

Nr. 19

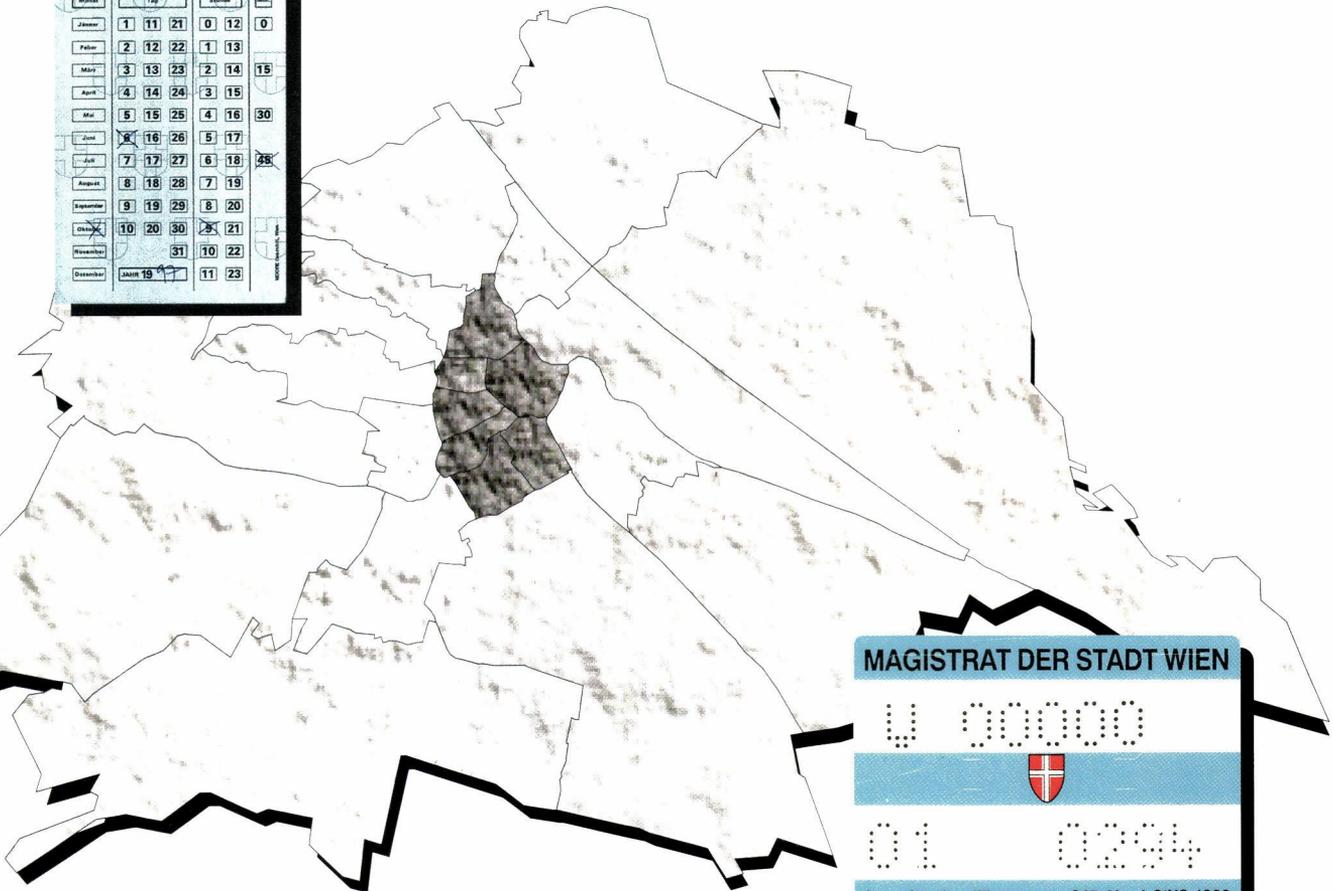
Parkraumbewirtschaftung in Wien

PARKSCHEIN
zur Benützung gebührender Kurzparkzonen

MAGISTRAT DER STADT WIEN 229076 VB

Parkdauer 1 Stunde 12 S

Monat	Tag	Stunde	Min.
Januar	1 11 21	0 12	0
Febr.	2 12 22	1 13	
März	3 13 23	2 14	15
April	4 14 24	3 15	
Mai	5 15 25	4 16	30
Juni	6 16 26	5 17	
Juli	7 17 27	6 18	45
August	8 18 28	7 19	
September	9 19 29	8 20	
Oktober	10 20 30	9 21	
November	31 10 22		
Dezember	JANUAR 19	11 23	



MAGISTRAT DER STADT WIEN

U 00000



01 0294

Ausnahmebewilligung gem. §45 Abs.4 StVO 1960

Werkstattbericht
Parkraumbewirtschaftung in Wien

Impressum

Eigentümer und Herausgeber

Stadtplanung Wien,
Magistratsabteilung 18

Für den Inhalt verantwortlich

Alfred Dorner, MA 18, Gruppe Verkehr
Max Herry, Büro Herry
Markus Schuster, Büro Herry

Koordination

Susanne Debelak, MA 18,
Gruppe Öffentlichkeitsarbeit

Grafische Gestaltung

Markus Schuster, Büro Herry
Martin Russ, Büro Herry

Druck

Ring Druck, Druck im 8ten

Wien 1997

Alle Rechte vorbehalten

ISBN 3-901210-84-9

Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG	5
1 ZUSAMMENFASSUNG	9
SUMMARY	13
2 DIE ENTWICKLUNG DER PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IN WIEN	17
2.1 Vorgeschichte	17
2.2 Die Parkraumbewirtschaftung im 1. Bezirk	18
2.2.1 Die Vorbereitungsarbeiten	18
2.2.2 Die verkehrlichen Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung im 1. Bezirk	26
2.3 Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf die anderen Bezirke innerhalb des Gürtels	41
2.3.1 Vorbereitungsarbeiten für die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung	41
2.3.2 Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf die Bezirke 6 bis 9	44
2.3.3 Die verkehrlichen Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9	46
2.3.4 Die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf die Bezirke 4 und 5	70
3 REGELUNGEN FÜR DIE PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG	72
3.1 Parktarife	72
3.1.1 Geltende Kurzparktarife (gemäß Verordnung des Wiener Gemeinderats von 1986)	72
3.1.2 Kosten der Ausnahmegenehmigungen	73
3.2 Ausnahmeregelungen	74
3.2.1 KPZ-Ausnahmen für die Wohnbevölkerung eines bewirtschafteten Bezirks („Parkpickerl“)	74
3.2.2 KPZ-Ausnahmen für Betriebe (Parkkarte der MA46)	74
3.2.3 KPZ-Ausnahmen für Beschäftigte (Parkkarte der MA46)	75
4 ABSCHLIEßENDE BEMERKUNGEN UND AUSBLICK FÜR DIE WEITERE VORGANGSWEISE	76
5 ANHANG	78
5.1 Mitglieder der Parkraumbewirtschaftungskommission im 1. Bezirk	78
5.2 Mitglieder der Parkraumbewirtschaftungskommission für die Bezirke 2 bis 9 und 20	79
6 VERWENDETE LITERATUR	80

Einleitung

Die Organisation des ruhenden Verkehrs ist in den letzten Jahren zu einer der vordringlichsten Aufgaben der Stadtverkehrsplanung geworden und wird als "Stellschraube" zeitgemäßer Verkehrspolitik und -planung angesehen.

Vor allem in den dicht bebauten Stadtgebieten hat die hohe Motorisierung der städtischen Bevölkerung und der in hohem Maß auf das Auto orientierte Berufspendelverkehr zu untragbaren Problemen im öffentlichen Straßenraum geführt. Angesichts des knappen zur Verfügung stehenden Straßenraums in den historisch gewachsenen Stadtgebieten wurde es durch die hohe Zahl abgestellter Fahrzeuge immer schwieriger, den vielfältigen Anforderungen an eine funktionierende und lebenswerte Stadt gerecht zu werden.

Erste Ansätze zur Regulierung des Stellplatzangebotes reichen bis in die frühen 60-er-Jahre zurück, als aufbauend auf dem § 25 der Straßenverkehrsordnung 1960 in der Inneren Stadt erstmals einzelne, gebührenfreie Kurzparkzonen eingerichtet wurden. Im Jahr 1974 wurde es mit Beschluß des Parkometergesetzes durch den Gemeinderat möglich, für das Abstellen von mehrspurigen Fahrzeugen in Kurzparkzonen die Entrichtung einer Abgabe vorzuschreiben und die Nettoerträge aus der Parkometerabgabe zweckgebunden für "Maßnahmen zur Erleichterung des innerstädtischen Verkehrs" (d.h. Förderung des Garagenbaus, Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel und Funktionsaufteilung zwischen Individual- und Massenverkehr) zu verwenden.

In der vom Gemeinderat beschlossenen Verkehrskonzeption 1980 wurde angesichts der zunehmenden Verminderung der Flächen für den Fußgängerverkehr, des Stellplatzmangels, der starken Beeinträchtigung des Verkehrsablaufes des öffentlichen Verkehrs und des Wirtschaftsverkehrs, der zunehmenden Umweltbelastungen und der Erhöhung der Unfallraten ein umfassendes Maßnahmenprogramm zur Bewältigung des ruhenden Verkehrs festgelegt. Die Schwerpunkte sollten auf dem Bau von Wohnsammelgaragen in Stadterneuerungsgebieten, der Novellierung des Garagensgesetzes, der Umsetzung eines Park-and-Ride-Programms, der Bewirtschaftung der Stellplätze im Straßenraum und auf verstärkter Überwachung liegen. Schon damals wurde auf die dringende Notwendigkeit einer verstärkten Verlagerung des nicht notwendigerweise motorisierten Individualverkehrs auf die öffentlichen Verkehrsmittel hingewiesen.

Eine im Jahr 1982 durchgeführte Umwelterhebung ergab, daß vor allem in den Gebieten innerhalb des Gürtels die PKW-Besitzer größte Schwierigkeiten hatten, in ihrer Wohnumgebung einen Parkplatz zu finden.

In der im Stadtentwicklungsplan 1984 vorgenommenen Lagebeurteilung wird die Schwierigkeit der Umsetzung der Zielsetzungen der Verkehrskonzeption deutlich: "Während Programme für Park-and-Ride, Radfahren sowie Beschleunigung von Straßenbahnlinien inzwischen zeitgerecht erstellt wurden, fehlen die Voraussetzungen zur Bewältigung des ruhenden Verkehrs, sowohl im innerstädtischen Straßenraum wie auch für den Stellplatzbedarf der Wohnbevölkerung außerhalb desselben. Dies ist

darauf zurückzuführen, daß wichtige Voraussetzungen wie die Finanzierung ungeklärt sind. Diese Fragen sind gerade in Wien überaus schwierig und jedenfalls nicht ohne finanzielle Belastung der Kraftfahrzeughalter zu lösen. Hierüber konnte bisher kein Konsens gefunden werden."

Ein entscheidendes Hindernis für eine für die Wohnbevölkerung akzeptable Parkraumbewirtschaftung war die Tatsache, daß es keine Möglichkeit der Differenzierung des betroffenen Personenkreises gab. Erst die (13.) Novelle 1986 der Straßenverkehrsordnung erlaubte es, Bewohnern und bestimmten Personenkreisen Ausnahmewilligungen zum Dauerparken in Kurzparkzonen zu erteilen.

Die Städte Graz, Linz, Salzburg und Innsbruck waren die ersten, die von dieser Möglichkeit Gebrauch machten. In Wien wurde zunächst von einer Nachahmung dieser Lösung abgesehen, da Bedenken bestanden, daß der Ausschluß einzelner Personengruppen und eine Ausweitung der Befreiungsbestimmungen im Parkometergesetz eine Verletzung des in der Verfassung verankerten Gleichheitsgrundsatzes darstellen könnte.

In den vom Gemeinderat im April 1991 beschlossenen Leitlinien für die Stadtentwicklung Wiens wurde die Parkraumbewirtschaftung dezidiert als Maßnahme zur Beschränkung des Kfz-Arbeitspendelverkehrs angeführt. Im Zuge der breit angelegten Diskussion zu Leitlinien für ein neues Wiener Verkehrskonzept setzte sich bei allen Beteiligten immer mehr die Überzeugung durch, daß eine nachhaltige Bewältigung des ruhenden Verkehrs im dicht bebauten Stadtgebiet nur durch flächendeckende Bewirtschaftung erreicht werden kann.

Unterstützt wurde dieses Bestreben nicht zuletzt durch einen Beschluß der Bezirksvertretung des 1. Bezirkes vom März 1991, in dem die Erstellung eines Stufenplans zur Verkehrsberuhigung der Inneren Stadt gefordert wurde, der unter anderem die Erklärung des gesamten 1. Bezirkes zur Kurzparkzone und die Erteilung von Ausnahmewilligungen für Bewohner beinhalten sollte. Unter diesen Voraussetzungen war die Bezirksvertretung bereit, der geplanten Verkehrsfreimachung von Innenstadtplätzen zuzustimmen.

Auch die Wiener Handelskammer hat im November 1991 mit ihrem Papier "Parkraumbewirtschaftung in Wien" großes Interesse an einer Einführung dieser Maßnahme bekundet und die Anforderungen aus ihrer Sicht dargestellt.

Am 19. Dezember 1991 hat schließlich der damalige amtsführende Stadtrat Dr. Swoboda die Kommission "Parkraumbewirtschaftung 1. Bezirk" eingesetzt. Der Kommission gehörten - unter dem Vorsitz des Herrn Planungsdirektors Dr. Klotz und des Herrn Bezirksvorstehers des 1. Bezirkes - Vertreter der im Bezirk und im Gemeinderat vertretenen Fraktionen, des Magistrats (MA 4, 18, 46 und 64), der Wirtschaftskammer und der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien an. Sie sollte entscheidungsreife Vorschläge für eine möglichst rasch, als Pilotprojekt einzuführende Parkraumbewirtschaftung im gesamten 1. Bezirk erarbeiten.

Zunächst wurden in- und ausländische Beispiele anhand einer Dokumentation des Kommunalwissenschaftlichen Dokumentationszentrums diskutiert. Referenten aus Graz, Innsbruck und Salzburg berichteten zusätzlich über ihre Erfahrungen mit der Parkraumbewirtschaftung.

Eine wichtige Grundlage der Diskussion bildete eine von der Magistratsabteilung 18 beauftragte und vom Büro Dr. Herry durchgeführte Vorher-Untersuchung (Stellplatzerhebungen und Befragungen), die später durch eine Nachher-Untersuchung ergänzt wurde. Die Vorher-Nachher-Untersuchung wurde zu einem anerkannten und überzeugenden Instrument im Rahmen der weiteren Meinungsbildung.

Von zentraler Bedeutung war auch die Klärung der rechtlichen Fragen, insbesondere hinsichtlich der Verfassungskonformität von Ausnahmegenehmigungen. Dazu fand in einer der Kommissionssitzungen ein entscheidendes Gespräch mit Vertretern des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, des Verfassungsgerichtshofes und des Magistrates Innsbruck statt.

In der Folge konzentrierte sich die Kommission auf das Modell einer flächendeckenden Kurzparkzone mit Erteilung von Ausnahmen vom Kurzparken für die Wohnbevölkerung sowie - unter bestimmten Bedingungen - für Betriebe und Beschäftigte. Die weitere Diskussion betraf den Bewirtschaftungszeitraum, die maximal zulässige Kurzparkdauer, die Kriterien für die Ausnahmegenehmigungen und die Abgabenhöhe. Parallel dazu wurden von den zuständigen Dienststellen Entwürfe zu erforderlichen Verordnungen erstellt und organisatorische Vorkehrungen in die Wege geleitet.

Am 1. Juli 1993 trat schließlich - nach einer Informationskampagne - die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im 1. Bezirk in Kraft.

An dieser Stelle sei auch auf die große Einsatzbereitschaft der mit der Bearbeitung der Anträge auf Erteilung von Ausnahmegenehmigungen befaßten Mitarbeiter in der Magistratsabteilung 46 und den Magistratischen Bezirksämtern hingewiesen.

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung bewirkte eine deutliche Entspannung der Parkraum- und Verkehrssituation und erfüllte damit folgende Zielsetzungen:

- Erleichterung der Parkraumsituation für die Wohnbevölkerung,
- Reduktion des Kfz-Verkehrsaufkommens,
- Erleichterungen für den Wirtschaftsverkehr,
- Verringerung der Umweltbelastungen,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Mit der Parkraumbewirtschaftung konnten die notwendigen Spielräume für Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs und zur Rückgewinnung von öffentlichem Raum geschaffen werden. Darüberhinaus konnten zusätzliche Geldmittel zur Förderung des Garagenbaus und des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs gewonnen werden.

Angesichts des durchschlagenden Erfolges des Pilotprojektes für die Innenstadt wurde vom Gemeinderat - im Rahmen des Generellen Maßnahmenprogramms zum Wiener Verkehrskonzept 1994 - beschlossen, die Parkraumbewirtschaftung schrittweise auf das gesamte, dichtbebaute Stadtgebiet zwischen Gürtel und Donau (2. bis 9. und 20. Bezirk) auszuweiten.

Zu diesem Zweck wurde in bewährter Weise eine weitere Kommission - unter dem Vorsitz des Herrn Planungsdirektors und des Herrn Bezirksvorstehers des 9. Bezirkes - mit der Vorbereitung von Entscheidungsgrundlagen beauftragt.

Am 1. August 1995 wurde schließlich die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung auf die Bezirke 6 bis 9 und am 2. Juni 1997 auf den 4. und 5. Bezirk - mit ähnlich positiven Auswirkungen wie im 1. Bezirk - ausgedehnt. Die Vorbereitungen für eine Ausdehnung auch auf den 20. und Teile des 2. und 3. Bezirkes sind bereits angelaufen.

Es ist mir als Vorsitzendem der Parkraumbewirtschaftungskommissionen ein besonderes Anliegen, auf die äußerst kooperative Einstellung aller an der Vorbereitung der Parkraumbewirtschaftung Beteiligten hinzuweisen. Nur durch das Aufbrechen lange zementierter Grundhaltungen und die Bereitschaft zu Kompromissen ist es schließlich gelungen, eine für alle tragbare Lösung zustandezubringen.

Obwohl diese Maßnahme durch umfassende Erhebungen, Analysen und Modellrechnungen intensiv vorbereitet wurde, war doch ein hohes Maß an Risikobereitschaft und Verantwortungsbewußtsein notwendig, um diese in dieser Größenordnung und Tragweite in Europa einzigartige Entscheidung zu treffen.

Die hohe Zahl der Befürworter unter der Wohnbevölkerung, aber auch der Wirtschaftstreibenden und Beschäftigten zeigt, daß die Notwendigkeit und die positiven Auswirkungen dieser Maßnahme anerkannt wurden.

Planungsdirektor Dr. Arnold Klotz
Vorsitzender der Parkraumbewirtschaftungs-
kommission

1 Zusammenfassung

Meilensteine der Parkraumbewirtschaftung

- Anfang der 60er Jahre wurden in Wien erstmals Kurzparkzonen - und zwar im 1. Bezirk - eingerichtet. Danach folgten schrittweise KPZ-Verordnungen auch in anderen Bezirken. Die Kurzparkzonen blieben auf einzelne Straßenabschnitte oder kleinere Bereiche beschränkt.
- 1974 wurden die Kurzparkzonen in Wien gebührenpflichtig (öS 4,-- pro Stunde, derzeit öS 12,-- pro Stunde).
- Während der Arbeiten zum neuen Wiener Verkehrskonzept wurde als "Pilotprojekt" erstmals eine sich auf einen ganzen Bezirk erstreckende Kurzparkzone eingeführt - und zwar im 1. Bezirk am 1. Juli 1993. Vor deren Einführung wurden in der "Parkraumbewirtschaftungskommission" unter dem Vorsitz von Planungsdirektor Klotz (Magistratsdirektion Stadtbaudirektion - Gruppe Planung), in der die betroffenen Interessensvertretungen und Fachdienststellen mitgearbeitet haben, die möglichen Bestimmungen und Ausnahmeregelungen für diese großflächige Kurzparkzone diskutiert und konkretisiert. Damit wurden neben der Bezirksvertretung insbesondere auch die Vertreter der Wirtschaft bereits von Anfang an in die Planung miteinbezogen. So wurden neben den Bezirksbewohnern auch die Wirtschaft des Bezirks bei den Ausnahmeregelungen vom Kurzparken und bei den pauschalierten Parkabgaben entsprechend berücksichtigt.
- Am 1. August 1995 wurde die Parkraumbewirtschaftung - abgestimmt mit dem Wiener Verkehrskonzept und den diesbezüglichen Arbeitsergebnissen der "Parkraumbewirtschaftungskommission" - flächendeckend auf die Bezirke 6 bis 9 ausgedehnt.
- Am 2. Juni 1997 erfolgte eine weitere Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf den 4. und 5. Wiener Gemeindebezirk.
- Gemäß Wiener Verkehrskonzept ist auch eine weitere Ausdehnung geplant - insbesondere auf den 2., 3. und 20. Bezirk.

Ziele der Parkraumbewirtschaftung

- Verringerung des motorisierten Individualverkehrs in den bewirtschafteten Gebieten durch Reduktion der bezirksfremden Dauerparker (insbesondere Arbeitspendler) und durch Verringerung des Parkplatzsuchverkehrs sowie durch Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs durch Bevorrangungsmaßnahmen.
- Verbesserung der Parkraumsituation für die Wohnbevölkerung und Aufhebung des Zwangs zum Wegfahren aus tagsüber geltenden Kurzparkzonen.

- Verbesserung der Erreichbarkeit der bewirtschafteten Gebiete für den „notwendigen“ motorisierten Individualverkehr (Wirtschaftsverkehr; insbes. Güterwirtschafts-, Erledigungs- und Einkaufsverkehr).
- Mehr Straßenraum und höhere Verkehrssicherheit für Fußgänger durch Reduzierung des illegalen Parkens und Schaffung zusätzlicher Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums für Fußgänger und auch Radfahrer.
- Erhöhung der Einnahmen für die Förderung des Garagenbaus (insbes. für Wohnsammelgaragen, Park & Ride) und zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (gemäß Wiener „Parkometergesetz sind die Einnahmen aus der Kurzparkzonenabgabe bereits jetzt für diese Maßnahmen zweckgebunden).

Da mit der Parkraumbewirtschaftung einerseits der motorisierte Individualverkehr bereits bei seiner Entstehung gezielt und selektiv beeinflusst wird und andererseits auch ein wichtiger Beitrag zur Aufrechterhaltung der für die Stadt notwendigen Mobilitätsbedürfnisse geleistet werden kann, stellt sie eine wichtige und vordringliche Maßnahme des Wiener Verkehrskonzeptes dar.

Regelungen für die Kurzparkzonen und für die Ausnahmegenehmigungen vom Kurzparken

		1. Bezirk	4. bis 9. Bezirk
Geltungsdauer der Kurzparkzone		Mo - Fr: 9.00 - 19.00	Mo - Fr: 9.00 - 20.00
Maximale Abstelldauer		1,5 Stunden	2 Stunden
Pauschalierte Parkabgabe für Bewohner inkl. Verwaltungsabgaben für KPZ-Ausnahmen (pro Kfz)	für 1 Jahr	ÖS 2.055,--	ÖS 2.187,--
	für 2 Jahre	ÖS 3.375,--	ÖS 3.639,--

Die Kosten der Ausnahmen für Betriebe liegen beim ersten angesuchten Fahrzeug fast gleich hoch wie die für Bewohner, für jedes weitere Betriebsfahrzeug liegen die Kosten etwa doppelt so hoch.

Betriebe müssen für die Kurzparkausnahmen nachweisen, daß sie mehrmals täglich einen Warentransport durchführen und ihre Fahrzeuge länger als die erlaubte Kurzparkzeit im Bewirtschaftungsgebiet parken müssen.

Beschäftigte müssen für eine Ausnahmegenehmigung nachweisen, daß der Beginn oder das Ende ihrer Arbeitszeit außerhalb der Betriebszeiten der Wiener Linien liegt.

Statistische Kennzahlen zur Parkraumbewirtschaftung in Wien

- Insgesamt erstreckt sich die flächenhafte Parkraumbewirtschaftung in Wien (1., 4.-9. Bez.) auf ca. 52.000 bewirtschaftete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (Kurzparkzonen).
- In den Bezirken 4 bis 9 liegt der durchschnittliche Motorisierungsgrad bei 336 Pkw pro 1.000 Einwohner (inkl. Firmen-Pkw). Im Vergleich dazu liegt der Motorisierungsgrad für Gesamt-Wien bei 363 Pkw pro 1000 Einwohner.

- Pro 100 Einwohner wurden im 6. bis 9. Bezirk 16 KPZ-Ausnahmegenehmigungen für Bewohner-Pkw erteilt.
- Pro 100 Betriebe gibt es im 6. bis 9. Bezirk 19 KPZ-Ausnahmegenehmigungen für Firmen-Kfz.
- Auf 100 Beschäftigte kommen im 6. bis 9. Bezirk 1,5 KPZ-Ausnahmegenehmigungen für deren Kfz.

Verkehrliche Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung im 1. Bezirk

Für das Pilotprojekt Parkraumbewirtschaftung 1. Bezirk wurde auch eine Vorher-Nachher-Untersuchung vom Büro HERRY gemeinsam mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit - im Auftrag der Magistratsabteilung 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) - durchgeführt und brachte folgende Ergebnisse:

- Eine deutliche Entlastung der Parkraumsituation, insbesondere am Vormittag - Rückgang der Stellplatzauslastung von 121% (vorher) auf 82% (nachher).
- Eine Reduktion des ein- und ausströmenden Verkehrs im gesamten 1. Bezirk um ca. 10% (in der Zeit 6 bis 10 Uhr beim einströmenden Verkehr in den Bereich innerhalb des Ringes sogar um 15%).
- Eine wesentliche Senkung des Falschparkeranteils.
- Einen bedeutenden Rückgang des Parkplatzsuchverkehrs im 1. Bezirk auf ein Drittel.
- Eine starke Reduktion der Pkw-Verkehrsleistung insgesamt im 1. Bezirk (um ca. 20%).
- Keine signifikante zusätzliche Belastung der Parkraumsituation in den Randbereichen zum 1. Bezirk.

Verkehrliche Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9

Die Wirkungsanalyse, die auf Vorher-Nachher-Erhebungen aufbaut, wurde durch eine Arbeitsgemeinschaft zweier privater Ingenieurbüros - Büro HERRY und Büro ROSINAK & Partner - im Auftrag der Magistratsabteilung 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) - durchgeführt und brachte folgende Ergebnisse:

- Deutlicher Rückgang der Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum (am Vormittag sogar um ein Drittel bzw. von durchschnittlich 109% auf 71%). Auch am Abend und in der Nacht ergaben sich Auslastungsverminderungen von durchschnittlich rund 105% auf etwa 90%.
- Starke Verringerung des gesetzwidrigen Parkens (Übertretungen von StVO-Parkvorschriften).

- Durch den Rückgang der Auslastung verringerte sich auch deutlich die Parkplatzsuchzeit. Die Fahrleistung jener Fahrzeuge, die in den Bezirken 6 bis 9 einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum aufsuchen, ging im Bewirtschaftungsgebiet um ungefähr 18% zurück. Unter Einbeziehung des Durchgangverkehrs und des auf Privatgrund parkenden Quell- und Zielverkehrs konnte ein Rückgang um etwa 12% ermittelt werden.
- Der Anteil der Fahrzeuge mit „Nicht-Wiener“-Kennzeichen reduzierte sich in den bewirtschafteten Bezirken tagsüber um mehr als zwei Drittel.
- Die Verlagerungswirkungen der parkenden Kfz auf die Nachbarbezirke sind unterschiedlich. Im fußläufigen Randbereich des 4. und 5. Bezirks ergaben sich kaum signifikante Veränderungen bei der Stellplatzauslastung am Vormittag, während in den Bezirken 15 bis 19 in den Randbereichen entlang des Westgürtels die durchschnittliche Auslastung vormittags von 91% auf 96% stieg.
- Die vorher etwas skeptische Erwartungshaltung seitens der Bewohner, Besucher und Beschäftigten der Bezirke 6 bis 9 gegenüber der Parkraumbewirtschaftung hat sich nach deren Einführung doch klar zu einer mehrheitlich positiven Einstellung verändert.

