

FORSCUNGSPROJEKT

IN-STELLA

Instrumente zur Steuerung des Stellplatzangebotes für den Zielverkehr

Teil 2: Befragung der Verkehrs- teilnehmer und Betreiber sowie Maßnahmenempfehlungen

Auftraggeber:

Magistratsabteilung 18
der Stadt Wien
Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Amt der NÖ
Landesregierung
Gruppe Raumordnung,
Umwelt und Verkehr

Amt der Burgenländischen
Landesregierung
Landesamtsdirektion/
Stabstelle Raumordnung -
Referat Gesamtverkehrs-
koordination

Projektteam:



Universität für Bodenkultur Wien
Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur

öffentlicher Notar

Ludwig Bittner
Univ. Doz. Mag. DDr.

Amtsgasse 4
2020 Hollabrunn



Institut für Raumplanung
und ländliche
Neuordnung
Peter Jordanstraße 82
1190 Wien

Gerlind Weber
o. Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn.
Institutsvorstand

Gernot Stöglehner
Univ.Ass. Dipl.-Ing. Dr.

Dominik Dittrich
Mag. phil. MSc



Institut für
Verkehrswesen

Peter Jordanstraße 82
1190 Wien

Gerd Sammer
o. Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn.
Institutsvorstand

Juliane Stark
Dipl.-Ing

Roman Klementsitz
Ing. Dipl.-Ing. Dr.

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG UND ZIELSETZUNG	4
1.1	Maßnahmenszenarien für die Befragung	4
1.1.1	Stellplatzobergrenzen	4
1.1.2	Stellplatzgebühren für den Betreiber	5
1.1.3	Stellplatzgebühren für Benutzer von Kunden- / Firmenparkplätzen	5
1.1.4	Mobilitätsmanagement mit Fahrtenkontingenten	6
1.1.5	Vorschriften für flächensparende Stellplatzanlagen	7
1.2	Rechtliche Grundlagen	9
1.2.1	Vorbemerkung	9
1.2.2	Kompetenzrechtsslage	9
	Sachrecht	9
	Abgabenrecht	11
1.2.3	Grundrechtsfragen	12
	Bestehende Anlagen	12
	Gewidmete Liegenschaften	12
	Noch nicht gewidmete Projektliegenschaften	13
	Angemessenheit im Sinne bestehender Vorschriften	13
2	BEFRAGUNG DER VERKEHRSTEILNEHMER	14
2.1	Vorgehensweise	14
2.2	Soziodemografie	17
2.3	Ergebnisse der Erhebung	19
2.3.1	Gründe für die Pkw-Nutzung, Fahrtziele, Aufenthalts-, Reisezeiten	19
	Einkaufsverkehr	19
	Freizeitverkehr	22
	Berufspendlerverkehr	26
2.3.2	Stellplatzobergrenzen	28
	Einkaufsverkehr	30
	Freizeitverkehr	38
	Berufspendlerverkehr	47

2.3.3	Stellplatzgebühren für Benutzer von Kunden- / Firmenparkplätzen	51
	Einkaufsverkehr	52
	Freizeitverkehr	61
	Berufspendlerverkehr	68
2.3.4	Betriebliches Mobilitätsmanagement	74
2.4	Zusammenfassung	75
2.4.1	Stellplatzobergrenzen	75
2.4.2	Stellplatzgebühren für Benutzer des Kunden- / Firmenparkplatzes	78
2.4.3	Betriebliches Mobilitätsmanagement	81
2.4.4	Berechnung des Wertes der Zeit	81
3	BEFRAGUNG DER BETREIBER	83
3.1	Vorgangsweise	83
3.2	Ergebnisse der Untersuchung	85
3.2.1	Argumente für die Standortentscheidung	85
3.2.2	Stellplatzobergrenzen	85
3.2.3	Stellplatzgebühren für Benutzer des Kunden- / Firmenparkplatzes	87
3.2.4	Stellplatzgebühren für den Betreiber	90
3.2.5	Mobilitätsmanagement mit Fahrtenkontingenten	91
3.2.6	Flächensparende Errichtung von Stellplätzen	94
4	EMPFEHLUNGEN FÜR DIE UMSETZUNG VON MAßNAHMEN ZUR STEUERUNG DES STELLPLATZANGEBOTS FÜR DEN ZIELVERKEHR	97
4.1	Parkplatzbezogene Beschränkungen und finanzielle Auflagen	97
4.2	Flächensparende Errichtung von Stellplätzen	107
5	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	112
6	TABELLENVERZEICHNIS	116
7	LITERATURVERZEICHNIS	117

1 Einleitung und Zielsetzung

Die innerhalb des Teil 1 untersuchten Instrumente zur rechtlichen Steuerung des Stellplatzangebots für den Zielverkehr bedürfen der Überprüfung für eine Umsetzung und einer Analyse der Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten und auf die Wirtschaft. Im Rahmen der Wirkungsanalyse für die Wiener Ostregion wurden Befragungen verschiedener Gruppen vorgenommen, welche von Maßnahmen wie Kapazitätsbegrenzungen bei der Stellplatzerrichtung, Parkraumrestriktionen bzw. -bewirtschaftung betroffen wären: In einem ersten Schritt erfolgte eine Befragung der betroffenen Verkehrsteilnehmer und in einem zweiten Schritt die Erhebung der Reaktionen und Akzeptanz der Betreiber von Anlagen von Verkehrserregern (z. B. Einkaufszentren, Freizeiteinrichtungen, Gebäude mit Büro-, Verwaltungs-, Praxisräumen).

1.1 Maßnahmenszenarien für die Befragung

Die untersuchten Maßnahmenszenarien umfassen

- (1) Stellplatzobergrenzen,
- (2) Stellplatzgebühren für den Betreiber von zielverkehrserregenden Anlagen (Verkehrserregerabgabe),
- (3) Stellplatzgebühren für die Benutzer des Kunden-/Firmenparkplatzes,
- (4) verpflichtendes Mobilitätsmanagement mit Fahrtenkontingenten und
- (5) Vorschriften zur Errichtung flächensparender Stellplatzanlagen.

1.1.1 Stellplatzobergrenzen

Bei diesem Szenario wird als Auflage für die Baubewilligung bei der Neuerrichtung von Anlagen, die Zielverkehr erregen, eine Begrenzung der Stellplätze vorgenommen. Die maximale Stellplatzzahl auf privatem Grund wird in Abhängigkeit von der Lage des Objektes, der Nutzungsart und der Größe der Nettogeschossfläche der Anlage festgelegt. Zur Festlegung der Obergrenzen wird eine räumliche Unterteilung der Stadt Wien in vier Zonen vorgenommen: Die Zone I (City) umfasst den 1. Bezirk der Stadt Wien, die Zone II (städtisches Gebiet) bezieht sich auf Gebiete mit geschlossener Verbauung. Die Zone III (Gebiete mit multifunktionaler Struktur) umfasst Gebiete mit nicht geschlossener Verbauung und multifunktionaler Struktur (z. B. Supermärkte in Wohngebieten). Die Zone IV betrifft monofunktionales Gebiet für betriebliche Nutzung (zum Beispiel Gewerbegebiete). Für Niederösterreich und das Burgenland werden drei Zonen festgelegt: Die Zone I bezieht sich auf Stadtgebiete (dicht verbaute Gebiete in zentraler Lage; Mindestgröße der gesamten Gemeinde 10.000 Einwohner). Zone II grenzt bebaute Gebiete mit multifunktionaler Struktur ein. Die Zone III umfasst monofunktionales Gebiet für betriebliche Nutzung. Für die

Zonen I und II müssen die Mindestgrenzen (minimal erforderliche Stellplätze) zonenabhängig angepasst werden (z. B. Ermittlung des Mindestbedarfs für Lieferverkehr und Besucher mit besonderen Bedürfnissen), wenn die neu definierten Obergrenzen die derzeit bestehenden Mindestgrenzen unterschreiten.

Beim Auftreten von Mischnutzungen innerhalb einer Anlage werden die Stellplätze entsprechend den einzelnen Nutzungen berechnet und addiert.

Die im Rahmen der Erhebung abgefragten Bereiche der Stellplatzobergrenzen reichen beispielsweise von mindestens 1 Stellplatz je 50 m² Nettogeschossfläche für Handwerks- und Industriebetriebe im monofunktionalen Gebiet mit betrieblicher Nutzung in Wien bis maximal 1 Stellplatz je 200 m² Nettogeschossfläche für Verkaufsstätten innerhalb des Bezirks 1 der Stadt Wien, welche überwiegend Waren des täglichen Bedarfs anbieten. Im Rahmen der Interviews werden verschiedene Szenarien abgefragt (Variation der Höhe der Stellplatzobergrenzen innerhalb einer Zone und der Unterschiede zwischen den Zonen zentraler Lage und Randlage).

1.1.2 Stellplatzgebühren für den Betreiber

Bei diesem Szenario werden durch die Gemeinde vom Betreiber von Verkehrserregern finanzielle Abgaben eingehoben. Die Abgabenhöhe basiert auf der durchschnittlichen Fahrzeugkilometerleistung, die ein Stellplatz verursacht und die dadurch verursachten Kosten der negativen externen Effekte. Sie ist unabhängig von der Lage und Nutzung der Anlage. Für die Umweltkosten des Pkw-Verkehrs fallen nach HERRY¹ jährlich 2.732 Mio € an. Bei 61,8 Mrd Pkw-km / Jahr entspricht dies im Mittel für Österreich 0,04 €/ Pkw-km. Für die Befragung wird von einer Stellplatzgebühr in Höhe von 500 € bis 1.000 € / (Stellplatz und Jahr) ausgegangen. Dies entspricht einer Bandbreite von 12.500 bis 25.000 jährlich erzeugten Pkw-km / Stellplatz. Die Stellplatzgebühren werden jährlich eingehoben. Der Betreiber der Anlage kann durch die finanzielle Beteiligung an der Erschließung mit öffentlichem Verkehr (ÖV) (Adaptierung der bestehenden ÖV-Erschließung oder Neuerrichtung) einen Abschlag in gleicher Höhe [€/ Stellplatz] auf die jährlich anfallenden Kosten erreichen.

1.1.3 Stellplatzgebühren für Benutzer von Kunden- / Firmenparkplätzen

Um die negativen Umweltauswirkungen zu kompensieren, die der Zielverkehr verursacht, werden von Kunden/Mitarbeitern/Besuchern für die Nutzung von Parkplätzen Gebühren erhoben. Die Höhe der Abgabe richtet sich nach der Dauer der Stellplatznutzung und ist unabhängig von der Lage und Nutzung der Anlage. Es wird von einer einheitlichen Gebührenehöhe für Wien, Niederösterreich und Burgenland ausgegangen. Im Rahmen der Interviews werden verschiedene Szenarien (Gebührenehöhe 0,80 €/ h; 1,30 €/ h; 1,80 €/ h) abgefragt. Die Festlegung der Höhe erfolgt in Anlehnung an die derzeitigen Parkgebühren in den Kurzparkzonen in Wien.

¹ HERRY, M.; SEDLACEK, N.: Österreichische Wegekostenrechnung für die Straße 2000. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – Straßenforschung. Heft 528; S. 105

Die schweizerische Auswirkungsanalyse ‚Parkplatzbewirtschaftung bei Publikumsintensiven Einrichtungen‘ aus dem Jahr 2002 ergab, dass die Gebühr für einen Stellplatz mindestens 2,00 CHF / h (ca. 1,29 €/ h) betragen sollte, um sowohl angestrebte Wirkungen (Umsteigen auf andere Verkehrsmittel, Bündeln der Einkaufsfahrten) als auch allgemeine Akzeptanz zu erzielen.¹ Bei der Interpretation dieser Mindestgebühr sind Unterschiede zwischen der Kaufkraft und den Preisen für den öffentlichen Verkehr Österreichs und der Schweiz zu beachten.

Die Einnahmen aus der Gebühreneinhebung können beim Betreiber verbleiben.

Für Mitarbeiter ist für das Parken auf Parkplätzen des Unternehmens eine Dauerparkkarte anzubieten. Im Rahmen der Interviews werden verschiedene Szenarien der Gebührenhöhe (60 €/ Monat; 80 €/ Monat; 100 €/ Monat) abgefragt.

1.1.4 Mobilitätsmanagement mit Fahrtenkontingenten

Bei diesem Szenario wird verpflichtend als Auflage zur Betriebsbewilligung ein Mobilitätsmanagement mit Fahrtenkontingenten eingeführt. Die Höhe des Pkw-Fahrtenkontingents richtet sich nach der Nutzung, der Größe und der Lage der Anlage. Es ergeben sich maximal zulässige durchschnittliche Pkw-Fahrten je Tag und Nettogeschossfläche der Anlage (tägliche Fahrten / 1.000 m² Nettogeschossfläche; die Berechnung erfolgt über den Mittelwert eines Kalenderjahres.). Ausgangspunkt für die Festsetzung der Fahrtenkontingente ist die durchschnittliche tägliche Verkehrserzeugung je Nutzung und Stellplatz²:

Die bei der Befragung der Betreiber untersuchten Fahrtenkontingente haben beispielsweise für Gebäude mit Büro-, Verwaltungs-, Praxisräumen eine Spannweite von 22 Pkw-Fahrten pro Tag und 1.000 m² Nettogeschossfläche für Handwerks- und Industriebetriebe im monofunktionalen Gebiet mit betrieblicher Nutzung im 1. Bezirk Wiens bis hin zu 200 Pkw-Fahrten pro Tag und 1.000 m² Nettogeschossfläche für Verkaufsstätten, die überwiegend Waren des täglichen Bedarfs im Angebot haben und der Zone „monofunktionales Gebiet für betriebliche Nutzung“ in Wien zugeordnet werden. Im Rahmen der Betreiber-Interviews werden verschiedene Szenarien abgefragt (Variation der Höhe der Pkw-Fahrtenkontingente innerhalb einer Zone und der Unterschiede zwischen den Zonen zentraler Lage und Randlage).

Es wird eine räumliche Unterteilung der Stadt Wien in vier Zonen vorgenommen: Die Zone I (City) umfasst den 1. Bezirk der Stadt Wien, die Zone II (städtisches Gebiet) bezieht sich auf Gebiete mit geschlossener Verbauung. Die Zone III (Gebiete mit multifunktionaler Struktur) betrifft Gebiete mit nicht geschlossener Verbauung und multifunktionaler Struktur (z. B. Supermärkte in Wohngebieten). Die Zone IV betrifft

¹ Auswirkungsanalyse „Parkplatzbewirtschaftung bei Publikumsintensiven Einrichtungen“ der Arbeitsgemeinschaft Metron/Neosys/HSR – Forschungsauftrag SVI 2000/383 (49/00) auf Antrag der Schweizer Verkehrsingenieure vom Januar 2002.

² Festgelegte Werte für die durchschnittliche Verkehrserzeugung [Fahrten / Stellplatz und Tag] richten sich nach der Auswirkungsanalyse „Parkplatzbewirtschaftung bei Publikumsintensiven Einrichtungen“ der Arbeitsgemeinschaft Metron/Neosys/HSR – Forschungsauftrag SVI 2000/383 (49/00) auf Antrag der Schweizer Verkehrsingenieure vom Januar 2002.

monofunktionales Gebiet für betriebliche Nutzung (zum Beispiel Gewerbegebiete). Für Niederösterreich und das Burgenland werden drei Zonen festgelegt: Die Zone I bezieht sich auf Stadtgebiete (dicht verbaute Gebiete in zentraler Lage; Mindestgröße 10.000 Einwohner). Zone II grenzt bebaute Gebiete mit multifunktionaler Struktur ein. Die Zone III betrifft monofunktionales Gebiet für betriebliche Nutzung.

Zur Kontrolle der Einhaltung des Fahrtenkontingents (tägliche Fahrten / 1.000 m² Nettogeschossfläche) muss die Anzahl der Ein- und Ausfahrten der Anlage elektronisch erfassbar sein. Der Kostenaufwand, der für die Kontrolle entsteht, ist vom Betreiber zu begleichen. Bei Überschreitung der Fahrtenzahl wird eine Pönale [0,20 €/ überschrittener Fahrt] fällig, die an die Gemeinde zu zahlen ist. Die Höhe der Pönale basiert auf der durchschnittlichen Fahrzeugkilometerleistung einer Zu- und Abfahrt (5 km / Fahrt) und auf den Kosten der externen negativen Effekte, die dadurch hervorgerufen werden (0,04 €/ km¹). Ein möglicher Handel der Fahrtenkontingente zwischen den Betreibern verschiedener Anlagen ist erwägenswert.

1.1.5 Vorschriften für flächensparende Stellplatzanlagen

Aufbauend auf die Maßnahmen zur Errichtung flächensparender Stellplatzanlagen im Masterplan Verkehr 2003 der Stadt Wien² wurden im Teil 1 dieses Forschungsprojektes nationale und internationale Lösungsmöglichkeiten vorgestellt. Diese wurden in einem zweiten Schritt vertieft und um zusätzliche Ansatzpunkte erweitert, wodurch sich folgende fünf Instrumente heraus kristallisiert haben, die einer genaueren Betrachtung und Analyse (Befragung der Betreiber) unterzogen worden sind:

(1) Errichtung von Stellplätzen in Hoch- oder Tieflage

Die verpflichtende Errichtung von Stellplätzen in Form von Parkdecks oder Tiefgaragen.

(2) Überbauung bestehender Parkflächen

Neben der Errichtung in Hoch- oder Tieflage kann durch die vollständige bzw. teilweise Überbauung bestehender Stellplätze durch Gebäude(teile) dem Ziel des Flächensparens Rechnung getragen werden. Die Realisierung dieser Form einer „Nachverdichtung“ kann auf folgende Art und Weise erfolgen:

- durch die Widmung in übereinander liegenden Ebenen;
- durch die direkte Überbauung von Verkehrsflächen.

¹ HERRY, M.; SEDLACEK, N.: Österreichische Wegekostenrechnung für die Straße 2000. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – Straßenforschung. Heft 528; S. 105

² vgl. Stadtentwicklung Wien 2003, S. 125

(3) Errichtung von Sammelgaragen

Eine weitere Überlegung hinsichtlich des Flächensparens stellt die Errichtung von Sammelgaragen dar. Durch diese Maßnahme können insbesondere dann Stellplätze vermindert und damit Flächen eingespart werden, wenn eine zeitliche Staffelung der Nutzergruppen stattfindet.

(4) Errichtung von Fahrradabstellplätzen

Bei einer verpflichtenden Errichtung von Fahrradstellplätzen ist kein direkter Effekt in Richtung des Ziels einer flächensparenden Errichtung von Kfz-Stellplätzen zu erwarten. Indirekt kann durch den verpflichtenden Bau von Fahrradabstellplätzen aber ein Anreiz für die Nutzung des Fahrrads zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) geschaffen werden und so die Stellplatznachfrage reduziert werden.

(5) Maßnahmen zur Oberflächengestaltung von ebenerdigen Stellplätzen

Die Maßnahme dient nicht direkt der Erzielung eines flächensparenden Effekts, sondern der umweltverträglichen Gestaltung der Stellplätze und der Einbindung von Stellplatzanlagen in das Orts- und Landschaftsbild. Grundsätzlich können unter Oberflächengestaltung

- einerseits Maßnahmen der Entsiegelung des Bodens durch das Vorschreiben bestimmter Grünflächenanteile und
- andererseits Baumbepflanzungsmaßnahmen verstanden werden.

1.2 Rechtliche Grundlagen

1.2.1 Vorbemerkung

Die zur Diskussion stehenden Maßnahmen der Einführung von Stellplatzobergrenzen in mehreren Varianten, Stellplatzgebühren für den Betreiber, Stellplatzgebühren für Kunden, Mitarbeiter, Besucher von Freizeiteinrichtungen und schließlich ein Mobilitätsmanagement mit Fahrtenkontingenten werfen auch rechtliche Fragen auf. Nicht nur aufgrund der Kompetenzverteilung, sondern auch aufgrund bestehender Vorschriften im Bundes- und Landesrecht bestehen bei der praktischen Umsetzung des Projektes vielfältige Rechtsfragen, die in der Folge einer Beurteilung unterzogen werden.

Das Projekt IN-STELLA definiert Anlagen, die Zielverkehr erregen als Verkaufsstätten (jedenfalls, aber nicht ausschließlich Einkaufszentren), Freizeiteinrichtungen (z. B. Sportanlagen, Kinos, Vergnügungsparks), Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen, Handwerks-/Industriebetriebe und Restaurants / Cafes / Bars.

Eine Erörterung der Einbeziehung reiner Garagen entfällt vorerst.

Zunächst wird ein Überblick über die bestehende Rechtslage unter besonderer Berücksichtigung der Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern geboten, wobei im Hinblick auf die vorgeschlagenen Maßnahmen zwischen Sachrecht und Abgabenrecht differenziert wird.

1.2.2 Kompetenzrechtslage

Sachrecht

Artikel 10 Abs 1 Z 8 B-VG¹ erklärt Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie zur Bundessache. Soweit hingegen eine Angelegenheit nicht ausdrücklich durch die Bundesverfassung der Gesetzgebung oder auch der Vollziehung des Bundes übertragen ist, verbleibt sie im selbständigen Wirkungsbereich der Länder (Art 15 Abs 1 B-VG). Eine Tätigkeit wird gewerbsmäßig ausgeübt, wenn sie selbständig, regelmäßig und mit der Absicht betrieben wird, einen Ertrag oder sonstigen wirtschaftlichen Vorteil zu erzielen (§ 1 Abs 2 GewO²). Nicht von der Gewerbeordnung umfasste Tätigkeiten verbleiben in der Gesetzgebungs- und Vollzugskompetenz der Länder. Dies gilt insbesondere für viele Freizeiteinrichtungen (Sportanlagen, Kinos und Vergnügungsparks, nicht aber z. B. für Bäder, die nicht Heilzwecken dienen). Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen fallen, soweit sich die Tätigkeit des Hauseigentümers auf bloße Vermietung beschränkt, nicht unter die Gewerbeordnung, während Verkaufsstätten, Handwerks- und Industriebetriebe sowie Restaurants / Cafes / Bars unter die Gewerbeordnung fallen. Allgemeine

¹ Bundesverfassungsgericht

² Gewerbeordnung

Raumordnungsangelegenheiten und das Baurecht sind in die Gesetzgebungskompetenz der Länder zugewiesen.

Schließlich besteht eine Kompetenz des Bundes für Maßnahmen zur Abwehr von gefährlichen Belastungen der Umwelt, die durch Überschreitung von Emissionsgrenzwerten entstehen sowie für Luftreinhaltung unbeschadet der Zuständigkeit der Länder für Heizungsanlagen (Art 10 Abs 1 Z 12 B-VG).

Als Zwischenergebnis lässt sich festhalten, dass die österreichische Verfassungsrechtslage für die zu regelnde Materie alles andere denn einheitliche Kompetenzen von Bund und Ländern vorsieht. Kompetenzkonflikte können im gegenständlichen Zusammenhang meist mit der Gesichtspunktetheorie bewältigt werden. Die Judikatur des Verfassungsgerichtshofes legt hier fest, dass jeder Gesetzgeber die gegenständliche Materie unter dem Gesichtspunkt seiner Kompetenz zu regeln berechtigt ist¹.

Ergebnis ist z. B., dass es in der österreichischen Rechtsordnung allein für Einkaufszentren erwartungsgemäß nicht weniger als elf (Bund in der GewO und im ÖPNRV-G² + 9 Bundesländer) verschiedene Definitionen für Einkaufszentren gibt (für den Bund vgl. §§ 77 Abs 5-9, 356e GewO, § 32 ÖPNRV-G, für die Länder vgl. die Zusammenfassung von KANONIER, baurechtliche Blätter 2002, 177 ff).

Was den Bundesgesetzgeber betrifft, regelt er derzeit in den Bestimmungen über die Betriebsanlageneignung der Gewerbeordnung (§ 74 Abs 2 Z 4), dass gewerbliche Betriebsanlagen nur mit Genehmigung der Behörde errichtet oder betrieben werden dürfen, wenn sie wegen Verwendung von Maschinen und Geräten wegen ihrer Betriebsweise, wegen ihrer Ausstattung oder sonst geeignet sind, u. a. die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs an oder auf öffentliche Straßen wesentlich zu beeinträchtigen. Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes sind allerdings im Regelungsbereich der Gewerbeordnung nicht etwa Verkehrsvorgänge als solche zu regeln, so dass die Frage der Erfüllung des Tatbestandsmerkmals unter Bedachtnahme auf die konkreten Gegebenheiten der Betriebsanlage sowie auf die damit im örtlichen Zusammenhang vorgefundenen, den Verkehrsablauf bestimmenden Umstände zu beantworten ist (VwGH³ 19.6.1990, ZI 89/04/0277). Diese Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes setzt der Gewerbebereichskompetenz des Bundes im Betriebsanlagenrecht sehr enge Grenzen, eine Regelung über die Begrenzung von Stellplätzen würde demnach nicht in die Gewerbebereichskompetenz des Bundes fallen. Andererseits soll es nicht rechtswidrig sein, wenn bei der Genehmigung der Errichtung eines Kaufhauses, ähnlich wie bei Tankstellen, dem Genehmigungswerber die Herstellung erforderlicher Abstellplätze

¹ RASCHAUER, Grundriss des österreichischen Wirtschaftsrechts, Rz 117

² Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs, 1999

³ Verwaltungsgerichtshof

vorgeschrieben wird. Trotzdem kann es als Grundsatz gelten, dass die Regelung von Verkehrsvorgängen als solche und damit auch die Regelung von Verkehrsverminderungen nicht Gegenstand der Gewerbeordnung sind. Derartige Sachregelungen fallen offenbar in die Kompetenz der Länder (Bau- und Raumordnungsrecht). Dies bedeutet, dass bei einer allfälligen Regelung zur Steuerung des Stellplatzangebotes für den Zielverkehr durch die Länder auch auf deren Begriffsbestimmungen im Raumordnungs- und Baurecht Bezug genommen werden kann.

Die österreichische bundesweite einfachgesetzliche Rechtslage auf dem Gebiet der Luftreinhaltung (Immissionsschutzgesetz-Luft) und der Ozonabwehr (Ozongesetz) ist vorwiegend repressiv, aber nicht präventiv aufgebaut und eignet sich als Rechtsgrundlage für das gegenständliche Projekt vorhabend nicht. Die in der Projektstudie zitierte höchstgerichtliche Judikatur aus der Schweiz (Bericht Teil 1) ist auf die österreichische Situation nicht übertragbar.

Abgabenrecht

Das Finanz-Verfassungsgesetz (F-VG) 1948 in der geltenden Fassung weist zunächst dem Bund die Regelung der Bundesabgaben zu, wobei diese zur ausschließlichen Bundesabgaben oder zwischen Bund und Länder bzw. Gemeinden geteilten Abgaben erklärt werden können oder die Abgaben oder deren Ertrag ausschließlich den Ländern oder Gemeinden überlassen werden können. Die Bundesgesetzgebung ist auch zuständig, Art und Ausmaß der Beteiligung des Bundes, der Länder und der Gemeinden an die geteilten Bundesabgaben zu regeln. Ausschließliche Landes-(Gemeinde-)abgaben, die Zuschläge der Länder zu Bundesabgaben und die Abgaben von demselben Besteuerungsgegenstand wie eine Bundesabgabe werden vorbehaltlich der Bestimmungen des § 7 Abs 3-5 – Grundsatzvorbehalt des Bundes - durch die Landesgesetzgebung geregelt. Nach § 8 Abs 5 F-VG¹ kann die Landesgesetzgebung Gemeinden ermächtigen, bestimmte Abgaben nur aufgrund eines Beschlusses der Gemeindevertretung zu erheben. In diesem Fall wären die Gemeinden in der Einhebung autonom.

Allerdings sieht § 8 Abs 2 auch Landesabgaben vor, die von der Landesgesetzgebung geregelt werden, wobei diese Einnahmen nicht nur dem Land, sondern auch zur Gänze den Gemeinden überlassen werden können. Das Einhebungsverfahren kann gemäß § 11 Abs 3 F-VG den Gemeinden (Gemeindeverbänden) vorbehalten bleiben. Bei solchen Abgaben besitzen die Gemeinden keinen autonomen Spielraum. Wer die Einnahmen letztlich erhält, ist von der Frage abhängig, wer die nötige Infrastruktur aus den Erlösen dieser Abgabe finanzieren soll.

Auch die Bundesgesetzgebung kann Gemeinden ermächtigen, bestimmte Abgaben aufgrund eines Beschlusses der Gemeindevertretung auszuschreiben (§ 7 Abs 5 F-

¹ Finanz-Verfassungsgesetz

VG). Hier wären die Gemeinden wieder autonom. In § 32 ÖPNRV-G 1999 wurde von diesem Gesetzgebungsrecht des Bundes Gebrauch gemacht. Hier wurden die Gemeinden ermächtigt, durch Beschluss der Gemeindevertretung eine flächenbezogene Abgabe zur Deckung der mit dem Anschluss von öffentlichen Verkehrsmitteln an Betriebsansiedlungen verbundenen Kosten auszuschreiben (Verkehrsanschlussabgabe). Die Definition der Betriebsansiedlung setzt allerdings gewerbliche Betriebsanlagen mit einer Mindestfläche von 10.000 m² voraus, wenn sie in Folge der Art oder des Umfangs ihres Unternehmenszweckes geeignet sind, einen wesentlich erhöhten Kundenstrom zu bewirken. Eine Verpflichtung der Gemeinden, diese Abgabe einzuheben, besteht allerdings nicht, Ergebnis ist, dass kein Fall bekannt ist, wo die Gemeinden von diesem Recht des § 32 ÖPNRV-G 1999 Gebrauch gemacht hätten.

Als praktische Regelung kämen Abgaben in Betracht, die von der Landesgesetzgebung geregelt werden, wobei entschieden werden müsste, ob das Land oder die Gemeinden die Einnahmen zur Gänze erhalten (§ 8 Abs 2 F-VG). Bei der Einhebung haben die Gemeinden jedenfalls keinen autonomen Spielraum.

1.2.3 Grundrechtsfragen

Neue gesetzliche Regelungen können bestehende Anlagen, projektierte (gewidmete) Anlagen, aber auch Objekte betreffen, wo eine entsprechende Widmung noch nicht vorliegt. Die Ausformulierung des Gleichheitsgrundsatzes (Art 7 B-VG, Art 2 und 3 StGG¹, Art 14 EMRK² u. a.) durch den Verfassungsgerichtshof nimmt auf diese Interessenlagen Rücksicht.

Bestehende Anlagen

Verfassungsrechtlich verwehrt sind dem Gesetzgeber schwerwiegende und plötzlich eintretende Eingriffe in erworbene Rechtspositionen, auf deren Bestand der Norm Unterworfenen mit guten Gründen vertrauen konnte. Hier können unter bestimmten Voraussetzungen etwa entsprechende Übergangsbestimmungen und „Einschleifregelungen“ verfassungsrechtlich gefordert sein (VfGH³ 6.12.1990, G 223/88).

Gewidmete Liegenschaften

Der Vertrauensschutz hat noch eine weitere Dimension. Es geht um die Frage, wie weit Dispositionen, die Normunterworfenen angesichts einer bestimmten Rechtslage und im Vertrauen auf diese getroffen haben, davor geschützt sind, dass sie in Folge geänderter Rechtslage nachträglich zu Rechtsdispositionen werden. Hier greift der Gesetzgeber nicht direkt in die Rechtspositionen ein, sondern sie verändert die Rechtslage, die Grundlage für bestimmte Dispositionen war (Investitionsschutz). Ein

¹ Staatsgrundgesetz

² Europäische Menschenrechtskonvention

³ Verfassungsgerichtshof

absoluter Schutz derartiger wirtschaftlicher Interessen ist nicht denkbar, andernfalls wäre jede Rechtsentwicklung und Rechtsänderung unmöglich.¹ Schutzwürdige Positionen sind im Einzelfall jedoch denkbar, die etwa durch entsprechende Übergangsvorschriften zu berücksichtigen sind.

Noch nicht gewidmete Projektliegenschaften

Bei noch nicht gewidmeten Projektliegenschaften werden die vorstehenden Erwägungen keine Rolle spielen.

Angemessenheit im Sinne bestehender Vorschriften

Halten sich Parkgebühren in den Grenzen bestehender Parkgebühren aufgrund von bestehenden Parkraumbewirtschaftungsvorschriften, wird deren Angemessenheit wohl kaum zu beanstanden sein.

¹ KORINEK, Verfassungsrechtlicher Eigentumsschutz und Raumplanung – 1977, 11 ff – 14 ff, KORINEK, Entwicklungstendenzen in der Grundrechtsjudikatur des Verfassungsgerichtshofes, Schriftenreihe Niederösterreichische juristische Gesellschaft Nr. 61, 1992, 18 f

2 Befragung der Verkehrsteilnehmer

Ziel der Befragung der Verkehrsteilnehmer ist es, die Reaktionen auf die zur Diskussion stehenden Maßnahmen zu untersuchen, um so die Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten abschätzen zu können. Insbesondere geht es um die Frage, inwieweit eine erwünschte Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel erfolgt.

2.1 Vorgehensweise

Befragungsart: Telefonische Interviews

Die 20 bis 30-minütigen Interviews erfolgten telefonisch im Zeitraum vom 04.02.2005 bis zum 18.02.2005. Bedingt durch den Zeitraum der Befragung konnten in Bezug auf den Freizeitverkehr keine Pkw-Lenker eingeschlossen werden, die als Zielort typische Sommerfreizeiteinrichtungen gewählt hatten. Die Antworten zu den Fragestellungen konnten von den Befragten offen formuliert werden und wurden erst im Zuge der Datenauswertung kategorisiert.

Befragungstechnik: stated preference-Verfahren

Die angewandte Befragungstechnik heißt „stated preference-Verfahren“ und erlaubt eine gute Abschätzung der Verhaltensweisen auf hypothetische Maßnahmen. Basis dafür ist das tatsächliche Verkehrsverhalten an einem Tag. Unter den Rahmenbedingungen des erhobenen Tages werden die Befragten mit den hypothetisch eingeführten Maßnahmen konfrontiert.

Zielgruppe: Verkehrsteilnehmer

- im Alter von über 18 Jahren,
- mit Wohnsitz in Wien, Niederösterreich oder dem nördlichen Burgenland,
- im besitz eines Führerscheins und
- mit einer Fahrt als Pkw-Lenker mit dem Zweck Einkauf und / oder Freizeit und / oder Berufspendler auf dem Kunden- / Firmenparkplatz am Zielort parkend.

Es wurden die Nachfragegruppen Einkaufs- und Erledigungsverkehr, Freizeitverkehr sowie Berufspendlerverkehr unterschieden. Hauptbestandteil der Analyse stellten die Wirkungen der Maßnahmen auf den Einkaufsverkehr dar. Durch die festgelegten Zielgruppen wurden Personen ohne Führerschein und Pkw-Lenker, die keinen der Wegzwecke „Einkauf“, „Freizeit“ oder „Beruf“ mit der Bedingung „Parken auf dem Kunden- bzw. Firmenparkplatz am Zielort“ hatten oder andere Verkehrsmittel für diese Wege nutzten, ausgeschlossen.

Stichprobendokumentation:

Grundlage für die Befragung bildete eine geschichtete Zufallsstichprobe, die für Wien (40 %), Niederösterreich (40 %) und das nördliche Burgenland (20 %) erstellt wurde und ca. 700 Personen brutto umfasste. Innerhalb der Befragung wurden insgesamt 144 Personen und 229 Wege von Pkw-Lenkern in Wien, Niederösterreich und dem nördlichen Burgenland (in folgenden Abbildungen mit NÖ / BL abgekürzt) als verwertbare Nettostichprobe erfasst (Tab. 2-1, Abb. 2-1).

Tab. 2-1: Dokumentation der Stichprobe und der Interviews

	Ziehung (Personen)	Interviews (Personen)	verwertbare Interviews (Personen)	Verwertbare Interviews (Wege)		
				Einkauf	Freizeit	Beruf
Wien	311	60	59	52	23	20
Nieder- österreich / Nördliches Burgenland	398	90	85	74	37	23
Summe	709	150	144	126	60	43

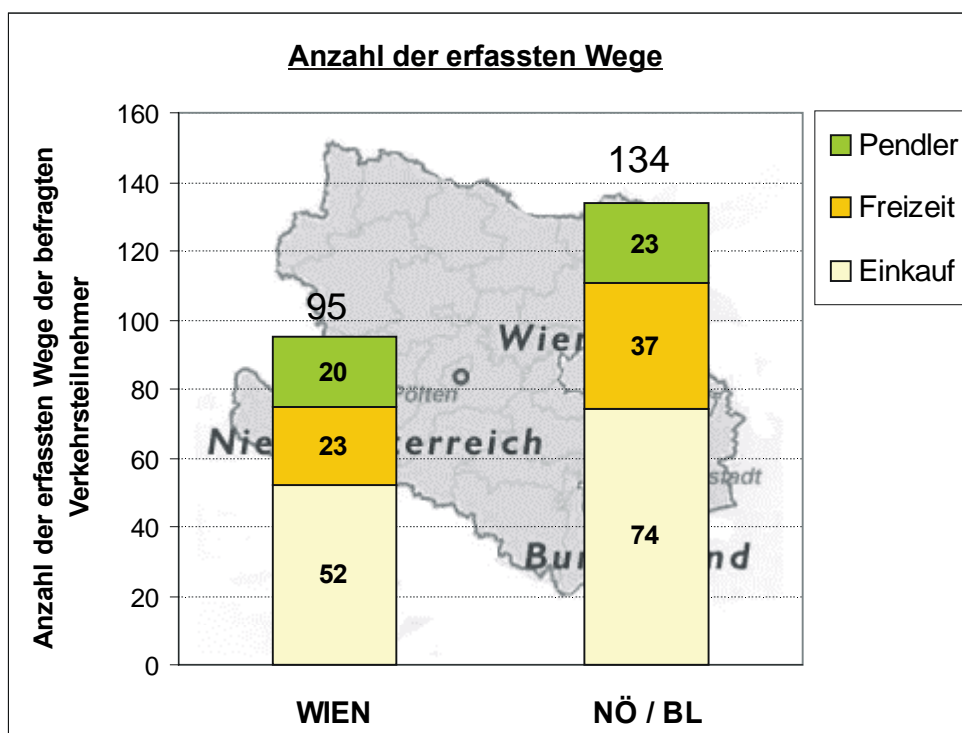


Abb. 2-1: Anzahl der erfassten Wege der befragten Pkw-Lenker in Wien und NÖ / BL für die Zwecke Einkauf, Freizeit und Berufspendler

Inhalte der Befragung:

Den Schwerpunkt des Fragenkataloges bildeten die Reaktionen auf die Maßnahmen Stellplatzobergrenzen und Stellplatzgebühren für den Einkaufs-, Freizeit- und Berufspendlerverkehr. Personen der Gruppe der Pkw-fahrenden Mitarbeiter (Berufspendlerverkehr) wurden zusätzlich zu ihrer Einstellung gegenüber betrieblichem Mobilitätsmanagement befragt. Zur Maßnahme ‚Fahrtenbeschränkung‘ wurden im Rahmen dieser Erhebung keine Fragen gestellt, da diese keine unmittelbaren Wirkungen für die Verkehrsteilnehmer zur Folge hat. Folgende Inhalte wurden abgefragt:

- Soziodemografische Merkmale (Geschlecht, Alter, Schulbildung, Familienstand, Erwerbstätigkeit, Haushaltseinkommen sowie der Besitz einer Zeit- oder Jahreskarte für den öffentlichen Verkehr),
- letzte Pkw-Fahrt zur Arbeit, letzte Freizeit- und Einkaufsfahrt mit dem Pkw,
- Motivation zur Nutzung des Pkw,
- Zielort (Typus und Lage),
- Zu welcher Uhrzeit der Weg ausgeführt wurde,
- Fahrzeit,
- Aufenthaltsdauer am Zielort (nur bei Einkaufs- und Freizeitverkehr),
- Suchdauer für einen Parkplatz am Zielort (nur bei Einkaufs- und Freizeitverkehr),
- Besitz eines gebührenpflichtigen Parkplatzes am Zielort und Gebührenhöhe (nur bei Berufspendlerverkehr),
- Maßnahmen Szenarien in Form von gestaffelten Wartezeiten bzw. Gebühren für einen Stellplatz am Zielort (Kapitel 2.3.2; Kapitel 2.3.3, Kapitel 2.3.4).

2.2 Soziodemografie

Zur Feststellung der Repräsentativität der Stichprobe wäre ein Abgleich gemäß den soziodemografischen Daten der Kunden- bzw. der Mitarbeiter für die erhobenen Wegzwecke und Fahrtziele wünschenswert. Da diese Daten zum Einkaufs-, Besuchs- und Berufspendlerverkehr nicht vorliegen, wurden im Rahmen der Untersuchung Daten der österreichischen Gesamtbevölkerung über 18 Jahren des Statistischen Jahrbuchs Österreichs¹ herangezogen. So konnte eine Überprüfung der Repräsentativität einiger soziodemografischer Merkmale der 144 befragten Personen hinsichtlich der Bevölkerungsstruktur Wiens und Niederösterreichs bzw. des Burgenlands durchgeführt und diese weitestgehend belegt werden (Tab. 2-2 und Tab. 2-3).

Tab. 2-2: Teil 1 - (Soziodemografische) Kennziffern der Stichprobe im Vergleich zu Daten des Statistischen Jahrbuchs Österreich

	Stichprobe	Statistisches Jahrbuch
Geschlecht		
weiblich	51 %	52 %
männlich	49 %	48 %
Alter		
18 bis unter 30	15 %	18 %
30 bis unter 50	42 %	39 %
50 bis unter 70	33 %	28 %
über 70	10 %	15 %
Schulbildung²		
Pflichtschule	13 %	39 %
Lehre	26 %	32 %
Fachschule	26 %	12 %
Matura	24 %	13 % ³
Universität	11 %	5 %
Familienstand		
ledig	17 %	38 %
verheiratet/Lebensgemeinschaft	75 %	47 % ⁴
geschieden	5 %	9 %
verwitwet	3 %	6 %

¹ STATISTIK AUSTRIA (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch Österreichs 2001, Wien 2000

² Werte des Statistischen Jahrbuchs enthalten auch 15- bis unter 18-Jährige

³ enthält hochschulverwandte Ausbildung, berufsbildende höhere Schulen, allgemein bildende höhere Schulen

⁴ enthält keine Lebensgemeinschaften

Tab. 2-3: Teil 2 - (Soziodemografische) Kennziffern der Stichprobe im Vergleich zu Daten des Statistischen Jahrbuchs Österreich

	Stichprobe	Statistisches Jahrbuch
Erwerbstätigkeit		
voll erwerbstätig	54 %	57 %
Teilzeit erwerbstätig	8 %	5 %
nicht erwerbstätig (inkl. Pensionisten, in Karenz oder in Ausbildung Befindlicher)	38 %	38 % ¹
Haushaltseinkommen		
< 1.000 €	6 %	<i>Daten nicht vorhanden</i>
1.000 bis unter 2.000	36 %	
2.000 bis unter 3.000	21 %	
3.000 bis unter 4.000	8 %	
4000 und mehr	4 %	
keine Angabe	20 %	
weiß nicht	5 %	
Besitz einer Zeit-/Netzkarte für den Öffentlichen Verkehr		
ja	19 %	<i>Daten nicht vorhanden</i>
nein	81 %	

¹ enthält auch Kinder

2.3 Ergebnisse der Erhebung

2.3.1 Gründe für die Pkw-Nutzung, Fahrtziele, Aufenthalts- und Reisezeiten

Einkaufsverkehr

- Fahrtziele

Etwa 88 % der befragten 126 Verkehrsteilnehmer in **Wien und Niederösterreich bzw. im nördlichen Burgenland**, die mit dem Pkw eine Verkaufsstätte aufsuchten und den Kundenparkplatz nutzten, gaben an, Waren des täglichen Bedarfs gekauft zu haben. Ca. 12 % waren in einem Geschäft, welches vorrangig Waren des nicht täglichen Bedarfs (zum Beispiel Schreibwaren, Bekleidung, Elektroartikel) anbietet.

- Fahrzeiten

Die durchschnittliche Reisezeit der befragten Kunden zu den Wiener Einkaufsstätten betrug etwa 14 min, für Befragte aus Niederösterreich bzw. aus dem nördlichen Burgenland ca. 13 min.

- Aufenthaltszeiten

Mehr als zwei Drittel (70 %) der befragten Pkw-Lenker geben eine Aufenthaltszeit in der aufgesuchten Verkaufsstätte von bis zu 30 min an (Abb. 2-2). Es ergibt sich eine mittlere Aufenthaltszeit in den von den befragten Pkw-Lenkern aufgesuchten Geschäften von ca. 36 min.

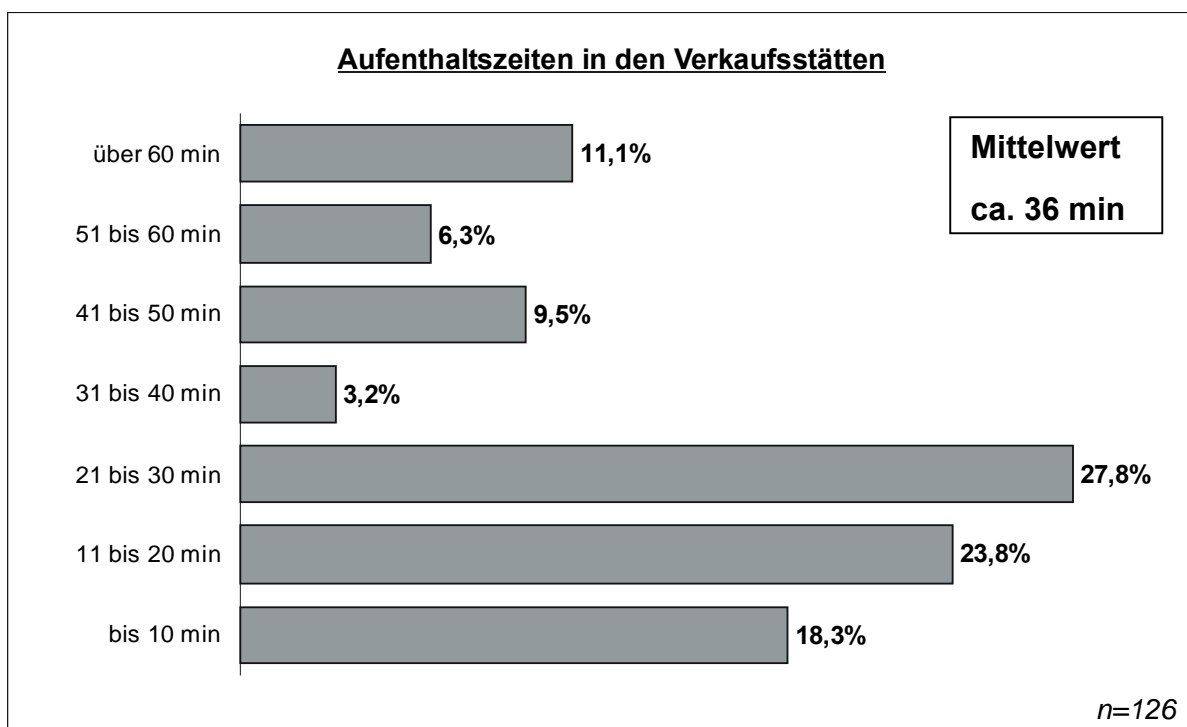


Abb. 2-2: Verteilung der Aufenthaltszeiten der befragten Pkw-Lenker mit dem Wegzweck Einkauf in Wien bzw. NÖ / BL (n...verwertbare Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr)

- Suchdauer für einen freien Stellplatz

Von den Befragten mit dem Wegzweck Einkauf gaben ca. 94 % an, direkt einen freien Stellplatz für ihren Pkw am Zielort gefunden zu haben. Die längste Suchdauer für einen freien Stellplatz wurde von unter 1 % der Befragten mit 10 min angegeben.

