

Hintergrund: Die sogenannten "Parkpickerltarife" wurden nach 21 Jahren erhöht, was die Oppositionsparteien aus den unterschiedlichsten Gründen kritisierten.

9. Sitzung des Landtages vom 30.03.2007
Aktenzahl PGL - 01498-2007/0001 - KGR/MDLF
Dringliche Anfrage Betreff Parkabgabegesetz

Abg Siegi Lindenmayr (*Sozialdemokratische Fraktion des Wiener Landtages und Gemeinderates*): Sehr geehrte Damen und Herren! Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die heutigen Argumente der GRÜNEN und der ÖVP waren nicht wirklich neu und bringen eigentlich nur eine Wiederholung der gestrigen Debatte.

Zur FPÖ sage ich jetzt und später dann gar nichts, denn sie hat sich ohnehin selbst disqualifiziert, ganz alleine, ob man das Thema betrachtet oder ob man die Art betrachtet, wie das hier vorgebracht worden ist.

Generell möchte ich sagen, den GRÜNEN sind die Parkscheine zu billig und eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung wird gefordert und der ÖVP ist es generell zu teuer. Dazu muss ich sagen, dass ich ganz leicht feststellen kann, dass der Weg der SPÖ der richtige ist, denn das ist der Weg der Mitte! Daher sind auch die Wienerinnen und Wiener mit der Verkehrspolitik der SPÖ so zufrieden! (*Abg Mag Maria Vassilakou: Das glauben Sie aber selbst nicht!*)

Die Parkraumbewirtschaftung, das ist schon mehrmals erwähnt worden, ist verkehrspolitisch eine Verkehrslenkungsmaßnahme. Hier wurde schon erwähnt, andere Städte haben auch andere Maßnahmen gesetzt. Die City-Maut wurde erwähnt in London, Stockholm, Oslo und Tokyo. Aber in Wien hat die Parkraumbewirtschaftung schon eine lange Tradition. Sie ist erstmals 1959 eingeführt worden und seit April 1975 ist sie gebührenpflichtig. 1986 bis 2002 war sie unverändert. Durch die Euroumstellung, das wurde bereits in der Anfragebeantwortung erwähnt, ist sie um 8 Prozent billiger geworden. Die Vergleiche mit anderen Städten hat gestern schon der SPÖ-Abgeordnete Omar Al-Rawi mit einer Graphik mitgeteilt.

Seit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung ist ein starker Rückgang der Falschparker, der Gehsteigparker und der Schutzwegparker eingetreten, speziell in den innerstädtischen Bezirken. Das zeigt ganz deutlich, dass die Parkraumbewirtschaftung funktioniert. Also genau deshalb, weswegen sie eingeführt worden ist, hat sich gezeigt, sie funktioniert auch tatsächlich. Das Parkplatzsuchen für die Bewohner ist sehr stark verbessert worden. Tagsüber haben wir im Schnitt nur mehr 80 Prozent Auslastung. Die Probleme gab und gibt es in den Abendstunden, daher auch die Ausweitung bis 22 Uhr. Das nützt generell selbstverständlich auch der Wirtschaft, weil hier die Wirtschaft immer angeführt wird, denn auch die Kunden und Kundinnen der Wirtschaftsbetriebe in den innerstädtischen Bezirken finden viel leichter einen Parkplatz.

In einem anderen Zusammenhang hat der Kollege Valentin gestern aus einer VCÖ-Studie zitiert, vom Fluglärm fühlen sich in Wien 13 000 belästigt. Das wird offenbar immer wieder sehr deutlich und stark als eine sehr große Belastung dargestellt. Vom Verkehrslärm fühlen sich aber, und das hat er auch gestern gesagt, 250 000 Wienerinnen und Wiener belästigt. Das sind zwanzigmal so viel. Ich wollte das hier nur deutlich sagen, um die Größenordnungen zurechtzurücken.

