

PARKEN

von o.Univ.Prof. Hermann Knoflacher
Technische Universität Wien

Einleitung

Die Bedeutung des Parkraumes und seiner Organisation im Verkehrssystem wurde bisher überhaupt nicht seiner Bedeutung entsprechend wahrgenommen. Die Regelung des Parkens erfolgt daher primär nicht im Verkehrsbereich, sondern im Baubereich über die Bau- und die Garagenordnung. Die daraus entstehenden Folgen für die Praxis sind erheblich, wenn auch unbeabsichtigt. In Unkenntnis der Wirkungsmechanismen im Verkehrssystem wird von traditionell ausgebildeten Fachleuten daher statt einer Optimierung für die Stadt eine Einzeloptimierung von menschlicher Aktivität und zugeordneten Parkplätzen durchgeführt. Diese Einzeloptimierung am Objekt führt zu massiven negativen Auswirkungen im gesamten System des Verkehrs, der Stadtwirtschaft und der Finanzen.

Bisherigen Praxis und gesetzliche Grundlagen

Die bisherige Praxis im Umgang mit Fragen des Parkraumes entspricht keineswegs den im Gesetz vorgesehenen Möglichkeiten, die durchaus dazu beitragen können, optimale Lösungen im Gesamtsystem anzustreben. So läßt etwa das Wiener Garagengesetz durchaus zu, Parkplätze in Entfernungen bis zu 500 m vom Objekt einzurichten, was für städtische Verhältnisse die Lösung der meisten Verkehrsprobleme bedeuten würde - würde das die zuständigen Fachabteilung und die dort Sachkundigen verstanden haben und in der Praxis berücksichtigen. Eine sachgemäße Anwendung dieses Gesetzes würde auch dafür sorgen, dass der "Parkdruck" durch den Ankauf von Zweit- und Drittautos wesentlich gemildert wird. Dieser Parkdruck führt zu einer ständigen Korrektur der vorgeschriebenen Stellplätze je Wohneinheit nach oben. Anstatt dieses Problem zu behandeln, passt man sich an.

Die Ausgleichsabgabe, ein Musterbeispiel der Verständnislosigkeit

Kaum eine Regelung weist auf die fundamentalen Denkfehler im Siedlungs- und Verkehrswesen so deutlich hin, wie die sogenannte Ausgleichsabgabe, für nicht hergestellte, vorgeschriebene Stellplätze. Offensichtlich ausgehend von der Überlegung, dass jeder gebauten Struktur auf endlose Zeiten ein Parkplatz zugeordnet werden muß, muß derjenige, der dies nicht macht, eine Ausgleichsabgabe leisten. Diese absurde Regelung hat folgende Aspekte:

1. Entspricht sie einer Denkhaltung, die auch im Mittelalter üblich war, wo man Andersgläubigen zusätzlich Steuern auferlegt hatte, wenn sie in Gebieten "Rechtgläubigen" siedeln wollten.
2. Zwingt diese Ausgleichsabgabe zur Schaffung von Stellplätzen an falschen Orten, nämlich an den Objekten.
3. Verursacht sie enorme Folgekosten, weil durch die Stellplätze der Fahrbahnbau bis in den letzten Winkel geschaffen wird, wodurch sich die Stadt laufend ausdehnen muß.
4. Wird diese Lösung gegen die städtische Wirtschaft, weil die Menschen, die im Auto sitzen beim Supermarkt und nicht im Stadtgeschäft einkaufen.
5. Führt sie massiv zur Zersiedelung, weil Flächen und damit Parkplätze am Stadtrand billig erreichbar werden.
6. Belastet sie das Stadtbudget durch ausufernde Verkehrsinfrastruktur immer mehr.
7. Ist sie die Ursache für Lärm und Abgase sowie Verkehrsunfälle
8. Widerspricht sie dem Verursacherprinzip, weil derjenige, der die Verkehrsprobleme erzeugt, nicht zahlt, hingegen derjenige, der sie vermeidet, zahlen muß.

