



VORHER



NACHHER

# Mit Parkplatzmanagement Verkehr nachhaltig steuern

Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen wie etwa das Parkpickerl in Wien zeigen Wirkung. Es ist leichter, einen Parkplatz zu finden und die Verkehrsbelastung sinkt. Flächen für mehr Lebensqualität werden frei.

Der Platzverbrauch durch den Autoverkehr ist groß. Das ist besonders in den Städten ein Problem, wo freie Flächen knapp sind. Parkplätze verursachen Kosten und konkurrieren mit anderen Nutzungen. Wo zu viele Parkplätze vorgesehen sind, ziehen sie Verkehr an. Einkaufszentren und Freizeiteinrichtungen werden zu Verkehrserregern, die neben Umwelt und Luft auch die Straßen belasten und Staus verursachen. Bei Wohngebäuden sorgt die Pkw-Stellplatzverpflichtung für höhere Baukosten und verteuert das Wohnen. Weniger Flächen zum Dauerparken zu nutzen, ergibt Platzgewinn für den Öffentlichen Raum und für alle Verkehrsteilnehmenden.

## Weniger Parkplätze – mehr Platz für Menschen

Auch wenn mittlerweile in allen Landeshauptstädten die Anzahl der Pkw im Verhältnis zur Einwohnerzahl sinkt, steigt durch das Bevölkerungswachstum die Zahl der Pkw insgesamt. Autokolonnen und zugeparkte Straßen verringern die Lebensqualität für die Bevölkerung in den Städten. Die Parkraumbewirtschaftung ist ein Mittel, um den Kfz-Verkehr besser und nachhaltig zu steuern. Immer mehr Bürgerinnen und Bürger sprechen sich für Umwidmungen des öffentlichen Straßenraums aus. Wenn in den Straßen weniger Autos parken, ist es leichter, Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen.

## Paris: Erfolgsmodell Stellplatzreduktion



Quelle: Mairie de Paris 2016, Tabelle: VCO 2016

Jahr	Pkw-Stellplätze im Straßenraum	Privat-Pkw	Millionen Wege im Öffentlichen Verkehr	Radwegnetz in km
2003	166.000	750.000	3.235	282
2008	159.000	638.000	3.847	439
2014	143.000	613.000	4.232	738
Änderung 2003–2014	-14 %	-18 %	+31 %	+162 %

In Paris wurde die Zahl der öffentlichen Pkw-Stellplätze stark reduziert, die Zahl der Pkw nahm deutlich ab, während die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege gestiegen sind.

Platz ist in Städten nur begrenzt verfügbar und vielfältige Nutzungsmöglichkeiten – vom Verkehr über Wohnen und Wirtschaft bis zur Erholung – konkurrieren um dieses knappe Gut. Die Flächen, die zum Abstellen von Autos verwendet werden, haben deshalb einen Wert.

Heute setzt sich die Erkenntnis durch, dass Verkehrs- und Lebensqualität durch Management von Parkraum zu erreichen sind. Bis zu 50 Prozent aller Verkehrsbehinderungen entstehen durch Parkplatzsuche. Zahlreiche Beispiele etwa aus Amsterdam, München, Zürich und Wien belegen, dass sich die Parkraumbewirtschaftung positiv auf die Verfügbarkeit von Parkplätzen sowie die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auswirkt. Fällt die Möglichkeit des kostenlosen Parkens weg, steigen mehr Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel um. So hat die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien im Jahr 2012 und die Verbesserung des Bahnangebots zu einer starken Zunahme der Bahnpendelnden aus dem Raum St. Pölten geführt.

Mit Ausnahme von Leonding wird in allen Städten Österreichs mit mehr als 25.000 Einwohnenden der Parkraum bewirtschaftet.

## Das Auto verliert vielerorts an Bedeutung

In allen Landeshauptstädten Österreichs ist im Jahr 2015 die Zahl der Autos pro 1.000 Einwohnerin-

nen und Einwohner gesunken. In Wien, Innsbruck, Bregenz, Salzburg, Graz und Linz legt die Bevölkerung die Mehrheit ihrer Alltagswege autofrei mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder mit dem Rad zurück. In 16 der 23 Bezirke Wiens ist im Jahr 2015 auch die absolute Zahl der Autos gesunken. Der Anteil der unter 30-jährigen Wienerinnen und Wiener, die mit dem Auto in die Arbeit oder zur Ausbildung fahren, hat sich binnen zehn Jahren halbiert. Das Auto ist kein Status-Symbol mehr.