Von 1980 bis 2000 ist die Verkehrsleistung in Wien von 2,4 Milliarden Kfz-Kilometern auf 3,8 Milliarden Kfz-Kilometer gestiegen. Das hat eine Studie der AK ergeben, die vom Österreichischen Institut für Raumplanung durchgeführt worden ist. Ein Viertel dieser Verkehrsleistung wird in den Bezirken 1 bis 9 und 20, also in den Parkpickerlbezirken, erbracht und drei Viertel davon außerhalb dieser Bezirke. (*Abg Alfred Hoch: Das kann man aber leicht erklären!*)

650 000 PKWs sind in Wien zugelassen, davon 190 000 in den bewirtschafteten Gebieten. Im Wiener Durchschnitt hat der Verkehr in 20 Jahren um rund 60 Prozent zugenommen, am meisten im 21. und 22. Bezirk, dort um 120 Prozent, und am wenigsten in den Innenbezirken, nämlich um 8 Prozent. Auch das ist eine Auswirkung der Parkraumbewirtschaftung seit 1993 im 1. Bezirk und seit 1995 in den anderen Bezirken.

Die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung ist nicht etwas, das den Bezirken von Seiten der Stadt Wien aufgedrängt worden ist. Das war ein massiver Wunsch aus den Bezirken. Das kann die FPÖ natürlich nicht beurteilen, weil die, Gott sei Dank auch weiterhin, keinen Bezirksvorsteher stellt. Die ÖVP kann das aus nahe liegenden Gründen auch immer weniger beurteilen, denn da werden die Bezirksvorsteher innerhalb des Gürtels auch weniger. Die GRÜNEN haben in der Zwischenzeit bereits zwei Bezirksvorsteher und da merkt man schon die differenzierte Haltung. Früher war es

generell so, dass die Parkplatzbenützung möglichst viel Geld kosten soll, aber jetzt wird sehr wohl, und das freut mich sehr, differenziert zwischen den Parkscheinbenützern und den Parkpickerlbesitzern in den Bezirken. Das muss ich positiv anmerken, ein Umdenken bei den GRÜNEN. *(Abg Mag Rüdiger Maresch: Jetzt braucht Ihr nur mehr ein Parkabgabegesetz zu machen!)*

Die sozialdemokratische Politik ist eine Politik für alle Menschen in dieser Stadt, wie ich schon eingangs gesagt habe. Ich möchte mich ganz gern ein bisschen mit ein paar Argumenten, die wirklich neu waren, beschäftigen, nämlich Differenzierung und Entkoppelung. Dazu muss ich sagen, das eine ist möglicherweise ein juristischer Begriff und das andere ist der landläufige Begriff. Ich möchte das mit einem Leiterwagen vergleichen. Wenn dort die Achse direkt am Wagen befestigt ist, ist es direkt verbunden. Wenn man eine Dämpfung einbaut, damit es nicht so holpert, dann ist es wohl auch noch verbunden, aber nicht mehr so genau verbunden. *(Abg Mag Rüdiger Maresch: Natürlich kommt wieder eine Metapher von dir! Aber es ist trotzdem im Masterplan so drinnen!)* Die Differenzierung beziehungsweise die Entkoppelung ist tatsächlich eine Entkoppelung *(Abg Mag Rüdiger Maresch: Den Masterplan lesen!)*, auch wenn es vielleicht juristisch nicht so zu sehen ist, weil wenn ich die Zeit der Parkraumbewirtschaftung auf 22 Uhr verlängere, müsste es allein aus diesem Titel der Verlängerung der Zeit eine Erhöhung geben und genau das hat es nicht gegeben. Es ist eben eine deutlich geringere Erhöhung, nämlich die Hälfte davon, was es rechnerisch ergeben hätte, und es ist der Unterschied zwischen Differenzierung und Entkoppelung. Aber jetzt hat er mir nicht zugehört. Daher muss ich es ihm nachher, glaube ich, noch einmal erklären.

