

Kostenwahrheit finanziert STADT-REGIONALBAHN

Stadt und Land verschenken ihren Anteil an den Baukosten der Stadt-Regionalbahn jährlich an die Autofahrenden

- Die Verkehrsplattform fordert Stadt und Land Salzburg auf, die derzeitige ungerechte und unsoziale Subventionierung des Autoverkehrs zu reduzieren,
- vom Autoverkehr gerechte Beiträge zu den von ihm verursachten Kosten einzuheben und damit die Stadt-Regionalbahn zu finanzieren.
- Die Subventionierung des Autoverkehrs durch Stadt und Land ist mindestens so hoch wie die jährlichen Raten für die Stadt-Regionalbahn, das sind je ca. 6 bis 7 Millionen Euro.
- Wenn man die Planungs- und Bauzeit der Stadt-Regionalbahn mit zwölf Jahren annimmt, entfallen auf Stadt und Land pro Jahr bis zu sieben Millionen Euro. (Wenn der Bund mehr als 50 % der Gesamtkosten von 340 Millionen Euro übernimmt, entsprechend weniger).
- Eine Finanzierung durch Kostenwahrheit beim Autofahren und Parken ist gerechter als eine Steuer nach Vorbild der Wiener „U-Bahn-Steuer“ als Abgabe der Dienstgeber oder als Aufschlag auf alle Einkommen.
- Zwar hat sich im Laufe der Motorisierungsgeschichte des 20. Jahrhunderts das Gewohnheitsrecht eingebürgert, dass Kraftfahrzeuge - wenn Platz ist - kostenlos im öffentlichen Raum abgestellt werden dürfen, doch muss dieses Denken in marktgerechte Preise für Straßenbenützung übergeführt werden, genauso wie für Schanigärten, Verkaufsstände und für Werbetafeln (Luftsteuer) bezahlt werden muss.
- Der vorliegende Entwurf zum Räumlichen Entwicklungskonzept der Stadt trägt dieser Tatsache kaum Rechnung.

Forderungen:

- REK und Landesmobilitätskonzept sind entsprechend zu überarbeiten
- Beschlussfassung der Parkraumbewirtschaftung vom Salzburger Gemeinderat und Landtag
- Alle Stellplätze auf Stadt- und Landesgrund sind nicht gratis: Anwohnerparken kostet im ganzen Stadtgebiet 30 Cent pro Tag (so wie in großen Teilen von Innsbruck), stundenweises Parken kostet im ganzen Stadtgebiet, und zwar von Nonntal bis Bahnhof 1,80 pro Stunde, nachts und am Stadtrand entsprechend weniger.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen im einzelnen:

Stadt Salzburg

Maßnahme	Ertrag pro Jahr	Kommentar
1. Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf den Großteil des Stadtgebietes		
Ausdehnung der Kurzparkzonen bzw. der Parkraumbewirtschaftung auf den Großteil des Stadtgebietes	700.000	10.000 neue Ausnahmegewilligungen à 70,- Nettoerlös für die Stadt
Zusätzliche Finanzausgleich-Mittel durch die Anmeldung einer vierstelligen Zahl an neuen Stadt-Bürgern und Bürgerinnen	500.000	Diese melden sich an, weil sie nur dann eine Ausnahmegewilligung von der Kurzparkzone erhalten (nach Muster Wien).

2. Erhöhung der Parkgebühren in gebührenpflichtigen Kurzparkzonen		
Im jetzigen gebührenpflichtigen Bereich Erhöhung der Parkgebühr auf 1,80 pro Stunde (gekoppelt an die jeweilige Höhe der Obusfahrkarte) ¹	2.000.000	In peripheren neuen gebührenpflichtigen Bereichen geringerer Preis. ² Derzeitiger Preis: 1,10, seit 1990 (14 S = ca. 1,02) fast gleichgeblieben!
3. Anhebung und Vereinheitlichung der Preise für das Anwohnerparken		
Anhebung und Vereinheitlichung der Preise für das Anwohnerparken ³	1.000.000	Anhebung mindestens auf das Niveau von Innsbruck (siehe Fußnote 3), das wären nur 30 Cent pro Tag
4. In gebührenpflichtigen Kurzparkzonen Gebührenpflicht täglich rund um die Uhr		
Gebührenpflicht täglich von 0 bis 24 Uhr, nachts ermäßigt	1.000.000	derzeit nur von 9 bis 19 Uhr an Werktagen außer Samstag
5. Marktgerechte bzw. kostendeckende Parkgebühren auf städtischem Grund		
Im Volksgarten Parkgebühr bei Eishockeyspielen	40.000	derzeit kostenlos
marktkonforme Parkgebühren für Autos von Red-Bull-Personal im Volksgarten	10.000	derzeit nur ca. 20 Cent pro Tag
Gäste von Freibad Volksgarten, Eisarena, Spielestadt	80.000	2007 wurden 26.100 Gratis-Ausfahrtskarten verschenkt
Parken nahe dem Schloss Hellbrunn: Ausdehnung der Parkgebühr auf die Zwischensaisonen	30.000	sowie Rückfluss von „Parkflüchtlingen“, die derzeit kostenlos beim Zoo-Haupteingang parken
Verringerung der Subvention für das Parken in den Altstadtgaragen	500.000	Subvention erfolgt derzeit über das Altstadtmarketing.

