



Verkehrsstadträtin Ulli Sima (SPÖ)
// Clemens Fabry

Verkehrsstadträtin **Ulli Sima** (SPÖ) über Heurige mit Umstellungsschmerzen und eine Zeitenwende in der Stadt. ➔ VON TERESA WIRTH

»Die Grünen sind immer noch gekränkt«

Der Anteil der Nicht-Wiener auf öffentlichen Parkflächen hat sich mit Einführung des flächendeckenden Parkpickerls stark reduziert. Pendeln auch wirklich weniger Menschen mit dem Auto nach Wien?

Ulli Sima: Das ist schwer zu überprüfen. Unser Ziel war es, das Parkpickerl-Projekt, das sich seit den 1990er-Jahren zieht, abzuschließen, damit den öffentlichen Raum zu entlasten, mehr Platz zu schaffen und umzugestalten.

Kommen noch weitere Änderungen, etwa Preiserhöhungen, auf die Wiener zu? Ich bin jetzt mal für die Umgestaltung der frei gewordenen Flächen und habe keinen großen Änderungsbedarf.

Großflächige Umgestaltung gibt es bis dato nicht, in ganz Floridsdorf sind nur drei Straßen projektiert.

Wir sind an lange Vorlaufzeiten und Vorgaben gebunden, man kann nicht einfach in den Baumarkt fahren und anfangen. Floridsdorf arbeitet gerade ein Radwegeprogramm aus, die Donaustadt setzt gerade ein Programm mit 16 Kilometer Radwegen um. Es sind oft nur einzelne Straßenzüge, die Summe über die Jahre macht es dann aus. Aber ja, da geht noch mehr.

Es werden weitere Stellflächen reduziert?

Ja, es gibt jetzt viel Platz, und den muss man anders nutzen. Mehr Grün, weniger Asphalt, aber auch Radwege. Wir haben ausgezeichnete öffentliche Verkehrsmittel, gute Straßen, aber die Radinfrastruktur hinkt hinterher, und die muss man auf Standard bringen.

Ihr Kollege Jürgen Czernohorsky (SPÖ) meinte in der „Presse“, jeder Baum sei ihm wichtiger als jeder Parkplatz. Für Sie auch?

Ich glaube, so sehen das mittlerweile nicht nur die Stadtregierung, sondern auch die Bezirke und Bürger. Wir spüren alle die Hitze im Sommer. Bei neuen Projekten geht es nicht mehr um Parkplätze, sondern immer nur um: Wo kommen wann wie viele Bäume? Wir sind da in einer Zeitenwende.

Nach der Parkpickerlausweitung haben Heurigenlokale am Stadtrand berichtet,

dass ihnen die Gäste ausbleiben.

Jede Veränderung bringt eine Umwohnungsphase. Wir haben auch in Ottakring und Hernals Heurige...

Dort ist die öffentliche Anbindung allerdings besser als zum Beispiel in Floridsdorf. Es ist natürlich unterschiedlich. Aber die Umstellungsschmerzen hatten wir auch in Ottakring, und als dann am Tag der Einführung die Straßen leer waren, gab es eine große Zustimmung.

Die Kritik der Lokale kam erst ein paar Monate nach der Einführung auf.

Die Alternative wäre gewesen, wir lassen sie aus, und sie sind zugewandert und Pendlerparkplatz. Das hätte ihnen für ihre Betriebe auch nichts gebracht. Das hat man schon in Simmering gesehen. Hätten wir es nicht flächendeckend gemacht, hätten wir uns den Vorwurf gefallen lassen müssen, dass wir aus Fehlern nichts gelernt haben.

Wie steht es eigentlich um die verkehrsberuhigte Innenstadt?

Wir kriegen dazu keine positiven Signale aus dem Bund. Dazu wäre eine Änderung der Straßenverkehrsordnung nötig. Warum man bei der aktuellen Novelle nicht gleich die Innere Stadt mitnimmt, verstehe ich nicht. Ich glaube mittlerweile, dass es parteipolitische Hintergründe hat und die Grünen immer noch gekränkt sind, dass sie nicht weiter in der Stadtregierung sind, anders kann ich mir es nicht erklären. Wir haben die Datenschutz-Bedenken ausgeräumt, es war immer ein klares Ziel der Grünen, und jetzt stimmen sie gegen jeden Antrag.

Welche Anträge?

Anträge, in denen wir Ministerin Gewessler darum bitten, die StVO zu ändern. Es gab letzte Woche den siebten Antrag, bei dem Blau und Grün dagegen gestimmt haben. Eine schöne Antiverkehrsberuhigungskoalition.