Und zur Ausweitung außerhalb des Gürtels. Ich habe schon gesagt, gegen den Wunsch der Bezirke passiert natürlich überhaupt nichts, es gibt keinen dringenden und massiven Wunsch der Bezirke, und außerdem muss man sich das ja generell genau ansehen, ob die Parkraumbewirtschaftung auch funktionieren würde, denn sie funktioniert ja nur dort, wo man vermeiden möchte, dass Leute, die in Bezirksteilen mit dem PKW zur Arbeit kommen, dort den Bewohnern und Bewohnerinnen den Parkplatz wegnehmen. Dort, wo es eine geringere Zahl von Arbeitsplätzen und daher nicht so viele Einpendler gibt, würde das System der Parkraumbewirtschaftung, wie wir es jetzt haben, ja gar nicht funktionieren. Daher ist es sinnvoll und notwendig, sich das vorher in Studien genau anzusehen und das dann mit den Bezirken rückzukoppeln et cetera, et cetera, et cetera.

Zum Abzocken, wie es gestern von der ÖVP eingebracht worden. Abzocken ist ja für meine Begriffe etwas, wenn man nur kassiert, es gibt also keine Gegenleistungen. Ein bisschen muss ich mir daher schon die Zeit nehmen, die Gegenleistungen von diesen zweckgebundenen Einnahmen aufzulisten. Es gibt zehn Park-and-ride-Anlagen – eine in Erdberg, eine in der Spittelau, eine in Hadersdorf-Weidlingau, eine bei der Spetterbrücke, eine in Heiligenstadt, im 21. Bezirk in der Brünner Straße, in Leopoldau und in der Siemensstraße; in Liesing und Siebenhirten gibt es 23. Das sind insgesamt 5 290 Stellplätze. In Hütteldorf ist eine mit 1 250 Stellplätzen in Bau, und Planungen für weitere 10 000 Stellplätze, nämlich in der Spittelau, in Rothneusiedl, in Wolf in der Au, in Heiligenstadt, in Strebersdorf, in der Aderklaaer Straße, am Rendezvousberg, am Seestern, in der Aspernstraße und in der Hausfeldstraße – abhängig natürlich vom Verlauf des Baus der U2 – sind die geplant. *(Abg Mag Wolfgang Jung: Gibt es wirklich 23 Park-and-ride-Anlagen in Liesing?)* Ich muss das so deutlich sagen. Ich meine, die FPÖ versteht es ja eh nicht, aber die ÖVP ... *(Abg Mag Wolfgang Jung: 23 haben Sie gesagt!)* 23. Bezirk. Sie haben auch das nicht verstanden. Die ÖVP hat vom Abzocken gesprochen, und daher habe ich das sehr deutlich ausgeführt. Sie verstehen es ohnehin nicht, und darum erkläre ich es Ihnen auch nicht, Herr Kollege Jung. *(Abg Mag Wolfgang Jung: Die Park-and-ride-Anlagen zahlen wir ja auch extra, Herr Kollege!)*

In der Umgebung Wiens sind zehn Park-and-ride-Anlagen in Bau. Auch hier wird ein Teil des Geldes der zusätzlichen Einnahmen dafür verwendet, also Wien subventioniert das. Das sind über 5 000 Stellplätze beispielsweise in Mödling und in Stockerau.

Der Modal-Split in Wien beträgt ein Drittel für den PKW und zwei Drittel für den Umweltverbund. Bei den Einpendlern ist das genau umgekehrt, und gerade hier zeigt sich auch, dass die Parkraumbewirtschaftung eben eine Maßnahmen ist, das in den Griff zu kriegen, und daher bauen wir auch diese Park-and-ride-Anlagen.

Seit 1993 gibt es auch eine umfangreiche Garagenförderung: 105 Garagen mit 35 000 Parkplätzen. In 230 gewerblichen Garagen stehen 72 500 Stellplätze zur Verfügung, 18 Volksgaragen mit 3 500 Stellplätzen sind fertig – Robert-Stolz-Platz, Odeongasse, Klieberpark, Hofmühlgasse, Schlesingerplatz, Columbusplatz, Enkplatz, Steinbauerpark, Auhofstraße, Dreihausgasse, Viktoriagasse, Ludo-Hartmann-Platz, Hofferplatz, Dornerplatz, Parhamerplatz, Schubertpark, Grinzing, Karl-Seitz-Platz; auch die Lilienbrunnengasse ist fast fertig –, und es gibt

Planungsüberlegungen für weitere sieben Standorte.

