

DAS THEMA

Anhaltender SUV-Boom stellt Städte vor Herausforderungen.

Gehören SUVs aus Städten verbannt?

Das stete Autowachstum verschärft die Konflikte um Raum in der Stadt. Taugt Paris als Vorbild?

Von Simon Rosner

Ein großer Aufreger dürfte die SUV-Flotte in Paris nicht sein. Nur sechs Prozent der Wahlberechtigten nahmen am Sonntag an der Abstimmung über die vorgeschlagene Verdreifachung der Parkgebühren für Pkw jenseits von 1,6 Tonnen Gewicht teil. Von den rund 80.000 Stimmen sprach sich eine Mehrheit (54 Prozent) für die Erhöhung aus, wobei den Mehrbetrag nur jene zahlen sollen, die außerhalb des Stadtkerns wohnen.

Bürgermeisterin Anne Hidalgo will sich an das Votum halten. Im Vorjahr hatte sie bereits eine Abstimmung zur Verbanung von Leih-E-Scootern lanciert, für die fast 90 Prozent stimmten. Auch damals war die Wahlbeteiligung deutlich unter 10 Prozent gelegen.

Dass PKW immer breiter werden, sei für Städte jedenfalls ein Problem, sagt der Verkehrsplaner Ulrich Leth von der TU Wien. „Die Fahrbahn wächst nicht mit“, so Leth. Lag der VW Käfer 1200, ein Massenauto der 1960er-Jahre, noch unter 1,6 Metern Breite, die ersten Golf-Modelle unter 1,7 Metern, sind SUVs bereits im Durchschnitt mehr als 1,8 Meter breit. Diese Grenze ist wichtig, wie der Autofahrerclub ÖAMTC betont. Obwohl nicht in der Straßenverkehrsordnung vorgeschrieben, seien Parkplätze lange mit 1,8 Metern Breite mar-

kiert worden. „Das ist überholt“, so ein ÖAMTC-Jurist. Wo dieses Maß auf die Straße gemalt ist, ist die Gefahr des Falschparkens für SUV-Besitzer groß und manchmal sogar unvermeidlich.

Grundsätzlich muss beim Abstellen des Fahrzeuges immer darauf geachtet werden, dass pro Fahrspur 2,6 Meter Platz für den fließenden Verkehr bleiben. Lange Zeit war dies aber (weitgehend) totes Recht, mit zunehmender Parkraumbewachung wurde es häufiger exekutiert – wohl auch, weil der ohnehin knappe Raum in den Städten in der Praxis immer enger wird.

Wo vor 20 Jahren die Straßenbahn bei einem nicht formschön geparkten Auto noch vorbeikam, ist bei sehr breiten Autos kein Durchkommen mehr. Die Wiener Linien hatten im Jahr 2022 im Durchschnitt fünf derartige Blockaden pro Tag verzeichnet und deshalb auch die Strafen erhöht. Wenn dies gehäuft auftritt, verschwinden teilweise diese Parkplätze. „Das ist auch zu einem Bumerang für die Autobesitzer geworden“, sagt Leth.

Paris, ein Vorbild? Statt gestaffelter Parktarife könnte man, je nach örtlicher Gegebenheit, unterschiedliche Parkspurbreiten vorsehen, nicht alle wären SUV-geeignet. Die Mehrkosten für die Benutzer wären nicht in Euros, sondern in Minuten für die Parkplatzsuche zu messen.

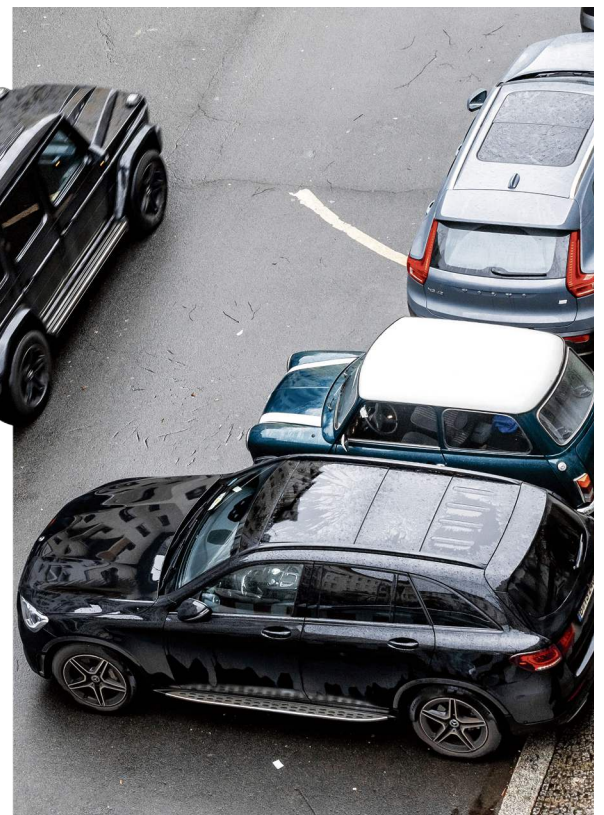
VIDEO

Umfrage: Soll Parken für große Autos teurer werden?



