner 1989 einen Fahrzeugstand von 665.464 Kraftfahrzeugen in Wien, um rund 14.000 mehr als noch ein Jahr zuvor. Davon sind knapp 524.000 Personenkraftwagen, auch um 10.800 mehr als im Jahr zuvor. Nur zum Vergleich: Wir haben in Wien von 1971 bis 1981 im Zusammenhang mit den Wohnbauten an Garagenplätzen rund 26.000 insgesamt errichtet. Das zeigt, daß das Defizit an Stellplatz von Jahr zu Jahr wächst, und es zeigt auch, daß die Bewältigung des ruhenden Verkehrs ein Schwerpunkt unserer Arbeit in den kommenden Monaten und Jahren sein wird.

Die Parkraumbewirtschaftung, die sich zwangsläufig daraus ergibt, erfordert, daß wir uns damit beschäftigen müssen, wie wir den Einkaufs- und Wirtschaftsverkehr verbessern können. Das wird sicherlich auch dazu führen, daß in einzelnen Straßen Kurzparkzonen ausgeweitet werden, und es ist natürlich auch zu überlegen, ob es überhaupt zu einer generellen Gebühr für das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichen Flächen kommt. Wien ist nicht die erste Stadt, die das in manchen Bereichen probiert. Man müßte diese Überlegung prüfen und schauen, wo die Vorteile und die Nachteile liegen.

Eines jedenfalls steht fest: Mit den erzielten Mehreinnahmen, da gebe ich Stadtrat Pawkowicz recht, sollte der Garagenbau noch stärker als bisher gefördert werden. Es geht nicht nur darum, daß wir kommerzielle Garagen rund um den Ring errichten, die sicher gut ausgelastet sein werden und vor allem auch im Hinblick auf den Tourismus sind, sondern wir brauchen darüber hinaus natürlich auch Garagen für die Wohnbevölkerung, die in einer Form errichtet werden müssen, daß sie auch vom Preis, vom Tarif und von der Miete her akzeptiert werden. Da bietet sich natürlich zwangsläufig eine billigere Form des Garagenbaus an. Die Tiefgarage kostet ungefähr sechsmal soviel wie ein Parkplatz auf einer Park-and-ride-Fläche und in der Mitte etwa liegt der Preis für eine Hochgarage. Da taucht aber die Schwierigkeit

auf, daß überall dort, wo solche Flächen für den Hochgaragenbau vorgeschlagen werden, sehr häufig Einwände von den Bezirken kommen, weil die Anrainer keine große Freude damit haben und sagen, daß sie das in ihrer Umgebung nicht haben wollen, obwohl es genügend Beispiele dafür gibt, daß solche Garagen auch architektonisch vertretbar, ansehnlich und in ihrer Wirkung sehr effizient sind. Das heißt, wir müßten auch mit den Bezirken darüber reden, auf welchen Flächen sie solche Garagen haben wollen.

Natürlich taucht ein großes Problem auf, nämlich die Frage der Stadterneuerung, das man auch nicht außer Acht lassen darf. In den Stadterneuerungsgebieten werden Wohnungen zusammengelegt, modernisiert. Es ziehen jüngere Familien mit einem, oft mit zwei Kraftfahrzeugen, ein. Die fragen dann, wo sie ihr Auto hinstellen sollen, denn die jetzige Verpflichtung aufgrund der Bauordnung oder auch die Möglichkeiten der Wohnbauförderung gestatten es ja nicht, in den Stadterneuerungsgebieten Vorschriften über die Errichtung neuer Abstellflächen zu machen. Auch diesem Bereich sollte man daher verstärkt Augenmerk zuwenden, weil sonst die Attraktivität dieser renovierten Wohnungen leidet und sie nicht mehr so gefragt sind, wie sie es eigentlich sein müßten.

