

Beschlussantrag

~~AB~~

42

der Gemeinderätin Bettina Emmerling und weiterer Gemeinderatsabgeordneter

betreffend reformiertes und kosteneffizientes Gesamtkonzept für die Parkraumbewirtschaftung in Wien

eingebraucht zu Post Nr 1 (Spezialdebatte Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung) in der 16. Sitzung des Wiener Gemeinderates am 12.12.2016

Durch die aus rein politischen und nicht aus sachlichen Gründen erfolgende unkoordinierte und stückweise Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung der letzten Jahre kommt es zu erheblichen Mehrkosten für den Steuerzahler durch ein Übermaß von Errichtung und Versetzung von technischen Verkehrsleiteinrichtungen, unzählige nutzlose Arbeitsstunden von Magistratsbediensteten und sinnlose Amtswege für die Bürgerinnen und Bürger.

Die bestehende Wiener Parkraumbewirtschaftung ist ein Konzept aus den frühen 1990er Jahren. Mit der Einführung in den dicht bebauten Innenbezirken in zwei Schritten konnten deutliche Erleichterungen für die Wohnbevölkerung wie für die Straßenbenutzer erreicht werden. Die Maßnahmen wurden auch weitgehend von der Bevölkerung akzeptiert. Sie waren damals relativ klar, es gab wenige Ausnahmeregelungen und die eingerichteten Zonen folgten historischen und morphologischen Stadtstrukturen. Auch Besucher der Stadt Wien konnten sich daher leicht zurechtfinden. Die Anforderungen nach § 25 Straßenverkehrsordnung an Kurzparkzonen wurden auch klar erfüllt: sie waren im Interesse der Wohnbevölkerung und dienten zur Erleichterung der Verkehrslage. Seither ist die Zeit nicht stehen geblieben – die Mobilitätsgewohnheiten und die Verkehrsströme haben sich geändert, neue Technologien sind verfügbar. Das Modell der Parkraumbewirtschaftung wurde allerdings in den Grundzügen beibehalten und mit einer Reihe von Zusatz- und Ausnahmeregelungen verkompliziert. Die bewirtschaftete Zone wurde auf Gebiete in den Außenbezirken ausgeweitet, in denen zahlreiche Unternehmer_Innen (v.a. kleine und mittlere Gewerbe- und Handwerksbetriebe) angesiedelt sind, auf deren Interessen nicht oder nur sehr beschränkt Rücksicht genommen wurde.

Während in immer schon stark belasteten Gebieten wie dem 10. Bezirk keine Parkraumbewirtschaftung eingeführt wurde, muss man in bisher wenig belasteten Grünruhelagen am westlichen Stadtrand - z.B. bei der Marswiese oder am Steinhof - nun gleich viel bezahlen wie in der Inneren Stadt. Die bewirtschafteten Gebiete wurden unkoordiniert und stückweise ausgeweitet (z.B. 16. und 17. Bezirk), da offensichtlich ohne ausreichende Grundlagen und ohne entsprechenden Prozess vorgegangen wurde. Eine Fragmentierung und Unübersichtlichkeit des bewirtschafteten Bereichs war die Folge ("Fleckerlteppich"). Die heute bestehenden Regelungen sind daher sehr komplex, stoßen in der Bevölkerung auf wenig Verständnis (was sich auch bei Bürger_innenbefragungen zeigte) und sind für Besucher der Stadt mittlerweile undurchschaubar.

Die Wiener Bürger_innen finanzieren außerdem die öffentliche Straßeninfrastruktur bereits mit zahlreichen Beiträgen, die Kosten für den Parkkleber kommen hier on top – auch in Gegenden, in denen ursprünglich kein Mangel an Parkplätzen bestand. Die Höhe der Parkometerabgabe für Anrainer_Innen hat keinen messbaren Lenkungseffekt. Gebühren für Kurzparkzonen haben nicht den Charakter einer Parkplatz-„Miete“ oder gar den einer ökologischen Abgabe (solches sollte besser im Rahmen einer umfassenden ökologischen Steuerreform berücksichtigt werden), sondern verfolgen das Ziel, das knappe Gut Parkplatz optimal zu verteilen. In zahlreichen Städten

wird daher keine Parkometerabgabe für Anrainer oder eine vergleichbare Abgabe erhoben (z.B. München nur Bearbeitungsgebühr ca. € 30,--/Jahr). Für Unternehmer_innen sollte es nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Plätze ebenfalls Kostenreduktionen geben, um einen belebenden Effekt auf die Wiener Wirtschaft auszulösen.