Städtischer Verteilungskampf um Platz

PAUL LANGROCK / PICTUREDESK



Rot für
Autos in
Paris

LEXIKON UND ZULASSUNGSZAHLEN

Ungebremster Siegeszug, nicht nur auf dem Land

Das Kürzel SUV (steht für „Sports Utility Vehicle“, also in etwa „Sport- und Nutzfahrzeug“) hat in der Autowelt einen regelrechten Siegeszug gefeiert. Dabei ist die Definition sehr unscharf, weil sich über die Jahre Pkw vom Kleinwagenformat über die Mittel- bis hin zur Oberklasse dieser Fahrzeugkategorie zurechnen lassen. Gemeinsam haben sie, dass der Fahrersitz erhöht ist und auch die Bodenfreiheit größer ausfällt. In Österreich sind allein im Vorjahr 107.432

SUVs und Geländewagen neu zugelassen worden, so der VCÖ auf Basis von Daten der Statistik Austria. Der SUV-Anteil lag bei Autoneuzulassungen 2023 demnach bei 44,9 Prozent. Fünf Jahre davor waren es 31 Prozent. An der Spitze liege der Bezirk Liezen mit 63 Prozent SUV-Anteil, gefolgt von Hermagor (57,3 Prozent). Bundesweit auf Platz fünf ist übrigens der erste Wiener Gemeindebezirk, die Innere Stadt, mit 54 Prozent.



REAKTIONEN AUS ÖSTERREICHISCHEN STÄDTEN

Graz und Innsbruck begrüßen Vorstoß

Höhere Parktarife für SUVs? Salzburg und Klagenfurt erteilen den Plänen eine Absage.

Die Pariser Entscheidung befeuert eine alte Debatte in Graz neu: Soll man für das Parken eines SUV in der Stadt mehr zahlen als für ein kompaktes Auto? „Ja“, sagte die Grazer Vizebürgermeisterin Judith Schwentner (Grüne) schon vor einem Jahr und Ja sagt sie auch jetzt: „Das ist eine Frage der gerechten Verteilung des enden wollenden städtischen Raumes. Dass dieser Raum zu einem Gutteil mit parkenden Autos belegt wird, ist keine Zukunftslösung.“ Um die Stadt klimagerecht umbauen zu können, brauche es Platz für mehr Bäume und aktive Mobilität – und der könne am ehesten von parkenden Autos kommen, die in Städten dominieren.

Für Georg Willi (Grüne), Bürgermeister von Innsbruck und im Wahlkampf, ist es „eine ein-

fache Rechnung: Je mehr Platz jemand verbraucht, umso mehr zahlt man“, sagte er dem Ö1-Morgenjournal.

Ob es tatsächlich zu einer Umsetzung kommt, ist offen. Die Grazer Koalition hat jedenfalls 2023 feststellen müssen, dass sie das auf Gemeindeebene gar nicht entscheiden kann. Für eine Änderung braucht es eine Reform des Parkgebührengesetzes des Landes. Eine Petition ans Land hat die Grazer Koalition derzeit noch nicht vor. Man will

sich das in Paris zunächst anschauen und wenn es dort funktioniert, wolle man nach der Landtagswahl im November per Petition ans Land herantreten.

Für Salzburg machte Bürgermeister Harald Preuner (ÖVP) klar, dass er von der Pariser Idee nichts hält. Neben verfassungsrechtlichen Bedenken stelle sich auch die Frage, warum ein SUV mehr zahlen solle, ein Kombi, der vielleicht sogar länger ist, aber nicht?

Ablehnung kommt auch aus Klagenfurt und Villach. „Klagenfurt ist für Autofahrer eine Insel der Seligen“, sagt Finanzreferent Philipp Liesnig (SPÖ) – und daran will er nicht rütteln. Solange die magistratsinterne Arbeitsgruppe zur Parkraumbewirtschaftung keine Empfehlung analog der Pariser Forderung abgibt, „ist es für mich kein Thema“.

Ähnlich in Villach, das sich als Stadt der Autofahrer sieht. Auch wenn sich Stadtrat Sascha Jabali (Verantwortung Erde) allgemein für höhere Parktarife ausspricht, stellt Bürgermeister Günther Albel (SPÖ) klar: „Verkehrslösungen für Millionenstädte sind selten auch Lösungen für Kleinstädte. Eine Sondertarif für bestimmte Autogruppen kann ich mir für Villach nicht vorstellen.“