

## **Kurzparkzonen in Hernals und anderen Bezirken außerhalb des Gürtels**

Liebe Bezirksabgeordnete, Bürger und Bürgerinnen

Es wäre nett mir kurz zu erklären wie Anrainer in Hernals eine flächendeckende Kurzparkzone konkret helfen soll in gewissen Gegenden einen Parkplatz leichter zu finden.

Die Studie die sich auf <http://www.wien.gv.at/verkehr/parken/parkraumbewirtschaftung/studie.html> findet, haben so hoffe ich alle Adressaten gelesen und in gewissem Sinne auch verinnerlicht und verstanden. Falls letzteres nämlich nicht ist ein Abgeordneter in einer repräsentativen Demokratie mit geplanten Spiel freier Mehrheiten in allen Parlamenten eigentlich angehalten sein persönliches Recht der Ablehnung oder Enthaltung bei einer Abstimmung wahrzunehmen.

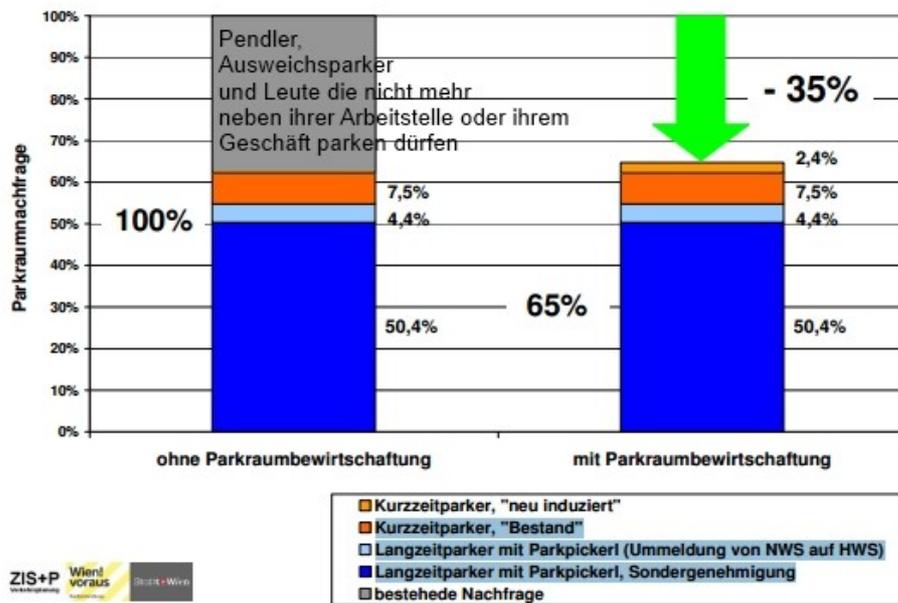
Die Studie wird auf einen interessanten Aspekt "Parkraumnachfrage" aufgebaut. Dieser wird in plakativen Diagrammen mehrmals wiederholt verwendet und suggeriert durch eine "100% Grau" und eine listig bunte Säule im Diagramm mit einem schönen fetten grünen Pfeil nach unten eine total tolle Verbesserung einer Situation.

Abgesehen davon das in einigen Textteilen der publizierten Studie eigentlich eine andere Erkenntnis steckt, habe ich die Befürchtung das das Auge mitgegessen hat - oder schlimmer ein anderer Zwang ausgeübt wurde. Anders ist die Befürwortung kaum erklärbar.

Ich mag nun ausführen was an dem Säulendiagramm schlicht falsch ist. Sieht man sich in den inneren Bezirken um so ist dort die Parkraumnachfrage nämlich ebenso zu "100% ausgelastet". De facto ist es sogar so das man mit motorisierten 2-Rädern dort kaum einen vertrauenerweckenden Parkplatz findet - außer man weiß wo man ihn sucht. Mit einem Auto muss man dort eben Glück haben, oder man hat das Privileg eine Garage am Zielort oder seiner Nähe zur Verfügung zu haben. Es ändert aber nicht daran das ca. 50% der Fahrzeuge dort ein Einwohnerpickerl haben und daher auch über Tage hinweg am selben Platz stehen.