- Gründe für die Pkw-Nutzung

Mehrfachnennungen waren nicht möglich. Als Hauptgrund für die Pkw-Nutzung für den Wegzweck Einkauf wird am häufigsten der Warentransport (37 %), die Durchführung des Einkaufes in Verbindung mit anderen Erledigungen (21 %), die mangelnde Erschließung des Zielortes mit öffentlichen Verkehrsmitteln (19 %) und Gewohnheit / Bequemlichkeit (17 %) genannt (Abb. 2-3).

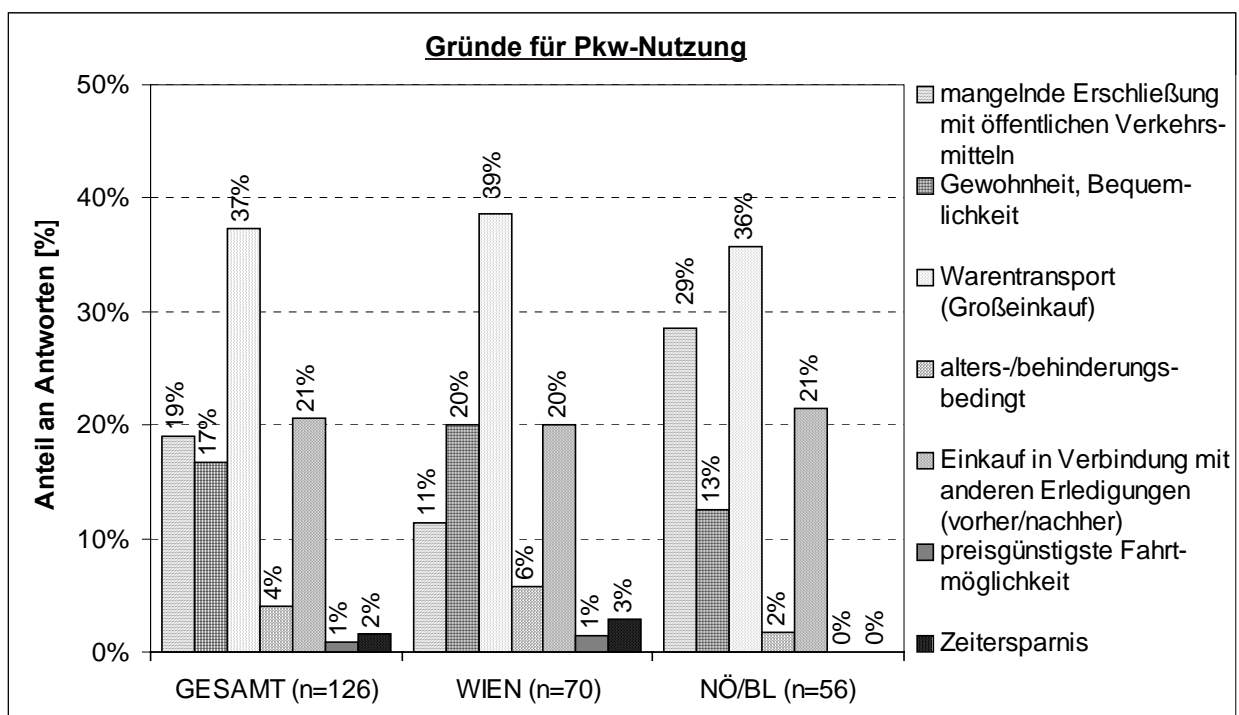


Abb. 2-3: Subjektive Gründe der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Einkauf (Gesamt; Wohnort Wien, Wohnort NÖ / nördliches BL) für die Pkw-Nutzung (n...verwertbare Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr)

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Befragung getrennt für die Regionen Wien und Niederösterreich / nördliches Burgenland aufgeführt. Bei der Interpretation ist die relativ geringe Stichprobengröße zu beachten.

Einkaufsverkehr – Wien

Als primärer Grund für die Nutzung des Pkw für den Einkauf wird von den befragten Pkw-Lenkern mit Wohnort **Wien** der Transport von Waren angegeben (44 %) (Abb. 2-3). Weitere wichtige Nutzungsgründe stellen die Verbindung des Einkaufs mit anderen Erledigungen (27 %) und die Gewohnheit bzw. Bequemlichkeit der Personen (15 %) dar.

Einkaufsverkehr – Niederösterreich / Burgenland

Fast ein Drittel der Befragten (32 %) mit Wohnort in **Niederösterreich bzw. dem nördlichen Burgenland** den Warentransport als Primärgrund für die Pkw-Nutzung zur letzten Einkaufsfahrt an (Abb. 2-3). Für 30 % ist die mangelnde Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr ausschlaggebend. Etwa gleich häufig wurden die Gewohnheit bzw. Bequemlichkeit (18 %) und die Durchführung des Einkaufs in Verbindung mit anderen Erledigungen (16 %) genannt.

Einkaufsverkehr – Vergleich Wien und Niederösterreich / Burgenland

Im **Vergleich** der Bundesländer **Wien und Niederösterreich bzw. dem nördlichen Burgenland** zeigen sich deutliche Unterschiede in den Angaben der Befragten hinsichtlich ihrer Motivation zur Pkw-Nutzung zum Einkaufen. Zwar stellt das Transportieren von Waren sowohl in Wien als auch im restlichen Teil der untersuchten Region den Hauptgrund dar, jedoch schlägt sich in den Ergebnissen der Erhebung insbesondere die schlechtere Erreichbarkeit der Einkaufsstätten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Niederösterreich und im nördlichen Burgenland nieder. Von den befragten Wienern wird ein deutlich höherer Teil der Einkaufswege in Verbindung mit anderen Erledigungen durchgeführt. Dies lässt darauf schließen, dass die Bereitschaft, den Weg Einkauf selektiv (entkoppelt von anderen Wegzwecken) zurückzulegen, von den Befragten mit Wohnort in Niederösterreich bzw. im nördlichen Burgenland größer ist. Dies hängt damit zusammen, dass in der Großstadt Wien gegenüber kleineren Orten im ländlichen Bereich Wege viel häufiger zu Wegeketten kombiniert werden. Die Zeitersparnis als Motiv für die Pkw-Nutzung wird von keiner der befragten Personen mit Wohnort in Wien genannt. In Niederösterreich bzw. dem nördlichen Burgenland wird die Kostenersparnis für das Zurücklegen des Weges mit dem Auto nicht angeführt. Mit etwa der gleichen Häufigkeit wird in den beiden untersuchten Regionen der Nutzungsgrund Gewohnheit bzw. Bequemlichkeit genannt.

Freizeitverkehr

- Fahrtziele

Pkw-Lenker in Wien, Niederösterreich und dem nördlichen Burgenland mit einem Zielzweck Freizeit gaben als Zielort hauptsächlich Kinos bzw. Bäder an (Abb. 2-4). Weitere Freizeiteinrichtungen, die relativ häufig aufgesucht wurden, sind Fitnessstudios und Restaurants.

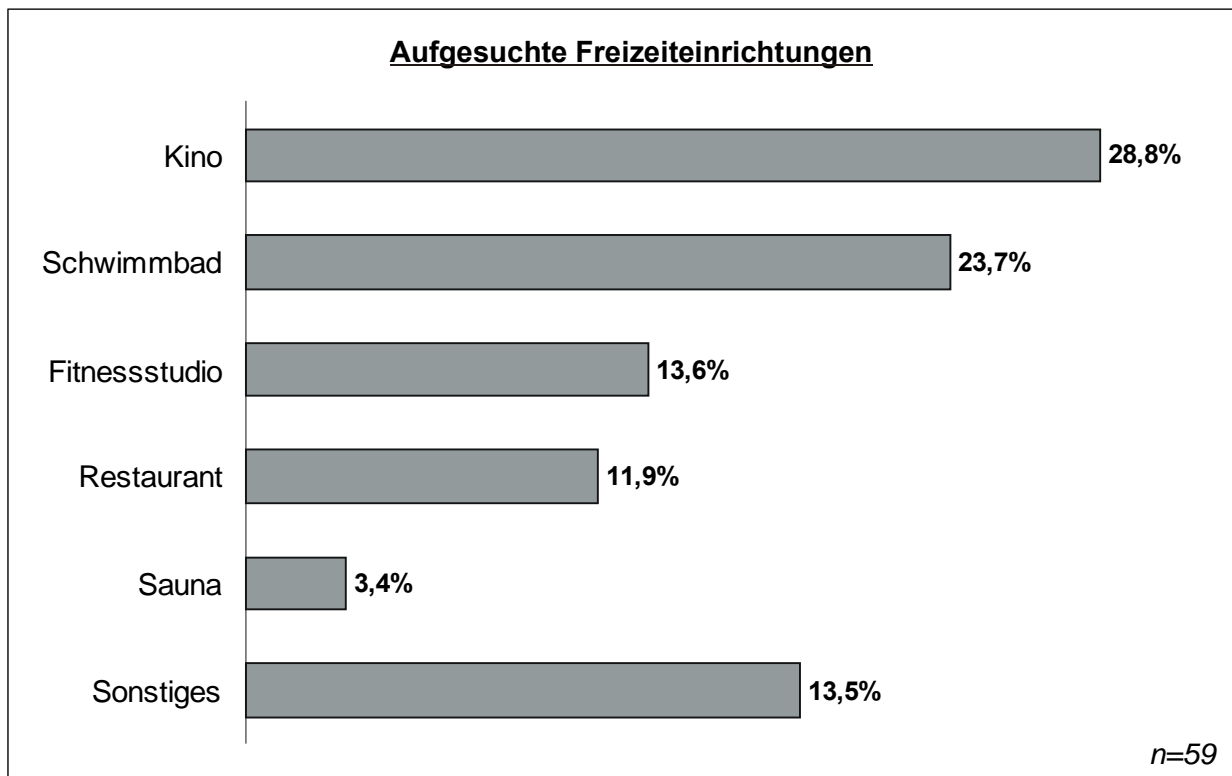


Abb. 2-4: Freizeiteinrichtungen, die von den Befragten (Gesamt; Wohnorte Wien, NÖ / BL) für ihre letzte Pkw-Fahrt mit dem Wegzweck Freizeit aufgesucht wurden (n... verwertbare Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)

- Fahrzeiten

Die durchschnittliche Reisezeit zu Freizeiteinrichtungen von Befragten mit Wohnort in Wien betrug ca. 22 min, für Befragte mit Wohnort in Niederösterreich bzw. im nördlichen Burgenland 29 min. Von 82 % der Befragten mit dem Wegzweck Freizeit wurde angegeben, dass sie direkt einen freien Stellplatz für den Pkw am Zielort vorgefunden hatten. Die höchste Suchdauer nach einem Stellplatz wurde mit 10 min von 2 % der Befragten angegeben.

- Aufenthaltszeiten

Die in der Erhebung befragten Personen, die zum Wegzweck Freizeit ihren Pkw verwendeten, hielten sich zum größten Teil ein bis drei Stunden am Zielort auf, wobei als häufigste Antwort auf die Frage nach der Aufenthaltszeit hin zwei bis drei Stunden angegeben wurden (43 %) (Abb. 2-5). Mehr als drei Stunden verblieben

noch 17 % der Interviewten in der besuchten Freizeiteinrichtung. Es ergibt sich eine mittlere Aufenthaltszeit in den von den befragten Pkw-Lenkern aufgesuchten Freizeiteinrichtungen von ca. 148 min, wobei diejenigen, welche länger als 24 h den Parkplatz belegten, bei der Berechnung des Mittelwerts ausgeklammert wurden.

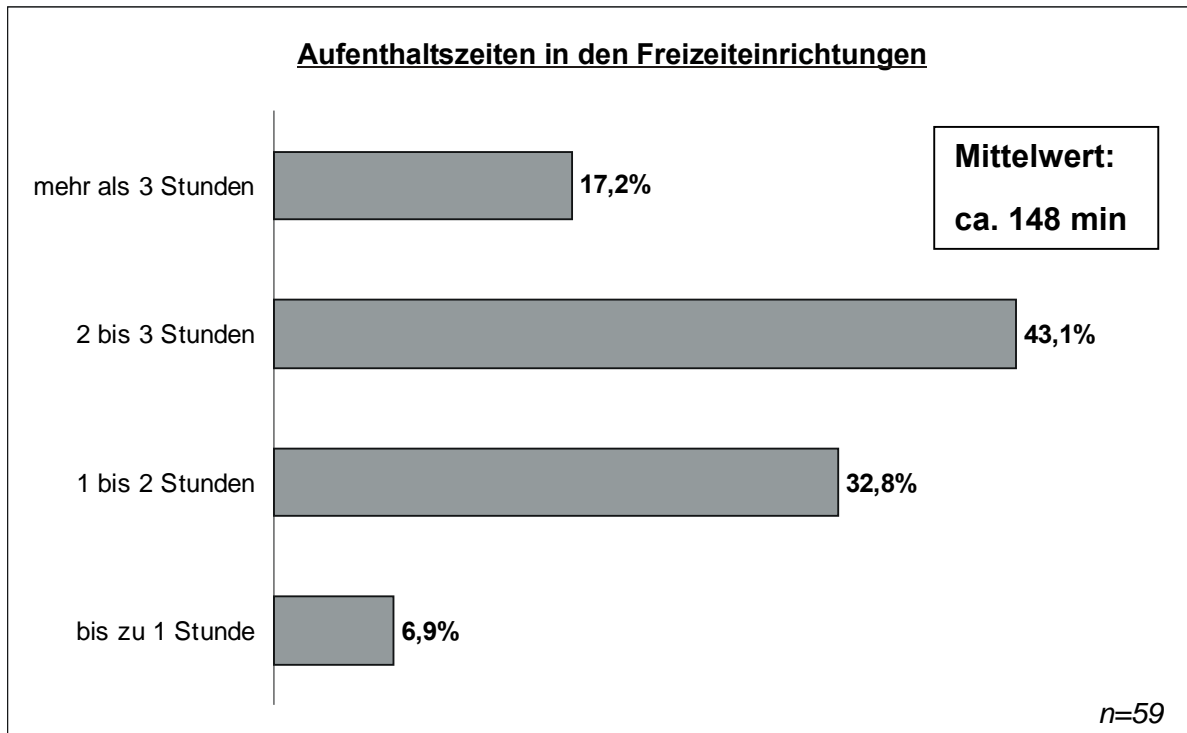


Abb. 2-5: Verteilung der Aufenthaltszeiten am Zielort der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel Wien bzw. NÖ / BL (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)

- Gründe für die Pkw-Nutzung

Mehrfachnennungen waren nicht möglich. Als Grund für die Pkw-Nutzung wurde von den Interviewten die Gewohnheit / Bequemlichkeit (42 %) bzw. die mangelnde Erschließung des Zielortes mit öffentlichen Verkehrsmitteln (35 %) angegeben (Abb. 2-6). Deutlich weniger häufig wurden Gründe wie der Transport von Geräten / Utensilien (10 %) genannt.

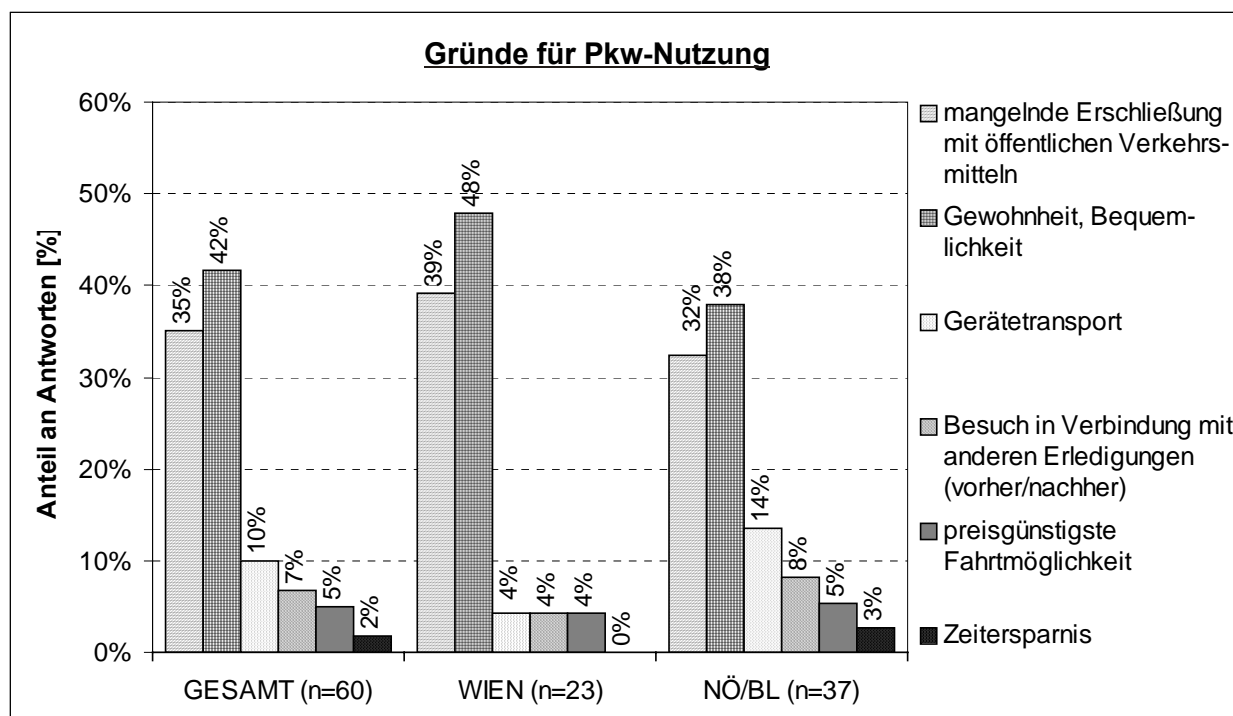


Abb. 2-6: Subjektive Gründe der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Freizeit (Gesamt; Wohnort Wien, Wohnort NÖ / BL) für die Pkw-Nutzung (n... verwertbare Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Befragung getrennt für die Regionen Wien und Niederösterreich / nördliches Burgenland aufgeführt. Bei der Interpretation ist auf die relativ geringe Stichprobe zu achten.

Freizeitverkehr – Wien

Von den befragten Pkw-Lenkern mit Wohnort in **Wien** wurde als Hauptgrund für die Nutzung des Pkw zum Wegzweck Freizeit die Gewohnheit bzw. die Bequemlichkeit angeführt (44 %) (Abb. 2-6). An zweiter Stelle liegt die mangelnde Erschließung der aufgesuchten Freizeiteinrichtungen mit dem öffentlichen Verkehr (39 %), wobei hier vor allem der Zeitpunkt des Besuchs eine große Rolle spielt: Mehr als zwei Drittel der Rückwege mit dem Zweck Freizeit der Interviewten fanden nach 18 Uhr statt - zu einer Zeit mit geringem Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Freizeitverkehr – Niederösterreich / Burgenland

Von den befragten Pkw-Lenkern mit Wohnorten in **Niederösterreich bzw. im nördlichen Burgenland** wurde der Gebrauch des Pkws zum Besuch einer Freizeiteinrichtung überwiegend mit der Gewohnheit bzw. Bequemlichkeit begründet (41 %) (Abb. 2-6). Fast ein Drittel der Befragten gab als Nutzungsgrund die mangelnde Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln an. Dabei ist zu beachten, dass mehr als die Hälfte der Interviewten den Rückweg von dem Besuch der Freizeiteinrichtung nach 18 Uhr antrat - zu einer Zeit mit geringem Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Freizeitverkehr – Vergleich Wien und Niederösterreich / Burgenland

Im **Vergleich** von **Wien und Niederösterreich bzw. dem nördlichen Burgenland** ergibt sich ein ähnliches Bild in Bezug auf die Beweggründe zur Pkw-Nutzung für die Fahrt zu einer Freizeiteinrichtung. Als Primärgründe werden sowohl in Wien als auch im übrigen Teil der Ostregion überwiegend die Gewohnheit bzw. Bequemlichkeit und die mangelnde Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln angegeben. Der letzte Grund wurde interessanterweise öfter von Wienern als von Burgenländern und Niederösterreichern genannt. Eine Begründung dafür liegt unter anderem darin, dass mehr als ein Viertel (26 %) der Wiener Freizeiteinrichtungen in Niederösterreich / Burgenland aufsuchte.

Berufspendlerverkehr

- Gründe für die Pkw-Nutzung

Mehrfachnennungen waren nicht möglich. Von Pkw-Lenkern in Wien und Niederösterreich bzw. dem nördlichen Burgenland mit dem Wegzweck Beruf wurde am häufigsten die mangelnde Erschließung der Zielortes mit öffentlichen Verkehrsmitteln (47 %) als Grund für die Pkw-Nutzung angegeben (Abb. 2-7). Nahezu ein Viertel (23 %) gab an, aus Gründen der Gewohnheit bzw. der Bequemlichkeit den Pkw für die zuletzt ausgeführte Fahrt zum Arbeitsplatz genutzt zu haben. Ein weiterer Grund ist die Verbindung des Aufsuchens der Arbeitsstätte mit anderen Fahrtzielen (vorher / nachher) (14 %).

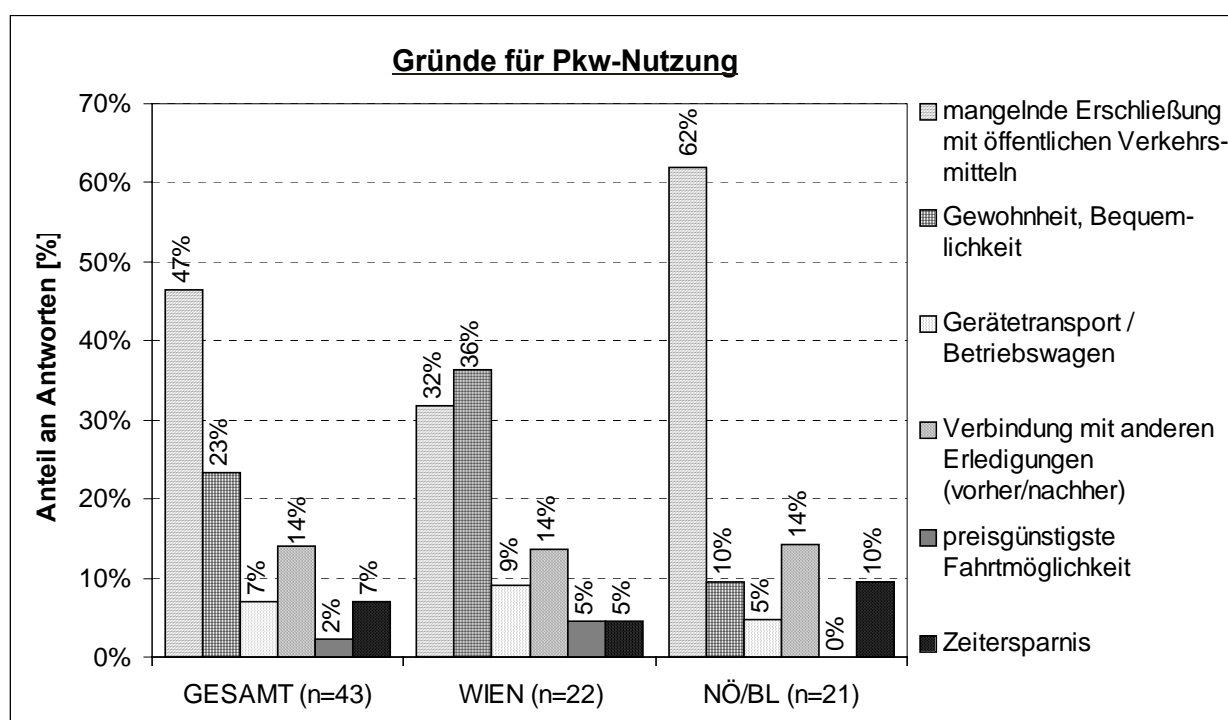


Abb. 2-7: Subjektive Gründe der befragten Berufspendler (Gesamt, Wohnort Wien, Wohnort NÖ / BL) für die Pkw-Nutzung (n...verwertbare Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Berufspendlerverkehr)

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Befragung getrennt für die Regionen Wien und Niederösterreich / nördliches Burgenland aufgeführt. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist auf den geringen Stichprobenumfang zu achten.

Berufspendlerverkehr – Wien

Die in **Wien** wohnenden Berufspendler, die den Pkw zum Erreichen ihres Arbeitsplatzes verwenden, nannten die mangelnde Erschließung des Zielortes mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die gewohnheitsmäßige Nutzung bzw. Bequemlichkeit (jeweils 35 %) als Grund für die Pkw-Nutzung (Abb. 2-7). Ein weiterer Grund ist die

Verbindung des Aufsuchens der Arbeitsstätte mit anderen Fahrtzielen (vorher / nachher) (15 %).

Berufspendlerverkehr – Niederösterreich / Burgenland

Die befragten Berufspendler mit Pkw-Nutzung mit Wohnort in **Niederösterreich und im nördlichen Burgenland** gaben zu 57 % an, aufgrund einer unzureichenden Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ihren Pkw zum Erreichen des Arbeitsplatzes zu nutzen (Abb. 2-7). Jeweils 13 % der Interviewten verwendeten das Auto für ihre zuletzt ausgeführte Fahrt zur Arbeit aus ihrer Gewohnheit bzw. Bequemlichkeit heraus bzw. um vor oder nach der Arbeit noch andere Erledigungen verrichten zu können.

Berufspendlerverkehr – Vergleich Wien und Niederösterreich / Burgenland

Im **Vergleich** der Ergebnisse der Befragung in **Wien und Niederösterreich bzw. dem nördlichen Burgenland** spiegelt sich erwartungsgemäß die geringere Erschließungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln in den letztgenannten Bundesländern wider. Für die Befragten spielt die Zeit- und Kostenersparnis zum Erreichen ihres Arbeitsplatzes eine größere Rolle als für die Interviewten mit Wohnort in Wien.

2.3.2 Stellplatzobergrenzen

Da die Reaktion auf eine Maßnahme wie die rechtliche Vorschreibung von maximal zulässiger Anzahl von Stellplätzen für verkehrserregende Anlagen im Zuge eines telefonischen Interviews nicht verlässlich abgefragt werden kann, wurden bildhafte Szenarien erstellt, die den Befragten im Rahmen des Interviews vorgestellt wurden. Die Pkw-Lenker mit dem Wegzweck Einkauf und Freizeit wurden hinsichtlich ihrer Reaktion auf definierte Wartezeiten als Folge eines reduzierten Stellplatzangebotes befragt. Die Wartezeit entspricht dabei jener Zeit, die bis zum Auffinden eines freien Stellplatzes am Zielort benötigt wird. Die abgefragten Wartezeiten 5 min, 10 min und 15 min entsprechen jeweils bestimmten Verhältnissen der Parkplatzkapazität (Anzahl vorhandener Stellplätze) zu der Stärke des Pkw-Zielverkehrs zum Kundenparkplatz (Anzahl der am Zielort ankommenden Pkw). Diese funktionale Beziehung kann mit Hilfe der Näherungsformel für instationäre ‚Warteschlangensysteme‘ von Akcelik, Troutbeck¹ mathematisch dargestellt werden.

$$D = \frac{1}{C} + \frac{T}{4} \cdot \left[\left(\frac{Q}{C} - 1 \right) + \sqrt{\left(\frac{Q}{C} - 1 \right)^2 + \frac{8 \cdot Q}{C^2 \cdot T}} \right]$$

Dmittlerer Zeitverlust (Wartezeit) [min]

TDauer der Spitzenverkehrszeit [min]

QVerkehrsstärke [Pkw/min]

CDurchlassfähigkeit [Pkw/min]

So ergibt sich beispielsweise für einen Kundenparkplatz einer Verkaufsstätte mit 100 Pkw-Stellplätzen mit einer mittleren Belegungsdauer eines Stellplatzes von 36 min (gemäß den Ergebnissen der Befragung, Abb. 2-2), dass eine mittlere Wartezeit von 5 min (in der Spitzenstunde) ca. 1,8 mal mehr Pkw-Zufahrten entspricht als Stellplätze vorhanden sind (Tab. 2-4). Dieses Verhältnis der Verkehrsstärke (Pkw/min) zur Parkplatzgröße (Stellplatzzahl) verhält sich mit zunehmender Parkplatzgröße asymptotisch. Dies erklärt sich damit, dass sich bei kleinen Stellplatzzahlen das zufällige gleichzeitige Eintreffen von Besuchern sich ungünstiger auswirkt als bei großen Stellplatzzahlen.

Bei der Berechnung der Wartezeiten zur Dimensionierung der Stellplatzzahl sind die Verhaltensänderungen der Pkw-Fahrer zu berücksichtigen. Durch die Reduktion des Pkw-Verkehrsaufkommens wird die tatsächliche Wartezeit stets kleiner sein als die Wartezeit im Ist-Zustand.

¹ AKCELIK R., TROUTBECK R. J., 1991. (Einheiten angepasst)

Tab. 2-4: Mittlere Wartezeit in Abhängigkeit von der Stellplatzgröße und der Zufahrtsstärke einer Spitzenstunde für das Beispiel Einkauf (mittlere Belegungsdauer eines Stellplatzes 36 min)

Mittlere Wartezeit (Spitzenstunde)	bei 100 Stellplätzen		bei 500 Stellplätzen	
	Pkw-Zufahrten je Stunde	Pkw-Zufahrten je Stellplatz	Pkw-Zufahrten je Stunde	Pkw-Zufahrten je Stellplatz
5 min	179	1,79	955	1,91
10 min	212	2,12	1.110	2,22
15 min	242	2,42	1.250	2,50

Die Reaktionen auf die abgefragten Szenarien von unterschiedlichen Wartezeiten eines Pkw-Lenkens auf einen Stellplatz am Kundenparkplatz einer Verkaufsstätte bzw. einer Freizeiteinrichtung können für die Abschätzung der Wirkung von Maßnahmen wie Beschränkungen der Stellplatzkapazitäten von verkehrserregenden Anlagen auf die Kunden bzw. Besucher verwendet werden. Um die Auswirkungen derartiger Reglementierungen für den Berufspendlerverkehr abzuschätzen, wurden Berufspendler, die einen Pkw zum Erreichen ihres Arbeitsplatzes nutzten und auf privatem Grund am Arbeitsort parken (Wegzweck Beruf), auf ihre Reaktion (bzw. hinsichtlich ihrer möglichen Verkehrsverhaltensänderung) auf einen vollen Firmenparkplatz befragt. Das direkte Abfragen von Wartezeiten ist für diese Zielgruppe der Pendler nicht sinnvoll.

Innerhalb der abgefragten Szenarien wird davon ausgegangen, dass die zu untersuchende Maßnahme flächendeckend eingeführt wird und deshalb an unterschiedlichen Zielorten, welche vom Einkaufs- bzw. Freizeitverkehr angesteuert wurden, die gleiche Wartesituation vorherrscht bzw. kostenloses Parken auf öffentlichem Grund nicht möglich ist. Ein Ausweichen der befragten Pkw-Lenker auf andere Geschäfte infolge des Szenarios stellt demzufolge keine mögliche Reaktionsmöglichkeit dar, um der Wartesituation zu entgehen. Zudem wurde der Verkehrsteilnehmer, welcher als erste Reaktion auf das Szenario angab, „Auf der Straße zu parken“, angehalten, sich in die Situation hineinzusetzen, dass der öffentliche Parkraum vollkommen ausgelastet sei bzw. die gleiche Wartesituation bestehen würde. Dies entspricht der Annahme, dass parallel zur Einführung der Maßnahme der Stellplatzobergrenzen auf privatem Grund von verkehrserregenden Anlagen Maßnahmen auf öffentlichem Grund zur Reduktion des Pkw-Verkehrsaufkommens durch Bewirtschaftung oder Reduktion der Stellplätze eingeführt würden.

Einkaufsverkehr

Auf die Frage nach ihrer Reaktion auf Wartezeiten am Kundenparkplatz des aufgesuchten Geschäfts wurde von 10 % (bei 5 min) bis zu 17 % (bei 15 min) der Befragten spontan angegeben, dass sie infolgedessen auf umliegenden Straßen parken würden, da am Zielort (Lage der Verkaufsstätte, welche im Rahmen der zuletzt ausgeführten Fahrt mit dem Pkw angesteuert wurde) genügend Parkplätze auf öffentlichem Grund vorhanden wären.¹ Die folgenden Ergebnisse schließen die Zweitantworten der Befragten mit ein, welche als erste Reaktion „Auf der Straße parken“ angaben (Vorgangsweise siehe Kapitel 2.3.2, S. 29).

In Abhängigkeit von der vorgegebenen Wartezeit (5, 10 und 15 min) bei der Einfahrt in einen Parkplatz einer Verkaufsstätte reagieren die befragten Pkw-Lenker unterschiedlich (Abb. 2-8):²

- Es würden bei 5 min Wartezeit am Kundenparkplatz 79 %,
- bei 15 min nur noch 29 % der Befragten ihr derzeitiges Verhalten beibehalten.
- Die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für den gesamten Weg bzw. für einen Teil des Weges (Nutzung von Park&Ride-Möglichkeiten) bis zum Zielort ‚Verkaufsstätte‘ würde mit wachsender Wartezeit zunehmen.
- Mit der gleichen Tendenz, aber in deutlich höheren Anteilen, würden die Befragten auf das Fahrrad umsteigen oder zu Fuß gehen, um das Geschäft zu erreichen.
- Die Befragten würden mit steigender Wartezeit am Zielort eine andere Verkaufsstätte aufsuchen, welche ohne den Pkw besser zu erreichen wäre (bis maximal 10 % bei 15 min Wartezeit).

Ein geringer Anteil der Befragten würde als Folge der bestehenden Wartezeiten am Kundenparkplatz trotzdem den Pkw für den Weg Einkauf nutzen und aber ein kostenpflichtiges Parkhaus in der Nähe des Zielortes aufsuchen, um die Wartezeiten am Kundenparkplatz zu umgehen. Mit wachsender Wartezeit würden zunehmend Personen die Zahl der Einkaufsfahrten mit dem Pkw reduzieren und dafür größere Mengen einkaufen.

¹ Diese Reaktion der befragten Pkw-Lenker bedeutet, dass infolge der Wartezeiten mit einer Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte zu rechnen ist, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

² Diese in Abb. 2-8 angegebenen Werte der Verhaltensänderung entsprechen maximalen Potenzialen, da die Reaktionen der Befragten auf die Szenarien unter der Vorgabe von bestimmten Voraussetzungen aufgezeichnet wurden: So wurde zum einen eine vollkommene Information der betroffenen Verkehrsteilnehmer vor Fahrtantritt vorausgesetzt, was in der Realität gerade in Bezug auf Wartezeiten auf einen freien Stellplatz am Zielort nicht gegeben wäre. Zum anderen gaben die Befragten ihre Reaktion auf die Szenarien eventuell unter der Annahme an, dass parallel zu den eingeführten Maßnahmen eine Anpassung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt. Der Erhebungszeitraum könnte Einfluss auf das Ergebnis haben, da die Pkw-Nutzung mit den Wetterbedingungen korreliert und in den wärmeren Jahreszeiten die Leute eher bereit sind, den Weg zur Verkaufsstätte zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen als sie zum Befragungszeitpunkt im Februar spontan angaben.

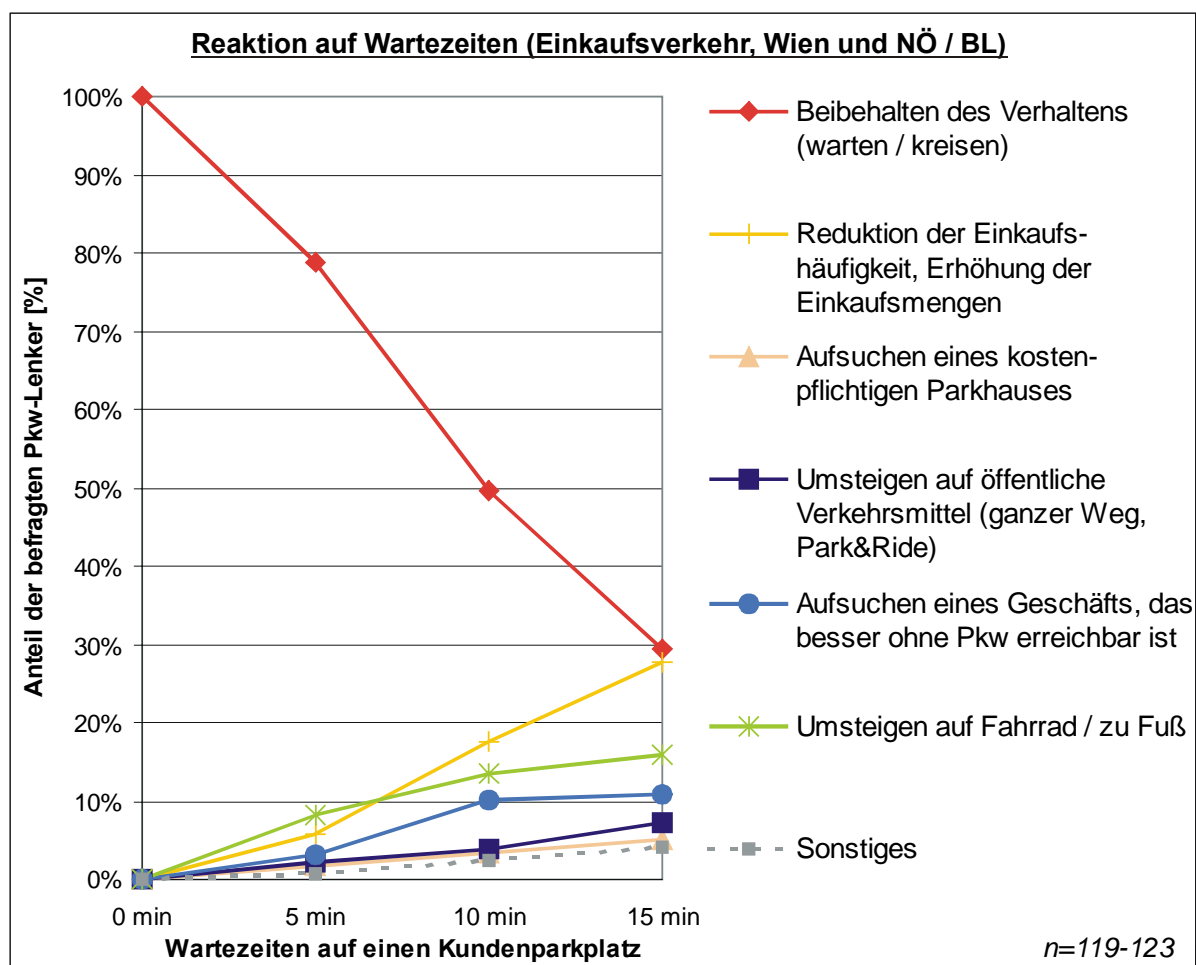


Abb. 2-8: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Einkauf in Wien bzw. NÖ / BL in Abhängigkeit der Wartezeit am Fahrtziel (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr)

In der folgenden Grafik sind die Veränderungen im Modal-Split als Reaktion der befragten Pkw-Lenker auf die Wartezeiten dargestellt (Abb. 2-9). Die Reaktionen „Beibehalten des Verhaltens“ und „Aufsuchen eines kostenpflichtigen Parkhauses“ wurden in dem Anteil des MIV (motorisierter Individualverkehr) erfasst. Diese Kategorie enthält zusätzlich 50 % des Anteils der Befragten mit der Reaktion „Reduktion der Einkaufshäufigkeit / Erhöhung der Einkaufsmengen“, da für diese Antwort von einer Reduktion der Pkw-Fahrten um die Hälfte ausgegangen wird. Die Reaktion „ein anderes Geschäft aufzusuchen“, welches besser ohne Pkw zu erreichen ist, wurde anteilmäßig (nach dem jeweiligen Verhältnis von NMV zu ÖV) auf den nicht motorisierten Verkehr (NMV) und den öffentlichen Verkehr (ÖV) verteilt. Aus der Grafik ist ersichtlich, dass infolge von Wartezeiten am Kundenparkplatz von Verkaufsstätten der Anteil der Personenfahrten, welcher mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder ‚nicht motorisiert‘ zum Geschäft zurückgelegt werden würde, steigt. Ein geringerer Anteil der Umsteiger wählt dabei öffentliche Verkehrsmittel. Der Anteil an Personenfahrten, der mit dem Pkw zurückgelegt wird, reduziert sich bis auf maximal 48 % (bei 15 min Wartezeit).

Ca. 62 % der Befragten, welche bei der Wartezeit von 15 min ihr Verhalten beibehalten würden, gaben an, dass 15 min ihre maximale freiwillige Wartezeit auf einen Kundenparkplatz am Zielort sein würde. Mehr als ein Viertel (27 %) derselben Personengruppe würde auch bei einer Wartezeit von 20 min für die Fahrt auf den Pkw nicht verzichten.

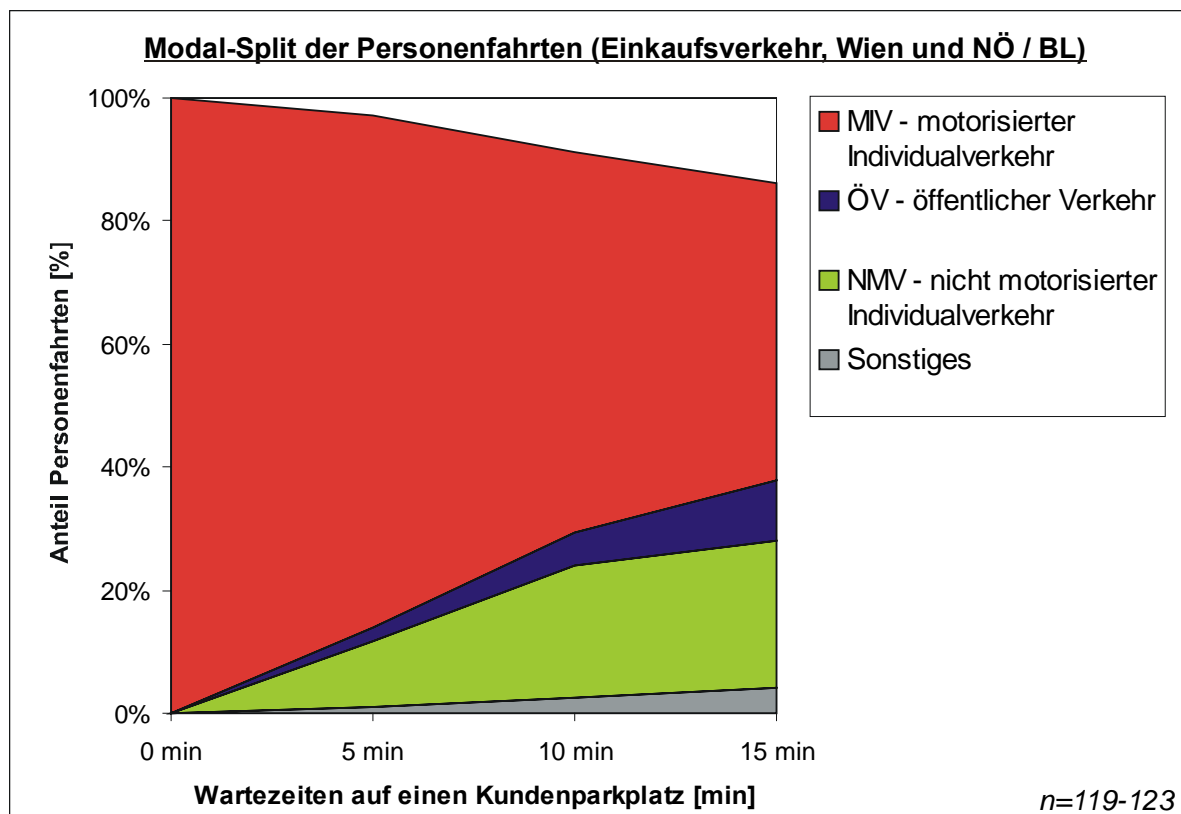


Abb. 2-9: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Einkauf in Wien bzw. NÖ / BL in Abhängigkeit der Wartezeit am Fahrtziel (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr)

Korrelationen der Antworten mit soziodemografischen Merkmalen

Die Auswertungen der Erhebung ergeben, dass ab einer Wartezeit von 10 min, die Zahl der befragten Männer, die ihr Verhalten beibehalten würden, im Vergleich zu Frauen überwiegt. Weitere Abhängigkeiten der Reaktionen der Befragten vom Geschlecht konnten nicht festgestellt werden. Deutlich ist allerdings eine Korrelation zwischen Alter und der Wartebereitschaft nachzuweisen: Mit zunehmendem Alter nimmt die Bereitschaft, auf einen Kundenparkplatz am Geschäft zu warten, deutlich ab. Gleichzeitig steigt mit zunehmendem Alter der Anteil der Reaktion „Umsteigen auf Fahrrad / zu Fuß“, wobei das Fahrrad eine untergeordnete Stellung einnimmt.

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Interviews getrennt für Fahrten mit dem Zielort Wien und Fahrten mit dem Zielort Niederösterreich / Burgenland dargestellt. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass infolge der Aufteilung nach Zielorten relativ kleine Gruppen entstehen und die statistische Signifikanz der Aussagen deutlich zurückgeht.

Einkaufsverkehr - Wien

Als erste Reaktion auf Wartezeiten am Kundenparkplatz wurde von bis zu 9 % (bei 15 min) der Befragten mit Fahrtzielen in **Wien** angegeben, dass sie infolgedessen auf umliegenden Straßen parken würden, da am Zielort (Lage der Verkaufsstätte, welche im Rahmen der zuletzt ausgeführten Fahrt mit dem Pkw angesteuert wurde) ausreichend Parkplätze auf öffentlichem Grund vorhanden wären.¹ Die folgenden Ergebnisse berücksichtigen die Zweitantworten der Befragten, die als erste Reaktion „Auf der Straße parken“ nannten (Vorgangsweise siehe Kapitel 2.3.2, S. 29).

Auf die Frage nach der Reaktion auf Wartezeiten auf einen freien Stellplatz am Zielort, reagieren die Pkw-Lenker, welche zum Zweck Einkauf ein Geschäft in Wien aufsuchen, abhängig von der Höhe der Wartezeiten unterschiedlich (Abb. 2-10):²

- Der Anteil der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für den gesamten Weg bzw. Park&Ride bis zum Zielort und das Zu-Fuß-Gehen würde mit wachsender Wartezeit zunehmen.
- Mit steigender Wartezeit am Zielort würden die befragten Personen vermehrt eine andere Verkaufsstätte aufsuchen, welche ohne den Pkw besser zu erreichen wäre.

Darüber hinaus sind Veränderungen des Einkaufsverhaltens der Befragten sichtbar:

- Mit wachsender Wartezeit würden die befragten Personen seltener mit dem Pkw einkaufen fahren und dafür größere Mengen erwerben.
- Ein geringer Anteil der Befragten, welcher ebenfalls trotz der bestehenden Wartezeiten am Kundenparkplatz den Pkw für den Weg Einkauf nutzen würde, würde ein kostenpflichtiges Parkhaus in der Nähe des Zielortes aufsuchen, um die Wartezeiten zu umgehen.

¹ Diese Reaktion der befragten Pkw-Lenker bedeutet, dass infolge der Wartezeiten mit einer Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte zu rechnen ist, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

² Diese Ergebnisse entsprechen Maximalwerten, da die Reaktionen unter bestimmten Voraussetzungen aufgezeichnet wurden: So wurde eine vollkommene Information der betroffenen Verkehrsteilnehmer vor Fahrtantritt vorausgesetzt. Das heißt, dass der Befragte die Wartezeit für die Einfahrt zum Parkplatz kennt, was in der Realität nicht gegeben ist. Die Befragten reagierten eventuell unter der Annahme, dass parallel zu den Maßnahmen eine Anpassung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt und dass ein Parken auf öffentlichem Grund nicht möglich ist.

