

ARBEITSKREIS 3

Steuerungsmoment Ruhender Verkehr

1. Inputs der ExpertInnen:

Siehe auch ExpertInnen-Inputs zum Arbeitskreis 3.

Stellplatzreduktion gemäß Güteklassen des Öffentlichen Verkehrs: Jens DE BUCK, Magistrat der Stadt St. Pölten, Abteilung Stadtentwicklung und Stadtplanung

Ausgangsthesen

- „Die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr sind auf Landes- und Gemeindeebene an die aktuellen und künftigen Herausforderungen anzupassen (Stichwort: Mobilitätsverträge, Herstellungszwang, Höhe der Werte). Den Gemeinden muss mehr Spielraum, aber auch mehr Rechtssicherheit gegeben werden.“
- „Höhere Abschlagswerte, d.h. geringere Stellplatzverpflichtungen, würden den Mobilitätswandel deutlich beschleunigen. Seitens der Politik ist für progressives Handeln ein erheblicher Mut erforderlich. Auf diesem Weg müssen auch die Bürger frühzeitig mitgenommen werden.“

Regionales Parkraummanagement im Rheintal: Alois MÄTZLER, mprove GmbH, Agentur für Entwicklung und Kommunikation

Ausgangsthesen

- „Der beste Parkplatz ist jener, der gar nicht benötigt wird. Der zweitbeste einer, der optimal genutzt wird.“
- „Parkraummanagement in dieser Qualität lässt sich nur im regionalen Schulterschluss realisieren. Für Verkehr und Mobilität tragen wir gemeinsam Verantwortung.“

Fahrtenmodelle und Parkraumbewirtschaftung bei Einkaufszentren in der Schweiz: Christian HASLER, Stadt St. Gallen, Tiefbauamt

Ausgangsthesen

- Parkplatzbewirtschaftung und Fahrtenmodelle sind zweckmässige Instrumente zur Ermöglichung von verkehrsintensiven Einrichtungen; sie können jedoch nicht allfällige fehlende Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr „retten“.
- Fahrtenmodelle können in Kombination mit Parkplatzbewirtschaftung die verkehrlichen Auswirkungen und die damit verbundenen Folgen auf die Kapazität des Strassennetzes beeinflussen.

ARBEITSKREIS 3

Steuerungsmoment Ruhender Verkehr

Parkraumbewirtschaftung auf privaten Flächen: Ernst SCHWARZMÜLLER, Magistrat der Stadt St. Pölten, Verkehrs- und Straßamt

Ausgangsthese

- Parkplätze von Einkaufszentren sind Straßen mit öffentlichem Verkehr.
- Das NÖ Kraftfahrzeugabstellabgabegesetz gestattet es den Gemeinden auf Parkplätzen von Einkaufszentren eine Parkabgabe oder Kurzparkzonenabgabe einzuheben.

2. Diskussion

Regionale Solidarität – wie gelingt das? Durch eine lange Tradition der Kooperation und die gegenseitige Unterstützung mit Erfahrungen etc. Das wird langfristig auch bei personellen Wechsels wirksam.

In der Schweiz hat der Bund den Agglomerationsfonds eingerichtet, der Infrastrukturprojekte bezahlt, sofern es ein Konzept der Region für Raumordnung und Verkehr gibt, eine Trägerschaft organisiert ist und die bauliche Umsetzungsqualität hoch ist. Das schafft Verbindlichkeit in der Region („wir müssen die Maßnahmen gemeinsam erarbeiten“).