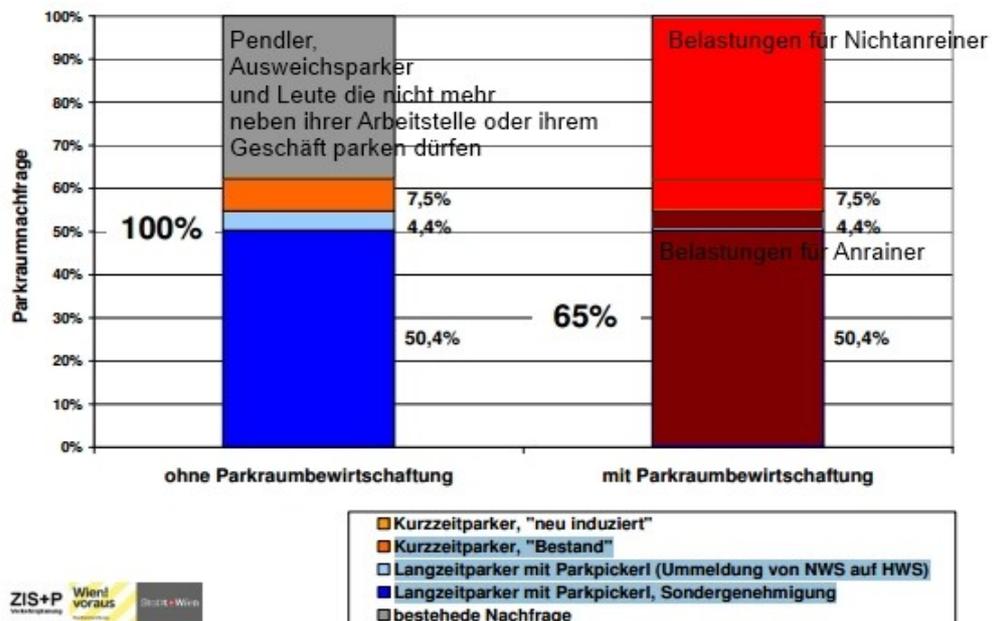
Daher ist das Diagramm an sich methodisch falsch. Im grauen Balken muss eigentlich "Kurzzeitparker Bestand", "Langzeitparker mit Parkpickerl (Ummeldung von NWS auf HWS)", und "Langzeitparker mit Parkpickerl Sondergenehmigung" genauso ausgewiesen sein. Allerdings muss man sich den Zusatz "mit Parkpickerl" wegdenken. Das gibt es ja noch nicht.

Korrigiert man das Diagramm richtig reflektiert es zumindest die Datenlage besser.



Nun möchte ich aber auch noch auf einen anderen Aspekt meiner Erfahrungen mit Kurzparkzonen hinweisen - den der Grüne Pfeil ist auch ein Blödsinn. Wenn es wohlhabenden Menschen zu blöd ist zum Auto zu gehen schicken sie eine Parkschein SMS oder nutzen die App ihres Smartphones. Ich hab noch nie jemanden sagen gehört: Ich muss mein Auto jetzt umparken gehen. Das macht wirklich niemand.

Das hat natürlich zur Folge das sich an der Parkraumauslastung gar nichts ändert, sondern einfach Menschen die es sich leisten können diesen belegen. Man mag es beim dichten Wiener ÖPNV Netz nun nicht für möglich halten aber es gibt gerade in den Randbezirken viele Menschen die hier mit ihrem Auto zur Arbeit kommen weil der Zeitaufwand für ihre "Reise" durch die Stadt mit dem Auto einfach geringer ist. So dicht das Netz ist - es gibt Wege die sind ungünstig. Wenn man davon 2,3 oder mehr pro Tag hat (Kinder, Altenpflege) kann man in Wien schon 3h in den Öffis sitzen - zu Stoßzeiten eher stehen - statt 1/2h - 3/4h im Auto zu sitzen. Ein Teil der 37% Belasteten Menschen



werden sie damit reale Lebenszeit... oder und Geld wegnehmen.

Eine große Visionslosigkeit der Studie ist das keine einzige Alternative Betrachtungsweise beleuchtet wurde. Es wird also nicht gegengerechnet ob zum Beispiel eine komplette Flächendeckung mehr Einnahmen oder besser Auslastungen erzeugen könnte. Alternative Verkehrsgestaltung bleibt gleich völlig ausgeblendet. Wie viele Parkplätze wirklich fehlen wird nirgendwo erwähnt. Der gesamte innere Gürtel wird weder ausgewertet noch beleuchtet. Das ist an sich keine "Studie" über den Parkraum sondern eine Planungsentwurf für Parkraumbewirtschaftung. Wohlwollend gehe ich davon aus das die Datenerhebung korrekt abgelaufen ist.