Abg. Neumann hat auch die Frage angeschnitten, ob man nicht in manchen Stadtteilen - er spricht da am liebsten vom 1. Bezirk, aber auf den kann es ja nicht beschränkt sein - eine Ausnahmeregelung für die Wohnbevölkerung bei der Benützung von Kurzparkzonen schaffen sollte. Sie wissen ja, daß das seit der 13. StVO-Novelle, das war im 86er Jahr, rechtlich möglich ist und es auch schon Versuche gegeben hat, zum Beispiel auch in Graz. Da muß man allerdings sagen, daß Graz ein Spezialfall insofern ist, als es in Graz im innerstädtischen Bereich praktisch keine Garagen gibt und man daher eine Regelung gesucht hat, um für die Anrainer Abstellflächen zu schaffen. In Graz braucht man den Meldezettel, den Zulassungsschein und muß die entsprechenden Stempelgebühren bezahlen. Wir haben uns auch in meiner Fraktion sehr lange und eingehend mit dieser Frage beschäftigt, haben das ausführlich diskutiert und haben dann doch gemeint, daß die Probleme, die dabei anfallen, größer als der Nutzen sind, der daraus erwachsen könnte, denn eine Bevorrechtung für die Wohnbevölkerung könnte diese natürlich davon abhalten, in Garagen zu fahren. Wir wissen ja, daß die innerstädtischen Garagen nicht unbedingt die billigsten sind.

Weiters besteht bei der Ausnahmewilligung zum Dauerparken auch die Gefahr, daß der eigentliche Sinn der Kurzparkzonen zerstört wird. Wenn ich etwa, ich bleibe beim 1. Bezirk, in diesem Bereich die Möglichkeit eröffne, daß Anrainer, die dort gemeldet sind, dort ständig parken können, dann geht ja der Sinn der Kurzparkzone in Wirklichkeit verloren. Und natürlich gibt es aufgrund des sehr liberalen Meldegesetzes, das wir in Österreich haben, auch die Möglichkeit, daß es zu Scheinmeldungen kommt. Wer soll denn das alles überprüfen? (Abg. Neumann: Herr Kollege, das funktioniert ja woanders auch!) Ich glaube, daß damit dem Mißbrauch Tür und Tor geöffnet wird. Es könnte natürlich auch nicht nur auf einen Bezirk beschränkt bleiben, da Wien ja auch noch 22 andere Bezirke hat. Auch dort würden die Wünsche danach kommen, mit all den Problemen, die ich aufgezeigt habe. Daher haben wir uns in meiner Fraktion entschlossen, diesem Gedanken nicht näherzutreten.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich noch eines sagen: Wir werden mit dem Problem des ruhenden Verkehrs Tag für Tag intensiver und stärker konfrontiert. Die Zukunftspunkte, da denke ich vor allem an die Weltausstellung 1995, zwingen uns geradezu, hier mehr zu tun, es rascher zu tun, auch an die Schmerzgrenze mancher zu gehen und auch radikale Maßnahmen zu setzen, die uns nicht immer den Beifall der Leute einbringen, denn es wird ganz einfach nicht möglich sein, mit diesen gigantischen Verkehrsproblemen, die da auf uns zukommen, mit den jetzigen Maßnahmen auszukommen. Es werden täglich Zehntausende mit Autobussen, mit Personenkraftwagen nach Wien kommen und versuchen, ihr Fahrzeug irgendwo abzustellen, um die Weltausstellung besuchen zu können.

Da werden sehr große Probleme auf uns zukommen. Ich meine daher, daß es dringend geboten ist, alles was in diesem Bereich denkbar ist, zu überlegen und es auch dort durchzusetzen, wo man nicht den Beifall der Masse finden wird.