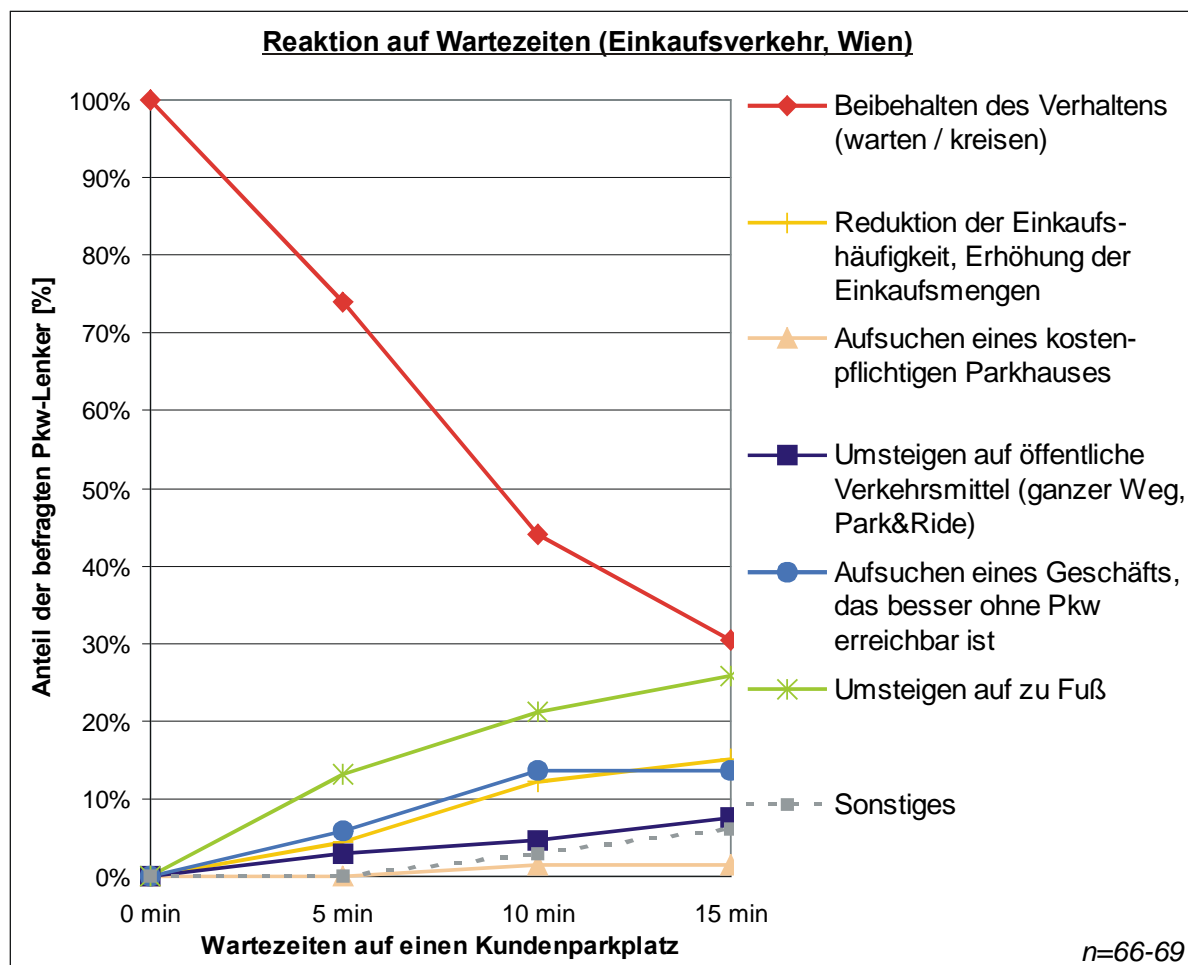


Abb. 2-10: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Einkauf in Wien in Abhängigkeit der Wartezeit am Fahrtziel (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr)

Um zu veranschaulichen, wie sich Wartezeiten auf den Modal-Split der Personenfahrten auswirken, wurden die Fahrten, welche nicht motorisiert oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden, aus den obigen Reaktionen der Pkw-Lenker zusammengefasst und dargestellt (Abb. 2-11). Die Zurechnung zu den einzelnen Verkehrsmitteln wurde analog zur Seite 31 gemacht. Es ergibt sich eine Verringerung der Häufigkeit von Personenfahrten, die zu Verkaufsstätten in Wien derzeit mit dem Pkw zum Zweck Einkauf getätigt werden, von bis zu 8 % (bei 15 min Wartezeit). Aus der Grafik wird deutlich, dass für Zielorte in Wien auf die Maßnahme einer Stellplatzbeschränkung für Verkaufsstätten, welche Wartezeiten auf Kundenparkplätzen zur Folge hätten, mit einer Abkehr von der Autonutzung von nahezu einem Viertel (maximal 22 % bei 5 min Wartezeit) bis hin zu fast der Hälfte (maximal 53 % bei 15 min Wartezeit) reagiert werden würde.

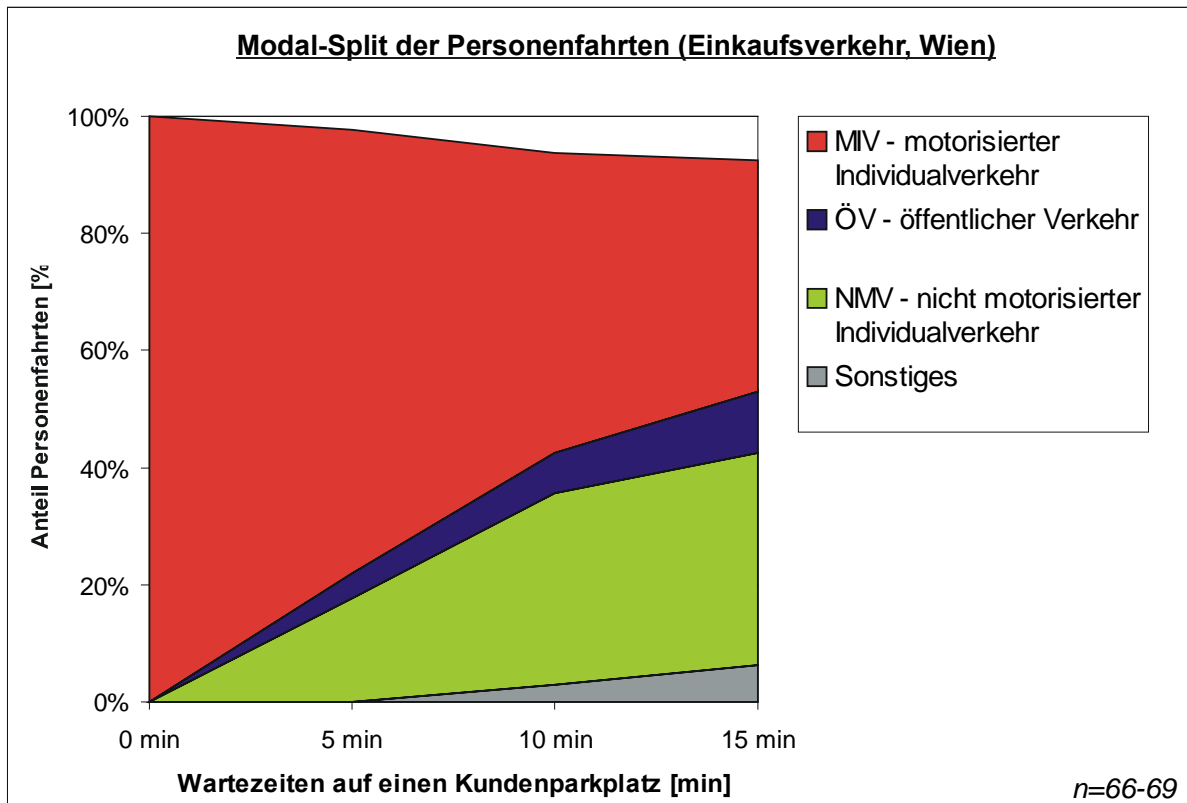


Abb. 2-11: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Einkauf in Wien in Abhängigkeit der Wartezeit am Fahrtziel (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr)

Einkaufsverkehr – Niederösterreich / Burgenland

Von ca. 28 % (bei 15 min) der Befragten mit Fahrtzielen in **Niederösterreich bzw. im Burgenland** wurde als erste Reaktion auf die Frage nach ihrem Verhalten bei Wartezeiten am Kundenparkplatz angegeben, im Bereich der angrenzenden Straßen zu parken, da am Zielort (Lage der Verkaufsstätte) genügend Parkplätze vorhanden wären.¹ Folgende Ergebnisse schließen die Zweitantworten der Befragten mit ein, welche als erste Reaktion „Auf der Straße parken“ angaben (Vorgangsweise siehe Kapitel 2.3.2, S. 29).

Die befragten Pkw-Lenker mit Fahrtzielen in Niederösterreich bzw. im Burgenland reagieren auf Wartezeiten auf einen freien Stellplatz am Kundenparkplatz ihres Zielortes unterschiedlich (Abb. 2-12).²

- Der Anteil der Pkw-Lenker, die auf einen freien Parkplatz warten (28 % bei 15 min Wartezeit), ist in Abhängigkeit der Wartezeit sehr ähnlich zu Pkw-Lenkern mit

¹ Diese Reaktion der befragten Pkw-Lenker bedeutet, dass infolge der Wartezeiten mit einer Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte zu rechnen ist, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

² Die in Abb. 2-12 dargestellten Ergebnisse entsprechen Maximalwerten, da die Reaktionen unter bestimmten Voraussetzungen aufgezeichnet wurden: So wurde eine vollkommene Information der betroffenen Verkehrsteilnehmer vor Fahrtantritt vorausgesetzt. Das heißt, dass der Befragte die Wartezeit für die Einfahrt zum Parkplatz kennt, was in der Realität nicht gegeben ist. Die Befragten reagierten eventuell unter der Annahme, dass parallel zu den Maßnahmen eine Anpassung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt und dass ein Parken auf öffentlichem Grund nicht möglich ist.

Fahrtzielen in Wien. Die Bereitschaft, auf einen Stellplatz zu warten, fällt mit zunehmender Wartezeit ab.

- Im Gegenzug steigt der Anteil der Befragten, welcher die Häufigkeit der Wege mit dem Auto zur Verkaufsstätte hin reduzieren würde (bei gleichzeitiger Erhöhung der Einkaufsmengen), erheblich an (bis auf max. 43 % bei 15 min).

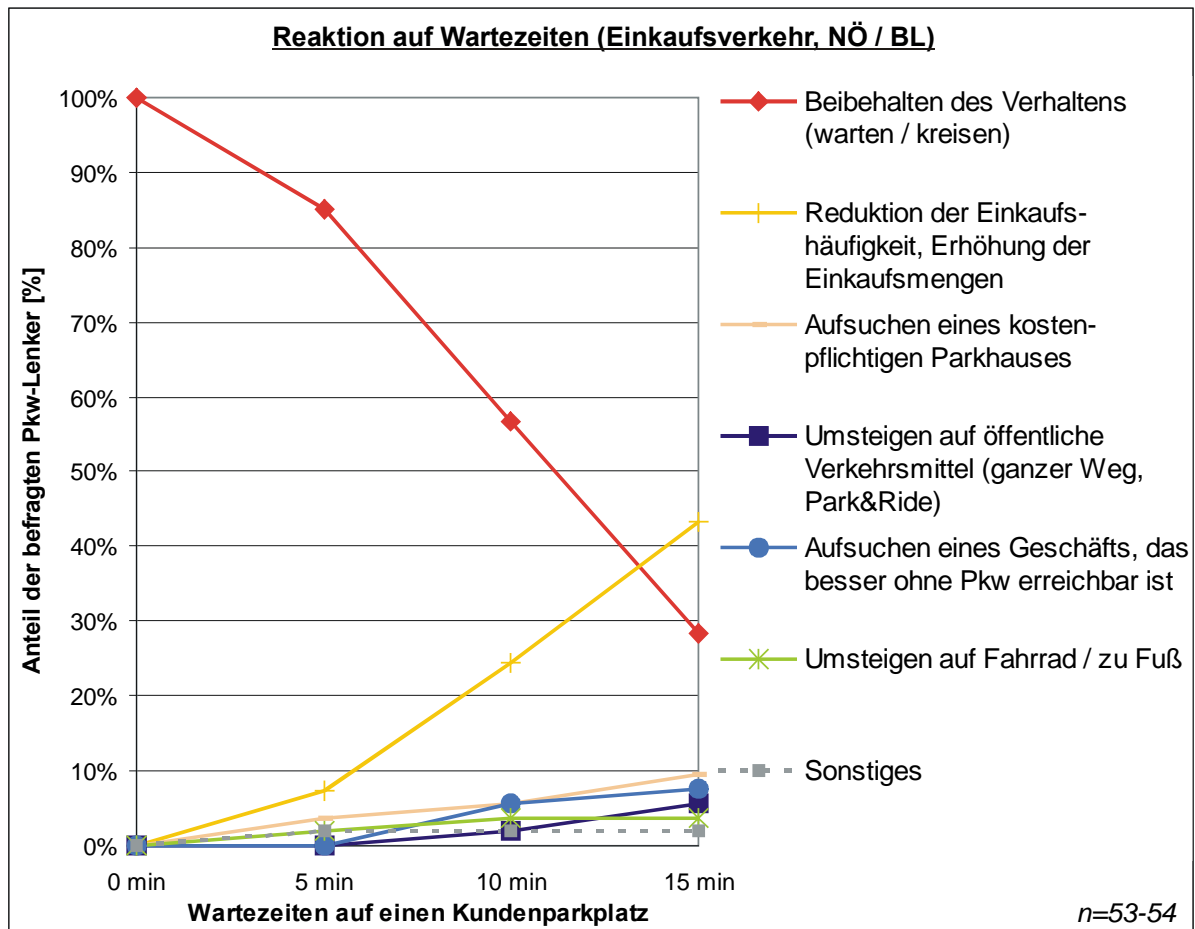


Abb. 2-12: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Einkauf in NÖ / BL in Abhängigkeit der Wartezeit am Fahrtziel (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr)

Die Reaktionen auf unterschiedlich hohe Wartezeiten wurden je nach Verkehrsmittelwahl der befragten Pkw-Lenker zusammengefasst (Abb. 2-13). Die Zurechnung zu den einzelnen Verkehrsmitteln wurde analog zur Seite 31 gemacht. Es wird deutlich, dass ein Verlagerungseffekt bei den betrachteten Fahrten mit dem Zweck Einkauf, die derzeit zu Verkaufsstätten in Niederösterreich bzw. dem nördlichen Burgenland mit Pkw zurückgelegt werden, in Richtung ÖV- bzw. NMV-Nutzung von maximal 17 % (bei 15 min) erreicht werden kann. Restriktionen im Bereich der Stellplatzerrichtung von Verkaufsstätten könnten darüber hinaus eine Einsparung von Personenfahrten von maximal 22 % (bei 15 min Wartezeit) bewirken.

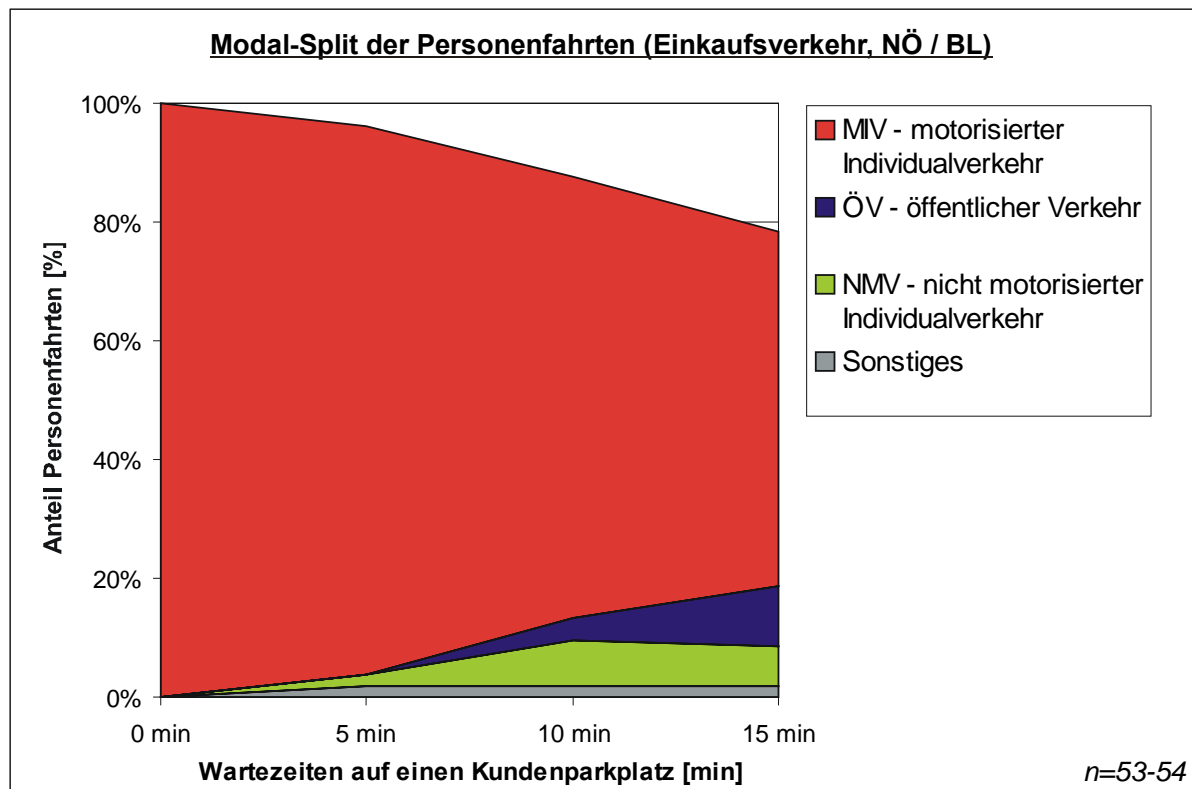


Abb. 2-13: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Einkauf in NÖ / BL in Abhängigkeit der Wartezeit am Fahrtziel (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr)

Einkaufsverkehr – Vergleich Wien und Niederösterreich / Burgenland

Im **Vergleich** der Reaktionen der befragten Personen mit **Reisezielen in Wien und Reisezielen in Niederösterreich bzw. im Burgenland** auf Wartezeiten auf einen Kundenparkplatz am Zielort ist ersichtlich, dass ein weitaus größerer Teil in Niederösterreich bzw. Burgenland weiterhin den Pkw für die Fahrten mit dem Zweck Einkauf nutzen würde. Diejenigen, welche ein Wiener Verkaufsgeschäft aufsuchten, reagieren sensibler auf die Wartezeiten und sind eher zu einer Verhaltensänderung in Richtung Verkehrsmittelwahl bereit, als in der restlichen Region. Dies lässt sich auf die in Wien bessere Erschließung der Verkaufsstätten mit öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. auf kürzere Distanzen bis zum Zielort und somit auf eine größere Zahl möglicher Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zurückführen. Ebenso deckt sich diese Beobachtung mit dem in Wien höheren Potenzial, ‚umzusteigen‘ (z. B. Gewohnheit / Bequemlichkeit, leichteres Transportieren der Waren, Kombination von Wegzwecken als Nutzungsgrund, Abb. 2-6). Sowohl für Zielorte in NÖ / BL als auch in Wien muss mit einer Änderung der Zielwahl zu anderen Verkaufsstätten, die besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind, gerechnet werden. Die Höhe des Anteils bewegt sich allerdings in Bereichen von max. 3 % (bei 5 min Wartezeit) bis zu 11 % (bei 15 min) aller befragten Personen mit dem Wegzweck Einkauf.

Freizeitverkehr

Auf die Frage nach ihrer Reaktion auf Wartezeiten am Kundenparkplatz der aufgesuchten Freizeiteinrichtung wurde von bis zu 11 % (bei 15 min) der Befragten spontan angegeben, dass sie infolgedessen auf umliegenden Straßen parken würden, da am Zielort (Lage der Freizeiteinrichtung) genügend Parkplätze auf öffentlichem Grund vorhanden wären.¹ In den folgenden Ergebnissen sind die Zweitantworten der Befragten berücksichtigt, welche als erste Reaktion „Auf der Straße parken“ angaben (Vorgangsweise siehe Kapitel 2.3.2, S. 29).

Aufgrund von Wartezeiten von 5, 10 oder 15 min am Kundenparkplatz einer Freizeiteinrichtung würden die in der Erhebung interviewten Personen, die für ihre zuletzt ausgeführte Fahrt mit dem Zweck Freizeit ihren Pkw nutzten, folgende Reaktionen zeigen (Abb. 2-14):²

- Ca. 61 % der Befragten würden auch noch bei 10 min Wartezeit das Verhalten beibehalten und warten bzw. kreisen bis ein Stellplatz frei wird.
- Eine Wartezeit von 15 min zu akzeptieren gaben noch 39 % an.
- Mit zunehmender Wartezeit würden mehr Personen öffentliche Verkehrsmittel (ganzer Weg und Park&Ride) zum Erreichen der Freizeistätte nutzen (bis zu max. 16 % bei 15 min).
- In gleicher Tendenz würden mehr Personen auf das Fahrrad umsteigen oder zu Fuß gehen.
- Als weitere Reaktion auf Wartezeiten am Kundenparkplatz des Zielortes gaben zwischen 2 % (bei 5 min) bis 11 % (bei 15 min) der Befragten an, dass sie eine andere Freizeiteinrichtung aufsuchen würden, welche besser ohne den Pkw zu erreichen ist.

¹ Diese Reaktion der befragten Pkw-Lenker bedeutet, dass infolge der Wartezeiten mit einer Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte zu rechnen ist, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

² Diese in Abb. 2-14 angegebenen Werte der Verhaltensänderung entsprechen maximalen Potenzialen, da die Reaktionen der Befragten auf die Szenarien unter der Vorgabe von bestimmten Voraussetzungen aufgezeichnet wurden: So wurde zum einen eine vollkommene Information der betroffenen Verkehrsteilnehmer vor Fahrtantritt vorausgesetzt, was in der Realität gerade in Bezug auf Wartezeiten auf einen freien Stellplatz am Zielort nicht gegeben ist. Zum anderen gaben die Befragten ihre Reaktion auf die Szenarien eventuell unter der Annahme an, dass parallel zu den eingeführten Maßnahmen eine Anpassung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt. Drittens wurde vorausgesetzt, dass kostenloses Parken auf öffentlichem Grund nicht möglich wäre. Der Erhebungszeitraum könnte Einfluss auf das Ergebnis haben, da die Pkw-Nutzung mit den Wetterbedingungen korreliert und in den wärmeren Jahreszeiten die Leute eher bereit sind, den Weg zur Freizeiteinrichtung zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen als sie zum Befragungszeitpunkt im Februar spontan angaben.

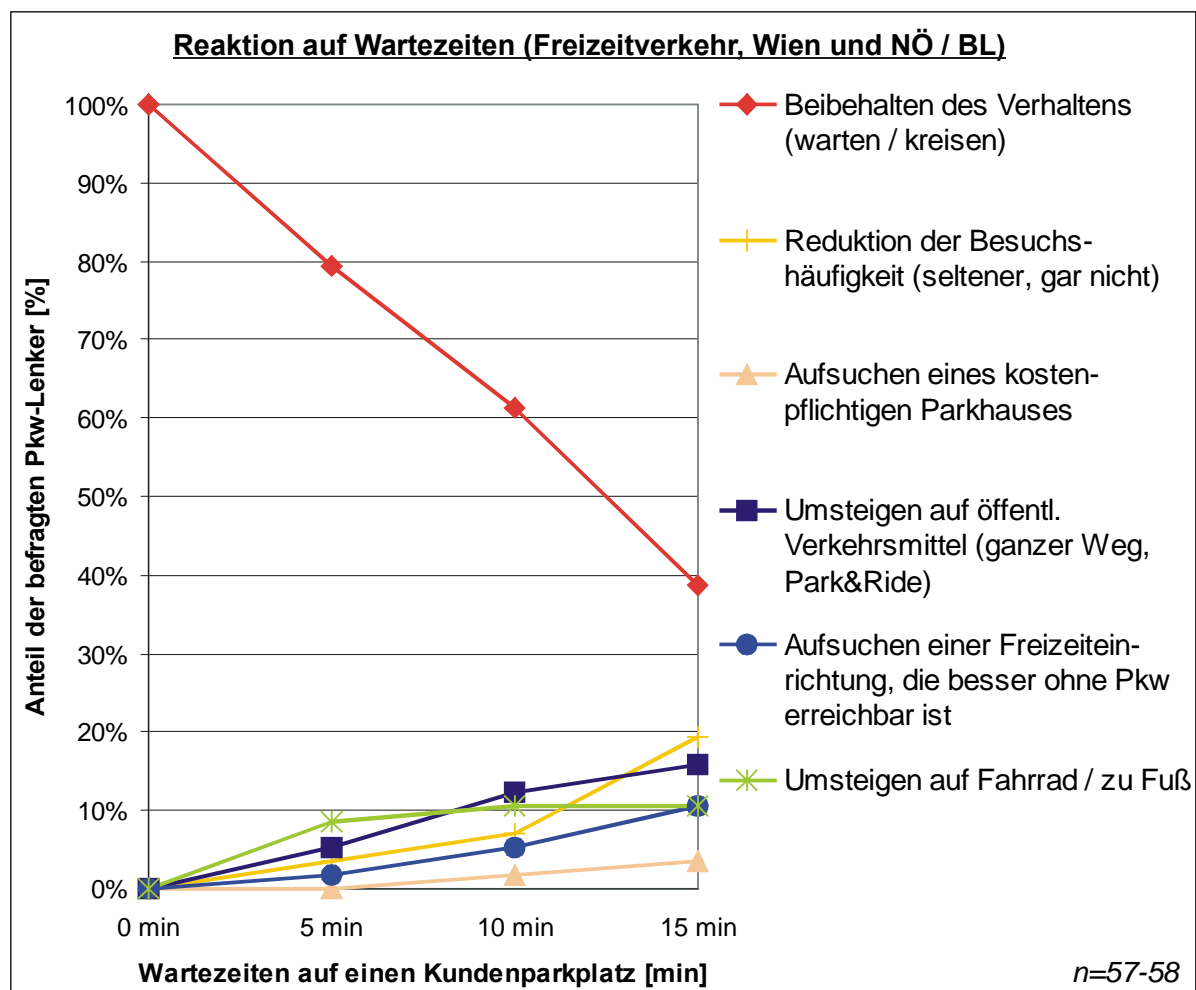


Abb. 2-14: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel Wien bzw. NÖ / BL in Abhängigkeit der Wartezeit (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)

Um die Auswirkungen der Verhaltensänderungen der Befragten infolge der erstellten Szenarien auf die Anzahl und den Modal-Split der Personenfahrten darzustellen, wurden die Antworten in die Kategorien „motorisierter Individualverkehr“ (MIV), „öffentlicher Verkehr“ (ÖV) und „nicht motorisierter Verkehr“ (NMV) zusammengefasst (Abb. 2-15). Die Zurechnung zu den einzelnen Verkehrsmitteln wurde analog zur Seite 31 gemacht. Es wird deutlich, dass bei einer Überlastung des Parkplatzes maximal 37 % der Befragten (bei 15 min) auf öffentliche Verkehrsmittel oder auf das Fahrrad / zu Fuß umsteigen würden. Parallel dazu ergäbe sich eine Pkw-Personenfahrtenreduktion um maximal 19 % (bei 5 min) bzw. 48 % (bei 15 min Wartezeit).

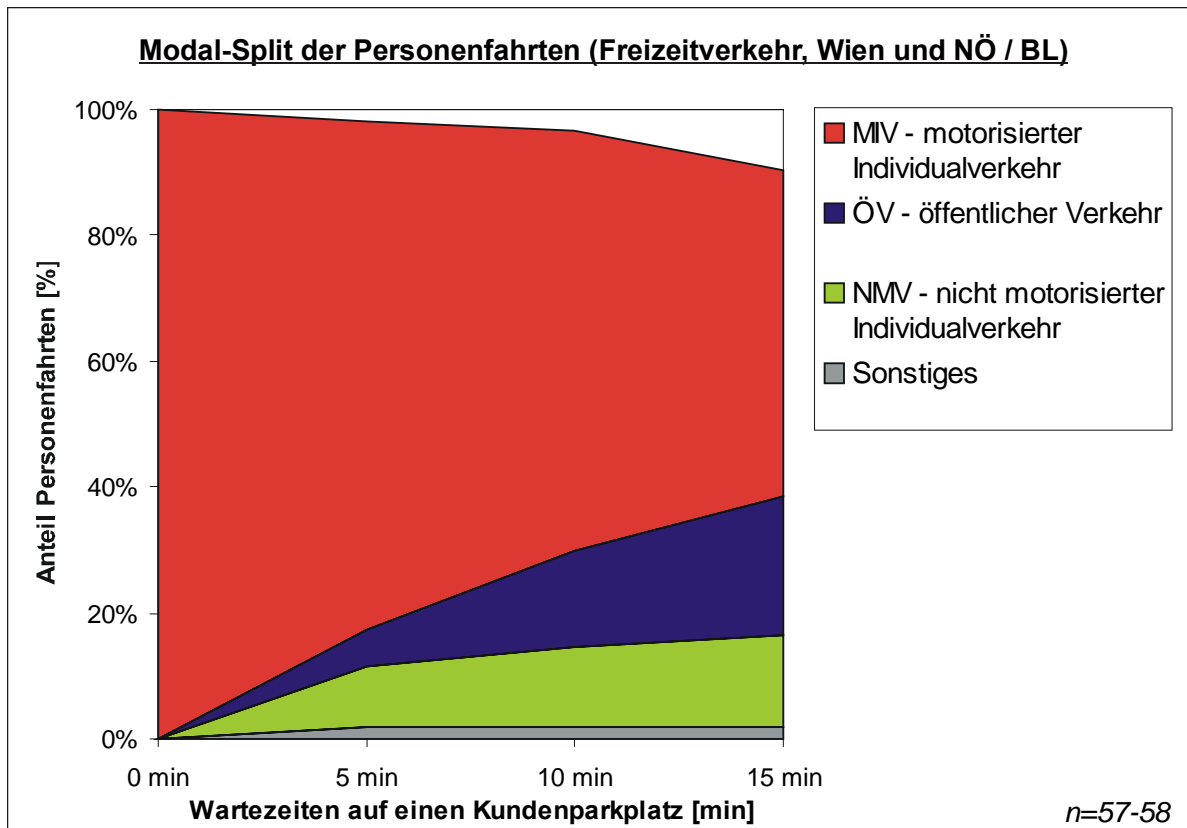


Abb. 2-15: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel Wien bzw. NÖ / BL (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)

In der gesamten befragten Region wurden von den Personen, die auch eine Viertelstunde Wartezeit in Kauf nehmen würden, 15 min überwiegend als maximal akzeptierbare Wartezeit empfunden (ca. 60 %). Die Anzahl jener, welche 20 bis 30 min warten würde, beschränkt sich auf wenige Ausnahmen.

Korrelationen der Antworten mit soziodemografischen Merkmalen

Über den gesamte Untersuchungsraum betrachtet, reagierten - unabhängig von der Wartezeit - Frauen eher mit einem Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel als Männer. Je älter die befragten Personen waren, desto häufiger würden sie infolge der Wartezeiten auf den Besuch der Freizeiteinrichtung verzichten bzw. die Besuchshäufigkeit reduzieren.

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Erhebung getrennt für die Zielorte der abgefragten Wege aufgeführt. Es wurden Zielorte Wien und Niederösterreich / Burgenland unterschieden. Es ist zu beachten, dass infolge dieser Aufteilung relativ kleine Gruppen entstehen und somit die statistische Signifikanz der Aussagen zurückgeht.

Freizeitverkehr – Wien

Auf Wartezeiten am Kundenparkplatz reagierten bis zu ca. 13 % (bei 15 min) der Befragten mit Fahrtzielen in **Wien** mit der Antwort, im Bereich der umliegenden Straßen zu parken, da am Zielort (Lage der Freizeiteinrichtung) ausreichend Parkplätze vorhanden wären.¹ Im Folgenden sind die Zweitantworten der Befragten berücksichtigt, die als erste Reaktion „Auf der Straße parken“ nannten (Vorgangsweise siehe Kapitel 2.3.2, S. 29).

Die in der Erhebung interviewten Personen, die zum Besuch einer Freizeiteinrichtung in Wien den Pkw nutzten, reagieren auf Wartezeiten am Kundenparkplatz des Zielorts unterschiedlich (Abb. 2-16):²

- Ein Großteil der Befragten würde auch noch bei 10 min Wartezeit sein Verhalten beibehalten und am Zielort warten bzw. kreisen bis ein Stellplatz frei wird.
- Mit zunehmender Wartezeit würden mehr Personen auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen oder zu Fuß gehen.
- Ein weiterer Teil der Befragten würde auf Wartezeiten von mehr als 5 min auf einen freien Stellplatz am Zielort mit einer Reduktion der Besuchshäufigkeit reagieren (bis zu maximal 9 % bei 15 min).

¹ Diese Reaktion der befragten Pkw-Lenker bedeutet, dass infolge der Wartezeiten mit einer Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte zu rechnen ist, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

² Diese Ergebnisse entsprechen Maximalwerten, da die Reaktionen unter bestimmten Voraussetzungen aufgezeichnet wurden: So wurde eine vollkommene Information der betroffenen Verkehrsteilnehmer vor Fahrtantritt vorausgesetzt. Das heißt, dass der Befragte die Wartezeit für die Einfahrt zum Parkplatz kennt, was in der Realität nicht gegeben ist. Die Befragten reagierten eventuell unter der Annahme, dass parallel zu den Maßnahmen eine Anpassung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt und dass ein Parken auf öffentlichem Grund nicht möglich ist.

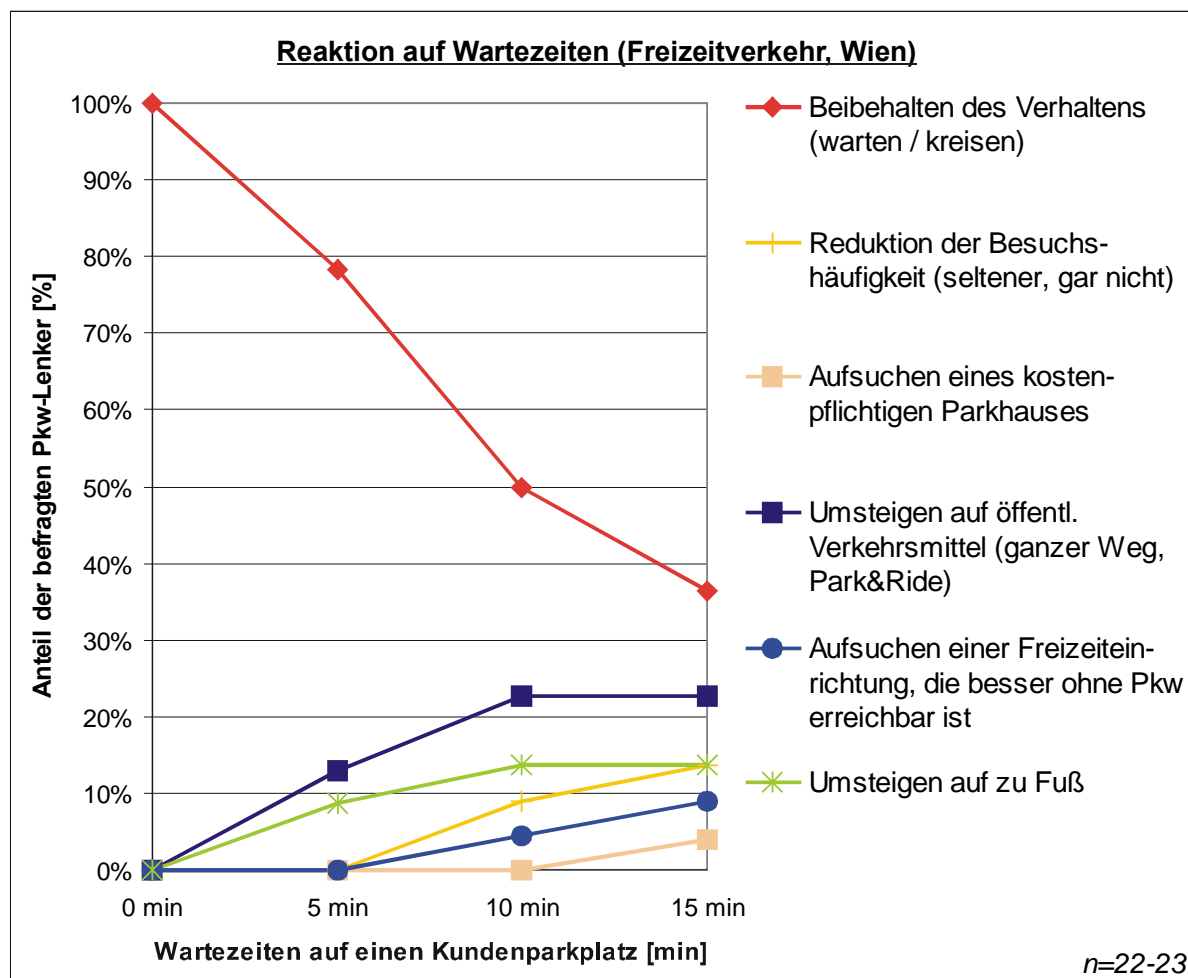


Abb. 2-16: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel Wien in Abhängigkeit der Wartezeit (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)

Bei der Darstellung der Reaktionen der innerhalb der Erhebung befragten Verkehrsteilnehmer auf verschiedene Wartezeiten als Auswirkung auf den Modal-Split der Personenfahrten (Zurechnung zu den einzelnen Verkehrsmitteln, siehe Seite 31), ist ersichtlich, dass bei maximal 22 % (bei 5 min) bis zu maximal 46 % (bei 15 min) der Befragten mit einer Verhaltensänderung in Richtung Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel bzw. auf zu Fuß zu rechnen ist (Abb. 2-17). Eine zunehmende Reduktion der Personenfahrten mit steigender Wartezeit kommt durch den Anteil der Befragten zustande, welche im Interview die Reaktion „Reduktion der Besuchshäufigkeit“ angegeben haben. Hierbei wurde von einer Minimierung der Häufigkeit um 50 % ausgegangen. Aufgrund dieser Annahme kommt es bei dieser Gruppe der Interviewten zu einer Personenfahrtenreduktion von maximal 7 % (bei 15 min).

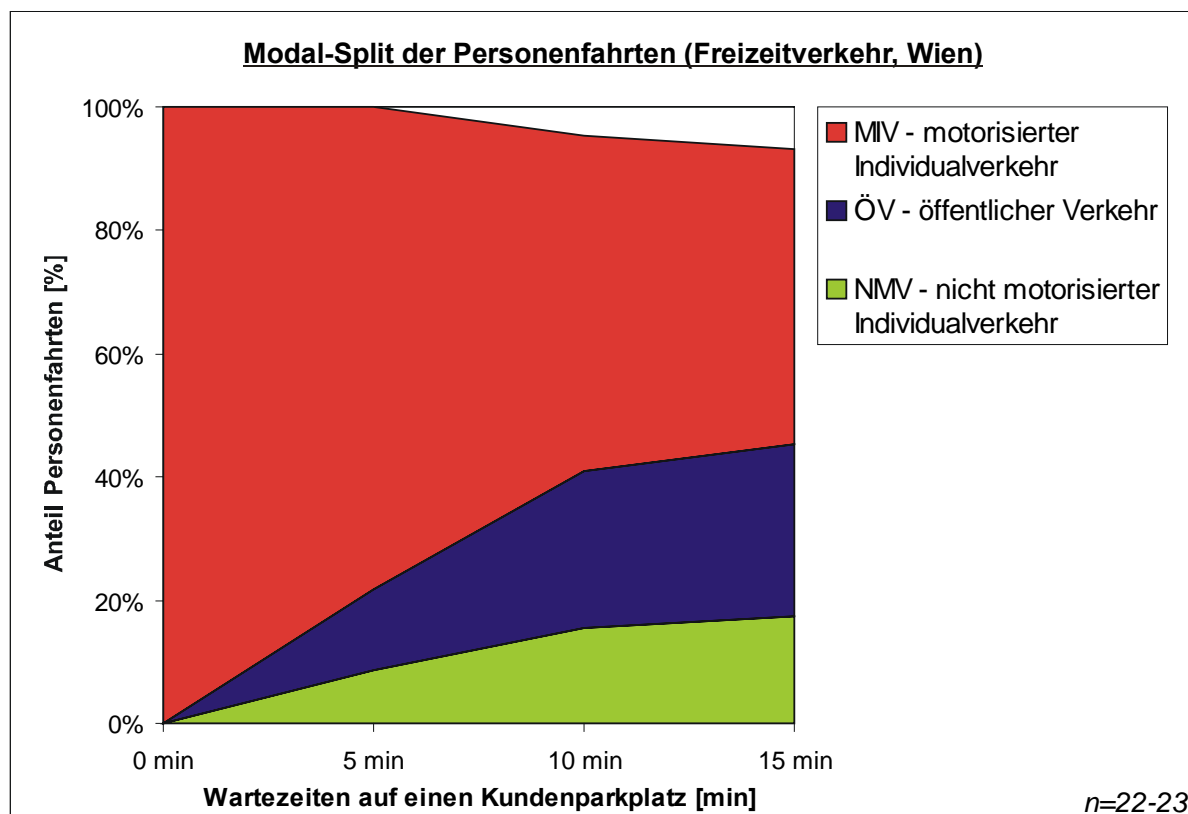


Abb. 2-17: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel Wien in Abhängigkeit der Wartezeit (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)

Freizeitverkehr – Niederösterreich / Burgenland

Als erste Reaktion auf die Wartezeiten antworteten ca. 8 % (bei 5 min) bis zu ca. 11 % (bei 15 min) der Interviewten mit Fahrtzielen in **Niederösterreich bzw. im Burgenland**, im Bereich der umliegenden Straßen zu parken, da am Zielort (Lage der Freizeiteinrichtung) genügend Parkplätze vorhanden wären.¹ In den folgenden Ergebnissen sind die Zweitantworten der Befragten berücksichtigt, welche zuerst „Auf der Straße parken“ angaben (Vorgangsweise siehe Kapitel 2.3.2, S. 29).

Die Interviewten mit Fahrtzielen in Niederösterreich bzw. im Burgenland zeigten auf Wartezeiten folgende Reaktionen (Abb. 2-18):²

- Mit zunehmender Wartezeit auf einen freien Stellplatz am Zielort ‚Freizeiteinrichtung‘ würde ein steigender Anteil der Befragten auf öffentliche Verkehrsmittel

¹ Diese Reaktion der befragten Pkw-Lenker bedeutet, dass infolge der Wartezeiten mit einer Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte zu rechnen ist, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

² Diese Ergebnisse entsprechen maximalen Potenzialen von Verhaltensänderungen, da die Reaktionen der Befragten auf die Szenarien unter der Vorgabe von bestimmten Voraussetzungen aufgezeichnet wurden: So wurde eine vollkommene Information der betroffenen Verkehrsteilnehmer vor Fahrtantritt vorausgesetzt. Das heißt, dass der Befragte die Wartezeit für die Einfahrt zum Parkplatz kennt, was in der Realität nicht gegeben ist. Die Befragten reagierten auf die Szenarien eventuell unter der Annahme, dass parallel zu den eingeführten Maßnahmen eine Anpassung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt und dass ein Parken auf öffentlichem Grund nicht möglich ist.

(ganzer Weg sowie Park&Ride) sowie auf das Fahrrad bzw. auf zu Fuß umsteigen.

- Bei einer Wartezeit 5 min wurde jedoch von keinem der Befragten angegeben, infolgedessen auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.
- Der Anteil jener Pkw-Lenker, die weiterhin für die Fahrt mit dem Zweck Freizeit den Pkw nutzen und ihre Besuchshäufigkeit reduzieren, beträgt bis zu 23 % bei 15 min.
- Je länger die Interviewten auf einen freien Stellplatz warten müssen, desto mehr würden sie infolgedessen andere Einrichtungen aufsuchen, welche besser ohne den Pkw erreichbar wären (max. 11 % bei 15 min).

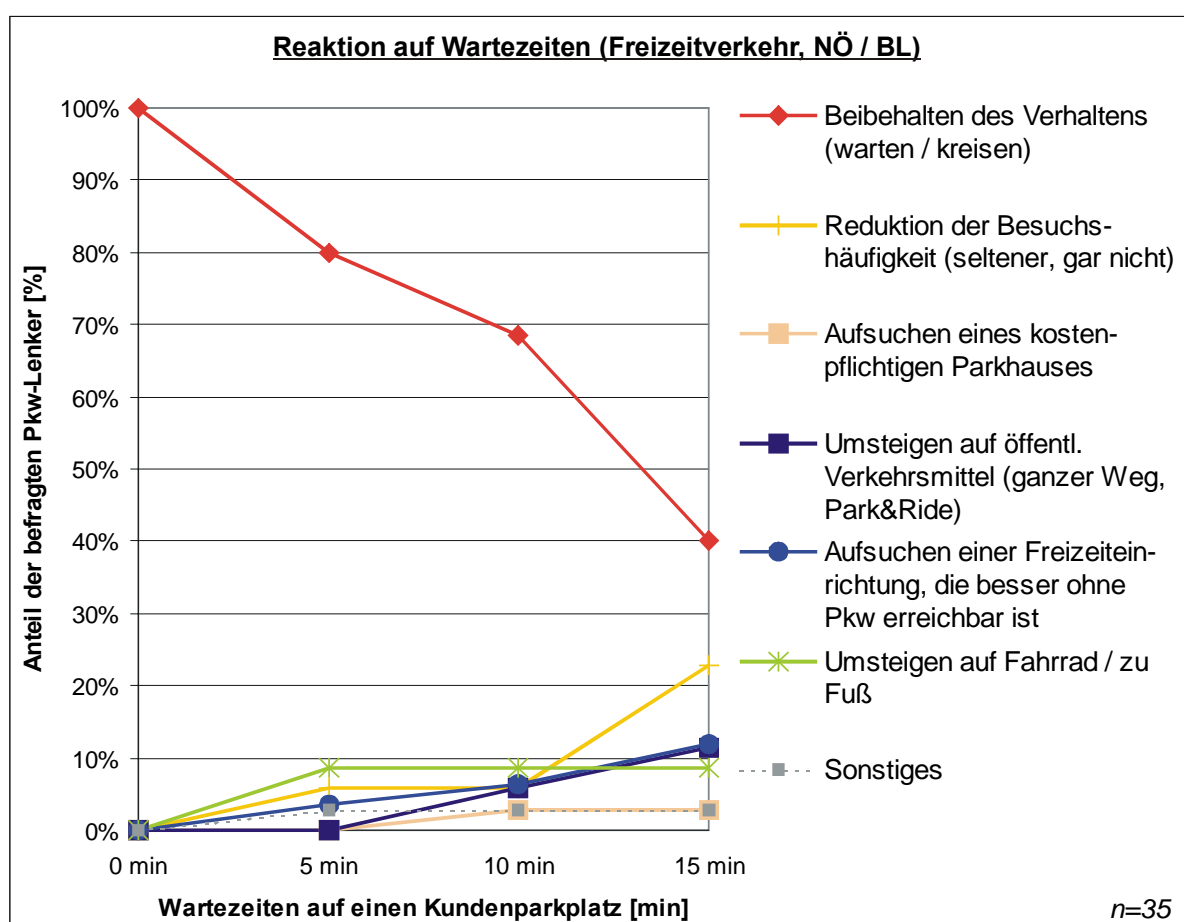


Abb. 2-18: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel NÖ / BL in Abhängigkeit der Wartezeit (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)

Um die Auswirkungen der Verhaltensänderungen der Befragten infolge der erstellten Szenarien auf die Anzahl der Personenfahrten darzustellen, wurden die Antworten in die Kategorien „motorisierter Individualverkehr“ (MIV), „öffentlicher Verkehr“ (ÖV) und „nicht motorisierter Verkehr“ (NMV) zusammengefasst (Abb. 2-19). Die Zurechnung zu den einzelnen Verkehrsmitteln wurde analog zur Seite 31 gemacht. Aus der Grafik ist ersichtlich, dass bei einer Überlastung des Parkplatzes maximal 31 % der

Befragten (bei 15 min Wartezeit) auf öffentliche Verkehrsmittel bzw. auf das Fahrrad / zu Fuß umsteigen würden und gleichzeitig eine Reduktion der Personenfahrten um maximal 11 % zu erwarten wäre.