Ich hab mir das alles durchgelesen und mit meinen Erfahrungen zusammengeführt. Ich komme zu ganz anderen Ergebnissen, und möchte diese in die Runde werfen.

- Wenn es gewünscht und finanziell nötig ist muss man eine komplette Wiener Parkraumbewirtschaftungszone etablieren die sich über das gesamte Stadtgebiet zieht und Dauerparkern einen Dauer Obolus (elektronisch unterstützt) automatisch vom Konto abbucht.
- Ähnlich wie bei Carsharing Systemen in denen Kürze und Wegeffizienz gerne belohnt wird, könnte Kurzparken nicht kostenpflichtig sondern unterstützt werden. Damit kann man große (bigbusiness) und kleine (private) Carsharing Systeme sehr leicht anregen und eventuell über Ersparnis und Einnahmemöglichkeiten echtes Business erzeugen. Mir wären mehr Chauffeure wirklich lieber als mehr Angestellte der Stadt die "böse" Parkraumnutzer suchen gehen. Ich mag das Berufsbild nicht verunglimpfen, aber als Blockwart arbeiten schlägt sich sicher auf die Gesundheit und ist dem Demokraten normalerweise ein Graus.
- Eine Rabattierung kann sich natürlich auch von Umweltaspekten herleiten. Warum nicht Elektro oder CNG Fahrzeugen (<http://www.erdgasautos.at/>) die Parkgebühr so günstig machen das sie den Nutzern gar nicht auffällt? Kleine Autos sollten natürlich auch weniger bezahlen als große. Sie finden sicher an der TU Wien ein paar junge Techniker die da ein wunderbares System zu Erfassung und Abrechnung implementieren können.
- Ließt man die obige Studie ein bisschen anders stellt man einen enormen Druck auf die Äußeren Bezirke fest, der durch die Kurzparkzonen in den inneren Bezirken verursacht wird. Dort wird aber an sich das Ziel eines aktiven Parkraums durch wiederholte Ticketkäufe für den selben Parkplatz auch nicht erreicht. Daher müsste man eigentlich das Konzept der Kurzparkzone komplett hinterfragen. In gewissen Gegenden wo echte Parkplatznot herrscht müssen wesentlich mehr Garagen gebaut werden. Es gibt sogar Versuche (DE und USA) mit überraschenden Effekten. Hochpreisige Zonen werden stärker frequentiert als niedrigpreisige. (vielleicht auch ein Smartphone Effekt). Dort wo man "noch" gratis parken konnte parkte auch niemand. Vielleicht war keine Arbeit zu finden... alle Haus Gärtner Jobs belegt. Die Gärtner mussten noch immer keine Parkgebühr bezahlen - hatten vorher wie nachher aber auch keine Parknot.
- Abgesehen von Bauhöhen und statischen Problemen wäre es wohl besser gewesen einige Parks in sonnige Höhen hoch zu heben und darunter so viele Parkplätze wie möglich zu platzieren - anstatt "nur" eine Tiefgarage zu bauen. Das hätte zwar Anrainer dieser Parks auch nicht gefreut - wäre aber eine sinnvolle Option gewesen. Da einige Parks sowieso nur ein einziges "Schattendasein" führen. Da der mittlerweile oft ehemalige Baumbestand dort

älter ist oder besser war als die umliegenden Häuser gelingt es nur mangelhaft Neupflanzungen durchzuführen. Über bleiben abstruse Pflaster wüsten oder Sand/Erde Flächen mit halb Toten Jungbäumen. Auch nicht schön. Da wäre eine "5te grüne Ebene" auf 6++ Parkgeschossen mit Licht, Sträuchern, Wiese und kleinen Bäumchen im Kübel am Dach und eine großer schneller Aufzug netter und produktiver gewesen. Ich gehe davon aus das die paar Betonbauelemente den Garagenbau nicht soviel teuer gemacht hätten wie die möglichen Stellflächen das wirtschaftliche Potential erhöht hätten. Welchen Nutzen nun die Parks haben die fast niemand benutzt, weil sie ja so schön sind weiß ich nicht. Ich mag da nur an <http://www.thehighline.org/about/high-line-history> erinnern und glaube der Erfolg hat mit der Sonne zu tun die den Menschen dort besser erreicht.