Wir haben im 1. Bezirk eine große Problematik insofern, als natürlich die Bevölkerung, die dort wohnt, gezwungen ist, ihr Auto in sehr teuren Garagen abzustellen. Wir wissen alle, daß die Garagen im 1. Bezirk nicht billig sind. Ich darf aber trotzdem daran erinnern, daß Bürgermeister Zilk erst vor einiger Zeit eine Aktion mit Parkgaragen gestartet hat, wo es zu einem günstigen Tarif, bereits ab 320 Schilling im Monat, möglich ist, Autos während der Nacht und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen in diese Garagen zu stellen. Das war als Hilfe gedacht, damit Bewohner solcher zentraler Gebiete, wie es der 1. Bezirk ist, die Möglichkeit haben, ihr Fahrzeug zumindest nächtens und am Wochenende einigermaßen kostengünstig abzustellen. (Abg. Neumann: Nur funktioniert die Aktion nicht, das wissen Sie auch!) Ich weiß, es haben sich bisher nur etwa 150 Personen bereiterklärt, das zu tun. Da muß man sich halt anschauen, warum das so ist und wo die Probleme liegen. Vielleicht kann man diese Aktion verbessern. Nur eines, Herr Kollege Neumann, ist ganz sicher: Wenn man die grünen Zonen mit einem Pickerl einführt, dann werden die 150 dort auch nicht mehr hineinfahren, sondern werden sich im 1. Bezirk hinstellen, mit dem Recht darauf, dort parken zu können. (Abg. Neumann: Das stimmt ja überhaupt nicht!) Sie widersprechen sich ja ganz gigantisch, wenn Sie hier mit diesem Zwischenruf kommen. (Abg. Neumann: Es gibt unendliche Beispiele, daß es funktioniert! Die wollen Sie nicht zur Kenntnis nehmen!) Es hat sich ja schon bei vielen Fragen gezeigt, daß Ihre Beispiele widerlegt werden, auch in diesem Fall ist es ja so. Diese unendlichen Beispiele sind ja ein Teil einer unendlichen Geschichte, die Sie erfunden haben.

Ich möchte mich damit gar nicht mehr länger beschäftigen, sondern möchte ganz ernst sagen: Nützen wird die zur Verfügung stehende Zeit für das Großereignis 1995. Nützen wird diese Zeit für eine umfassende Regelung des ruhenden Verkehrs und gehen wir neue Wege, wenn wir nicht im Verkehr ersticken wollen. Sorgen wir dafür, daß unsere historisch wunderbaren Straßen und Plätze nicht von Tonnen von Blech zugedeckt werden. Wir haben noch etwas Zeit, um diese Dinge in Angriff zu nehmen. In wenigen Jahren wird uns das Problem derartig über den Kopf wachsen, daß es überhaupt keine Lösungsansätze mehr geben kann. Ich meine daher, daß wir bestens beraten sind, dem heutigen Gesetz zuzustimmen, weil es ein kleiner Schritt in die richtige Richtung ist. Darüber hinaus werden wir aber noch eine Reihe von Dingen tun müssen, um den ruhenden Verkehr in Wien unter Kontrolle zu bringen. (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident Ing. Hofmann: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich erkläre die Verhandlungen für geschlossen und erteile dem Herrn Berichterstatter das Schlußwort.

Berichterstatter Landeshauptmann-Stellvertreter Mayr: Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren des Wiener Landtages! Ich muß hier die Feststellung treffen, daß mich die Ausführungen des Herrn Landtagsabgeordneten Pawkowicz sehr stark beeindruckt haben. Seine starke Aussage, daß es eine verfehlte Verkehrspolitik in Wien gibt, die uns zwingt zu strafen, hat mich dazu veranlaßt, einmal nachzudenken. Wenn in Wien, in einer Großstadt mit eineinhalb Millionen Einwohnern, dieses Problem nicht gelöst ist und es Schuld der Stadtverwaltung ist, dann müßte es doch anderswo gelöst sein und man bräuchte nicht zu strafen. Nehmen wir eine Stadt, die sicher nicht verdächtig ist, daß sie eine sozialistische Gemeindeverwaltung hat, nehmen wir New York. Meine persönlichen Erfahrungen sind gänzlich anders. Wenn Sie in Manhattan versuchen, eine Viertelstunde lang irgendwo stehenzubleiben, wo Sie das nicht dürfen, dann finden Sie Ihr Auto nicht mehr, wenn Sie zurückkommen. Ich habe also nach langem Nachdenken keine Stadt der Welt gefunden, die das Problem so lösen konnte, daß die einander widersprechenden Interessen vom fließenden Verkehr und vom ruhenden Verkehr wirklich gelöst worden wären.