In der Gruppe der Befragten mit dem Wegzweck Freizeit mit Zielorten in Niederösterreich / Burgenland war die Bereitschaft der befragten Netz- / Zeitkartenbesitzer, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, grundsätzlich höher als jene der ‚Nichtbesitzer‘.

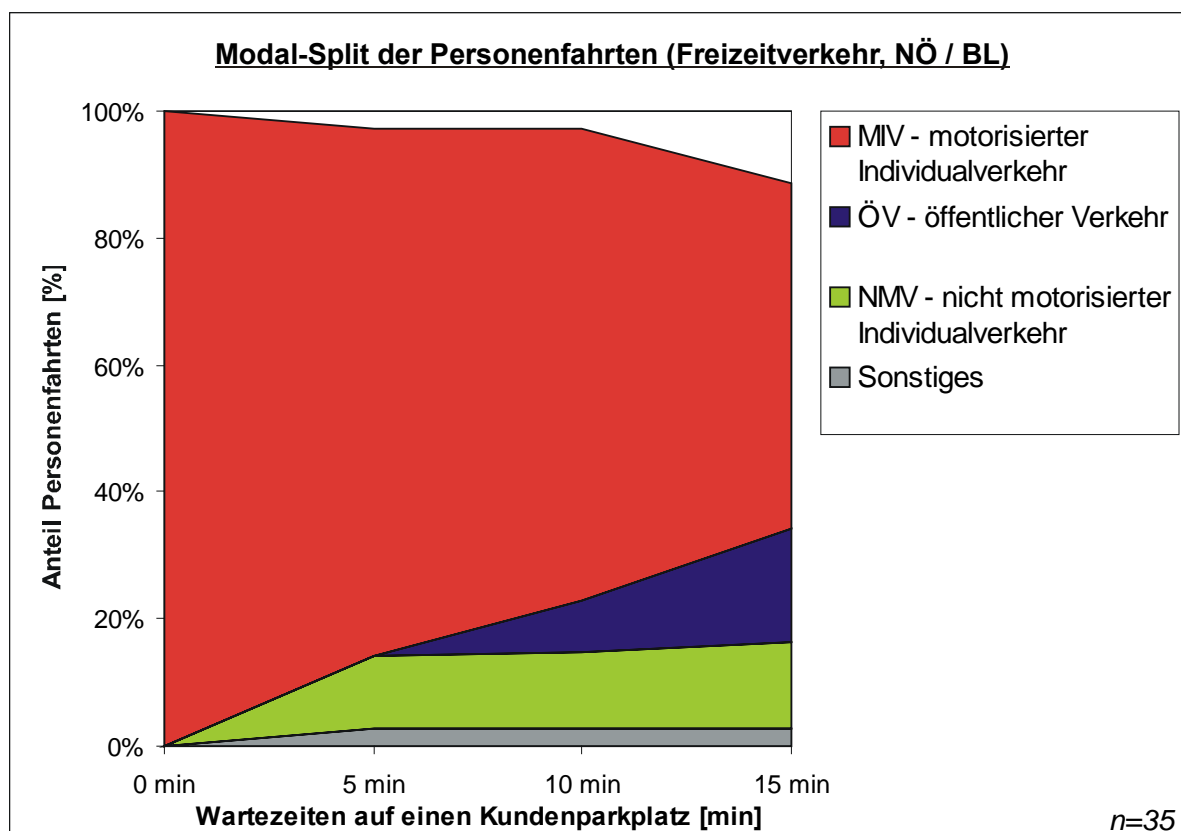


Abb. 2-19: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel NÖ / BL in Abhängigkeit der Wartezeit (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)

Freizeitverkehr – Vergleich Wien und Niederösterreich / Burgenland

Im **Vergleich** der Reaktionen für **Zielorte in Wien und Zielorten in Niederösterreich bzw. im Burgenland** auf die zu der Maßnahme „Stellplatzobergrenzen“ zugehörigen Szenarien zeigen sich sehr ähnliche Tendenzen.

Die Befragten mit ihren Wohnorten in Niederösterreich bzw. im Burgenland, gaben etwas längere Reisezeiten bis zum Zielort an als die Wiener (Kapitel 2.3.1). Ihre zuletzt ausgeführte Pkw-Fahrt mit dem Zweck Freizeit lag im Durchschnitt länger (ca. 45 Tage; Wien: ca. 19 Tage) zurück, was auf eine geringere Besuchshäufigkeit von Freizeiteinrichtungen infolge des geringeren Angebots und damit auf einen individuell höher empfundenen Erlebniswert des Besuchs schließen lassen kann. Zusätzlich ist zu beachten, dass die Freizeitgestaltung besonders in ländlich geprägten Regionen

ebenso in Form von Ausflügen in die Natur (Waldspaziergänge etc.) erfolgen kann und derartige Zielorte nicht Gegenstand der Befragung waren. Grundsätzlich kann für die Region außerhalb Wiens von einer vergleichsweise schlechteren Erschließung der aufgesuchten Einrichtungen mit dem öffentlichen Verkehr ausgegangen werden. Trotz dieser Randbedingungen, welche eine höhere Wartebereitschaft der Niederösterreicher / Burgenländer erwarten lassen könnten, konnten keine eindeutigen Abhängigkeiten von der Fahrzeit oder der Besuchshäufigkeit nachgewiesen werden.

Berufspendlerverkehr

Die befragten Berufspendler, die einen Pkw-Stellplatz am Firmengelände nutzten, wurden vor das Szenario gestellt, dass sie wegen Überlastung des Firmenparkplatzes keinen Stellplatz für ihr Auto zur Verfügung hätten. Mehr als die Hälfte (ca. 51 %) der Befragten reagierten auf dieses Szenario spontan mit der Antwort, auf den umliegenden Straßen zu parken, da am Zielort (Lage der Arbeitsstätte) ausreichend Parkplätze auf öffentlichem Grund vorhanden wären (Abb. 2-21).¹ Folgende Ergebnisse beinhalten die Zweitantworten der Befragten, welche als erste Reaktion „Auf der Straße parken“ nannten (Vorgangsweise siehe Kapitel 2.3.2, S. 29).

Die Reaktionen der Verkehrsteilnehmer und die Auswirkungen ihrer Verhaltensänderungen infolge des Szenarios auf den Modal-Split der Personenfahrten sind in Abb. 2-20 und Abb. 2-21 dargestellt.² Berufspendler, welche den Pkw nur gelegentlich nutzten, wurden nicht berücksichtigt.

- Mehr als die Hälfte (51 %) der Befragten gab an, auf eine derartige Situation mit einem Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zu reagieren. Davon würden 15 % eine Park&Ride-Möglichkeit nutzen.
- Das Umsteigen auf Fahrgemeinschaften wäre für 23 % eine Alternative.
- 10 % gaben an, dass sie auf das Fahrrad bzw. auf Rollschuhe umsteigen würden oder die Arbeitsstätte zu Fuß aufsuchen würden.
- Weiterhin mit dem Pkw zum Arbeitsplatz zu fahren und ein in der Nähe liegendes kostenpflichtiges Parkhaus aufzusuchen, wurde von 10 % angeführt.

¹ Diese Reaktion der befragten Pkw-Lenker bedeutet, dass infolge der Wartezeiten mit einer Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte zu rechnen ist, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

² Diese Ergebnisse entsprechen maximalen Potenzialen von Verhaltensänderungen, da die Reaktionen der Befragten auf die Szenarien unter der Vorgabe von bestimmten Voraussetzungen aufgezeichnet wurden: Die Befragten reagierten auf die Szenarien eventuell unter der Annahme, dass parallel zu den eingeführten Maßnahmen eine Anpassung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt und dass ein Parken auf öffentlichem Grund nicht möglich ist.

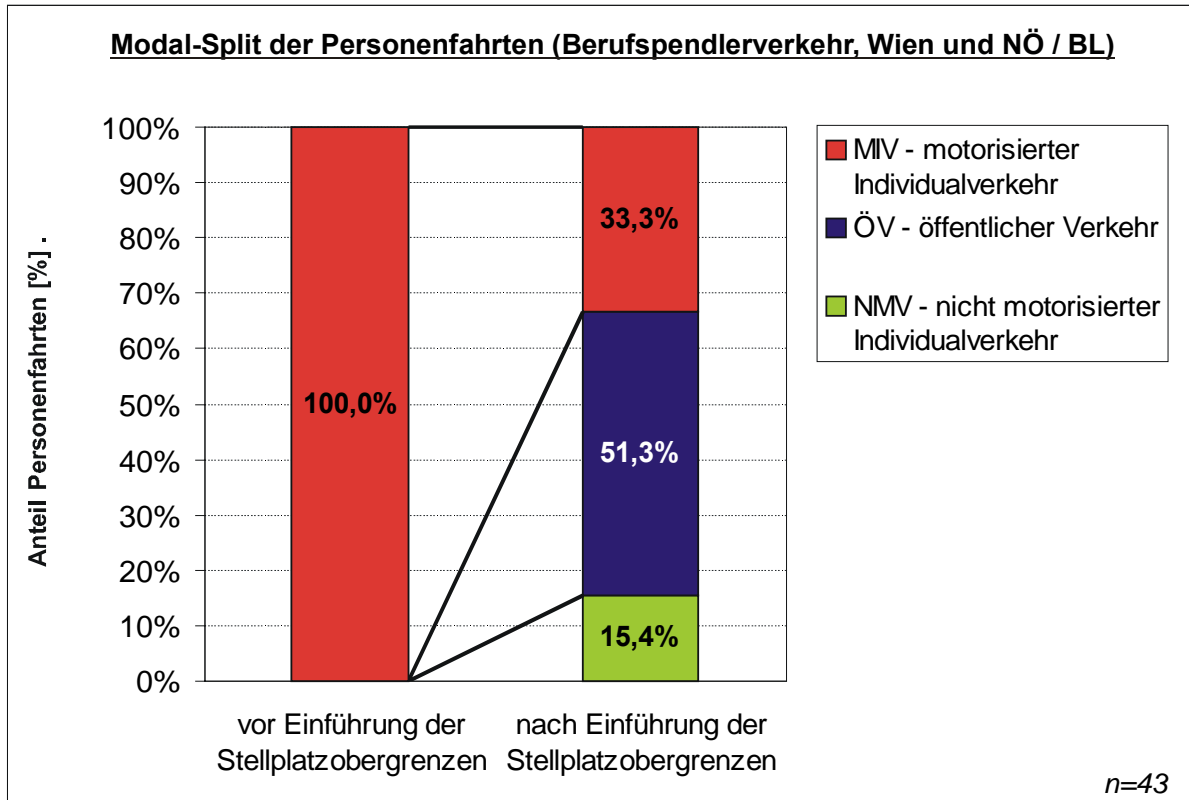


Abb. 2-20: Änderung des Modal-Split der Berufspendler nach Wien bzw. NÖ / BL infolge des Szenarios „überlasteter Firmenparkplatz“ (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Berufspendlerverkehr)

Berücksichtigung der Parkmöglichkeit auf öffentlichem Grund

Wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden, weichen mehr als die Hälfte der Berufspendler mit Pkw auf den öffentlichen Parkgrund aus (Abb. 2-21).

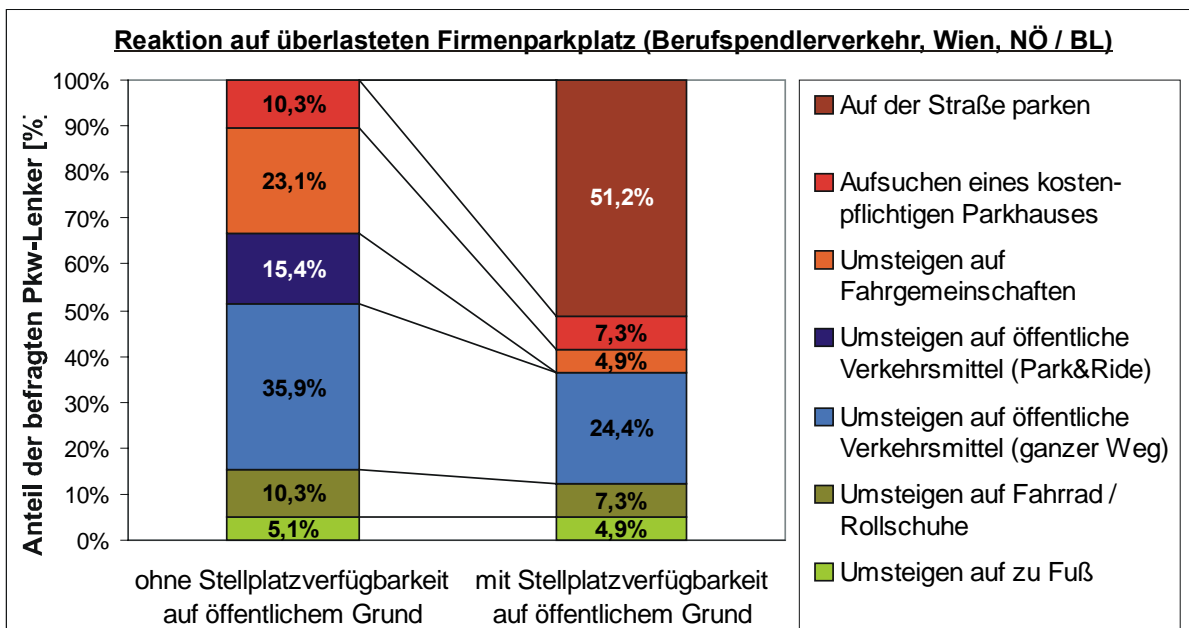


Abb. 2-21: Reaktion der Berufspendler nach Wien und NÖ / BL mit Pkw infolge der Überlastung des Firmenparkplatz am Fahrtziel ohne und mit freier Stellplatzverfügbarkeit auf öffentlichem Grund

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Interviews getrennt für die Zielorte Wien und Zielorte Niederösterreich / Burgenland dargestellt. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass infolge der Aufteilung nach Zielorten relativ kleine Gruppen entstehen und die statistische Signifikanz der Aussagen gering ist.

Berufspendlerverkehr – Wien

Als erste Reaktion auf das Szenario geben 50 % der Berufspendler nach **Wien** an, auf den umliegenden Straßen zu parken, da am Zielort (Lage der Arbeitsstätte) genügend Parkplätze auf öffentlichem Grund vorhanden wären.¹ Die folgenden Ergebnisse berücksichtigen die Zweitantworten der Befragten, die als erste Reaktion „Auf der Straße parken“ nannten (Vorgangsweise siehe Kapitel 2.3.2, S. 29).

- Von den Berufspendlern, die für ihren Arbeitsplatz in Wien haben, gaben mehr als die Hälfte (55 %) an, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Davon würden 5 % Park&Ride-Möglichkeiten nutzen.
- Fahrgemeinschaften mit Kollegen würden 20 % bilden.
- 10 % würden zu Fuß zur Arbeit gehen.
- 5 % würden Rollschuhe nutzen².
- 10 % würden mit dem Pkw ein in der Nähe der Arbeitsstätte liegendes kostenpflichtiges Parkhaus aufsuchen.

Innerhalb der Erhebung besaßen 26 % aller in Niederösterreich bzw. im nördlichen Burgenland wohnhaften Personen ihren Arbeitsort in Wien.

Berufspendlerverkehr – Niederösterreich / Burgenland

Mehr als die Hälfte (ca. 53 %) der Berufspendler nach **Niederösterreich / Burgenland** reagierten auf das Szenario spontan damit, auf umliegenden Straßen zu parken, da am Zielort genügend Parkplätze auf öffentlichem Grund vorhanden wären.³ Die folgenden Ergebnisse schließen die Zweitantworten der Befragten mit ein, welche als erste Reaktion „Auf der Straße parken“ angaben (Vorgangsweise siehe Kapitel 2.3.2, S. 29).

Für Zielorte in Niederösterreich bzw. im Burgenland reagieren

- 30 % der Berufspendler mit einem Umsteigen auf Park&Ride.

¹ Diese Reaktion der befragten Pkw-Lenker bedeutet, dass infolge der Wartezeiten mit einer Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte zu rechnen ist, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

² Ein Umsteigen auf das Fahrrad wurde von den Befragten Berufspendlern mit Pkw nach Wien interessanterweise in keinem Fall als Reaktion auf das Szenario genannt.

³ Diese Reaktion der befragten Pkw-Lenker bedeutet, dass infolge der Wartezeiten mit einer Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte zu rechnen ist, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

- 20 % der Befragten steigen auf öffentliche Verkehrsmittel für den ganzen Weg um, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen.
- Ein Viertel der Interviewten bildet Fahrgemeinschaften mit Kollegen.
- 15 % steigen auf das Fahrrad um.
- 10 % suchen ein Parkhaus auf.

Innerhalb der Erhebung besaßen ca. 6 % aller befragten Wiener ihren Arbeitsort in Niederösterreich bzw. im Burgenland.

Berufspendlerverkehr – Vergleich Wien und Niederösterreich / Burgenland

Im **Vergleich** zwischen den **Arbeitsplatzstandorten Wien bzw. Arbeitsplatzstandorten Niederösterreich / Burgenland** zeigen sich deutliche Unterschiede innerhalb der Reaktionen der Berufspendler. So ist für die Gruppe, die in Niederösterreich / Burgenland arbeitet, das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel für den ganzen Weg deutlich weniger häufig eine Alternative zum Pkw. Park&Ride-Angebote spielen hingegen eine sehr große Rolle. Dies erklärt sich durch die schlechtere Erschließung der Wohnstandorte durch den öffentlichen Verkehr.

2.3.3 Stellplatzgebühren für Benutzer von Kunden- / Firmenparkplätzen

Zur Abschätzung der Wirkung der Einführung von Gebühren, welche verpflichtend vom Betreiber auf dem zugehörigen Parkplatz eingehoben werden, wurden die Verkehrsteilnehmer, welche zum Einkauf bzw. zum Aufsuchen einer Freizeiteinrichtung ihren Pkw nutzen, nach ihrer Reaktion auf eine Stellplatzgebühr von 0,80 €, 1,30 € bzw. 1,80 € pro angefangener Stunde befragt. Den Befragten wurde ihre zuletzt durchgeführte Pkw-Fahrt zu einer Verkaufsstätte vor Augen gehalten, um die Befragung auf ein konkretes Fallbeispiel mit seinen Rahmenbedingungen zu beziehen. Berufspendler, welche zum Aufsuchen ihres Arbeitsplatzes regelmäßig den Pkw nutzen, wurden mit der Einführung von Parkdauerkarten mit einer Kostenhöhe von 60 €, 80 € bzw. 100 € pro Monat konfrontiert.

Für die Befragung wurde davon ausgegangen, dass die Maßnahme flächendeckend eingeführt wird und dass an allen Zielorten, welche vom Einkaufs- bzw. Freizeitverkehr angesteuert wurden, die gleiche Situation gegeben ist. Ein Ausweichen der befragten Pkw-Lenker auf ein anderes Geschäft infolge des abgebildeten Szenarios, um die Gebühren zu sparen, stellt also keine mögliche Reaktionsmöglichkeit dar. Zudem wurde der Verkehrsteilnehmer, welcher als erste Reaktion auf das Szenario angab, „Auf der Straße zu parken“, angehalten, sich in die Situation hineinzuversetzen, dass der öffentliche Parkraum vollkommen ausgelastet bzw. die gleiche Gebühr zu zahlen ist. Dies entspricht der Annahme, dass parallel zur Einführung der Maßnahme der Stellplatzobergrenzen auf privatem Grund von verkehrserregenden Anlagen Maßnahmen auf öffentlichem Grund zur Reduktion des Pkw-Verkehrsaufkommens durch Bewirtschaftung oder Reduktion der Stellplätze eingeführt würden.

Einkaufsverkehr

Als erste Reaktion auf Parkgebühren am Kundenparkplatz reagieren bis 23 % (bei 1,80 €/ h) der Befragten mit der Antwort, im Bereich der umliegenden Straßen zu parken, da am Zielort genügend Parkplätze vorhanden sind.¹ Die folgenden Ergebnisse berücksichtigen die Zweitantworten der Befragten, die als erste Reaktion „Auf der Straße parken“ angaben (Vorgangsweise siehe Kapitel 2.3.3, S. 51).

Auf die Konfrontation der Befragten, auf dem Parkplatz einer Verkaufsstätte Parkgebühren zu zahlen, reagieren die Interviewten in Abhängigkeit der Höhe der Gebühren wie folgt (Abb. 2-22):²

- Die Befragten ändern zunehmend ihre Einkaufsgewohnheiten derart, dass sie die Häufigkeit des Einkaufs reduzieren und gleichzeitig größere Mengen einkaufen (10 % bei 0,80 €/ h bis zu 23 % bei 1,80 €/ h), um bei den Parkgebühren zu sparen.
- Ein im Vergleich dazu deutlich geringerer Teil (3 % bei 0,80 €/ h bis zu 8 % bei 1,80 €/ h) würde als Folge der Gebühreneinhebung ein anderes Geschäft mit dem Pkw aufsuchen, das ein günstigeres Warenangebot hat. Das Sparen beim Einkauf wurde dabei lediglich in zwei Interviews angeführt.
- Weitere Reaktionen stellen das Zu-Fuß-Gehen bzw. das Umsteigen auf das Fahrrad (zusammen 11 % bis 16 %) sowie die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln (3 % bei 0,80 €/ h bis 9 % bei 1,80 €/ h) dar.

¹ Diese Reaktion der befragten Pkw-Lenker bedeutet, dass infolge der Parkgebühren mit einer Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte zu rechnen ist, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

² Die angegebenen Werte entsprechen maximalen Potenzialen von Verhaltensänderungen, da die Reaktionen der Befragten auf die Szenarien unter der Vorgabe von bestimmten Voraussetzungen aufgezeichnet wurden: Es wurde vorausgesetzt, dass ein Parken auf öffentlichem Grund nicht möglich wäre. Zudem gaben die Befragten ihre Reaktion auf die Szenarien eventuell unter der Annahme an, dass parallel zu den eingeführten Maßnahmen eine Anpassung des Angebots mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die Erhebung im Monat Februar mit winterlichen Bedingungen durchgeführt wurde, die eine Nutzung des nicht motorisierten Verkehrs unattraktiver macht, als in der wärmeren Jahreszeit.

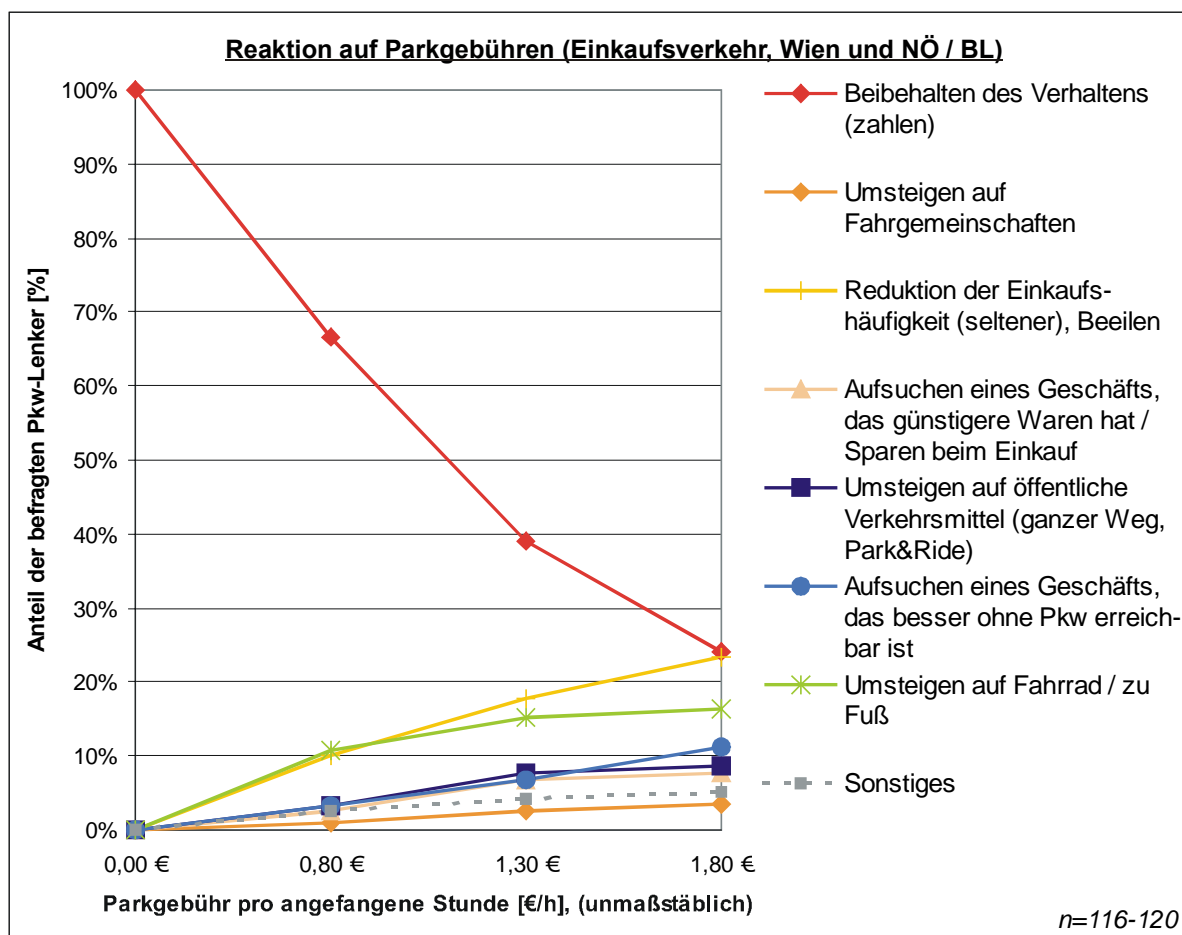


Abb. 2-22: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit dem Wegzweck Einkauf in Wien bzw. NÖ / BL auf Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr)

In Abb. 2-23 sind die Reaktionen der befragten Verkehrsteilnehmer auf die Parkgebühren nach Verkehrsmitteln kategorisiert. Unter die Kategorie „motorisierter Individualverkehr“ (MIV) sind die Antworten „Beibehalten des Verhaltens“, „Aufsuchen eines Geschäfts, das günstigere Waren hat“, „Umsteigen auf Fahrgemeinschaften“ und zur Hälfte der Anteil der Befragten mit der Reaktion „Reduktion des Einkaufshäufigkeit“ zusammengefasst. Daraus ergibt sich eine Abminderung der Personenfahrten mit zunehmender Höhe der Parkgebühren. Die Reaktion „Aufsuchen eines Geschäfts, das besser ohne Pkw zu erreichen ist“ wurde anteilig (nach dem jeweiligen Verhältnis von NMV zu ÖV) auf die Verkehrsmittelwahl „Öffentliche Verkehrsmittel“ (ÖV) und „Nicht motorisierter Verkehr“ (NMV) aufgeteilt. Bei der Einführung von Parkgebühren auf den Kundenparkplätzen von Verkaufsstätten in Höhe von 0,80 € je angefangener Stunde ist mit einem Umsteigeeffekt auf zu Fuß bzw. auf öffentliche Verkehrsmittel von maximal 18 % zu rechnen. Dieser Anteil erhöht sich bei einer Gebührenhöhe von 1,30 € pro Stunde auf maximal 30 % und bei Parkgebühren von 1,80 € pro Stunde auf maximal 36 %.

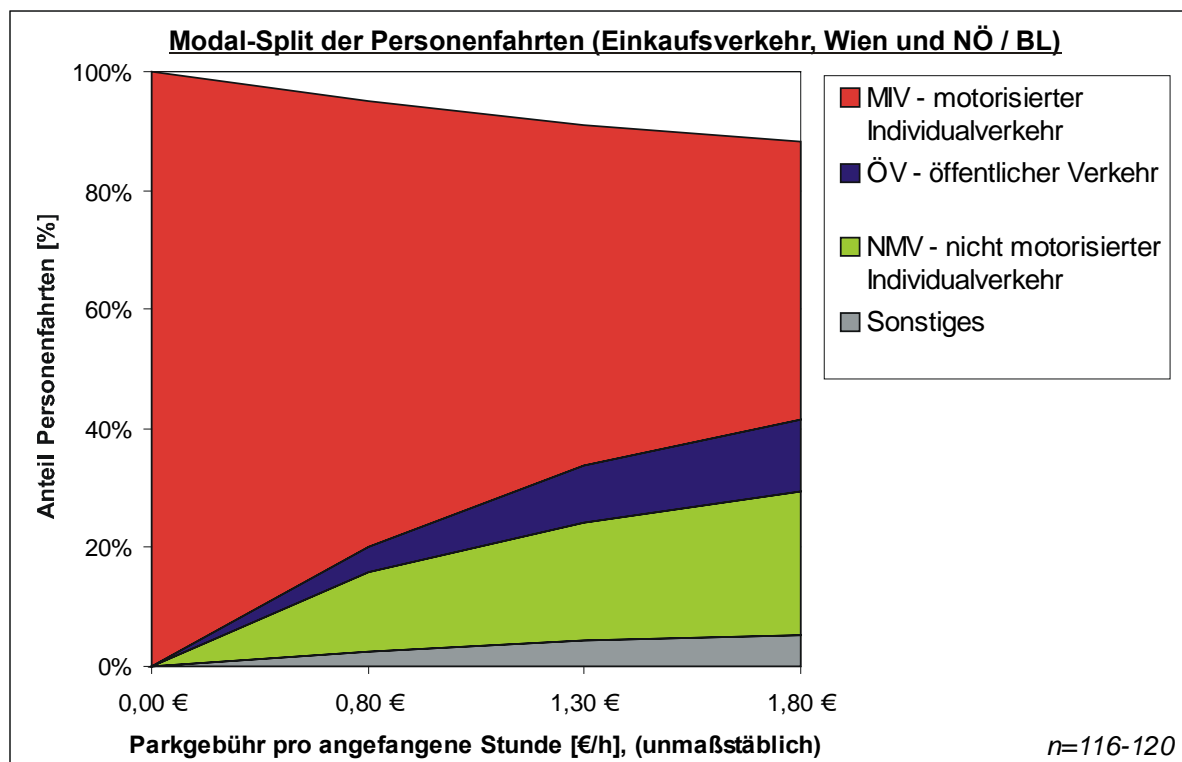


Abb. 2-23: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Einkauf in Wien bzw. NÖ / BL in Abhängigkeit der Höhe der Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr)

Von der Gruppe der Befragten im gesamten Untersuchungsraum, welche die Bereitschaft zeigte, auch 1,80 €/h für einen Kundenparkplatz am Geschäft zu zahlen (Zielorte Wien 20 %; Zielorte Niederösterreich / Burgenland ca. 29 %), gab die Hälfte an, eine Gebühr von bis zu 3,00 €/h in Kauf zu nehmen. Für ein Viertel stellte jedoch 1,80 €/h den maximalen Preis dar. Die Ergebnisse ließen erkennen, dass, je näher die angegebene Aufenthaltszeit im Geschäft eine volle Stunde erreicht, die Zahlungsbereitschaft der Befragten steigt. Je höher die Fahrzeit und somit die Entfernung der Befragten zum Zielort ist, desto größer ist auch ihre Bereitschaft, die Parkgebühren zu zahlen und desto deutlich weniger Personen reagierten mit einem Umsteigen auf das Fahrrad bzw. auf zu Fuß.

Korrelationen der Antworten mit soziodemografischen Merkmalen

Die Auswertung ergab, dass mehr Männer im Untersuchungsraum infolge der Parkgebühren mit einem Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel reagieren, hingegen deutlich mehr Frauen auf zu Fuß bzw. auf das Fahrrad umsteigen oder ihre Einkaufshäufigkeit reduzieren. Unter Berücksichtigung des Alters war festzustellen, dass ältere Leute häufiger ein anderes Geschäft aufsuchen würden, das günstigere Warenangebote hat bzw. beim Einkauf sparen.

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Erhebung getrennt für die Zielorte der abgefragten Wege aufgeführt. Es wurden Zielorte Wien und Niederösterreich / Burgen-

land unterschieden. Es ist zu beachten, dass infolge dieser Aufteilung relativ kleine Gruppen entstehen und somit die statistische Signifikanz der Aussagen zurückgeht.

Einkaufsverkehr – Wien

Auf Parkgebühren am Kundenparkplatz reagierten bis zu ca. 19 % (bei 1,80 €/h) der Befragten mit Zielorten in **Wien** spontan mit der Antwort, im Bereich der umliegenden Straßen zu parken, da am Zielort genügend Parkplätze vorhanden wären.¹ In den folgenden Ergebnissen sind die Zweitantworten der Befragten berücksichtigt, die als erste Reaktion „Auf der Straße parken“ nannten (Vorgangsweise siehe Kapitel 2.3.3, S. 51).

Die Erhebung ergab, dass mit ansteigender Höhe der Parkgebühren die Befragten mit Zielorten in Wien unterschiedlich reagieren würden. Die Aufenthaltszeit in den angefahrenen Geschäften in Wien blieb in 94 % der Fälle unter einer Stunde.

- Mit ansteigender Höhe der Parkgebühren würden die Befragten ihren Einkauf zunehmend zu Fuß erledigen (maximal 25 % bei 1,80 €/h) (Abb. 2-24).² Dabei ist bereits eine sehr deutliche Reaktion bei einer Gebühr von 0,80 € zu erwarten (maximal 15 %).
- Mit steigender Gebühr steigt der Anteil der befragten Pkw-Lenker, welcher mit einem Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel reagieren würde (maximal 11 % bei 1,80 €/h).
- Mit gleicher Tendenz wurden als Reaktion sowohl die Reduktion der Häufigkeit des Einkaufs genannt bei gleichzeitiger Erhöhung des Einkaufsvolumens, als auch das Aufsuchen eines anderen Geschäfts, welches besser ohne Pkw zu erreichen wäre. Die Möglichkeit, durch eine Beschleunigung des Einkaufsvorgangs Parkgebühren zu sparen, wurde lediglich von zwei der Befragten in Erwägung gezogen.

¹ Diese Reaktion bedeutet eine Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte infolge der Parkgebühren, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

² Die angegebenen Werte entsprechen maximalen Potenzialen von Verhaltensänderungen, da die Reaktionen der Befragten auf die Szenarien unter der Vorgabe von bestimmten Voraussetzungen aufgezeichnet wurden: Es wurde vorausgesetzt, dass ein Parken auf öffentlichem Grund nicht möglich wäre. Zudem gaben die Befragten ihre Reaktion auf die Szenarien eventuell unter der Annahme an, dass parallel zu den eingeführten Maßnahmen eine Anpassung des Angebots mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die Erhebung im Monat Februar mit winterlichen Bedingungen durchgeführt wurde, die eine Nutzung des nicht motorisierten Verkehrs unattraktiver macht, als in der wärmeren Jahreszeit.

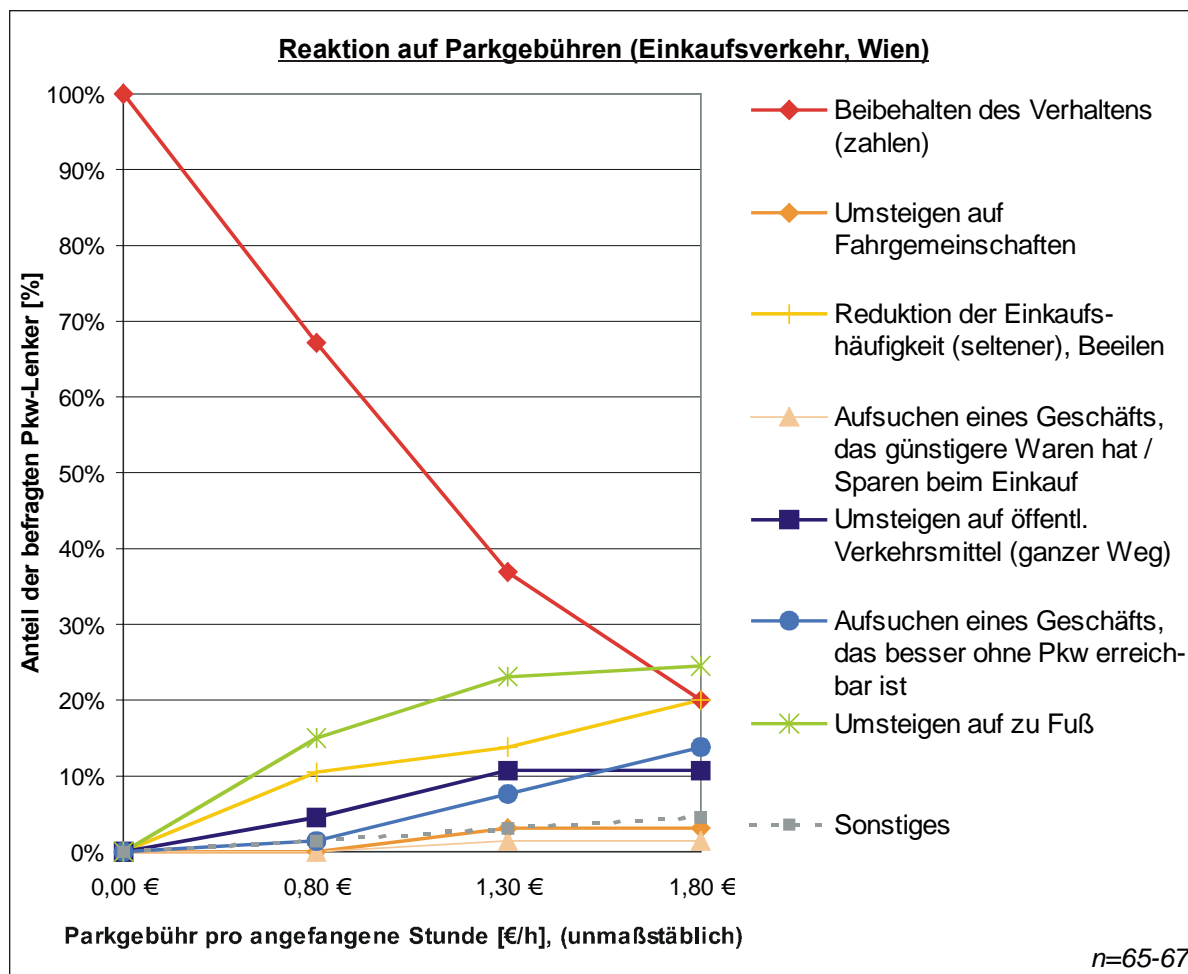


Abb. 2-24: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Einkauf in Wien auf Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr)

In der Abb. 2-25 wurden die Reaktionen der Verkehrsteilnehmer nach Verkehrsmittel kategorisiert. Die Zurechnung zu den einzelnen Verkehrsmitteln wurde analog zur Seite 54 gemacht. Bei der Einführung einer Parkgebühr von 0,80 € je angefangener Stunde ist mit einem Umsteigeeffekt auf zu Fuß bzw. öffentliche Verkehrsmittel von maximal 21 % der Befragten zu rechnen. Dieser Anteil würde sich bei einer Gebührenhöhe von 1,30 € pro Stunde auf maximal 42 % erhöhen und bei Parkgebühren von 1,80 € pro Stunde auf maximal 51 % steigen. Dabei ist der Anteil derjenigen, welche auf zu Fuß umsteigen würden, deutlich höher als die zu verzeichnende Reaktion „Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel“. Dieses Ergebnis wird dadurch gestützt, dass nahezu zwei Drittel (64 %) der Befragten mit Zielorten in Wien eine Pkw-Fahrzeit zwischen Wohnsitz und dem Zielort von bis zu 10 min angab.

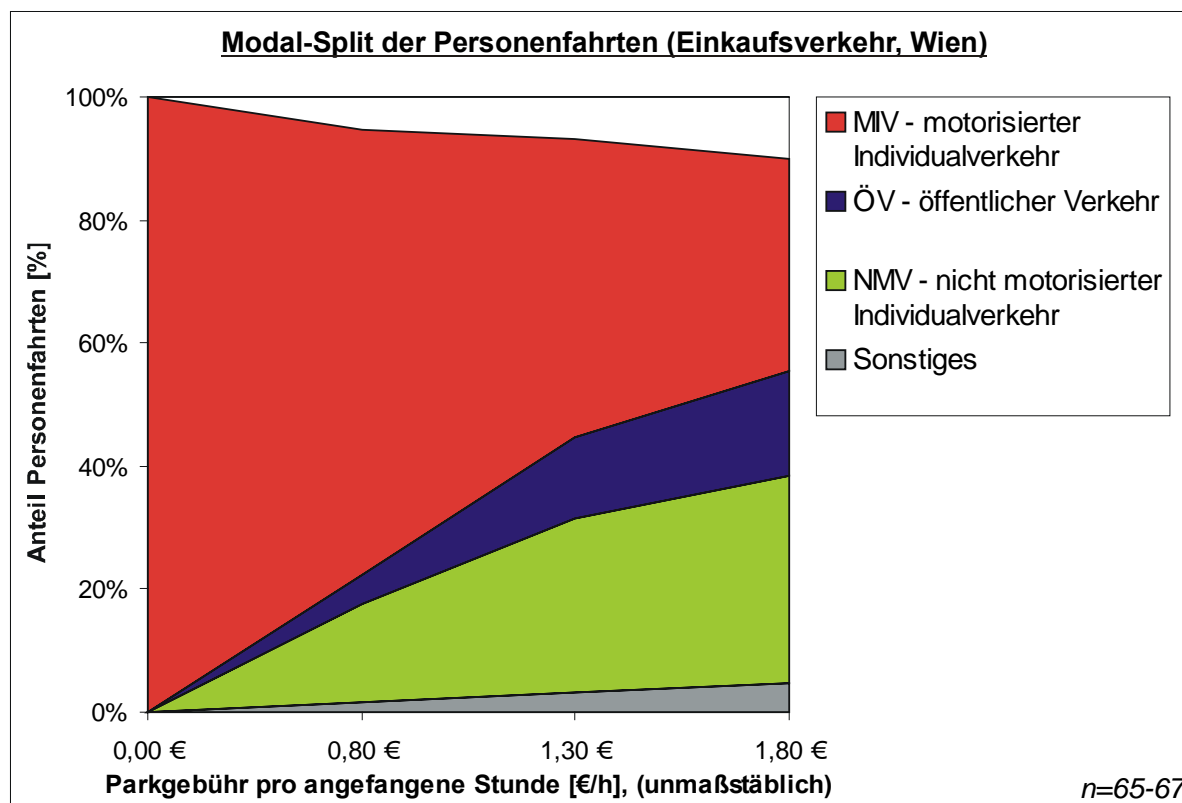


Abb. 2-25: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Einkauf in Wien in Abhängigkeit der Höhe der Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr)

Einkaufsverkehr – Niederösterreich / Burgenland

Als erste Reaktion auf unterschiedlich hohe Parkgebühren am Kundenparkplatz reagierten bis zu ca. 29 % (bei 1,80 €/h) der interviewten Pkw-Lenker mit Zielorten in **Niederösterreich bzw. dem Burgenland** mit der Antwort, im Bereich der umliegenden Straßen zu parken, da am Zielort (Lage des Geschäftes, das im Rahmen der letzten Fahrt mit dem Pkw angesteuert wurde) genügend Parkplätze vorhanden wären.¹ Die folgenden Ergebnisse Abb. 2-26 schließen die Zweitantworten der Befragten mit ein, die als erste Reaktion „Auf der Straße parken“ angaben (Vorgangsweise siehe Kapitel 2.3.3, S. 51).²

- Mit steigender Höhe der abgefragten Parkgebühren würden die Befragten ihre Einkaufsgewohnheiten dahingehend ändern, dass sie die Häufigkeit des Einkaufs reduzieren würden bei gleichzeitiger Erhöhung des Einkaufsvolumens (maximal

¹ Diese Reaktion bedeutet eine Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte infolge der Parkgebühren, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

² Die angegebenen Werte entsprechen maximalen Potenzialen von Verhaltensänderungen, da die Reaktionen der Befragten auf die Szenarien unter der Vorgabe von bestimmten Voraussetzungen aufgezeichnet wurden: Es wurde vorausgesetzt, dass ein Parken auf öffentlichem Grund nicht möglich wäre. Zudem gaben die Befragten ihre Reaktion auf die Szenarien eventuell unter der Annahme an, dass parallel zu den eingeführten Maßnahmen eine Anpassung des Angebots mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die Erhebung im Monat Februar mit winterlichen Bedingungen durchgeführt wurde, die eine Nutzung des nicht motorisierten Verkehrs unattraktiver macht, als in der wärmeren Jahreszeit.

28 % bei 1,80 €/ h) und ein anderes Geschäft aufsuchen würden, dass günstigere Waren hat (maximal 16 % bei 1,80 €/ h).

- Bei einer Erhöhung des abgefragten Betrags um 0,50 € bzw. um 1,00 € steigt die Zahl der Befragten, welche mit einer Verhaltensänderung reagieren würden, stark an. Die Aufenthaltszeit in den aufgesuchten Geschäften in Niederösterreich / Burgenland blieb in 82 % der Fälle unter einer Stunde.

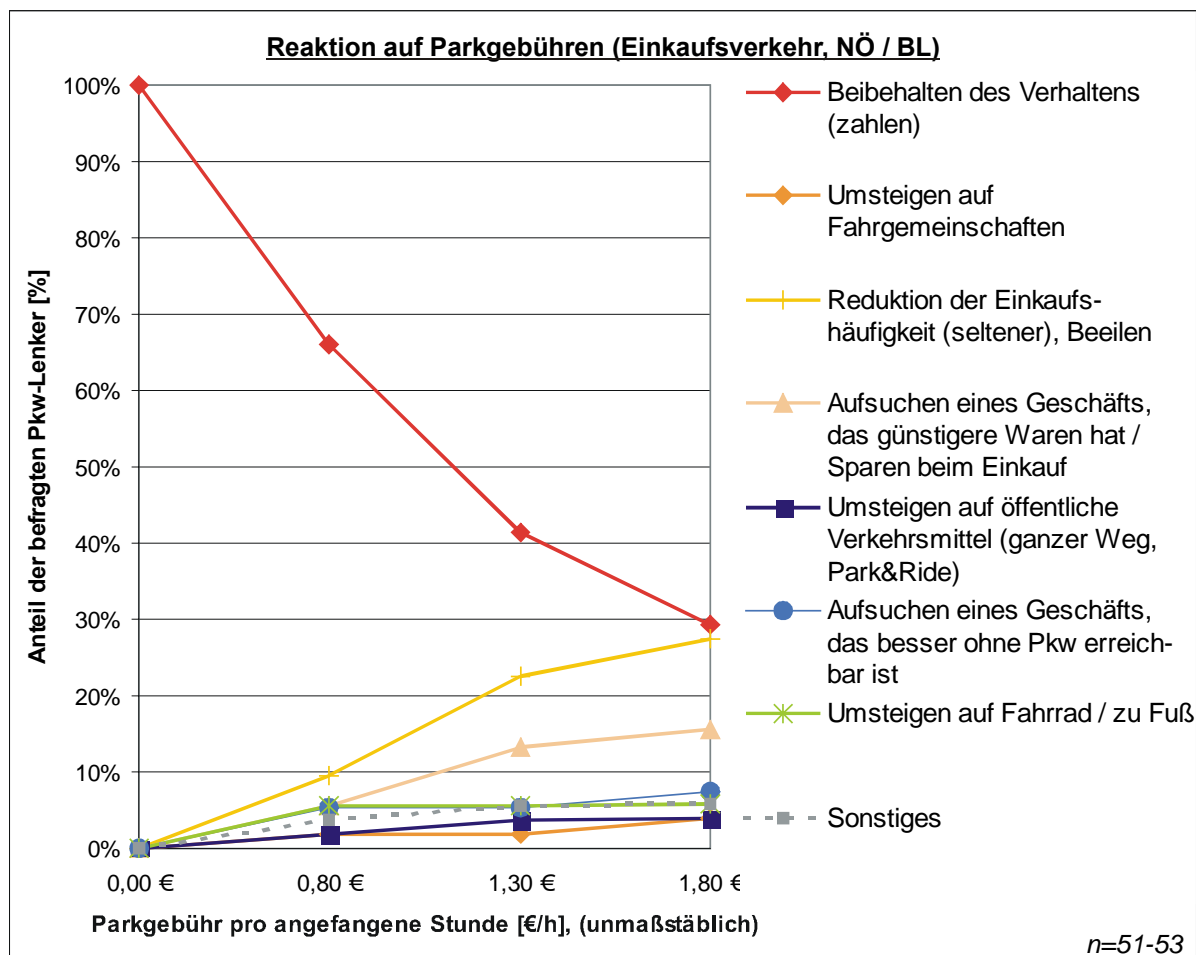


Abb. 2-26: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Einkauf in NÖ / BL auf Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr)

Von den im Rahmen der Erhebung erfahrenen Reaktionshäufigkeiten wurde auf die Auswirkung von Parkgebühren auf die Personenfahrten geschlossen (Abb. 2-27). Die Zurechnung zu den einzelnen Verkehrsmitteln erfolgte analog zur Seite 54. Die Zahl der Personenfahrten, welche mit dem Pkw zurückgelegt werden würden, reduziert sich bei der Einführung von Parkgebühren um maximal 22 % (bei 0,80 €/ h) bis zu 37 % (bei 1,80 €/ h). Mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) oder nicht motorisiert (NMV) zurückgelegte Personenfahrten würden sich gleichzeitig um 13 % (bei 0,80 €/ h) bzw. um 18 % (bei 1,80 €/ h) erhöhen, wobei das Verhältnis von ÖV zu NMV 1 zu 3 (bei 0,80 €/ h) bzw. 1 zu 1,5 (bei 1,80 €/ h) beträgt.

