



Bericht zum Mobility Talk „Die Zukunft des Parkens“

Die Diskussionen um den Parkraum in Städten haben sich in den letzten Jahren intensiviert. National und international werden vermehrt Maßnahmen ergriffen, um Bürgern öffentlichen Raum „zurückzugeben“. Aus Sicht der Experten bei dem von GSV und Magenta Business organisierten Mobility Talk im September 2021 zum Thema „Die Zukunft des Parkens“ ist das unbestritten der richtige Weg. Es brauche jedoch geeignete Konzepte für Anrainer und Besucher, denn „der motorisierte Individualverkehr ist im Sinne der Erreichbarkeit des jeweiligen Zielortes nach wie vor ein unerlässlicher Partner des öffentlichen Verkehrs und es ist nicht mehr zeitgemäß, einzelne Verkehrsteilnehmer auszuschließen“, wie Johann Breiteneder, CEO, Best in Parking betont. „Ein gutes Beispiel ist unsere Garage am Neuen Markt in Wien, wo an der Oberfläche je nach Zählweise 250 – 280 Stellplätze zugunsten neuen öffentlichen Raums wegfallen und etwa 370 Garagenplätze entstehen.“

Der öffentliche Raum ist nicht kostenlos

Es müsse auch ein Bewusstsein dafür entstehen, dass der öffentliche Raum in Städten limitiert und nicht kostenlos ist. Breiteneder: „Eine gewisse Lenkung ‚weg von der Oberfläche‘ muss erfolgen, um den öffentlichen Raum nachhaltig für bessere und höherwertige urbane Funktionen freizubekommen. Paris streicht etwa 60.000 Stellplätze an der Oberfläche, um mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die Verlagerung in Tiefgaragen gewährleistet weiterhin die Möglichkeit des Zufahrens und des Parkens, ohne nur eine Verdrängung zu versuchen.“

Wien dehnt Kurzparkzone auf gesamte Stadt aus

Auch Wien will das kostenlose Parken eindämmen, indem mit 1. März 2022 „die Parkraumbewirtschaftung im bewährten Modell nahezu auf die gesamte Stadt ausgedehnt wird“, wie Markus Raab, Leiter der MA46 Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, berichtet. Die Kurzparkzone gilt künftig von Montag – Freitag von 9 - 22 Uhr, die höchstzulässige Abstelldauer beträgt 2 Stunden.

Raab erklärt die Motivation für diese Maßnahme: „Wir wollen für die Wohnbevölkerung etwas Gutes tun und neuerliche Verdrängungseffekte wie in den vorherigen Erweiterungen der Parkraumbewirtschaftung verhindern. Außerdem schaffen wir mit dieser Maßnahme einen Lenkungseffekt wie z.B. den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr, der unvermeidbar ist. Irgendwo auf der Strecke nach Wien wird es sich für jeden Pendler anbieten, umzusteigen. Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs und von Park & Ride Anlagen in Niederösterreich ist dafür unumgänglich.“

Auf die Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs will Wien nach wie vor achten: Mit den bereits bestehenden Ausnahmegewilligungen - insbesondere für Handwerker – können Fahrzeuge zeitlich unbegrenzt in den Kurzparkzonen abgestellt werden.

ÖAMTC: Wiener Weg nicht der Weisheit letzter Schluss

Die Wiener Lösung löst beim ÖAMTC nicht unbedingt Begeisterung aus, wie Bernhard Wiesinger, Leiter Konsumentenschutz und Mitgliederinteressen, ÖAMTC, erklärt: „Wir sind überzeugt, dass die geplante Ausdehnung der Kurzparkzone nicht der Weisheit letzter Schluss sein kann, weil sie viele Nachteile mit sich bringt. Mit jeder Erweiterung der Wiener Kurzparkzonenlösung, wird das Problem wie eine Teppichfalte vor sich hergeschoben. Für Wien ist das Problem scheinbar mit der nächsten Erweiterung erledigt, insgesamt jedoch nicht. Als nächstes werden die Umlandgemeinden wie Schwechat oder Mödling Maßnahmen andenken. Es braucht politische Zusammenarbeit, in diesem Fall zwischen Wien

und Niederösterreich. Nicht alle Wege lassen sich per öffentlichen Verkehr erledigen. Da muss uns etwas intelligenteres einfallen.“