Summary

Milestones of Parking Space Management

- Beginning the 60's, the City of Vienna established the first time-limit parking zones in the city centre. Gradually, such zones, restricted to individual road sections or small neighbourhoods, were also introduced in other districts.
- In 1974, parking fees were introduced for the time-limit parking zones (ATS 4 per hour, currently at ATS 12 per hour).
- On 1 July 1993, during preparations for the new Transport Master Scheme of Vienna, a pilot project introduced time-limit parking for an entire district, the 1st district or "Inner City". Prior to the introduction of the measure, a "Parking Space Management Commission", which was composed of representatives of interest groups and experts from the competent city departments and chaired by the Director of City Planning, Arnold Klotz (Chief Executive Office, City Planning Bureau - Planning Group), discussed and studied possible regulations and exceptional provisions for this large-scale system of time-limit parking. Apart from district level representatives, the composition of the commission also reflected the interests of the business community. Exceptional provisions and lump-sum parking fees took into account the needs and interests of the district residents, as well as those of local business owners and companies.
- On 1 August 1995, the parking space management system – harmonised with the Vienna Transport Master Scheme and the working results of the Parking Space Management Commission – was extended to cover the districts 6 to 9.
- On 2 June 1997, the system was extended to cover the districts 4 and 5.
- The Transport Scheme envisages further extensions of the system, especially to the districts 2, 3 and 20.

Objectives of the Parking Space Management Scheme

- Reducing motorised individual traffic in the respective areas by reducing long-term parking by non-residents (especially commuters) and by decreasing search times for free parking lots, as well as enhancing the appeal of public transport by giving it priority over individual motor traffic.
- Improving the parking situation for the residents and eliminating the need for them to move their cars from short-term parking zones during the day.
- Improving access to commercial zones for "unavoidable" car journeys (commercial traffic; especially deliveries, errands and shopping).
- Improved traffic safety for pedestrians by reducing illegal parking and opening additional public space for pedestrians and cyclists.

- Generating more income to be channeled to the construction of garages (especially large-scale residential garages, park & ride facilities) and to measures fostering public transport (according to the Viennese "Parking Meter Act" the revenues from time-limit parking charges are earmarked for the above-mentioned measures).

The parking space management scheme takes a guiding influence on motorised individual traffic at its source and in a targeted manner and makes an important contribution to preserving vital urban mobility needs. Thus, the scheme represents a priority measure within the framework of the Vienna Transport Master Scheme.

Provisions for time-limit parking zones and exceptional permits

		1 st District	4 th to 9 th Districts
Time limitation period		Mon-Fri 9am - 7pm	Mon-Fri 9am - 8pm
Maximum duration of parking		1.5 hours	2 hours
Lump-sum parking fee for residents incl. administrative charges for exceptional permit (per vehicle)	for 1 year	ATS 2,055.--	ATS 2,187.--
	for 2 years	ATS 3,375.--	ATS 3,639.--

In the case of companies, exceptional permits for the first car cost approximately the same as residents' permits, whereas the cost doubles for any further vehicle.

In order to obtain exceptional permits, companies need to prove that they carry out several deliveries daily and need to park their vehicles in the respective zone in excess of the authorised time limits.

Non-resident employees who aspire an exceptional permit need to provide evidence that their working hours start or end outside the operating hours of public transport.

Statistical data on parking space management in Vienna

- In sum total, large-scale parking space management (time-limit parking) in Vienna (Districts 1 and 4 to 9) extends to about 52,000 time-limit spaces on public roads.
- In districts 4 to 9, the average motorisation rate is 336 passenger cars per 1000 inhabitants (incl. company-owned cars). In comparison, the motorisation rate for all of Vienna is 363 passenger cars per 1000 inhabitants.
- For every 100 inhabitants, 16 exceptional permits were assigned for resident cars in districts 6 to 9.
- For every 100 companies, 19 exceptional permits were assigned for company cars in districts 6 to 9.
- For every 100 non-resident employees, 1.5 exceptional permits were assigned in districts 6 to 9.

Impact on traffic of parking space management in the 1st district

A before-and-after study was carried out for the pilot parking space management project in the 1st district. The study was commissioned by Municipal Department 18 (Urban Development and Planning) and carried out by the HERRY agency together with the Austrian Traffic Safety Board. The results were as follows:

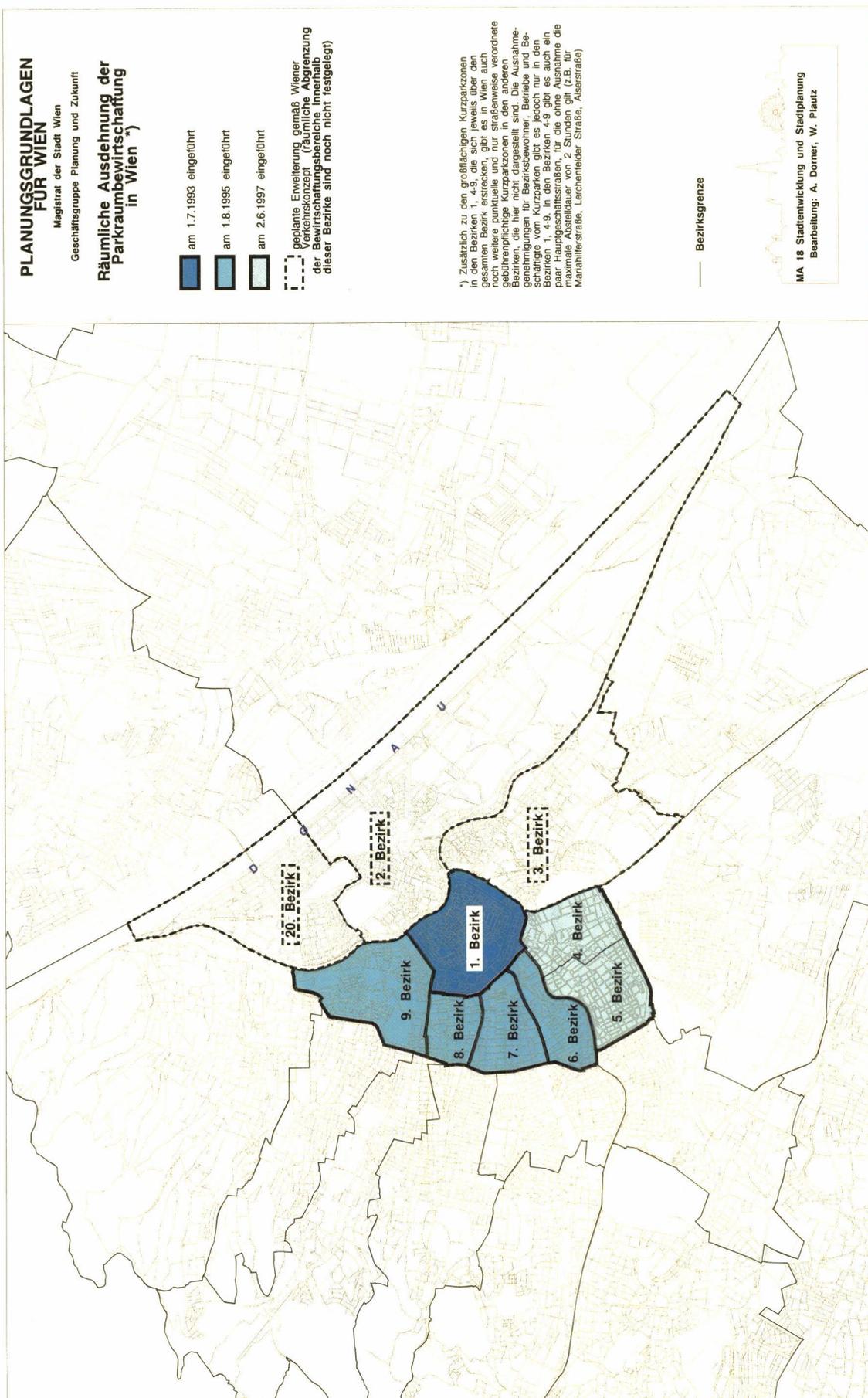
- The parking space situation clearly relaxed, especially in the morning - from 121 percent (before) to 82 percent (after).
- A reduction of inbound and outbound traffic in the entire 1st district by 10 percent (between 6 am and 10 am, inbound traffic has even been reduced by 15 percent in the area inside the Ring).
- A significant reduction of illegal parking.
- A considerable reduction (by two thirds) of traffic caused by the search for parking spaces.
- A strong reduction of overall car movements (by about 20 percent) in the entire 1st district.
- No significant additional burden on parking spaces in the neighbouring districts.

Impact on traffic of parking space management in the districts 6 to 9

Upon a commission by Municipal Department 18 (Urban Development and Planning), an efficiency analysis based on a before-after investigation was carried out jointly by two private engineering firms - HERRY and ROSINAK & Partner. The results:

- Clear reduction of parking space occupancy on public roads (by as much as a third or from 109 percent to 71 percent in the morning). In the evenings and during the night, there was an average reduction from about 105 percent to 90 percent.
- Drastic reduction of illegal parking (violation of parking laws).
- Due to the increased number of free parking spaces the time spent looking for a parking space also decreased significantly. Journeys of cars looking for a parking space in public roads decreased by about 18 percent in the districts 6 to 9. When taking into account through-traffic and journeys to parking spaces on private land the reduction, amounts to 12 percent.
- The share of non-Viennese cars in the districts concerned has been reduced by more than two thirds during the day.
- The shift of parking needs to neighbouring districts depends on the area. In the border areas to the 4th and 5th districts which are accessible on foot there were hardly any significant changes of parking space occupancy in the mornings, whereas average occupancy in the morning rose from 91 percent to 96 percent in the districts 15 to 19 in the areas along the western part of the Gürtel belt road.
- The scepticism vis-à-vis time-limit parking professed by residents, visitors, and employees in the districts 6 to 9 prior to the project, has clearly given place to a majority of positive feedback after the introduction of the scheme.

Räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung in Wien



2 Die Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung in Wien

2.1 Vorgeschichte

- Anfang der 60er Jahre wurden in Wien erstmals Kurzparkzonen und zwar im 1. Bezirk eingerichtet. Diese parkraumorganisatorische Maßnahme wurde dann schrittweise auch in anderen Bezirken realisiert. Diese Zonen beschränkten sich aber auf einzelne Straßenabschnitte oder kleinere Bereiche. Mit der laufenden Vermehrung der Kurzparkplätze verschlechterte sich zunehmend die Parkplatzsituation für die Bewohner im Bereich dieser Zonen. Diese waren vermehrt gezwungen, tagsüber aus diesen Kurzparkzonen wegzufahren und hatten auf den verbleibenden unbeschränkten Dauerstellplätzen mit der Konkurrenz der Arbeitspendler zurechtzukommen. Eine nennenswerte verkehrsverringende Wirkung dieser "punktuellen" Kurzparkzonen auf den Arbeitspendelverkehr war damit aber nicht verbunden.
- 1974 wurden die bis dahin geschaffenen Kurzparkzonen gebührenpflichtig (öS 4,- pro Stunde, derzeit öS 12,- pro Stunde).
- In der 1980 vom Wiener Gemeinderat beschlossenen "Verkehrskonzeption für Wien" wurde als Ziel eine "Regulierung des Parkraumes für die Arbeitsbevölkerung" festgelegt, wobei für diesen Verkehrszweck nur soweit Parkraum zur Verfügung gestellt werden soll, als dies ohne Beeinträchtigung anderer Funktionen möglich ist. Der Arbeitspendelverkehr sollte soweit als möglich auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden.
- Die Anpassung der Kurzparkzonenabgabe in Anlehnung an die Veränderung des Fahrpreises bei den öffentlichen Verkehrsmitteln war in der Verkehrskonzeption auch angeführt.
- Die Einrichtung einer großflächigen Parkraumbewirtschaftung wurde rechtlich erst mit der 13. Novelle zur Österreichischen Straßenverkehrsordnung 1986 ermöglicht, weil damit auch die Voraussetzungen für Ausnahmeregelung vom Kurzparken für Bewohner geschaffen wurden.
- Bereits während der Arbeiten zum neuen Wiener Verkehrskonzept wurde am 1. Juli 1993 mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung im 1. Bezirk, die als "Pilotprojekt" erstmals auf einen ganzen Bezirk erstreckt wurde, begonnen.

2.2 Die Parkraumbewirtschaftung im 1. Bezirk

2.2.1 Die Vorbereitungsarbeiten

2.2.1.1 Parkraumbewirtschaftungskommission für den 1. Bezirk

Am 19. Dezember 1991 wurde, im Einvernehmen zwischen dem damaligen amtsführenden Stadtrat für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehr Dr. Hannes Swoboda und der Bezirksvertretung für den 1. Bezirk, eine Kommission unter der Leitung von Planungsdirektor Dr. Klotz (MD-BD, Gruppe Planung) eingesetzt, die einen beschlußreifen Vorschlag für eine umfassende Parkraumbewirtschaftung für die Innere Stadt ausarbeiten sollte. Die Kommission setzte sich aus politischen Vertretern des 1. Bezirks, Mitgliedern aller im Gemeinderat vertretenen Fraktionen, Vertretern der Wiener Wirtschaftskammer und der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien sowie Vertretern zuständiger Dienststellen des Magistrats (MA 4, MA 18, MA 46, MA 64) zusammen. Die Arbeit der Kommission wurde vom Kommunalwissenschaftlichen Dokumentationszentrums im Auftrag der Magistratsabteilung 18 unterstützt und dokumentiert.

Das im Kapitel 2.2.1.4 dargestellte Konzept, das von dieser Kommission erarbeitet wurde, spiegelt mit Ausnahme des Punktes (7) „Bewirtschaftungszeiten“ jene Punkte wieder, in denen Konsens bestand. Abweichende Ansichten zu einzelnen Punkten und die zu diesen geführten Diskussionen sind in dem Kapitel ergänzend beigefügt.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes für Wien war die Einführung einer umfassenden Parkraumbewirtschaftung für den 1. Bezirk als **Pilotprojekt** vorgesehen, anhand dessen die verkehrlichen und fiskalischen Auswirkungen sowie die organisatorischen und institutionellen Abläufe getestet wurden. Nach dieser Versuchsphase sollte schrittweise eine Parkraumbewirtschaftung für große Teile des dichtbebautes Gebiets eingeführt werden.

2.2.1.2 Chronologie der Parkraumbewirtschaftungskommission

Im Zeitraum Jänner bis Juni 1992 trat die Kommission zu sechs Sitzungen zusammen. Ergebnis dieser Beratungen war das Konzept: Parkraumbewirtschaftung Wien - Innere Stadt (siehe Kap. 2.2.1.4).

Als Einstieg in die Materie stand in der **ersten Kommissionssitzung am 20. Jänner** das Referat eines Vertreters des Magistrats der Stadt Salzburg im Vordergrund. Dieser berichtete über das Salzburger Parkraumbewirtschaftungskonzept, über die Salzburger Verordnungen zur Parkraumbewirtschaftung sowie über die Erfahrungen, die der Salzburger Magistrat seit Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Mai 1990 gemacht hat. Im Mittelpunkt der anschließenden Diskussion standen Fragen, die besonders in Bezug auf die Situation in Wien von Bedeutung waren (Daten und Lösungsmodelle).

Im Rahmen der **zweiten Sitzung der Kommission am 13. Februar** wurde anhand der "Dokumentation Parkraumbewirtschaftung", zusammengestellt vom Kommunalwissenschaftlichen Dokumentationszentrum, die Diskussion bestehender Modelle und Varianten der Parkraumbewirtschaftung fortgesetzt. Fragestellungen im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung wurden konkretisiert und von den Vertretern des Bezirkes wurden bereits Vorstellungen über Inhalt und Umfang der Parkraumbewirtschaftung eingebracht und erörtert. Im Zuge dessen wurden auch erste Anforderungen für die "Vorher-Untersuchung" - betreffend die Erhebung der Verkehrssituation im 1. Bezirk - zur späteren Analyse der verkehrlichen Auswirkungen festgelegt.

Im Mittelpunkt der **dritten Kommissionssitzung am 5. März** standen rechtliche Fragen der Parkraumbewirtschaftung sowie die Verbesserung der Überwachung des ruhenden Verkehrs. Die beiden Gastreferenten, der eine ein wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Verfassungsgerichtshof und der andere ein Vertreter des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, behandelten verfassungsrechtliche Fragen, insbesondere betreffend den Gleichheitsgrundsatz, und rechtliche Fragen der Überwachung des gesamten ruhenden Verkehrs durch kommunale bzw. beauftragte private Überwachungsdienste. Weiters wurde ein Bericht über die bisherigen Ergebnisse der Beratungen durchgearbeitet. Abschließend stellten die Kommissionsmitglieder der Finanzverwaltung (Magistratsabteilung 4) ihre Vorstellungen zur Parkraumbewirtschaftung vor.

Für die **vierte Sitzung der Kommission am 1. April** wurde ein Vertreter des Magistrats der Stadt Graz eingeladen, um über die Grazer Erfahrungen mit der Parkraumbewirtschaftung zu berichten. Von besonderem Interesse war dabei die Handhabung der Ausnahmegenehmigungen für Bewohner und Betriebe. Neben der Beratung über die Regelungen der Ausnahmegenehmigungen wurde im Laufe dieser Sitzung auch über die Frage der Bewirtschaftungszeiten diskutiert.

Den Hauptgegenstand der **fünften Kommissionssitzung am 7. Mai** bildete die Beratung über die erste Fassung (Stand: 24.4.1992) des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes "Wien - Innere Stadt". Im Zusammenhang damit wurde gegen Ende der Sitzung auch die Frage der Freimachung historischer Plätze von der Kommission behandelt.

In der **sechsten und bisher letzten Sitzung der Kommission am 15. Juni** wurde zunächst der überarbeitete Entwurf des Konzeptes (Stand: 5.6.1992) behandelt und schließlich die Arbeit am Konzept abgeschlossen. Dabei entwickelte sich unter anderem eine Diskussion rund um die Frage der Parkraumbewirtschaftungszeit am Samstag. Abweichende Meinungen einzelner Interessensvertreter wurden präsentiert. Abschließender Punkt der Beratungen bildeten die ersten Entwürfe der Magistratsabteilung 46 für die Verordnungen gemäß §§ 43 (2a), 25 (5) StVO.

Mit dem Vorliegen des Konzeptes "Parkraumbewirtschaftung Wien - Innere Stadt" hatte die Kommission die konzeptive Arbeitsphase abgeschlossen.

2.2.1.3 Zielsetzungen der Kommission für die Parkraumbewirtschaftung im 1. Bezirk

Die Parkraumbewirtschaftung in Wien sollte zur Erreichung der Ziele des Wiener Verkehrskonzeptes beitragen. Daher orientierte sich auch das Parkraumbewirtschaftungskonzept für den 1. Bezirk an allgemeinen verkehrspolitischen Zielen, welche lauteten:

- Umweltgerechte Abwicklung der Verkehrsbedürfnisse.
- Selektive Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖV bzw. Rad- und Fußgängerverkehrs, Reduzierung des MIV - vor allem beim Berufspendelverkehr.
- Steigerung der Attraktivität des ÖV durch Bevorrangung (eigene Gleiskörper und Busspuren, beeinflussbare Lichtsignalanlagen u.a.).
- Verbesserte Bewältigung des "notwendigen" motorisierten Individualverkehrs (Wirtschaftsverkehr, vor allem Güter- und zum Teil auch Personenwirtschaftsverkehr).
- Verringerung des Parkplatzsuchverkehrs.
- Verbesserung der Parkraumsituation (in Kombination mit der Schaffung zusätzlicher Garagen), vor allem für die Wohnbevölkerung bzw. Anrainer
- Schaffung zusätzlicher Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raumes für Fußgänger und Radfahrer (z.B. Führung von Radwegen, Erweiterung von Fußgängerzonen).
- Schaffung einer zusätzlichen Finanzierungsgrundlage für den Bau von begünstigten Bewohnergaragenplätzen und für die ÖV-Beschleunigung.

2.2.1.4 Inhalt des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Innere Stadt

Im folgenden wird das 1992 von der Kommission erarbeiteten Konzept vollständig wiedergegeben:

- (1) **Räumliche Geltung der Kurzparkregelung:** Die gesamte Innere Stadt soll zur Kurzparkzone erklärt werden.
- (2) **Reduktion der Stellplätze auf öffentlichem Grund:** Zur Vermeidung eines vermehrten Kurzparkverkehrs soll die Zahl der Stellplätze unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Pilotprojekts reduziert werden. Die Stellplatzreduktion soll jedenfalls in einem Ausmaß erfolgen, daß Altstadtplätze und von Fußgängern besonders bevorzugte Relationen schrittweise vom ruhenden Verkehr freigemacht werden können.
- (3) **Kurzparkdauer:** Die zulässige maximale Kurzparkdauer soll einheitlich 1,5 Stunden betragen. Als Hilfsmittel für die Überwachung soll das derzeitige Parkscheinsystem eingesetzt werden.

- (4) **Ausnahmebewilligungen für Bewohner:** Bewohner sollen eine Berechtigung zum Dauerparken gemäß § 45 (4) StVO erhalten können. Pro Wohnung soll im Regelfall nur 1 Ausnahmebewilligung erteilt werden. Weitere Ausnahmebewilligungen sollen nur gegen einen zusätzlichen Nachweis der gesetzlich vorgesehenen besonderen Gründe gewährt werden. Die Wohnhaftigkeit von österreichischen Antragstellern soll anhand der Wählerevidenz (zum Nationalrat) überprüft werden. Bei Ausländern und Neuzuziehenden sollen andere Beweismittel (z.B. Miet-, Kaufvertrag, Lokalausweis etc.) herangezogen werden.
- (4a) **Zonen für die Gültigkeit von Bewohnerausnahmen:** Eine Unterteilung des 1. Bezirks in mehrere Zonen soll frühestens nach dem Probejahr vorgenommen werden, falls sich der Binnenverkehr (im 1. Bezirk) als Problem erweisen sollte.
- (4b) **Kosten der Ausnahmebewilligung für die Bewohner:** Es besteht Konsens, daß Ausnahmebewilligungen für Bewohner kostenpflichtig sein sollen. Bezüglich der Höhe der von Bewohnern zu leistenden Parkgebühr (einschließlich der Verwaltungsabgabe für die Antragsbearbeitung) divergieren die Ansichten in einem Rahmen von 500 bis 6.000 Schilling pro Jahr.
- (4c) **Kombination des Bewohnerparkpickerls mit einer ÖV-Netzkarte:** Eine ermäßigte Bewohnerparkgebühr für Inhaber einer ÖV-Netzkarte ist vorerst nicht vorgesehen, soll aber weiter überlegt werden.
- (5) **Ausnahmebewilligungen für Betriebe:** Nach Grazer Vorbild soll es für Betriebe zwei Arten von Erleichterungen geben:
- (5a) **Für das Parken beim Betriebsstandort:** Betrieben sollen bei nachgewiesenem Bedarf Ausnahmen von der Parkzeitbeschränkung auf der Grundlage des § 45 (2) StVO erteilt werden können, damit während der Bewirtschaftungszeiten ein Abstellen von Betriebsfahrzeugen über die maximal zulässige Kurzparkdauer hinaus stattfinden kann.
- * Das Beurteilungskriterium des Bedarfs sollen regelmäßige, täglich mehrmals auszuführende betriebsnotwendige Transporte von Gütern vom und zum Betriebsstandort sein.
 - * Das Entgelt pro Fahrzeug könnte im Wege einer einheitlichen Pauschalierung der Kurzparkgebühr nach Maßgabe einer durchschnittlichen Abstellzeit festgesetzt werden.
- Erste Grobschätzungen lassen für den 1. Bezirk 300 bis 500 solcher (sehr restriktiv zu handhabender) Ausnahmen erwarten. Bei Bedarf sollen Ausnahmen für mehrere Kfz pro Betrieb erteilt werden können.
- (5b) **Für das Abstellen von Werkstättenfahrzeugen:** Für Fahrzeuge, die für die Durchführung von Arbeiten innerhalb einer Kurzparkzone benötigt werden, soll es bei nachweislichem Bedarf Berechtigungen zur Überschreitung der maximalen Kurzparkdauer geben. Für die Abstellzeit soll der Kurzparktarif zu entrichten sein, bzw. könnte auch eine gesonderte Pauschale eingeführt werden.

- (6) **Ausnahmebewilligungen für Beschäftigte:** Ausnahmen für unselbständig und selbständig Beschäftigte, deren Arbeitsplatzstandort in den Kurzparkzonen des 1. Bezirks liegt, sollen erteilt werden, wenn ein besonderes Angewiesensein auf ein Kfz nachgewiesen werden kann (Unmöglichkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel). Kriterien für solche Ausnahmen nach § 45 (2) StVO sind zu erarbeiten.
- (7) **Bewirtschaftungszeiten:** Für die Probephase wird eine Bewirtschaftungszeit an Werktagen Montag bis Freitag von **9.00 bis 19.00 Uhr** als zweckmäßig erachtet. Die Geschäfte öffnen mehrheitlich erst um 9.00 und etwas später heimkehrenden Bewohnern wird durch die Erweiterung der Bewirtschaftungszeit in die Abendstunden das Auffinden eines Parkplatzes erleichtert. Nach einer Zeit des Erfahrungssammelns könnte über eine Änderung diskutiert werden.
- (8) **Überwachung:** Die Kommission vertritt einheitlich die Meinung, daß eine wirksame Parkraumbewirtschaftung nur durch eine effiziente Überwachung der Einhaltung sowohl der abgabenrechtlichen Vorschriften als auch der den ruhenden Verkehr betreffenden Bestimmungen der StVO gleichzeitig mit dem Inkrafttreten der Parkraumbewirtschaftung, sichergestellt ist. Um notorisches Dauerparken zu verhindern, sollte auch ein kumulativ wirkendes Bestrafungssystem überlegt werden.
- (9) **Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf andere Bezirke:** Nach 6 bis 9 Monaten Probephase und unter Berücksichtigung allfällig notwendiger Anpassungen und Änderungen bei der Parkraumbewirtschaftung im 1. Bezirk sollen mit Vertretern anderer, insbesondere der angrenzenden Bezirke gemeinsam bezirksspezifische Modelle und mögliche Zonierungen für eine Ausweitung erarbeitet werden.

Erforderliche Schritte und Veranlassungen zur Umsetzung

- (1) Novellierung des Wiener Parkometergesetzes, insbesondere durch Aufnahme eines wesentlich reduzierten Pauschalierungsrahmens für die Bewohnerparkgebühr bzw. Parkgebühr für ausnahmeberechtigte Betriebe und einer entsprechenden Verordnungsermächtigung sowie der Möglichkeit der Verordnung einer maximal zulässigen Parkdauer (um das Überschreiten der erlaubten Parkzeit auch aufgrund einer abgabenrechtlichen Bestimmung ahnden zu können).
- (2) Verordnung des Wiener Gemeinderates über die Abgabentrachtung für Bewohner und Betriebe. Die Höhe der Pauschalabgabe für Ausnahmen nach § 45 (2) StVO ist noch festzulegen.
- (3) Erlassung einer Verordnung gemäß § 43 (2a) StVO durch die Behörde: Festlegung der Gebiete, in denen Bewohnern Ausnahmen von der Beschränkung der Parkdauer in Kurzparkzonen erteilt werden können.
- (4) Erlassung einer Verordnung gemäß § 25 (5) StVO durch die Behörde, mit der das zur Kontrolle der Ausnahmeberechtigung gemäß §§ 43 (2a) und 45 (4) StVO notwendige Kontrollhilfsmittel (Bewohner-Plakette) bestimmt wird.
- (5) Novellierung der Verordnung der Wiener Landesregierung über die Art der zu verwendenden Kontrolleinrichtungen in Kurzparkzonen: Festlegung von Inhalt

und Form der Bewohner-Plakette (wie (4), jedoch als Kontrollhilfsmittel für die Entrichtung der Abgabepauschale).