Förderungen für Städte im Infrastruktur-Bereich und Mobilität wird auch in Österreich in Verbindung mit Auflagen diskutiert. Gibt es bei dem Agglomerationsfonds qualitative Auflagen und Standards die erfüllt bzw. im Nachhinein nachgewiesen werden müssen, um weiterhin Bundesmittel zu erhalten? Ja, mittlerweile sind für die Förderung Kriterien festgelegt, zB wie hoch ist der Erfüllungsgrad, welche Maßnahmen werden tatsächlich umgesetzt... Absolut gemessene Zielerreichungsgrade (z.B. Höhe der Fahrleistungen) sind nicht relevant, aber Wirkungspunkte sind entscheidend – negative wie positive. Diese gibt es z.B. wenn Infrastrukturbauten (Öffis) getätigt und parallel dazu Maßnahmen geplant werden, die den MIV weniger attraktiv machen (z.B. Parkraumbewirtschaftung). So bewerben sich die Regionen um Bundesmittel und jene Projekte mit den meisten Wirkungspunkten gewinnen.

Stimmen zur Parkraumbewirtschaftung auf EKZ-Flächen:

- Vorschlag klingt schlüssig
- Anwendung sollte man rechtsgutachterlich überprüfen – v.a. Übertragbarkeit auf andere Landesgesetze
- EKZ gewöhnen sich an diese neue Realitäten (zBe wenn die Gebühren der allgemeinen Parkflächen erhöht werden, müssen EKZ auch mitziehen);
- in der Realisierung stößt es ev. auf Widerstand, die Behörde sollte sich aber mit der Einführung von Abgaben darüber hinweg setzen.
- Ist es ökonomisch sinnvoll? Einnahmen sind zwar da, aber Lenkungseffekt könnte geringer ausfallen als erhofft, gerade bei EKZ an der Peripherie, denn diese werden trotzdem MIV generieren.

ARBEITSKREIS 3

Steuerungsmoment Ruhender Verkehr

- „Waffengleichstand“ hat sehr wohl einen Lenkungseffekt, sofern mit den zusätzlichen Einnahmen der öffentliche Verkehr gefördert wird, oder das Radwegenetz ausgebaut wird.
- Der Ausgleich findet zwischen bewirtschafteten Innenstadt-Parkplätzen und den EKZ-Parkplätzen an der Peripherie statt und kommt jedenfalls dem innerstädtischen Einzelhandel zugute. Die Kostenfrage stellt sich der Einzelne nur, wenn Öffi und MIV in der gleichen Größenordnung liegen.

Was fördert den Mut zu neuem Handeln?

Einerseits fördert der Handlungsdruck die Bereitschaft der Politik und andererseits die Frage, welche Akzeptanz bzw. Nachfrage es von Seiten der BürgerInnen dazu gibt. In St. Pölten wurde die Diskussion zur Einführung einer Grünen Zone in St. Pölten im Umfeld des LKH geführt. Aufgrund des hohen Stellplatzangebots im öffentlichen Raum nutzen viele Angestellte des LKH diese Parkplätze. Das führt zur Verdrängung der BewohnerInnen. Diskutiert wurde, dass die Parkraumbewirtschaftung zur Aufwertung des öffentlichen Raums beitragen kann – diese Argumentation war allerdings nicht tragfähig genug, die Einführung wurde aufgeschoben.

Es braucht gute Kommunikation, politische Stabilität und das Gefühl, dass alle gleich (schlecht) behandelt werden. Die Klimakrise bestärkt AkteurInnen, die auf dieses Thema vorausschauend setzen bzw. bereits gesetzt haben. Da braucht es Überzeugungsarbeit und Beharrlichkeit, bevor die BürgerInnen fragen „Wieso habt ihr nichts gemacht?“.

Das Thema Luftqualität ist in der Schweiz in diesem Zusammenhang kein wesentliches, um die Vorschreibung von Parkraumbewirtschaftung dadurch zu legitimieren. Die Grenzwerte werden allein über die Verbesserung der Fahrzeuge bereits eingehalten.

Bzgl. Kontingentierungen, wie sie zB im Flugverkehr funktionieren, für Fahrten zu Spitzenzeiten gilt v.a., dass das Aufkommen in den Konzepten richtig dimensioniert werden muss.

