

Was pickt, das liegt

In ganz Wien gilt jetzt das **Parkpickerl**. Das schafft Platz. Und fordert manche Menschen erst recht zum Parken auf. Was tun mit dem frei gewordenen Raum?



UNTERWEGS: KATHARINA KROPSHOFER, FOTOS: CHRISTOPHER MAVRIČ

Gestern noch hätte Brigitte hier keinen Parkplatz gefunden. Tür an Tür klebten die Autos vor dem Hietzinger Amtshaus aneinander, die ältere Frau im schwarzen Daunenmantel hat bisher noch immer ein paar Runden gedreht. Heute stellt sie ihren Opel nach wenigen Minuten ab.

Am 1. März hat die Stadt Wien ihre Parkraumbewirtschaftung auf das ganze Stadtgebiet ausgedehnt. Als letzte Bastion des freien Parkens sind nun auch Hietzing, Liesing, Floridsdorf, die Donaustadt und ganz Simmering unter das Gebot des Pickerls gefallen. Nur in kleinen Ausnahmезonen – Industriegebiete wie die Liesinger Perfektastraße – ist das Parken immer noch gratis, die Straßen dort seither überfüllt.

Was die einen freut, erzürnt andere: Anrainer können ihre BMWs und Škodas nicht mehr gratis vor ihrer Haustüre abstellen. Es sei unsozial, dass sie zahlen müssen, wenn sie ihre Angehörigen pflegen wollen, klagen manche; Bewohner am Stadtrand und in den Vororten, dass sich ihr Arbeitsweg nun verteuern oder verlangsamen würde.

Lehrer, die bisher nach Wien gependelt sind, drohen mit der Kündigung. Andere genießen den neu gewonnenen Platz: Campingbusse, die lange unverrückt auf den Straßen gestanden sind, und die vielen Autos mit niederösterreichischem Kennzeichen parken nun nicht mehr hier.

Zehn Euro pro Monat plus Verwaltungsabgabe kostet das Ticket, mit dem man als Anwohner im eigenen Bezirk parken darf. Auch die Kurzparkzone gilt nun: 1,10 Euro, um sein Gefährt für eine halbe Stunde abzustellen. Auch Brigitte, die von Hietzing nach Mauerbach gezogen ist, muss jetzt zahlen, wenn sie zu ihrem alten Arzt will. Bummeln, ein Spaß der Vergangenheit.

Ein Drittel der Parkplätze werde nun frei, heißt es vonseiten der Stadt. 8000 Pkw-Fahrten weniger pro Tag verzeichneten westliche Bezirke wie Hernals, als die sogenannte Parkraumwirtschaft begann. „Dass Parkraumbewirtschaftung funktioniert, ist bekannt“, sagt Michael Schwendinger von der Mobilitätsorganisation VCÖ.

Seit der Einführung wurden in den neuen Parkpickerl-Bezirken mehr als 116.000 Anträge gestellt. Die Maßnahme säubert die Stadt von Dauerparkern, 17.500 Pendler kamen bisher täglich allein in die Donaustadt, mehr als 76.000 Parkplätze braucht es ab sofort wohl nicht mehr. Eine riesige Fläche – mit Riesenpotenzial zur Umgestaltung. Was also planen die Bezirke für den frei gewordenen Platz?

Manch Anwohner, der jetzt zehn Euro zahlen muss, der Pendler, der hier gar nicht mehr auf der Straße parken kann, zürnt, Verkehrswissenschaftler jubeln, und die Hietzinger Bezirksvorsteherin Silke Kobald (ÖVP) sagt: „Wir waren genötigt, das Parkpickerl einzuführen.“ Als einziger Bezirk das Parkpickerl nicht einführen? Das hat sich Hietzing dann doch nicht getraut. Obwohl sich 2017 noch 68 Prozent der Hietzinger gegen die Einführung ausgesprochen hatten.