9. Ist es genaugenommen eine diktatorische Maßnahme der Autoindustrie gegen den Menschen, in dem sie Lebensraum für Autos um einen hohen Preis sicherstellt.
10. Zeigt sie auf, dass das Verkehrssystem nicht den Gesetzen der Marktwirtschaft entspricht. Würde es dies nämlich tun, bräuchte man keine Ausgleichsabgabe, weil der Preis dem Markt entspräche und der Regelungsmechanismus gegeben wäre. Unter diesen Bedingungen käme niemand auf die Idee, sein Fahrzeug im öffentlichen Raum oder zu Hause abzustellen.

Die Strukturen erzeugen die Daten

Den Wenigsten ist der Zusammenhang zwischen den Daten, über die man spricht und den Auslösungsmechanismen, die sie erzeugen, bekannt. Daten sind immer das Abbild von Verhaltensweisen, das durch eine ganz spezielle Methode und Betrachtungsweise gewonnen wird. Das Verhalten selbst ist immer das Ergebnis der Struktur und der Mechanismen, die aus den Strukturen ein bestimmtes Verhalten erzeugen.

Da die traditionelle Verkehrsplanung und der Städtebau Autodaten im Kopf hatten, erzeugten sie vor allem Autostrukturen, damit Autoverhalten und damit den Stau - weil sie nicht wußten, was sie taten. Will man die Parkraumfrage wirksam behandeln sind die Strukturen zu ändern.

Wirkungsmechanismen der derzeitigen Strukturen

Die derzeitigen Strukturen im Rechts- und Finanzwesen, in den gebauten Gegebenheiten, aber auch in der Erwartungshaltung der Menschen, führen daher zu:

- Zwang zum Parkplatzbau
- Zwang zum Autobesitz
- Zwang zum Autofahren
- Verdrängung von städtischen Primärfunktionen aus dem Stadtraum
- Zwang zum Fahrbahnbau bei jeder Erschließung
- Zwang zur Zersiedelung
- Zwang zur Stadtzerstörung
- Zwang, andere Verkehrsmittel nicht zu benutzen

Die Unkenntnis der Wirkungsmechanismen führte zu einer Einzeloptimierung mit massiven negativen Effekten für das Gesamtsystem der Stadt:

- Verlust der Lebensqualität
- Verlust der Wirtschaftskraft
- Verlust an Lebensraum für Menschen
- Verlust der Nahversorgung
- Verlust an Arbeitsplätzen
- Vernichtung von stadtkonformen Handels-, Geschäfts- und Arbeitsstrukturen
- Abbau der Sozialkontakte und des Sozialsystems im öffentlichen Raum
- Barrierewirkung
- Asoziales Verhalten

Der Mangel an Erfahrung führt zum Mythen

Die unglaublich rasche Entwicklung technischer Verkehrsmittel und darauf abgestimmte Verkehrssysteme, die nicht mehr auf den Menschen Rücksicht nahmen, führte zu einer Reihe von Mythen, wie etwa der Zeiteinsparung durch Geschwindigkeitserhöhung, dem Mythos vom Mobilitätswachstum, dem Mythos von Freiheitsgewinn durch Autofahren, dem Mythos von der Erreichbarkeitsverbesserung und dem Mythos von der Chancenvermehrung für die Arbeitnehmer. Sämtliche dieser Mythen lassen sich heute auf wissenschaftlicher Grundlagen widerlegen. Alle sind falsch.

Die Parkraumpolitik - eine große Gefahr für Politiker

Jeder Politiker, der sich mit Verkehrsfragen beschäftigt, wird sehr schnell merken, dass er in dem Augenblick, in dem er sich in Bereiche begibt, wo er den Autoverkehrs einschränken soll, ein unglaublich gefährliches Terrain betritt. Trotzdem ist es unumgänglich, will man unsere Städte retten, sich auch politisch dieser Frage anzunehmen. Dieses gefährliche Terrain ist aber nur dann politisch beherrschbar, wenn man weiß, womit man es zu tun hat, damit man die Risiken abschätzen kann. Folgendes ist dabei zu beachten:

1. Die Politik hat es im Verkehrsbereich heute nicht mehr mit Menschen zu tun, sondern mit Autofahrern.

Die Menschen treten nicht mehr für ihre menschlichen Rechte und Bedürfnisse ein, sondern für die des Autos und der Autofahrer. Sie sind Sprecher ihres Fahrzeuges oder zumindest der Interessen dieses Fahrzeuges geworden. Jede Maßnahme, die eine Einschränkung oder Belastung des Parkraumes betrifft, wird als Eingriff in die persönliche Sphäre betrachtet. Obwohl die Autofahrer widerrechtlich den urbanen Raum besetzt haben, betrachten sie dieses kostenlose Beutegut als ihren persönlichen Besitz, den es zu verteidigen gilt.