Ich sage das auch deshalb so deutlich, eben, um noch einmal klarzustellen, von abzocken kann hier keine Rede sein, hier stehen klare Maßnahmen gegenüber.

Die weiteren Punkte von StR Schickers 10-Punkte-Programm wird mein Kollege dann erörtern. Das lasse ich jetzt aus, um Zeit zu sparen.

Ich gehe nur ganz kurz auf die Kritik von Kollegen Gerstl ein. Gestern hat er Kritik an den Gehsteigvorziehungen geübt. Er hat gesagt, der Parkraum geht verloren und so weiter, ich möchte aber darauf hinweisen, dass das Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind, einfach nur, um die Sichtrelationen zwischen den sich bewegenden Autos und den Fußgängern besser darzustellen. Im Detail könnte das sicher der Kollege Dr Pfleger viel besser erklären, aber es ist klar, wenn die Sichtbeziehungen zu den parkenden Autos, speziell gegenüber Kindern, leicht verstellt sind, dann sinkt die Sicherheit, und um das zu verhindern, werden eben Gehsteigvorziehungen gebaut und nicht aus Jux und Tollerei.

Ansonsten haben wir in allen Bezirken wesentlich mehr Stellplätze zur Verfügung als zugelassene PKW. Auch hier gibt es klare Zahlen. Ich möchte jetzt nur die vom 9. Bezirk, von meinem eigenen Bezirk, nennen. Hier haben wir 22 000 Stellplätze auf der Straße, in gewerblichen Garagen und in Garagen bei Wohnbauten, demgegenüber stehen 16 000 zugelassene PKW, also ein klarer Überhang von Stellplätzen gegenüber den zugelassenen Fahrzeugen. Auch das ist ein Beweis, dass hier nicht irgendwelche wirren Überlegungen da sind, sondern dass ganz genau mit Zahlen belegbar ist, dass hier sehr wohl Leistungen in Anspruch genommen werden können, auch wenn man nicht unmittelbar vor dem Haustor stehen kann; das räume ich schon gerne ein.

Die restlichen Maßnahmen überlasse ich, wie gesagt, meinem Kollegen. Vielleicht noch einen Punkt betreffend die Preiserhöhungen. Eine Mechanikerstunde kostet derzeit 94 EUR, das Bewohnerpickerl neu kostet 135 EUR im Jahr. Also man muss das einmal in Relation setzen, welche Ausgaben man für den PKW hat. Mechanikerstunden hat man mindestens eine im Jahr, wenn nicht mehrere für irgendwelche Reparaturen, für das § 57-Pickerl und Ähnliches, und demgegenüber stehen 135 EUR im Jahr. Also die Größenordnung spricht ja hier, glaube ich, auch für sich. (*Abg DDR Eduard Schock: 135 EUR für keinen Parkplatz!*) Es ist eine verkehrslenkende Maßnahme – das habe ich deutlich ausgeführt – und sie funktioniert.

Die Frau Vizebürgermeisterin hat einen wesentlichen Satz gesagt: Wien ist grundsätzlich offen für alle Anregungen betreffend Optimierung, allerdings sollte nicht riskiert werden, dass das jetzt funktionierende System durch verfassungsrechtlich bedenkliche Neuregelungen gefährdet wird. Damit ist auch erklärbar, warum es einerseits im Masterplan drinnen steht, dass das angedacht werden kann, wenn es aber massive verfassungsrechtliche Bedenken gibt, könnte das gesamte System zum Kippen kommen, und daher haben wir uns aus gutem Grund entschlossen, das so beizubehalten, wie es jetzt ist. Sozialdemokratische Politik war und ist immer eine Politik mit Augenmaß, und wir wollen das auch weiterhin im Interesse aller Wienerinnen und Wiener so fortsetzen. – Danke. (*Beifall bei der SPÖ.*)