Aber Gemeinden können steuern und es gibt auch Alternativen zB im Rheintal mit Car-Sharing, öffentlicher Verkehr etc. Da gibt es Gestaltungsspielraum.

Der Online-Handel nimmt zu, es verändert sich auch das Einkaufsverhalten, die EKZ fallen aus der Nutzung. Wurzelt das in der Parkraumbewirtschaftung? Bei dem Mehrwert der Aufenthaltsqualität ist der stationäre Handel konkurrenzlos. Online-Handel-Problematik kann aber nicht über die Stellplätze allein gelöst werden.

Gibt es Lerneffekte aus der Umsetzung von alternativen Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung und Stellplatzverordnung (St. Pölten, Amstetten...)? Aktueller Stellplatzschlüssel 1,0 ist in St. Pölten noch immer zu hoch, wir lernen laufend und werden auch evaluieren.

Ein Appell an die Region, dass auch Außengemeinden im restriktiven Umgang mit Stellplätzen mitziehen.

Qualität und Ausmaß der Freiräume steht immer in Konkurrenz zu Verkehrsflächen. Aber ein Parkplatz kann auch Qualitäten als Aufenthaltsort bieten – dazu braucht es noch mehr Bewusstsein, Wissen und weniger Bequemlichkeit, sich damit auseinanderzusetzen.

ARBEITSKREIS 3

Steuerungsmoment Ruhender Verkehr

Der Bürgermeister von Wiener Neustadt meinte bei der Eröffnungsdiskussion zum Stadtregionstag die Fußgängerzonen könnten in Wiener Neustadt werden rückgebaut werden, da das Wohnen in der Stadt wieder attraktiver gemacht werden müsse und zum Wohnen gehöre die MIV-Erreichbarkeit. Andererseits forderte die Wirtschaftskammer Wien in derselben Woche mehr Begegnungszonen. Druck zum Handeln könnte auch von Unternehmen ausgehen.

Der Nationale Energie- und Klimaplan ist eine weitere Quelle für Druck in Richtung Parkraumbewirtschaftung, Stellplatzverordnung, Veränderung des Modal Split etc.

Wenn Bauträger durch besserem Stellplatzschlüssel finanziell profitieren, können diese beteiligt werden in der Durchführung von Maßnahmen? Ja, die Reduktion der PKW-Stellplätze wird zB im gleichen Zug mit Verdopplung der Fahrrad-Stellplätze durchgeführt. Wünschenswert wäre es, Mobilitätsverträge abzuschließen – in Graz ist man damit schon erfolgreich (auf Basis anderer Rechtsgrundlagen), diese fehlen noch in NÖ. Die Öffentliche Hand muss nicht die gesamten Infrastruktur- und Verkehrsflächen bereitstellen.

Die Konkurrenz zwischen den Orten (EKZ-Betreiber siedeln in den Nachbarort, wenn wo Gebühren eingeführt werden) muss durch gemeinsame Beschlüsse ausgehebelt werden: Wenn Gebühren auf EKZ-Parkplätzen, dann in der gesamten Region. Die Zentren in der Region müssen hier ansetzen und die angrenzenden Gemeinden mitnehmen!

Bauträger bauen oft gerne weniger Stellplätze (0,7 – 0,8 bei ausgewählten Bauprojekten in der Stadt Salzburg), es braucht aber begleitende verpflichtende Mobilitätsmaßnahmen. Qualitative Vorgaben sind dafür notwendig (zB keine Radabstellräume im Keller ohne Aufzug ...).

Empfehlung des Landes an einzelne Gemeinden um Koordination und gemeinsame Strategien der Gemeinden in der Region zu erzielen.

Zu teure private Stellplatz-Tarife produzieren Leerstand in den Tiefgaragen und belasten die Stellplätze im öffentlichen Raum. Daher braucht es parallel dazu eine sinnvolle Parkraumbewirtschaftung ohne unkomplizierte Ausnahmen in den Kurzparkzonen.