2. Populistische Politik nützt dieses Verhalten im Eigeninteresse, um den Preis

- der Zerstörung der Stadt,
- der Zerstörung der Stadtwirtschaft,
- der Zerstörung des Heimatgefühls,
- der Stadtkultur,
- bis hin zur Familienstruktur.

3. Populistische Politik im Interesse der Autofahrer zerstört damit die menschlichen Städte und treibt die Menschen aus der Stadt.

Die Ursache für dieses Verhalten

Die Ursache für dieses Verhalten liegt in dem vom Verfasser vor 25 Jahren aufgedeckten Mechanismus, der den Menschen mit dem Auto verbindet. Das Geheimnis des Erfolges des Autoverkehrs liegt in der Einsparung an Körperenergie beim Autofahren gegenüber den Fußgehern, und allen anderen Formen des heutigen Verkehrs. Dieser Zugriff des Autos auf den Menschen erfolgt tief im Unterbewußtsein und auf der ältesten Evolutionsschicht, in welcher alle Regungen unseres Lebens und Außenreize, sowie unsere Handlungen gegenüber dem Energieverbrauch des Körpers verrechnet werden. Der Autofahrer spart die Hälfte, ja bis zu fünf Sechstel der Körperenergie pro Zeiteinheit im Vergleich zu einem Fußgeher. Das heißt, seine Effizienz steigt um 100 bis 600 %, eine in der Evolution des Menschen unvorstellbare und nicht begreifbare Effizienzsteigerung, auf die niemand verzichten will und kann. Dem gegenüber steht ein Menschenbild, das die rationale Vernunft im Vordergrund eventuell noch das Gefühl und wenn es schon besonders sensibel sein soll, eventuell auch die Instinkte akzeptiert. Es herrscht demnach eine massive Überschätzung der letzten Evolutionsschichten des Menschen vor und eine völlige Unkenntnis der Mächtigkeit der alten Evolutionsschichten, auf die das Auto zugreift. Anstatt den Menschen tritt daher dem Politiker ein völlig anderes Lebewesen, nämlich der Autofahrer, entgegen, der eine nicht menschenbezogene und stadtorientierte, sondern autobezogene Vernunft

aufweist. Es ist, wie es der Verfasser 1981 veröffentlichte, das allen Lebewesen eigentümliche Weber-Fechner'sche Empfindungsgesetz, das zur Wirkung kommt.

Damit hätte man den Schlüssel zur Lösung. Solange der Parkplatz daher in der Nähe der Aktivitäten, also der Wohnung, beim Einkaufen, situiert wird, solange wird der Mensch auch Auto fahren und dies auch um jeden Preis versuchen. Er akzeptiert Entfernungen im Stadtgebiet bis zu 150 Metern, in Auto freien Bereichen bis zu 220 Metern. Die Akzeptanz der Fußwege nimmt ab diesen Werten rapide ab, damit aber auch die Abhängigkeit vom Auto zu.

Die Bindung an das Auto ist heute so stark, dass er für 1 Joule Energieeinsparung des Körpers bereit ist, 100 - 150 Joule externe Energie einzusetzen. Das heißt, wir haben es hier mit einer Problematik in der Größenordnung 10^2 - 10^3 zu tun, wenn man die übrigen Privilegien der Autofahrer noch mitberücksichtigt ist die Marktverfälschung noch größer..

Wollte man dies über Geld allein kompensieren, dann stößt dies in der politischen Praxis auf eine Reihe von unüberwindbaren Barrieren:

1. Die Sozialproblematik
2. Die Systemelastizität im Raum, weil aufgrund der hohen Affinität zum Auto die Autofahrer lieber ihren Wohnort oder Arbeitsplatz im Raum verändern, bevor sie auf das Fahrzeug verzichten.