Jetzt ist das Pickerl trotzdem da, und man müsse sich anschauen, wo Platz frei werde. Die großen Probleme aber blieben bestehen: Gerade Hietzing habe schlechte öffentliche Verbindung in die peripheren Gebiete. „Die langen Anfahrtswege sind arbeitenden Menschen unzumutbar“, sagt Kobald. Die rot-pinke Stadtregierung sagt, sie wolle das angehen und die Einnahmen aus dem Parkpickerl zweckgebunden ver-

10

Euro pro Monat zahlen Anrainer für das Parkpickerl

54

Millionen Euro könnte die Stadt so zusätzlich einnehmen – für den Öffi-Ausbau

7 bis 9

Prozent der Wiener bewegen sich mit dem Rad durch die Stadt. Mehr Platz könnte noch mehr dazu bewegen

wenden: 54 Millionen Euro könnten extra eingenommen werden, 44 Millionen durch die Tickets, zehn Millionen durch Strafen, und größtenteils in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs fließen, sagt Markus Raab, Leiter der MA 46 für Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten.

Auch in Sicherheit wird investiert. Und natürlich werde der Ausbau des Fahrradnetzes weitergetrieben. Gerade verkündete die Gemeinde Wien, auf 14 Kilometer Radspur Floridsdorf mit der Donaustadt verbinden zu wollen.

In Liesing hatten teils bis zu 60 Prozent der parkenden Autos kein Wiener Kennzeichen, erzählt der Bezirksvorsteher Gerald Bischof (SPÖ). Das ist Geschichte. „Wir schauen nun, welche Freiräume wir wofür nutzen können.“ Die nächste Sitzung der Bezirksverkehrskommission sei dem Thema gewidmet. Außerdem habe er die Bevölkerung eingeladen, Wünsche zu formulieren.

Zwei konkrete Projekte plant er bereits: In der Ketzergasse wird der Straßenbelag erneuert, und im Zuge dessen werden gleich 70 neue Bäume gepflanzt. Ein räumlich getrennter Radweg auf der Atzgersdorfer Straße steht auch noch dieses Jahr an.

Doch die komplette Umnutzung der freigewordenen Fläche? Das gehe nicht von heute auf morgen, so Bischof. Der Floridsdorfer Bezirksvorsteher Georg Papai (SPÖ) verweist aufs Geld: Bis zu 30.000 Euro kostet die Pflanzung eines Baums. Das zahle sich erst aus, wenn die Straße ohnehin saniert und somit aufgerissen werde. Und Silke Kobald aus Hietzing bezeichnet die schnelle Umnutzung als Illusion. Man dürfe die Leute nicht schikanieren und ihnen dringend benötigte Parkplätze wegnehmen. Dabei ist es genau das, was Stadt- und



Verkehrsplaner fordern: Die Umgestaltung müsste so schnell wie möglich beginnen. Ansonsten bleibe der Platz nicht allzu lange frei. Das habe man auch bei der Parkpickerl-ausweitung in anderen Bezirken gesehen.

Bisher habe es noch kein Bezirk geschafft, diesen relativ kurzfristigen Effekt großräumig auszunutzen, meint Ulrich Leth, Verkehrsplaner an der TU Wien und Berater der Initiative Platz für Wien. Pläne über die Umnutzung hätten schon mindestens ein halbes Jahr vor Einführung konkretisiert werden müssen.

Früher wäre es unmöglich gewesen, hier einen Parkplatz zu finden, sagt ein Hietzinger mit blauer Maske. Jetzt habe er seinen Wagen hier in bester Lage abgestellt, um schnell einkaufen zu gehen.

Auch das ist ein unerwünschter Nebeneffekt einer an sich funktionierenden Maßnahme: Das Gefühl, schneller einen Parkplatz zu finden, bringt die Leute wieder ans Steuer. Und tatsächlich: Nachdem am ersten Tag hier vor dem Hietzinger Amtshaus komplette Leere herrschte, ist der zweite Tag schon dichter verparkt. Auch Leute, die bisher in Garagen parkten, stellen ihre Autos wieder auf der Straße ab – schließlich ist das Parkpickerl günstiger als der Garagenplatz, die Parkplatzsuche nun einfacher.