- Ein Karma Aspekt. Zurückkommend auf Kinder und Alten betreuende, aber auch Menschen die aus irgendeinem Grund mit dem Auto quer durch Wien zur Arbeit müssen. Die jetzige Situation ist für diese Gruppen aufgrund der Öffi Dichte innerhalb des Gürtels grade noch bewältigbar. Ob sie das bleibt ist sehr fraglich.
- Die Wiener Linien können gleich um ein Viertel mehr Fahrzeuge anschaffen. Öffis sind nämlich zu Spitzenzeiten ganz schön ausgelastet. Da passt wirklich sehr oft keiner mehr rein. Das ist zwar nur zwischen 7h und 8:30 und ~16:00 - 19:00 der Fall - aber trotzdem. Die Hernalser Remise ist zu diesen Zeiten ziemlich leer. Man kann also davon ausgehen das die Wiener Linien da bis zu 80-90% Kapazität draußen haben (das verbleibenden Material ist vermutlich eh grade mehr defekt als Backup). Wo die nötige höhere Frequenz aber fahren soll kann ich auch nicht beantworten. Zumindest die Linie 43 hat unter Tags eine sehr gute Auslastung und da trotz einer Frequenz bei der man keiner Bim mehr nachläuft.
- Abgesehen vom nötigen Vorlauf, meine ich das die "letzten" ULFs bald ausgeliefert sein müssten. Es müssen auch mehr neue Busse angeschafft werden. Alles super denkt man - Fahren ja eh mit umweltfreundlichem Gas. Gut das ist richtig. LPG ist zwar nicht CNG - siehe <http://www.erdgasautos.at/fahren/36/> aber besser man verfährt es als fackelt es einfach ab.

Ich habe aber folgendes Läuten gehört: Die nächste Autobusgeneration der Wiener Linien ist nicht mit LPG, auch nicht mit CNG geplant. Nein diese wird mit Dieselmotoren betrieben werden. Abgesehen von den Kosten ist Diesel einer der Hauptverursacher von Feinstaub. Egal was ihnen lobbyierte und anderen BigBusiness Menschen einreden wollen. Die Filter haben eine schlechte Leistung und bekommen die wirklich gefährlichen Partikel der aktuellen Motorengeneration nicht in den Griff.

**Kurz zusammengefasst:**

- = Mehr Öffiverkehr mit Dieselaautos
- = keine Reduzierung des "Normalen" Verkehrs da erwartete Steuerungseffekt zwar postuliert aber nicht eingetreten sind.
- = zeitliche Mehr Belastung des täglichen Lebens sozialer Menschen
- = Anrainerparkplatznot bleibt unverändert (außer man reduziert die Menge Anrainer. Wir leben aber in Wien und nicht in Syrien)
- = eine de facto Steuer mehr
- = Bevorzugung fragwürdiger Zielgruppen (Hausbesitzer auf Hügeln und gut verdienende denen es egal ist ein bisschen was für einen Parkplatz zu zahlen - weil es meist weniger ist sie als sie für eine Garage hinblättern müssten). Vielleicht freuen sich letztere sogar sehr über ihre "günstigen" Dauerparkplätze. Sparen tut jeder gern.

Gebe ihnen hoffentlich genug Idee mit um ihre Entscheidung noch einmal zu überdenken. Da wahrscheinlich weder meine Worten noch Unterschriften anderer Bürger sie von Pickerl Plänen abhalten werden freue ich mich wenigstens auf Ihre Antwort bezüglich der Ideen der Wiener Linien die nächste Busgeneration mit Dieselantrieb auszustatten.

Vielleicht möchten sie auch Ihre demokratische Gesinnung beweisen, und sich wie in Währing einmal über eine echte Befragung ihrer Bezirksbewohner Gedanken zu machen. Ich habe zwar die kurzfristig angesetzten "Infoabende" durchaus mitbekommen, aber leider in dieser Woche kurzfristig keine Zeit gefunden teilzunehmen um ihre Argumentationen zu lauschen.

Vielen Dank für Ihre Zeit, wenn sie möchten freue ich mich auf positives Feedback.

Herzliche Grüße Gerald Urbas

Kurzparkzonen in Hernals und anderen Bezirken außerhalb des Gürtels von Gerald Urbas steht unter einer Creative Commons Namensnennung-Nicht-kommerziell 3.0 Unported Lizenz (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0/>). Über diese Lizenz hinausgehende Erlaubnisse können Sie unter <http://www.gams.at/MySharedCity> erhalten.