¹ Im internationalen Vergleich befinden sich die Parkgebühren für öffentliche Stellplätze in Österreich auf einem sehr bescheidenen Niveau. Werden in München oder Paris drei Euro pro Stunde für das Parken im Zentrum eingehoben, in London 1,50 bis 11,90, in Kopenhagen 3,35 und in Amsterdam 3,60 bis 4,60 Euro (Quelle: Herry Consult), so sind es in Wien 1,20 Euro. In einer privaten Parkgarage in bester Lage in Wien ist eine Stunde Parken nicht unter 2,80 Euro zu haben. Die Differenz von 1,60 Euro zeigt, dass in Wien die Zahlungsbereitschaft für Parkplätze bei weitem noch nicht ausgeschöpft wird. Ähnliches gilt für die Salzburger Innenstadt.

² Während in Österreich meistens ein einheitlicher Tarif pro Stunde, unabhängig von der Lage und der Nachfrage nach dem Stellplatz zur Anwendung kommt, werden in Skandinavien diese Kriterien weitgehend berücksichtigt. So gibt es in Stockholm verschiedene Tarifzonen, der Tarif pro Stunde in zentraler Lage beträgt rund fünf Euro und entspricht damit den Preisen für privaten Parkraum in Parkgaragen. Quelle für Fußnoten 1-3: VCÖ, Pricing – Verkehr nachhaltig steuern, Mobilität mit Zukunft 2/2007, S. 34f.

³ Preise für Anwohnerparken pro Jahr (in Salzburg und Innsbruck nur für zwei Jahre erhältlich)

Salzburg Stadt	20 - 40 Euro (der höhere Betrag gilt, wenn Landesstraßen berührt sind)
Innsbruck	111,76 Euro (alle Beträge sind ca.-Beträge, abhängig von Beilagenzahl)
Wien 1. - 9. und 20. Bezirk	163,95 Euro
Stockholm	720 Euro
London Richmond	abhängig vom Spritverbrauch zwischen 75 Euro für Wenigverbrauchende und 450 Euro für Autos mit hohen Emissionen

Verringerung der Subvention des verbilligten Parkens (Pauschaltarif) für Festspielgäste	70.000	Allerdings sollte das Parken in den Altstadtgaragen von 22 Uhr bis 4 Uhr früh gratis sein, um das Konsumieren in Altstadtlokalen zu fördern.
Parkgebühren beim Leopoldskroner Bad	50.000	
Parkgebühren beim Salzachsee	50.000	
Parkgebühren bei Sporthalle Alpenstraße	20.000	34 Parkplätze
Parkgebühren bei neuer Stadtbücherei	30.000	Vorschlag: geringer Tarif von 1 Euro pro begonnener Stunde
Parkgebühren für das Personal bei 37 Schulen, Kindergärten, Horten, Seniorenheimen, Sozialeinrichtungen, Friedhöfen	30.000	Es werden moderate Preise vorgeschlagen, z. B. 150 Euro pro Jahr (100 Einrichtungen; 2000 Plätze)
Parkplatz Alpensiedlung Süd: Anhebung der Jahresgebühr von derzeit 75 auf 150 Euro	7.500	Annahme: 100 Jahreskarten (dieser Parkplatz ist z. T. Pachtgrund)
6. Weitere Einnahmen/ Einsparungen ⁴		
Erhöhung der Strafen bei Parkvergehen ⁵	100.000	21 Euro sind zu wenig abschreckend
Sportzentrum Nonntal: kostendeckende Parkgebühren	20.000	Garage trägt sich möglichst selbst (und nicht aus dem Gewinn der Mönchsberggaragen, wie derzeit geplant)
Ausstellungszentrum: kostendeckende Parkgebühren bei neuer Parkgarage	20.000	neue Garage trägt sich möglichst selbst (wie oben)
Unterbringung der Kosten für das Parken von Beamtenautos in der Mirabellgarage in den Sachbudgets der Abteilungen	20.000	
Erhöhung der Einnahmen von Reisebussen	50.000	derzeit 38 Euro – Erhöhung sinnvoll
Parkgebühren entlang der Gaisbergländesstraße (zwar auf Landesgrund, Einsparung soll der Stadt zugute kommen)	23.000	Verminderter Zuschussbedarf für Bus
Einsparungen durch gesünderes Personal, weniger Unfälle, wenn mehr ÖV, Rad + Gehen	50.000	Im Zuge eines engagierten Mobilitätsmanagements
	Summe ca. 7 Millionen	