Man könnte schon jetzt verkehrsberuhigen. Das tun wir auch. Aber zur wirksamen Kontrolle muss man die Einfahrt in die City noch restriktiver gestalten. //

Bäume statt Pendler? Eine Parkpickerl-Bilanz

Seit einem Jahr hat Wien nun eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung: Welche **Auswirkungen** bereits spürbar sind, was Skeptiker kritisieren, und warum das Thema Parken in Wien trotzdem noch nicht abgeschlossen ist.

➔ VON TERESA WIRTH

Schlussendlich hat es fast dreißig Jahre gedauert. Oder genauer: 28 Jahre und 8 Monate, die zwischen der erstmaligen Einführung des Parkpickerls in der Wiener Inneren Stadt und seiner Ausweitung auf alle Bezirke liegen.

Ulli Sima ist zufrieden. Trotzdem oder gerade weil es ihr als Wiener Verkehrsstadträtin (SPÖ) nach so vielen Jahren des Tauziehens, der Ausnahmen und des Fleckerlteppichs gelungen ist, die Parkraumbewirtschaftung auch auf die restlichen Bezirke Hietzing, Floridsdorf, Donaustadt, Liesing und ganz Simmering auszurollen.

Nicht-Wiener sind weniger, an so manchem Hotspot wurde jeder zweite Platz frei.

Am Dienstag wird das fast flächendeckende Parkpickerl (ein paar Ausnahmen gibt es immer noch) ein Jahr alt. Hat es die gewünschten Effekte gebracht? Was passiert mit dem frei gewordenen Platz? Und ist das Thema Parken in Wien damit abgeschlossen?

Mit der Ausweitung im letzten März hat sich die Kurzparkzone in Wien nahezu verdoppelt, 630 „Parksheriffs“ sind mittlerweile im Einsatz. 395.000 gültige Parkpickerl gibt es zur Zeit in Wien, 145.000 davon sind im Erweiterungsgebiet ausgestellt worden.

Für die 200.000 Menschen, die noch 2022 fast täglich nach Wien mit dem Auto kamen, kommt das Pickerl

nicht infrage. Obwohl es sich ganz besonders an sie richtet: sie, die Pendler. Denn es ist das erklärte Ziel der Stadt, ihre Zahl bis 2030 zu halbieren.

Es dürfte, wie eine erste Bilanz der Stadt Wien zeigt, zumindest in die Richtung gehen. Der Anteil der Nicht-Wiener Kennzeichen bei den öffentlichen Parkern hat sich deutlich reduziert: In der Donaustadt etwa stehen statt 20 nur noch sechs Prozent Autos mit Nicht-Wiener Kennzeichen. In Liesing sind es statt 37 gar nur noch vier Prozent. Überhaupt parken weniger Autos in den dazugekommenen Außenbezirken, an so manchem Hotspot wurde jeder zweite Parkplatz frei.

Pendler ade? Und wo sind die Pendler hin? Ein Teil stieg wohl wirklich auf die Bahn und neue Busse um. Daten der Asfinag legen das nahe: Sowohl auf der A1 bei Steinhäusl, auf der A22 bei Kaisermühlen und auf der A23 bei Inzersdorf waren im Jahr 2022 weniger Autos unterwegs als noch im Jahr davor, obgleich damals die Mobilität durch die Coronasituation noch viel eingeschränkter war. Bei den Zählstellen bei der Schönbrunner Allee oder der Donaueisenbahn nahm der Verkehr zwar um rund zwei Prozent zu, im Vergleich zu anderen Städten wie Graz (plus 5%) aber weniger stark. „Die Ausweitung des Parkpickerls in Wien hat verkehrsreduzierend gewirkt“, schlussfolgert Christian Grätzer vom Verkehrsclub Österreich.

„Mehr Leute lassen ihr Auto vor der Stadt stehen“,

PARKEN

Das Parkpickerl heißt eigentlich „Ausnahmebewilligung von der Kurzparkzone“ und erlaubt Anrainern, ihr Auto in einer Kurzparkzone dauerhaft abzustellen.

Erstmals eingeführt wurde der kostenpflichtige Aufkleber am 1. Juli 1993 für die gesamte Innere Stadt. Bis 1999 folgten alle Innenstadtbezirke.