- (6) Verordnung sämtlicher öffentlicher Parkierungsflächen im 1. Bezirk als Kurzparkzonen gemäß § 25 StVO.

Anmerkung: Mit der Erteilung der Ausnahmegenehmigungen sollte rechtzeitig, d.h. etwa 2-3 Monate vor der großflächigen Kurzparkzonenkundmachung begonnen werden.

- (7) Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für eine effiziente Überwachung des gesamten ruhenden Verkehrs (z.B. auch durch Magistratsbedienstete oder eventuell private Wachdienste).
- (8) Bereitstellung von Personal für die Bearbeitung von Ausnahmegenehmigungsanträgen von Bewohnern und Betrieben.
- (9) Einstellung und Einschulung von zusätzlichem Personal für die Überwachung von Kurzparkzonen.
- (10) Bereitstellung von Personal für die Bearbeitung der Strafverfahren nach dem Wiener Parkometergesetz.
- (11) Durchführung des 1. Teils der Vorher - Nachher - Untersuchung, um die verkehrlichen Auswirkungen auch quantitativ erfassen zu können und weitere wichtige Planungsgrundlagen für die Vorbereitungsphase zu erhalten.
- (12) Information und Öffentlichkeitsarbeit unter Einbindung des Bezirks.

Ergänzung zum Konzept: Abweichende Meinungen und Diskussionspunkte ohne Konsens in der Kommission

- (1) **Zu den Zielsetzungen:** Die Vertreter der Grünen Alternative stimmten der Verwendung von Einkünften aus der Parkraumbewirtschaftung für den Bau von Bewohnerparkgaragen nur soweit zu, als diese tatsächlich Bewohnern des 1. Bezirks vorbehalten sind. Die Vertreterin der Arbeiterkammer schließt sich dieser Haltung an.
- (2) **Grundsätzlich zum Konzept:** Gegen eine großflächige Kurzparkzonenlösung im 1. Bezirk mit Ausnahmeregelungen für bestimmte Gruppen von Parkraumnachfragern bestehen bei den Kommissionsmitgliedern der MA 4 und MA 64 grundsätzliche Bedenken hinsichtlich der Verfassungskonformität (Gleichheitsgrundsatz).
- (3) **Zur Höhe der Bewohnerparkgebühr:** Einige Kommissionsmitglieder, vor allem die Vertreter der Grünen Alternative, sprachen sich für ein deutlich spürbares Entgelt für Bewohnerausnahmegenehmigungen aus, mit folgenden Begründungen:
 - * Anlehnung an die Tarife im ÖV verbunden mit der Möglichkeit der Koppelung von Ausnahmegenehmigung und ÖV-Netzkarte.
 - * Anlehnung an hohe Grundstückspreise und die Höhe der Anschaffungs- und Erhaltungskosten eines Kfz.

- * Anlehnung an Garagentarife und dadurch Anreiz zur Garagenbenützung.
- * Eine - eventuell - stark ausgedehnte Bewirtschaftungszeit.
- * Höhere Einnahmen für die Finanzierung kompensatorischer Maßnahmen (z.B. Förderung des ÖV und von Bewohnerparkgaragen bzw. begünstigten Bewohnergaragenplätzen), sowie eine Erhöhung der Nachfrage nach Garagenplätzen durch Bewohner.

Die Mehrheit der Kommissionsmitglieder trat für nur maßvolle Kosten für die Bewohner ein und führt dafür ins Treffen:

- * Das Fehlen eines gesicherten Stellplatzes.
- * Die höhere Akzeptanz der Bewirtschaftung in der Bevölkerung bei niedriger Belastung.
- * Die Gewährleistung der Einheitlichkeit der Bewohnerparkgebühr im Falle der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf andere Teile Wiens.

- (4) **Zu den Ausnahmen für Betriebe:** Von der Wiener Handelskammer wird zusätzlich zu den im Konzept vorgesehenen Ausnahmen noch die Gebührenfreiheit der Ladetätigkeit in Kurzparkzonen verlangt. Dagegen bestehen jedoch bei anderen Kommissionsmitgliedern große Bedenken: Ein umfangreicher Mißbrauch wäre nicht bzw. nur mit unverhältnismäßig hohem Überwachungs- und Verwaltungsaufwand zu verhindern.

Seitens der Wiener Handelskammer bestand auch die Forderung nach Gleichstellung von Betrieben und Bewohnern hinsichtlich der Höhe der Kosten für die Ausnahmen.

- (5) **Zu den Bewirtschaftszeiten:** Von den Vertretern der Grünen Alternative und der FPÖ wurde eine sofortige Ausdehnung der Bewirtschaftungszeit in die Nachtstunden hinein gefordert. Zu Gunsten stark erweiterter Bewirtschaftungszeiten (d.h. bis in die fortgeschrittenen Abendstunden (22.00 oder 24.00 Uhr) oder sogar rund um die Uhr und eventuell an allen Tagen der Woche wurden folgende Argumente angeführt:

- * Abhaltung und Signalwirkung der/für die motorisierten nächtlichen Innenstadt-Besucher und damit eventuell ein Beitrag zur weiteren Verkehrsberuhigung und Hebung der Verkehrssicherheit (Alkohol am Steuer!)
- * Mehreinnahmen aus Kurzparkgebühren.
- * Größere Flexibilität, vor allem im Hinblick auf eine künftige weitere Liberalisierung der Ladenschlußzeiten.
- * Zusätzlicher Anreiz für Innenstadtbewohner, das Kfz nicht regelmäßig in Betrieb zu nehmen.

Gegen in die Nachtstunden erstreckte Bewirtschaftungszeiten wird geltend gemacht:

- * Der fehlende Bedarf an Kurzparkmöglichkeiten in einzelnen Teilen des 1. Bezirks in den Abend- und Nachtstunden und dadurch drohendes Unverständnis beim Besucherverkehr.
- * Die fehlende Möglichkeit der seriösen Überwachung der Beschränkungen (Schwierigkeit bei der Rekrutierung von ausreichendem Überwachungspersonal, Probleme bei der Beschäftigung von Frauen bei Nacht, hohe Überwachungskosten) und dadurch Gefahr der Qualifizierung als "Alibimaßnahme".
- * Zahlreiche Ausnahmeanträge von Betrieben, die keine Möglichkeit zum nächtlichen Abstellen von Fahrzeugen auf privatem Grund besitzen.
- * Viele Ausnahmeanträge von in der Nacht tätigen Arbeitnehmern (Gastgewerbe).

Nach eingehender Diskussion der Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Kurzparkendzeiten und der Samstag-Gültigkeit der Kurzparkregelung vertrat letztendlich die Kommission - zumindest für die Probephase - doch einhellig eine Bewirtschaftungszeit von Montag bis Freitag 9.00 bis 19.00 Uhr und wies darauf hin, daß in der Vorher-Nachher-Untersuchung die Gegebenheiten in den Abendstunden und Samstags speziell beobachtet werden sollten, um über sachliche Grundlagen für etwaige Justierungen der Bewirtschaftungszeiten zu verfügen.

- (6) **Zur Frage der Überwachung:** Die Vertreter der MA 4 lehnten den Einsatz privater Wachdienste mit der Begründung ab, daß diese "Einnahmenmaximierung" betreiben würden. Ebenfalls abgelehnt wurde die Übernahme der Überwachung von StVO-Bestimmungen für den ruhenden Verkehr durch das Land Wien mit dem Hinweis auf Kompetenz- und Finanzierungsprobleme.
- (7) **Zu den Forderungen eines kumulativ wirkenden Strafsystems** sowie der **Limitierung der Parkdauer im Abgabenrecht** vertrat der Vertreter der MA 64 die Meinung, daß dies eine Novellierung der StVO zur Voraussetzung hätte.
- (8) **Zur Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf andere Bezirke:** Die Vertreter der FPÖ waren der Meinung, daß dieser Schritt mit der Verbesserung des ÖV-Systems, insbesondere der Fertigstellung der Linie U 3 junktiniert werden sollte.

2.2.2 Die verkehrlichen Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung im 1. Bezirk

2.2.2.1 Zusammenfassende Ergebnisse und Beurteilung

Die Einführung der **Parkraumbewirtschaftung** hatte vor allem **Einfluß** auf:

- die **Parkraumsituation**, insbesondere in der Morgenspitze
- den **ein- und ausströmenden Verkehr** des 1. Bezirks
- die **Verkehrsleistungen** im 1. Bezirk
- den **Parkplatzsuchverkehr**
- das **Falschparken**

Im folgenden werden nun die wesentlichsten verkehrlichen Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung im 1. Bezirk dargestellt.

Bewohnerparkgenehmigungen (Parkpickerl)

- Im Durchschnitt kommen im 1. Bezirk **5,5 Beschäftigte auf 1 Bewohner**.
- Ausgegebene **Parkpickerl** und **Kurzparkzonen**-Stellplätze:
Der **Durchschnittswert** im 1. Bezirk lag bei **0,5**. Das heißt, daß auf zwei Kurzpark-Stellplätze im 1. Bezirk eine Bewohner-Parkgenehmigung kommt.

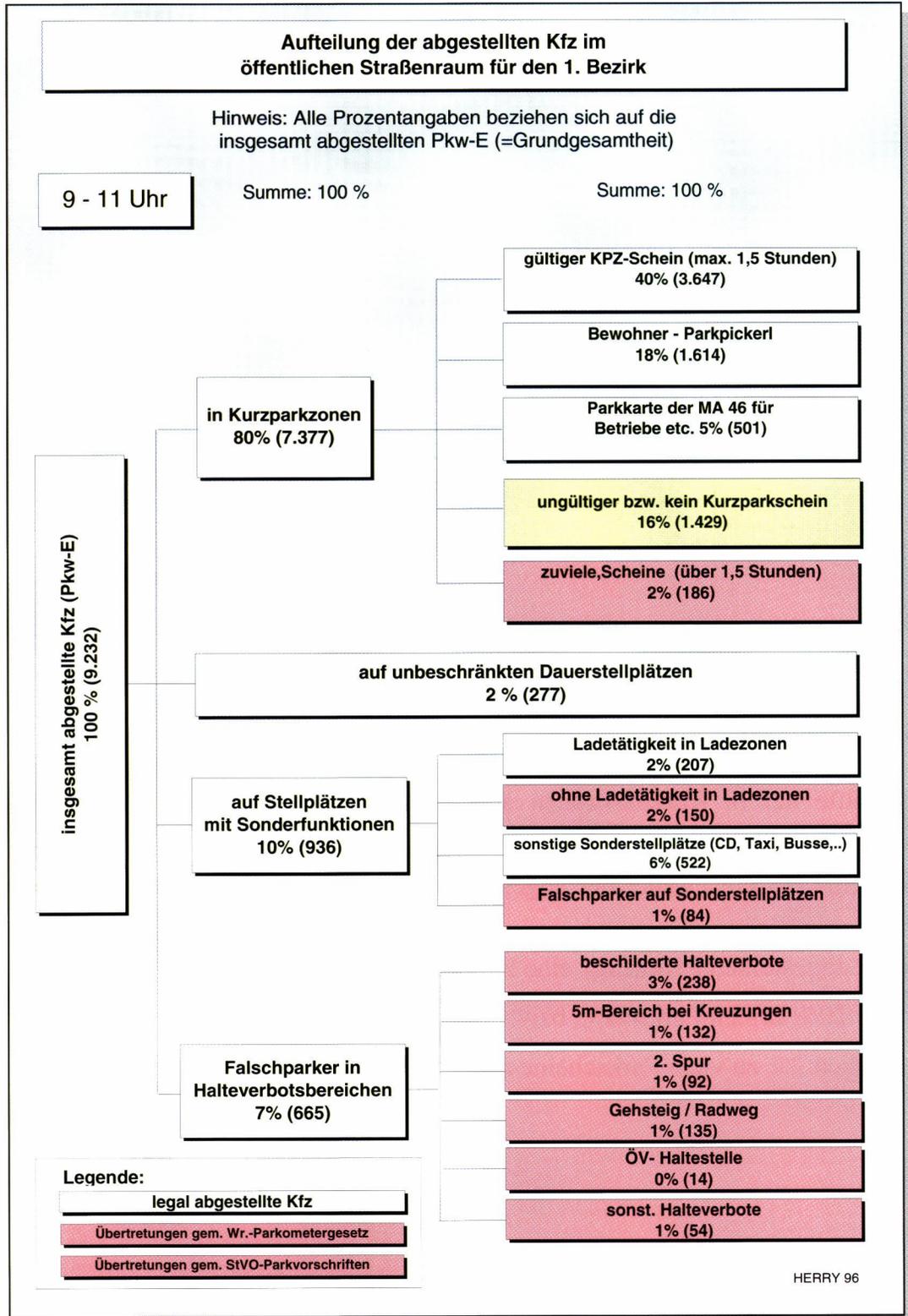
Abstellung der Fahrzeuge mit Parkpickerl

- Von den insgesamt rund 4.700 Pkw, für die zum Erhebungszeitpunkt Bewohnerparkgenehmigungen ausgegeben worden sind, wurden
 - * ca. 34% am Vormittag,
 - * ca. 60% am Abend und
 - * ca. 70% in der Nachtim Straßenraum des 1. Bezirks abgestellt.
- Auffällig ist dabei der im Verhältnis zu den insgesamt ausgegebenen Bewohnergenehmigungen niedrige Anteil an Straßenparkern mit Bewohnerpickerl in der Nacht (70%).

Analysen diverser Zusammenhänge deuteten darauf hin, daß auch ein Teil der Bewohner, die trotz des Besitzes eines privaten Abstellplatzes eine Bewohner-Parkgenehmigungen erworben hatten, ihr Auto nachts aber dann größtenteils auf dem privaten Parkplatz abstellten. Dies dürfte im wesentlichen diesen 70%-Anteil erklären.

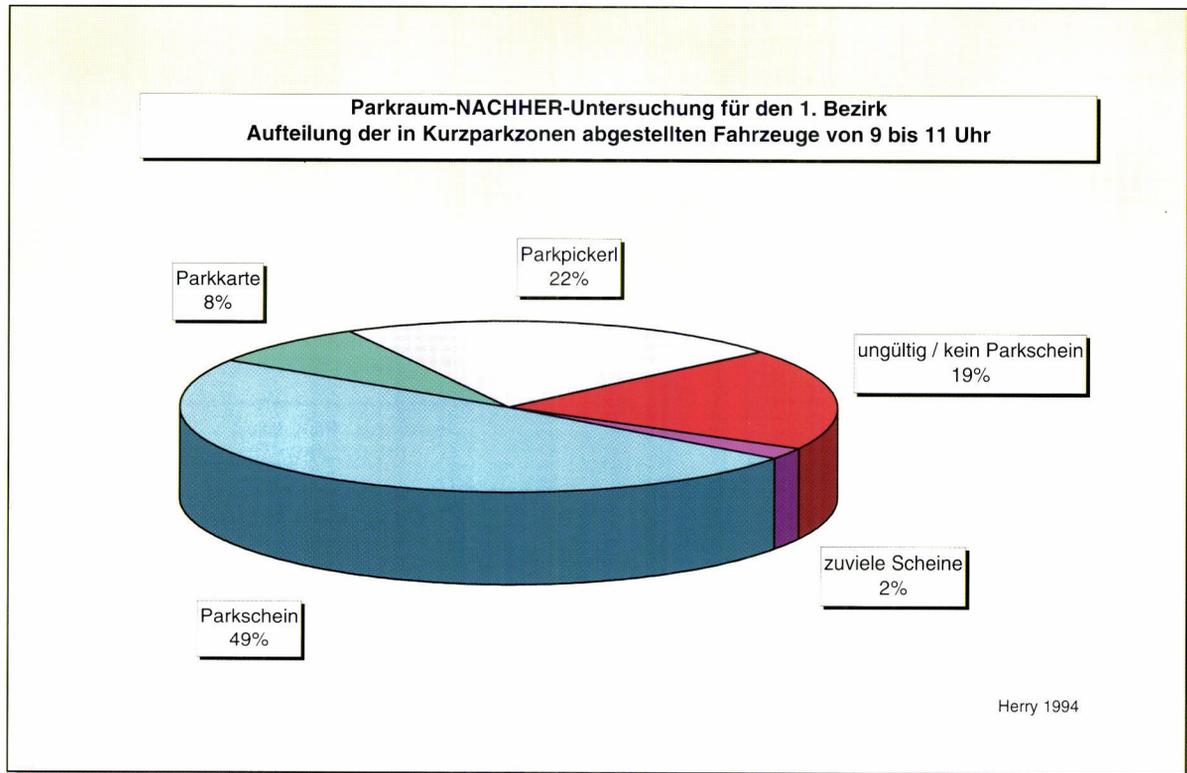
Aufteilung der abgestellten Kfz im öffentlichen Straßenraum im 1. Bezirk für den Zeitraum von 9.00 bis 11.00 Uhr

Die folgende Abbildung zeigt die Aufteilung der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Kfz in der Zeit zwischen 9.00 und 11.00 Uhr.



Aufteilung der in Kurzparkzonen abgestellten Kfz im 1. Bezirk für den Zeitraum von 9.00 bis 11.00 Uhr

In der folgenden Abbildung ist die Aufteilung der in Kurzparkzonen abgestellten Fahrzeuge in der Zeit von 9.00 bis 11.00 Uhr dargestellt.

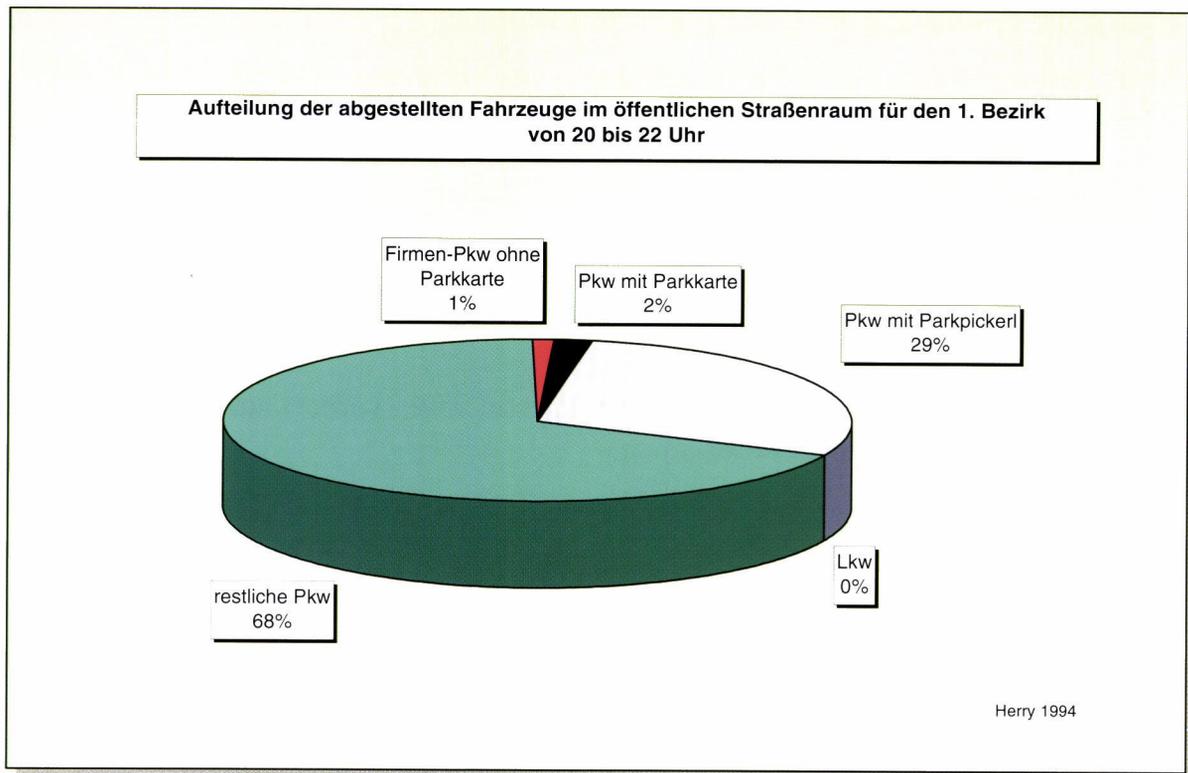


Hieraus geht hervor, daß

- die Hälfte der in Kurzparkzonen abgestellten Fahrzeuge einen Parkschein aufweisen konnten,
- ein Viertel bis ein Fünftel der abgestellten Fahrzeuge mit Parkpickerl ausgestattet waren,
- 8% der abgestellten Fahrzeuge eine Parkkarte aufweisen konnten,
- knappe 20% keinen Parkschein bzw. einen ungültigen Parkschein hatten und
- schließlich 2% zu viele Parkscheine ausgefüllt hatten.

Aufteilung der abgestellten Kfz im öffentlichen Straßenraum im 1. Bezirk für den Zeitraum von 20.00 bis 22.00 Uhr

In der folgenden Abbildung ist die Aufteilung der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrzeuge von 20.00 bis 22.00 Uhr dargestellt.



Aus dieser Abbildung ist ersichtlich, daß

- nur 29% der abgestellten Fahrzeuge ein Parkpickerl aufweisen konnten,
- ca. 2% der abgestellten Fahrzeuge eine Parkkarte hatten.

Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum

Unter Auslastung der Stellplätze wird das Verhältnis (in Prozent) sämtlicher auf öffentlichem Gut (legal und illegal) abgestellten Fahrzeuge zum Stellplatzangebot verstanden.

- Durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung
 - * reduzierte sich die Stellplatzauslastung am Vormittag (9.00 bis 11.00 Uhr) von 121% (vorher) auf 82% (nachher) oder
 - absolute ausgedrückt - um ca. 5.000 Fahrzeuge,
 - * das heißt, **um ein Drittel!**
- Von 20.00 bis 22.00 Uhr
 - * reduzierte sich die Stellplatzauslastung von 95% (vorher) auf 87% (nachher), d.h. um **knapp ein Zehntel**.
 - * Die Stellplatzauslastung ist am Abend allerdings größer als am Vormittag.
- Nachts (3.00 bis 5.00 Uhr) reduzierte sich die Stellplatzauslastung von 59% (vorher) auf ca. 50% (nachher).
- Ursachen für Rückgang am Abend und nachts:
 - * Vorher wurden mehr Pkw der Einwohner auf der Straße abgestellt, auch wenn diese Fahrzeuge privat untergebracht werden konnten.
 - * Stärkere Benutzung der Firmenstellplätze durch Firmenautos und Ausweichen auf andere Bezirke.

Die folgenden grafischen Darstellungen zeigen jeweils die baublockweisen Auslastungen im 1. Bezirk vor und nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung im 1. Bezirk für die Zeiträume 9.00 bis 11.00 Uhr und 20.00 bis 22.00 Uhr.

Ein- und ausströmender Verkehr im 1. Bezirk

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung bewirkte ein signifikantes Zurückgehen des ein- und ausströmenden Verkehrs in den/aus dem 1. Bezirk:

- Innerhalb des Rings:
 - * einströmender Verkehr von 6.00 bis 10.00 Uhr:
Reduktion um ca. 15%.
 - * ausströmender Verkehr von 15.00 bis 19.00 Uhr:
Reduktion um ca. 10%.
 - * ein- und ausströmender Verkehr von 6.00 bis 22.00 Uhr:
Reduktion um 7%.

- Im gesamten 1. Bezirk:
 - * Rückgang des ein- und ausströmenden Verkehrs um ca. 10%.

In den beiden folgenden Darstellungen sind die stündlichen Ganglinien im Vergleich ausgewiesen:

- Stadteinwärts waren die Differenzen vor allem
 - * früh,
 - * aber auch um 18.00 Uhr zu erkennen.

- Stadtauswärts waren die Differenzen vor allem
 - * nachmittags,
 - * aber auch gegen 12.00 Uhr zu beobachten.

Stadteinwärts war zur Mittagszeit (13.00 Uhr) keine Differenz vorhanden, stadtauswärts jedoch eine starke Abnahme. Die Ursache hierfür liegt sicherlich vornehmlich darin, daß es nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung nicht mehr so viel wegführende Arbeitspendler gibt.