⁴ Laut Stadtblatt vom 30.1.07 beträgt der städtische Ertrag aus Strafen wegen Geschwindigkeitsübertretungen 1,4 Millionen Euro pro Jahr. Weitere Einnahmemöglichkeiten im Sinne des Verursacherprinzips wären eine Stadtmaut sowie eine Parkplatzabgabe (Verkehrserregerabgabe).

⁵ In Stockholm beträgt die Mindeststrafe 50 Euro. Quelle: VCÖ, Pricing – Verkehr nachhaltig steuern, Mobilität mit Zukunft 2/2007, S. 35.

Land Salzburg

Maßnahme	Ertrag pro Jahr	Kommentar
1. Marktgerechte bzw. kostendeckende Parkgebühren auf Landesgrund		
Parkgebührenpauschale im Chiemseehof	21.000	70 mal 300 Euro
Parkgebührenpauschale bei den Amtsgebäuden Michael-Pacher-Straße, Porschehof u. a.	100.000	500 mal 200 Euro
Parkgebührenpauschale für Beschäftigte St. Johannis-Spital und Christian-Doppler-Klinik	80.000	400 mal 200 Euro
Parkgebührenpauschale für Beschäftigte der Salzburg AG	60.000	300 mal 200 Euro
Parkgebühren am Stadionparkplatz	250.000	25 Spiele à 2000 Pkw à 6 Euro, abzüglich Aufwand
Parkgebühren am Tiergartenparkplatz	100.000	
Parkgebühren bei anderen Landesgebäuden (Schulen, Sozialeinrichtungen u. a.) und vom Land unterstützten Institutionen wie FHS Urstein, Kuchl	40.000	200 mal 200 Euro
2. Pauschale Bezahlung der Tauernautobahnmaut für Lungauer Kennzeichen		
Abschaffung der pauschalen Bezahlung der Tauernautobahnmaut für Lungauer Kennzeichen für den Katschbergtunnel	200.000	Keine Subventionierung von Fahrten nach Kärnten, weil dies den Kaufkraftabfluss zum Schaden der Lungauer Wirtschaft fördert.
3. Einstellung der Wohnbauförderung für den Garagen- und Stellplatzbau		
Einstellung/Verminderung der Wohnbauförderung für den Stellplatzbau	6.000.000	Das Gesamtfördervolumen für Neubau, Sanierung, Tilgung beträgt über 300 Millionen Euro. Ein Teil davon (6 Millionen ist sehr niedrig geschätzt) entfällt auf Garagen, Zufahrten, Stellplätze.
4. Weitere Einnahmen/ Einsparungen		
Einsparung von Reisegebühren infolge Verlagerung von Dienstreisen auf den ÖV	50.000	Im Zuge eines engagierten Mobilitätsmanagements
Einsparungen durch gesünderes Personal, weniger Unfälle, wenn mehr ÖV, Rad + Gehen	50.000	Im Zuge eines engagierten Mobilitätsmanagements
	Summe ca. 6,9 Millionen	

Auch wenn einige der Zahlen Schätzungen mit großer Schwankungsbreite sind, so wird doch die Dimension der verschenkten Leistungen von Stadt und Land ersichtlich.

Die Errichtungskosten, die einige der Maßnahmen verursachen, sind in dieser Rechnung vernachlässigt im Hinblick darauf, dass die Maßnahmen auch später noch Erträge bringen, wenn die Stadt-Regionalbahn ausfinanziert ist. Die Überwachungs- und Verwaltungskosten sind nicht angeführt, weil es ja auch noch Strafen gibt und diese Strafen höher sind als die Überwachungs- und Verwaltungskosten.

Die derzeitige Subventionierung des Autoverkehrs kommt vor allem der wohlhabenderen Hälfte der Bevölkerung zugute.