Am 1. März 2022 wurden in den Bezirken Hietzing, Floridsdorf, Donaustadt, Liesing und in einem Teil Simmerings die Kurzparkzonen eingeführt. Seitdem gibt es das Parkpickerl in ganz Wien.

sagt auch Stefan Sadleder, Geschäftsführer von Apcoa Parking, der auch Pendlerparkplätze in Niederösterreich führt. In seinen Garagen im Stadtgebiet sei es hingegen zu einem Austausch gekommen: Wiener parken nun wieder draußen, alle anderen eben in den Garagen. Gut ausgelastet seien sie jedenfalls. „Ganz ohne Autos wollen oder können die Leute noch nicht.“

Das weiß auch Silke Kobald. Die ÖVP-Bezirksvorsteherin von Hietzing hat sich – vergeblich – gegen das Parkpickerl gewehrt. „Es gibt eine ganze Latte an Problemen“, sagt sie. Die Änderung greife stark ins persönliche Leben der Menschen ein: Sei es die Oma, die in einem anderen Bezirk auf ihre Enkel aufpasse, der Gastronom, dem die Gäste fehlen, oder die Kindergärtnerin, die nun nicht mehr nach Wien pendle. „Es gibt in den Außenbezirken nicht die Öffi-Verbindungen, die notwendig wären“, sagt Kobald. Von Hietzing sei es in viele Bezirke „eine Weltreise“. Auch die Verkürzung der Parkdauer auf zwei Stunden findet Kobald alles andere als praktikabel. „Ein Nachmittagskaffee bei Freunden oder ein Ausflug in den Lainzer Tiergarten dauert meist länger.“

Immerhin, mehr Platz gebe es nun, räumt Kobald ein. Einen Teil dessen will der Bezirk, wie auch die anderen Außenbezirke, umgestalten und begrünen, etwa die Altgasse im Zentrum Hietzings. Es ginge mehr und schneller, sagt Kobald, wenn es nicht so teuer wäre: „Neun neue Bäume in der Hietzinger Hauptstraße kosten, wegen der Begleitmaßnahmen, 500.000 Euro.“ Für das knappe Bezirksbudget eine enorme Summe, selbst wenn die Stadt 60 Prozent davon fördere.

Die Stadt hat schon vor einem Jahr angekündigt, viele der frei gewordenen Flächen in den Bezirken neu zu gestalten. „Wir haben noch nichts davon mitbekommen“, sagt Hanna Schwarz, Sprecherin der Initiative „Geht doch“, die sich für mehr Rechte für Fußgänger einsetzt. Der Wiener Straßenraum, sagt Schwarz („zwei Drittel gehört fahrenden und parkenden Autos“), sei alles andere als gerecht verteilt.

»Das Parkpickerl war ein wichtiger Schritt, aber nur ein Schritt von vielen.«

Die Parkpickerl-Ausweitung sei eine einmalige Chance für schnelle Verbesserungen gewesen: „Mistkübel, Roller oder Verkehrsschilder in Parkspuren versetzen, in Gehsteige hineinragende Schrägparkplätze wieder in Längsparkplätze umwandeln, Schulvorplätze autofrei machen“, zählt Schwarz auf. Doch die Stadt war zu langsam, nun beobachtet Schwarz, dass sich die Parkplätze wieder füllen – weil Autofahrer etwa ihren (im Schnitt zehnmal so teuren) Garagenplatz nicht mehr benötigen. „Man muss jetzt anfangen, Zufußgehen und Radfahren attraktiver zu machen, sonst schafft man das nie“, sagt Schwarz.

Hinterherhinken. Es sind die Klimaziele der Stadt, die Schwarz meint: Halbierung der Verkehrsemissionen bis 2030, runter auf null bis 2040. „Die Stadt Wien hinkt ihren Zielen hinterher“, sagt auch Verkehrswissenschaftler Harald Frey von der TU Wien. Beim Parkpickerl sehe er durchaus „positive Effekte“, gerade beim Pendlerverkehr. Der Binnenverkehr könne sich im Gegensatz dazu tendenziell sogar verstärken, das hätten jedenfalls schon vergangene Zonenausweitungen gezeigt. „Gerade in großen Bezirken fördert der frei gewordene Parkraum die Benutzung des Autos innerhalb des Bezirks.“ Frey plädiert deshalb für kleinere Zonen innerhalb der Flächenbezirke.

Die derzeitige Parkraumbewirtschaftung sei zwar „ein wichtiger Schritt, aber nur ein Schritt von vielen“. Die Vergebühung von Gewerbe-parkplätzen, ein Ende der Stellplatzverpflichtung und mehr verkehrsberuhigte Flächen seien nur einige Schritte, die die Stadt setzen müsste, um ihre erklärten Ziele zu erreichen. Und für diese hat die Stadt auch nicht mehr 30 Jahre Zeit.

Im Verkehr, der aus dem Speckgürtel von **Niederösterreich** nach Wien fließt, spielen Busse eine große Rolle. Eine Straßenbahn von Simmering nach Schwechat dürfte an der Finanzierung scheitern.