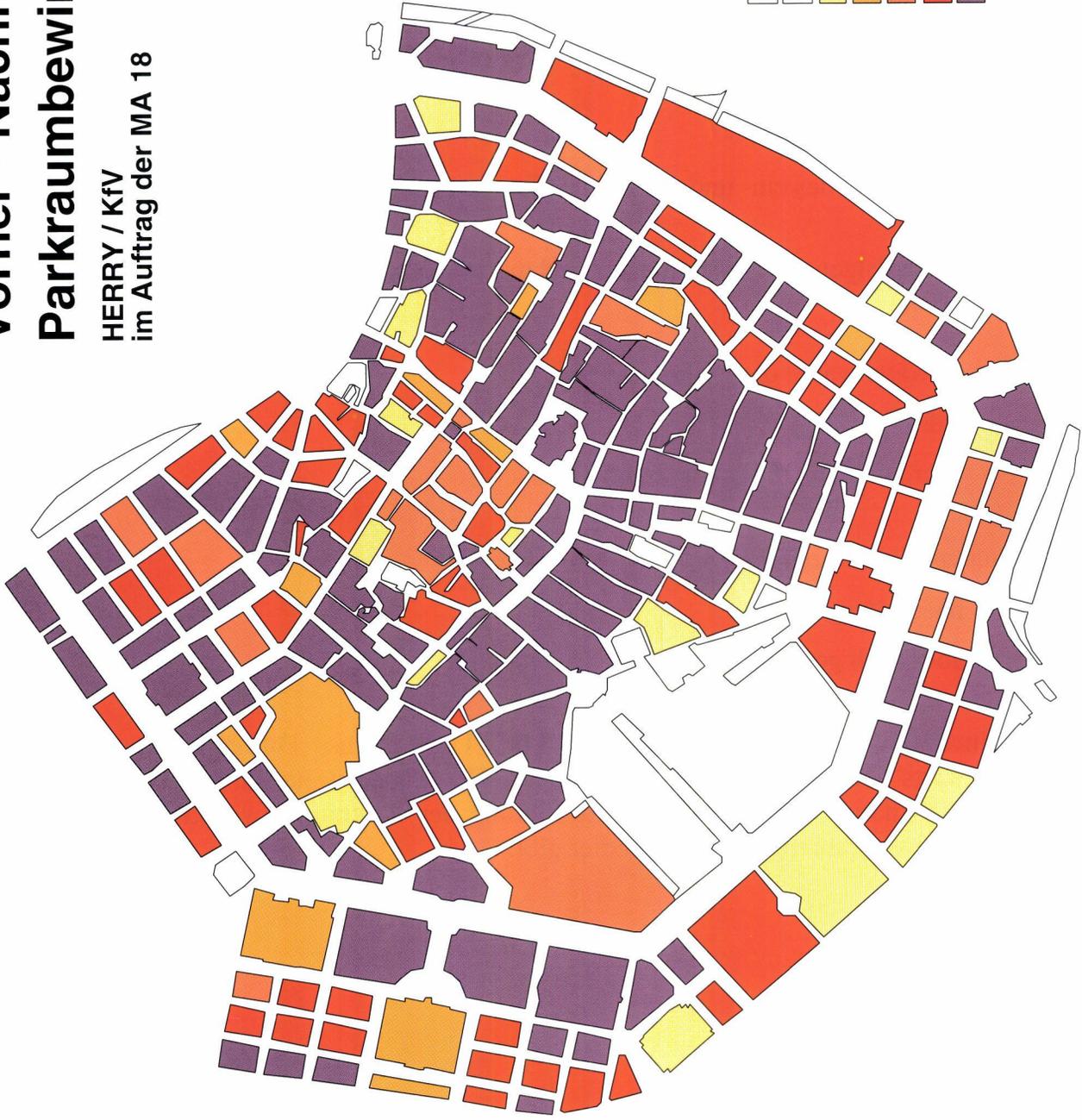
Vorher - Nachher - Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 1. Bezirk

HERRY / KfV
im Auftrag der MA 18

Vorher-Untersuchung

Karte

Stellplatzauslastung
im öffentlichen Straßenraum
zwischen 9 und 11 Uhr



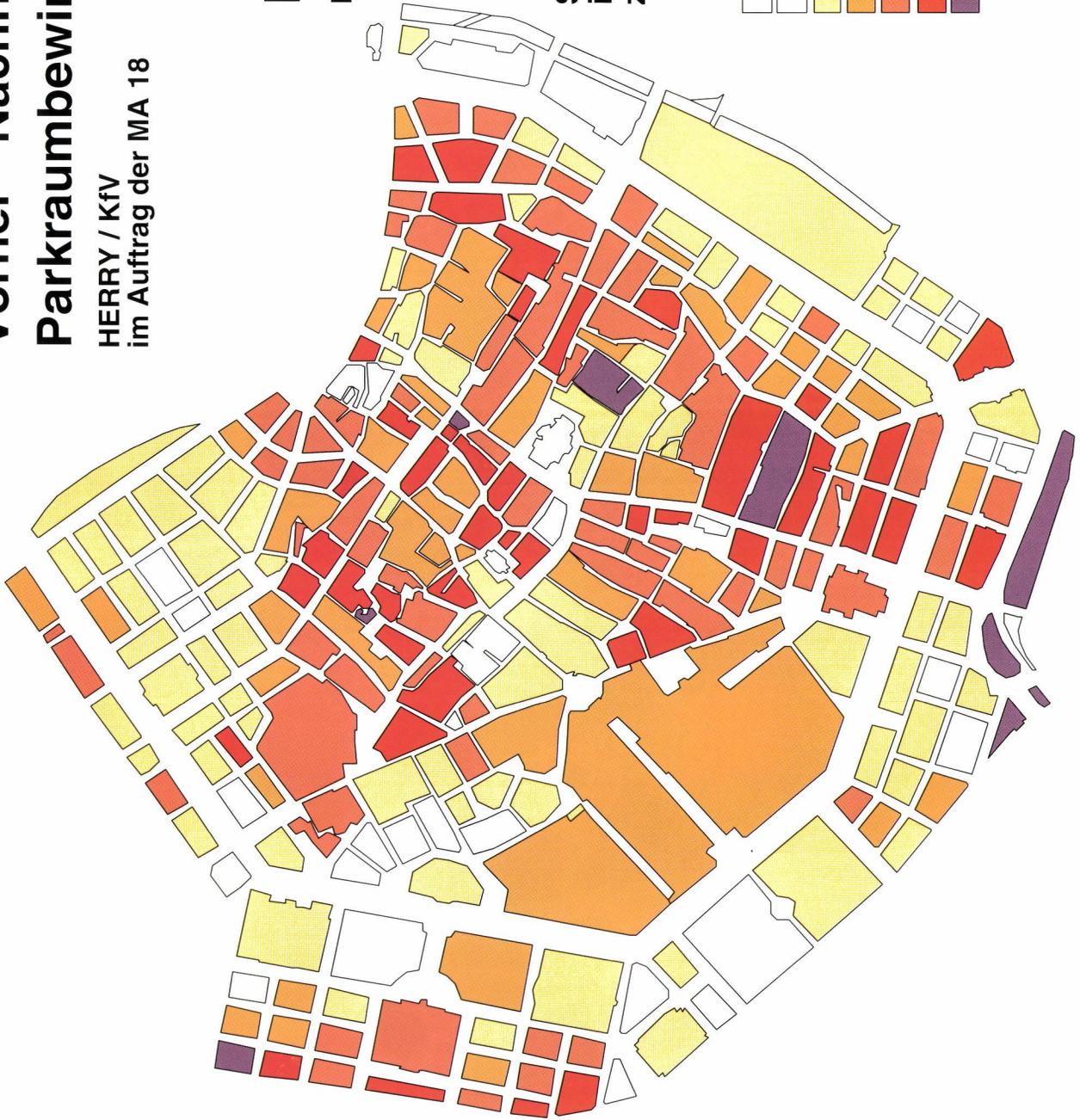
Vorher - Nachher - Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 1. Bezirk

HERRY / KfV
im Auftrag der MA 18

Nachher-Untersuchung

Karte

Stellplatzauslastung
im öffentlichen Straßenraum
zwischen 9 und 11 Uhr



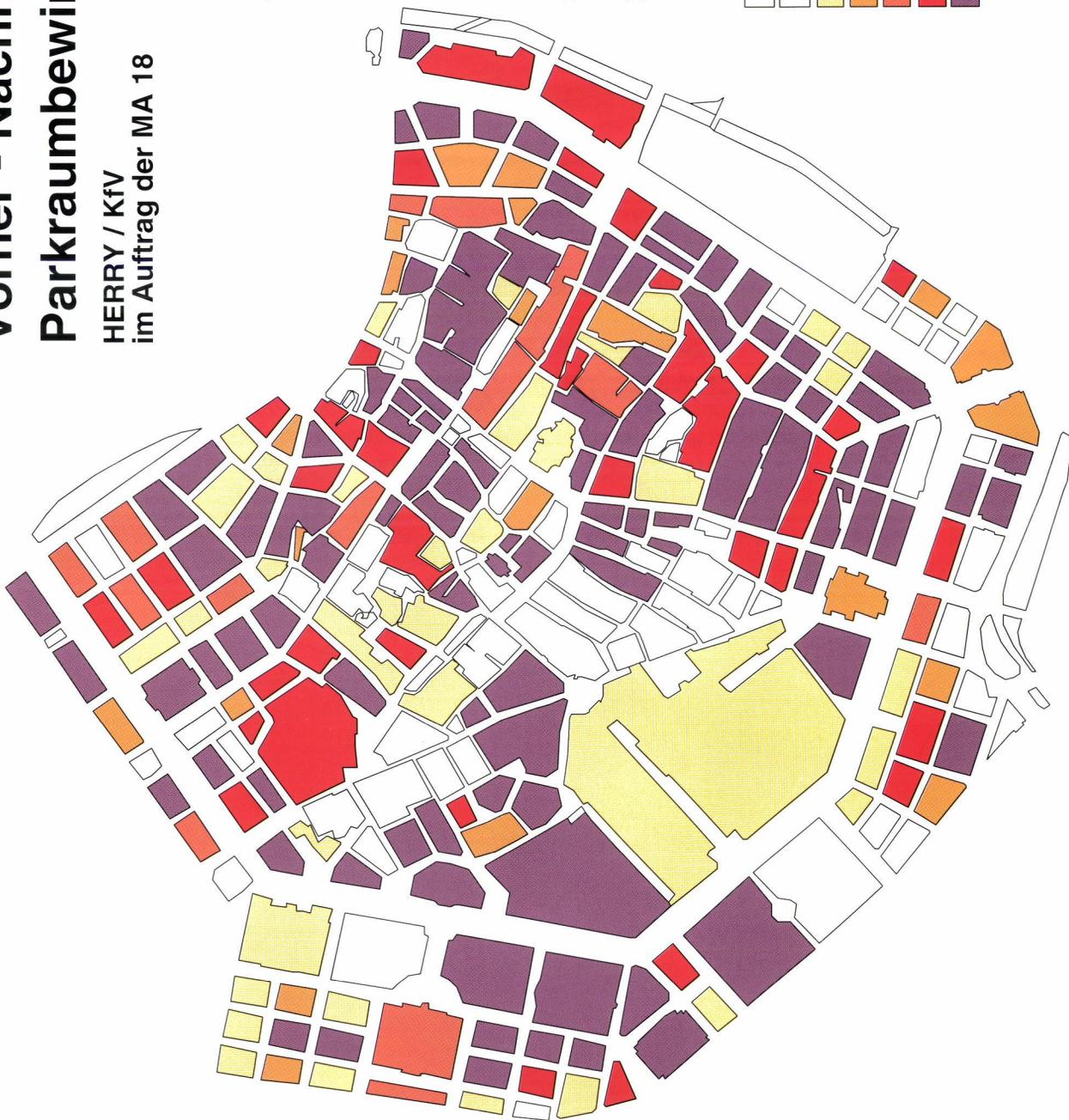
Vorher - Nachher - Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 1. Bezirk

HERRY / KfV
im Auftrag der MA 18

Vorher-Untersuchung

Karte

Stellplatzauslastung
im öffentlichen Straßenraum
zwischen 20 und 22 Uhr



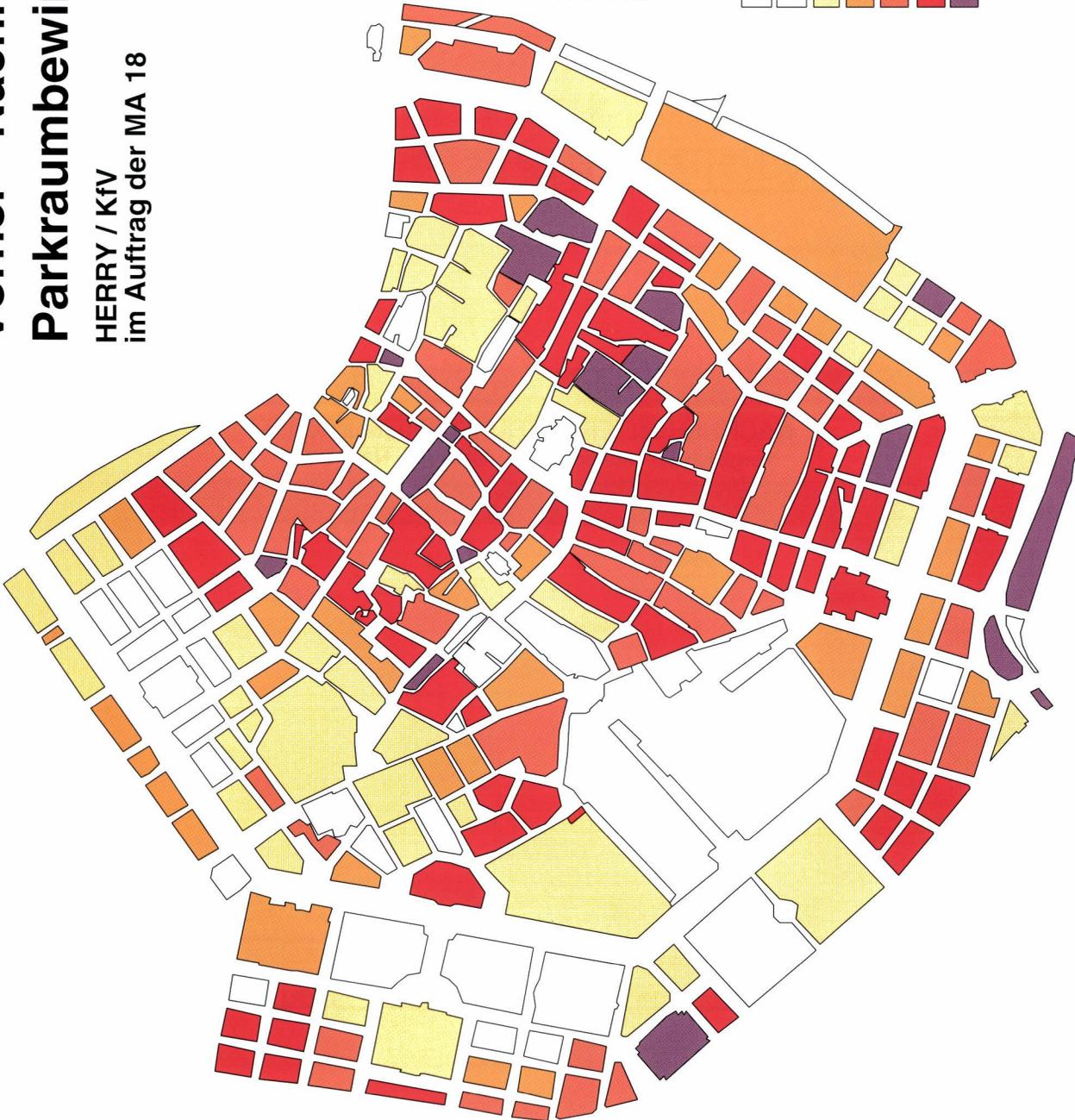
Vorher - Nachher - Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 1. Bezirk

HERRY / KfV
im Auftrag der MA 18

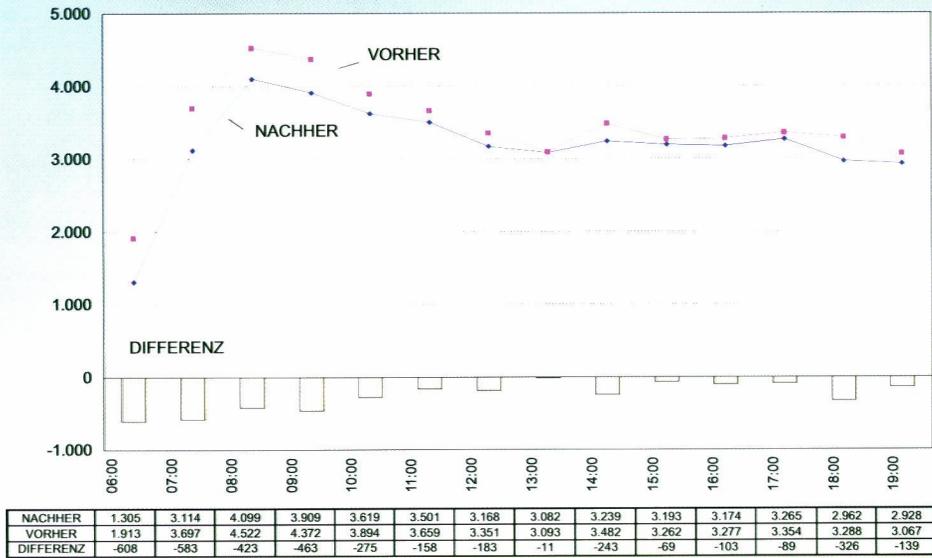
Nachher-Untersuchung

Karte

Stellplatzauslastung
im öffentlichen Straßenraum
zwischen 20 und 22 Uhr

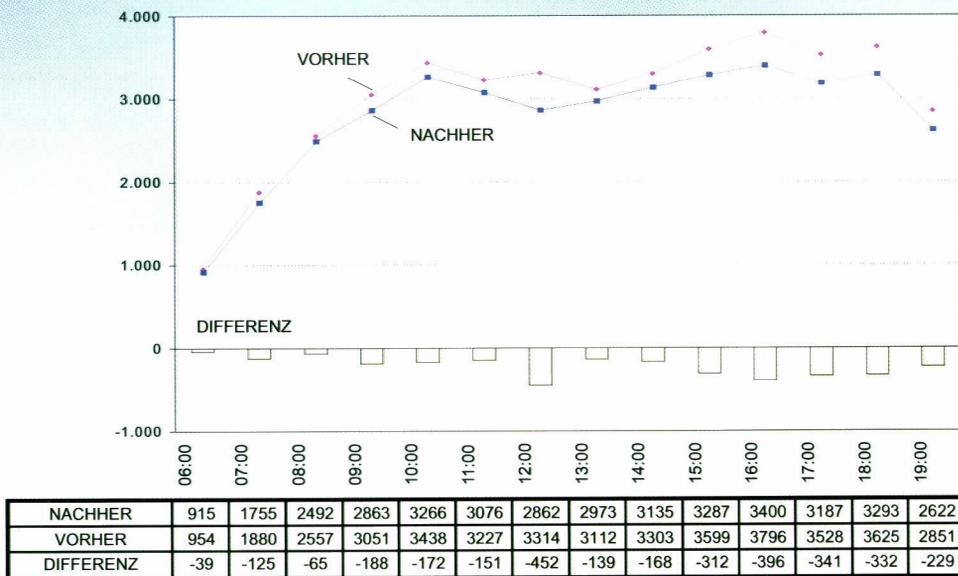


NACHHERUNTERSUCHUNG Vergleich der Stundenwerte VORHER - NACHHER (Stadteinwärts)



Herry 1994

NACHHERUNTERSUCHUNG (Stadtauswärts) Vergleich der Stundenwerte VORHER - NACHHER



Herry 1994

Verkehrsleistungen

Fahrzeug-Berechnungen von 6 bis 22 Uhr ergaben für das **Ringinnere** im 1. Bezirk im Vorher-Nachher-Vergleich folgende Ergebnisse:

• **VORHER** von 6.00 bis 22.00 Uhr:

- * **Einströmender** Verkehr: 63.000 Pkw pro Werktag

Verkehrsleistung an Werktagen von 6.00 bis 22.00 Uhr inklusive des Parkplatzsuchverkehrs vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung von ca.

26 Mio. Pkw-km pro Jahr
(103.000 Pkw-km pro Werktag)

- * **Ausströmender** Verkehr: 61.000 pro Werktag

Verkehrsleistung an Werktagen von 6.00 bis 22.00 Uhr **vor** Einführung der Parkraumbewirtschaftung von ca.

15 Mio. Pkw-km pro Jahr
(ca. 61.000 Pkw-km pro Werktag)

- * **Binnenverkehr:** 4.000 Pkw pro Werktag

Verkehrsleistung an Werktagen von 6.00 bis 22.00 Uhr **vor** Einführung der Parkraumbewirtschaftung von ca.

1,2 Mio. Pkw-km pro Jahr
(4.700 Pkw-km pro Werktag)

- * **Damit** ergab sich für den Pkw-Verkehr im Ringinnern an Werktagen von 6.00 bis 22.00 Uhr **vor** Einführung der Parkraumbewirtschaftung eine Verkehrsleistung von ca.

42 Mio. Pkw-km pro Jahr
(ca. 170.000 Pkw-km pro Werktag)

Dabei betrug der **Anteil des Suchverkehrs 25%**, d.h., jeder vierte Pkw-km wurde für den Parkplatzsuchverkehr aufgewendet.

NACHHER von 6.00 bis 22.00 Uhr:

- * **Einströmender** Verkehr: 59.000 Pkw pro Werktag

Verkehrsleistung an Werktagen von 6.00 bis 22.00 Uhr **nach** Einführung der Parkraumbewirtschaftung von ca.

18 Mio. Pkw-km pro Jahr
(70.000 Pkw-km pro Werktag)

- * **Ausströmender** Verkehr: 57.000 pro Werktag

Verkehrsleistung an Werktagen von 6.00 bis 22.00 Uhr **nach** Einführung der Parkraumbewirtschaftung von ca.

14 Mio. Pkw-km pro Jahr

(ca. 57.000 Pkw-km pro Werktag)

- * **Binnenverkehr:** 10.000 Pkw pro Werktag

Verkehrsleistung an Werktagen von 6.00 bis 22.00 Uhr **nach** Einführung der Parkraumbewirtschaftung von ca.

2 Mio. Pkw-km pro Jahr

(8.200 Pkw-km pro Werktag)

- * **Damit** ergab sich für den Pkw-Verkehr im **Ringinnern** an Werktagen von 6.00 bis 22.00 Uhr **nach** Einführung der Parkraumbewirtschaftung eine Verkehrsleistung von ca.

34 Mio. Pkw-km pro Jahr

(ca. 135.000 Pkw-km pro Werktag)

Dabei betrug der **Anteil des Suchverkehrs nur mehr 10%**, d.h., nur mehr jeder zehnte Pkw-km wurde für den Parkplatzsuchverkehr aufgewendet.

- Damit **reduzierte** sich aufgrund der Einführung der Parkraumbewirtschaftung die **Pkw-Verkehrsleistung insgesamt um 20%**.

Parkplatzsuchverkehr

- Der Parkplatzsuchverkehr ging
 - * **von** jährlich 10 Mio. Pkw-km
 - * **auf** jährlich 3,3 Mio. Pkw-km (!) zurück,
d.h. **auf ein Drittel**.

Macht **vor** Einführung der Parkraumbewirtschaftung der Parkplatzsuchverkehr noch 25% der Gesamt-Verkehrsleistung aus, so sinkt dieser Anteil durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung **auf 10%**.

Falschparker

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung bewirkte ebenfalls einen **reduzierenden Einfluß** auf das Falschparken.

Nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung ergaben sich folgende Werte:

- Falschparker gemäß Wiener Parkometer-Gesetz: ca. 15% aller abgestellten Fahrzeuge.
- Anteil der Falschparker gemäß StVO (inkl. Ladezonenbestimmung und Kurzparkzonenüberwachungsverordnung der StVO): ca. 11%.
- Falschparkeranteil in Halteverbotsbereichen (Kreuzung, Gehsteig/Radweg, ÖV-Haltestelle, 2. Spur, Halteverbot):
 - * vormittags: ca. 7%
 - * abends: ca. 7%
 - * nachts: ca. 3%von allen abgestellten Fahrzeugen (Nachher).
- **Vorher-Nachher-Vergleich: Rückgang** der Falschparker in Halteverbotsbereichen **auf ca. ein Drittel!**

Autoabstellung am Abend

Der Fahrzeugabstellung am Abend im 1. Bezirk kam insofern eine wichtige Rolle zu, als sie für folgende Bereiche signifikant war:

- Die abendliche Stellplatzauslastung war größer als am Vormittag.
- Zeitliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung.

Hierzu die wichtigsten Ergebnisse:

- (Endgültiges) **Nach-Hause-Kommen** der Bewohner des 1. Bezirks mit dem Pkw¹
 - * um 19 Uhr: ca. 70% aller Bewohner mit PKW
 - * um 20 Uhr: ca. 80% aller Bewohner mit PKW
 - * um 21 Uhr: ca. 85% aller Bewohner mit PKW
 - * um 22 Uhr: ca. 90% aller Bewohner mit PKW

¹ HERRY M., SNIZEK S.: Verkehrsverhaltensbefragung für Wien 1991. Im Auftrag der MA 18; SOCIALDATA: Public Awareness Projekt Wien 1993. Im Auftrag der MA 18.

- **Art der abends** auf öffentlichem Gut abgestellten Fahrzeuge:
 - * Knappe 30% aller am Abend im 1. Bezirk abgestellten Fahrzeuge waren Pkw mit Parkpickerl, das waren ca. 60% aller Fahrzeuge mit Bewohnerparkgenehmigung.
 - * 1,5% waren Pkw mit Parkkarte (ca. 160 Pkw).
 - * 1,5% waren Firmen-Pkw (ohne Parkkarte), das entsprach ca. 140 Fahrzeuge.
 - * 0,3% waren Lkw (ca. 30 Fahrzeuge).
 - * Das heißt, ca. 3% aller am Abend im 1. Bezirk abgestellten Fahrzeuge waren Firmenfahrzeuge.
 - * Zwei Drittel aller am Abend im 1. Bezirk abgestellten Fahrzeuge waren Autos des Besucherverkehrs von außerhalb des 1. Bezirks sowie Pkw der Bewohner des 1. Bezirks ohne Parkpickerl.

Auswirkungen auf den Randbereich zum 1. Bezirk
--

- **Stellplatzauslastung:**
 - * Keine signifikante Änderung der durchschnittlichen Stellplatzauslastung in den Randbereichen zum 1. Bezirk.
- **Parkplatzsuchverkehr:**
 - * Keine signifikante Änderung des Parkplatzsuchverkehrs in den Randbereichen zum 1. Bezirk.

2.3 Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf die anderen Bezirke innerhalb des Gürtels

2.3.1 Vorbereitungsarbeiten für die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung

2.3.1.1 Wiener Verkehrskonzept

Am 19.3.1993 wurde im Wiener Gemeinderat im Rahmen der **Leitlinien zum Neuen Wiener Verkehrskonzept** die Einführung der Parkraumbewirtschaftung beschlossen. Als Pilotprojekt im Rahmen des Wiener Verkehrskonzeptes wurde bereits am 1.7.1993 die Parkraumbewirtschaftung im 1. Bezirk eingeführt.

Im **Generellen Maßnahmenprogramm des Verkehrskonzeptes** und in Zusatzanträgen wurde am 15.4.1994 im Gemeinderat eine schrittweise Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Bezirke 2 bis 9 und 20 beschlossen.

Zur Ausarbeitung eines Modells wurde eine Parkraumbewirtschaftungskommission für die Bezirke 2 bis 9 und 20 eingesetzt, in der alle betroffenen Bezirke, Vertreter der Außenbezirke, Vertreter der Gemeinderatsfraktionen, die zuständigen Magistratsabteilungen und die Interessensvertretungen (Wirtschafts- und Arbeiterkammer) mitarbeiteten. Zur Dokumentation der Kommissionsarbeit und zur fachlichen Beratung wurde das Ingenieurbüro Rosinak von der Magistratsabteilung 18 beauftragt.

2.3.1.2 Parkraumbewirtschaftungskommission für die Bezirke 2 bis 9 und 20

Die konstituierende Sitzung der Parkraumbewirtschaftungskommission fand am 26.1.1994 statt. In sieben Arbeitssitzungen unter der Leitung von Planungsdirektor Dr. Klotz (MD-BD, Gruppe Planung) wurden Modelle, räumliche Gebietsabgrenzungen, zeitliche Abfolgen und flankierende Maßnahmen diskutiert. In der 7. Arbeitssitzung am 15.12.1994 wurde die generelle konzeptive Arbeit der Kommission mit einer Kommissionsempfehlung abgeschlossen. Im ersten Realisierungsschritt wurde eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Bezirke 6 bis 9 vorgeschlagen. Die Arbeit der Kommission sollte für die Vorbereitung der Realisierung eines nächsten Schrittes der räumlichen Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung wieder aufgenommen werden.