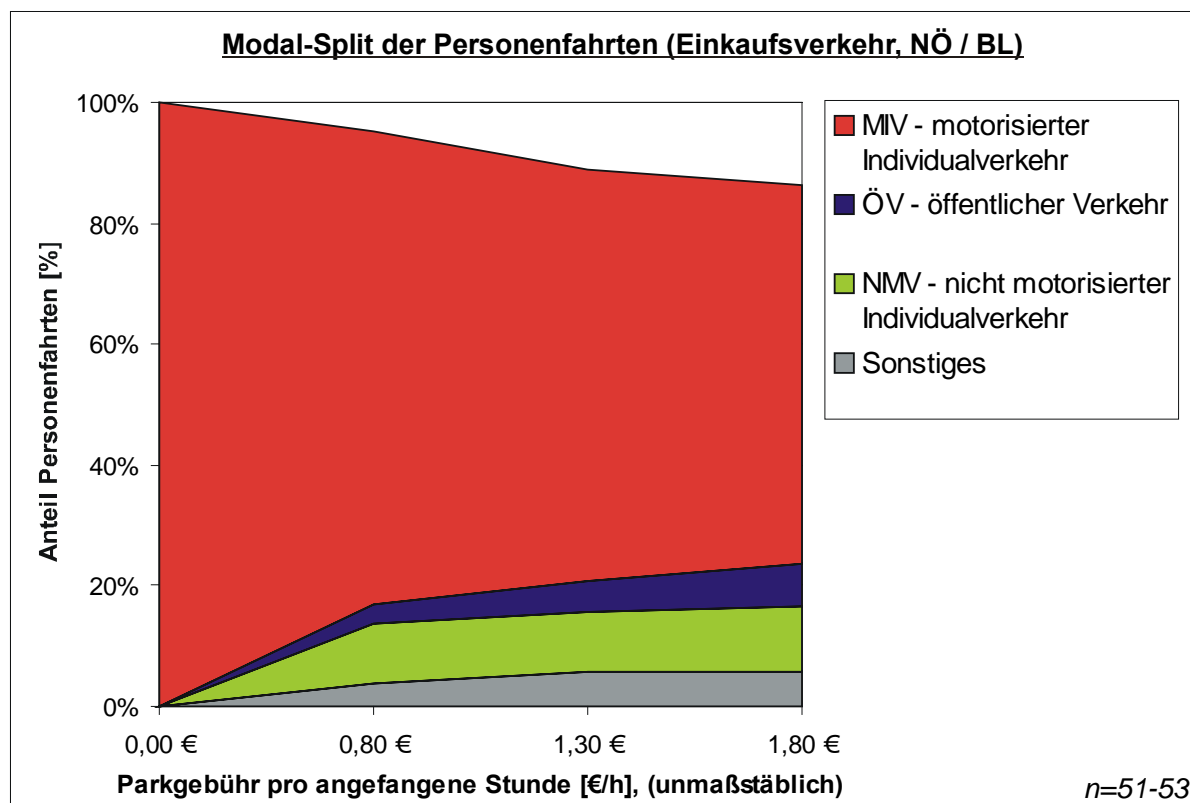


Abb. 2-27: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Einkauf in NÖ / BL in Abhängigkeit der Höhe der Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr)

Einkaufsverkehr – Vergleich Wien und Niederösterreich / Burgenland

Im **Vergleich** der Reaktionen der Befragten mit **Einkaufszielen in Wien und Einkaufszielen in Niederösterreich bzw. im Burgenland** ergeben sich deutliche Unterschiede: Infolge der wesentlich besseren Anbindung der Verkaufsstätten an den öffentlichen Verkehr sowie das vergleichsweise größere Angebot an Verkaufsstätten, ist die Bereitschaft der Interviewten mit dem Fahrtziel Wien, den Weg Einkauf infolge der Gebühren nicht mit dem Pkw zurückzulegen, deutlich höher als für den restlichen Teil der Befragten: Mehr als doppelt so viele Befragte würden zu Fuß gehen (NMV) oder auf öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) umsteigen. Das Verhältnis ÖV zu NMV beträgt dabei für Befragte mit Zielorten in Wien bis 1 zu 3 (bei 0,80 €/h), was durch die innerstädtisch kurzen Distanzen für die Einkaufswege ermöglicht wird, da der größte Teil der Befragten mit dem Zielort Wien ebenso seinen Wohnort in Wien aufweist. Die Bereitschaft der befragten Netz- / Zeitkartenbesitzer, für das Erreichen von Verkaufsstätten in Wien auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, war grundsätzlich höher als jene der ‚Nichtbesitzer‘. Das Verkehrsmittel Fahrrad wurde - im Gegensatz zu Befragten mit Fahrtziel NÖ / BL - von keinem der Befragten mit Fahrtziel Wien genannt. Aus den Ergebnissen für Zielorte in Niederösterreich bzw. dem Burgenland ist ersichtlich, dass weniger aus Gründen der höheren Akzeptanz der Parkgebühren, sondern vielmehr aufgrund mangelnder Alternativen die Befragten eher mit einer Änderung ihres Einkaufsverhaltens reagieren

würden (Großeinkäufe in größeren Abständen) oder andere Verkaufsstätten aufsuchen würden, welche ein günstigeres Warenangebot hätten, statt auf andere Verkehrsmittel umzusteigen. Demzufolge ist in diesen Regionen vermehrt mit einer Zielverlagerung der Kunden zu besser mit Bus oder Bahn erschlossenen bzw. preisgünstigeren Geschäften hin zu rechnen, welcher sich mit steigender Gebührenhöhe verstärken würde.

Freizeitverkehr

Auf Parkgebühren am Kundenparkplatz reagierten 13 % (bei 0,80 €/ h) bis zu 18 % (bei 1,80 €/ h) der Befragten spontan mit der Antwort, im Bereich der umliegenden Straßen zu parken, da dort genügend Parkplätze vorhanden wären.¹ Die folgenden Ergebnisse beinhalten die Zweitantworten der Befragten, die als erste Reaktion „Auf der Straße parken“ angaben (Vorgangsweise siehe Kapitel 2.3.3, S. 51).

Die Befragten mit Zielorten in Wien und Zielorten in Niederösterreich / im nördlichen Burgenland würden auf die Parkgebühren wie folgt reagieren (Abb. 2-28):²

- Infolge von Parkgebühren würde der überwiegende Teil (maximal 25 % bei 1,80 €/ h) mit einer Reduktion der Besuchshäufigkeit reagieren
- Je höher die Gebühren sind, desto mehr der Interviewten gehen zu Fuß oder steigen auf das Fahrrad (maximal 11 % bei 1,80 €/ h) oder auf öffentliche Verkehrsmittel (für den ganzen Weg oder Park&Ride) (maximal 16 % bei 1,80 €/ h) um.

¹ Diese Reaktion der befragten Pkw-Lenker bedeutet, dass infolge der Parkgebühren mit einer Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte zu rechnen ist, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

² Die angegebenen Werte entsprechen maximalen Potenzialen von Verhaltensänderungen, da die Reaktionen der Befragten auf die Szenarien unter der Vorgabe von bestimmten Voraussetzungen aufgezeichnet wurden: Es wurde vorausgesetzt, dass ein Parken auf öffentlichem Grund nicht möglich wäre. Zudem gaben die Befragten ihre Reaktion auf die Szenarien eventuell unter der Annahme an, dass parallel zu den eingeführten Maßnahmen eine Anpassung des Angebots mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die Erhebung im Monat Februar mit winterlichen Bedingungen durchgeführt wurde, die eine Nutzung des nicht motorisierten Verkehrs unattraktiver macht, als in der wärmeren Jahreszeit.

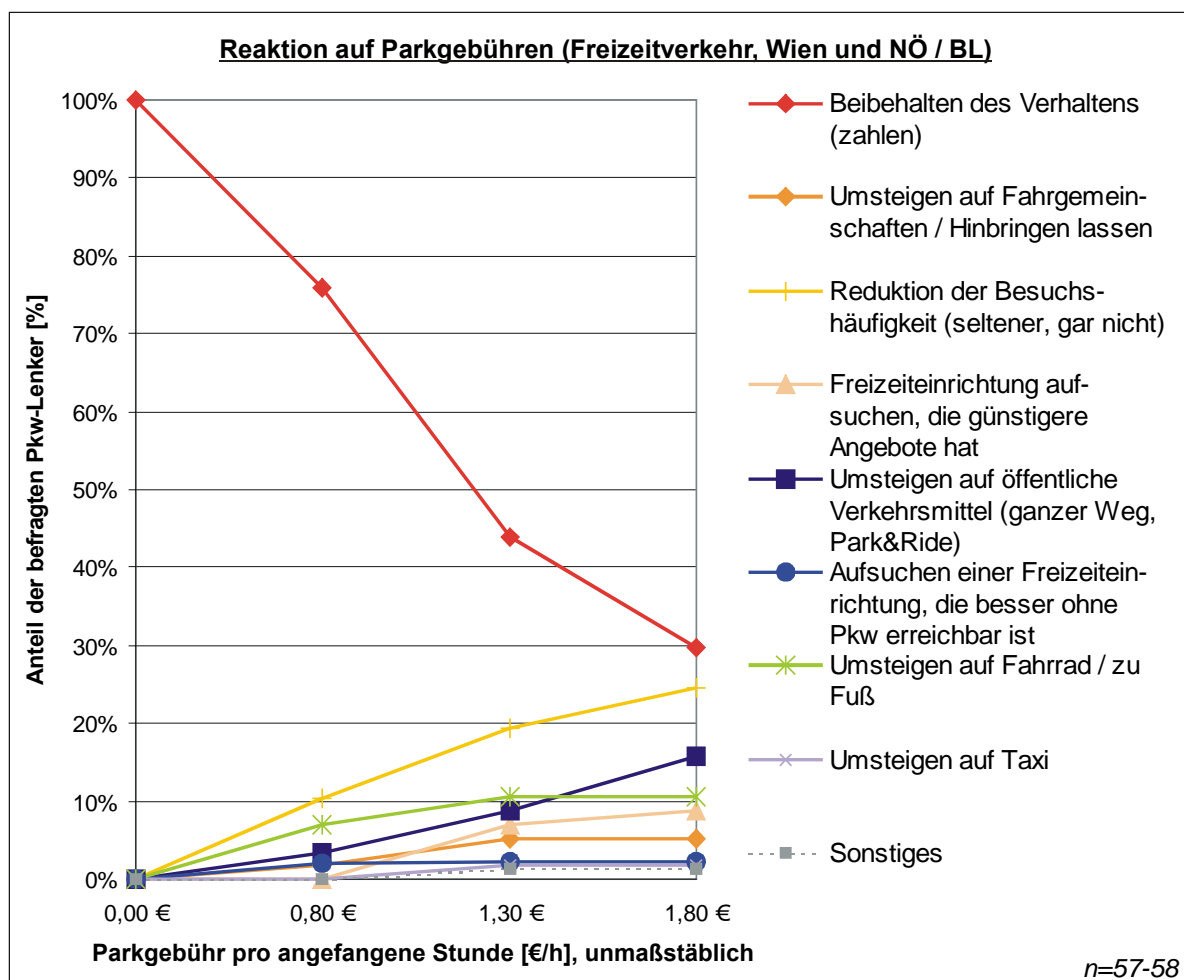


Abb. 2-28: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit dem Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel Wien bzw. NÖ / BL auf Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)

Zur Betrachtung der Auswirkungen von Parkgebühren auf den Modal-Split der Personenfahrten, wurden die Reaktionen der Befragten entsprechend ihrer Verkehrsmittelnutzung eingeteilt und zusammengefasst (Abb. 2-29). Die Zurechnung zu den einzelnen Verkehrsmitteln wurde analog zur Seite 54 gemacht. Es ist ersichtlich, dass sich mit zunehmender Gebührenhöhe der Modal-Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs bzw. des nicht motorisierten Verkehrs verschiebt. Der Anteil an Personenfahrten, welcher nicht motorisiert oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden würde, liegt zwischen maximal 12 % (bei 0,80 €/h) und maximal 28 % (bei 1,80 €/h).

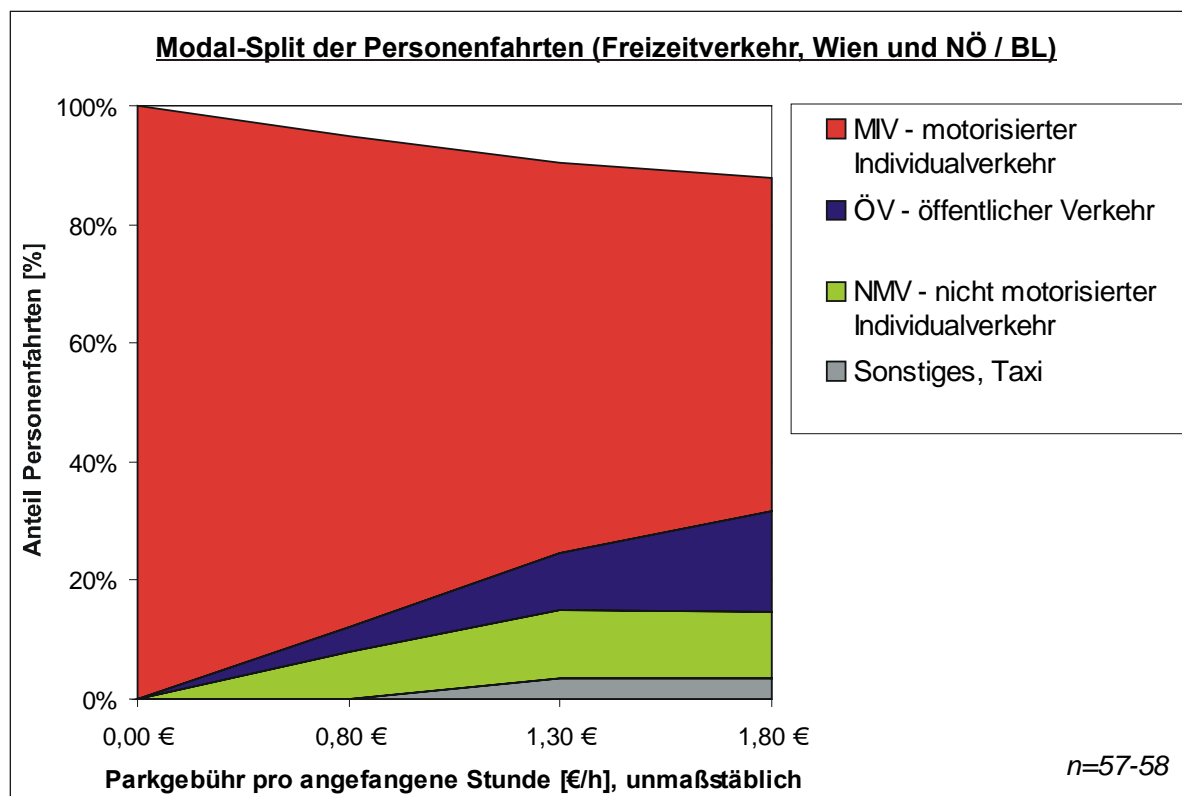


Abb. 2-29: Modal-Split der Personenfahrten mit dem Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel Wien bzw. NÖ / BL in Abhängigkeit der Höhe der Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)

Von der Gruppe der Befragten, welche 1,80 €/h akzeptieren, würden etwa zwei Drittel 2,00 €/h und noch 13 % bis zu 3,00 €/h zahlen. Es konnte festgestellt werden, dass die grundsätzliche Zahlungsbereitschaft derer, welche bis zu einer Stunde in der Freizeiteinrichtung verbrachten, deutlich geringer war als bei den Besuchern, welche sich dort länger aufhielten. Bei Aufenthaltszeiten von ein bis zu drei Stunden war die Zahlungsbereitschaft am größten.

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Erhebung getrennt für die Zielorte der abgefragten Wege aufgeführt. Es wurden Zielorte Wien und Niederösterreich / Burgenland unterschieden. Es ist zu beachten, dass infolge dieser Aufteilung relativ kleine Gruppen entstehen und somit die statistische Signifikanz der Aussagen zurückgeht.

Freizeitverkehr – Wien

Bis zu 13 % (bei 1,80 €/h) der Befragten mit Fahrtzielen in **Wien** reagierten mit der Antwort, im Bereich der umliegenden Straßen zu parken, da am Zielort genügend Parkplätze vorhanden wären.¹ Die folgenden Ergebnisse berücksichtigen die Zweit-

¹ Diese Reaktion bedeutet eine Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte infolge der Parkgebühren, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

antworten der Befragten, die als erste Reaktion „Auf der Straße parken“ nannten (Vorgangsweise siehe Kapitel 2.3.3, S. 51).

Die im Rahmen der Erhebung Befragten mit Fahrtzielen in Wien gaben folgende Reaktionen auf Parkgebühren an (Abb. 2-30):¹

- Mit zunehmender Gebührenhöhe würden die Interviewten vermehrt auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen (ganzer Weg bzw. Park&Ride) (maximal 27 % bei 1,80 €/h) oder zu Fuß gehen (maximal 14 % bei 1,80 €/h). Die Nutzung des Fahrrads kam für keinen der Teilnehmer der Umfrage in Frage.
- Ein weiterer Teil der Befragten würde die Intervalle seiner Besuche der Freizeiteinrichtung reduzieren (maximal 18 % bei 1,80 €/h), um die Gebühren für den Parkplatz zu sparen.

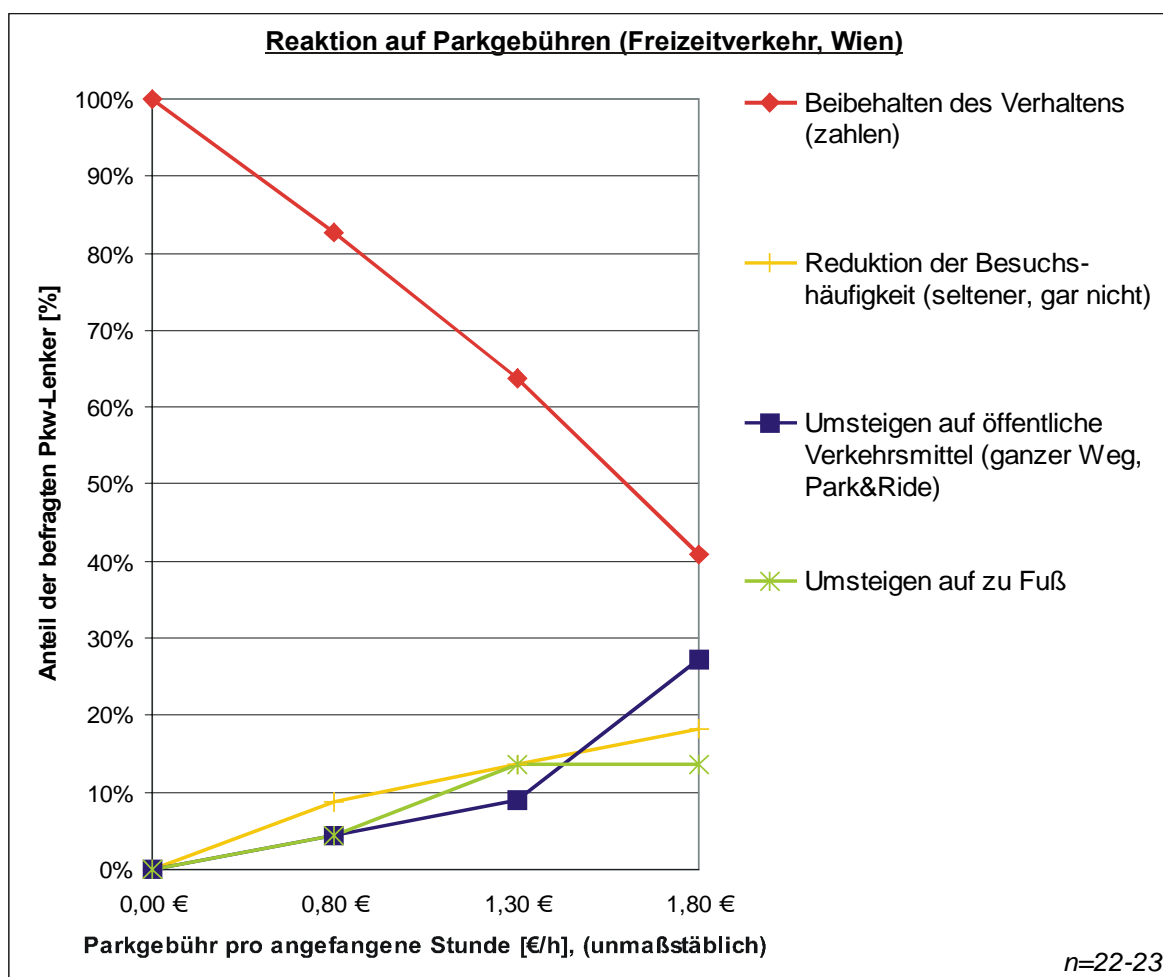


Abb. 2-30: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtzielen Wien auf Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)

¹ Die angegebenen Werte entsprechen maximalen Potenzialen von Verhaltensänderungen, da die Reaktionen der Befragten auf die Szenarien unter bestimmten Voraussetzungen erfasst wurden: Es wurde vorausgesetzt, dass Parken auf öffentlichem Grund nicht möglich wäre. Zudem antworteten die Befragten eventuell unter der Annahme, dass parallel zu den eingeführten Maßnahmen eine Anpassung des Angebots mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt. Zudem wurde die Erhebung im Monat Februar durchgeführt, was eine Nutzung des nicht motorisierten Verkehrs unattraktiver macht, als in der wärmeren Jahreszeit.

Zur Betrachtung der Auswirkungen von Parkgebühren auf den Modal-Split der Personenfahrten, wurden die Reaktionen der Befragten entsprechend ihrer Verkehrsmittelnutzung eingeteilt und grafisch dargestellt (Abb. 2-31). Die Zurechnung zu den einzelnen Verkehrsmitteln wurde analog zur Seite 54 gemacht. Es zeigt sich, dass vor allem ab einer Gebührenhöhe von 1,30 € pro angefangene Stunde mit einer erheblichen Verschiebung des Modal-Splits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs bzw. des nicht motorisierten Verkehrs zu rechnen ist. Zwischen den Gebührenhöhen 1,30 und 1,80 €/h ergeben sich wesentliche Zuwächse hinsichtlich der Verhaltensänderung der Befragten (Reduktion des MIV-Anteil auf maximal 50 % bei 1,80 €/h).

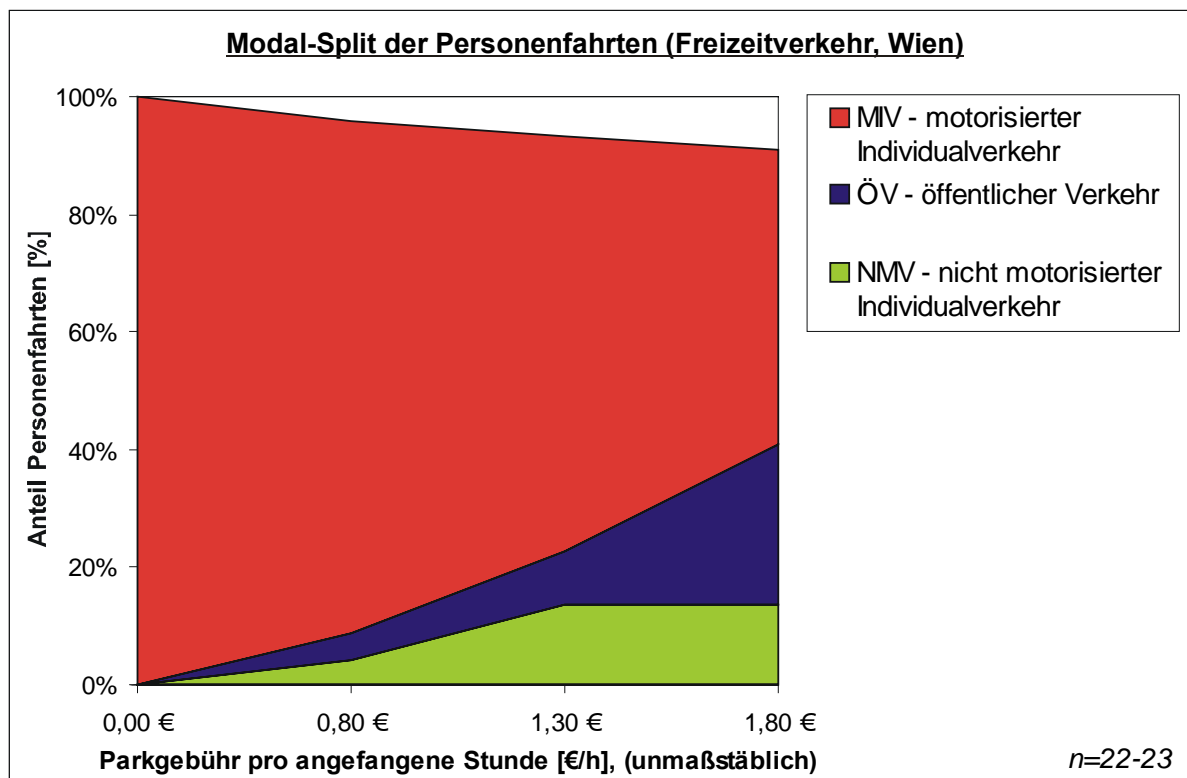


Abb. 2-31: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel Wien in Abhängigkeit der Höhe der Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)

Freizeitverkehr – Niederösterreich / Burgenland

Als erste Reaktion auf unterschiedlich hohe Parkgebühren am Kundenparkplatz der Freizeiteinrichtung **in Niederösterreich bzw. dem Burgenland** reagierten ca. 16 % (bei 0,80 €/h) bis zu ca. 19 % (bei 1,80 €/h) der Befragten mit der Antwort, im Bereich der umliegenden Straßen zu parken, da am Zielort genügend Parkplätze vorhanden wären.¹ Die folgenden Ergebnisse schließen die Zweitantworten der Befragten mit ein, die als erste Reaktion „Auf der Straße parken“ angaben (Vorgangsweise siehe Kapitel 2.3.3, S. 51).

¹ Diese Reaktion der befragten Pkw-Lenker bedeutet, dass infolge der Parkgebühren mit einer Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte zu rechnen ist, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

Infolge der Einführung von Parkgebühren auf den Kundenparkplätzen von Freizeiteinrichtungen reagiert der überwiegende Teil der Befragten mit Zielorten in Niederösterreich und dem Burgenland mit einer Reduktion der Besuchshäufigkeit (Abb. 2-32).¹

- Mit steigender Gebührenhöhe steigen Personen zunehmend auf öffentliche Verkehrsmittel (ganzer Weg) und auf zu Fuß / Fahrrad oder auf Fahrgemeinschaften (jeweils 9 % bei 1,80 €/ h) um.
- Als Reaktion auf Gebühren größer 0,80 €/ h würde ein weiterer Teil andere Einrichtungen mit dem Pkw aufsuchen, welche günstigere Freizeitangebote hätten (maximal 14 % bei 1,80 €/ h).

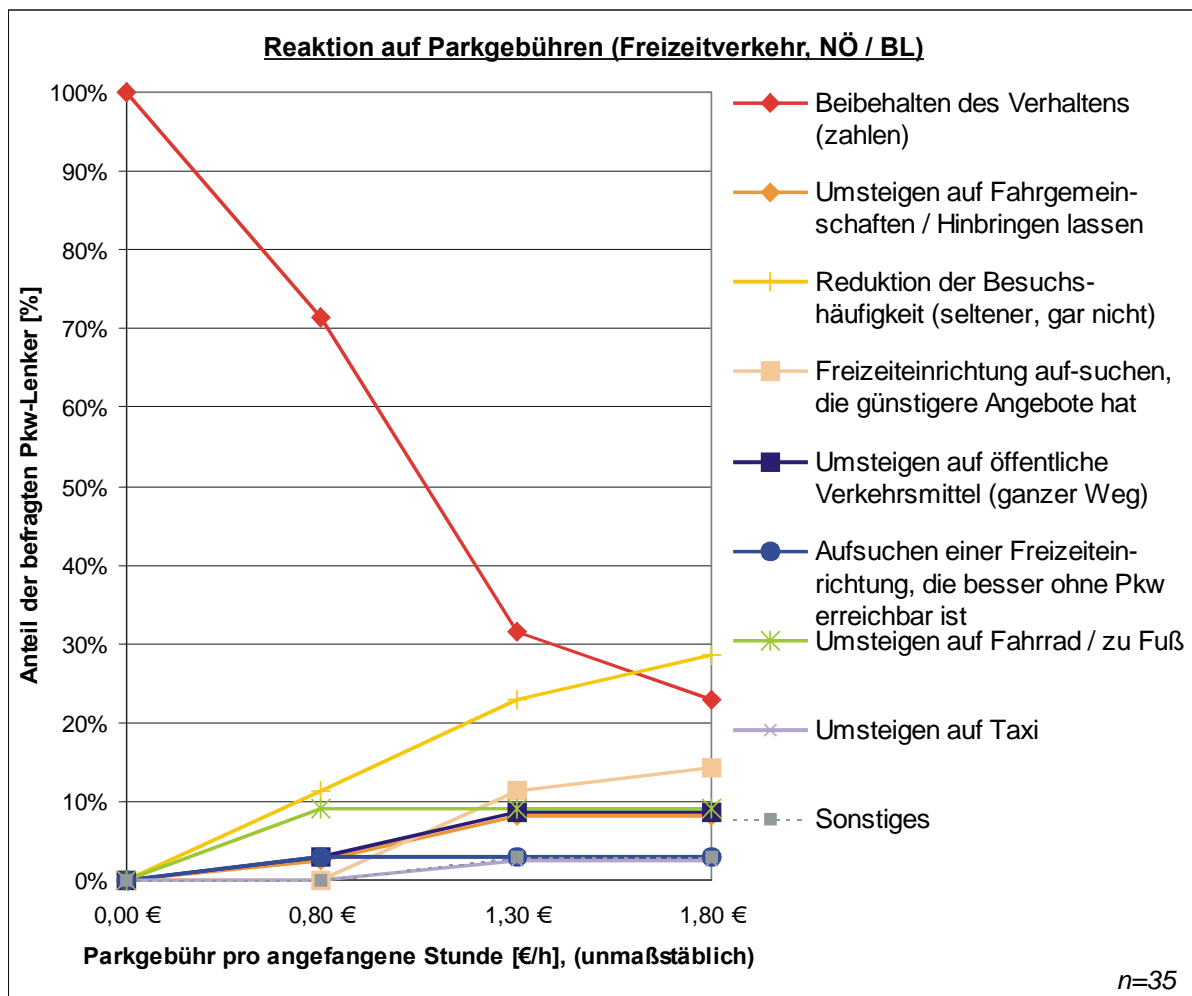


Abb. 2-32: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel NÖ / BL auf Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)

¹ Die angegebenen Werte entsprechen maximalen Potenzialen von Verhaltensänderungen, da die Reaktionen der Befragten auf die Szenarien unter der Vorgabe von bestimmten Voraussetzungen aufgezeichnet wurden: Es wurde vorausgesetzt, dass ein Parken auf öffentlichem Grund nicht möglich wäre. Zudem gaben die Befragten ihre Reaktion auf die Szenarien eventuell unter der Annahme an, dass parallel zu den eingeführten Maßnahmen eine Anpassung des Angebots mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die Erhebung im Monat Februar mit winterlichen Bedingungen durchgeführt wurde, die eine Nutzung des nicht motorisierten Verkehrs unattraktiver macht, als in der wärmeren Jahreszeit.

Das Ergebnis der Erhebung zu den Auswirkungen von Parkgebühren auf den Modal-Split zeigt, dass der Anteil jener, welche den Pkw nicht mehr zum Erreichen der Freizeiteinrichtung nutzen würden, mit zunehmender Gebührenhöhe ansteigt, sich im Vergleich der Gebührenhöhen 1,30 €/h und 1,80 €/h allerdings weniger ändert als bis 1,30€/h (Abb. 2-33). Die Zurechnung zu den einzelnen Verkehrsmitteln wurde analog zur Seite 54 gemacht. Diese schneller eintretende Sättigung bei den Umsteigern in Richtung öffentliche und nicht motorisierte Verkehrsmittel mit zunehmender Gebührenhöhe lässt sich mit der schlechteren Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln der Zielorte in Niederösterreich bzw. im Burgenland erklären.

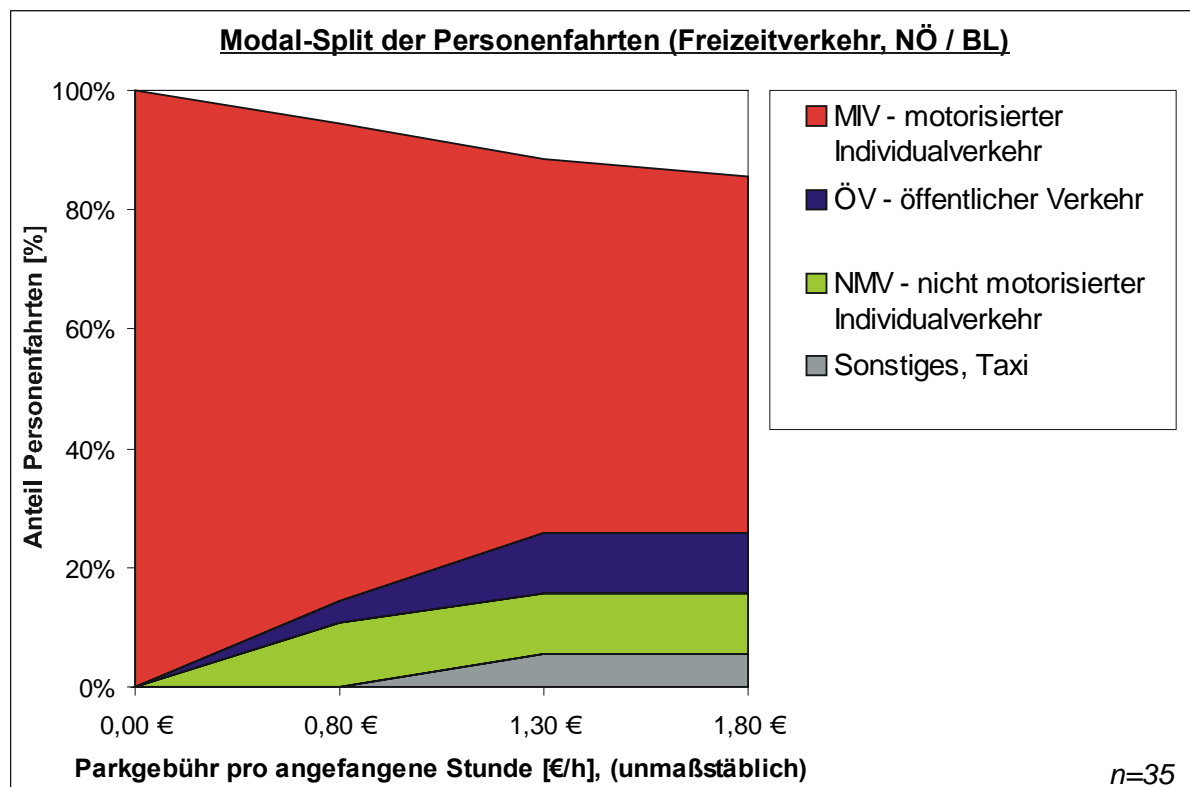


Abb. 2-33: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel NÖ / BL in Abhängigkeit der Höhe der Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n... Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)

Freizeitverkehr – Vergleich Wien und Niederösterreich / Burgenland

Der **Vergleich** der Reaktionen bei **Fahrtzielen in Wien und Fahrtzielen in Niederösterreich / Burgenland** zeigt, dass die Befragten mit Fahrtziel Wien zu maximal 41 % die Freizeiteinrichtung ohne Auto aufsuchen würden, während es für Zielorte im restlichen Teil der Region gerade maximal 20 % sind. Dies lässt sich mit dem dortigen vergleichsweise schlechteren Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln erklären, wobei bei dem Besuch der Freizeiteinrichtungen der Zeitpunkt der Fahrten eine Rolle spielt: Oft werden diese zu Abendstunden aufgesucht, wo das Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln reduziert ist. Die Reaktion, die Intervalle des Besuchs von Freizeiteinrichtungen mit dem Pkw zu vergrößern, um Parkgebühren zu sparen, ist für aufgesuchte Zielorte in Niederösterreich / Burgenland stärker relevant.

Berufspendlerverkehr

Als erste Reaktion auf die Einführung der monatlichen Parkgebühren am Firmenparkplatz reagierten 22 % (bei 60 €/ Monat) bis zu ca. 29 % der Befragten (bei 100 €/ Monat) mit der Antwort, auf umliegenden Straßen zu parken, da am Arbeitsplatz genügend Parkplätze auf öffentlichem Grund vorhanden sind.¹ Die folgenden Ergebnisse beinhalten die Zweitantworten der Befragten, die als erste Reaktion „Auf der Straße parken“ angaben (Vorgangsweise siehe Kapitel 2.3.3, S. 51).

Die Berufspendler, welche mit ihren Pkw den Arbeitsplatz in Wien oder Niederösterreich / Burgenland aufsuchten und den Firmenparkplatz nutzen, reagieren auf die Maßnahme der Einführung von Parkgebühren wie folgt (Abb. 2-34).² Gelegenheitsfahrer wurden nicht zu kostenpflichtigen Parkdauerkarten befragt.

- Der größte Anteil der Berufspendler steigt auf öffentliche Verkehrsmittel (ganzer Weg) um oder nutzt den Pkw nur noch für einen Teil des Weges und legt den Rest der Strecke mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück (Park&Ride).
- Ein wesentlich kleinerer Anteil würde mit dem Fahrrad oder zu Fuß die Arbeitsstätte aufsuchen oder auf Fahrgemeinschaften umsteigen.
- Die Parkgebühren bezahlen würden maximal 49 (bei 60 €/ Monat) bis 16 % (bei 100 €/ Monat) der befragten Berufspendler. Hervorzuheben ist, dass etwa ein Sechstel schon heute einen gebührenpflichtigen Parkplatz an der Arbeitsstelle haben. Diese monatlichen Kosten liegen zwischen 8 und 48 €.

¹ Diese Reaktion der befragten Pkw-Lenker bedeutet, dass infolge der Parkgebühren mit einer Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte zu rechnen ist, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

² Die angegebenen Werte entsprechen maximalen Potenzialen von Verhaltensänderungen, da die Reaktionen der Befragten auf die Szenarien unter der Vorgabe von bestimmten Voraussetzungen aufgezeichnet wurden: Es wurde vorausgesetzt, dass ein Parken auf öffentlichem Grund nicht möglich wäre. Zudem gaben die Befragten ihre Reaktion auf die Szenarien eventuell unter der Annahme an, dass parallel zu den eingeführten Maßnahmen eine Anpassung des Angebots mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die Erhebung im Monat Februar mit winterlichen Bedingungen durchgeführt wurde, die eine Nutzung des nicht motorisierten Verkehrs unattraktiver macht, als in der wärmeren Jahreszeit.

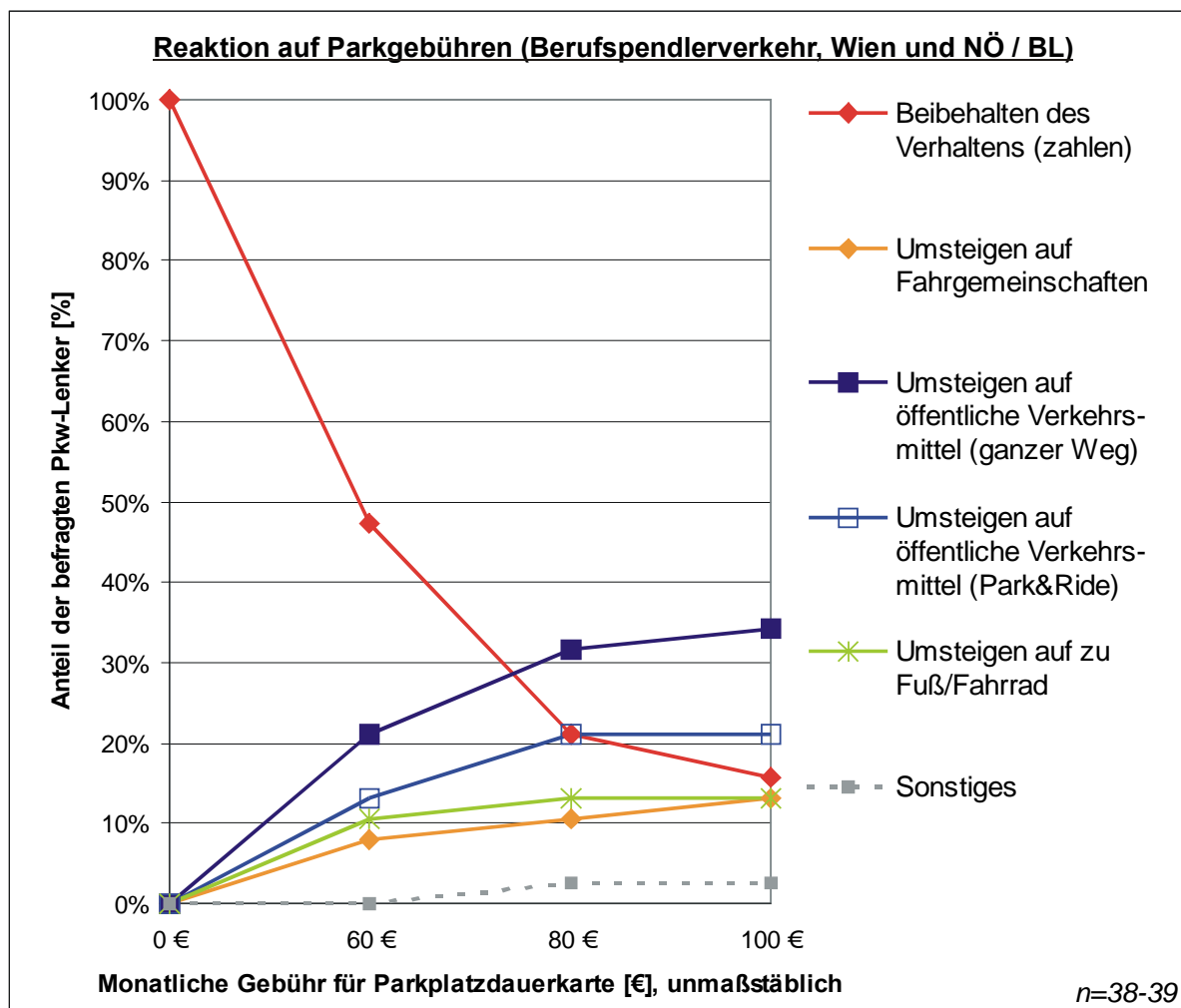


Abb. 2-34: Reaktion der befragten Berufspendler nach Wien bzw. NÖ / BL mit Pkw auf monatliche Parkgebühren auf dem Firmenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Berufspendlerverkehr)

Die Auswirkungen auf den Modal-Split sind in Abb. 2-35 dargestellt. Die Zurechnung zu den einzelnen Verkehrsmitteln wurde analog zur Seite 54 gemacht. Es zeigt sich, dass infolge der Gebühreneinhebung der MIV-Anteil auf maximal 55 % (bei 60 €/ Monat) bis auf 29 % (bei 100 €/ Monat) sinkt. Der Anteil an Personenfahrten mit dem öffentlichen oder nicht motorisierten Verkehr steigt auf 45 % (bei 60 €/ Monat) bis auf 68 % (bei 100 €/ Monat). Die deutliche stärkere Verlegung auf den öffentlichen Verkehr ist mit den (im Vergleich zum Wegzweck Einkauf) längeren Wegdistanzen zu erklären, welche zur Arbeitsstätte zurückgelegt werden.

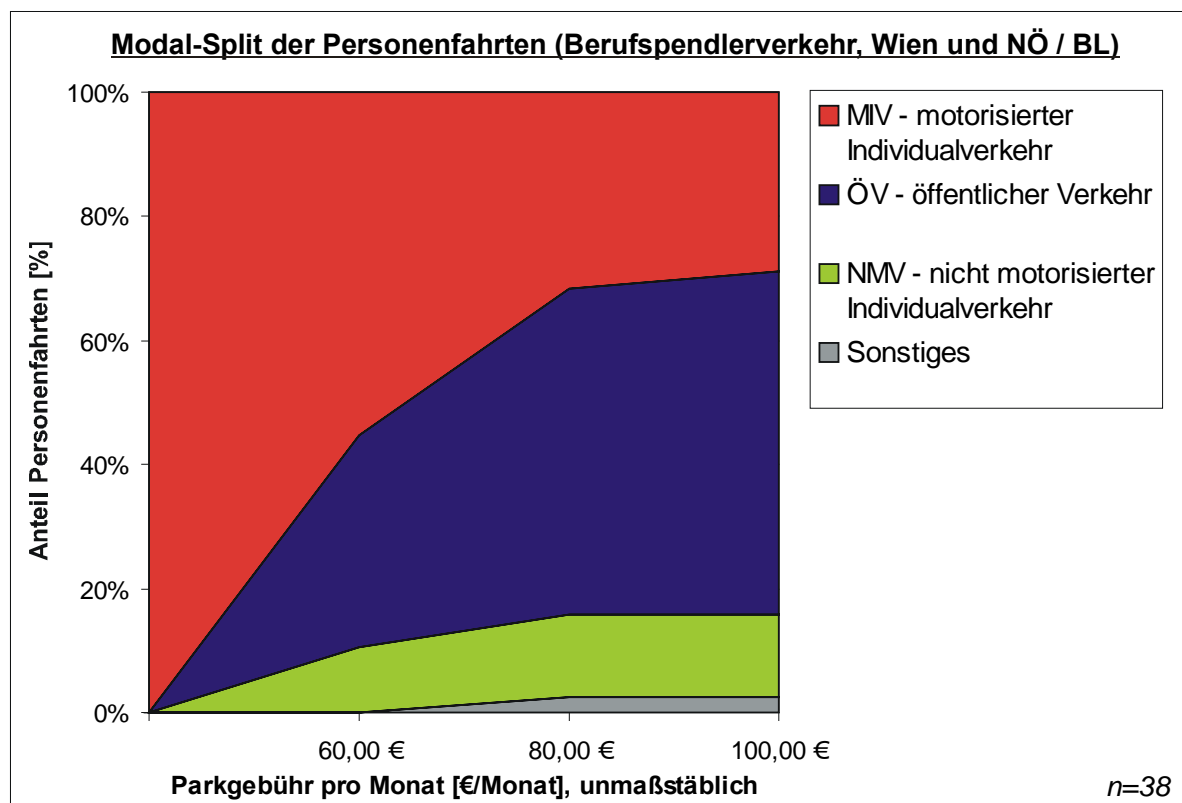


Abb. 2-35: Änderung des Modal-Split der befragten Berufspendler nach Wien bzw. NÖ / BL mit Pkw in Abhängigkeit der Höhe der Parkgebühren auf dem Firmenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Berufspendlerverkehr)

Der Anteil der Berufspendler, die eine Parkgebühr von 100 € akzeptieren, ist relativ gering (Zielort Wien 10 %; Zielort Niederösterreich / Burgenland 22 %). Personen, die 150 € zahlen würden, bilden die Ausnahme.