Alternativkonzept berücksichtigt auch Besucher

Gemeinsam mit dem ARBÖ und der Wirtschaftskammer hat der ÖAMTC ein Parkkonzept für Wien erarbeitet, in dem sowohl Besucher- als auch Bewohnerparken berücksichtigt wird. Denn Städte wie Wien werden definitiv beides behandeln müssen. Bewohner würden in diesem Konzept vergünstigt parken, jedoch in kleineren Berechtigungszonen als im ganzen Bezirk. Darüber hinaus soll es ihnen auch möglich sein, an einem persönlich wichtigen Ort in Wien (Lebenspartner, Pflege etc.) eine zusätzliche Parkgenehmigung zu erwerben, jedoch zu einem höheren Preis als ihr „Parkpickerl“ am Wohnort. Des Weiteren schlägt das Konzept für Besucher bzw. Wiener ohne örtliches „Parkpickerl“ abgestufte Preise vor: je weiter Richtung Stadtrand geparkt wird, desto günstiger soll es werden. Am Stadtrand soll man auch länger parken können, weil dort der Parkdruck laut Wiesinger geringer sei. Ähnlich wie beim Best-Practice Beispiel Graz, wo in den grünen Zonen gegen Gebühr ebenfalls länger geparkt werden kann.

Was sagt ein unabhängiger Experte?

Als Planer haben wir die Aufgabe langfristig zu denken, betont Ortfried Friedreich, Geschäftsführender Gesellschafter, AXIS Ingenieurleistungen. „Zukünftige Stadtentwicklung muss von oben (Stadtgestaltung, Stadtstruktur) nach unten geschehen. Was ist der Parkplatz wert? Für wen? Für welche Aktivität? Und wo? Erst dann kann man zur technischen Lösung kommen. Dauerparken im öffentlichen Raum kann nicht die Zukunft sein – das gilt im ländlichen Raum wie in der Stadt. Schließlich gehört der öffentliche Raum uns allen. Wir sind es jedoch so gewohnt, das müssen wir daher angehen. Eine Patentlösung gibt es jedenfalls nicht.“

Eine Lenkung des Verkehrs über die Parkraumbewirtschaftung funktioniert laut Friedreich nicht. Bereits bei der Einführung der Parkraumbewirtschaftung Anfang der 90er Jahre hat man im Rahmen einer Vorher-Nachher-Untersuchung festgestellt, dass Menschen, die sich eine Parkgarage geleistet haben durch das billige Parken am Straßenrand die Garage aufgegeben haben.

Wir müssen neuen Konzepten aufgeschlossener sein: Unter anderem könnten wir das Potential der Stellplatzflächen im privaten Bereich mehr nutzen. Ein good practice Beispiel ist die Garage der Wirtschaftskammer, in der Anrainer nachts parken können.

Im Falle von Park and Ride Anlagen müssen wir genau darauf achten, wo wir sie errichten. Friedreich: „In Städten wie Wien brauchen wir keine Park and Ride Anlagen. Das Prinzip ist nämlich, mit dem Auto so weit wie nötig, mit dem öffentlichen Verkehr so weit wie möglich zu fahren.“

Wie kommen wir nun zu smarten Parkkonzepten?

Ein Puzzlestein zur Zielerreichung könne die Digitalisierung sein, ist Ewald Kiss, Vice President IoT, Immo & Partnernetze, Magenta Telekom, überzeugt: „Allerdings müssen wir diese richtig einsetzen. Die Menschen erwarten sich kundenorientierte Lösungen – was unlängst wieder in einer unserer Studien bestätigt wurde.“

Selbstverständlich gilt das auch fürs Parken – dieses müsse eine smarte Serviceleistung werden: Von der Anzeige freier Parkplätze über die Reservierung bis zur Bezahlung, am besten alles gebündelt in einer App.