Im folgenden wird die konzeptive Arbeitsphase der Kommission durch Auflistung der bearbeiteten Themen in den jeweiligen Arbeitssitzungen kurz dokumentiert:

Arbeitsprogramm

1. Arbeitssitzung, 16.2.1994

- (1) Eröffnung der 1. Arbeitssitzung
- (2) Genehmigung des Protokolls der konstituierenden Sitzung
- (3) Arbeits- und Zeitplan
- (4) Bericht über die Erfahrungen des 1. Bezirks

- (5) Vorläufige Ergebnisse der Vorher-/Nachheruntersuchung im 1. Bezirk
- (6) Bericht über die Parkraumanalyse in den Bezirken 6 - 9
- (7) Beurteilungskriterien zur Modellauswahl

2. Arbeitssitzung, 2.3.1994

- (1) Genehmigung des Protokolls der 1. Arbeitssitzung
- (2) Bericht zum Stand der politischen Diskussion
- (3) Präzisierung der Beurteilungskriterien
- (4) Modelldiskussion

3. Arbeitssitzung, 16.3.1994

- (1) Ausnahmen für Beschäftigte
- (2) Ausnahmen für Betriebe
- (3) Weitere Vorgangsweise

4. Arbeitssitzung, 7.4.1994

- (1) Genehmigung der Protokolle der 2. und 3. Arbeitssitzung
- (2) Begleitmaßnahmen öffentlicher Verkehr und Park & Ride
- (3) Bewirtschaftungszeit
- (4) Abstelldauer
- (5) Problemfälle des unregelmäßigen Verkehrs
- (6) Geschäftsstraßen
- (7) StVO-Novellierung
- (8) Weitere Vorgangsweise

5. Arbeitssitzung, 9.6.1994

- (1) Bericht über den Stand der Arbeiten
- (2) Diskussion des Zwischenberichtes vom Mai 1994
- (3) Allfälliges
- (4) Notwendige Veranlassungen und weitere Vorgangsweise

6. Arbeitssitzung, 5.12.1994

- (1) Bericht über den aktuellen Stand der Diskussion
- (2) Bericht über den Stand der inhaltlichen Bearbeitung
- (3) Diskussion der Modelle
- (4) Weitere Vorgangsweise

7. Arbeitssitzung, 15.12.1994

- (1) Bericht und Diskussion zur Bewirtschaftungszeit und -dauer
- (2) Vorschlag für eine Empfehlung der Kommission
- (3) Diskussion des Empfehlungsvorschlages
- (4) Weitere Vorgangsweise

Mit der im folgenden angeführten **Empfehlung** beendete die Kommission die **konzeptive Arbeitsphase**:

- Die Parkraumbewirtschaftung soll ab 1.7.1995 in den Bezirken 6 bis 9 als Pilotprojekt eingeführt werden.
- Hinsichtlich der Bewirtschaftungsdauer und -zeit werden drei Varianten empfohlen, von denen eine auszuwählen ist:

(1) Montag - Freitag: Basisbewirtschaftungszeit: 9.00 - 19.00 Uhr
Parkdauer: 1,5 Stunden
Zusätzlich mögliche Abendbewirtschaftungszeit:
Parkdauer: 1,5 Stunden

(2) Montag - Freitag: Basisbewirtschaftungszeit: 9.00 - 19.00 Uhr
Parkdauer 3,0 Stunden
Zusätzlich mögliche Abendbewirtschaftungszeit:
Parkdauer 1,5 Stunden

(3) Montag - Freitag: Bewirtschaftungszeit: 9.00 - 22.00 Uhr
Parkdauer: 2,0 Stunden

- Ausnahmen für Bewohner wie im 1. Bezirk nach § 45(4) StVO.
- Ausnahmen für Beschäftigte wie im 1. Bezirk nach § 45(2) StVO.
- Ausnahmen für Betriebe im Prinzip nach § 45(2) StVO. Detaillösungen für Sonderprobleme erfolgen unmittelbar nach der Modellauswahl.
- "Parkpickerl"-Gebühr (Pauschale) wie im 1. Bezirk.
- Begleitmaßnahmen:
 - * Forcierter Garagenbau
 - * Ausweitung der Ladezonen
 - * Ausnahme einzelner Geschäftsstraßen von der Bewohnerausnahme (Beibehaltung reiner Kurzparkzonen)
 - * Bedarfsgerechte Anpassung des ÖV-Angebotes (z.B. Einführung von Nachtautobussen auch unter der Woche)
 - * Ausweitung des Park and Ride-Angebotes in Wien und im Umland
- In den Bezirken 2 bis 5 und 20 soll die Parkraumbewirtschaftung in weiteren Schritten eingeführt werden.
- Zur Umsetzung sind folgende Schritte und Veranlassungen einzuleiten:
 - * Novellierung der Pauschalierungsverordnung zum Wiener Parkometergesetz
 - * Erlassung von Gebietsverordnungen (gemäß § 43(2a) StVO)

- * Erlassung einer Kurzparkzonen-Verordnung (gemäß § 25 StVO)
 - * Bereitstellung von Personal für die Bearbeitung von Ausnahmegewilligungen in der Magistratsabteilung 46 und in den Magistratischen Bezirksämtern
 - * Einstellung und Einschulung von zusätzlichem Personal für die Überwachung der Kurzparkzonen
 - * Durchführung einer Nachher-Untersuchung
 - * Information und Öffentlichkeitsarbeit unter Einbindung der Bezirke
- Für die Erteilung von Ausnahmen für Betriebe ist die Möglichkeit der Heranziehung der Magistratischen Bezirksämter zu prüfen.

Die Kommissionsempfehlung wurde dem seit Ende 1994 dafür zuständigen amtsführenden Stadtrat für Umwelt und Verkehr Fritz Svihalek übermittelt.

Die Parkraumbewirtschaftungskommission diente vor allem auch als Plattform, wo Informationen zu Fragen der Parkraumbewirtschaftung vermittelt und ausgetauscht werden konnten und wo es auch möglich war, unterschiedliche Meinungen auf sachlicher Ebene auszudiskutieren.

2.3.2 Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf die Bezirke 6 bis 9

Auf der Grundlage der Diskussionsergebnisse und Empfehlungen der Kommission hat Stadtrat Fritz Svihalek mit den zuständigen Bezirken, den Interessenvertretungen und den Magistratsabteilungen folgende Festlegungen für die Bezirke 6 bis 9 getroffen:

Einführung der Parkraumbewirtschaftung am 1. August 1995

- **mit einer 2-Stunden-Kurzparkzone**
- **gültig Montag - Freitag, jeweils 9.00 - 20.00 Uhr**

als Pilotprojekt für ein Jahr, um Probleme zu diskutieren und bei Bedarf eventuelle Nachjustierungen vorzunehmen. Deshalb hat STR Svihalek auch zugesagt, eine "Vorher-Nachher-Untersuchung" durchzuführen.

Weiters wurde festgelegt, daß die Alserstraße, die Mariahilferstraße, die Neubaugasse, die Lerchenfelderstraße und die Josefstädterstraße als Straßen mit ausschließlicher Kurzparkfunktion (ohne Ausnahmen von der Einhaltung der Kurzparkzeit) behandelt werden sollten.

Bezüglich der Ausnahmegenehmigungen konnte nach weiteren Gesprächen zwischen Wiener Wirtschaftskammer, MA4 und MA46 erreicht werden, daß die Betriebe der bewirtschafteten Bezirke bei den Ausnahmegenehmigungen stärker berücksichtigt wurden (z.B. Kfz-Pauschale auch bei mehr als einem Lastfahrzeug pro Betrieb, Berücksichtigung der Bedürfnisse von Kfz-Werkstätten und Hotels und Pensionen.

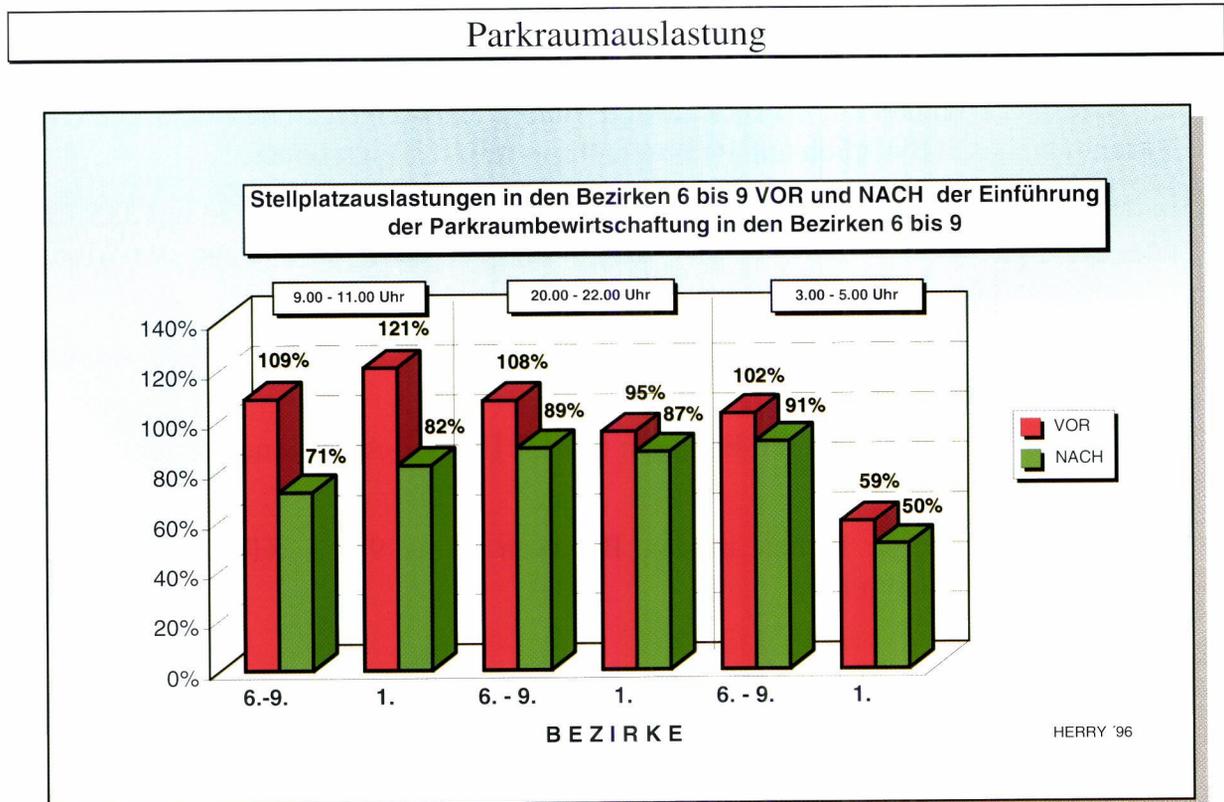
Statistische Kennzahlen zur Parkraumbewirtschaftung in Wien nach Ausdehnung auf die Bezirke 6 bis 9

- Insgesamt erstreckt sich die flächenhafte Parkraumbewirtschaftung in Wien mit den Bezirken 1, 6 bis 9 auf ca. 33.700 bewirtschaftete Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (Kurzparkzonen). Zusätzlich gibt es in diesen Bezirken noch ca. 22.000 Stellplätze auf Privatgrund (in Wohngebäuden, Büros etc.) und ca. 16.000 in gewerblichen Garagen.
- In diesem Gebiet (1., 6. bis 9. Bezirk) wohnen ca. 152.000 Menschen und es arbeiten dort ca. 205.000 Menschen. Die Anzahl der Betriebe beträgt ca. 18.000.
- Im 1. Bezirk kommen auf 10 Beschäftigte rund 2 Einwohner, in den Bezirken 6 bis 9 kommen durchschnittlich auf 10 Beschäftigte rund 13 Einwohner.
- In den Bezirken 6 bis 9 liegt der durchschnittliche Motorisierungsgrad bei 335 Pkw pro 1000 Einwohner (inkl. Firmen-Pkw). Im Vergleich dazu liegt der Motorisierungsgrad für Gesamt-Wien bei 363 Pkw pro 1000 Einwohner.
- Pro 100 Einwohner wurden im 6. bis 9. Bezirk 16 KPZ- Ausnahmegenehmigungen für Bewohner-Pkw erteilt.
- Pro 100 Betriebe gab es in den Bezirken 6 bis 9 19 KPZ-Ausnahmegenehmigungen für Firmen-Kfz.
- Auf 100 Beschäftigte kamen in den Bezirken 6 bis 9 1,5 KPZ-Ausnahmegenehmigungen für deren Kfz.

2.3.3 Die verkehrlichen Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9

2.3.3.1 Zusammenfassende Ergebnisse und Beurteilung

Im folgenden werden nun die wesentlichsten verkehrlichen Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9 dargestellt.



Durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9

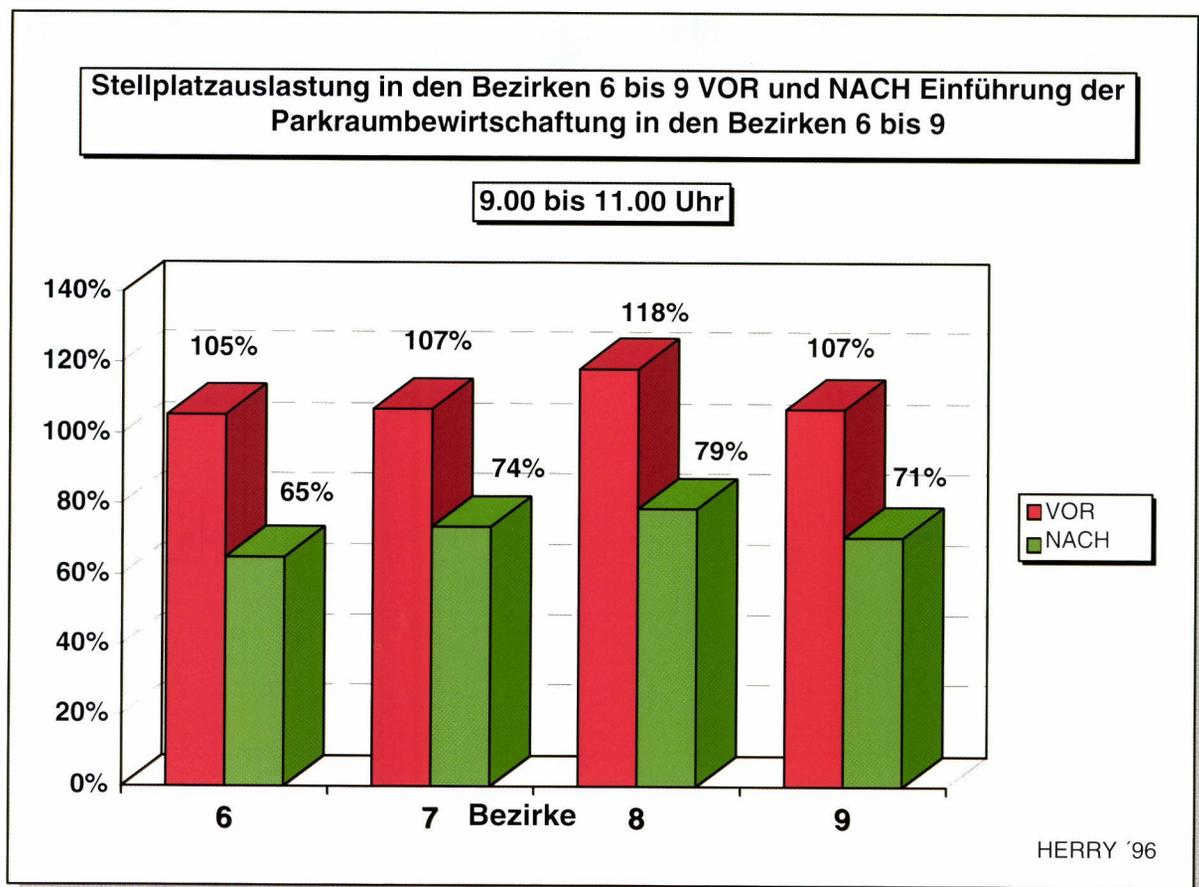
- reduzierte sich die Stellplatzauslastung am Vormittag (9.00 bis 11.00 Uhr) von 109% „Vorher“ auf 71% „Nachher“, d.h. um ca. ein Drittel (das sind rund 10.000 abgestellte Kfz weniger),
- reduzierte sich die Stellplatzauslastung am Abend (20.00 bis 22.00 Uhr) von 108% „Vorher“ auf 89% „Nachher“ (das sind rund 5.000 abgestellte Kfz weniger),
- reduzierte sich die Stellplatzauslastung nachts (3.00 bis 5.00 Uhr) von 102% „Vorher“ auf 91% „Nachher“.

Von den insgesamt rund 20.600 Pkw in den Bezirken 6 bis 9, für die zum Erhebungszeitpunkt Bewohnerparkgenehmigungen ausgegeben worden sind, wurden

- ca. 47% am Vormittag (9 bis 11 Uhr),
- ca. 67% am Abend (20 bis 22 Uhr) und
- ca. 71% in der Nacht (3 bis 5 Uhr)

im öffentlichen Straßenraum der Bezirke 6 bis 9 abgestellt.

Parkraumauslastung in den Bezirken 6 bis 9 am Vormittag

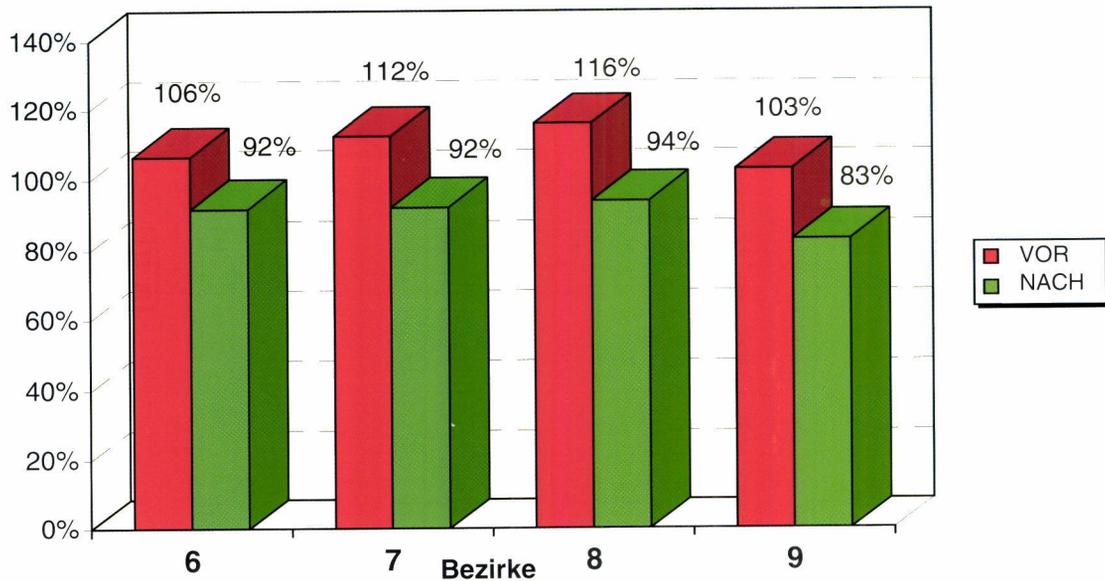


- Die größte Reduktion der Parkraumauslastung fand vormittags in den Wiener Gemeindebezirken 6 und 8 statt:
 - * um 40%-Punkte oder
 - * um zwei Fünftel.
- In den Bezirken 7 und 9 reduzierte sich die Parkraumauslastung immerhin noch um ein Drittel.

Parkraumauslastung in den Bezirken 6 bis 9 am Abend

Stellplatzauslastung in den Bezirken 6 bis 9 VOR und NACH Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9

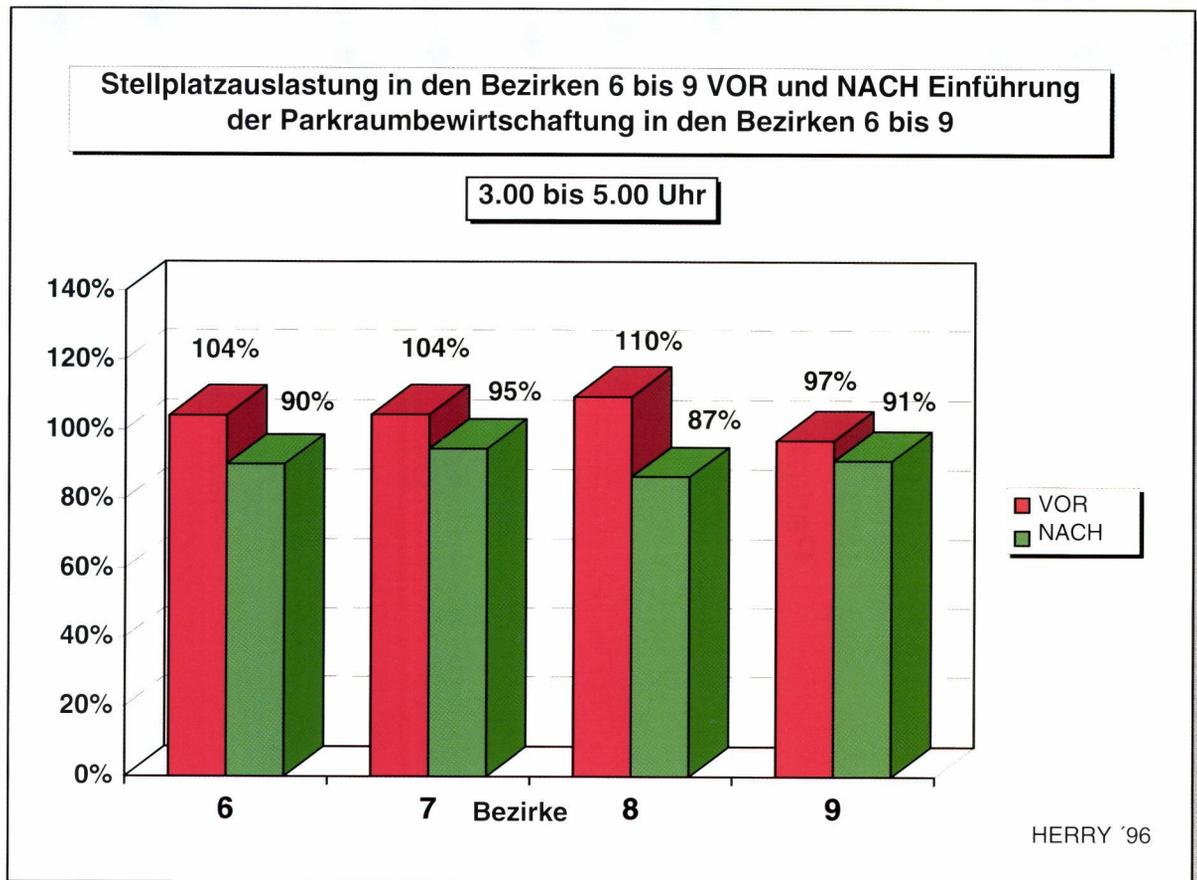
20.00 bis 22.00 Uhr



HERRY '96

- Die Reduktion der Parkraumauslastung am Abend fiel aufgrund der Einführung der Parkraumbewirtschaftung niedriger als am Vormittag aus.
- In den Wiener Gemeindebezirken 7 bis 9 ergab sich abends eine Reduktion der Parkraumauslastung
 - * um ca. 20%-Punkte oder um ein Fünftel,
 - * im 6. Wiener Gemeindebezirk um 15%-Punkte.

Parkraumauslastung in den Bezirken 6 bis 9 in der Nacht



- Die Reduktion der Parkraumauslastung in der Nacht fiel aufgrund der Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Vergleich zum Vormittag und zum Abend sehr unterschiedlich aus.
- Die größte Reduktion der Parkraumauslastung fand nachts im 8. Wiener Gemeindebezirk statt:
 - * um 22%-Punkte oder
 - * um mehr als einem Fünftel,
 - * gefolgt vom 6. Bezirk mit knapp 15%-Punkten.
- Die niedrigste Reduktion ergab sich mit knapp 6 %-Punkten im 9. Wiener Gemeindebezirk

Die folgenden grafischen Darstellungen zeigen jeweils die baublockweisen Auslastungen in den Bezirken 6 bis 9 mit den Randbereichen des 4., 5. und 15. bis 19. Bezirks vor und nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9 für die Zeiträume 9.00 bis 11.00 Uhr und 20.00 bis 22.00 Uhr.

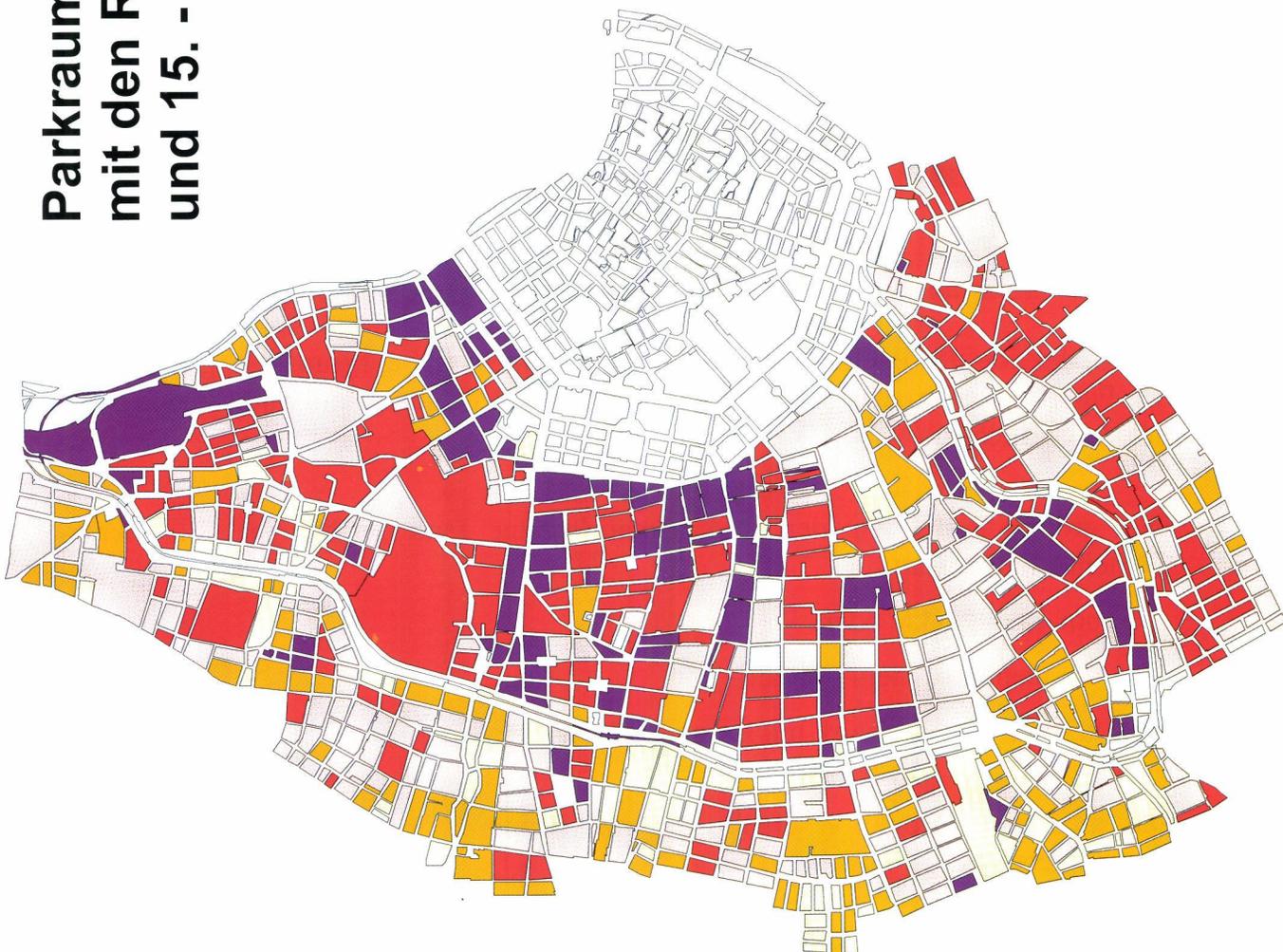
Parkraumbewirtschaftung 6.-9. Bezirk mit den Randbereichen des 4., 5. und 15. - 19. Bezirkes

Auslastung der
öffentlichen Stellflächen
zwischen 9 und 11 Uhr
VOR Einführung der
Parkraumbewirtschaftung
in den Bezirken 6-9



Abschnittsdaten sind
auf die angrenzenden
Häuserblöcke umgerechnet.

$$\text{Auslastung} = (\text{Nachfrage legal} + \text{illegal}) / \text{Angebot legal}$$