Korrelationen der Reaktionen der Befragten mit soziodemografischen Merkmalen

Hervorzuheben ist, dass weder für Wien noch für Niederösterreich / Burgenland eine Abhängigkeit der Zahlungsbereitschaft vom Haushaltseinkommen oder von Merkmalen wie Alter und Geschlecht festgestellt werden konnte.

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Interviews getrennt für die Zielorte in Wien und in Niederösterreich / Burgenland unterschieden. Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass relativ kleine Gruppen entstehen und die statistische Signifikanz der Aussagen gering ist.

Berufspendlerverkehr – Wien

Die erste Reaktion auf unterschiedlich hohe, monatliche Gebühren am Firmenparkplatz in **Wien** von bis zu ca. 23 % (bei 100 €/ Monat) der Befragten war, auf umliegenden Straßen zu parken, da am Zielort genügend Parkplätze auf öffentlichem

Grund vorhanden sind.¹ Die folgenden Ergebnisse berücksichtigen die Zweitantworten der Befragten, die als erste Reaktion „Auf der Straße parken“ nannten (Vorgangsweise siehe Kapitel 2.3.3, S. 51).

- Die Darstellung der Reaktionen zeigt, dass ein wachsender Anteil der Befragten mit steigender Gebührenhöhe auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigt (Abb. 2-36).
- Bei einer Gebührenhöhe von 100 € pro Monat trat die Reaktion „Umsteigen auf Fahrgemeinschaften“ auf.

Einige der Befragten zahlen bereits Gebühren für einen Parkplatz an der Arbeitsstätte. Die Gebührenhöhe beträgt zwischen 14,50 € und 48 € im Monat.

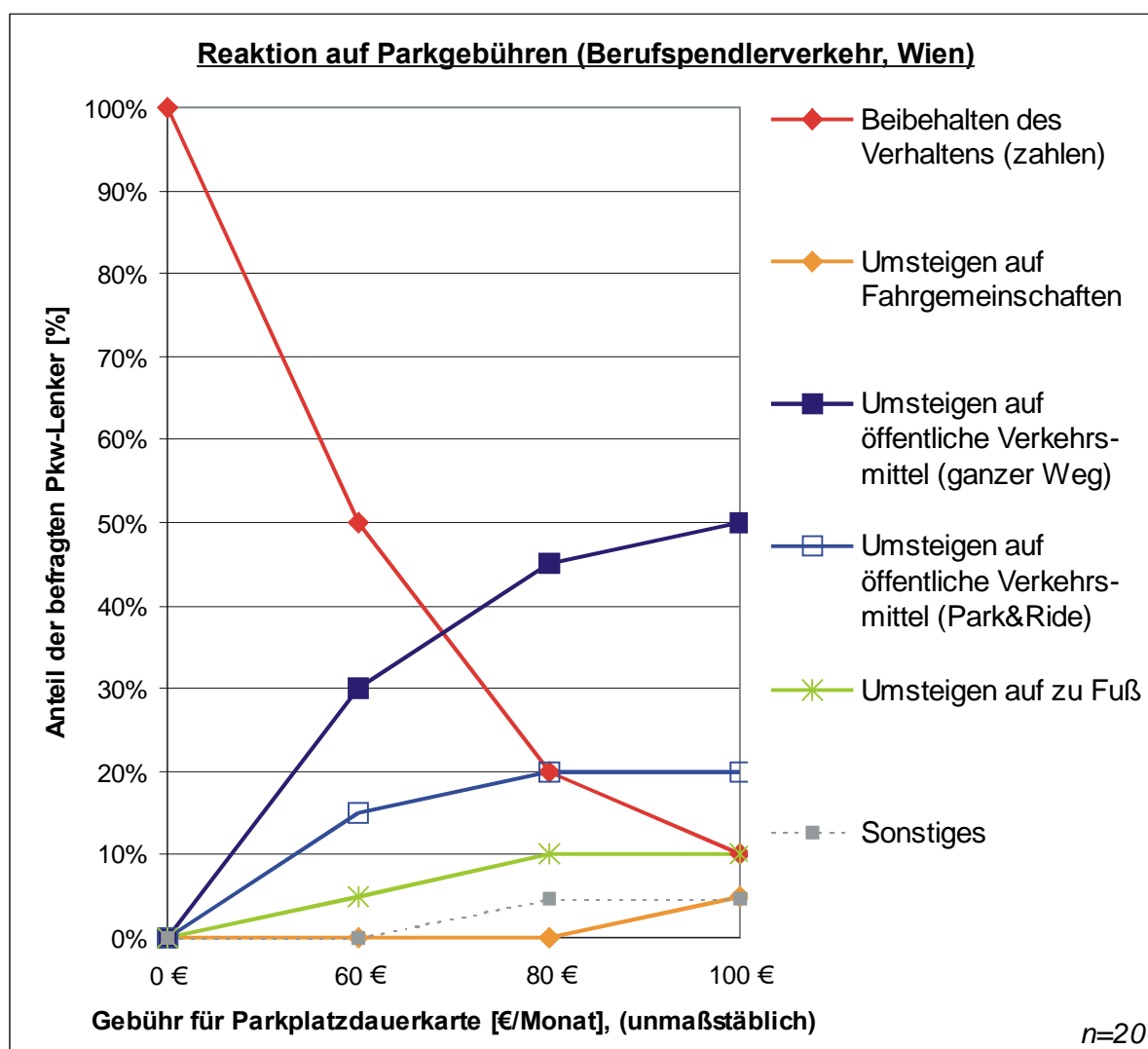


Abb. 2-36: Reaktion der befragten Berufspendler nach Wien mit Pkw auf monatliche Parkgebühren auf dem Firmenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Berufspendlerverkehr)

¹ Diese Reaktion bedeutet eine Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte infolge der Parkgebühren, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

Berufspendlerverkehr – Niederösterreich / Burgenland

Von ca. 37 % (bei 100 €/ Monat) der Befragten mit Zielorten **Niederösterreich bzw. Burgenland** wurde auf monatliche Gebühren am Firmenparkplatz mit der Antwort reagiert, auf umliegenden Straßen zu parken, da am Zielort genügend Parkplätze auf öffentlichem Grund vorhanden sind.¹ Die folgenden Ergebnisse berücksichtigen die Zweitantworten dieser Befragten (Vorgangswise siehe Kapitel 2.3.3, S. 51).

Die Berufspendler nach Niederösterreich bzw. dem Burgenland reagierten bereits auf eine Gebührenhöhe von 60 € pro Monat erheblich (Abb. 2-37):

- Der größte Teil der Befragten würde den Pkw nur noch für eine Etappe des Weges nutzen und den Rest der Strecke mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen bzw. auf Fahrgemeinschaften ausweichen.
- Der Anteil derer, die das Fahrrad zum Erreichen des Zielortes nutzen, ist unabhängig von der Höhe der Gebühren.

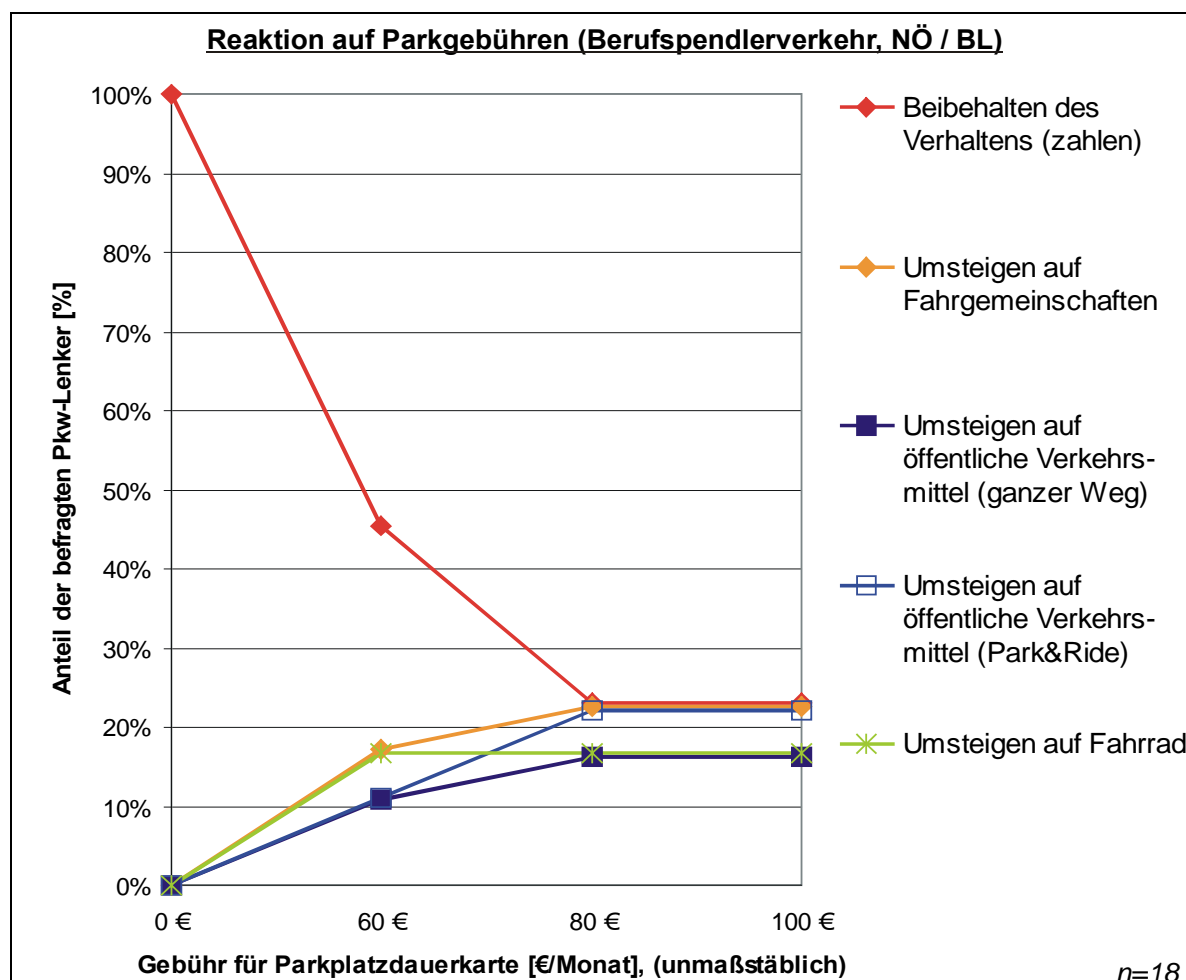


Abb. 2-37: Reaktion der befragten Berufspendler nach NÖ / BL mit Pkw auf monatliche Parkgebühren auf dem Firmenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Berufspendlerverkehr)

¹ Diese Reaktion bedeutet eine Verstärkung des Parkplatzsuchverkehrs bzw. der Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte infolge der Parkgebühren, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden.

Zwei Personen gaben an, einen gebührenpflichtigen Parkplatz an der Arbeitsstelle zu haben. Die Kosten betragen 8 und 12 € pro Monat.

Berufspendlerverkehr – Vergleich Wien und Niederösterreich / Burgenland

Ein **Vergleich** der Reaktionen für die Zielorte in **Wien und Zielorte in Niederösterreich bzw. im Burgenland** zeigen sich deutliche Unterschiede: Aufgrund der schlechteren Erreichbarkeit der Arbeitsstätten in Niederösterreich und im Burgenland mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein Umsteigen in diesen Regionen deutlich schwieriger, sodass der Anteil mit Park&Ride und mit Fahrgemeinschaften deutlich höher liegt. Zu-Fuß-Gehen spielt lediglich in Wien eine Rolle. Ein beachtlicher Teil der Berufspendler nach Niederösterreich bzw. im Burgenland zieht die Nutzung des Fahrrads in Erwägung. Der Anteil, welcher 100 € akzeptiert, ist relativ gering, jedoch bei Zielorten NÖ / BL etwas höher (Zielort Wien 10 %; Zielort Niederösterreich / Burgenland 22 %).

2.3.4 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ein weiteres Szenario für Berufspendler beinhaltet die Einführung eines „Jobtickets“. Das Jobticket wurde als eine um 20 % vergünstigte Zeit- / Netzkarte für den öffentlichen Verkehr definiert. Insgesamt würden weniger als die Hälfte der Befragten (44 %) ein derartiges Jobticket in Anspruch nehmen und auf ihren Pkw verzichten. Die Akzeptanz liegt bei Berufspendlern, die ihren Arbeitsplatz in Wien haben mit 50 % höher als für jene mit Zielorten in Niederösterreich bzw. im Burgenland (40 %). Die Gründe für die Ablehnung eines Jobtickets unterschieden sich nach den Zielorten (Abb. 2-38): Während für die Befragten mit Zielorten in Niederösterreich bzw. im Burgenland die schlechte Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr der Hauptgrund für die Ablehnung ist, wird von den Berufspendlern nach Wien in erster Linie auf die Zeitersparnis und auf die Gewohnheit bzw. Bequemlichkeit hingewiesen, welche sie mit der Pkw-Nutzung assoziieren. Bei einer Schätzung der Gesamtkosten für die Einführung eines Jobtickets ist zu beachten, dass auch der nicht befragte Personenanteil, welcher schon bisher mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Arbeitstelle aufsucht, zu Fuß zur Arbeitsstätte geht bzw. das Fahrrad nutzt, ebenfalls von einem Jobticket Gebrauch machen kann.

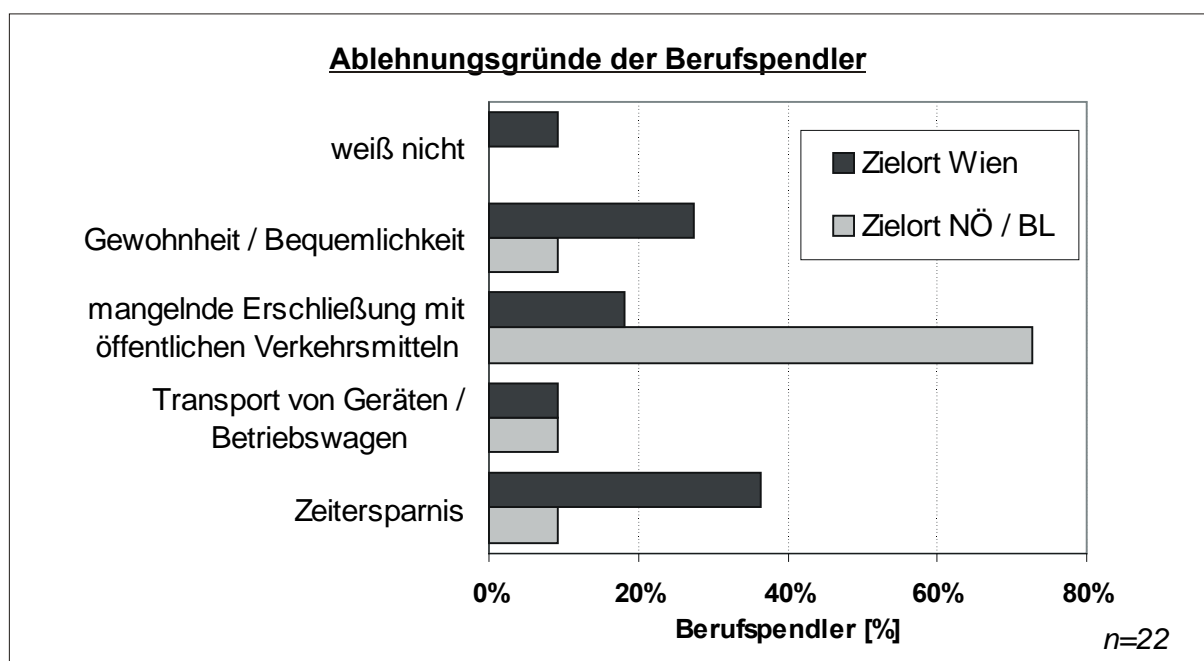


Abb. 2-38: Ablehnungsgründe der befragten Berufspendler nach Wien bzw. NÖ / BL mit Pkw, die eine um 20 % vergünstigte Zeit- / Netzkarte für den öffentlichen Verkehr nicht in Anspruch nehmen würden (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Berufspendlerverkehr)

2.4 Zusammenfassung

2.4.1 Stellplatzobergrenzen

Bei der Einführung von Stellplatzobergrenzen für Verkaufsstätten, Freizeiteinrichtungen und Firmenparkplätze ist mit folgenden Wirkungen zu rechnen:

- Restriktionen zur Beschränkung der Stellplatzzahlen auf Kundenparkplätzen von Verkaufsstätten oder Freizeiteinrichtungen bzw. auf Firmenparkplätzen von Unternehmen würden erwartungsgemäß eine deutliche Verlagerung von Pkw-Fahrten zu anderen Verkehrsmitteln bewirken. Es ist hervorzuheben, dass die Maßnahme der Beschränkung der Stellplatzzahlen dazu führt, dass Standorte, welche gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind bzw. gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können, gegenüber anderen Standorten bevorzugt werden. Dies trägt dazu bei, dass die Entstehung bzw. die Erhaltung von kompakteren Siedlungsgebieten mit unterschiedlichen Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen) gefördert werden. Durch diese Entwicklung wird darüber hinaus langfristig die Nutzung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (zu Fuß gehen, Fahrrad oder öffentlicher Verkehr) begünstigt.
- Stellplatzobergrenzen in Verkaufsstätten bzw. bei Freizeiteinrichtungen führen auch zu einer Reduktion der Besuchshäufigkeit, z. B. durch Verlagerung zu mehr Großeinkäufen bzw. durch eine zeitliche Intervallvergrößerung bei dem Besuch von Freizeiteinrichtungen (zum Beispiel max. -28 % für den Wegezweck Einkauf und max. -19 % für den Wegezweck Freizeit bei 15 min Wartezeit). Das bedeutet, dass durch die Einführung von Stellplatzobergrenzen die Einnahmen vor allem von Freizeiteinrichtungen, die verstärkt Pkw-Verkehr verursachen, spürbar zurückgehen würden, weil bei diesen keine Erhöhung des ‚Konsums‘ pro Besuch einer Freizeiteinrichtung zu erwarten ist. Bei Verkaufsstätten ist ein gewisser Kompensationseffekt durch zusammengelegte Großeinkäufe zu erwarten. Das Ergebnis der Befragung zeigt deutlich, dass durch eine Verbesserung der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln die negativen Effekte der Reduktion der Besucherfrequenz von Verkaufs-, Freizeiteinrichtungen deutlich verringert werden kann. Es ist allerdings festzuhalten, dass einer Verbesserung der Erschließung durch den ÖV in ländlichen Regionen eindeutig finanziellen Grenzen gesetzt sind. Deshalb ist vor allem für neue Verkaufs- und Freizeiteinrichtungen darauf zu achten, dass sie nicht in Randlagen auf der grünen Wiese erfolgen.
- Das Ausmaß der Verlagerungseffekte des Modal-Splits variiert in Abhängigkeit von den Wegzwecken, wobei bei den Wegzwecken Einkauf und Freizeit gleiche Verschiebungstendenzen innerhalb der Modal-Split-Anteile zu verzeichnen sind (Abb. 2-39).

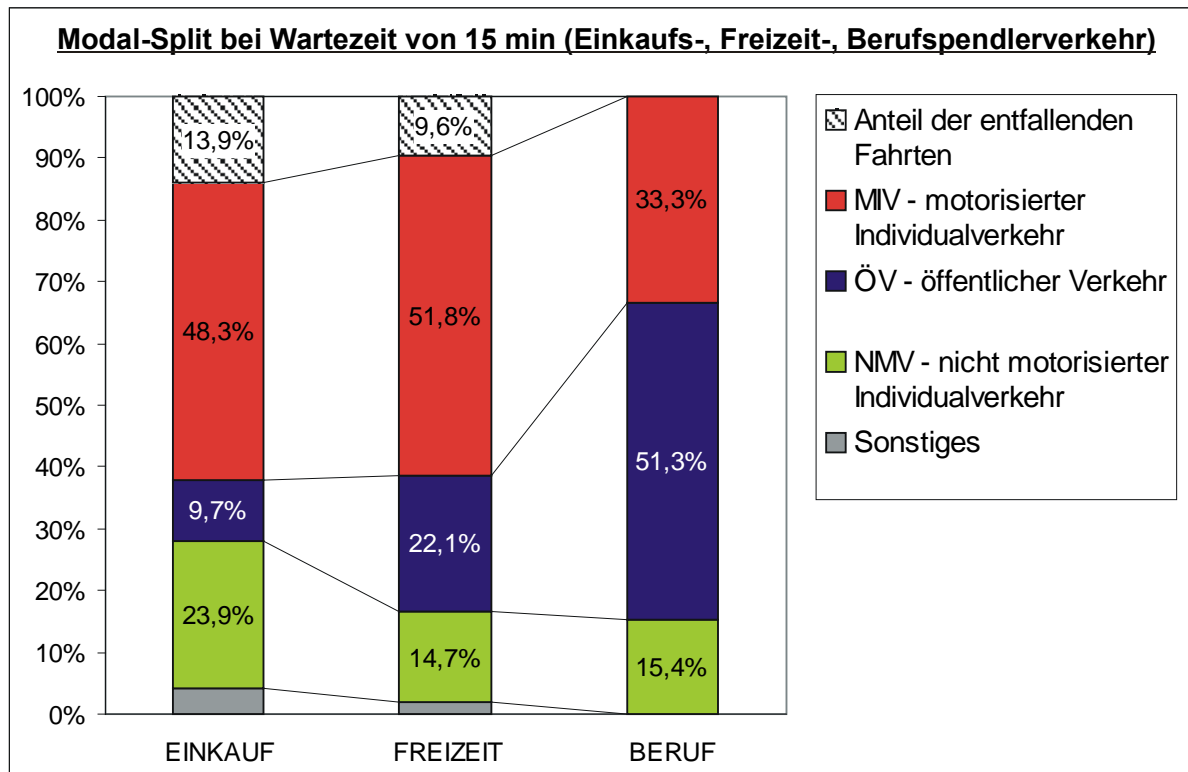


Abb. 2-39: Veränderung des Modal-Splits bei Einführung von Stellplatzobergrenzen für Pkw-Nutzer mit Wegzwecken Einkauf, Freizeit und Beruf beim höchsten abgefragten Restriktionsgrad (Einkauf, Freizeit - 15 min Wartezeit; Beruf - Überlastung des Firmenparkplatzes)

- Das Ausmaß der Effekte variiert stark in Abhängigkeit von den Quell- und Zielorten (Wien, Niederösterreich / Burgenland) (Abb. 2-40). Es zeigt sich, dass ein Verzicht auf den Pkw für Quell- bzw. Zielorte in Niederösterreich / Burgenland deutlich weniger in Frage kommt als für die restliche Region. Der im Vergleich zu Wien geringe Anteil an nicht motorisiertem Verkehr ist auf die längeren Distanzen zurückzuführen, die bis zu den Zielorten zurückgelegt werden müssen.

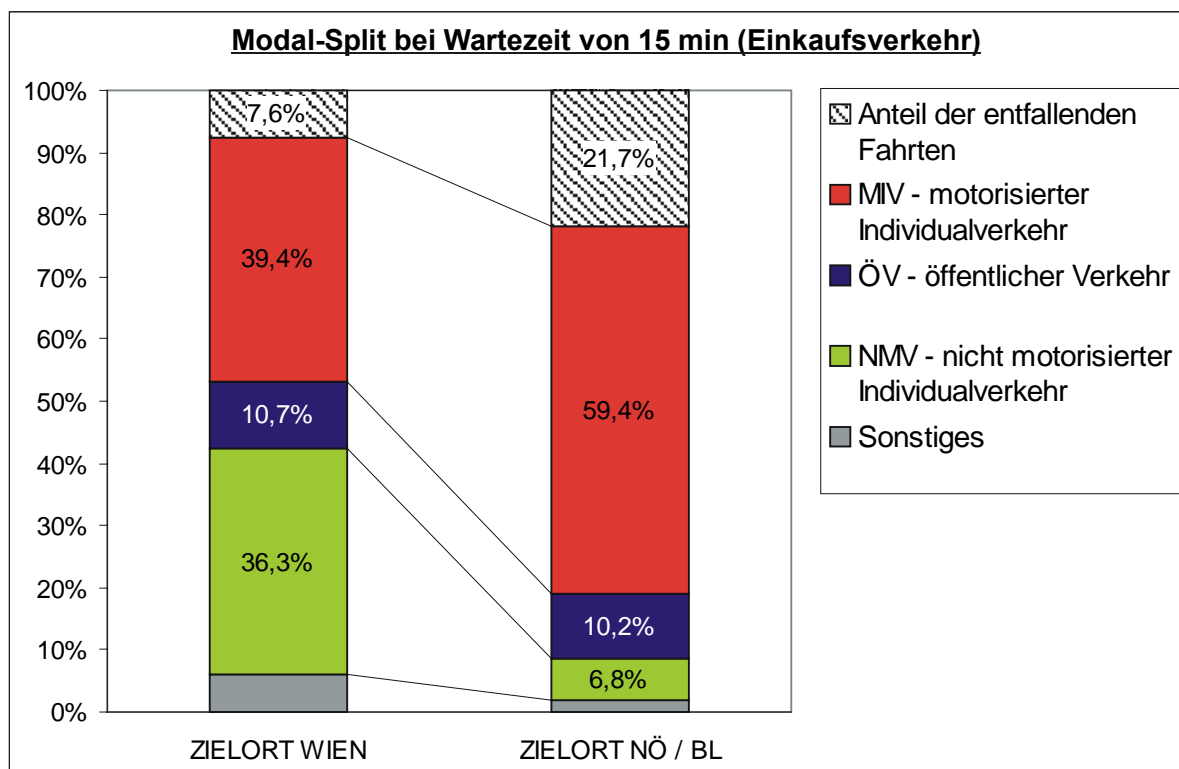


Abb. 2-40: Veränderung des Modal-Splits bei Einführung von Stellplatzobergrenzen für Pkw-Nutzer mit Wegzweck Einkauf, unterschieden nach den Zielorten Wien und Zielorten Niederösterreich / Burgenland unter der Annahme von 15 min Wartezeit beim Einfahren in den Parkplatz

- Je geringer die Anzahl der vorhandenen Pkw-Stellplätze auf den Kundenparkplätzen (Szenario: Vergrößerung der Wartezeiten auf einen freien Stellplatz am Kundenparkplatz einer Verkaufsstätte oder einer Freizeiteinrichtung), das heißt, je restriktiver die eingeführte Maßnahme zur Beschränkung der Stellplatzanzahl von verkehrserregenden Anlagen ist, desto größer ist die Reduktion der Personenfahrten, welche mit dem Pkw zurückgelegt werden (motorisierter Individualverkehr) (zum Beispiel Reduktion des MIV-Anteils an Personenfahrten beim Wegzweck Einkauf für Wien und Niederösterreich / Burgenland von 78,9 %, bei 5 min Wartezeit auf 29,4 % bei 15 min Wartezeit).
- Je geringer die Anzahl der vorhandenen Pkw-Stellplätze auf den Kundenparkplätzen (Szenario: Vergrößerung der Wartezeiten auf einen freien Stellplatz am Kundenparkplatz einer Verkaufsstätte oder einer Freizeiteinrichtung), das heißt, je restriktiver die eingeführte Maßnahme zur Beschränkung der Stellplatzanzahl von verkehrserregenden Anlagen ist, desto größer ist die Gefahr, dass der Parkplatzsuchverkehr bzw. die Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte steigt, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden (zum Beispiel Antwortenanteil „auf der Straße parken“ für den Wegezweck Einkauf für Wien und Niederösterreich / Burgenland von 9,7 %, bei 5 min Wartezeit bis zu 17,2 % bei 15 min Wartezeit).

- Es ist festzuhalten, dass bei einer nicht flächendeckenden Einführung der Maßnahme verstärkt mit Ausweichverkehr zu anderen Verkaufsstätten bzw. Freizeiteinrichtungen hin zu rechnen ist. Der Effekt des Ausweichens auf andere Zielorte deutet ebenfalls darauf hin, dass ein ähnlicher Effekt in abgeschwächter Form zu erwarten ist, wenn starke zonale Staffelungen der Stellplatzobergrenzen eingeführt werden. Dies würde zu Wettbewerbsverzerrungen führen, die das Risiko eines Absterbens der Verkaufs- und Freizeiteinrichtungen in stärker belasteten Zonen zur Folge hätten.

2.4.2 Stellplatzgebühren für Benutzer des Kunden- / Firmenparkplatzes

Die Einführung von verpflichteten Stellplatzgebühren für Kunden- und Berufspendlerstellplätze zeigt folgende Wirkungen:

- Parkplatzgebühren auf Kundenparkplätzen von Verkaufsstätten oder Freizeiteinrichtungen bzw. auf Firmenparkplätzen von Unternehmen bewirken starke Verlagerungen vom Pkw zu anderen Verkehrsmitteln.
- Parkplatzgebühren auf Parkplätzen von Verkaufsstätten bzw. von Freizeiteinrichtungen führen auch zu einer Reduktion der Besuchshäufigkeit (Verlagerung zu mehr Großeinkäufen, Intervallvergrößerung bei dem Besuch von Freizeiteinrichtungen). Daraus resultiert vor allem für Freizeiteinrichtungen, die verstärkt Autoverkehr verursachen, eine Einnahmenreduktion, da für die Einrichtungen kaum mit einer Kompensation durch Mehrkonsum bei selteneren Besuchen zu rechnen ist. Das Ergebnis der Befragung zeigt deutlich, dass durch eine Verbesserung der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln die negativen Effekte der Reduktion der Besucherfrequenz von Verkaufs-, Freizeiteinrichtungen deutlich verringert werden kann. Es ist allerdings festzuhalten, dass einer Verbesserung der Erschließung durch den ÖV in ländlichen Regionen eindeutig finanziellen Grenzen gesetzt sind. Deshalb ist vor allem für neue Verkaufs- und Freizeiteinrichtungen darauf zu achten, dass sie nicht in Randlagen auf der grünen Wiese erfolgen. Die Maßnahme der verpflichtenden Stellplatzgebühren führt zu einer Bevorzugung der Standorte, die gut mit dem öffentlichem Verkehr erschlossen sind bzw. gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können gegenüber anderen Standorten. Dies fördert die Entstehung bzw. die Erhaltung von kompakteren Siedlungsgebieten mit unterschiedlichen Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen) und begünstigt langfristig die Nutzung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (zu Fuß gehen, Fahrrad oder öffentlicher Verkehr).
- Durch die Gebühreneinhebung selbst ist mit einem äußerst geringen Einnahmerückgang zu rechnen. Das heißt, die Gebührenaussgaben haben einen geringen Kompensationseffekt für das Konsumverhalten.

- Das Ausmaß der Effekte variiert in Abhängigkeit von den Wegzwecken (Abb. 2-39), wobei bei den Wegzwecken Einkauf und Freizeit gleiche Verschiebungstendenzen für den Modal-Split zu beobachten sind.

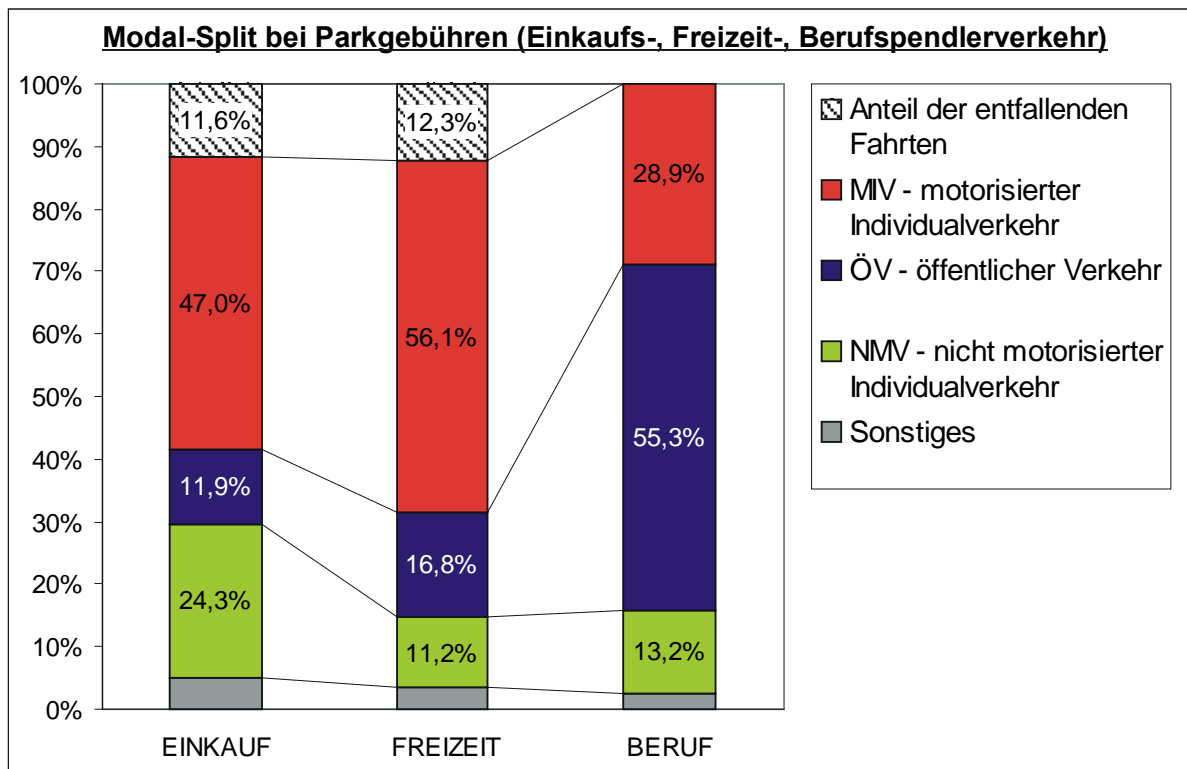


Abb. 2-41: Veränderung des Modal-Splits bei der Einführung von Stellplatzgebühren für Pkw-Nutzer mit Wegzwecken Einkauf, Freizeit und Beruf beim höchsten abgefragten Restriktionsgrad (Einkauf, Freizeit - 1,80 € / h; Beruf - 100 € / Monat)

- Das Ausmaß der Effekte variiert stark in Abhängigkeit von den Quell- und Zielorten (Wien, Niederösterreich / Burgenland) (Abb. 2-42). Es zeigt sich, dass ein Verzicht auf den Pkw für Quell- bzw. Zielorte in Niederösterreich / Burgenland deutlich weniger in Frage kommt als für die restliche Region. Der im Vergleich zu Wien geringe Anteil an nicht motorisiertem Verkehr ist auf die längeren Distanzen zurückzuführen, die bis zu den Zielorten zurückgelegt werden müssen. Ebenso spiegelt sich das im Vergleich zu Wien schlechtere Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln wider.

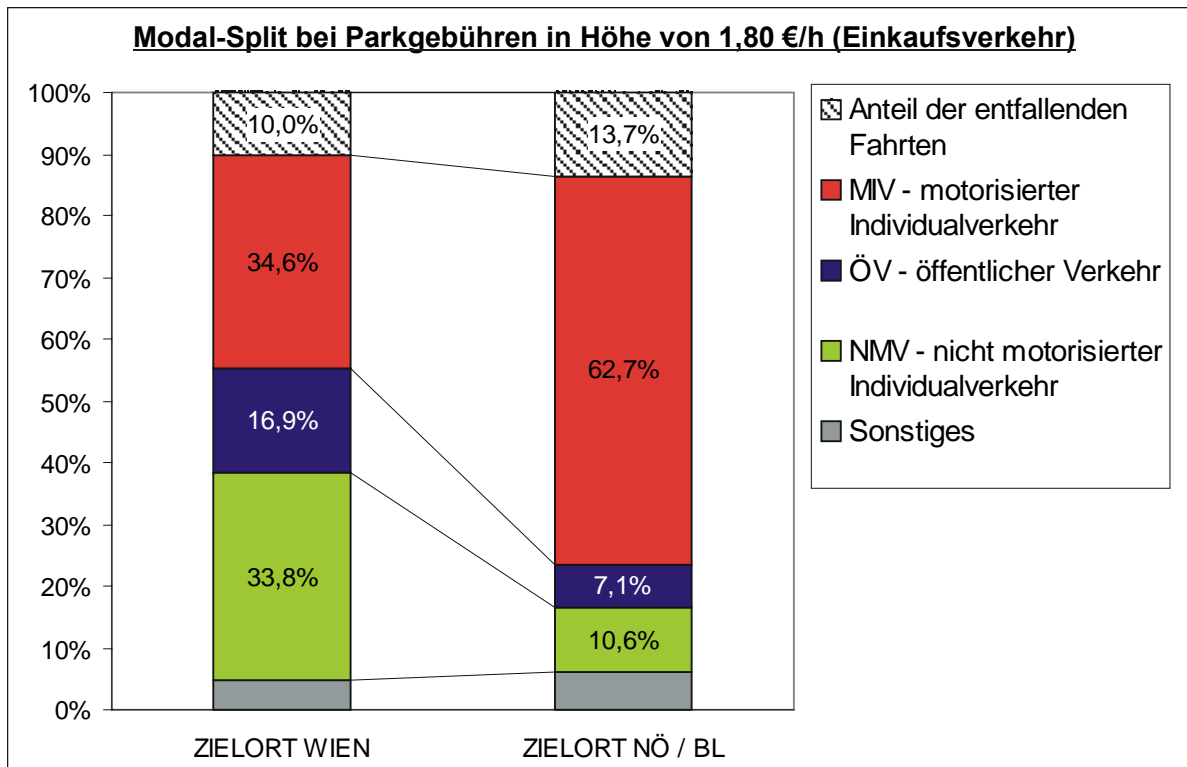


Abb. 2-42: Veränderung des Modal-Splits bei Einführung von Stellplatzgebühren für Pkw-Nutzer mit Wegzweck Einkauf, unterschieden nach den Zielorten Wien und Zielorten Niederösterreich / Burgenland unter der Annahme von Gebühren in Höhe von 1,80 € / h

- Je höher die Parkgebühr, desto größer ist die Reduktion der Personenfahrten, welche mit dem Pkw zurückgelegt werden (motorisierter Individualverkehr) (zum Beispiel Reduktion des MIV-Anteils an Personenfahrten beim Wegzweck Einkauf für Wien und Niederösterreich / Burgenland von 66,7 %, bei Parkgebühren in Höhe von 0,80 € / h auf 24,1 % bei Parkgebühren in Höhe von 1,80 € / h).
- Je höher die Parkgebühr, desto größer ist die Gefahr, dass der Parkplatzsuchverkehr bzw. die Stellplatzauslastung im Bereich der umliegenden Straßen der Zielorte steigt, wenn keine gegensteuernden Maßnahmen getroffen werden (zum Beispiel Antwortenanteil „auf der Straße parken“ für den Wegzweck Einkauf für Wien und Niederösterreich / Burgenland von 14,5 %, bei 0,80 € / h bis zu 22,1 % bei 1,80 € / h).
- Es ist festzuhalten, dass bei einer nicht flächendeckenden Einführung der Maßnahme verstärkt mit Ausweichverkehr zu anderen Verkaufsstätten bzw. Freizeiteinrichtungen hin zu rechnen ist. Der Effekt des Ausweichens auf andere Zielorte deutet ebenfalls darauf hin, dass ein ähnlicher Effekt in abgeschwächter Form zu erwarten ist, wenn starke zonale Staffelungen der Stellplatzgebühren eingeführt werden. Dies würde zu Wettbewerbsverzerrungen führen, die das Risiko eines Absterbens der Verkaufs- und Freizeiteinrichtungen in durch die Staffelung stärker belasteten Zonen zur Folge hätten.

2.4.3 Betriebliches Mobilitätsmanagement

- Die Einführung von vergünstigten Zeit- / Netzkarten für den öffentlichen Verkehr für die Mitarbeiter von Unternehmen bedeutet eine deutliche Verlagerung vom Pkw zu anderen Verkehrsmitteln.
- Das Ausmaß der Effekte variiert relativ wenig mit der Rabatthöhe für Zeit- / Netzkarten, sondern ist primär von der Angebotsqualität an öffentlichen Verkehrsmitteln abhängig. Es ist eine Erhöhung der Effekte zu erwarten, wenn das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln (vorrangig in Niederösterreich / Burgenland) ausgebaut wird, wie sich aus den Ergebnissen in Bezug auf die Ablehnungsgründe ergibt. Es ist allerdings festzustellen, dass in ländlichen Regionen der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs finanzielle Grenzen gesetzt sind.

2.4.4 Berechnung des Wertes der Zeit

Die Ergebnisse der Untersuchung lassen auch eine Berechnung der ‚subjektiven Kosten‘ für Zeit (‚Wert der Zeit‘) zu (Tab. 2-5): Festzuhalten ist, dass diese Ermittlung des ‚Wertes der Zeit‘ indirekt über die Reaktionswahrscheinlichkeit erfolgt. Für den Einkaufsverkehr ergibt sich ein Durchschnittswert von 6,9 €/h, für den Freizeitverkehr von 8,1 €/h. Diese Werte stimmen gut mit den Werten der österreichischen Richtlinie RVS 2.22¹ für den Personenverkehr geschäftlich von 8,5 €/h überein, während der Wert für Personenverkehr privat mit 1,5 €/h deutlich darunter liegt. Die entsprechenden Werte der Schweizer Richtlinie passen sehr gut mit dem Ergebnis dieser Untersuchung überein.

Tab. 2-5: ‚Wert der Zeit‘ [€/h] für die Wegzwecke Einkauf und Freizeit der befragten Pkw-Lenker

Rückgang der MIV – Personenfahrten um	Wartezeit [min]	Kosten [€/h]	Zeitwert [€/h]
Wegzweck Einkauf			
-25 %	ca. 7	0,8	6,8
- 50 %	ca. 14	1,6	6,9
Mittelwert:			ca. 6,9
Wegzweck Freizeit			
-25 %	ca. 7 ½	1,0	8,2
- 50 %	ca. 15 ½	2,0	7,9
Mittelwert:			ca. 8,1

¹ RVS 2.22, Merkblatt: Entscheidungshilfen – Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen; Tab. 6. FSV, 2002

Fazit

Zusammenfassend ist festzustellen, dass alle untersuchten Maßnahmen zur Steuerung des Zielverkehrs starke Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl haben. Es zeigt sich eine deutliche Abhängigkeit dieser Effekte von dem Restriktionsgrad, mit welchem die Maßnahmen eingeführt würden. Die Veränderungen im Zielverkehr mit Zielorten in Wien und Zielorten in Niederösterreich bzw. im Burgenland haben eine gleichgerichtete Tendenz, aber zeigen spezifische Unterschiede. Dies ist vor allem mit der vergleichsweise schlechteren Erschließung der ländlichen Regionen außerhalb Wiens mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie der geringeren Dichte des Angebots an Verkaufsstätten und Freizeiteinrichtungen begründet, welche ein Ausweichen auf andere Anlagen, die leichter mit öffentlichen oder nicht motorisierten Verkehrsmitteln zu erreichen sind, undenkbar machen. Zudem werden - im Gegensatz zu Quell- bzw. Zielorten in Niederösterreich / Burgenland - in Wien meist kürzere Distanzen zurückgelegt, die ein Zurücklegen des Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad ermöglichen.

Es zeigen sich deutliche Wirkungsunterschiede zwischen den einzelnen Maßnahmen: Bei Kunden- bzw. Firmenparkplätzen von verkehrserregenden Anlagen wirken Gebühren stärker als die Begrenzung der Stellplatzzahl.

Eine wesentliche Voraussetzung für die beschriebenen Effekte ist die Einführung von gleich wirksamen Parkreglementierungen im Umkreis von den Verkaufsstätten und Betriebsstandorten, da sonst ein Ausweichen auf diese Bereiche erfolgt. Eine zonenweise stark unterschiedliche Einführung der untersuchten Maßnahmen würde zu einer Verlagerung von Zielen und damit zu wettbewerbsverzerrenden Effekten führen.

Hervorzuheben ist, dass die Maßnahmen zu einer Begünstigung der Standorte führen, die gut mit dem öffentlichem Verkehr erschlossen sind bzw. gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können. Dadurch wird die Entstehung bzw. die Erhaltung von kompakteren Siedlungsgebieten mit verschiedenen Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen) gefördert und damit langfristig die Nutzung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (zu Fuß gehen, Fahrrad oder öffentlicher Verkehr) unterstützt.

3 Befragung der Betreiber

3.1 Vorgangsweise

Um die Reaktionen der Betreiber von verkehrserregenden Anlagen in Erfahrung zu bringen, welche von den Maßnahmen betroffen wären, wurde eine Befragung von Betreibern bzw. Inhabern oder Repräsentanten von verkehrserregenden Anlagen sowie Experten im Bereich Immobilien vorgenommen. Innerhalb von semi-strukturierten Interviews wurden die Befragten mit den verschiedenen Maßnahmen zur Steuerung des Stellplatzangebots für den Zielverkehr konfrontiert und die Reaktionen darauf erfasst. Im Rahmen der Erhebung wurden verschiedene Sparten abgedeckt. Insgesamt fanden 25 Gespräche statt (Tab. 3-1): Im Bereich Einkauf wurden 11 und im Bereich Freizeit 6 Unternehmen zu der Thematik befragt. Darüber hinaus wurden Informationen von Handwerks- und Industriebetrieben (4) eingeholt. Innerhalb der Kategorie ‚Gebäude mit Büro-, Verwaltungs-, Praxisräumen‘ erfolgten insgesamt 4 Interviews mit Inhabern von Bürogebäuden sowie mit Spezialisten mit langjähriger Erfahrung in den Bereichen Objekt-, Standortanalyse und Objektentwicklung (Eigenprojekte) im Büro- und Gewerbeimmobilienmarkt. Es wurde eine Rücklaufquote der gezielten Stichprobe von 56 % verzeichnet.