Selbstverständlich wirkt das Geld, weil es ja auch Energie ist, zwar richtig, kann aber die in der gebauten Struktur vorhandenen Fehler nicht kompensieren. Wollte man dies übers Geld machen, wie es der VCÖ propagiert, wäre dies politisch extrem gefährlich, weil man in die damit verbundene Sozialproblematik gerät (die Reichen können es sich immer noch leisten) und damit alle Störungen im System wie Lärm, Unfallgefahr und Abgase weiterhin hat. Dieser Ansatz ist daher politisch nicht zu überleben. Soweit er politisch tragfähig ist, bleibt er weitgehend unwirksam und enttäuscht daher die Erwartungen und es gibt in der Politik nichts schlimmeres, als enttäuschte Wähler.

Ansatzpunkte und Vorschläge

Erfolgreiche Lösungen müssen sich auf das Problem und nicht auf die Symptome von Problemen beziehen, weil sich das Problem auf eine Realität bezieht, von der wir nur einen Teil wahrnehmen. Entscheidend für die Lösung sind aber auch Ziele, die nicht aus dem System selbst resultieren, sondern von außerhalb kommen, um das System in Ordnung zu bringen. Die Differenz zwischen der wahrgenommenen Realität und dem Ziel muß Maßnahmen einleiten, die sich auf das eigentliche Problem beziehen und nicht auf die wahrgenommene Realität. Nur so kann man eine Lösung erfolgreich umsetzen und das Problem beseitigen.

Fundamentale Fehler treten auf, wenn man die Maßnahmen auf die wahrgenommene Realität und nicht auf das Problem bezieht, weil dieses sich dann weiter entwickelt und man nur die Maßnahmen verstärkt. Typisches Beispiel: man nimmt Stau im Autoverkehr wahr, baut neue Fahrbahnen. Damit wird weder das Problem des Staus, noch das Problem der Stadtzerstörung beseitigt. Es wird nur das Wachstums des Autoverkehrs beschleunigt.

Ebenso falsch wäre es, wollte man die wahrgenommene Realität mit den Zielen kurzschließen, wie es die klassischen Verkehrsplaner tun. Sie stellen fest, dass im Autoverkehr die Qualität, insbesondere Geschwindigkeiten, sinkt. Ihr Ziel ist es, hohe Geschwindigkeiten aufrecht zu erhalten, die aus dem System resultieren. Die Maßnahme die sie vorschlagen ist ein zusätzliches Fahrbahnangebot oder sogenannte intelligente Systeme, was zum gleichen Effekt führt, nämlich zur Vergrößerung der Probleme, die sie vorgeben, lösen zu wollen und zur Zerstörung der Städte.

Ziele?

Worum geht es? Geht es um die Bewohner, ihre Gesundheit, ihre Arbeitsplätze, die Stadtwirtschaft, die Sicherheit des Stadtverkehrs, der sozialen Kontakte und die Gemeinschaft der Bewohner?

Hat man das Spektrum der Bereiche, um die es geht klar definiert, sind Ziele zu präzisieren. Man muss wissen, was man will.

- Soll die Stadt als Lebensraum attraktiver gemacht werden?
- Will man die lokale Wirtschaft stärken?
- Will man die Umwelt verbessern?
- Will man den Stadtraum schöner und attraktiver machen?
- Will man den öffentlichen Verkehr verbessern.
- Will man die Identität des Viertels steigern? Etc.

Diese Ziele sind nun im folgenden Schritt der politischen Tätigkeit den Bürgern zu vermitteln. Denn nur wenn sich die Bürger mit diesen Zielen identifizieren, ist es politisch erfolgreich, sie umzusetzen. Es ist daher Überzeugungsarbeit für die Bewohner der Stadt, die Geschäftsleute, die Wirtschaft, die lokalen Betriebe, die Touristen, aber auch die Medien zu leisten.

An sich wäre dies keine so schwierige Aufgabe,

- wenn man den Aspekt der sozialen Ausgewogenheit im öffentlichen Raum zur Diskussion stellt,
- wenn man die Schönheit der Wohnbereiche und die Sicherheit des Wohnumfeldes betrachtet,
- wenn man will, dass Nahversorgung und Vielfalt sowie Schönheit wieder in den Stadtraum einziehen und
- wenn man will, dass die lokalen Geschäfte gestärkt werden.