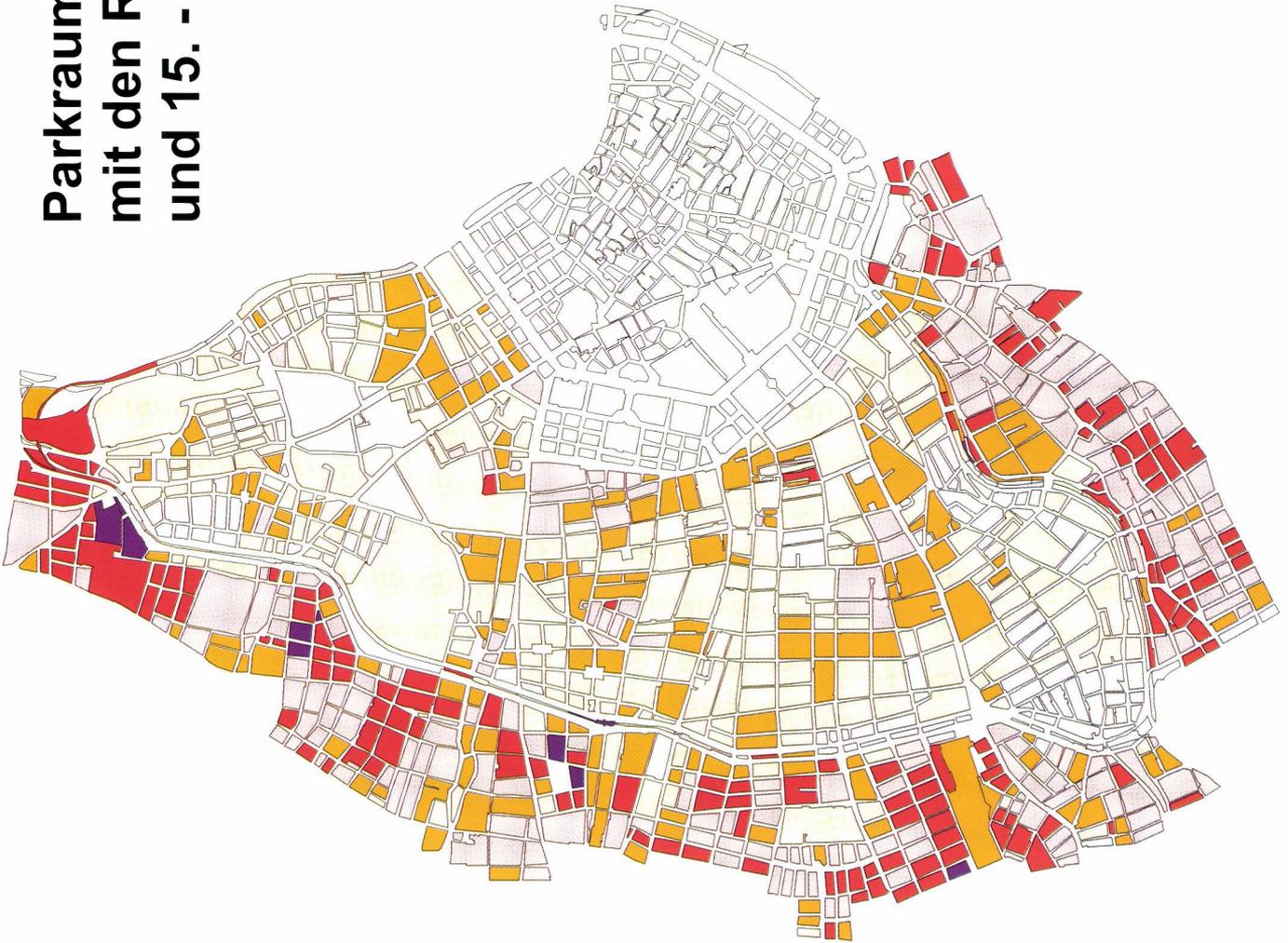
Parkraumbewirtschaftung 6.-9. Bezirk mit den Randbereichen des 4., 5. und 15. - 19. Bezirkes

Auslastung der
öffentlichen Stellflächen
zwischen 9 und 11 Uhr
NACH Einführung der
Parkraumbewirtschaftung
in den Bezirken 6-9



Abschnittsdaten sind
auf die angrenzenden
Häuserblöcke umgerechnet.

$$\text{Auslastung} = (\text{Nachfrage legal} + \text{illegal}) / \text{Angebot legal}$$

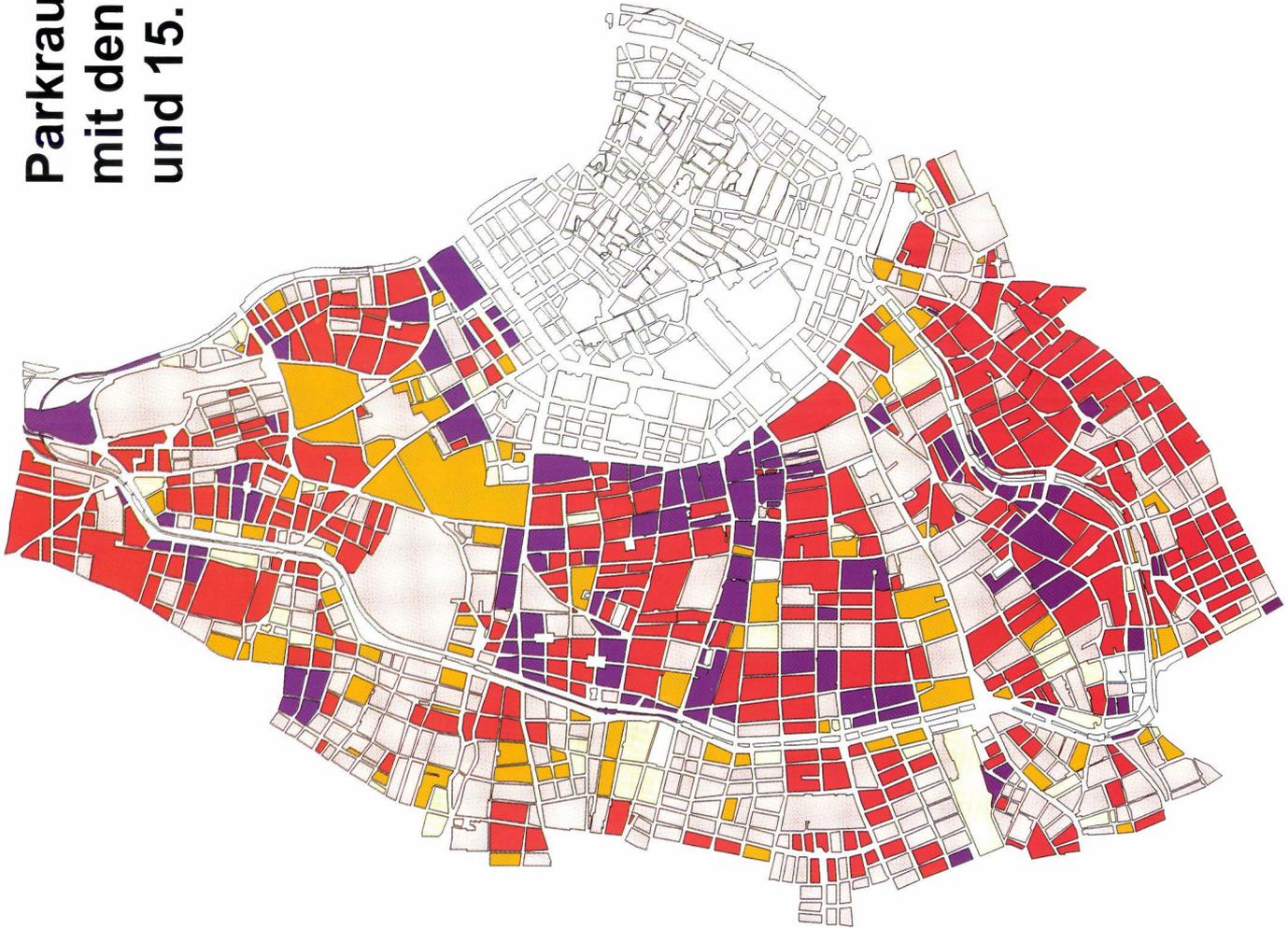


Parkraumbewirtschaftung 6.-9. Bezirk mit den Randbereichen des 4., 5. und 15. - 19. Bezirkes

Auslastung der
öffentlichen Stellflächen
zwischen 20 und 22 Uhr
VOR Einführung der
Parkraumbewirtschaftung
in den Bezirken 6-9



Abschnittsdaten sind
auf die angrenzenden
Häuserblöcke umgerechnet.



Auslastung=(Nachfrage legal+illegal) / Angebot legal

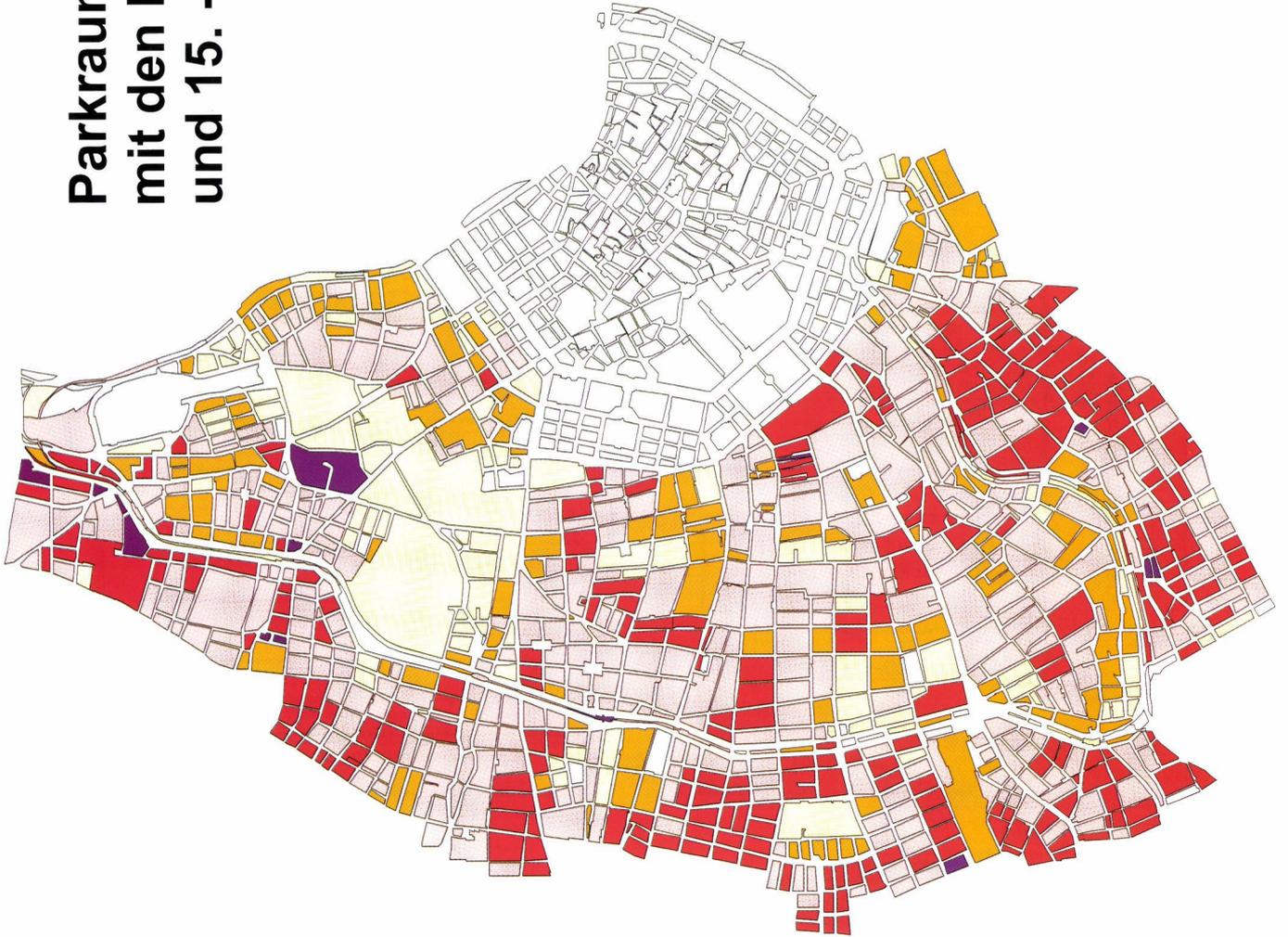
Parkraumbewirtschaftung 6.-9. Bezirk mit den Randbereichen des 4., 5. und 15. - 19. Bezirkes

Auslastung der
öffentlichen Stellflächen
zwischen 20 und 22 Uhr
NACH Einführung der
Parkraumbewirtschaftung
in den Bezirken 6-9



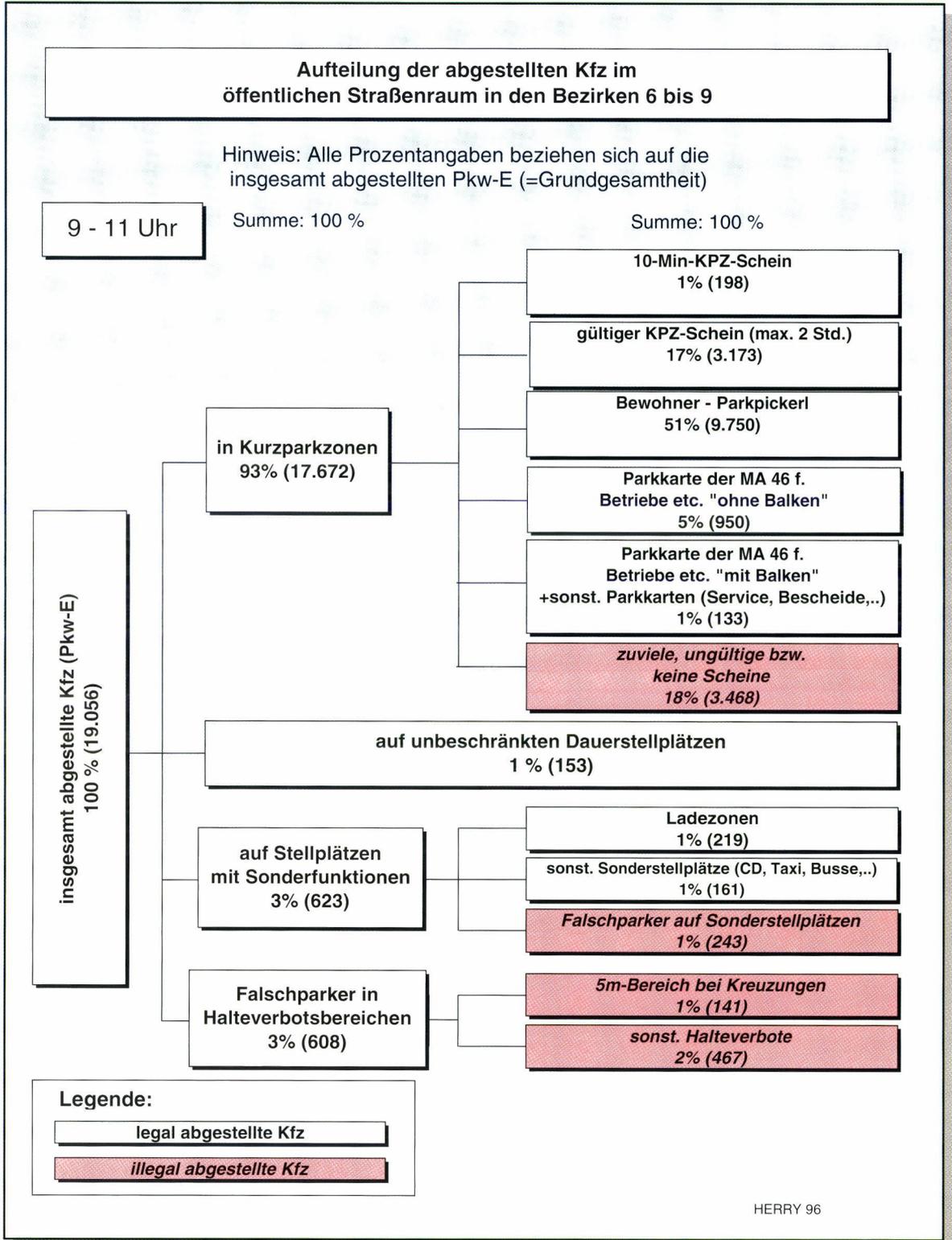
Abschnittsdaten sind
auf die angrenzenden
Häuserblöcke umgerechnet.

Auslastung=(Nachfrage legal+illegal) / Angebot legal



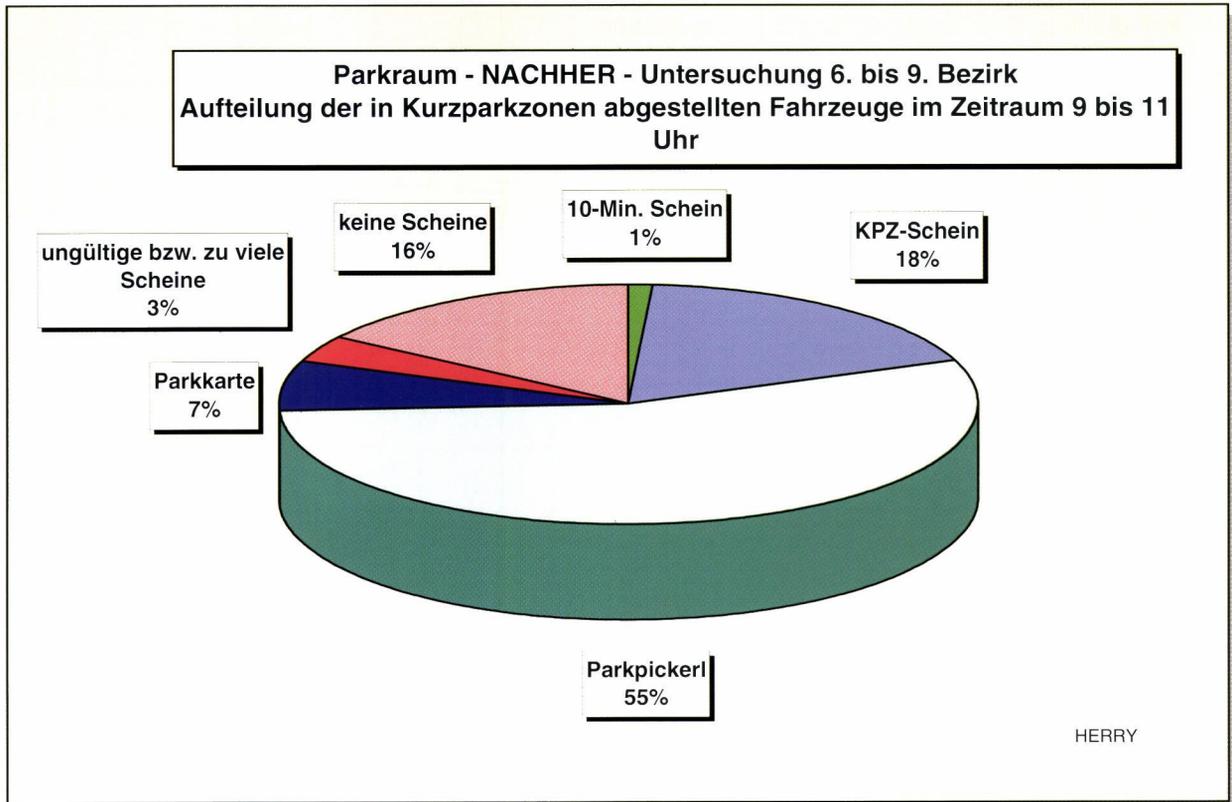
Aufteilung der abgestellten Kfz im öffentlichen Straßenraum in den Bezirken 6 bis 9 in der Zeit zwischen 9.00 und 11.00 Uhr

Die folgende Abbildung zeigt die Aufteilung der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Kfz in der Zeit zwischen 9.00 und 11.00 Uhr.



Aufteilung der in Kurzparkzonen abgestellten Fahrzeuge in den Bezirken 6 bis 9 in der Zeit von 9.00 bis 11.00 Uhr

In der folgenden Abbildung ist die Aufteilung der in Kurzparkzonen abgestellten Fahrzeuge in der Zeit von 9.00 bis 11.00 Uhr dargestellt.



- Die in Kurzparkzonen der Bezirke 6 bis 9 abgestellten Fahrzeuge sind nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung am Vormittag
 - * zu 62% Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigungen (Parkpickerl und Parkkarten)
 - * und zu 19% Fahrzeuge mit Kurzparkscheinen (inkl. 10 Min.-Scheinen)
- Damit ist das Kurzparkangebot erst zu 58% ausgelastet. Werden die Fahrzeuge mit ungültigen, zu vielen bzw. keinen Scheinen dazugerechnet, ergibt sich eine Gesamtauslastung der Kurzparkzonen von 73%.

Falschparker

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9 hatte neben den Auswirkungen auf die Verkehrsreduktion und die Abnahme der Stellplatzüberlastung auch Einfluß auf das illegale Parken gemäß StVO (Kreuzungsbereich, Halte- und Parkverbote, ÖV-Haltestelle etc.) genommen.

Anteil der legal und illegal abgestellten Fahrzeuge im 6. bis 9. Bezirk				
Zeit	VOR Einführung der PRB		NACH Einführung der PRB	
	legal abgestellte Fz	illegal abgestellte Fz	legal abgestellte Fz	illegal abgestellte Fz
9 bis 11 Uhr	86%	14%	97%	3%
20 bis 22 Uhr	88%	12%	97%	3%
3 bis 5 Uhr	91%	9%	97%	3%

HERRY 96

Nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung ergab sich bei einem Vorher-Nachher-Vergleich für die Bezirke 6 bis 9 folgendes:

- * Ein **Rückgang der Falschparker** zwischen 9.00 und 11.00 Uhr um **3.630**, d.h. um **86% (!)**.
- * Ein **Rückgang der Falschparker** zwischen 20.00 und 22.00 Uhr um **2.625**, d.h. um **76% (!)**.
- * Ein **Rückgang des Falschparkeranteils** zwischen 3.00 und 5.00 Uhr **auf ein Drittel**.

Im Vergleich zum 1. Bezirk liegt der Anteil der Falschparker (in den Halteverbotsbereichen gemäß StVO) nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9 am Vormittag mit 3% noch deutlich niedriger (im 1. Bezirk 7%).

Parkdauer

- Die durchschnittliche Abstelldauer in Kurzparkzonen stieg nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9 aufgrund der Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigungen von 1,8 auf 2,8 Stunden.
- Die durchschnittliche Abstelldauer in Ladezonen ging von 0,9 auf 0,6 Stunden zurück.
- Die durchschnittliche Abstelldauer auf Sonderstellplätzen ging von einer Stunde auf 0,7 Stunden zurück.
- Die durchschnittliche Abstelldauer auf allgemein zugänglichen Stellplätzen stieg von 1,6 Stunden auf 2,2 Stunden.
- Die durchschnittliche Abstelldauer der illegal abgestellten Fahrzeuge auf legalen Stellplätzen stieg von 1,2 auf 1,6 Stunden.
- Die durchschnittliche Abstelldauer der illegal abgestellten Fahrzeuge auf illegalen Stellplätzen ging von 1,9 auf 0,9 Stunden zurück.

Da nun, nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9, Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigungen in Kurzparkzonen länger als 2 Stunden parken dürfen, ist es wichtig, die Verteilung der durchschnittlichen Abstelldauer in den Kurzparkzonen zu kennen.

Bei der Berechnung der **durchschnittlichen Abstelldauer in Kurzparkzonen** ergaben sich folgende Werte:

- Fahrzeuge mit gültigem Parkschein standen im Durchschnitt 1,1 Stunden.
- Fahrzeuge mit gültigen Ausnahmegenehmigungen (Bewohnerparkpickerl oder Parkkarte) parkten im Durchschnitt 5,1 Stunden und
- Fahrzeuge mit ungültigem bzw. ohne Schein oder Ausnahmegenehmigungen parkten durchschnittlich 1,6 Stunden.

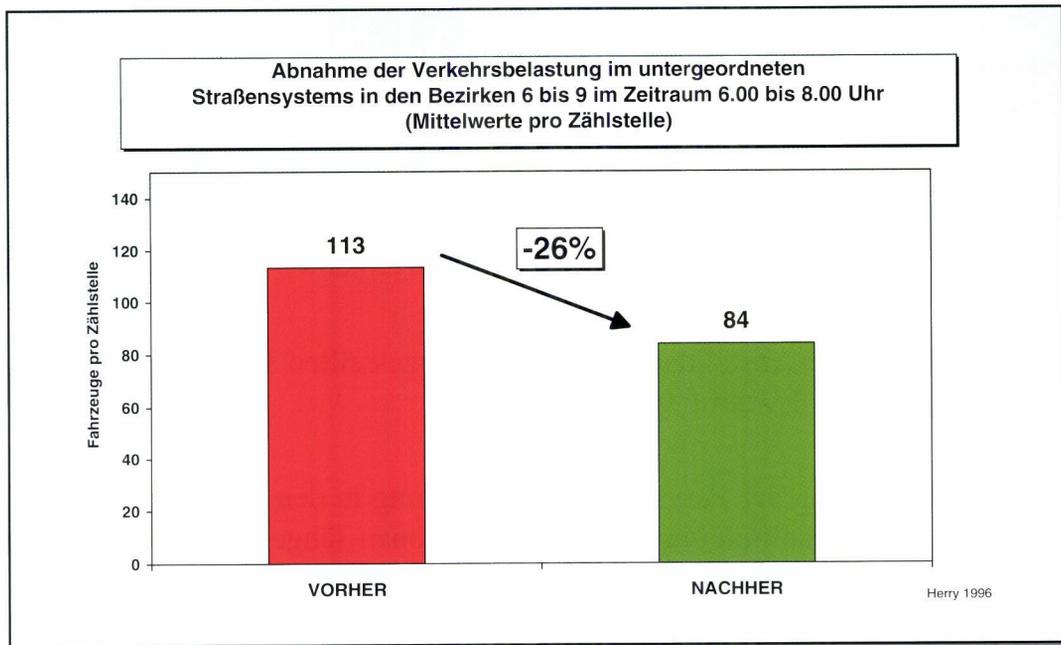
Parksuchverkehr

Die durchschnittliche Parkplatzsuchzeit in den Bezirken 6 bis 9 ging laut Befragung

- von ca. 9 Minuten vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung
- auf knappe 3 Minuten nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung,
- d.h. auf ca. ein Drittel zurück.

Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung im untergeordneten Straßennetz

Interessant sind die Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen im nachgeordneten Straßennetz. Diese Straßen besitzen keine verkehrliche Durchgangsfunktion und haben damit nur eine örtliche Bedeutung. In ihnen spielt sich jedoch ein wesentlicher Teil des Parkplatzsuchverkehrs ab.



- Die Verkehrsbelastung im untergeordneten Straßennetz des 6. bis 9. Bezirks, das vorwiegend vom Parkplatzsuchverkehr benutzt wird, konnte einen signifikanten Rückgang um ca. 26% nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung aufweisen.

Fahrleistungen

Aufgrund der Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9 verringerte sich die **Fahrleistung**² jener Pkw, die in diesem Bereich einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum aufsuchen, insgesamt um etwa **18%**.

Bei der Berechnung der Fahrleistung wurde der Durchgangsverkehr nicht und der Binnenverkehr nur teilweise berücksichtigt. Der Quell- und Zielverkehr enthält nur jenen Anteil an Personen, die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum aufsuchen.

² Bei der Berechnung der Fahrleistung in den Bezirken 6 bis 9 wurden

- die Umschlagshäufigkeit einer bestimmten Stellplatzkategorie,
- die Nachfrage einer bestimmten Stellplatzkategorie (Zahl der abgestellten Kfz),
- die Anzahl der Zufahrten zu den Stellplätzen
- die durchschnittliche Weglänge der Zu- und Abfahrten in den Bezirken 6 bis 9 und
- die durchschnittliche „Parkplatzsuch“-Weglänge berücksichtigt.

Anteil an Firmenfahrzeugen

Als **Firmenfahrzeuge** gelten Lkw sowie Pkw und Kombi mit Firmenaufschriften.