Tab. 3-1: Übersicht über die befragten Unternehmen

Verkaufsstätten (11)	5 Lebensmittelhandel 1 Textilhandel 2 Möbelgeschäfte 3 Baumärkte
Freizeiteinrichtungen (6)	2 Kinos 2 Thermalbäder 1 Schwimmbad 1 Freizeitpark
Handwerks- und Industriebetriebe (4)	3 Elektro-, Elektronikindustrie, Maschinen- und Stahlbauindustrie, Metallwarenindustrie 1 Fahrzeugindustrie
Gebäude mit Büro-, Verwaltungs-, Praxisräumen (4)	2 Immobilienentwickler, -berater 2 Versicherungsunternehmen

Die Ergebnisse der Befragung können nicht als repräsentativ gelten. Sie vermitteln jedoch Einblicke in die Problemsichten der Befragten, geben Aufschluss über die Reaktion und Akzeptanz in Bezug auf verschiedene Restriktionen und können als Aufnahme der ‚Stimmung‘ von Betreibern und Entwicklern betrachtet werden. Es war von Interesse, Auswirkungen der Maßnahmen auf zukünftige Standortentscheidungen von Unternehmen in Erfahrung zu bringen. Neben ihrer Haltung gegenüber Stellplatzobergrenzen, Stellplatzgebühren für die Kunden / Mitarbeiter bzw. für die Betreiber selbst und gegenüber einem Mobilitätsmanagement mit Fahrten-

kontingenten wurden auch Standpunkte der Unternehmen gegenüber Maßnahmen wie beispielsweise eine flächensparende Errichtung von Stellplätzen (Errichtung von Stellplätzen in Parkdecks oder Tiefgaragen, Mehrfachnutzungen außerhalb der Betriebszeiten) in Erfahrung gebracht. Anhand eines konkreten Standorts einer Anlage wurden unter anderem Informationen zum Stellplatzbestand, zur Geschossflächengröße der Anlage, zum Einzugsgebiet und zur Verkehrsmittelnutzung der Kunden oder Mitarbeiter sowie Argumente für die Standortentscheidung erhoben. Darüber hinaus wurden in den Augen der Betreiber sinnvolle Lösungsansätze zu der Problematik erfragt.

Die Befragung fand im Zeitraum Februar bis April 2005 in Form von ein- bis zweistündigen semistrukturierten Interviews statt. Es wurde ein Fragebogen erstellt, welcher als Leitfaden das Gespräch strukturierte und offene Fragen enthielt. Für alle Maßnahmen wurden konkrete Zahlenwerte angeführt. Auch für jene Maßnahmen, für welche eine zonenabhängige Staffelung zur Diskussion stand, wurden stets greifbare Zahlenwerte einer Zone geprüft und erst im Gesprächsverlauf zonale Staffellungen angesprochen, um Unverständlichkeiten vorzubeugen. Die Interviews erfolgten telefonisch oder persönlich vor Ort. Im Einzelfall wurde nach einer telefonischen Besprechung der Thematik (Anlass des Forschungsprojektes, Erläuterung der Maßnahmen) auf Wunsch schriftlich eine Konfrontation mit den konkreten Restriktionen vorgenommen.

3.2 Ergebnisse der Untersuchung

3.2.1 Argumente für die Standortentscheidung

Als Argumente für die Standortentscheidung werden von den Betreibern der befragten Unternehmen spartenunabhängig am häufigsten Grundstückspreise und verfügbare -größen, das Kundenpotenzial und die Verkehrsanbindung angeführt. Die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln spielt für den Großteil der Befragten eine eher untergeordnete Rolle und wird zumeist als „angenehmer Nebenvorteil“ aufgefasst. Weitere durch die Unternehmen angeführte Entscheidungskriterien stellen die geografische Lage (Nähe zum Ballungsraum, Nähe zu den Ostmärkten) und die Konkurrenzsituation dar.

3.2.2 Stellplatzobergrenzen

Die Maßnahme stößt im Bereich der **Verkaufsstätten** grundlegend auf Ablehnung. Dabei äußern sich vor allem Großmärkte negativ zu derartigen Restriktionen, da die mit dem Pkw zufahrenden Kunden, welche ihren Wocheneinkauf erledigen, oftmals als Hauptzielgruppe definiert werden und durch diese Restriktion erheblich eingeschränkt wären. Es wird argumentiert, dass durch die Abhängigkeit der Stellplatzobergrenzen von der Nettogeschossfläche der entstehenden Anlage kleinere Geschäfte für die Nahversorgung bevorzugt wären und dahingehend keine Gleichberechtigung gegeben sei. Grundsätzlich wird auf die spezifischen Zielgruppen und Eigenarten in den Geschäftsstrukturen hingewiesen, welche sich nach Ansicht der Befragten nicht in Kategorien einteilen lassen. Es wird die mangelnde Flexibilität der Maßnahme kritisiert, was auch für die Festlegung der Mindestgrenzen für die Stellplatzerrichtung gilt: Teilweise liegen die Mindestgrenzen in bestimmten Fällen höher, als der eigentliche Stellplatzbedarf der Verkaufsstätte.

In Bezug auf die Auswirkungen der Maßnahmen zeigt sich, dass eine Begrenzung der Stellplatzzahlen von Verkaufsstätten mit Unannehmlichkeiten für die Kunden gleichgesetzt wird, was sich grundsätzlich negativ auf die Umsätze der Geschäfte auswirken würde. Vereinzelt wird in der Maßnahme eine Benachteiligung für Familien mit Kindern gesehen, da ein Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zur Erledigung des Wocheneinkaufs für diese Personengruppe nach Ansicht der Befragten unzumutbar sei. Laut Aussagen der Befragten besteht die Gefahr, dass Kunden aus Niederösterreich und dem Burgenland ihren Einkauf vermehrt mit anderen Erledigungen in der Stadt verbinden und somit mit Umsatzeinbußen von Verkaufsstätten vor allem in ländlichen Regionen zu rechnen ist. Eine Umsetzung der Maßnahmen in Wien wird aufgrund des flächendeckenden Angebots an Standorten als eher plausibel empfunden als außerhalb von Wien. Die Wirksamkeit der Maßnahme in Bezug auf eine Reduktion des Pkw-Verkehrsaufkommens wird in allen Fällen bezweifelt. Insbesondere in Wien werden - vor allem innerhalb von Spitzen-

zeiten - eine Erhöhung des Stellplatzsuchverkehrs und Konflikte mit der Wohnbevölkerung infolge der erhöhten Stellplatzauslastung prognostiziert.

Eine zonale Abstufung wird nicht befürwortet, da eine Neuansiedlung innerhalb der Stadt für den Großteil der Befragten an Attraktivität verlieren würde. Die Restriktionen haben laut Aussagen nahezu aller Interviewten Auswirkungen auf Standortentscheidungen. Problematisch wird die Einführung von Stellplatzobergrenzen vor allem in den Regionen Niederösterreich und Burgenland gesehen, da die Kunden hier stärker auf die Pkw-Nutzung angewiesen sind. In zwei Fällen (Verkaufsstätten Typ 3, transportaufwändige Waren) zeigt sich, dass weniger restriktive Werte (Bandbreiten gemäß Maßnahmenentwurf) zu den Stellplatzobergrenzen tragbar sind und dementsprechend keine großen Auswirkungen auf zukünftige Standortentscheidungen hätten. In keinem Fall gilt dies für die niedrigeren Obergrenzen. Von Verkaufsstätten des Typ I (Waren des täglichen Bedarfs) werden als Bedarf stets höhere Stellplatzzahlen in der Größenordnung von 1 Stellplatz / 8 m² Nettogeschossfläche bis 1 Stellplatz / 15 m² Nettogeschossfläche angegeben als bei Geschäften, welche überwiegend transportaufwändige Waren verkaufen. Diese Verkaufsstätten des Typ III geben Größenordnungen von 1 Stellplatz / 10 m² Nettogeschossfläche bis 1 Stellplatz / 50 m² Nettogeschossfläche als Mindestanforderung an.

In den Gesprächen stellte sich heraus, dass sich einige der Verkaufsstätten in ihrer Handhabung bzw. ihrer Strategie der Planung der Parkplatzgröße unterscheiden: Während einige Verkaufsstätten der Kategorie „Waren des täglichen Bedarfs“ eher größere Dimensionierungen anstreben, um den mit dem Pkw zufahrenden Kunden das subjektive Gefühl zu vermitteln, in jedem Fall einen ausreichend großen Stellplatz auf dem Kundenparkplatz der Verkaufsstätte zu bekommen, verfolgen andere Geschäfte, die hauptsächlich transportaufwändige Waren im Angebot haben, das Ziel, möglichst hinreichend zu dimensionieren, um große Leerstände in der Woche zu vermeiden. Die letzte Gruppe findet die Vorgabe von Stellplatzobergrenzen eher nachvollziehbar.

Die im Bereich **Freizeitanlagen** Befragten reagieren auf die Maßnahme der Beschränkung der Stellplatzzahlen von neu errichteten Anlagen mit Ablehnung und Verunsicherung. In allen Gesprächen werden die zur Diskussion stehenden Werte - auch von innerstädtisch liegenden Anlagen mit hohem Anteil öffentlich zufahrender Kunden - als betriebswirtschaftliches Problem angesehen. Als akzeptable Werte werden 1 Stellplatz / 10 m² bis 1 Stellplatz / 16 m² Nettogeschossfläche genannt. Es wurde darauf hingewiesen, dass teilweise der Transport von Geräten oder Kleidung bei dem Aufsuchen von Freizeiteinrichtungen eine große Rolle spielen und durch einen Parkplatzmangel gerade Familien mit Kindern erheblich benachteiligt wären. Eine Vernachlässigung derartiger Heterogenitäten bezüglich des tatsächlichen Stellplatzbedarfs von unterschiedlichen Typen von Freizeiteinrichtungen wird deshalb kritisch gesehen. Die nach der Ansicht der Befragten infolge der Beschränkung

entstehenden Probleme bewirken zum Einen erhöhten Parkplatzsuchverkehr in der Umgebung sowie eine erhöhte Stellplatzauslastung und zum Anderen ein Kundenrückgang. Zudem würden laut Aussagen der Befragten die Betreiber versuchen, dieser Auflage über eine Überdimensionierung der Räumlichkeiten auszuweichen. Auf Entscheidungen für neue Standorte der Unternehmen würde die Maßnahme bei allen Befragten Einfluss haben. Ein starke zonale Staffelung der Stellplatzobergrenzen wird kritisch gesehen.

Die Betreiber und Repräsentanten von **Industriebetrieben, Bürogebäuden sowie Immobilienentwickler** reagieren sehr kritisch auf die Vorgabe von Stellplatzobergrenzen. Nachteile durch die geringe Anzahl an Pkw-Plätzen werden vor allem bei einem großen Anteil an Außendienstmitarbeitern gesehen, welche auf den Pkw angewiesen sind und teilweise einen erheblichen Transportaufwand haben. Mitarbeiter müssen häufig flexibel sein, so dass zum Beispiel im Fall von Noteinsätzen und Terminen (Kundenservice) ein Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel nicht möglich ist. Durch die Einführung derartiger Auflagen wird ein verstärkter Parkplatzsuchverkehr und ein Absinken der Motivation der Mitarbeiter befürchtet. Die Stellplatzgrenzen werden zum Großteil als unzumutbar niedrig empfunden und würden große Einschränkungen der heutigen Stellplatzkapazitäten bedeuten. Für einen Betrieb in Niederösterreich ist die im Rahmen des Interviews abgefragte weniger restriktive Obergrenze akzeptabel. Für zentral gelegene Anlagen in Wien ist die weniger restriktive maximale Anzahl an Stellplätzen gerade annehmbar, die maximale Stellplatzobergrenze für städtisch gelegene Gebäude desselben Unternehmens in Niederösterreich bzw. im Burgenland stellt jedoch eine außerordentliche Beschränkung dar. In einem Gespräch wurde vorgeschlagen, Gesamtstellplatzgrenzen für alle Objekte eines Unternehmens festzulegen und eine unternehmensinterne Verteilung / Kumulation zuzulassen.

In zwei Gesprächen werden durch die Einschränkung Wettbewerbsnachteile für neu ansiedelnde Unternehmen gesehen und die Kombination der Maßnahme mit anderen Maßnahmen für bestehende Anlagen vorgeschlagen. Die Niederlassung von neuen Standorten wird mit den vorgeschlagenen Stellplatzgrenzen in allen Fällen als problematisch gesehen. Insgesamt wird infolge der zonalen Staffelung eine Ansiedlung in Außenbereichen von Städten aus Gründen des Pkw-Stellplatzbedarfs tendenziell eher in Erwägung gezogen als eine Niederlassung in gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Gebieten.

3.2.3 Stellplatzgebühren für Benutzer des Kunden- / Firmenparkplatzes

In Bezug auf die Maßnahme der Einführung von Gebühren, welche verpflichtend vom Betreiber der Anlage auf dem Kundenparkplatz eingehoben werden, äußert etwa die Hälfte der Befragten in der Kategorie **Verkaufsstätten** die Befürchtung, dass das Ansehen des Handels dadurch extrem leidet. Die Kunden und Mitarbeiter

würden nicht verstehen, wenn der Betreiber die Gebühren für sich behält. Vor allem Repräsentanten von Diskontmärkten in der Lebensmittelbranche sehen die verpflichtende Gebühreneinhebung auf ihrem Kundenparkplatz als „nicht zu ihrem Image“ passend an. Vereinzelt wird aus diesem Grund die Regelung des Inkassos über die Gemeinde vorgeschlagen. Eine zusätzliche Kostenbelastung der mit dem Pkw zufahrenden Mitarbeiter wird - vor allem in Niederösterreich und Burgenland - abgelehnt. In den Dienstverträgen der Angestellten ist teilweise die Bereitstellung eines kostenlosen Parkplatzes an der Arbeitsstätte verankert.

Nahezu alle der Befragten würden - unabhängig von möglichen rechtlichen Untersagungen - eine Rückvergütung des Betrages (zum Beispiel über die Warenpreise) vornehmen und sehen diesen Vorgang als nicht kontrollierbar an. Spätestens, wenn ein anderes Geschäft in der Umgebung eine Rückvergütung der Gebühren vornehmen würde, würden die anderen Geschäfte dasselbe machen. Dadurch wird nach Ansicht der Befragten der Konkurrenzkampf zwischen benachbarten Geschäften verstärkt. Einige der Befragten können sich vorstellen, die Gelder für die Einrichtung / Verstärkung von Shuttlebussen bzw. Lieferservices oder für die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel einzusetzen und für eine Komforterhöhung des mit dem Pkw zufahrenden Kunden (zum Beispiel durch den Ausbau der Parkplätze) zu sorgen, um Abwanderungseffekte der Kunden zu minimieren. Da damit die verpflichtende Gebühreneinhebung auf den Kundenparkplätzen sicher als zusätzliche finanzielle Belastung interpretiert wird, wurden Auswirkungen auf die Entscheidungen zur Neuerrichtung von Anlagen in den von der Maßnahme betroffenen Bundesländern vorhergesagt. Von einem geringen Teil der Befragten werden keine Effekte auf Standortneuentscheidungen infolge der Maßnahme angekündigt. Das Abführen von 20 % der Einnahmen als zweckgebundene Gebühr an die Gemeinde wird kaum als vorteilhafter im Sinne der Vermittelbarkeit gegenüber den betroffenen Konsumenten gesehen.

Verkaufsstätten mit einem überwiegenen Angebot an transportaufwändigen Gütern fühlen sich durch so eine Gebühr vereinzelt benachteiligt, da sie zu einem Ausbau des Lieferservices gezwungen wären. In einem Gespräch wird in dieser Maßnahme eine Bevorzugung von größeren Einkaufszentren gesehen, da eine verpflichtende Gebühreneinhebung auf den Kundenparkplätzen zu einer erhöhten Bereitschaft des mit dem Pkw zufahrenden Kunden führen würde, längere Wege zurückzulegen, um in größeren Zentren möglichst viele Besorgungen auf einem Mal erledigen zu können.

Der erwünschte Lenkungseffekt wird kaum in Frage gestellt. Jedoch wird neben der Verärgerung der Kunden und der Mitarbeiter ein Verdrängungseffekt in den grenznahen Bereichen der Bundesländer und eine sinkende Kaufkraft der Kunden befürchtet. Die Befragten erachten deshalb eine österreichweite, flächendeckende Einführung der Maßnahme als sinnvoll. Die Gleichbehandlung der Zonen sowie der

bestehenden und neuen Anlagen wird eindeutig befürwortet. Eine Umsetzung der Maßnahme in Wien wird als weniger problematisch gesehen als in anderen Regionen. Eine Gebührenhöhe von 0,80 € je angefangener Stunde wird von den Befragten erwartungsgemäß weniger kritisch gesehen als höhere Parkgebühren, wobei eine Abhängigkeit von der Größe des Einzugsgebiets der Verkaufsstätten erkennbar ist.

Für die Nutzungskategorie **Freizeiteinrichtungen** wird ein Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel für die Kunden besonders aufgrund der im Vergleich zu Verkaufsstätten größeren Einzugsgebiete als nicht möglich erachtet. Eine Verdrängung der mit dem Pkw zufahrenden Kunden in andere Bundesländer und damit erhebliche Einnahmeneinbuße werden vor allem in Niederösterreich und Burgenland befürchtet. Eine Kompensation der daraus entstehenden Einnahmenausfälle über die Parkgebühren wurde als fragwürdig und schwierig kalkulierbar erachtet. In den Gesprächen wird deutlich, dass durch Rabatt- und Werbeaktionen bzw. über eine Reduktion der Preise eine Rückvergütung der Mehrkosten der zufahrenden Autofahrer versucht werden würde. Auch für die Mitarbeiter - vor allem in den mit öffentlichen Verkehrsmitteln ungenügend erschlossenen Regionen - wird eine Vergütung der Kosten für Parkdauerkarten über den Lohn als Pflicht des Unternehmers angesehen. Gebührennachlässe für längere Parkdauern werden gefordert (z. B. Tagesparkkarten).

Die ‚Schmerzgrenze‘ der Gebührenhöhe der mit dem Pkw zufahrenden Kunden wird bei etwa 1,00 €/h geschätzt. Es wurde die Vermutung geäußert, dass nach Einführung der Maßnahme etwa für die Dauer eines halben Jahres mit einer Umsatzeinbuße zu rechnen ist, bevor ein Gewöhnungseffekt eintritt. Innerstädtisch werden 1,30 €/h als „gerade noch vertretbar eingestuft“, ohne dass Rückvergütungen zwingend notwendig wären. Eine Gebührenhöhe von 60 € pro Monat für Parkdauerkarten für die mit dem Pkw zufahrenden Mitarbeiter wird als absolute Grenze empfunden. Standortneuansiedlungen in den betroffenen Regionen würden laut Angaben der Befragten infolge dieser Maßnahme in den nächsten Jahren nicht zu erwarten sein.

Das Abführen von 20 % der Einnahmen aus den Gebühren an die Gemeinde, welche diese zweckgebunden einzusetzen hätten, wird eher negativ gesehen.

Auf die verpflichtende Einhebung von Gebühren auf dem Firmenparkplatz wird von Betreibern und Repräsentanten **von Industriebetrieben, Bürogebäuden sowie Immobilienentwicklern** ablehnend reagiert. Eine sinkende Motivation der Mitarbeiter, der Erklärungsdruck für die Unternehmensführung, ein vergrößerter bürokratischer Aufwand und letztendlich eine finanzielle Mehrbelastung der Unternehmen werden als Gründe dafür genannt. Die Einführung einer kaum kontrollierbaren Rückvergütung über den Lohn (Zuschüsse, Sozialzulage) wird in fast allen Gesprächen angeführt. In zwei Fällen wird eine Staffelung der Gebühren für

Büronutzungen nach Lage zum Stadtzentrum als plausibel empfunden, da höhere Preise für innerstädtische Standorte eher akzeptiert werden können als in ländlichen Bereichen. Eine Gebühr von monatlichen 60 € wird als zu hoch bzw. als absolute Obergrenze bezeichnet. Lediglich in zwei Gesprächen wurde angegeben, dass diese Regelung keine Auswirkungen auf künftige Standortentscheidungen von Unternehmen habe. Alle anderen Gesprächspartner würden Neuansiedlungen in den maßnahmenbetroffenen Gebieten einschränken und zunächst eine abwartende Position einnehmen.

Das Abführen eines Prozentsatzes der Einnahmen aus den Gebühren an die Gemeinde, welche diese zweckgebunden einzusetzen hätten, wird meist aus Gründen der besseren Nachvollziehbarkeit für die Mitarbeiter als eher plausibel bezeichnet. Als Verwendungszweck dieser Gebühr wird ein Zuschuss zu den Fahrpreisen der öffentlichen Verkehrsmittel vorgeschlagen.

3.2.4 Stellplatzgebühren für den Betreiber

Die Betreiber von **Verkaufsstätten** vertreten die Meinung, dass die Mehrbelastung infolge der Maßnahme an den Konsumenten weitergegeben werden würde, da eine Umsatzeinbuße nicht tragbar ist. Diese Gebührenumlegung auf den Kunden bedeutet, dass diese Maßnahmen nicht ausschließlich zielgerichtet auf den Pkw-anfahrenden Kunden wirken würde, sondern unabhängig von dem benutzten Verkehrsmittel der Konsumenten. Das heißt, es würde auch eine Benachteiligung jener Kunden eintreten, welche nicht motorisiert oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Verkaufsstätten aufsuchen. In drei Gesprächen wurde angedeutet, dass solche Gebühren die Zahlungsunfähigkeit für bestehende Standorte bewirken könnte. Ein Rückbau der bestehenden Stellplätze, um die Abgabenhöhe zu begrenzen, wurde von vier Unternehmen diskutiert. Lediglich in drei Fällen haben diese Gebühren keinerlei Auswirkungen auf Neuansiedlungen. Ein Teil würde deshalb einen Standort wie beispielsweise Bratislava vorziehen oder seine Expansionsschwerpunkte in andere Bundesländer legen.

Gebühren, welche vom Betreiber von **Freizeitanlagen** verpflichtend pro Stellplatz und Jahr an die Gemeinde abgeführt werden, werden als nicht tragbar bezeichnet. In zwei Fällen wurde angegeben, dass eine mögliche jährliche Gebühreineinhebung von 500 €/ Stellplatz den Verlust von mehr als der Hälfte des Jahresumsatzes und damit den Konkurs bedeuten würde. Eine zwangsläufig durch so eine Gebühr verursachte Umlegung dieser Kosten auf den Preis würde aus der Sicht der Befragten einer „komplizierten Verteuerung des Benzinpreises bzw. der Steuern“ entsprechen.

Zukünftige Expansionen in Gebieten mit solchen Gebühren kann sich nur eines der befragten Unternehmen vorstellen. Ein Rückbau von bestehenden Stellplätzen, um Gebühren zu sparen, schien in drei Fällen erwägenswert.

Gespräche mit Betreibern von **Industriebetrieben und Bürogebäuden und Immobilienentwicklern** zu der Maßnahme „Stellplatzgebühren für den Betreiber“ zeigen folgendes Ergebnis. Die Gebührenerhebung wird als Steuererhöhung empfunden, welche die Unternehmen unabhängig von dem Ausmaß der Kosten zum Beispiel über eine Erhöhung der Mietpreise kompensieren würden. Eine Rechtfertigung als Umweltabgabe wird als Scheinargument aufgefasst. In Abhängigkeit von der Gebührenhöhe werden in allen Fällen Konsequenzen von Lohnkürzungen bis zu Entlassungen angeführt. Lediglich in einem Fall wird die Gebührenhöhe von 500 €/ Monat als akzeptabel empfunden. Verständnis der Maßnahme gegenüber wurde in zwei Gesprächen gezeigt. Diese Maßnahme hat nachteilige Konsequenzen auf die Expansionsfreudigkeit. Die Mehrkosten müssten allerdings im Verhältnis zu anderen Standortvorteilen der Regionen gesehen werden.

3.2.5 Mobilitätsmanagement mit Fahrtenkontingenten

Insgesamt wird die Maßnahme von nahezu allen der Befragten innerhalb der Nutzungskategorie **Verkaufsstätten** als unverständlich und als nicht praktikabel empfunden. Teilweise wird angezweifelt, dass durch Einkaufszentren zusätzliche Pkw-Fahrleistung entsteht. Eine Verzerrung des einem Einkaufszentrum zuzuordnenden Fahrtenkontingents wird dadurch befürchtet, dass Kfz-Lenker künftig auch Geschäfte aufsuchen, die nicht dem Betreiber des Parkplatzes gehören. Mehrfach wird angeführt, dass durch diese Maßnahme ein erheblicher Widerspruch zu der erteilten Betriebsgenehmigung entstehen würde und nur eine Anwendung für neue Verkaufsstätten akzeptabel wäre. Eine Einhaltung der vorgegebenen Pkw-Fahrtenkontingente wird in den meisten Interviews als unmöglich eingeschätzt. Lediglich in zwei Fällen von Verkaufsstätten des Typ II (Verkaufsstätten mit überwiegend zentrenspezifischen Waren im Angebot) und III (Verkaufsstätten mit überwiegend transportaufwändigen Waren im Angebot) werden die höheren Grenzwerte der Fahrtenkontingente als gerade ausreichend eingeschätzt. Die sich infolge der Kontingentüberschreitung ergebenden Strafzahlungen (im Rahmen der Befragung mit 0,20 €/ überschrittener Fahrt angegeben) werden als zusätzliche Steuer und Einschränkung der Gewerbefreiheit empfunden. Diese Mehrkosten würden eine zusätzliche Belastung der Kunden bedeuten, da die Strafzahlungen auf die Warenpreise umgelegt werden, um die bestehenden Standorte halten zu können. In zwei Gesprächen wurde angeführt, dass dies zu Überlegungen des Abbaus bestehender Arbeitsplätze führen würde. Fahrtenkontingentierungen führen zu einem Standortnachteil gegenüber anderen Bundesländern ohne so eine Regelung. Dies hat für fast alle befragte Unternehmen Auswirkungen auf die Standortwahl neuer Ansiedelungen. Aufgrund der zonalen Staffelung der Kontingente sind Verdrängungseffekte in Randbereiche zu erwarten.

In den Gesprächen mit Betreibern von **Freizeiteinrichtungen** wird die Plausibilität der Maßnahme bemängelt und der direkte Zusammenhang zwischen der Erzeugung

von Pkw-Fahrten und der Nettogeschossfläche der Anlagen in Frage gestellt. Nach Ansicht der Interviewten würde die Fahrtenzuordnung bei unternehmensübergreifenden Parkplätzen zu Problemen führen. Mehrfach wurde angeführt, dass die Maßnahmen im Widerspruch zu den Betriebsgenehmigungen der Anlagen stehen, im Rahmen welcher die Verkehrsnachfragequantitäten ermittelt wurden. Personen von Einrichtungen außerhalb der Stadt Wien sehen diese Maßnahme - trotz zonaler Abstufungen - als erhebliche Verschärfung der Konkurrenzsituation und als Benachteiligung öffentlich schlechter erschlossener Standorte: Die Fahrtenkontingente werden als zu gering eingestuft und würden Reduktionen auf 17 % bis 3 % der bestehenden Anzahl der Pkw-Fahrten bedeuten. Die aus Pönalzahlungen entstehenden Mehrkosten würden die Rentabilität der Einrichtungen gefährden. Innerstädtische Freizeitanlagen mit großem Anteil von Besuchern mit öffentlichen Verkehrsmitteln sehen Fahrtenbeschränkungen zum Teil nicht als zwingend geschäftsschädigend und aus umweltschutztechnischer Sicht als plausibel an.

Im Gegensatz zu den Befragten in Niederösterreich und Burgenland, wo die Begrenzung der Anzahl der Pkw-Fahrten eine Verlagerung der Neuansiedlung von Unternehmenstandorten in benachbarte Bundesländer nach sich ziehen würde, würden Standortentscheidungen von Freizeitanlagen in Wien dahingehend beeinflusst, dass verstärkt auf eine gute Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln geachtet wird. Aufgrund der für Freizeiteinrichtungen im Jahresverlauf oftmals schwankenden Nutzungsfrequenzen wird eine jahresbezogene Berechnung bzw. Überprüfung des Fahrtenkontingents als notwendig angesehen.

Gespräche mit Betreibern von **Industriebetrieben, von Bürogebäuden und mit Immobilienentwicklern** zu Fahrtenkontingenten ergaben folgende Reaktionen: Die Höhe der Fahrtenkontingente wird vor allem von Betrieben mit hohem Anteil pendelnder Außendienstmitarbeiter und / oder Besucheranteil kritisiert. Ohne diese Mitarbeiter mit terminlichen Verpflichtungen ist die Einhaltung der (weniger restriktiven) Fahrtenkontingente laut Angaben von vier Gesprächspartnern in Wien eventuell umsetzbar. In einem Fall wird eine Einhaltung der Fahrtenkontingente auch für einen Standort in Niederösterreich für möglich gehalten. Insgesamt wird die Zählung und Überwachung der Maßnahme als großer Verwaltungsaufwand empfunden und eine mangelnde Nachvollziehbarkeit kritisiert. Häufig wurde nach dem Träger der Kosten für die technische Umsetzung gefragt.

Einige Unternehmen geben an, dass sie ihre Betriebe oder Betriebsbereiche aufgrund der zonalen Staffelung in Randbereiche oder sogar in das benachbarte Ausland (z. B. Bratislava) verlegen, wenn die Strafzahlung infolge überschrittener Fahrtenkontingente einen hohen Kostenfaktor ergibt.

Lösungsansätze aus Sicht der Befragten

Grundsätzlich positiv zu vermerken ist, dass ein Problembewusstsein bei den befragten Inhabern, Repräsentanten bzw. Betreibern von verkehrserregenden Anlagen vorhanden ist. Die Befragten wurden auch dazu aufgefordert, eigene Lösungsansätze zu der Problematik vorzuschlagen. Als häufigste Lösung wurde der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel in den Randzonen von Wien und in den Regionen Niederösterreich und Burgenland durch die öffentliche Hand als Lösung genannt. Der Einsatz von Shuttlebussen wird nach Ansicht der Betreiber von Verkaufsstätten nur durch Zusammenschlüsse von mehreren Betreibern und für einzelne Standorte als realisierbar angesehen. Für Freizeiteinrichtungen wird der Einsatz von Shuttlebussen nicht als gute Lösung angesehen, da diese ein großes Einzugsgebiet haben und häufig Gepäck mitgeführt wird. Dadurch ist eine ausreichende Auslastung so eines Angebots schwierig zu erreichen. Als einfachste und faireste Form der Reduzierung des Pkw-Verkehrs wird eine Erhöhung der Benzinpreise bzw. der Kfz-Steuern angesehen. Vielfach wurde als Lösung eine verbesserte Raumordnung (zum Beispiel Flächenwidmung in ländlichen Regionen dahingehend, dass eine konzentrierte Ansiedlung von Verkaufsstätten mit gemeinsamem Parkplatz bzw. Zufahrten geschaffen wird) genannt. Mehrfach wurde als Lösung die Weiterentwicklung und Forschung im Bereich alternativer Treibstoffe und Automobiltechnologien, der Ausbau von Park&Ride-Flächen, die Einführung von autofreien Tagen sowie einer flächendeckenden Maut angeführt. Außerdem wurde die Förderung von Fahrgemeinschaften oder Kampagnen zur Stärkung des Umweltbewusstseins als Lösung bezeichnet.

Fazit

Die Befragten verdeutlichten im Rahmen der Gespräche, dass Veränderungen auf den Kunden- bzw. Firmenparkplätzen zum Beispiel in Form von Gebührenautomaten, Schranken, Zählgeräten grundsätzlich eine abschreckende Wirkung auf die Nutzer hätten und mutwillige Beschädigungen derartiger Anlagen zu befürchten seien. Maßnahmen mit Effekten, die direkt vom Nutzer des Parkplatzes zu spüren seien - wie zum Beispiel ein Stellplatzmangel infolge der Einführung von Stellplatzobergrenzen oder eine Einhebung von Parkgebühren - werden aus diesem Grund abgelehnt (Tab. 3-2). Unternehmer fühlten sich mit der Rechtfertigung der Einführung solcher Maßnahmen den Kunden und den Mitarbeitern gegenüber überfordert, weshalb von einigen Befragten eine indirekte Belastung der Kunden oder Mitarbeiter (Umlegen der Mehrkosten infolge von Stellplatzgebühren für den Betreiber oder infolge von Strafzahlungen bei Überschreitungen der Pkw-Fahrtenkontingente) als eher annehmbar empfunden wurde. Als ‚Vorteil‘ der Stellplatzobergrenzen wurde von den Befragten oftmals gesehen, dass ein ‚Einstellen auf die Maßnahme‘ möglich und damit eine Anpassung des Verhaltens denkbar sei, wenn die Maßnahme lediglich für neu errichtete Anlagen greift. Eine zonale Gleichbehandlung aller Standorte von Verkaufsstätten und Freizeiteinrichtungen wird aus Wettbewerbsgründen als sehr

wichtig hervorgehoben. Die Maßnahme Mobilitätsmanagement mit Fahrtenkontingenten wurde meist als kompliziert und nicht realisierbar eingestuft. Von einer Minderheit wurde diese Maßnahme jedoch z. B. für Luftsanierungsgebiete als fair und gerecht beurteilt.

Tab. 3-2: Meinungen zu den untersuchten Maßnahmen aus Sicht der Betreiber

Untersuchte Maßnahme	Meinungen aus Sicht der befragten Betreiber	
	Nachteile	Vorteile
Stellplatzobergrenzen	Kunde bzw. Mitarbeiter spürt die Maßnahme direkt (Frustration, Umsatzeinbußen)	„Darauf Einstellen“ möglich
Stellplatzgebühren für den Nutzer des Kunden / Firmenparkplatzes	Rechtfertigung gegenüber Betroffenen schwierig Kunde bzw. Mitarbeiter spürt die Maßnahme direkt (Frustration und Kaufkraftverluste werden befürchtet.)	Zonale Gleichbehandlung wichtig Geringe Abwanderungseffekte erwartet
Stellplatzgebühren für den Betreiber	Bewirkt betriebswirtschaftliche Probleme	Zonale Gleichbehandlung wichtig Kunde bzw. Mitarbeiter spürt die Maßnahme nur indirekt
Mobilitätsmanagement mit Fahrtenkontingenten	Großer Verwaltungsaufwand Bewirkt betriebswirtschaftliche Probleme	Kunde bzw. Mitarbeiter spürt die Maßnahme nur indirekt

Grundsätzlich wird erwartungsgemäß auf alle Maßnahmen mit Ablehnung und Verunsicherung reagiert. Deshalb ist es vor allem interessant, Bedingungen zu erheben, unter welcher einzelne Maßnahmen evtl. eher akzeptiert werden könnten und welche eigenen Lösungsansätze zu der Problematik gesehen werden. Positiv zu vermerken ist, dass ein Problembewusstsein bei den Befragten vorhanden ist. Bei einer Implementierung der Maßnahmen sind Übergangsbestimmungen und Einschleifregelungen unerlässlich. Zudem sollte der Dialog mit den Betroffenen unbedingt fortgesetzt werden. Zonale Staffelungen der Regelungen bewirken aus der Sicht der Betreiber Verdrängungseffekte von Unternehmensansiedelungen in Randbereiche.

3.2.6 Flächensparende Errichtung von Stellplätzen

Zum Thema flächensparende Errichtung von Stellplätzen bei Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen sowie Betrieben wurden folgende Fragen mit den Betreibern angesprochen:

(1) Errichtung von Stellplätzen in Hoch- oder Tieflage

- Wie würden Sie reagieren, wenn Sie 50 % aller genehmigten Parkplätze außerhalb von City-Lagen in Parkdecks bzw. Tiefgaragen errichten müssten (ab insgesamt 20 Parkplätzen)? Wie würden Sie reagieren, wenn Sie die Errichtung eines neuen Standorts planen?
- Und wie würden Sie reagieren, wenn Sie 75 % aller genehmigten Parkplätze außerhalb von City-Lagen in Parkdecks bzw. Tiefgaragen errichten müssten (ab insgesamt 50 Parkplätzen)? Wie würden Sie reagieren, wenn Sie die Errichtung eines neuen Standorts planen?

Der Vorschlag, dass von Seiten des Gesetzgebers die Errichtung von 50 % der Parkplätze in Hoch- oder Tieflage gesetzlich vorgeschrieben wird, ist für nahezu alle der Befragten nachvollziehbar, sinnvoll („gute Idee“) bzw. wurde akzeptiert. Gründe dafür sind bestehende Vorschriften in anderen Bundesländern (z. B. Tirol), der Zwang bei hohen Grundstückspreisen sowie den baulichen Gegebenheiten rund um das Grundstück zum Bau von Garagen oder eine sensible Grundhaltung der Betreiber gegenüber ökologischen Belangen („gehört zur Firmenphilosophie“). Nur in einem Fall gab es - mit dem Hinweis auf die entstehenden Standortnachteile - als Antwort ein klares „Nein“. Trotz des hohen Zustimmungsgrades werden auch Bedenken geäußert. So wird auf die hohen Baukosten (400 € pro m² bzw. Steigerung der gegenwärtigen Baukosten um 15 bis 20 %), auf die geringe Akzeptanz von Tiefgaragen durch die Kunden („sie sind Angsträume für Frauen“) oder Probleme bei der Anlieferung bzw. dem Abholen sperriger Güter verwiesen. Ein Einfluss auf die Standortplanung wird generell nicht gesehen, insbesondere bei jenen Betreibern, die bereits über eine Tiefgarage oder ein Parkdeck verfügen.

Die verpflichtende Errichtung von 75 % aller Stellplätze in Tiefgaragen oder Parkdecks wird von Seiten der befragten Unternehmen weitaus skeptischer bewertet. So findet sich auch in diesem Fall noch eine Mehrheit für die Maßnahme. Zumindest für 6 der befragten Betreiber ist der Anteil von 75 % aus unterschiedlichen Gründen aber zu hoch. Auch bei einer zustimmenden Grundhaltung wird wiederholt auf die hohen Kosten und die damit verbundene veränderte Rentabilität verwiesen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass durchaus Verständnis für die vorgeschlagene Maßnahme besteht. Es wird aber bezweifelt, inwieweit ein derartiger Ansatz im ländlichen Raum bei niedrigeren Grundstückspreisen und Bebauungsdichten Sinn macht und von der Bevölkerung akzeptiert wird. Für den städtischen Bereich besteht hingegen weitgehend Zustimmung.

(2) Errichtung von Sammelgaragen

Auch wenn diese Fragestellung nicht Bestandteil der Befragung war, ist es bemerkenswert, dass von einem der Betreiber der Vorschlag zur Einführung von „retail-

parks“ kommt. Das heißt, bei der Flächenausweisung zum Beispiel für Gewerbegebiete sollte eine einzige Stellplatzfläche für alle Nutzergruppen ausgewiesen werden.

(3) Errichtung von Fahrradabstellplätzen

In der Befragung der Betreiber wurde nach der aktuellen Zahl der vorhandenen Fahrradabstellplätze gefragt. Es zeigt sich, dass nur eine Minderheit (4 der befragten Unternehmen) über keine Fahrradstellplätze verfügt. Sind welche vorhanden, dann variiert die Zahl der Abstellplätze in Abhängigkeit von der Lage und dem Warenangebot zwischen 10 und mehreren 100 Stück. Vereinzelt wird auch auf den zunehmenden Bedarf an Fahrradstellplätzen hingewiesen, dem durch die Neuerrichtung von Stellplätzen nachgekommen wird.

(4) Maßnahmen zur Oberflächengestaltung von ebenerdigen Stellplätzen

Im Zuge der Befragung wurde versucht, die Akzeptanz von Begrünungsmaßnahmen einerseits in Bezug auf den Anteil von Grünflächen an der Gesamtstellplatzfläche, andererseits hinsichtlich der Anzahl von Bäumen pro Stellplatz festzustellen. Folgende Fragen wurden gestellt:

- Wie stehen Sie dazu, mindestens 10 % der Gesamtstellplatzfläche als Grünfläche anzulegen? (oder ein Baum pro 10 Stellplätze?)
- Wie stehen Sie dazu, mindestens 20 % der Gesamtstellplatzfläche als Grünfläche anzulegen? (oder ein Baum pro 4 Stellplätze?)

Diese Vorschläge wurden großteils skeptisch bis ablehnend bewertet. Kritisch werden vor allem die aus dem Ankauf zusätzlicher Grundstücksfläche, aus der Errichtung und aus der Pflege entstehenden Kosten gesehen. An der Umsetzbarkeit im dicht verbauten Stadtgebiet wird daher wegen der hohen Grundstückspreise gezweifelt, gleiches gilt für bestehende Anlagen. In einem Fall wird die Maßnahme sogar als Hinderungsgrund für zukünftige Neuansiedlungen gesehen. Wenig Verständnis wurde von den Betreibern im ländlichen Raum aufgebracht. Die Zustimmung lag aber auch bei den Betreibern in der Stadt unter 50 %, die aber dennoch Vorteile in den Bereichen Stadtbild, Umweltschutz (z. B. „Versickerung“) sowie Kleinklima sehen.

Bei einer zwingenden Vorgabe eines Grünflächenanteils an der Gesamtstellplatzfläche von 20 % nimmt der Anteil der ablehnenden Stimmen weiter zu. An der Umsetzbarkeit wird vor allem im dicht verbauten Stadtgebiet gezweifelt.

4 Empfehlungen für die Umsetzung von Maßnahmen zur Steuerung des Stellplatzangebots für den Zielverkehr

4.1 Parkplatzbezogene Beschränkungen und finanzielle Auflagen

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass alle der untersuchten Maßnahmen wie

- Einführung von Stellplatzobergrenzen,
 - Verpflichtende Stellplatzgebühren für Nutzer von Kunden- bzw. Firmenstellplätzen,
 - Verpflichtende Stellplatzgebühren für Betreiber von Kunden- bzw. Firmenstellplätzen („Nutznießerabgabe“) und
 - Fahrtenkontingentierung kombiniert mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagements
- den erwünschten Effekt einer Reduktion des Pkw-Zielverkehrsaufkommens haben. Es ist aber zu beachten, dass alle Maßnahmen mehr oder weniger erwünschte Folgewirkungen haben, die keineswegs zu vernachlässigen sind:

Die **Einführung von Stellplatzobergrenzen** bewirkt für Kunden von Verkaufsstätten und Freizeiteinrichtungen bei Überfüllung potenzielle Wartezeiten, die einerseits zu Rückstau vor den Stellplatzeinfahrten, zum Ausweichen und Parken auf öffentlichem Grund sowie zum Ausweichen zu anderen Zielen mit geringerer Auslastung führen. Ein erwünschtes Umsteigen auf andere Verkehrsmittel (öffentlicher Verkehr, nicht motorisierter Verkehr) erfolgt bei einem qualitativ ausreichenden Angebot. Betreiber tendieren zur Verlagerung von Standorten in Bereiche ohne Stellplatzobergrenzen. Unter folgenden Bedingungen ist die Einführung dieser Maßnahme zu empfehlen, sodass mögliche negative Auswirkungen gering gehalten werden:

- Die Obergrenzen (Vorschlag: über einer Mindestanzahl von ca. 50 Stellplätzen) sollen je nach Gebietstyp ausgewogene Relation zu den derzeit gültigen Mindestgrenzen an Stellplätzen aufweisen (d.h. nicht extrem von den derzeitigen Grenzen abweichend) und gestaffelt nach Bundesländern, nach vorhandener oder durch Auflage bereitstellbare Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr, Gebietstyp und Ort der verkehrserregenden Anlage (Verhältnis max. 1 zu 1,5) festgelegt sein (Tab. 4-1, Tab. 4-2). Es ist zu beachten, dass eine starke zonale Staffelung Veränderungen entgegen der angestrebten Siedlungsentwicklung verursachen kann.
- Die Stellplätze auf öffentlichem Grund sind in fußläufiger Entfernung (ca. 300 m) um die Anlage mit einer Parkraumreglementierung zu versehen, die ein kostenloses und unbeschränktes Parken nicht zulässt und zumindest denselben Bedingungen (z. B. Höhe der Parkgebühren) wie den Verkaufs- bzw. Freizeitstättenstellplätzen unterliegt.
- Die Anlage muss im attraktiven Einzugsbereich eines öffentlichen Verkehrsmittels liegen (z. B. Haltestellenentfernung unter 100 m Entfernung, während der Geschäftszeiten ein attraktiver Taktfahrplan).
- Gleichzeitige Einführung der Regelung in Wien, Niederösterreich und Burgenland.

Tab. 4-1: Vorschlag für Stellplatzobergrenzen [Stellplatz / m² Nettogeschossfläche] in Abhängigkeit von Nutzung und Lage der Anlage für die Stadt Wien; aktuelle Mindestwerte für die Stellplatzerrichtung [1 Stellplatz / m² Nettogeschossfläche sofern nicht anders ausgewiesen]

STADT WIEN					
Zone \ Nutzung	I	II	III	IV	Anzupassende, aktuelle Mindestwerte nach § 36a Wiener Garagengesetz (21.02.2003)
	City	Städtisches Gebiet	Gebiete mit multifunktionaler Struktur	monofunktionales Gebiet f. betriebliche Nutzung	
	Bezirk 1	Gebiete mit geschlossener Verbauung		z. B. Gewerbegebiete	
Verkaufsstätten					
Typ 1: täglicher Bedarf Verkaufsstätten in denen überwiegend Waren des täglichen Bedarfs, insbesondere Lebensmittel angeboten werden	1 / 200	1 / 178	1 / 155	1 / 133	1 / 80 m² Aufenthaltsraum
Typ 2: zentrenspezifische Waren Verkaufsstätten, in denen überwiegend Waren des längerfristigen Bedarfs (Auswahlgüter) angeboten werden, die nach ihrer Beschaffenheit bzw. nach den Packungs- und Gebindegrößen vom Kunden ohne Verwendung eines Kraftfahrzeuges abtransportiert werden können.	1 / 175	1 / 156	1 / 136	1 / 117	
Typ 3: transportaufwendige Waren Verkaufsstätten in denen überwiegend Waren des längerfristigen Bedarfs (Auswahlgüter) angeboten werden, die nach ihrer Beschaffenheit bzw. nach den Packungs- und Gebindegrößen vom Kunden nur unter Verwendung eines Kraftfahrzeuges abtransportiert werden können.	1 / 150	1 / 133	1 / 117	1 / 100	
Gebäude mit Büro-, Verwaltungs-, Praxisräumen	1 / 190	1 / 169	1 / 148	1 / 127	
Handwerks- und Industriebetriebe	1 / 140	1 / 124	1 / 109	1 / 93	
Freizeiteinrichtungen	1 / 200	1 / 178	1 / 155	1 / 133	1 / 50 Personen (Sportanlagen); 1 / 10 Kabinen (Bäder)
Restaurants/Cafes/Bars	1 / 150	1 / 133	1 / 117	1 / 100	1 / 80 m² Aufenthaltsraum

Tab. 4-2: Vorschlag für Stellplatzobergrenzen [1 Stellplatz / m² Nettogeschossfläche] in Abhängigkeit von Nutzung und Lage der Anlage für Niederösterreich und das Burgenland, aktuelle Mindestwerte für die Stellplatzerrichtung [1 Stellplatz / m² Nettogeschossfläche sofern nicht anders ausgewiesen]

NIEDERÖSTERREICH / BURGENLAND				
Zone Nutzung	I	II	III	Anzupassende, aktuelle Mindestwerte nach NÖ BTV 1997 (18.09.2003)
	Stadtgebiete dicht verbaute Gebiete in zentraler Lage (> 10.000 Einwohner)	Gebiete mit multifunktionaler Struktur	monofunktionales Gebiet für betriebliche Nutzung z. B. Gewerbegebiete	
Verkaufsstätten				
Typ 1: täglicher Bedarf Verkaufsstätten in denen überwiegend Waren des täglichen Bedarfs, insbes. Lebensmittel angeboten werden	1 / 120	1 / 100	1 / 80	1 / 65 (für Kaufhäuser)¹
Typ 2: zentrenspezifische Waren Verkaufsstätten, in denen überwiegend Waren des längerfristigen Bedarfs (Auswahlgüter) angeboten werden, die nach ihrer Beschaffenheit bzw. nach den Packungs- und Gebindegrößen vom Kunden ohne Verwendung eines Kraftfahrzeuges abtransportiert werden können.	1 / 100	1 / 84	1 / 67	1 / 39 (für Einkaufs- und Fachmarktzentren)
Typ 3: transportaufwendige Waren Verkaufsstätten in denen überwiegend Waren des längerfristigen Bedarfs (Auswahlgüter) angeboten werden, die nach ihrer Beschaffenheit bzw. nach den Packungs- und Gebindegrößen vom Kunden nur unter Verwendung eines Kraftfahrzeuges abtransportiert werden können.	1 / 80	1 / 66	1 / 53	
Gebäude mit Büro-, Verwaltungs-, Praxisräumen	1 / 90	1 / 75	1 / 60	1 / 40
Handwerks- und Industriebetriebe	1 / 60	1 / 50	1 / 40	1 / 5 Beschäftigte
Freizeiteinrichtungen	1 / 100	1 / 84	1 / 67	1 / 10 Zuschauerplätze
Restaurants/Cafes/Bars	1 / 80	1 / 66	1 / 53	1 / 5 bis 10 Sitzplätze

¹ Die Umrechnung von Verkaufs- in Nutzfläche erfolgte nach dem Verhältnis 1 / 1,3 gemäß „Vereinbarung zwischen den Ländern Burgenland, Niederösterreich und Wien über eine Raumverträglichkeitsprüfung für Standorte von Einkaufszentren“, 1989; URL: http://www.pgo.wien.at/pdf/rvp_ekz.pdf (11.01.2005)

Die **Einführung von Stellplatzgebühren für Nutzer** von Kundenstellplätzen bewirkt ein Ausweichen der Kunden auf öffentlichen Grund, wenn nicht im fußläufigen Einzugsbereich der Verkaufsstätte bzw. Freizeiteinrichtung zumindest gleich restriktive Parkregelungen vorhanden sind. Wenn nicht dieselben Bedingungen für alle Kundenparkplätze herrschen, kann es zu Verlagerungen bei der Zielwahl bei Einkaufs- und Freizeitverkehr kommen. Ein Teil verlagert sich auch auf den öffentlichen und den nicht motorisierten Verkehr, wenn ein attraktives Angebot vorhanden ist. Betreiber zeigen die Tendenz, auf andere Standorte auszuweichen und haben die Absicht, die Parkgebühren direkt oder indirekt über Preisnachlässen zu refundieren, wenn nicht dieselben Bedingungen für alle Standorte vorhanden sind. Deshalb ist die Einführung dieser Maßnahme nur unter folgenden Rahmenbedingungen zu empfehlen:

- Diese Regelung soll für alle Kundenparkplätze (Vorschlag: über einer Mindestanzahl von ca. 50 Stellplätzen) zumindest in Wien und Niederösterreich, besser auch in Burgenland gleichzeitig, sowohl für bestehende, als auch zukünftige Kundenstellplätze eingeführt werden.
- Die Höhe der Gebühr soll einheitlich für größere miteinander in Beziehung stehende Regionen oder für ganze Bundesländer fixiert werden, um keine Wettbewerbsvorteile oder -nachteile zu bewirken. Als Mindesthöhe wird 0,80 €/h empfohlen (Stand Jahr 2005).
- Im fußläufigen Umkreis von gebührenpflichtigen Kundenstellplätzen (ca. 300 m) ist eine Parkreglementierung einzuführen, die ein kostenloses und unbeschränktes Parken nicht zulässt und zumindest denselben Restriktionsbedingungen (z. B. Höhe der Parkgebühren) wie die Verkaufs- bzw. Freizeitanlagenstellplätze unterliegt.
- Die Parkgebühr soll als „Nutznießerabgabe“ des Stellplatzbetreibers zumindest anteilig zu 50 % an den Straßenerhalter der angrenzenden Straße weitergegeben werden. Damit sollten auch Kompensationszahlungen der Betreiber der Verkaufsstätten bzw. Freizeiteinrichtungen z. B. durch Preisnachlässe vermieden werden. Diese Abgabe würde auch einer Kombination einer Stellplatzgebühr für den Nutzer und Betreiber entsprechen. Die Abgabe an den Straßenerhalter bzw. an die Gemeinde ist an die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs bzw. des nicht motorisierten Verkehrs zweckzubinden.