Wer für Parkplätze eintritt, die möglicherweise noch den öffentlichen Raum blockieren, der fördert zwangsläufig die Supermärkte am Stadtrand. Obwohl die Situation in Wien immer noch sehr gut ist, wird sie immer schlechter. In den 90iger Jahren konnten 83 % der Haushalte im zu Fuß erreichbaren Selbstbedienungsladen einkaufen, nur 17 % kauften in weiter entfernten Groß- oder Supermärkten ein - die Situation hat sich in der Zwischenzeit dramatisch verschlechtert. Die lokale Kaufkraftbindung im Bezirk ist immer noch relativ hoch, besonders im 10., 21., 1. und 7. Bezirk, wobei hier allerdings die Bezirksgröße eine entscheidende Rolle spielt. Entscheidend für die Kaufkraftbindung im Bezirk ist aber die Haltestellendichte. Je mehr ÖV-Haltestellen pro Einwohner oder pro Hektar vorhanden sind, um so größer ist die Kaufkraftbindung. Besonders deutlich ist dies für die Bezirke 6 und 7 nachweisbar. Die Zahl der Stellplätze pro Einwohner hingegen wirkt eher negativ auf die Kaufkraftbindung. Das heißt, je mehr Stellplätze pro Einwohner angeboten werden was ja besonders in Außenbezirken deutlich hervorsteht, um so niedriger ist die Kaufkraftbindung. Auch hier weichen der 6. und 7. Bezirk deutlich nach oben ab.

Für die Bindung der Kaufkraft im Bezirk spielt aber insbesondere das Ausmaß und die Qualität der Fußgängerflächen eine wichtige Rolle. Für Wien zeigt sich, dass die gebundene Kaufkraft pro Bezirk exponentiell mit dem Anteil der Fußgängerflächen an den Autoverkehrsflächen ansteigt. Je mehr Fläche man den Fußgehern zur Verfügung stellt umso mehr kann man Kaufkraft lokal binden.

Diese Aussage ist an sich trivial, weil bei den begrenzten städtischen Flächen wesentlich mehr Briefaschen und damit mehr Kaufkraft pro Flächeneinheit durch Fußgeher bewegt werden als durch Autofahrer. Es ist aber entscheidend, ob der Bereich der Wirtschaft, der erkennt, dass der allgemeine Ruf nach mehr Abstellplätzen verhängnisvoll für stadtorientierte Betriebe ist. Die Analysen des heutigen Kaufkraftverhaltens zeigen, dass etwa innerstädtische Viktualienmärkte und städtische Einkaufsstraßen außerordentlich resistent gegenüber Energiekrisen, weil sie unabhängig vom Autoverkehr sind. Abgestimmt auf den Autoverkehr sind hingegen die externen Shoppingcenter, wie die SCS oder

Interspar Simmering und ähnliche periphere Märkte, sie sind nicht nur extrem vom Auto bzw. von der Organisation des Parkraumes an den Ausgangspunkten der Wege abhängig.

Die Ursache für den Erfolg der peripheren Supermärkte liegt ja nicht nur in deren Lage und deren Angebot an Parkplätzen, sondern liegt vor allem in der Möglichkeit, jede Wohnung mit dem Auto zu erreichen.

Wenn dies nicht der Fall ist und die Bewohner kommen mit den Stadtgeschäften in Berührung, bevor sie mit ihrem Auto in Berührung sind, dann bleibt auch das Geld in der Stadt. Das Sterben der Stadtgeschäfte ist daher eine Folge der Parkplatzorganisation in der Stadt.

Gelingt es daher, die Oberfläche von parkenden Fahrzeugen frei zu machen, dann bindet man Zeit in der Struktur und damit wirtschaftliche Aktivitäten, Arbeitsplätze und Freizeitaktivitäten. Nicht zuletzt kann man Grünflächen im städtischen Gebiet wieder reaktivieren und damit auch den Aufwand an Mobilitätsenergie durch das Bedürfnis des Menschen ins Grüne zu kommen, entscheidend vermindert, besonders in den inneren Bezirken.