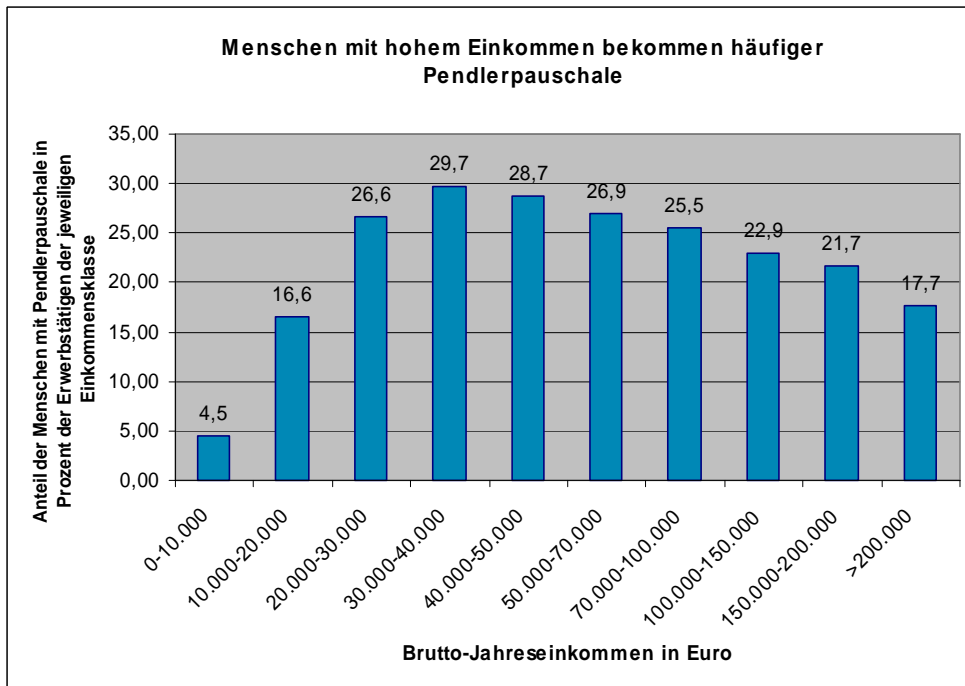
Die wohlhabendere Hälfte der Bevölkerung besitzt bis zu 80 Prozent der Autos und fährt damit mehr.⁶

Die Wohlhabenderen, die mehr Auto fahren, profitieren davon, dass Vignette, Versicherung, Steuer und Normverbrauchsabgabe fahrleistungsunabhängig anfallen.

Menschen mit höherem Einkommen bekommen häufiger Pendlerpauschale.⁷

⁶ Die angenehme Möglichkeit, knappe und wertvolle Straßenflächen gratis benützen zu dürfen, wird jenen am meisten zu Gute kommen, die am häufigsten und am weitesten Auto fahren. Das sind die reichsten Haushalte in Österreich. Dort wo Straßenflächen knapp sind, nämlich in großen Städten, verfügen die wohlhabenderen 50 Prozent der Haushalte über bis zu 80 Prozent der privaten Pkw. Daraus kann abgeleitet werden, dass die alleine Gratis-Vergabe knapper Verkehrsflächen Österreichweit eine soziale Umverteilung von etwa 1,2 Milliarden Euro von den unteren zu den oberen Einkommensgruppen darstellt, Salzburgweit beträgt die Umverteilung 70 Millionen Euro pro Jahr. „Unsozial“ ist also nicht effizienter Verkehrsmarkt, sondern die derzeitige Situation. Quelle: VCÖ, Ökonomisch effizienter Verkehr 4/2005, S. 23.

⁷ Wohlhabende Menschen profitieren von der Förderung besonders stark. In den Einkommensgruppen 30.000 bis 40.000 und 40.000 bis 50.000 Euro brutto pro Jahr beziehen fast ein Drittel der Erwerbstätigen die Steuerbegünstigung durch das Pendlerpauschale.



Beziehende höherer Einkommen bekommen häufiger Pendlerpauschale ausbezahlt.
 Quelle: Statistik Austria, VCÖ

Hingegen haben Menschen, die weniger als 1.130 Euro pro Monat verdienen, keinen Anspruch auf Pendlerpauschale.

Das Argument, dass Erhöhungen bei den Preisen für das Autofahren besonders ärmere Menschen stärker treffen, ist daher falsch.

Zumindest in Städten wie Salzburg, wenn die Mehreinnahmen aus dem Autoverkehr für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und des Rad- und Fußwegenetzes und für die Stützung der ÖV-Tarife verwendet werden. Es ist dies eine Argumentation der Reichen, die zur Verteidigung ihrer Privilegien bewusst oder unbewusst falsche soziale Argumente verwenden. Für Menschen, die in der Streusiedlung wohnen (in der Stadt Salzburg sind das nur die Gaisbergbauern), für Gehbehinderte und Chronisch Kranke sind soziale Ausgleichsmaßnahmen sinnvoll. Bedürftige hingegen müssen die Nachteile des Autoverkehrs stärker erdulden, weil sie sich nur eher lautere und abgasbelastetere Wohnungen leisten können. Man soll Sozial- und Verkehrspolitik trennen, kostendeckende Preise im motorisierten Individualverkehr anstreben und Bedürftige direkt unterstützen und nicht dann, wenn sie Autofahren oder Autos parken.