Die Stadt der Zukunft muss also größer und langfristiger denken. Statt Autos gibt es in ihr viele Sitzgelegenheiten, Spielplätze und breitere Gehsteige – immerhin ist ein Drittel der Wiener Gehsteige laut VCÖ-Studie zu schmal. Für Menschen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen eine große Barriere. Und vor allem müssen sich Städte an die fortschreitende Klimakrise anpassen. 38 Hitzetage mit über 30 Grad gab es 2019

Mehr als 116.000 Wienerinnen und Wiener aus den neuen Pickerlbezirken 11, 13, 21, 22 und 23 haben in den vergangenen Wochen erstmals ein Parkpickerl beantragt

76.000 Parkplätze könnten deshalb bald freistehen – und anders genutzt werden. Wie hier bei der Floridsdorfer U6-Station Neue Donau (links oben; kleines Bild) und in Liesing (oben)



in Wien schon. Auch das Risiko von Überflutungen durch Starkregen steigt. Betonierete Flächen aufzubrechen hilft bei beidem: Bäume spenden Schatten, Grünflächen speichern die Hitze nicht so wie Asphalt und nehmen den Regen besser auf. Das flächendeckende Parkpickerl mag ein Meilenstein für den Klimaschutz sein, bis 2030 will die Stadt so etwa den Anteil der Pkw-Pendler halbieren, heißt es im rot-pinken Regierungsprogramm. In Sachen Anpassung gebe es in Wien aber noch Verbesserungspotenzial, sagt der VCÖ-Experte Michael Schwendinger.

Um Klimaanpassungen in den Bezirken voranzutreiben, bietet Wien einen Förderpotopf mit 100 Millionen Euro an, je nach

Projekt übernimmt die Stadt zwischen 40 und 80 Prozent der Kosten. Doch für die rasante Umgestaltung des öffentlichen Raums reiche das nicht. „Platz haben wir schon, aber das Bezirksbudget reicht nicht“, sagt Floridsdorfs Bezirksvorsteher Papai.

Das Auto als Teil des Stadtbilds sitzt tiefer: Viele Menschen seien auf das Auto angewiesen – ob sie wollen oder nicht, schreibt Mobilitätsexpertin Katja Diehl in ihrem Buch „Autokorrektur“. Um Lebensqualität für alle zu schaffen – Kinder, Ältere und auch Frauen, die mehr zu Fuß gehen als Männer –, müssen Privilegien für Autofahrer abgeschafft werden. Jeder sollte das Recht haben, ein Leben ohne eigenes Auto führen zu können, schreibt sie. So sieht es auch Michael Schwendinger: Er versteht den Aufschrei über die Parkkosten nicht. Die Tatsache, dass man Autos im öffentlichen Raum relativ günstig abstellen könne, sei das eigentliche Privileg. „Wie viele Leute würden gerne zehn Euro für ein Hochbett oder eine Sitzgarnitur vor ihrer Haustüre zahlen?“

Den Abschied vom Automobil müsste man deshalb noch schneller vorantreiben: Wie in Wien gibt es im halb so großen Amsterdam auch eine Art Parkpickerl – nur gilt das jeweils in einem von 30 kleineren Bereichen. Apps könnten helfen, einen Radius um das eigene Wohnhaus zu bestimmen. Eine Art persönliches Parkpickerl. Oder die Kosten nach Lage und Gewicht staffeln: Wer im Zentrum parkt oder SUV fährt, muss auch mehr zahlen.

Brigitte wird sich in Zukunft wohl eher Richtung Tulln orientieren, vielleicht auch mehr online bestellen, obwohl ihr das nicht zusagt. Das sei nervig. Aber natürlich verstehe sie, dass sich etwas ändern muss. 🚗