Anzahl der Firmenfahrzeuge in den Bezirken 6 bis 9 im Zeitraum 20.00 bis 24.00 Uhr			
Bezirk	VOR Einführung der PRB	NACH Einführung der PRB	Abnahme an Firmenfahrzeugen
Summe 6.bis 9. Bez.	1994	1517	-477

HERRY 96

Nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9 ergab ein Vorher-Nachher-Vergleich folgendes:

- 1.994 Firmenfahrzeuge waren 7% der insgesamt abgestellten Fahrzeuge bei der Vorher-Untersuchung, 1.517 Firmenfahrzeuge entsprachen 6% der insgesamt abgestellten Fahrzeuge bei der Nachher-Untersuchung.
- Daraus ergab sich in den Bezirken 6 bis 9 im Zeitraum von 20.00 bis 22.00 Uhr eine Abnahme an Firmenfahrzeugen um 477, d.h. um 24% (!).

Anteil an Fahrzeugen mit „Nicht-Wiener“-Kennzeichen

Anzahl der Fahrzeuge mit "Nicht-Wiener"-Kennzeichen in den Bezirken 6 bis 9 im Zeitraum 09.00 bis 12.00 Uhr			
Bezirk	VOR Einführung der PRB	NACH Einführung der PRB	Abnahme der Fahrzeuge mit "Nicht-Wiener" Kennzeichen
Summe 6.bis 9. Bez.	6809	2132	-4677

HERRY 96

- 6.809 Fahrzeuge mit „Nicht-Wiener“-Kennzeichen waren 23% aller abgestellten Fahrzeuge bei der Vorher-Untersuchung, 2.132 Fahrzeuge mit „Nicht-Wiener“-Kennzeichen entsprachen 11% der insgesamt abgestellten Fahrzeuge bei der Nachher-Untersuchung.
- Daraus ergab sich in den Bezirken 6 bis 9 eine Reduktion der Anzahl der Fahrzeuge mit „Nicht-Wiener“-Kennzeichen in dem Zeitraum von 9 bis 12 Uhr um 4.677, d. h. um mehr als zwei Drittel (!).

Verkehrsverhalten

Die Verhaltensänderungen wurden mit Hilfe der Befragungsergebnisse festgestellt. Dabei wurden dieselben Personen vor und nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9 befragt.

Die folgenden grafischen Darstellungen zeigen wie komplex dieser Themenbereich ist.

Zunächst erfolgt - jeweils getrennt in Bewohner bzw. Besucher und Beschäftigte - eine Gegenüberstellung der **beabsichtigten Verhaltensänderung** mit der **tatsächlichen Verhaltensänderung**.

Aus diesen Gegenüberstellungen konnte folgendes festgestellt werden:

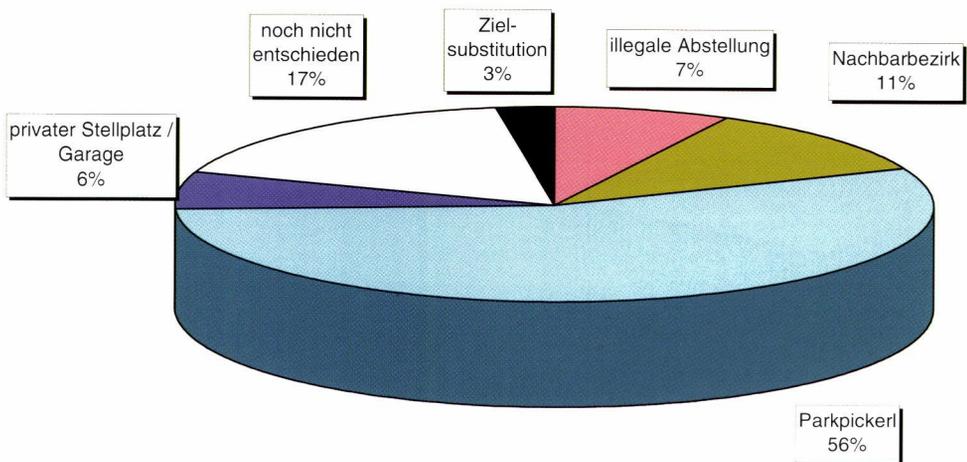
- Bei den **Bewohnern**, die vorher ihren Pkw im öffentlichen Straßenraum der Bezirke 6 bis 9 abstellten, wurde
 - * der Erwerb der Parkpickerl unterschätzt und
 - * die illegale Abstellung und das Ausweichen in einen Nachbarbezirk überschätzt .

- Von den **Beschäftigten und Besuchern**, die vorher ihren Pkw im öffentlichen Straßenraum der Bezirke 6 bis 9 abstellten, wählten nachher:
 - * zu 25% den öffentlichen Verkehr,
 - * zu 12% private Stellplätze bzw. eine Garage,
 - * zu 7% ein anderes Ziel außerhalb der Bereiche mit Parkraumbewirtschaftung
 - * und zu 5% einen Nachbarbezirk (zum Parken).
 - * 7% erwarben eine Ausnahmegenehmigung und 33% parken nunmehr mit Kurzparkschein.

Verkehrsverhalten der Bewohner

Angegebene Verhaltensänderung aufgrund der Parkraumbewirtschaftung bei der VORHER-Befragung:

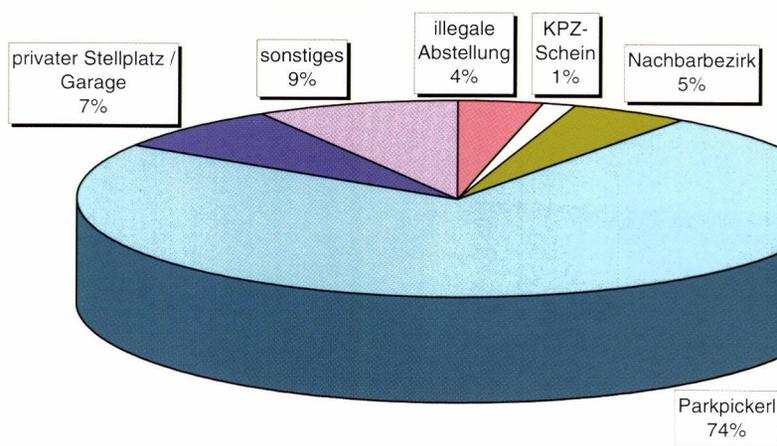
Bewohner, die zuvor ihren PKW im öffentlichen Straßenraum des 6. bis 9. Bezirks abgestellt haben



Herry 1996

Tatsächliche Verhaltensänderung aufgrund der Parkraumbewirtschaftung bei der NACHHER-Befragung:

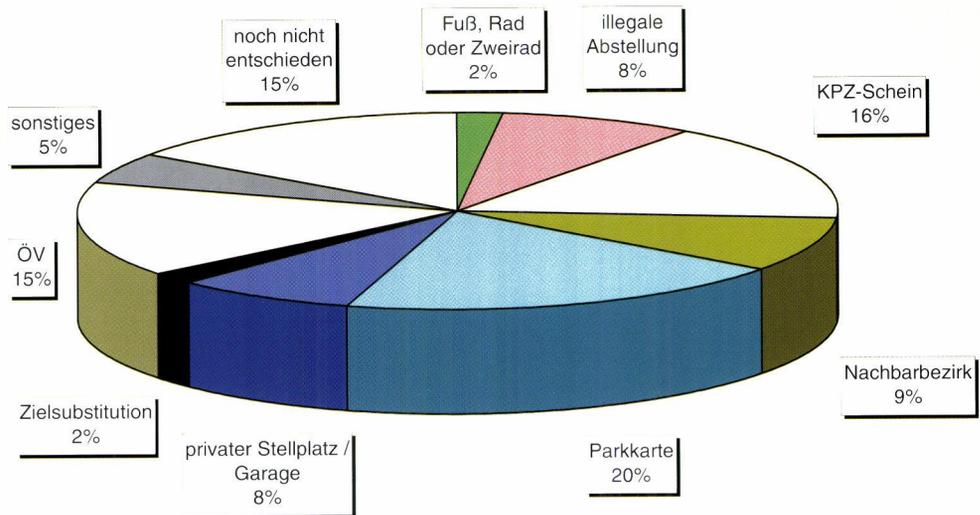
Bewohner, die zuvor ihren PKW im öffentlichen Straßenraum des 6. bis 9. Bezirks abgestellt haben, wählten NACHHER



Herry 1996

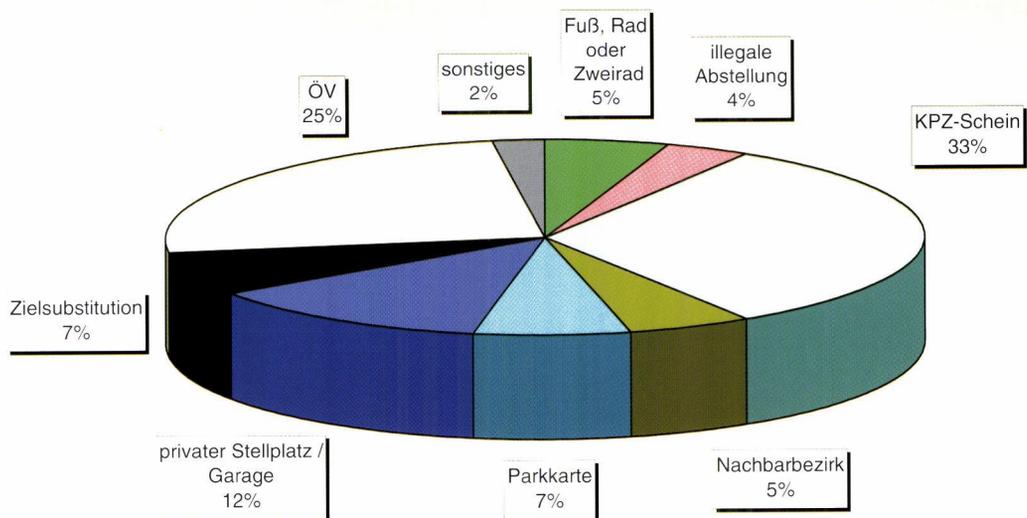
Verkehrsverhalten der Beschäftigten und Besucher

Angegebene Verhaltensänderung aufgrund der Parkraumbewirtschaftung bei der VORHER-Befragung:
Besucher, die zuvor ihren PKW im öffentlichen Straßenraum des 6. bis 9. Bezirks abgestellt haben



Herry 1996

Tatsächliche Verhaltensänderung aufgrund der Parkraumbewirtschaftung bei der NACHHER-Befragung:
Besucher, die zuvor ihren PKW im öffentlichen Straßenraum des 6. bis 9. Bezirks abgestellt haben, wählten NACHHER ...



Herry 1996

In den folgenden Abbildungen wird nun dargestellt,

- wie sich jene Personen, die angegeben hatten, nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung mit dem ÖV zu fahren, tatsächlich entschieden und
- welches Verkehrsverhalten die ÖV-Benutzer (nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung) vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung beabsichtigten.

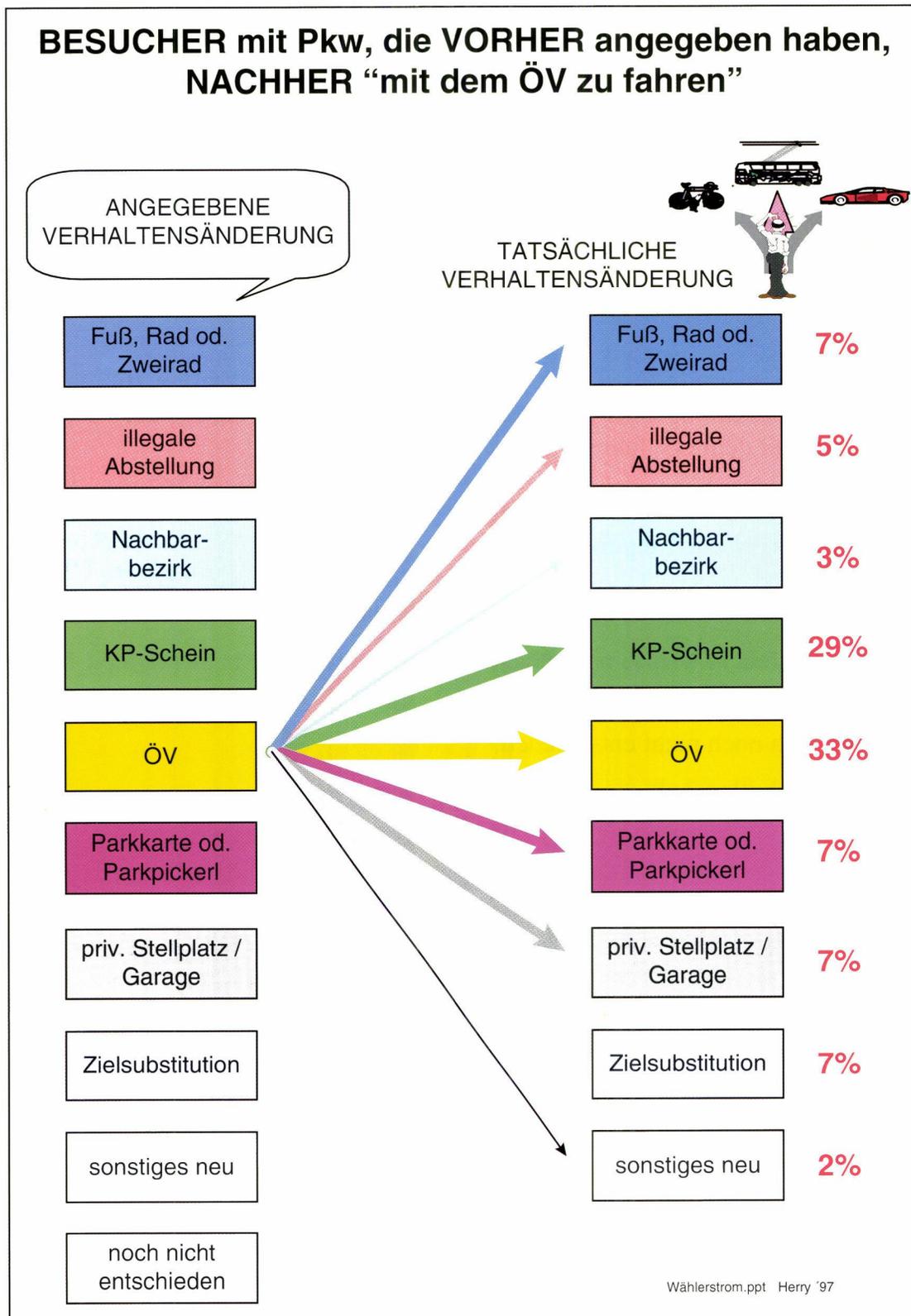
Aus den vorangegangenen Abbildungen ist zunächst ersichtlich, daß die tatsächliche Verlagerung auf den ÖV bei den Beschäftigten und Besucher nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9 25% betrug, d.h. ein Viertel der vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung in die Bezirke 6 bis 9 einfahrenden Pkw-Fahrer (Beschäftigte und Besucher) benutzten nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung die öffentlichen Verkehrsmittel.

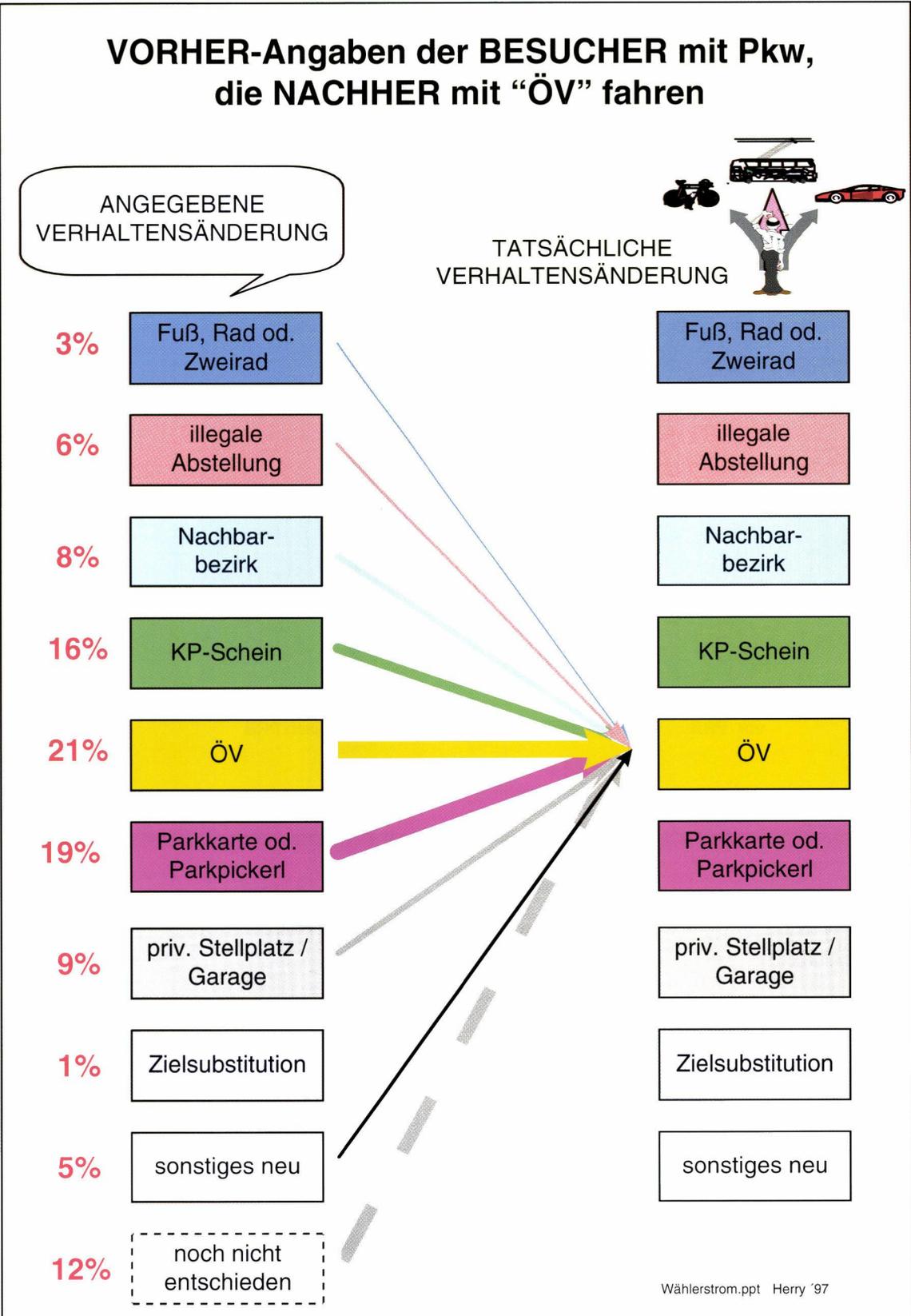
Darin stammten aber nur 5%-Punkte von jenen Pkw-Fahrern, die vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung gesagt hatten, sie werden nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung mit dem ÖV fahren.

Die restlichen Prozent kamen vornehmlich von den Pkw-Fahrern, die vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung meinten,

- sie erwerben eine Ausnahmegenehmigung oder einen KPZ-Schein,
- sie stellen ihren Pkw in einem Nachbarbezirk oder auf einem privaten Stellplatz bzw. Garage ab,
- sie haben sich noch nicht entschieden,
- sie stellen sich illegal ab.

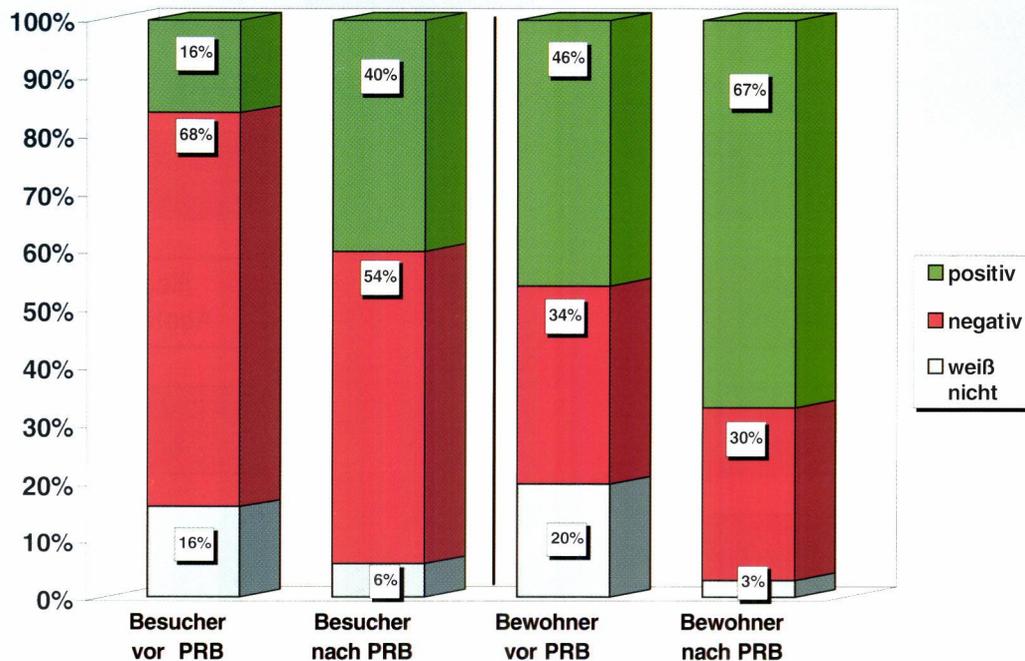
Besucher mit Pkw, die VORHER angaben, NACHHER
„mit dem ÖV zu fahren“





Einstellung der Bevölkerung

Beurteilung der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9
Befragung VOR und NACH Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den
Bezirken 6 bis 9



Die Beurteilung der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9 veränderte sich folgendermaßen:

- Bei den **Bezirkswohnern**

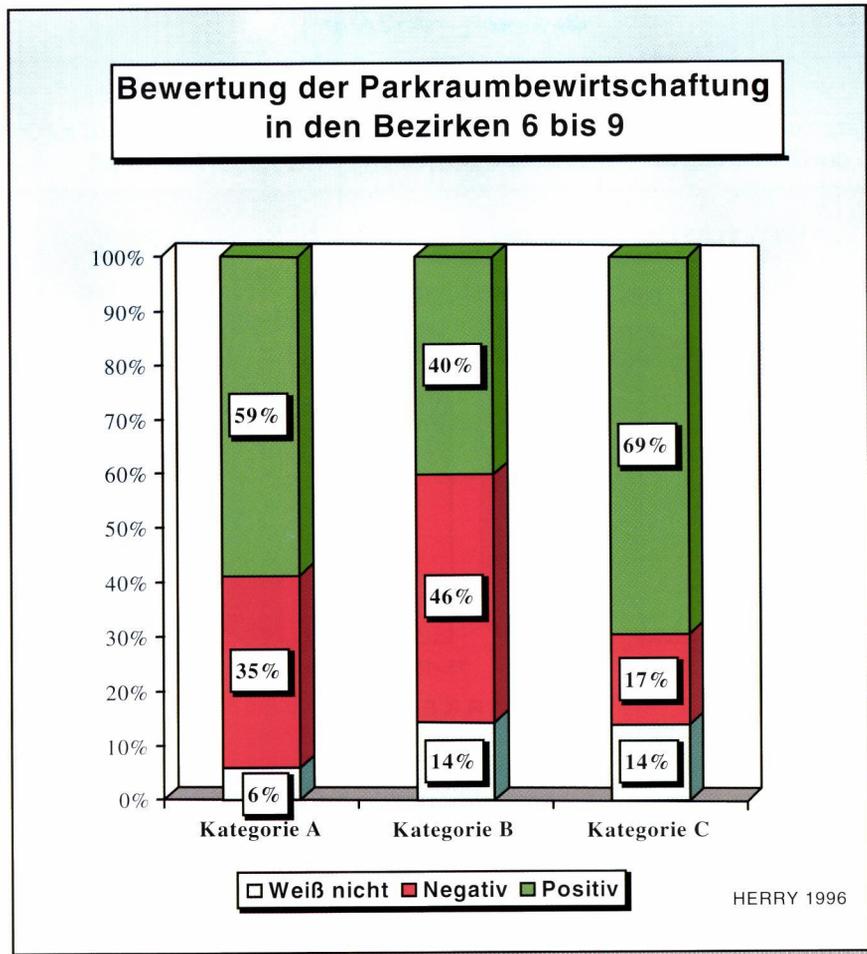
- * gab es einen leichten Rückgang bei der negativen Einstellung von 34% auf 30%,
- * die positive Bewertung stieg dagegen von 46% auf 67%.

- Bei den **Besuchern**

- * reduzierte sich die negative Einstellung von 68% auf 54% und
- * stieg die positive Bewertung von 16% auf 40%.

Grundsätzlich hatten die Bezirkswohner eine positivere Einstellung als die Besucher.

Einstellung der Betriebe in den Bezirken 6 bis 9



Quelle: Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6-9 - Erfahrungen aus wirtschaftlicher Sicht (Wirtschaftskammer Wien, 1996)

Insgesamt bewerteten die Betriebe in den Bezirken 6 bis 9 die Einführung der Parkraumbewirtschaftung überwiegend positiv.

Folgende Betriebskategorisierung wurde bei dieser Befragung vorgenommen:

Betriebe Kategorie A:

Betriebe, deren Problematik bezüglich der Parkraumbewirtschaftung vor allem in der Nutzung von Mitarbeiterfahrzeugen begründet ist.

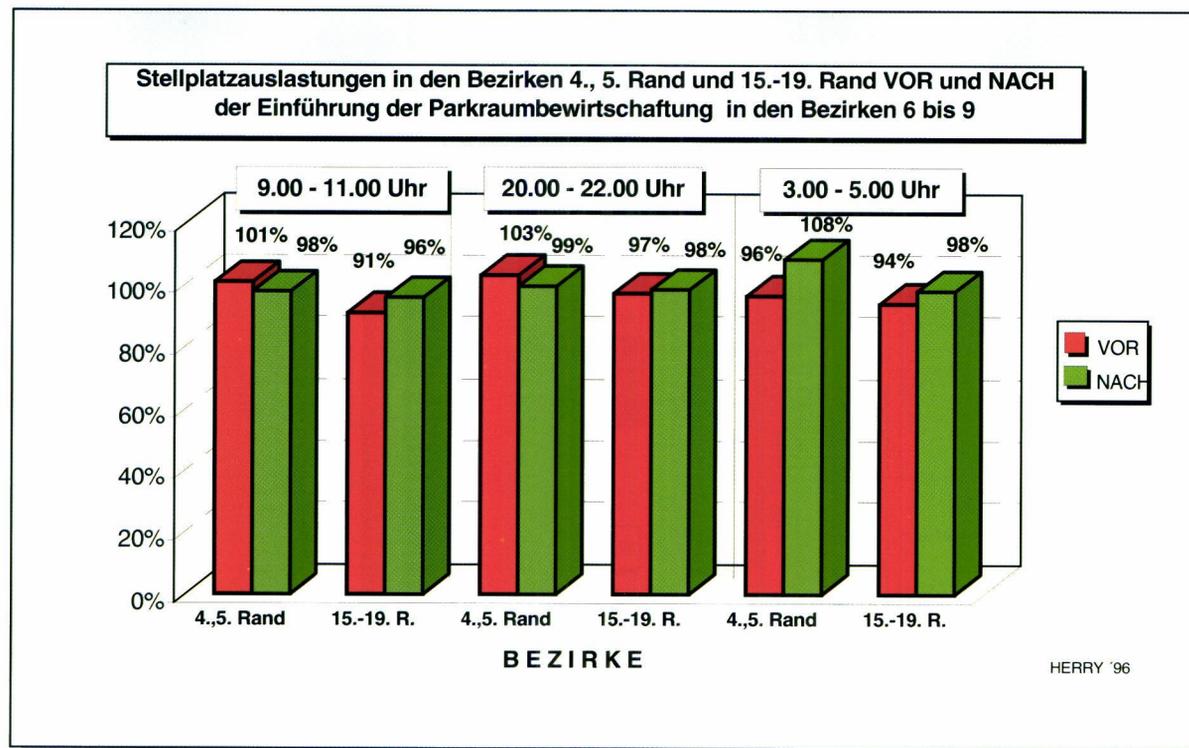
Betriebe Kategorie B:

Betriebe, deren Problematik bezüglich der Parkraumbewirtschaftung vor allem in der Nutzung von Pkw und Kleinkombifahrzeugen begründet ist.