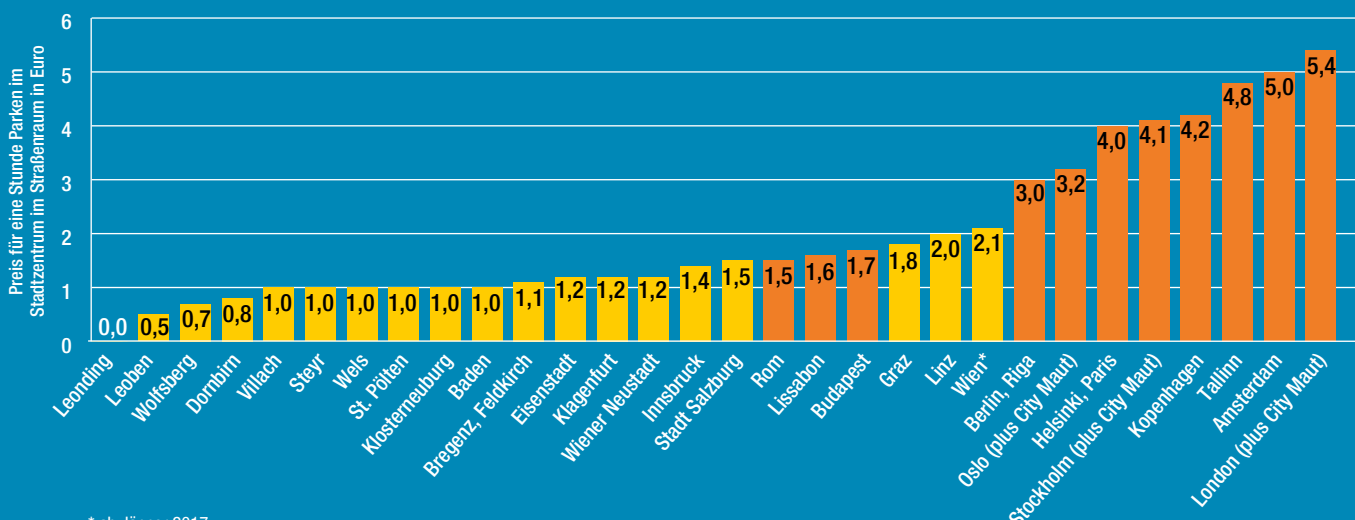
Mit weniger Autoverkehr steigt die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, was für Anwohnende und lokale Geschäfte positiv ist. Weniger Platzverbrauch für das Parken von Fahrzeugen am Straßenrand bedeutet, dass diese Flächen besser genutzt werden können: für Grünflächen, Sitzbänke, Schanigärten und andere geschäftliche Nutzungen oder für Bäume als Schattenspendler. Oder für eine bessere Mobilität, etwa für breitere Gehsteige, mehr Platz zum Radfahren, für Busspuren oder eigene Gleiskörper für Straßenbahnen.

## Viele pendeln mit Auto in die Städte

Mehr als 500.000 Personen überqueren an einem Werktag die Wiener Stadtgrenze stadteinwärts, 79 Prozent davon mit dem Auto. In der Stadt Salzburg kommen an einem Werktag rund 145.000 Personen in 115.000 Pkw in die Stadt. Nach Linz pendeln rund 108.000 Beschäftigte ein, davon 74 Prozent mit dem Pkw. Zusätzlich pendeln 560.000 Beschäftigte in jene 124 Städte und Gemeinden, die als regionale Zentren bezeichnet werden können.

Auch Betriebe und Unternehmen haben es in der Hand durch Mobilitätsmanagement und die Verringerung kostenloser Firmenparkplätze dazu zu moti-

## Parken ist in Österreichs Städten vergleichsweise günstig



\* ab Jänner 2017

Österreichs Landeshauptstädte und Städte ab 25.000 Einwohnende, Auswahl europäische Städte

vielen, dass mehr Beschäftigte mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Rad zur Arbeit kommen. Erfolgreich umgesetzte Beispiele dafür gibt es viele.

### Entlastung für Anrainerinnen und Anrainer

Heute gibt es in 16 der 23 Wiener Bezirke die Parkraumbewirtschaftung, weitere werden folgen. Die Erfahrungen aus den Bezirken mit Parkpickerl zeigen sehr deutlich: Die Anrainerinnen und Anrainer finden nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung schneller einen Parkplatz und sparen so wertvolle Zeit. In den Bezirksteilen außerhalb des Gürtels waren die Stellplätze im Straßenraum im Jahr 2011 noch zu durchschnittlich 90 Prozent besetzt, dieser Wert sank nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung am Abend auf 72 bis 79 Prozent. Wo die Parkraumbewirtschaftung neu eingeführt wurde, liegt der Anteil an Pkw mit Nicht-Wiener Kennzeichen auf Dauerstellplätzen nur mehr bei fünf bis sechs Prozent. Mit der Parkraumbewirtschaftung ist der Anteil falsch geparkter Fahrzeuge ebenfalls massiv gesunken. Es gibt nun weniger Behinderungen des fließenden Verkehrs. Die Verkehrssicherheit ist höher, weil seltener falsch abgestellte Autos die Sicht blockieren.