Ich muß aber auch gestehen, mich hätte es viel mehr beeindruckt, wenn Herr Stadtrat Pawkowicz zumindest eine konkrete Maßnahme vorgeschlagen hätte, denn wenn er aufgezeigt hätte, wo man eine Hochgarage bauen könnte, wenn er einen Standort genannt hätte, wenn er eine Möglichkeit aufgezeigt hätte, dann wäre er sehr rasch in eine sehr intensive Diskussion mit den Anrainern und mit der Umgebung gekommen.

Sehen Sie, meine Damen und Herren, es ist ja so einfach, generelle Erklärungen abzugeben. Es gehört zur Freiheit - lassen Sie mich das vorangehende Hauptwort streichen, zu welcher Freiheit es gehört - der Opposition, einander widersprechende und einander ausschließende Dinge in einem Atemzug zu verlangen.

Ein Beispiel: In einer freiheitlichen Gesellschaftsordnung dürfen Verkehrsmittel und die Verwendung des Verkehrsmittels nicht durch Administration und Gesetz eingeschränkt werden, aber gleichzeitig wird die totale Planung verlangt. Das kann man ja leicht tun, wenn man keine Verantwortung für das trägt, was man verlangt. Man kann auch sehr leicht, wie es Herr Stadtrat Pawkowicz getan hat, das Postulat aufstellen: Die Gemeinde wird verpflichtet, Garagenplätze zu schaffen, wenn Parkraum durch Maßnahmen weniger wird.

Ich würde vorschlagen, meine Damen und Herren, doch einmal einen Bleistift zur Hand zu nehmen, ein zwar sehr altmodisches, aber immer noch sehr wichtiges Hilfsmittel. 14.000 Autos gibt es pro Jahr mehr. Durch Maßnahmen, die wir alle miteinander befürworten, die Schaffung von verkehrsarmen Zonen, die Schaffung von mehr Grün in den Straßen Wiens, wird der vorhandene Parkplatz weniger. Für ein Auto rechnet man in einer Parkgarage einen Stellplatzbedarf von 25 Quadratmetern, denn das Auto muß ja nicht nur stehen, es muß ja auch hinein und hinaus können. Das ergibt für 14.000 Autos eine Parkfläche von 350.000 Quadratmetern. Wenn ich dieselben Autos auf öffentlichem Gut unterbringe, dann brauche ich nur etwa 15 Quadratmeter, weil sich die Zu- und Abfahrt unter Störung des fließenden Verkehrs auf dem öffentlichen Gut abspielt. Das sind aber immer noch 210.000 Quadratmeter jährlich.

Lassen Sie uns die Rechnung weiterführen. Wenn ich also diese Autos in Tiefgaragen unterbringen will, dann kostet ein Tiefgaragenplatz im Schnitt 200.000 Schilling. Ich habe dann, um der Argumentation des Herrn Stadtrates Pawkowicz zu folgen, jährliche Einnahmen von 200 Millionen Schilling, und jährliche Aufwendungen, wenn ich die Autos in Tiefgaragen unterbringen will, von 2,8 Milliarden Schilling. Ich kann als Opposition spielend behaupten, das ginge sich aus. Nur wie man mit jährlich 200 Millionen Schilling an Einnahmen 2,8 Milliarden, also das 14fache, bezahlen will, das bleibt seiner Genialität überlassen.

Wenn ich die billigere Variante anwende, die zweifellos zu erhöhtem Widerstand und zu vielen Problemen in der Bevölkerung führt, nämlich Hochgaragen zu bauen, dann werden die Kosten ohne Berechnung der Grundstücke etwa bei 40 Prozent liegen, das heißt, bei einer Milliarde 120 Millionen Schilling, also immer noch fast beim 6fachen der Einnahmen. Ich gestehe Ihnen offen, dieses Zauberkunststück, Jahr für Jahr den 6fachen oder 10fachen Betrag mit den Einnahmen zu finanzieren, ist noch nicht erfunden. Vielleicht kann mir Kollege Dr. Pawkowicz ein Rechenbeispiel dafür liefern. Vielleicht kann er mir das zeigen, ich werde mich sehr intensiv damit beschäftigen. Ich fürchte nur, es ist meine Aufforderung, das zu konkretisieren, das zu belegen, eine Aufforderung, die in den Wind gesprochen ist, in einen Frühlingswind, der Ende Mai vielleicht ganz angenehm ist, der aber die eine Problematik aufzuweisen hat, daß er nicht realistisch ist.