Betriebe Kategorie C:

Alle übrigen Betriebe (hierunter fällt der Großteil der Betriebe).

Auswirkungen auf Nachbarbezirke der Bezirke 6 bis 9
(in den Randbereichen in etwa fußläufiger Entfernung)



In den Bezirken 4 und 5

- kam es vor allem vormittags zu keinen signifikanten Veränderungen, während in der Nacht die Stellplatzauslastung signifikant anstieg.

In den Bezirken 15 bis 19

- stieg die Stellplatzauslastung am Vormittag (9.00-11.00 Uhr) von 91% (Vorher) auf 96% (Nachher),
- blieb die Stellplatzauslastung am Abend (20.00-22.00 Uhr) unverändert und
- stieg die Stellplatzauslastung nachts (3.00-5.00 Uhr) von 94% (Vorher) auf 98% (Nachher).

Bei der Erhebung der **Firmenfahrzeuge** ergab sich - für den Zeitraum 20.00 bis 24.00 Uhr - eine Zunahme selbiger in den Randbereichen der Bezirke 4, 5 und 15 bis 19 um 478, das sind 26%, die sicherlich, nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung, zum Teil aus den Bezirken 6 bis 9 stammten.

Bei der Zählung der **Fahrzeuge mit „Nicht-Wiener“-Kennzeichen** ergab sich eine Zunahme an Fahrzeugen mit „Nicht-Wiener“-Kennzeichen in den Randbereichen der Bezirke 4, 5 und 15 bis 19 im Zeitraum von 9 bis 12 Uhr um 1.187, das sind 28%.

Auswirkungen auf die öffentlich-gewerblichen Garagen in den Bezirken 6 bis 9

Aus den Daten, die von den Garagenbetreibern zur Verfügung gestellt wurden, konnten folgende Schlußfolgerungen bezüglich der Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9 auf die öffentlich-gewerblichen Garagen nach Einführung festgestellt werden:

- Die Anzahl der Einfahrten der Kurzparker in die untersuchten öffentlich-gewerblichen Garagen, die weniger als 2 Stunden in der Garage geparkt hatten, war relativ weiter rückläufig.
- Die Anzahl der Einfahrten der Kurzparker in die untersuchten öffentlich-gewerblichen Garagen, die mehr als 2 Stunden in der Garage geparkt hatten, war relativ ebenfalls weiter rückläufig.
- Gleichzeitig mit dem relativen Rückgang der Einfahrten der Kurzparker in die untersuchten öffentlich-gewerblichen Garagen nahm auch deren absolute Anzahl ab.
- Die Abstelldauer der Kurzparker in den untersuchten öffentlich-gewerblichen Garagen nahm hingegen zu.
- Die Anzahl der Verträge der Dauerparker in den untersuchten öffentlich-gewerblichen Garagen nahm seit 1995 ab.
- Dieser Trend wurde durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9 noch verstärkt.
- Die Auslastung der Dauerparker nahm allerdings nur schwach ab. Dies vor allem deshalb, weil nun jene Personen, die einen Vertrag hatten, aber über keine Ausnahmegenehmigung verfügen, „gezwungen“ wurden in den Garagen zu parken.

2.3.4 Die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf die Bezirke 4 und 5

Nach den überwiegend positiven Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken 6 bis 9 wurde deren Erweiterung auf den 4. und 5. Bezirk sowie die diesbezüglichen Bezirksanträge auch wieder in der Parkraumbewirtschaftungskommission mit den zuständigen Interessensvertretungen, Bezirken und Fachdienststellen des Magistrats behandelt und positiv beurteilt.

Als wesentliche Gründe und Voraussetzungen zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Bezirke 4 und 5 konnten angeführt werden:

- Bereits derzeit gute ÖV-Erschließung und ÖV-Anbindung in diesen Bezirken.
- Starke Parkraumauslastungen (insbesondere durch Arbeitspendler verursacht), die für die Wohnbevölkerung und den Kurzparkverkehr zu erheblichen Erschwernissen bei der Parkplatzsuche und zu Verkehrsbehinderungen führen.
- Ein insgesamt relativ homogenes und zusammenhängendes Gebiet, das an seiner Umrandung eine klare Abgrenzung der kundzumachenden großflächigen Kurzparkzone ermöglicht.

Als Geltungsdauer für die Parkraumbewirtschaftung sollte nach Ansicht der Kommission (wie in den Bezirken 6-9) der **Zeitraum Montag bis Freitag von jeweils 9 bis 20 Uhr** vorgesehen werden. Die sich in den Bezirken 6 bis 9 als zweckmäßig erwiesene maximale **Kurzparkdauer von 2 Stunden** sollte auch im 4. und 5. Bezirk gelten.

Wegen der im Bereich der Bezirksgrenze zwischen 4. und 5. Bezirk vorherrschenden gleichartigen Nutzungsstruktur und der auch teilweise zusammenhängenden Verkehrsorganisation (überlappende Einbahnschleifen) sowie wegen der dort nicht so deutlich erkennbaren Bezirksgrenze wurde es von der Kommission als zweckmäßig erachtet, beide Bezirke als ein zusammenhängendes Gebiet gemäß §43(2a) StVO, das Grundlage für die Erteilung der Ausnahmegenehmigungen ist, zu verordnen.

In den nachfolgenden verkehrsbehördlichen Ermittlungsverfahren und Verhandlungen wurden die oben angeführten Regelungen für die Parkraumbewirtschaftung im Detail erörtert und festgelegt.

Am 2. Juni 1997 ist die flächendeckende Kurzparkzonen in den Bezirken eingeführt worden. Straßen mit Geschäftsstraßenfunktion wie z.B. die Reinprechtsdorferstraße und ein Teil der Wiedner Hauptstraße wurden als Kurzparkzonen verordnet, in denen nur Kurzparken ohne Ausnahmen zum längerzeitigen Parken erlaubt ist.

Die folgenden Tabellen beinhalten die Daten bezüglich Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage bzw. Kfz-Daten vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung.

Stellplätze im 4. und 5. Bezirk						
Stellplätze im öffentlichen Straßenraum						
	9.00 bis 11.00 Uhr			20.00 bis 22.00 Uhr		
	4. Bezirk	5. Bezirk	Summe	4. Bezirk	5. Bezirk	Summe
Unbeschränkte Stellplätze	6.679	10.490	17.169	6.679	10.490	17.169
KPZ-Stellplätze	454	230	684	0	0	0
Allgemein zugängliche Stellplätze	31	246	277	876	1.024	1.900
Sonderstellplätze	516	422	938	187	114	301
Summe - öffentliche Stellplätze	7.680	11.388	19.068	7.742	11.628	19.370
Private Stellplätze						
Private Stellplätze (Wohnung)	2.398	2.941	5.339	2.398	2.941	5.339
Private Stellplätze (Firmen)	779	1.073	1.852	779	1.073	1.852
Gewerbliche Stellplätze	2.000	0	2.000	2.000	0	2.000
Summe - private Stellplätze	5.177	4.014	9.191	5.177	4.014	9.191
Gesamt-Stellplatzanzahl	12.857	15.402	28.259	12.919	15.642	28.561

Bemerkung: Erhebungsstand für die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum: Frühjahr 1996;

Erhebungsstand für die Privatstellplätze: Frühjahr 1994 (teilweise war die Erfassung der Privatstellplätze nicht exakt möglich)

Abgestellte Kfz im öffentlichen Straßenraum in den Bezirken 4 und 5						
	9.00 bis 11.00 Uhr			20.00 bis 22.00 Uhr		
	4. Bezirk	5. Bezirk	Summe	4. Bezirk	5. Bezirk	Summe
Abgestellte Kfz	7.618	10.761	18.379	7.663	11.740	19.403

Gemeldete Kraftfahrzeuge in den Bezirken 4 und 5			
	4. Bezirk	5. Bezirk	Summe
Pkw (1995) inkl. Firmen-Pkw	12.287	16.740	29.027
Lkw	1.313	1.913	3.226
Einwohner	31.024	54.534	85.558
Pkw / 1000 Einwohner	396	307	339

3 Regelungen für die Parkraumbewirtschaftung

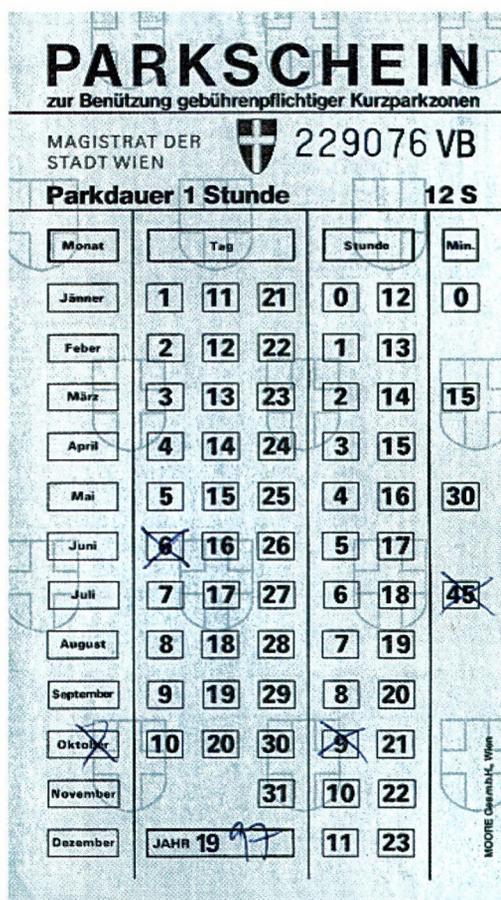
3.1 Parktarife

3.1.1 Geltende Kurzparktarife (gemäß Verordnung des Wiener Gemeinderats von 1986)

1/2 Stunde	ÖS 6,--	roter KPZ-SCHEIN
1 Stunde	ÖS 12,--	blauer KPZ-SCHEIN
1 1/2 Stunden	ÖS 18,--	grüner KPZ-SCHEIN

- Die Parkzeit von 2 Stunden in den Bezirken 4 bis 9 kostet somit ÖS 24,--.
- 1995 wurde festgelegt, daß das Abstellen eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges bis zu 10 Minuten kostenlos ist (dies ist mit eigenem violetterm 10-Minutenparkschein hinter der Windschutzscheibe kenntlichzumachen)

Abbildung eines KPZ-Scheines



3.1.2 Kosten der Ausnahmegenehmigungen

3.1.2.1 Kosten der Bewohnerparkgenehmigung

Kosten der (Abgabepauschale inkl.		
	1. Bezirk	4. bis 9. Bezirk
	Kurzparkzeit 9.00 bis 19.00 Uhr	Kurzparkzeit 9.00 bis 20.00 Uhr
für 1 Jahr	ÖS 2.055,--	ÖS 2.187,--
für 2 Jahre	ÖS 3.375,--	ÖS 3.639,--

Stand: 1997

Abbildung einer Bewohnerparkgenehmigung (Parkpickerl - an der Windschutzscheibe des Autos anzukleben)



3.1.2.2 Kosten der Ausnahmegenehmigungen für Fahrzeuge von Betrieben

Für ein betriebserforderliches Fahrzeug zahlt ein Betrieb öS 1452,-- pro Jahr³ (+ öS 765 Verwaltungsgebühren für den Antrag). Dies gilt für die Bezirke 6 bis 9 bei 11-stündiger Kurzparkzonengeltungsdauer.

- Für jedes weitere betriebserforderliche Kfz, sofern es sich um einen Kombi, Lkw oder sonst um ein zum Lastentransport bestimmtes Fahrzeug oder um ein Fahrschulfahrzeug handelt, liegt diese pauschalierte Parkgebühr bei öS 3000,-- pro Jahr (+ öS 765 Verwaltungsgebühren für den Antrag)

³ bei der 10-stündigen KPZ-Geltungsdauer im 1. Bezirk (9-19 Uhr) liegt dieser Betrag bei öS 1320,--

3.2 Ausnahmeregelungen

3.2.1 KPZ-Ausnahmen für die Wohnbevölkerung eines bewirtschafteten Bezirks („Parkpickerl“ der magistratischen Bezirksämter)

3.2.1.1 Bedingungen für eine Ausnahmegenehmigung (gemäß §45 Abs.4 StVO)

- Wohnsitz im entsprechend verordneten Gebiet (*das entspricht in Wien einem Gemeindebezirk*) und dort hat der Antragsteller gleichzeitig auch den Mittelpunkt seiner Lebensinteressen.
Nachweis durch Meldezettel bzw. Eintragung in der Wählerevidenz für eine „Bundeswahl“
- Zulassungsbesitzer oder Leasingnehmer eines Kfz oder Nachweis, daß dem Antragsteller für eine Ausnahmegenehmigung ein arbeitgebereignetes Kfz auch zur Privatnutzung überlassen wird.
- Nachweis eines persönlichen Interesses.

3.2.2 KPZ-Ausnahmen für Betriebe (Parkkarte der MA46)

3.2.2.1 Bedingungen für eine Ausnahmegenehmigung (gemäß §45 Abs.2 StVO)

- Nachweis eines erheblichen wirtschaftlichen Interesses.
- Bei Durchführung von gesetzlichen oder sonst obliegenden Aufgaben, die sich anders nicht, oder nur mit besonderen Erschwernissen durchführen ließen.
- Nachweis eines erheblichen persönlichen Interesses (wie z.B. wegen einer schweren Körperbehinderung).
- Daraus erarbeitete zusätzliche operable Beurteilungskriterien
(Diese gelten sowohl für Betriebe innerhalb der bewirtschafteten Gebiete und für Betriebe mit Servicefahrzeugen außerhalb dieser Gebiete):
 - * Das Kfz wird zur Ausübung der wirtschaftlichen Tätigkeit mehrmals täglich im Warentransport verwendet⁴.
 - * Es liegen sonstige schwerwiegende wirtschaftliche Gründe (z.B. Glaubhaftmachung der Existenzgefährdung bei Versagen der Ausnahmegenehmigung) vor

⁴ Bei Pkws behält sich die Verkehrsbehörde eine sehr genaue Prüfung vor, ob mit diesen Fahrzeugen tatsächlich Warentransporte durchgeführt werden. Die Erfahrungen zeigen, daß eine Ausnahmegenehmigung für Pkws nur in Härtefällen möglich ist, wenn der Pkw das einzige Fahrzeug des Antragstellers ist.

- * Es ist kein privater oder betriebseigener Parkplatz beim Betriebsstandort oder am Ausübungsort der Tätigkeit im bewirtschafteten Gebiet vorhanden und
- * Nachweis, daß mit der höchstzulässigen Parkdauer nicht das Auslangen gefunden wird.

3.2.2.2 Ausnahmeregelungen und Parkgebühren bei Fahrzeugen von Hotels- und Pensionsgästen und Fahrzeugen von Kunden von Kfz-Werkstätten

- Für Hotels und Pensionen ohne eigene Garage können pro 10 Gästebetten je 1 Ausnahmegenehmigung erteilt werden. Auch bei Kfz-Werkstätten ohne Garage oder betriebseigenen Parkplatz können Ausnahmegenehmigungen erteilt werden.
- In Verbindung mit diesen Ausnahmegenehmigungen können dann die normalen Kurzparkscheine oder ein öS 50-Tagesparkschein zur Kurzparkzonenabgabenträchtigung verwendet werden. Dieser öS 50-Tagesparkschein kann auch von Servicefahrzeugen in Verbindung mit der Ausnahmegenehmigung der MA46 verwendet werden.

3.2.3 KPZ-Ausnahmen für Beschäftigte (Parkkarte der MA46)

3.2.3.1 Kriterien für eine Ausnahmegenehmigung

Ausgehend vom §45 Abs.2 StVO wurden folgende zusätzliche operable Beurteilungskriterien erarbeitet:

- Am Beginn oder am Ende der Arbeitszeit steht kein öffentliches Verkehrsmittel zur bzw. von der Arbeitsstätte zur Verfügung,
- es ist kein privater oder betriebseigener Parkplatz beim Betriebsstandort vorhanden
- und mit der höchstzulässigen Parkdauer kann nicht das Auslangen gefunden werden.

4 Abschließende Bemerkungen und Ausblick für die weitere Vorgangsweise

In einer Gesamtbeurteilung der Untersuchungsergebnisse kann hervorgestrichen werden, daß die Parkraumbewirtschaftung einerseits zu einer Reduktion im Kfz-Berufspendelverkehr und einer teilweisen Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr führt, andererseits aber auch Anreize für mehr Einkaufs- und Erledigungsverkehr mit dem Kfz schafft, die tatsächlich auch wahrgenommen werden. Die Parkraumbewirtschaftung stellt gewissermaßen eine "Gratwanderung" zwischen Verkehrsreduktion und Verkehrsvermehrung im Individualverkehr dar. Wie sich aber bisher gezeigt hat, war die Parkraumbewirtschaftung in Wien hinsichtlich der Ausnahmeregelungen und sonstiger rechtlicher Bestimmungen bisher so gut ausgelotet, daß die verkehrliche Gesamtbilanz "positiv" war, das heißt, insgesamt eine meßbare Verkehrsreduktion gebracht hat und die Parkraumsituation in den bewirtschafteten Gebieten deutlich entspannt wurde.⁵

Die Parkraumbewirtschaftung hat gemeinsam mit einer verstärkten Überwachung des ruhenden Verkehrs eine deutliche Abnahme der Stellplatzauslastung in den bewirtschafteten Bezirken gebracht. Vor allem durch die damit verbundene deutliche Reduktion der Falscherparker in den Ecken der Kreuzungen sowie auf Gehsteigen und der Parker in 2. Spur konnten auch Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr und für die Fußgänger erzielt werden. Der Rückgang der Auslastung der Stellflächen sollte in vermehrtem Maße auch dazu genützt werden, durch zusätzliche bauliche, gestalterische und verkehrstechnische Maßnahmen im Straßenraum dauerhafte Vorteile für die nichtmotorisierten Straßenbenutzer und für den öffentlichen Verkehr zu erreichen.

Das Wiener Verkehrskonzept strebt als wichtigstes Ziel eine gravierende Verschiebung in der Verkehrsmittelwahl vom Individualverkehr insbesondere zum öffentlichen Verkehr an. Mit der Parkraumbewirtschaftung allein kann dieses Ziel aber nicht erreicht werden, da damit im wesentlichen nur der Berufspendelverkehr wirksam beeinflußt werden kann.

Die Parkraumbewirtschaftung ist aber bisher die einzige verkehrliche Maßnahme in Wien, die in das Verkehrsverhalten der Kfz-Benutzer in größerem Umfang restriktiv wirkend eingreift, trotzdem aber bisher eine breite Akzeptanz in der Wiener Bevölkerung genießt, da sie in der Lage ist, sowohl die Parkraumsituation für die Wohnbevölkerung der bewirtschafteten Bezirke merkbar zu verbessern als auch der Wirtschaft dieser Gebiete Vorteile für den Kunden- und Erledigungsverkehr zu verschaffen.

⁵ Die Erhebungen sind rund ein dreiviertel Jahr nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung durchgeführt worden. Die freien Parkplatzkapazitäten bieten aber auch Anreize für mehr Kurzparkverkehr. Durch Anpassung der Kurzparktarife könnte die Parkraumnachfrage längerfristig so gesteuert werden, daß ein Auffüllen der Stellplätze durch zusätzliche Kurzparker verhindert und eine Stabilisierung einer angestrebten Parkraumsituation erreicht werden kann.

Da gerade der Arbeitspendelverkehr mit dem Pkw durch seine relativ großen Fahrtweiten hohe Verkehrsleistungen aufweist und damit auch das Reduktionspotential bei Luftschadstoffen sehr groß ist, stellt die Parkraumbewirtschaftung auch eine wichtige umweltverbessernde Maßnahme z.B. für das Klimaschutzprogramm der Stadt Wien dar.

Gemäß Wiener Verkehrskonzept ist auch die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf die Bezirke 2, 3 und 20 vorgesehen. Da aber innerhalb dieser Bezirke größere strukturelle Unterschiede gegeben sind und auch eine zum Teil sehr deutlich differenzierte Stellplatzsituation vorherrscht, werden in diesen Bezirken noch genauere Gebietsabgrenzungen für die Kurzparkzonen durchzuführen sein. Zum Beispiel könnte der Bereich des Praters im 2. Bezirk und der Bereich des Arsenalts im 3. Bezirk nicht in die großflächige Parkraumbewirtschaftungszone aufgenommen werden.

Um die verkehrlichen Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung auf gesamtstädtischer Ebene abschätzen zu können, wurde durch das Büro Rosinak & Partner im Auftrag der Magistratsabteilung 18 auch eine Verkehrsmodellsimulation durchgeführt. Dabei ergaben sich folgende Prognoseergebnisse:

- Bei Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung auf alle Bezirke innerhalb des Gürtels (Bez. 1-9, 20) könnte die gesamte Kfz-Fahrleistung (d.h. gefahrene Kilometer aller Kfz) in Wien um etwa 5% und in den bewirtschafteten Bezirken um etwa 11% gesenkt werden.
- Auf den Radialstraßen könnten Entlastungen erreicht werden, die in einem Bereich von 6 bis 20% liegen würden. In diesem Zusammenhang ist die rasche Umsetzung von baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und anderer Verkehrsmittel wichtig, damit diese Entlastungen nicht durch großräumige Verlagerungen des motorisierten Individualverkehrs aufgefüllt werden.

5 Anhang

5.1 Mitglieder der Parkraumbewirtschaftungskommission im 1. Bezirk (1992/93)

Herr Dipl.-Ing. ARNOST; MA 46
Herr Gemeinderat Mag. CHORHERR
Frau Dipl.-Ing. COFFEY, Wiener Arbeiterkammer
Herr Dipl.-Ing. DORNER, MA 18
Herr Ing. ERMISCHER, Baudirektion
Herr Gemeinderat FÜRNKRANZ
Herr Bezirksrat GEHMACHER
Frau HAIMBÖCK, MA 4
Herr Bezirksrat HALBRITTER
Herr Planungsdirektor Univ.Doiz.Dipl.-Ing. Dr. KLOTZ
Herr Bezirksrat KORN
Herr Dr. KRAMHÖLLER, MA 4
Herr Dr. KUNISCH, Wiener Handelskammer
Herr Dr. MAURER, Wiener Arbeiterkammer
Frau Gemeinderätin MOSPOINTNER
Herr Gemeinderat OBLASSER
Herr Bezirksrat RABENSEIFNER
Herr Gemeinderat Ing. RIEDLER
Frau Dipl.-Ing ROTHAUER Wiener Handelskammer
Herr Bezirksrat SASSMANN
Frau Bezirksvorsteher-Stellvertreterin des 1. Bezirkes SCHACHINGER
Herr SR Dr. SCHILLER, MA 64
Herr SR Dipl.-Ing. SCHMIDL, MA 46
Herr Bezirksvorsteher des 1. Bezirks Dr. SCHMITZ
Herr Bezirksrat SCHMUTZER
Herr Dr. SOMEREDER, MA 64
Herr Bezirksvorsteher-Stellvertreter des 1. Bezirks STUBÖCK
Herr Gemeinderat Dr. WAWRA
Herr Mag. Dr. Max HERRY

Eingeladene Referenten:

SR Dr. DOBLHAMER, Magistrat Salzburg
OBR Dipl.-Ing. HRUBISEK, Magistrat Graz
Dr. JÄGER, Magistrat Innsbruck
Dr. SCHNIZER, wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Verfassungsgerichtshof
Dr. THANN, BM für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Sektion I/Abt.6

Kommunalwissenschaftliches Dokumentationszentrum
Herr Mag. KNOTH, Herr Dr. WENINGER

5.2 Mitglieder der Parkraumbewirtschaftungskommission für die Bezirke 2 bis 9 und 20 (1994–1996)

BV Dr. Richard Schmitz (1. Bezirk)
BV Heinz Weißmann (2. Bezirk)
BV Erich Hohenberger (3. Bezirk)
BV DDr. Karl Lengheimer (4. Bezirk)
BV Kurt Heinrich (5. Bezirk)
BV Mag Kurt Pint (6. Bezirk) (†)
BV R.Rat Herbert Tamchina (7. Bezirk)
BV Franz Neubauer (8. Bezirk)
BV Hans Benke (9. Bezirk)
BV Karl Lacina (20. Bezirk)
GR Ing. Riedler (Klub der SPÖ)
BV Ing. Robert Pflieger (17. Bezirk, Klub der ÖVP)
GR Dr. Oswald Wawra (Klub der ÖVP)
BR Hilde Phillippi (Klub der ÖVP)
BV-Stv. Georg Fürnkranz (Klub der FPÖ, 1. Bezirk)
BV-Stv. Josef Wagner (Klub der FPÖ)
Stadtrat Mag. Chorherr (GRÜNE)
Dipl.-Ing. Dr. Herlinde Rothauer (Wirtschaftskammer)
Dipl.-Ing. Antonia Coffey (Arbeiterkammer)
Dipl.-Ing. Kunisch (Wirtschaftskammer)
Planungsdirektor Dipl.-Ing. Dr. Arnold Klotz (MD-BD-Gruppe Planung)
BR Dipl.-Ing. Harald Semela (MD-BD-Guppe Planung)
OSR Dipl.-Ing. Gerhard Mager (MD-BD-Gruppe Tiefbau und Verkehr)
SR Dr. Michael Seiz (MD-VO)
OAR Alois Fikar (MD-VO)
OSR Dipl.-Ing. Horst Berger (MD-BD-Dez. 2)
Ing. Manfred Ermischer (MD-BD-Dez. 2)
SR Dr. Josef Kramhöller (MA 4)
OAR Johanna Haimböck (MA 4)
OStBR Dipl.-Ing. Alfred Dorner (MA 18)
OSR Dipl.-Ing. Hans Schmidl (MA 46)
TOAR Ing. Kurt Schwarz (MA 46)
Ing. Rudolf Salomon (MA 46)
OMR Mag. Heinz Hruska (MA 64)
OMR Dr. Christoph Somereder (MA 65)
MR Dr. Ernst Wagner (MA 67)
SR Dipl.-Ing. Heinz Löffler (WVB)
Mag. Dr. Max Herry
Dipl.-Ing. Dr. Werner Rosinak
Dipl.-Ing. Helmut Hiess

6 Verwendete Literatur

HERRY / ROSINAK / SNIZEK:

Parkraumanalyse für den 1., 6., 7., 8. Und 9. Bezirk
Im Auftrag der MA 18, Wien 1993

HERRY / KfV:

Vorher-Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 1. Wiener
Gemeindebezirk
Im Auftrag der MA 18, Wien 1994

HERRY:

Parkraum-Untersuchung 2. Bis 5. Und 20. Bezirk
Im Auftrag der MA 18, Wien 1994

HERRY:

Parkraumuntersuchung für die Randbereiche zum Gürtel im 12. und 15. bis 19.
Bezirk
Im Auftrag der MA 18, Wien 1994

HERRY / ROSINAK:

Vorher-Nachher-Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung in den
Bezirken 6 bis 9
Im Auftrag der MA 18, Wien 1996

WIRTSCHAFTSKAMMER WIEN:

Parkraumbewirtschaftung Bezirke 6 - 9, Wien 1996

KOMMUNALWISSENSCHAFTLICHES DOKUMENTATIONSZENTRUM (KDZ)
- WIEN:

Kommission Parkraumbewirtschaftung - „Wien - Innere Stadt“
(Dokumentation Jänner - Juni 1992)
Im Auftrag der MA 18, Wien 1992