### Parkplätze für Kundinnen und Kunden

Parkgebühren führen dazu, dass anstelle von Dauerparkenden Kundinnen und Kunden von lokalen Geschäften die Parkplätze nutzen und näher beim gewünschten Zielort parken können. Die durchschnittliche Auslastung der Kurzparkzonen-Stellplätze in Geschäftsstraßen der neuen Parkpickerl-Bezirke lag im Jahr 2013 bei 58 Prozent, im Jahr 2011 waren es noch mehr als 90 Prozent.



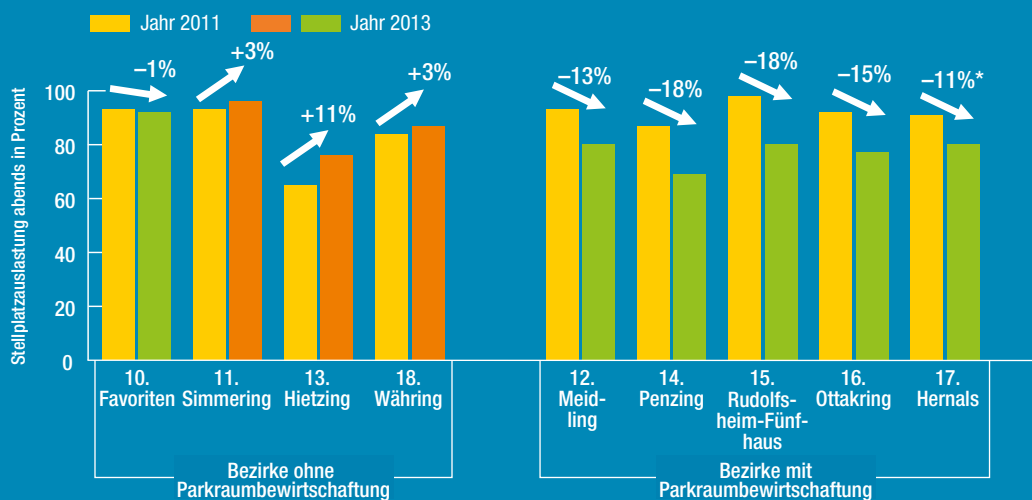
Auch für Zustelldienste und Lieferfahrzeuge erleichtert sich die Parkplatzsuche. Es gibt seltener Staus und mehr Platz für Ladezonen.

Barcelona hat ein verpflichtendes System zur Reservierung von Lieferzonen im öffentlichen Raum eingerichtet. 9.000 Stellplätze und bis zu 45.000 Lieferungen und Abholungen täglich werden über eine zentrale App oder per SMS gemanagt. Die Nutzung der Lieferzonen ist kostenlos, aber auf 30 Minuten begrenzt. Die Verfügbarkeit der Lieferzonen wurde erhöht, Suchfahrten und Halten in zweiter Reihe oder auf Geh- und Radwegen verringert.

Durch Parkgebühren reduziert sich das Langzeitparken, der Parkplatzsuchverkehr nimmt ab. Die Straßen werden vom Verkehr entlastet, Unfälle, Energieverbrauch und Schadstoffemissionen reduziert und somit Gesundheit und Verkehrssicherheit positiv beeinflusst. Der verminderte Bedarf an Stellplätzen senkt Kosten und schafft neue Nutzungsmöglichkeiten für den öffentlichen Raum beziehungsweise eine höhere Bebauungsdichte.

Parkende Autos schränken den Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger ein. Parkraumbewirtschaftung schafft mehr Platz für Gehen, Radfahren und Öffentlichen Verkehr.

## Deutlich mehr freie Parkplätze dank Parkraumbewirtschaftung



\* Veränderung der Auslastung in Prozentpunkten

Nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung finden Anrainerinnen und Anrainer sowie Kundinnen und Kunden der lokalen Geschäfte schneller einen Parkplatz.

# Pkw-Stellplatzverpflichtung reformieren



Statt Pkw-Stellplatzverpflichtung sind Sharing-Angebote im Wohnbau kostengünstiger und umweltfreundlicher. Der „MobiPoint“ in Wien-Liesing bietet den Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Betrieben im Umfeld E-Carsharing, E-Bikes und Transporträder.

Das Angebot an Parkplätzen hat sich als ein wesentliches Kriterium für die Wahl des Verkehrsmittels herausgestellt. Es ist für umweltverträgliche Mobilität kontraproduktiv, dass der Gesetzgeber bei neuen Wohn- und Bürogebäuden und Freizeiteinrichtungen eine Mindestzahl an Pkw-Parkplätzen unabhängig vom Bedarf vorschreibt.