Herr GR. Neumann ist wieder einen anderen Weg gegangen. Er hat zunächst einmal Zitate aus dem Zusammenhang gerissen und Aussagen teilweise zitiert. Er hat zunächst einmal etwas aufgebaut, was nicht den Fakten entspricht, um dann dagegen argumentieren zu können. Herr Gemeinderat, ich habe nicht nur gesagt, daß man Bundesaufgaben nicht einfach abwälzen kann, sondern ich habe das sehr wohl in den Zusammenhang gestellt, daß die Stadt Wien für diese Bundesaufgaben der

Bundesverwaltung im Wege des Finanzausgleiches die Mittel zur Verfügung stellt. Ich glaube, unsere Vorfahren waren sehr gut beraten, als sie gesagt haben, daß jene Gebietskörperschaft, die eine Aufgabe übernimmt, auch die notwendigen Finanzmittel für die Bewältigung dieser Aufgabe zur Verfügung gestellt bekommen haben muß. Das war mein Ansatzpunkt, den Sie unter den Tisch fallen lassen haben. Ich weiß schon, es wäre schwerer gewesen, dagegen zu argumentieren, aber vielleicht wäre es ehrlicher gewesen. Vielleicht wäre das eine Überlegung, die Sie einmal in Ihre Diskussion einbeziehen sollten.

Meine Damen und Herren, ich bin sehr dafür, daß wir in einer bundesstaatlichen Organisation, wie sie Österreich darstellt, jeweils jener Körperschaft die Aufgaben übertragen, die am bürgernächsten ist und die sie am einfachsten lösen kann. Nur die Haltung, die die Wiener ÖVP eingenommen hat, daß die Stadt Wien die Aufgaben übernehmen soll, dem Bund aber die Mittel dafür bleiben, diese Haltung, Herr Gemeinderat, werde ich nie einnehmen.

Und Sie haben noch etwas verschwiegen: Es ging dem Innenminister nicht nur um die Kurzparkzonen, es ging ihm im Prinzip um die gesamte Überwachung der Straßenverkehrsordnung. Jetzt können Sie, das gebe ich Ihnen gerne zu, sagen, daß ich zunächst eine ganz konträre Gegenposition aufgebaut habe. No na, was soll man denn bei Verhandlungen tun? Wenn einer 100 Prozent von mir verlangt und ich weiß, daß ich mich bei 10 Prozent einigen kann, dann wäre ich ein sehr schlechter Verhandler für die Stadt Wien, wenn ich von vornherein die 10 Prozent anbiete. Man kann zu dieser Gegenposition ja zunächst einmal nur nein sagen und dann im Zuge der Gespräche zu einer für die Stadt Wien vertretbaren Lösung kommen. Diese vertretbare Lösung liegt heute vor.

Bevor ich aber zum Schluß komme: Ich weiß nicht, Herr GR. Neumann, wie Sie zu der Formulierung kommen, die ich hoffentlich ziemlich wörtlich mitgeschrieben habe: "Die Privatisierung dieser Dienstleistung, dieses Service muß nicht von Beamten der Stadt erbracht werden." Ich staune zunächst einmal, daß die Verteilung von Strafmandaten wegen Nichteinhaltung der Straßenverkehrsordnung oder der Gebührenpflicht in der Kurzparkzone, das sind nämlich zwei ganz verschiedene Dinge, als eine Serviceleistung angesehen wird, aber ich nehme gerne zur Kenntnis, daß Sie es als Serviceleistung sehen. Ich habe noch keinen gefunden, der bestraft wurde, weil er sich irrtümlich, absichtlich, gedankenverloren oder sonstwie auf einen falschen Parkplatz gestellt hat, und das als Serviceleistung angesehen hat. Wenn Sie das aber meinen, dann steht es Ihnen frei, das noch deutlicher und noch klarer zu sagen.