Eine richtige Parkraumorganisation hat aber auch massive Auswirkungen auf völlig andere Bereiche, wie etwa die Stoffflüsse im System und damit die ökologische Nachhaltigkeit. Die heute vom Bewohner (statistisch) bewegten Stoffmengen betragen rund 100 kg je Weg, einen noch vor 200 Jahren kaum mehr als 6 bis 10 kg je Weg transportiert werden mussten.

Diese riesigen Mengen sind aber nur transportierbar, wenn dafür ein Fahrzeug zur Verfügung steht. Kein Mensch könnte heute diese Menge bewegen.

In dieser Menge ist allerdings ein erhebliches Maß an Müll enthalten. Das Müllvolumen hat daher völlig proportional zur Motorisierung zugenommen und damit hat das Verkehrssystem in der Form, wie es betrieben wird, auch massive Auswirkungen auf völlig andere ökologisch bedeutende Bereiche unseres Lebens und unserer Wirtschaft.

STELLUNGNAHME ZU DEN ÜBERMITTELTEN PAPIEREN

Die Stellungnahme bezieht sich auf das Papier "Parken in Wien - Dossier Juni 2002 und den zugehörigen Beilagen

1. Volksgaragen

Unabhängig von der Bezeichnung handelt es sich hier um einen Garagenbau, der an sich sinnvoll wäre - zumindest als Übergangslösung - um aus der bestehenden Situation, die durch die Irrtümer der letzten 50 Jahre entstanden ist, herauszukommen, wenn man die dazu erforderlichen Voraussetzungen schafft.

Die Analyse, die vorgenommen wurde, kann weitgehend nachvollzogen und bestätigt werden. Die Position des Rathausclubs zur Volksgarage ist in 10 Punkten zusammengefaßt.

Anmerkungen und Ergänzungen:

Es fehlt eine klare Zielsetzung: was will man? Hat man diese Ziele definiert, dann läßt sich anhand dieser Ziele und der entsprechenden Indikatoren der Unterschied zur Realität ohne und mit Volksgaragen bewerten.

Dazu ist es aber erforderlich den diffusen Begriff "massive Reduktion der Stellplätze an der Oberfläche" präziser zu definieren. Nur wenn mindestens die gleiche Zahl von Stellplätzen an der Oberfläche weggenommen wird, kann eine bestimmte Garagenförderung entstehen.

Bei dieser klaren Definition ist der **Punkt 2** einer Überparkung im Einzugsbereich der Garagen hinfällig. Der Punkt 2 ist insofern problematisch, als bei einer Überparkung im Einzugsbereich der Garage auch bei einem 1:1 Ersatz trotzdem noch Parkplätze an der Oberfläche blieben und damit nur zusätzlich ein Verkehrserreger geschaffen würde. Falls eine Überparkung im Einzugsbereich der Garage vorhanden ist, muß diese durch entsprechende Tarifmaßnahmen (gestaffelte Parkgebühren) reduziert werden oder zum Verschwinden gebracht werden.

Der **Punkt 3**, ein umfassendes Verkehrskonzept unter Berücksichtigung von Reserveflächen im Parkraum - die es immer gibt - ist tatsächlich die Voraussetzung für eine klare verkehrspolitische Entscheidung.

Punkt 4: Parkraumbewirtschaftung ist wohl eine Voraussetzung für jeden Garagenbau:

Punkt 5: Einbeziehung der Anrainer bei Bürgerbeteiligungsverfahren: Dieses ist sicher notwendig, aber kann nur auf der Basis des Bewußtwerdens, ob es sich um Menschen handelt oder Autofahrer, durchgeführt werden. Wollen die Anrainer eine menschengerechte, stadtgerechte, umweltfreundliche Umgebung, oder wollen sie Privilegien für die Autofahrer sichern. Bürgerbeteiligung mit Menschen, die um die Privilegien als Autofahrer kämpfen, kann gerade das Gegenteil einer Stadtsanierung zur Folge haben.

Zu **Punkt 6**, der Lage der Garagen, ob sie unter Parks oder Grünflächen liegen: Dies hängt von der Art der Bepflanzung ab und was man sonst an Flächen für die Stadt und ihre Bewohner gewinnt.