VON MANFRED SEEH

Viele Busse und ein Straßenbahn-Streit

Die seit März 2022 für ganz Wien geltende Parkpickerl-Regelung hat dazu geführt, dass in Niederösterreich mehr öffentliche Busse unterwegs sind. So soll Pendlern eine Alternative zum Auto geboten werden.

Im Büro von Niederösterreichs Mobilitäts-Landesrat Ludwig Schleritzko (ÖVP) heißt es, man setze auf „Taktverdichtungen und neue Angebote im Busverkehr auf den Korridoren von Korneuburg, Gerasdorf, Groß Enzersdorf, Breitenfurt, Kaltenleutgeben oder Schwechat“. Auch in bzw. nach Breitenfurt, Kaltenleutgeben, Vösendorf, Hennersdorf, Wienerwald und Gaaden fahren nun mehr Busse. Die Fahrgastzahlen würden ansteigen, heißt es weiter.

Es gibt mittlerweile auch mehr Park-and-Ride-Plätze. Etwa in Hollabrunn oder Langenzersdorf. In der Regel darf man unentgeltlich parken, sofern man nachweist (Vorlage des Tickets), „öffentlich“ weiterzufahren.

Ein spezielles Projekt leuchtet heraus: Die Verlängerung einer Straßenbahn (Li-

nie 72) von Wien Simmering nach Schwechat in Niederösterreich. Laut den beiden Ländern soll diese Verbindung 2025 starten. Doch um das groß angekündigte Vorhaben ist es still geworden. Wurde es abgeblasen? Wiens Mobilitäts-Stadträtin Ulrike Sima (SPÖ): „Wir sind zu allem bereit, das Projekt liegt ausgearbeitet auf dem Tisch, wir könnten morgen mit der Umsetzung beginnen. Aber was ich höre, gibt es keine Einigung zwischen Niederösterreich und dem Bund, wer welche Kosten übernimmt.“ Die Stadt Wien übernehme „selbstverständlich“ die Kosten für den Wiener Teil.

Die Aussage ist interessant, da Wiens SPÖ-Finanzstadtrat Peter Hanke einen Ende November 2022 abgeschickten – und bisher laut Niederösterreich noch immer nicht beantworteten – Brief an Klimaschutz-Ministerin Leonore Gewessler (Grüne) mitunterschieden hat. Darin fordern die Bürgermeister von Innsbruck, Linz, der Verkehrslandesrat von Niederösterreich und Hanke,

dass der Bund nicht nur die *Errichtung* von Straßenbahn-ähnlichen Stadtrationalbahnen zu 50 Prozent fördert, sondern auch den *Betrieb*. Und zwar zu 30 Prozent, so wie dies bei „Vollbahn-ähnlichen Stadtrationalbahnprojekten“ (Beispiel: Badner Bahn) der Fall sei. Demnach herrscht offenbar auch aus Wiener Sicht keine Einigkeit bei der Finanzierung.

Schwechat skeptisch. Und was sagt Schwechat selbst dazu? Im „Presse“-Gespräch erklärt SPÖ-Bürgermeisterin Karin Baier: „Ich sehe das Projekt relativ skeptisch.“ Sie erinnert daran, dass es ja bis in die 1960er-Jahre eine Tram nach Schwechat gegeben habe, diese sei „um teures Geld“ rückgebaut worden. Nun sei die Bevölkerung zweigeteilt. Einige würden die Straßenbahn gern haben, andere, vor allem direkte Anrainer der Linie, würden Lärmbelästigungen fürchten. Baier: „Busse würden wohl mehr helfen als eine Linie mit fünf, sechs Haltestellen.“

Liebe Grüße aus Spanien.

Dein Zukunfts-Ich ♥

Jetzt buchen und den Sommer genießen.

Mallorca
COOEE Anba Romani****

p.P. ab € **491,-**

1 Woche im Doppelzimmer
inkl. Frühstück & Flüge ab/bis Wien

Termin: z.B. 24.5. - 31.5.2023

DERTOUR

Wir nehmen uns gerne Zeit.
Ihr Ruefa Reisebüro | 0800 200 400
ruefa.at/fruehbucher

ruefa

Reiseveranstalter: DER Touristik Deutschland GmbH, Humboldtstraße 140-144, 51149 Köln, Deutschland. Es kommen die AGB von DER Touristik Deutschland GmbH zur Anwendung, siehe www.ruefa.at/veranstalter. Limitiertes Kontingent, tagesaktuelle Preise, Stand bei Drucklegung (02/2023).