Die Einführung einer verpflichtenden monatlichen Parkgebühr für Mitarbeiter, die mit dem Pkw zum Arbeitsort pendeln, zeigt den erwünschten Steuerungseffekt. Es gibt nur wenige unerwünschte Nebeneffekte, wie ein Ausweichen auf öffentlichen Grund, wenn keine Stellplatzrestriktionen auf öffentlichen Straßen vorhanden sind. Arbeitgeber haben die Möglichkeit, diese Gebühren über Ausgleichszahlungen zu kompensieren. Um Ungleichheiten zu vermeiden, kommt diese Maßnahme in der

Regel auch Pendlern ohne Pkw-Nutzung zugute. Diese Maßnahme ist mit gleichzeitiger Schaffung folgender Rahmenbedingungen zu empfehlen:

- Flächendeckende, verpflichtende Einführung, um eine faire Gleichbehandlung zu garantieren. Die Höhe sollte je nach Gebietstyp sowie Bundesland abgestuft sein, um auch die Marktpreise für Stellplätze je nach Gebiet bestmöglich widerzuspiegeln (Tab. 4-3). Die Gebühr verbleibt beim Stellplatzeigentümer.
- Die Einführung (Vorschlag: über einer Mindestanzahl von ca. 50 Stellplätzen) sollte zumindest für die Bundesländer Wien und Niederösterreich gemeinsam erfolgen, um Ungleichheiten zu vermeiden. Es ist zu beachten, dass die Kontrolle dieser Maßnahme einen relativ großen Aufwand bedeutet und im Rahmen der Kontrolle der Kommunalsteuer erfolgen sollte. Schwierig ist vor allem die Überprüfung, ob ein Auto regelmäßig benutzt wird und die Einhebung als Stellplatzgebühr damit verpflichtend ist.

Tab. 4-3: Vorschlag für die Mindesthöhe von Parkgebühren auf privatem Grund von verkehrserregenden Anlagen [€ / Stunde] in der Stadt Wien, Niederösterreich und Burgenland

WIEN				
Zone	I	II	III	IV
	City	Städtisches Gebiet	Gebiete mit multifunktionaler Struktur	monofunktionales Gebiet f. betriebliche Nutzung
Nutzung	Bezirk 1	Gebiete mit geschlossener Verbauung		z. B. Gewerbegebiete
Parkdauerkarten für Mitarbeiter	60 € / Monat	50 € / Monat	40 € / Monat	30 € / Monat

NIEDERÖSTERREICH / BURGENLAND			
Zone	I	II	III
	Stadtgebiete	Gebiete mit multifunktionaler Struktur	monofunktionales Gebiet f. betriebliche Nutzung
Nutzung	dicht verbaute Gebiete in zentraler Lage		z. B. Gewerbegebiete
Parkdauerkarten für Mitarbeiter	40 € / Monat	30 € / Monat	20 € / Monat

Die Einführung einer **Stellplatzgebühr für Betreiber** von Verkaufsstätten und von Freizeiteinrichtungen in Form einer ‚Nutznießerabgabe‘ an den zuständigen Straßenerhalter oder Gebietskörperschaft zeigt keine direkte steuernde Wirkung auf Kunden mit Pkw, veranlasst aber den Betreiber, die Stellplatzanzahl nicht zu groß werden zu lassen und vermeidet so Überkapazitäten. Betreiber werden dadurch tendenziell veranlasst, in Gebiete bzw. zu Standorten auszuweichen, die nicht dieser Stellplatzgebühr unterliegen, deshalb ist diese Maßnahme nur in Kombination mit der Ein-

führung von verpflichtenden Stellplatzgebühren für Kunden und unter folgenden weiteren Rahmenbedingungen zu empfehlen:

- Es ist darauf zu achten, dass die Einführung (Vorschlag: über einer Mindestanzahl von ca. 50 Stellplätzen) zur selben Zeit, zumindest in Wien und Niederösterreich, besser auch im Burgenland erfolgt.
- Die Einnahmen aus dieser Gebühr sind zweckgebunden für die Verbesserung des Angebots mit dem öffentlichen und nicht motorisierten Verkehr im Sinne des Nahverkehrsförderungsgesetzes (ÖPNRV-G¹) zu verwenden.
- Die Einführung erfolgt sowohl für bestehende, als auch für geplante verkehrserregende Anlagen.
- Die Höhe dieser Nutznießerabgabe sollte für alle Gebiete pro Stellplatz möglichst dieselbe sein. Empfohlen wird ein Betrag von 500 €/ (Stellplatz und Jahr)².

Die Einführung von verpflichtendem **Mobilitätsmanagement mit Fahrtenkontingentierung** bringt einen erwünschten Steuerungseffekt. Aber auch bei dieser Maßnahme sind nicht erwünschte Folgewirkungen zu verzeichnen: Die Art dieser Folgewirkungen sind abhängig von den begleitenden Mobilitätsmanagementmaßnahmen. Während angebotsorientierte Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung mit den öffentlichen und nicht motorisierten Verkehrsmitteln weniger wirksam für die Steuerung des Pkw-Kundenverkehrs sind, haben diese Maßnahmen auch keine unerwünschten Folgewirkungen. Restriktive Maßnahmen für den Pkw-Kundenverkehr, z. B. durch Stellplatzgebühren oder sonstigen Zufahrtsbeschränkungen sind sehr wirksam für die Steuerung der Pkw-Zufahrt von Kunden und haben auch verstärkte, unerwünschte Nebenwirkungen, wie Ausweichen auf verfügbare Stellplätze im öffentlichen Straßenraum oder Ansteuern von anderen Zielen ohne restriktive Maßnahmen. Betreiber tendieren zur Verlagerung ihrer Standorte in Gebiete ohne verpflichtendes Mobilitätsmanagement mit Fahrtenkontingentierung. Um diese unerwünschten Effekte bestmöglich zu vermeiden, ist diese Maßnahme nur unter folgenden Rahmenbedingungen zu empfehlen:

- Diese Maßnahme soll nur in Sanierungsgebieten zur Verbesserung der Luftqualität eingesetzt werden, wenn der Pkw-Verkehr in erheblichem Maße an den relevanten Emissionen beteiligt ist.
- Die Festlegung der Höhe des Fahrtenkontingentes soll pro Jahr in Abhängigkeit von der Luftqualität und der Sanierungsnotwendigkeit, der Nutzungsart des Gebietes, von der Erschließungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr sowie von der

¹ Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs 1999

² Obwohl diese Kostenhöhe im Vergleich zum Preis der derzeit in Wien erhältlichen Parkdauerkarten (ca. 1.000 € pro Jahr) im ersten Moment als nicht verhältnismäßig erscheint, wird diese Gebührenhöhe für eine Erstimplementierung der Maßnahme als zweckmäßig erachtet. Eine Anpassung in folgenden Jahren ist möglich, um die Lenkungseffekte zu verstärken bzw. Verhältnismäßigkeit zu erzielen.

Art der verkehrserregenden Anlage und dem Bundesland abhängig sein, um den spezifischen Gegebenheiten bestmöglich Rechnung zu tragen (Tab. 4-4, Tab. 4-5). Die in den Tab. 4-4, Tab. 4-5 angegebenen Fahrtenkontingente stellen Werte entsprechend dem Restriktionsgrad der Stellplatzobergrenzen dar (Tab. 4-1, Tab. 4-2). Es ist zu beachten, dass eine starke zonale Staffelung Veränderungen entgegen der angestrebten Siedlungsentwicklung verursachen kann. Ausgangspunkt für die Berechnung der Pkw-Fahrtenkontingente ist die durchschnittliche tägliche Verkehrserzeugung je Nutzung und Stellplatz¹. Reicht dieser Restriktionsgrad für den erwünschten Sanierungsgrad nicht aus, müssen die Fahrtenkontingente entsprechend der Luftqualität bzw. der Sanierungsnotwendigkeit angepasst werden.

- Die Stellplätze auf öffentlichen Straßen im Einzugsbereich (ca. 300 m) von Kundenparkplätzen mit Fahrtenkontingentierung sind mit gleichwertigen Parkraumregelungen zu bewirtschaften, um ein Ausweichen der Pkw-Lenker zu vermeiden.
- Die Einführung der Fahrtenkontingentierung ist nur für zukünftig geplante Verkaufsstätten und Freizeiteinrichtungen aus rechtlichen Überlegungen machbar. Diese Vorgangsweise ist primär aus Luftimmissionsgründen argumentierbar.
- Sanktionen bei Überschreitung der Fahrtenkontingente sollen einheitlich über alle Gebietstypen mit etwa 0,20 €/ Fahrt fixiert werden.

¹ Festgelegte Werte für die durchschnittliche Verkehrserzeugung [Fahrten / Stellplatz und Tag] richten sich nach der Auswirkungsanalyse „Parkplatzbewirtschaftung bei Publikumsintensiven Einrichtungen“ der Arbeitsgemeinschaft Metron/Neosys/HSR – Forschungsauftrag SVI 2000/383 (49/00) auf Antrag der Schweizer Verkehrsingenieure vom Januar 2002.

Tab. 4-4: Vorschlag für die Höhe des Fahrtenkontingents [Pkw-Fahrten / (d*1.000 m² Nettogeschossfläche)] in Abhängigkeit von der Lage und Nutzung der Anlage in der Stadt Wien

STADT WIEN				
Zone	I	II	III	IV
	City	Städtisches Gebiet	Gebiete mit multifunktionaler Struktur	monofunktionales Gebiet f. betriebliche Nutzung
Nutzung	Bezirk 1	Gebiete mit geschlossener Verbauung		z. B. Gewerbegebiete
Verkaufsstätten				
Typ 1: täglicher Bedarf Verkaufsstätten in denen überwiegend Waren des täglichen Bedarfs, insbes. Lebensmittel angeboten werden	80 / 1.000	90 / 1.000	104 / 1.000	121 / 1.000
Typ 2: zentrenspezifische Waren: Verkaufsstätten, in denen überwiegend Waren des längerfristigen Bedarfs (Auswahlgüter) angeboten werden, die nach ihrer Beschaffenheit bzw. nach den Packungs- und Gebindegrößen vom Kunden ohne Verwendung eines Kraftfahrzeuges abtransportiert werden können.	46 / 1.000	52 / 1.000	59 / 1.000	69 / 1.000
Typ 3: transportaufwendige Waren: Verkaufsstätten in denen überwiegend Waren des längerfristigen Bedarfs (Auswahlgüter) angeboten werden, die nach ihrer Beschaffenheit bzw. nach den Packungs- und Gebindegrößen vom Kunden nur unter Verwendung eines Kraftfahrzeuges abtransportiert werden können.	54 / 1.000	61 / 1.000	69 / 1.000	80 / 1.000
Gebäude mit Büro-, Verwaltungs-, Praxisräumen	22 / 1.000	24 / 1.000	27 / 1.000	32 / 1.000
Handwerks- und Industriebetriebe	34 / 1.000	49 / 1.000	55 / 1.000	65 / 1.000
Freizeiteinrichtungen	40 / 1.000	45 / 1.000	52 / 1.000	61 / 1.000
Restaurants/Cafes/Bars	54 / 1.000	61 / 1.000	69 / 1.000	80 / 1.000

Tab. 4-5: Vorschlag für die Höhe des Fahrtenkontingents [Pkw-Fahrten / (d*1.000 m² Nettogeschossfläche)] in Abhängigkeit von der Lage und Nutzung der Anlage in Niederösterreich / Burgenland

NIEDERÖSTERREICH / BURGENLAND			
Zone	I	II	III
	Stadtgebiete	Gebiete mit multifunktionaler Struktur	monofunktionales Gebiet f. betriebliche Nutzung
Nutzung	dicht verbaute Gebiete in zentraler Lage		z. B. Gewerbegebiete
Verkaufsstätten			
Typ 1: täglicher Bedarf Verkaufsstätten in denen überwiegend Waren des täglichen Bedarfs, insbesondere Lebensmittel angeboten werden	134 / 1.000	160 / 1.000	200 / 1.000
Typ 2: zentrenspezifische Waren Verkaufsstätten, in denen überwiegend Waren des längerfristigen Bedarfes (Auswahlgüter) angeboten werden, die nach ihrer Beschaffenheit bzw. nach den Packungs- und Gebindegrößen vom Kunden ohne Verwendung eines Kraftfahrzeuges abtransportiert werden können.	80 / 1.000	96 / 1.000	120 / 1.000
Typ 3: transportaufwendige Waren Verkaufsstätten in denen überwiegend Waren des längerfristigen Bedarfes (Auswahlgüter) angeboten werden, die nach ihrer Beschaffenheit bzw. nach den Packungs- und Gebindegrößen vom Kunden nur unter Verwendung eines Kraftfahrzeuges abtransportiert werden können.	100 / 1.000	122 / 1.000	151 / 1.000
Gebäude mit Büro-, Verwaltungs-, Praxisräumen	45 / 1.000	54 / 1.000	67 / 1.000
Handwerks- und Industriebetriebe	100 / 1.000	120 / 1.000	150 / 1.000
Freizeiteinrichtungen	80 / 1.000	96 / 1.000	120 / 1.000
Restaurants/Cafes/Bars	100 / 1.000	122 / 1.000	151 / 1.000

Festzuhalten ist, dass die Kontrolle der Fahrtenkontingente aufwändig und schwierig ist und zu Problemen zwischen der Kontrollbehörde und den Betreibern führen kann. Insbesondere der Nachweis, wie groß der Fahrtenanteil der Kunden ist, kann zu Problemen führen. Eine interessante Variante der Fahrtenkontingentierung stellt das sogenannte „Exit-metering“ dar. In diesem Fall wird das Fahrtenkontingent derart definiert, dass bei der Ausfahrt von dem Kundenstellplatz nur so viel Fahrten dem öffentlichen Straßennetz zugeführt werden dürfen, dass im öffentlichen Straßennetz die Verkehrsqualität nicht unter ein bestimmtes Maß sinkt. Die Steuerung erfolgt über verkehrstelematische, dynamisch gesteuerte Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA)

(bekannt auch unter „ramp-metering“ in den USA). Die Fahrtenkontingente werden verkehrsabhängig für jeden Umlauf der VLSA festgelegt und gesteuert. Voraussetzung für die Realisierung der Maßnahme ist die flächendeckende Einführung über ein zusammenhängendes Gebiet von Einkaufszentren unter Einbeziehung aller Parkplätze über einer bestimmten Größe.

Empfehlung für mögliche Kombinationen der Maßnahmen

Ein wichtiges Ergebnis dieser Untersuchung ist es, dass eine Kombination einzelner Maßnahmen zu einer Optimierung der erwünschten Effekte und einer bestmöglichen Vermeidung der nicht erwünschten Wirkungen führen würde. Unter Berücksichtigung der Akzeptanz wird eine Reihung der Zweckmäßigkeit für die Einführung der einzelnen Maßnahmen in Tab. 4-6 aufgeführt.

Tab. 4-6: Reihung der untersuchten Maßnahmen zur Steuerung des Stellplatzangebots für den Zielverkehr in der Region Wien, Niederösterreich und Burgenland

Reihung	untersuchte Maßnahme	Stellplatz- ober- grenzen	Stellplatzgebühren für den Nutzer des Kunden-/ Firmen- parkplatzes	Stellplatzgebühren für den Betreiber	Mobilitäts- management mit Fahrten- kontingenten
	Empfehlung				
1	Maßnahmen- kombination	●	●	●	
2	Maßnahmen- kombination		●	●	
3	Maßnahmen- kombination	●	●	●	●
4	Maßnahme		●		
5	Maßnahme			●	
6	Maßnahme	●			
7	Maßnahme				●

Für die weitere Vorgangsweise wird empfohlen, einen gemeinsamen Arbeitskreis mit Vertretern aller betroffenen Gruppen (Wirtschaftskammer, Gebietskörperschaften und Experten) einzurichten, um eine bestmögliche Abstimmung und Akzeptanz zu ermöglichen.

Die im Rahmen des Forschungsprojektes vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen der Kompetenz der Länder zu verwirklichen. Eine koordinierte Vorgangsweise der Länder erscheint jedoch im Hinblick auf die Tatsache, dass sonst eine Konkurrenzierung über die Landesgrenze stattfinden würde (mit dem entsprechenden Verdrängungswettbewerb) angebracht. Allenfalls wären sogar EU-rechtliche Maßnahmen anzustreben, soweit der Wettbewerb über die Staatsgrenzen erfolgt. Soweit es sich um sachrechtliche Maßnahmen handelt, kommt eine Adaptierung des Bau- bzw. Raumordnungsrechts in Betracht.

Bei abgabenrechtlichen Maßnahmen könnten einerseits das Baurecht adaptiert werden, andererseits aber auch bestehende Parkraumbewirtschaftungsvorschriften, wobei auch das Verbot der Rückvergütung der Parkgebühr geregelt werden muss.

Soweit bestehende Verträge durch die Maßnahmen berührt werden, ist zunächst festzuhalten, dass gemäß § 879 ABGB Vertragsbestimmungen, die gegen ein gesetzliches Verbot verstoßen, nicht mehr anwendbar und nichtig sind. Das weitere Schicksal der Verträge wäre aufgrund ergänzender Vertragsauslegung und des sonstigen Inhaltes der Verträge zu beurteilen.

4.2 Flächensparende Errichtung von Stellplätzen

Die folgenden Empfehlungen zur flächensparenden Errichtung von Stellplätzen stützen sich erstens auf „good-practice-Beispiele“, zweitens auf Ergebnisse aus der Befragung und drittens auf vorhandene rechtliche Regelungen in den Bundesländern Burgenland, Niederösterreich und Wien.

(1) Errichtung von Kfz-Stellplätzen in Hoch- oder Tieflage

Die Umsetzungsbeispiele anderer Bundesländer (z. B. Graz) zeigen, dass die Errichtung von Kfz-Stellplätzen in Hoch- oder Tieflage unter gewissen Voraussetzungen, wie zum Beispiel in Gebieten mit einer bestimmten Dichte, einen großen Vorteil haben. In den Bundesländern Burgenland, Niederösterreich und Wien existieren bis jetzt keine vergleichbaren Regelungen zur flächensparenden Errichtung von Stellplätzen in Hoch- oder Tieflage. Aufgrund der hohen Wirksamkeit der Maßnahme und des positiven Ergebnisses aus den Befragungen wird eine Umsetzung prioritär empfohlen. Die wirkungsvollste Umsetzung ist durch die Änderung der jeweiligen Raumordnungsgesetze gewährleistet, wobei die einschlägigen Regelungen zum Flächenwidmungsplan betreffend jenen Baulandwidmungen, die vermehrt zielverkehrserregend wirken, zu adaptieren sind. Folgende Inhalte für so eine Regelung werden empfohlen:

- Unter bestimmten Rahmenbedingungen sollte eine Errichtung der Stellplätze im Rahmen der Baulandwidmung zwingend vorgeschrieben werden. Diese Rahmenbedingungen sind mit Kriterien eindeutig zu definieren, wie z. B.: Gebiete mit einer speziellen Bebauungsdichte bzw. wenn die Anzahl der Stellplätze über 50 liegt

oder andere Schutzbedürfnisse der Anrainer oder angrenzender Gebiete vorliegen. Als Argumente sind das bestehende öffentliche Interesse an der bestmöglichen Nutzung des Baulandes, der Schutz der Gesundheit von Menschen, die Vermeidung von unzumutbaren Belästigungen, der Schutz der Umwelt oder die örtliche Verkehrsplanung anzuführen.

- Die Vorschrift der verpflichtenden Errichtung von Stellplätzen in Parkdecks oder Tiefgaragen sollte sich nicht nur auf alle neu zu erstellenden Stellplätze (vgl. § 15 Flächenwidmungsplan Graz), sondern auf alle Zu- und Umbauten sowie anderen Änderungen (z. B. des Verwendungszweckes) beziehen (vgl. § 8 Tiroler Bauordnung).
- Es scheint zweckmäßig, nicht die Errichtung der gesamten Zahl an Stellplätzen in Hoch- oder Tieflage verpflichtend vorzuschreiben, um die Akzeptanz dieser Maßnahme zu gewährleisten. Daher wird empfohlen, dass ein absoluter Maximalwert (z. B. 50 Stellplätze) oder max. 30 % der gesamten Stellplatzfläche im Freien angeordnet werden können.
- Die verpflichtende Errichtung von Stellplätzen in Hoch- oder Tieflage ist erst ab einer Mindestzahl von zu errichtenden Parkplätzen einzuführen. Hier wird eine Untergrenze von 50 Stellplätzen vorgeschlagen.

(2) Überbauung von ebenerdigen Parkflächen

Für diese Maßnahme bestehen bereits Ansatzpunkte in den rechtlichen Bestimmungen von Wien und Niederösterreich, wie die „Widmung in übereinander liegenden Ebenen“ in Wien und Niederösterreich sowie die „Überbauung von Verkehrsflächen“ in Niederösterreich.

• **Widmung in übereinander liegenden Ebenen**

Die Möglichkeit für übereinander liegende Ebenen verschiedene Widmungsarten festzulegen, ist in den Ausführungen zum Flächenwidmungsplan in der Niederösterreichischen Raumordnung (vgl. § 14 Abs. 1 NÖ ROG) und in der Wiener Bauordnung (§ 4 Abs. 3 BO für Wien) bereits verankert.

• **Überbauung von Verkehrsflächen**

Die Niederösterreichische Bauordnung erlaubt zudem eine Überbauung von Verkehrsflächen¹, hält aber fest: *„Eine Verkehrsfläche darf nur be- oder überbaut werden, wenn die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird“* (§ 55 Abs. 4 der NÖ Bauordnung).

Grundsätzlich ergeben sich für die Ausführung dieser Maßnahme keine über die Maßnahme der Errichtung von Stellplätzen in Hoch- oder Tieflage hinausgehenden

¹ Stellplätze sind gemäß § 18 des NÖ ROG Verkehrsflächen

Empfehlungen. Im Unterschied zur Errichtung von Stellplätzen in Hoch- oder Tieflage ist dieser Ansatz vor allem zur Nachverdichtung bestehender ebenerdig errichteter Stellplatzanlagen geeignet. Eine Beurteilung der Umsetzbarkeit hat unter Berücksichtigung der räumlichen Gegebenheiten im Einzelfall zu erfolgen, sodass diese Regelung in Abweichung zu den Umsetzungsempfehlungen zur Maßnahme der Errichtung von Stellplätzen in Hoch- oder Tieflage nur optional vorgenommen werden kann.

(3) Errichtung von Sammelgaragen

Im Untersuchungsgebiet bestehen in Niederösterreich und Wien rechtliche Bestimmungen, die als Anknüpfungspunkte dieser Empfehlung für eine entsprechenden Regelung dienen können:

- **Niederösterreich**

Nach § 63 Abs. 3 der Niederösterreichischen Bauordnung ist die Errichtung von Stellplätzen nicht zwingend unmittelbar am Baugrundstück vorgeschrieben: *„Ist die Herstellung oder Vergrößerung einer Abstellanlage mit der erforderlichen Anzahl von Stellplätzen nach Abs. 1 auf dem Baugrundstück technisch nicht möglich, wirtschaftlich unzumutbar oder verboten (Bebauungsplan), darf die Anlage auf einem anderen Grundstück hergestellt werden. Dieses Grundstück muß in einer Wegentfernung bis zu 300 m liegen und seine Verwendung für die Anlage grundbücherlich sichergestellt sein, wenn dieses Grundstück nicht im Eigentum des Verpflichteten steht. (...)“* Somit stehen in Niederösterreich die bestehenden Regelungen der Errichtung von Stellplätzen in Gemeinschaftsanlagen mit anderen Nutzern nicht entgegen, wenn gleich sie auch nicht eingefordert wird.

- **Wien**

Ähnlich wie in Niederösterreich liegt in Wien die Initiative zur Errichtung einer Sammelgarage derzeit beim Betreiber einer Anlage und geht nicht vom Gesetzgeber aus. So hält § 37 Abs. 1 der Garagenverordnung folgendes fest: *„Die Verpflichtung nach § 36 Abs. 1 oder nach einem gemäß § 36 Abs. 2 erlassenen Stellplatzregulativ gilt auch dann als erfüllt, wenn Einstellplätze oder Garagen mit der erforderlichen Anzahl von Pflichtstellplätzen in entsprechendem Ausmaß außerhalb des Bauplatzes in einem Umkreis von zirka 500 m errichtet werden und die Einstellmöglichkeit vertraglich sichergestellt ist; dabei können für mehrere Baulichkeiten auch gemeinsame Stellplätze oder Garagen errichtet werden (Gemeinschaftsanlagen)“*.

Bei der Implementierung einer Vorschrift zur Errichtung von Sammelgaragen in das bestehende Recht der Bundesländer Burgenland, Niederösterreich und Wien ist die Umsetzung drei grundsätzlicher Aspekte empfehlenswert:

- Von zentraler Bedeutung für die Realisierung von Sammelgaragen ist es, dass im Rahmen der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung ebenso wie privatrechtlich (z. B. „grundbücherliche Sicherstellung“ wie in NÖ) entsprechende Voraussetzungen geschaffen werden.
- Als maximale, erlaubte Entfernung von Sammelgaragen vom Grundstück wird eine Distanz von bis zu 500 m vorgeschlagen. Diese Distanz entspricht in vielen Fällen der durchschnittlichen Entfernung zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, womit für die Zugangsentfernung zumindest eine Chancengleichheit zwischen dem Individual- und dem öffentlichen Verkehr (z. B. Arbeitsplatz - Haltestelle / Sammelgarage) erreicht wird.¹
- Die Zweckmäßigkeit der Herstellung von Sammelgaragen kann lediglich im Einzelfall beurteilt werden, was bei der rechtlichen Umsetzung dieser Maßnahme zu beachten ist. Bei Vorliegen besonderer Gründe des öffentlichen Interesses wie z. B. die bestmögliche Nutzung des Baulandes, der Schutz der Gesundheit von Menschen, die Vermeidung von unzumutbaren Belästigungen, der Schutz der Umwelt oder die örtliche Verkehrsplanung sollte diese Maßnahme Verwendung finden.

(4) Verpflichtende Errichtung von Fahrradabstellplätzen

Dringend wird die verpflichtende Errichtung von Radabstellplätzen mit folgenden Umsetzungsgrundsätzen empfohlen:

- Die vorhandenen oder neu zu schaffenden Stellplatzregulative für Pkw sind um Bestimmungen zur zwingenden Errichtung von Fahrradabstellplätzen zu erweitern.
- Für verschiedene Nutzungstypen sollte die Anzahl der Stellplätze vorgeschrieben werden (z. B. pro m² Nutzfläche, Arbeitsplatz etc.). Dabei ist eine Differenzierung der Anzahl der zu errichtenden Fahrradabstellplätze nach Nutzung und Lage analog zu den Pkw-Regelungen zu empfehlen, wie es bereits in Aschaffenburg (Bayern) umgesetzt wird².
- Neben quantitativen Angaben sollten auch Qualitätskriterien für die Errichtung von Fahrradstellplätzen wie z. B. die Errichtung in der Nähe des Eingangs, die wind- und wettergeschützte Errichtung und dergleichen in die Regelung Eingang finden.

¹ vgl. Österreichische Forschungsgemeinschaft Strasse und Verkehr 2001, S. 9

² Aschaffenburg gibt in der „Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Garagen und Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sowie für Fahrräder der Stadt Aschaffenburg“ eine präzise Aufstellung vor, wie viele Stellplätze für welche Nutzung herzustellen sind. Es werden Bestimmungen zur Lage, Größe und Ausstattung der Fahrradabstellplätze erlassen, die augenscheinlich auf eine Gleichwertigkeit im Komfort der Stellplätze von Fahrrädern und Personenkraftwagen abzielen.

(5) Maßnahmen zur Oberflächengestaltung von ebenerdigen Stellplätzen

Es wird empfohlen, dass für die Neuentwicklung größerer Kfz-Stellplätze im Freien die Pflanzung von Bäumen vorzusehen ist. Für die Umsetzung dieser Maßnahme in eine Rechtsvorschrift bieten sich vorrangig die Stellplatzregulative oder die Bauordnungen bzw. Bautechnikverordnungen an. Die Berücksichtigung folgender Grundsätze wird vorgeschlagen:

- Baumbepflanzungsmaßnahmen sind in den gesetzlichen Regelungen verpflichtend vorzuschreiben.
- Die Verpflichtung der Bepflanzung von Parkplätzen mit Bäumen ist ab einer Gesamtanzahl von 10 Stellplätzen im Freien einzuführen.
- Es wird empfohlen, pro 5 Stellplätzen die Pflanzung eines Baumes vorzuschreiben.
- Es sollte keine Differenzierung dieser Maßnahme nach der Nutzung oder nach der Lage erfolgen. Alle Bundesländer (auch unter Berücksichtigung des Stadt-Land-Gegensatzes) sind gleich zu behandeln.

5 Abbildungsverzeichnis

Abb.	Titel	Seite
Abb. 2-1:	Anzahl der erfassten Wege der befragten Pkw-Lenker in Wien und NÖ / BL für die Zwecke Einkauf, Freizeit und Berufspendler.....	15
Abb. 2-2:	Verteilung der Aufenthaltszeiten der befragten Pkw-Lenker mit dem Wegzweck Einkauf in Wien bzw. NÖ / BL (n...verwertbare Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr).....	19
Abb. 2-3:	Subjektive Gründe der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Einkauf (Gesamt; Wohnort Wien, Wohnort NÖ / nördliches BL) für die Pkw-Nutzung (n...verwertbare Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr)....	20
Abb. 2-4:	Freizeiteinrichtungen, die von den Befragten (Gesamt; Wohnorte Wien, NÖ / BL) für ihre letzte Pkw-Fahrt mit dem Wegzweck Freizeit aufgesucht wurden (n... verwertbare Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)	22
Abb. 2-5:	Verteilung der Aufenthaltszeiten am Zielort der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel Wien bzw. NÖ / BL (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr).....	23
Abb. 2-6:	Subjektive Gründe der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Freizeit (Gesamt; Wohnort Wien, Wohnort NÖ / BL) für die Pkw-Nutzung (n... verwertbare Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr).....	24
Abb. 2-7:	Subjektive Gründe der befragten Berufspendler (Gesamt, Wohnort Wien, Wohnort NÖ / BL) für die Pkw-Nutzung (n...verwertbare Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Berufspendlerverkehr)	26
Abb. 2-8:	Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Einkauf in Wien bzw. NÖ / BL in Abhängigkeit der Wartezeit am Fahrtziel (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr).....	31
Abb. 2-9:	Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Einkauf in Wien bzw. NÖ / BL in Abhängigkeit der Wartezeit am Fahrtziel (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr).....	32
Abb. 2-10:	Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Einkauf in Wien in Abhängigkeit der Wartezeit am Fahrtziel (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr).....	34
Abb. 2-11:	Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Einkauf in Wien in Abhängigkeit der Wartezeit am Fahrtziel (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr).....	35
Abb. 2-12:	Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Einkauf in NÖ / BL in Abhängigkeit der Wartezeit am Fahrtziel (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr).....	36
Abb. 2-13:	Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Einkauf in NÖ / BL in Abhängigkeit der Wartezeit am Fahrtziel (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr).....	37

Abb. 2-14: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel Wien bzw. NÖ / BL in Abhängigkeit der Wartezeit (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr).....	39
Abb. 2-15: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel Wien bzw. NÖ / BL (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr).....	40
Abb. 2-16: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel Wien in Abhängigkeit der Wartezeit (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr).....	42
Abb. 2-17: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel Wien in Abhängigkeit der Wartezeit (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr).....	43
Abb. 2-18: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel NÖ / BL in Abhängigkeit der Wartezeit (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr).....	44
Abb. 2-19: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel NÖ / BL in Abhängigkeit der Wartezeit (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr).....	45
Abb. 2-20: Änderung des Modal-Split der Berufspendler nach Wien bzw. NÖ / BL infolge des Szenarios „überlasteter Firmenparkplatz“ (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Berufspendlerverkehr)	48
Abb. 2-21: Reaktion der Berufspendler nach Wien und NÖ / BL mit Pkw infolge der Überlastung des Firmenparkplatz am Fahrtziel ohne und mit freier Stellplatzverfügbarkeit auf öffentlichem Grund.....	48
Abb. 2-22: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit dem Wegzweck Einkauf in Wien bzw. NÖ / BL auf Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr).....	53
Abb. 2-23: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Einkauf in Wien bzw. NÖ / BL in Abhängigkeit der Höhe der Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr).....	54
Abb. 2-24: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Einkauf in Wien auf Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr).....	56
Abb. 2-25: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Einkauf in Wien in Abhängigkeit der Höhe der Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr).....	57
Abb. 2-26: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Einkauf in NÖ / BL auf Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr).....	58
Abb. 2-27: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Einkauf in NÖ / BL in Abhängigkeit der Höhe der Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz	

(n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Einkaufsverkehr)	59
Abb. 2-28: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit dem Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel Wien bzw. NÖ / BL auf Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)	62
Abb. 2-29: Modal-Split der Personenfahrten mit dem Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel Wien bzw. NÖ / BL in Abhängigkeit der Höhe der Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr).....	63
Abb. 2-30: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtzielen Wien auf Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr).....	64
Abb. 2-31: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel Wien in Abhängigkeit der Höhe der Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr)	65
Abb. 2-32: Reaktion der befragten Pkw-Lenker mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel NÖ / BL auf Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr).....	66
Abb. 2-33: Modal-Split der Personenfahrten mit Wegzweck Freizeit mit Fahrtziel NÖ / BL in Abhängigkeit der Höhe der Parkgebühren auf einem Kundenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Freizeitverkehr).....	67
Abb. 2-34: Reaktion der befragten Berufspendler nach Wien bzw. NÖ / BL mit Pkw auf monatliche Parkgebühren auf dem Firmenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Berufspendlerverkehr) 69	69
Abb. 2-35: Änderung des Modal-Split der befragten Berufspendler nach Wien bzw. NÖ / BL mit Pkw in Abhängigkeit der Höhe der Parkgebühren auf dem Firmenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Berufspendlerverkehr)	70
Abb. 2-36: Reaktion der befragten Berufspendler nach Wien mit Pkw auf monatliche Parkgebühren auf dem Firmenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Berufspendlerverkehr) 71	71
Abb. 2-37: Reaktion der befragten Berufspendler nach NÖ / BL mit Pkw auf monatliche Parkgebühren auf dem Firmenparkplatz (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Berufspendlerverkehr) 72	72
Abb. 2-38: Ablehnungsgründe der befragten Berufspendler nach Wien bzw. NÖ / BL mit Pkw, die eine um 20 % vergünstigte Zeit- / Netzkarte für den öffentlichen Verkehr nicht in Anspruch nehmen würden (n...Bandbreite der verwertbaren Antworten der befragten Pkw-Lenker mit Berufspendlerverkehr)	74
Abb. 2-39: Veränderung des Modal-Splits bei Einführung von Stellplatzobergrenzen für Pkw-Nutzer mit Wegzwecken Einkauf, Freizeit und Beruf beim höchsten abgefragten Restriktionsgrad (Einkauf, Freizeit - 15 min Wartezeit; Beruf - Überlastung des Firmenparkplatzes).....	76

Abb. 2-40: Veränderung des Modal-Splits bei Einführung von Stellplatzobergrenzen für Pkw-Nutzer mit Wegzweck Einkauf, unterschieden nach den Zielorten Wien und Zielorten Niederösterreich / Burgenland unter der Annahme von 15 min Wartezeit beim Einfahren in den Parkplatz.....	77
Abb. 2-41: Veränderung des Modal-Splits bei der Einführung von Stellplatzgebühren für Pkw-Nutzer mit Wegzwecken Einkauf, Freizeit und Beruf beim höchsten abgefragten Restriktionsgrad (Einkauf, Freizeit - 1,80 €/ h; Beruf - 100 €/ Monat)	79
Abb. 2-42: Veränderung des Modal-Splits bei Einführung von Stellplatzgebühren für Pkw-Nutzer mit Wegzweck Einkauf, unterschieden nach den Zielorten Wien und Zielorten Niederösterreich / Burgenland unter der Annahme von Gebühren in Höhe von 1,80 €/ h	80

6 Tabellenverzeichnis

Tab.	Titel	Seite
Tab. 2-1:	Dokumentation der Stichprobe und der Interviews.....	15
Tab. 2-2:	Teil 1 - (Soziodemografische) Kennziffern der Stichprobe im Vergleich zu Daten des Statistischen Jahrbuchs Österreich	17
Tab.2-3:	Teil 2 - (Soziodemografische) Kennziffern der Stichprobe im Vergleich zu Daten des Statistischen Jahrbuchs Österreich	18
Tab. 2-4:	Mittlere Wartezeit in Abhängigkeit von der Stellplatzgröße und der Zufahrtsstärke einer Spitzenstunde für das Beispiel Einkauf (mittlere Belegungsdauer eines Stellplatzes 36 min).....	29
Tab. 2-5:	„Wert der Zeit“ [€/ h] für die Wegzwecke Einkauf und Freizeit der befragten Pkw-Lenker	81
Tab. 3-1:	Übersicht über die befragten Unternehmen	83
Tab. 3-2:	Meinungen zu den untersuchten Maßnahmen aus Sicht der Betreiber.....	94
Tab. 4-1:	Vorschlag für Stellplatzobergrenzen [Stellplatz / m ² Nettogeschossfläche] in Abhängigkeit von Nutzung und Lage der Anlage für die Stadt Wien; aktuelle Mindestwerte für die Stellplatzerrichtung [1 Stellplatz / m ² Nettogeschossfläche sofern nicht anders ausgewiesen]	98
Tab. 4-2:	Vorschlag für Stellplatzobergrenzen [1 Stellplatz / m ² Nettogeschossfläche] in Abhängigkeit von Nutzung und Lage der Anlage für Niederösterreich und das Burgenland, aktuelle Mindestwerte für die Stellplatzerrichtung [1 Stellplatz / m ² Nettogeschossfläche sofern nicht anders ausgewiesen].....	99
Tab. 4-3:	Vorschlag für die Mindesthöhe von Parkgebühren auf privatem Grund von verkehrserregenden Anlagen [€/ Stunde] in der Stadt Wien, Niederösterreich und Burgenland.....	101
Tab. 4-4:	Vorschlag für die Höhe des Fahrtenkontingents [Pkw-Fahrten / (d*1.000 m ² Nettogeschossfläche)] in Abhängigkeit von der Lage und Nutzung der Anlage in der Stadt Wien.....	104
Tab. 4-5:	Vorschlag für die Höhe des Fahrtenkontingents [Pkw-Fahrten / (d*1.000 m ² Nettogeschossfläche)] in Abhängigkeit von der Lage und Nutzung der Anlage in Niederösterreich / Burgenland.....	105
Tab. 4-6:	Reihung der untersuchten Maßnahmen zur Steuerung des Stellplatzangebots für den Zielverkehr in der Region Wien, Niederösterreich und Burgenland.....	106

7 Literaturverzeichnis

- APEL, Dieter et al.: Flächen sparen, Verkehr reduzieren. Möglichkeiten zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Difu-Beiträge zur Stadtentwicklung 16, Berlin, 1995
- AKCELIK R., TROUTBECK R. J.: Implementation of the Australian roundabout analysis method in SIDRA. in: U. Brannolte (ed.): Highway Capacity and Level of Service. Proceedings of the International Symposium on Highway Capacity, Karlsruhe, Germany, Balkema Publisher, Rotterdam, 1991
- ARBEITSGEMEINSCHAFT METRON/ NEOSYS/ HSR: Parkplatzbewirtschaftung bei Publikumsintensiven Einrichtungen – Auswirkungenanalyse. Schlussbericht zum Forschungsauftrag SVI 2000/383 (49/00) auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI). Zürich: SVI, 2002
- BUNZEL, Arno: Begrenzung der Bodenversiegelung: Planungsziele und Instrumente. Difu-Beiträge zur Stadtforschung 8. Berlin, 1992
- FSV (Hrsg.): RVS 2.22. Merkblatt Entscheidungshilfen – Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen. Ausgabe Nov. 2004
- HERRY, M.; SEDLACEK, N.: Österreichische Wegekostenrechnung für die Straße 2000. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – Straßenforschung. Heft 528, 2000
- HÜSLER, Willi: Flächen sparen im Straßenverkehr. Strategien und Handlungsansätze. IN: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/2, S. 99-108, 1993
- LEHMBROCK, Michael: Verkehr im Quartier. Wege einer stadtverträglichen Verkehrs- und Freiraumentwicklung im Bestand: das Beispiel Berlin-Prenzlauer Berg. Materialien des Deutschen Instituts für Urbanistik 2, Berlin, 1997
- HORACEK, Peter; STÖGLEHNER, Gernot; BIRNGRUBER, Heide: Örtliches Entwicklungskonzept der Marktgemeinde Ried in der Riedmark. Ried in der Riedmark, 2001
- HORACEK, Peter; STÖGLEHNER, Gernot; BIRNGRUBER: Örtliches Entwicklungskonzept der Marktgemeinde Hösching. Marktgemeinde Hösching, 2002
- KORINEK, Entwicklungstendenzen in der Grundrechtsjudikatur des Verfassungsgerichtshofes, Schriftenreihe Niederösterreichische juristische Gesellschaft Nr. 61, 1992, 18 f
- KORINEK, Verfassungsrechtlicher Eigentumsschutz und Raumplanung - 1977, 11 ff - 14 ff
- ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGEMEINSCHAFT STRASSE UND VERKEHR [Arbeitsgruppe Stadtverkehr]: Grundlange und Motive bezüglich der Organisation und der Anzahl der Stellplätze im Individualverkehr. Arbeitspapier Nr. 1, Wien, 2001
- RASCHAUER, Grundriss des österreichischen Wirtschaftsrechts, Rz 117
- STADT ASCHAFFENBURG (Hrsg.): Satzung über die Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Garagen und Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sowie die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Garagen-,

Stellplatz- und Abstellplatzsatzung - GaStAbS) vom 23.11.1995 (amtlich bekannt gemacht am 01.12.1995, berichtigt am 11.12.1995, amtlich bekannt gemacht am 22.12.1995). Aschaffenburg, 1995
URL: <http://www.aschaffenburg.de/wDeutsch/verwaltung/stadtrecht/60-4.pdf>
(07.02.2005)

STADT ZÜRICH (Hrsg.): Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich. Teilstrategie Parkierung. Zürich, 2002

STADT WIEN, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.): Masterplan Verkehr 2003. Wien, 2003

STATISTIK AUSTRIAN (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch Österreichs 2001. Wien: Verlag Österreich GmbH, 2000

UMWELTBUNDESAMT DEUTSCHLAND (Hrsg.): Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Verkehr. Materialienband Text 90. Berlin, 2003

UNIVERSITÄT FÜR BODENKULTUR (Hrsg.): IN-STELLA - Instrumente zur Steuerung des Stellplatzangebots für den Zielverkehr. Bericht Teil 1 – Analyse nationaler und internationaler Umsetzungsbeispiele. Wien, 2005

WIRTSCHAFTSKAMMER WIEN – DIE INDUSTRIE (Hrsg.): Industriestandort Wien 2004 – Ergebnis der Umfrage Jänner 2005. Wien, 2005

Bauordnung für Wien LGBl. Nr. 11/1930 idF. 33/2004

Burgenländisches Baugesetz LGBl. Nr. 10/1998 idF. Nr. 74/2003

Burgenländisches Raumplanungsgesetz LGBl. Nr. 18/1969 idF. 79/2002

Flächenwidmungsplan Graz 2002 (genehmigt mit einem Bescheid des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Fachabteilung 13 A, Umweltrecht und Energiewesen, GZ.: FA 13A – 10.11 G 82 – 02/78 vom 20.12.2002)

Niederösterreichische Bauordnung 1996 LGBl. Nr. 8200-0 idF. 8200-12

Niederösterreichische Bautechnikverordnung 1997 LGBl. Nr. 8200/7-0 idF. 8200/7-1

Niederösterreichisches Raumordnungsgesetz 1976 LGBl. Nr. 8000-0 idF. 8000-19

Steiermärkisches Baugesetz LGBl. Nr. 59/1995 idF. 78/2003

Tiroler Bauordnung LGBl. Nr. 94/2001 idF. 89/2003

Vereinbarung zwischen den Ländern Burgenland, Niederösterreich und Wien über eine Raumverträglichkeitsprüfung für Standorte von Einkaufszentren, 1989;
URL: http://www.pgo.wien.at/pdf/rvp_ekz.pdf (11.01.2005)

Wiener Garagengesetz LGBl. Nr. 22/1957 idF. 33/2004