Erste Projekte von Magenta Business weisen laut Kiss in die richtige Richtung: In Österreich will Magenta Business in Tulln bereits im Herbst 2021 mit 27 smarten Parkplätzen starten. Erfahrungen

zum Thema Smart Parking als Teil der Smart City wurden von Magenta Telekom vor dem T-Center in Wien im Rahmen eines Showcases gesammelt. Laut Kiss suchen viele Gemeinden smarte Lösungen fürs Parken. Bestandteile können sein: Sensoren oder Videolösungen zum Ermitteln freier Parkplätze, Apps zum Anzeigen freier Plätze und Verrechnen von Gebühren oder Berechtigungssysteme, die mit Ausweis oder Kennzeichenerkennung arbeiten.

„In jedem Gespräch ist Smart Parking ein Thema und wir können mit viel Erfahrung dazu beraten. Aufmerksam machen möchte ich auf die Förderungen, diese werden derzeit kaum abgeholt, daher begleiten wir auch bei der Förderungsdurchführung“, bietet Kiss Unterstützung an.

Ticketloses Parken ist bereits Realität

Den Weg, Parken verstärkt als Serviceleistung anzubieten, verfolgt auch Garagenerrichter und -betreiber Breiteneder: „Dank der immer öfter eingesetzten Kennzeichenerkennung im beschränkten Bereich ist das ticketlose Parken für Dauerparker bereits Realität – Kurzparker sollen dank mobiler Bezahldienste bald folgen. Im öffentlichen Bereich bzw. blauen Zonen wird es mit Kameras künftig möglich sein, automatisiert Strafmandate auszustellen oder den Abschleppwagen zu rufen. Auf ausgestellte Berechtigungskarten wie Behindertenausweise oder Anrainerberechtigungen wird selbstverständlich Rücksicht genommen.“

Best in Parking will jedoch noch weiter in Kundenservice investieren: Im Konzern gibt es mittlerweile zwei Bezahl-Apps für das Parken, die in Italien und Kroatien in über 160 Städten eingesetzt werden. Demnächst sollen diese Apps mit dem beschränkten Parken verknüpft werden, um künftig alle Parkgebühren über das Kennzeichen automatisiert über eine App abzurechnen.

Weitere Parkkonzepte international

Friedreich ergänzt das Beispiel San Francisco: Dort kann man über eine App feststellen, in welcher Straße um welchen Preis geparkt werden kann. Je nach aktueller Auslastung wird der Preis bestimmt – entsprechende Sensoren ermöglichen das. Friedreich: „Das ist für das Kurzparken langfristig sicher eine gute Lösung.“ Wiesinger ist in diesem Zusammenhang wichtig, dass es für alle App-Anbieter eine Datenbasis gibt. Damit alle Apps dieselben Parkplätze anzeigen können.

Breiteneder berichtet über die Innenstadt von Turin, die als „Umweltzone“ nur von bestimmten Gruppen befahren werden darf. So man die Innenstadt aufsucht, wird die bei Zufahrt in die verkehrsberuhigte Zone automatisch ausgestellte Strafe im Rahmen der Einfahrt in die gewerblichen Garagen wieder storniert, der gewünschte Lenkungseffekt erreicht und die Polizei damit entlastet.

Wäre nicht die einfachste Lösung, CarSharing stärker zu nutzen?

Wiesinger dazu: „Bei der tatsächlichen Annahme von CarSharing hinken wir weit hinter dem zurück, was wir in den Medien oder auf Konferenzen hören. Es ist derzeit auch schwer daraus ein profitables Business Modell zu machen. Wir sehen es nur als Teil unserer Zukunft.“

Wie kommen wir also weiter?

Aus Sicht von Wien ist der Bund gefordert, wenn es um österreichweite einheitliche Parklösungen geht.

Friedreich plädiert für einen Moderator, der gleichzeitig Mediator ist: „Die Information, welches Ziel hinter den Parklösungen steckt, wird nicht ausreichend an die Bevölkerung kommuniziert.“

Wiesinger fordert: „Wir dürfen die Politik bei diesem Thema nicht aus der Verantwortung lassen. Es gilt gemeinsam Lösungen zu finden.“

Zusammengefasst geht es darum, über Verwaltungsgrenzen hinweg effiziente Lösungen zu finden und diese transparent zu kommunizieren. Die Digitalisierung unterstützt uns dabei, wir müssen sie aber auch nützen.

8.11.2021, Bernhard Weiner, GSV