Der Modal Split in Wien zeigt eine deutlich sinkende Bedeutung des privaten KFZ. Die wahre Herausforderung ist der motorisierte Einpendelverkehr, insbesondere aus dem engeren Wiener Umland. Eine vernünftige Parkraumbewirtschaftung kann nur im Rahmen einer gesamthaften Lösung, die dieses Problem adressiert, funktionieren. Dazu sind vor allem deutlich verbesserte ÖV-Verbindungen in den ersten 2-3 Außenzonen des VOR (z.B. S-Bahn-Verdichtung, Schnellbusse, Umland-Straßenbahnen) in Verbindung mit P+R-Angeboten (kostengünstig im Umland) nötig. Erst unter diesen Voraussetzungen kann eine klare, flächendeckende Parkraumbewirtschaftungslösung in Wien auch flächendeckend Akzeptanz erzielen.

Ein gutes Vierteljahrhundert nach der Einführung des "Parkpickerls" ist es daher an der Zeit, sich über die Konzeption der Parkraumbewirtschaftung grundsätzliche Gedanken zu machen, die nicht zuletzt auch zu Einsparungen im Budget führen sollen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher gemäß § 27 Abs.4 der Geschäftsordnung des Gemeinderates der Stadt Wien folgenden

BESCHLUSSANTRAG

Der Wiener Gemeinderat spricht sich für ein reformiertes und einheitliches Gesamtkonzept für die Parkraumbewirtschaftung in Wien aus. Dafür soll eine umfassende Studie in Auftrag gegeben werden, die unter Berücksichtigung von internationalen Best-Practice-Beispielen klare Empfehlungen für Reformmaßnahmen gibt. Auf Basis dieser Studie soll der Ausschuss für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung konkrete Maßnahmen erarbeiten.

Ziele der Studie sollten jedenfalls sein:

- Entwicklung eines Modells einer zumindest weitgehend flächendeckenden, möglichst einheitlichen und verständlichen Parkraumbewirtschaftung;
- Erarbeitung von kleinräumigen, funktionalen und übersichtlichen Pickerlzonen ("Grätzl") statt dem starren Festhalten an Bezirksgrenzen, was auch die Notwendigkeit von Anrainerparkplätzen obsolet macht;
- Reduktion der Kosten für Bewohner_innen (Parkpickerl) auf eine angemessene Verwaltungsabgabe (analog München);
- Deutliche Erleichterungen für kleine und mittlere Unternehmen, insbesondere:
 - Vereinfachte Voraussetzungen für Betriebe zur Erlangung der Parkkarte für Betriebe (Ausnahmebewilligung) auch für mehr als ein Fahrzeug pro Betrieb;
 - Halbierung der Kosten für die pauschale Entrichtung der Parkometerabgabe (dzt. 2.544 Euro pro Jahr);

- Berücksichtigung von neuen digitalen Technologien zur Parkraumbewirtschaftung;
- Konzipierung von flankierenden Maßnahmen für Einpendler (wie S-Bahn-Verdichtung, Schnellbusse, Umland-Straßenbahnen, P+R-Angebote im Umland).

In formeller Hinsicht wird die sofortige Abstimmung dieses Antrags verlangt.

Wien, 12.12.2016

L. Wimmer *S. Ober* *Rumoresby*
[Signature] *[Signature]*

MAGISTRATSDIREKTION
DER STADT WIEN
abgelehnt
Eing.: 12. DEZ. 2016

PAL-03972-2016/0001-KNE/GAT
Geschäftsstelle Landtag, Gemeinderat,
Landesregierung und Stadtsenat