Was ich mir aber - na ja, ich möchte nicht nie sagen - nicht gut vorstellen kann, ist, einer privaten Firma das Einheben von Strafmandaten dadurch zu ermöglichen, daß die Gemeinde das Personal anstellt. (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Nicht anstellt! - Angelobt! - Abg. Dr. Goller: Das ist auch nicht notwendig!) Wie kann ich denn ein privates Organ, dessen Einsatz von der Geschäftsführung der Firma Hellwacht angeordnet wird, in rechtlicher Hinsicht als Gemeindebediensteten sehen? (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Die werden vom Landeshauptmann als Straßenaufsichtsorgan angelobt, sind aber natürlich Angestellte der Firma!) Hört das Krachen auf? (Abg. Dr. Goller: Bei uns kracht es!) Dafür kracht es in den Bankreihen. Diese Seite funktioniert. (Abg. Dr. Goller: Das Krachen ist hier bei uns!) Sie irren sich. Es ist die linke Seite, die funktioniert, und nicht die rechte Seite, aber das ist ja ihr ständiger Irrtum. (Heiterkeit im Saal und Beifall bei der SPÖ.) Diesem Irrtum unterliegen Sie laufend. (Abg. Neumann: Aber nur zu 50 Prozent!)

Ich glaube also, meine sehr geehrten Damen und Herren,... (StR. Neusser: Jetzt wechselt er geschwind das Thema!) Ich wechse überhaupt nicht das Thema! (StR. Neusser: Auf der ganzen Welt funktioniert das, Herr Landeshauptmann-Stellvertreter, nur in Wien nicht! - Abg. Jank: Ja, aber nur in Minimundus!) Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir sind auch als Gemeindebeamte rechtlich nicht in der Lage, ein Bundesgesetz zu vollziehen. Rechtlich gesehen würden wir in die Situation eines Anzeigers (Abg. Dr. Goller: Reden Sie sich in keinen Wirbel hinein!) und eines Zeugen im Strafverfahren

vor einer Bundesbehörde kommen. Das hat der Magistrat sehr genau überprüft, weil wir ja sehr gewissenhaft versuchen, jeder Anregung, egal von welcher Seite sie kommt, Folge zu leisten. Etwas anderes, das ist offenbar bei Ihnen ein wenig durcheinandergelassen (Abg. Dr. Goller: Bei uns nicht!), ist die Überwachung einer Gemeindeverordnung über die Kurzparkzone (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Aber das kann doch ein Privater machen, der damit beauftragt wird!) Warum ich das einem Dritten, den ich nur indirekt beeinflussen kann, nicht übergebe, habe ich versucht in der Einleitung zu erklären, Herr Gemeinderat. (Abg. Neumann: Weil es billiger und besser ist, Herr Landeshauptmann-Stellvertreter!) Wenn ich ein Unternehmen führe, dann führe ich dieses Unternehmen zu dem Zweck, Gewinn zu machen. Sind Sie da anderer Meinung? (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Nein! - Wenn er das nicht macht, ist er in der Riemergasse!) Einverstanden, ich unterstreiche Ihre Haltung völlig. Wenn ich daher der Unternehmer bin, der durch die Strafen, die nach der Straßenverkehrsordnung ausgesprochen werden, bezahlt wird, dann muß ich wie jeder andere Unternehmer schauen, daß ich meine Einnahmen optimiere. (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Dann überwacht er effizienter!) Einverstanden, sehr gut. Wenn ich sie so effizient überwache, wie das zum Beispiel in Manhattan geschieht, daß keiner mehr falsch parkt, dann habe ich Einnahmen die gleich Null sind. Daher werde ich nur so effizient überwachen, daß ich mit den Strafmandaten trotzdem noch genügend einnehme. Es kommt mir ungefähr so vor, wie wenn Sie eine Prämie auf Diebstahl für eine private Detektivorganisation einführen würden und erwarteten, daß diese Organisation so effektiv tätig ist, daß kein Diebstahl mehr passiert. Dann hätte der nämlich keine Prämien mehr. Und was alle Steuerpächter, Herr Gemeinderat - ich würde Ihnen empfehlen, einmal die Geschichte nachzulesen, es gibt, ich kann es Ihnen borgen, sehr interessante historische Abhandlungen dazu -, gemacht haben, ist, mit ihrer Steuerpacht eine möglichst hohe Einnahme zu haben. Wenn es um eine Strafe geht, dann muß noch jemand vorhanden sein, der bestraft werden kann. (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Es wären genug!) Wenn ich so rigoros durchgreife, und das wollen Sie ja, daß niemand mehr die Straßenverkehrsordnung übertritt, dann habe ich auch keine Einnahmen mehr. Eine solche Haltung kann ich in keiner privaten Organisation, die ja von den Einnahmen... (Abg. Mag. Dipl.-Ing. Regler: Diesen Zustand wird es nur im Paradies geben, daß sich alle genau an die Parkzeiten halten!)