Zu 7.: Zur Wiederherstellung der Oberfläche muß vor allem garantiert werden, dass die Finanzen für die Umgestaltung der Oberfläche, nachdem die Fahrzeuge in Tiefgaragen untergebracht wurden, sichergestellt sind.

Zu Punkt 9: Keine Kurzparkplätze in der Garage?
Warum nicht, wenn es diese in einem bestimmten Ausmaß braucht?

Ergänzungen:

Es fehlen die klaren Ziele, die zwar intensiv in den einzelnen Punkten zum Ausdruck kommen. Sie müßten aber explizit hervorgehoben werden.

Zu jeder Garage ist ein Wirtschaftskonzept zu erstellen, in dem die Auswirkungen dieser Garage auch auf die Wirtschaft der Umgebung dargestellt werden und wie die Garage selbst wirtschaftlich zu betreiben ist.

Es ist eine Mitfinanzierung und Mitgestaltung, sowohl bei der Garage, wie auch an der Oberfläche zweckmäßig, um eine Identifikation mit der neu gestalteten Umgebung sicherzustellen.

Die Einbindung des öffentlichen Verkehrs fehlt in diesem Bereich. Eine Garage ist wie eine zentrale Haltestelle und muß in ein Gesamtkonzept eingebunden werden, nicht nur in ein lokales. Damit muß sie aber auch in den öffentlichen Verkehr eingebunden werden.

Park and Ride Anlagen Vorbemerkung:

In einem System der Marktwirtschaft in dem wir leben, sind Maßnahmen, die diesem Prinzip widersprechen, problematisch. Auch Park and Ride Anlagen müßten einem Wirtschaftlichkeitsprinzip unterworfen werden. Die Kosten müssen durch einen zusätzlichen Nutzen kompensiert werden.

Politischer Ansatzpunkt:

Warum nur Geldgeschenke für die Autofahrer und keine Geldgeschenke für die anderen?
Warum nur Geldgeschenke für Autofahrer und ÖV, nicht für Radfahrer und Fußgeher?

Die Vorschläge sind zu unterstützen und durch folgende Punkte zu ergänzen:

Für Park and Ride Anlagen ist eine Mehrfachnutzung anzustreben. Park and Ride Anlagen in Niederösterreich sollen aber auch eine Gegenleistung von Niederösterreich sicherstellen, nämlich, dass man an bestimmten Punkten billigere Garagen oder Parkplätze zur Verfügung stellt, die für Wiener Autofahrer als "Lagerplätze" ihrer Fahrzeuge zu günstigeren Tarifen benutzt werden können als kostengünstiger Parkplätze, die man dann mit der Schnellbahn bequem von Wien aus erreichen kann.

Bei der Ausweitung der VOR-Kernzone wäre Niederösterreich in die Mitfinanzierung miteinzubeziehen.

III) Zeitliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung

Dieser Bereich wäre zweckmäßig durch Tourismus, Kultur mit ÖV und Taxi zu ergänzen.

IV) Räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung:

Diese wäre für das gesamte Gebiet erforderlich, weil es sonst immer zu "Spill over" Effekten kommt. Das heißt, man beschleunigt die Zersiedelung. Mit der Parkraumbewirtschaftung muss es aber zum Freimachen urbaner Räume kommen und damit zur Funktionsverdichtung in diesen. Wird Parkraumbewirtschaftung nur zur Geldbeschaffung eingesetzt, dann tritt der Stadtverfall weiterhin eher beschleunigt auf.

Der sogenannte Pilotversuch "Stellplatzbewirtschaftung Stadthallenumgebung" ist in dieser Form überflüssig. Zweckmäßigerweise wäre es sinnvoller, drei bis vier unterschiedliche Bereiche, die auch in dem Papier angesprochen werden und typisch für die Außenbereiche sind, versuchsweise mit der Parkraumbewirtschaftung auszustatten damit man dort die Wirkungen quantifizieren kann. Damit hätte man die Parameter für eine verantwortungsvolle Entscheidung auf politischer Ebene.. Damit könnte man quantitative Aussagen für die Wirkungen in den übrigen Bereichen machen. Die Stadthalle ist eine sehr atypische Situation der Außenbezirke.