Die Bauordnungen der Bundesländer verpflichten zum Bau von Pkw-Stellplätzen für jede Wohneinheit. Dies verteuert die Baukosten, durchschnittlich um 50 bis 250 Euro pro Quadratmeter oder pro Tiefgaragenplatz um rund 15.000 Euro. Die Pkw-Stellplatzverpflichtung ist zu reformieren, in Zukunft soll die Anzahl der Stellplätze von der Erreichbarkeit zu Fuß, per Rad oder mit dem Öffentlichen Verkehr abhängen.

## Mobilitätsverträge statt Stellplatzverpflichtung

In Wien wurde die Stellplatzverpflichtung von einem Pkw-Stellplatz pro Wohnung flexibilisiert auf einen Pkw-Stellplatz pro 100 Quadratmeter Wohnnutzfläche. Unter bestimmten Bedingungen, wie guter Erschließung mit Rad-Infrastruktur und Öffentlichem Verkehr, ist eine weitere Reduktion möglich.

Graz setzt bei Bauprojekten wie dem LKH-Quadrant Entwicklungsgebiet Reininghaus oder Wohnprojekten auf Mobilitätsverträge. Im Gegensatz zur Reduktion der zu errichtenden Parkplätze verpflichten sich die Bauträger zur Umsetzung von Push-&-Pull-Maßnahmen, die die Abhängigkeit vom Auto reduzieren sollen. Dazu gehören zum Beispiel durchlässige Geh- und Radwege, hochwertige Radabstellplätze, eine fußläufige Anbindung an Haltestellen und Infrastruktur für E-Mobilität ebenso wie Mobilitätsberatung und Carsharing.

**Quellen:** Sammer G. et al. 2012: Entscheidungsgrundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung; Sammer G. et al. 2014: Evaluierung der Auswirkungen; Pressl/FGM 2015 Projekt Push & Pull; VCÖ 1/2016: Urbaner Verkehr der Zukunft ; VCÖ 3/2015: Wohnbau, Wohnumfeld und Mobilität: klimaaktiv mobil Leitfaden „Umweltfreundliches Parkraummanagement Leitfaden für Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe und Bauträger“

## VCÖ-Empfehlungen

### Parkraumbewirtschaftung ausweiten

- In Städten flächendeckende Bewirtschaftung von Parkraum umsetzen
- Parkgebühren als Teil der Finanzierung nachhaltiger Mobilität nutzen
- Koordinierte Steuerung von Parkgaragen und Stellplätzen im öffentlichen Raum
- Erfassung und Veröffentlichung von Parkraum-Daten
- Ausbau der automatisierten Überwachung von Parkverstößen
- Verpflichtendes Management von Lieferzonen

### Mobilitätskonzepte im Wohnbau verankern

- Sammelgaragen senken Bau- und Wohnkosten.
- Mobilitätsdienstleistungen als Gemeinschaftsanlagen im Mietrecht verankern: Wie bei Waschküchen sind Fixkosten von Carsharing oder Leihrädern durch die Betriebskosten zu decken.
- Angebot an Mobilitätsdienstleistungen in den Wohnbau integrieren. Stellplätze für Sharing-Fahrzeuge gut sichtbar im öffentlichen Raum anlegen.
- Mindestzahl und Qualität an Rad-Abstellanlagen in den Bauordnungen verankern.
- Wohnsiedlungen am Stadtrand ohne ausreichende Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln brauchen ein integriertes multimodales Mobilitätsmanagement.
- Bei guter Erschließung mit Öffentlichem Verkehr oder nach Vorlage von Mobilitätskonzept (Beispiel Mobilitätsverträge Graz) soll Verpflichtung, Pkw-Stellplätze zu errichten, entfallen.
- Maßnahmen für klimafreundliche Mobilitätsformen im Wohnbau sowie bei Geschäften, Bürogebäuden, Gewerbeflächen, Sport- und Freizeiteinrichtungen vorschreiben.



### Mag. Markus Gansterer, VCÖ-Verkehrspolitiker:

„In Städten, in denen Autos unbegrenzt in den Straßen parken, funktioniert der Verkehr für niemanden, auch nicht für Autofahrende. Das Management des begrenzten Parkraums ist das wesentliche Steuerungsinstrument im Verkehr und bringt einen Gewinn an öffentlichem Raum.“

**Der Einsatz des VCÖ wird durch Spenden möglich. Spenden für die VCÖ-Tätigkeit sind steuerlich absetzbar. Spenden-Konto: Erste Bank, IBAN: AT11 2011 1822 5341 2200 BIC: GIBAATWWXXX**