Herr Kollege, mir würde es schon genügen, ich nehme an, Ihnen auch, wenn es uns gelänge, die Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung auf zehn Prozent zu reduzieren. Wenn Sie das aber tun, dann sinken auch die Strafeinnahmen auf zehn Prozent. Wenn Sie es aber nur um 20 bis 30 Prozent reduzieren, dafür aber die Zahl der Ertappten anheben, dann ist ja das Problem des Parkraumes nicht gelöst. Das ist das, wo ich Ihnen nicht folgen kann. Ich kann doch von einem Privaten nicht verlangen, daß er so rigoros durchgreift, daß es keine Verstöße oder keine wesentlichen Verstöße mehr gibt. Er wird sich der Natur der Dinge nach in erster Linie um seine Einnahmen zu kümmern haben.

Meine Damen und Herren, es wurde ein Beschlußantrag gestellt. Ich habe im Einvernehmen mit dem Klubobmann der ÖVP ergänzt, daß dieser Antrag nicht nur dem Ausschuß für Konsumentenschutz, Frauenfragen, Recht und Bürgerdienst zugewiesen wird, sondern auch dem Planungsausschuß. Ich bitte daher, daß man diesen Antrag den beiden Ausschüssen zuweist, um das Gesamtproblem entsprechend zu sehen. Dem Antrag selbst - er wurde ja von allen Fraktionen anerkannt, ich darf den Schluß daraus ziehen, daß er also nicht so schlecht sein kann - bitte ich noch einmal, Ihre Zustimmung zu geben.

Präsident Ing. Hofmann: Wir kommen nun zur Abstimmung über die Gesetzesvorlage. Ich bitte jene Mitglieder des Landtages, die der Vorlage einschließlich Titel und Eingang zustimmen wollen, die Hand zu erheben. - Der Antrag ist in erster Lesung einstimmig angenommen worden.

Wir kommen zur Beschlußfassung über den von Herrn Abg. Neumann eingebrachten Beschlußantrag. Es wird die Zuweisung an beide vom Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter genannten Ausschüsse beantragt. Wer damit einverstanden ist, den bitte ich um ein Handzeichen. - Auch das ist einstimmig angenommen.

Wenn kein Widerspruch erfolgt, werde ich die zweite Lesung vornehmen lassen. - Widerspruch erfolgt keiner. Ich bitte daher jene Mitglieder des Landtages, die dem Gesetz in zweiter Lesung zustimmen wollen, um ein Zeichen mit der Hand. - Auch in zweiter Lesung ist das Gesetz einstimmig angenommen.

Damit ist die Tagesordnung der heutigen Sitzung erledigt. Tag, Stunde und Tagesordnung der nächsten Sitzung werden auf schriftlichem Weg bekanntgegeben. Die Sitzung des Landtages ist geschlossen.

(Schluß um 10.20 Uhr.)