Die Frage der Parkraumbewirtschaftung im gesamten Stadtgebiet Ja oder Nein folgt in dem Vorschlag grundsätzlich falschen Ansätzen einer Symptombehandlung. Wo die Symptome schon eklatant sichtbar werden, versucht man, über Parkraumbewirtschaftung diese zu mildern.

Der Ausweg aus dieser Problematik besteht in der Einführung einer **Verkehrserregerabgabe**.

Und diese Verkehrserregerabgabe hat sich nach der Lage des Parkplatzes zu richten. Wer den Parkplatz zu Hause hat, ist Verkehrserreger im außerordentlich hohen Maß. Wer den Parkplatz weiter weg hat als die Haltestelle des nächsten öffentlichen Verkehrs, hat wesentlich geringere Verkehrsbelastungen bei seinen Aktivitäten zur Folge, er wird die lokale städtische Struktur stärken, hat positive Wirkungen auf die Wirtschaft und geringere Kosten für die Allgemeinheit verursachen, weil er das Defizit des ÖV senken hilft und die übrigen hohen Kosten des motorisierten Individualverkehrs vermeidet. Der Mindestwert für die entfernteste Lage des abgestellten Fahrzeuges wäre gleich der Jahreskarte der Wr. Linien.

Dafür erhält man aber auch die Jahreskarte.

Die Gebühr für das Parken beim Haus oder im Haus das Vielfache davon (4 – 5 mal höher) Dies würde der Stadt genügend Spielraum für die Lösung der Verkehrsprobleme geben – „Das Geld liegt auf der Straße“!

V.) Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung

Sämtliche Zweckbindungen sind aufzuheben. Es handelt sich um eine Systemfinanzierung, bei der stadtvträgliches und wirtschaftsförderndes Verhalten unterstützt werden muß und stadtschädigendes und ökologisch abträgliches Verhalten entsprechend wirtschaftlich belastet werden muß. Es können daher die Einnahmen aus diesem vermeidbaren Verhalten sinnvoll auch in anderen als den erwähnten Bereichen eingesetzt werden. Dafür müßten allerdings entsprechende Grundlagen geschaffen werden, die es bisher nicht gibt. Die Entscheidungen, ob für den Radverkehr, den öffentlichen Verkehr, für Garagen, für Signalanlagen etc. das Geld investiert werden soll, soll nicht aus dem hohlen Bauch gefällt werden, sondern im Interesse des Gesamtoptimums – sie Ziele oben.

VI.) Höhe der Parkgebühren

5 DM ist in Städten vergleichbar mit Wien heute die übliche Kurzparkgebühr (München, Stuttgart, Frankfurt). Dieser Betrag entspricht etwa dem Marktwert - auch in Wien. Das heißt, es wird jede Stunde derzeit bei einer Kurzparkzone mit rund 4 EURO subventioniert.

Bei den Parkgebühren wäre es aber entscheidend und wichtig, dass diese auch auf allen Parkplätzen auf Privatgrund, eingehoben werden und nicht nur auf öffentlichem Grund.

Die Staffelung der Parkgebühren erfolgt auf den Lagewerten und Grundkosten. Diese müssen nicht unbedingt nur auf das Zentrum orientiert sein, sie können auch in der Umgebung von U-Bahn-Stationen deutlich gegenüber der weiteren Umgebung gestaffelt sein.

Nachtparkaktion:
Kundenparkplätze:

Kundenparkplätze sind Parkplätze für die Wirtschaft und müssen ebenso behandelt werden, wie die Parkplätze an der Oberfläche für die übrige Wirtschaft. Das heißt, Kundenparkplätze, unabhängig davon, ob sie auf Privatgrund oder öffentlichen Grund errichtet werden oder zur Verfügung gestellt werden, müssen für den Kunden in gleicher Art und Weise die gleiche finanzielle Struktur wiedergeben. Die Einnahmen aus den Parkgebühren auf den privaten Kundenparkplätzen sind ja nur so lange ein Problem, so lange man keine lagebezogene Verkehrserregerabgabe für jeden Parkplatz eingeführt hat. Wirkt diese, spielt die Parkgebühr keine Rolle mehr