

# Entscheidungsgrundlagen für die Ausweitung der Parkraum- bewirtschaftung in Wien

Mittwoch, 25. Jänner 2012

Im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -  
Stadtentwicklung und Stadtplanung

**ZIS+P Verkehrsplanung**  
Sammer&Partner ZT GmbH

Leonhardstraße 12  
8010 Graz  
Tel.: (0316) 38-20-21

e-mail: [office@zis-p.at](mailto:office@zis-p.at)  
[www.zis-p.at](http://www.zis-p.at)

Auftraggeber und Projektleitung:

R. Riedel, DI

Verfasser:

G. Sammer, o. Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.  
G. Röschel, DI Dr.  
C. Gruber, DI.  
G. Sammer, Mag.



**ZIS+P**  
VERKEHRSPLANUNG

# Inhaltsverzeichnis

- Zusammenfassung .....3**
- 1. Problemstellung.....9**
- 2. Systemabgrenzung und Projektmanagement.....10**
  - 2.1. Systemgrenzen.....10**
  - 2.2. Projektbegleitende Arbeitsgruppe.....12**
  - 2.3. Projektarbeitsschritte .....12**
- 3. Bestandsanalyse (Parkraumerhebung, Stichprobenerhebung) .....13**
  - 3.1. Stadtstrukturelle Datengrundlagen .....14**
  - 3.2. Definition des Untersuchungsgebietes .....16**
  - 3.3. Parkraumerhebung Methode .....16**
    - 3.3.1. Parkraumerhebung 9:00 bis 11:00 und 20:00 bis 22:00 Uhr.....19**
    - 3.3.2. Vertiefte Parkraumerhebung, 8:00 bis 22:00 Uhr .....23**
  - 3.4. Öffentlichen und öffentlich/gewerblichen Garagenstellplätze.....34**
  - 3.5. Methode der Hoch- und Modellrechnung .....37**
  - 3.6. Ergebnisse Parkraumanalyse für das gesamte Untersuchungsgebiet (Modellrechnung).....39**
- 4. Vorschlag für die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung.....43**
  - 4.1. Definition der Bewirtschaftungsgrenzen und der Bewirtschaftungszeiten.....43**
  - 4.2. Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen bei einer Umsetzung der definierten Grenze der Parkraumbewirtschaftung.....49**
    - 4.2.1. Verhaltensänderung der Parkraum-Nutzer in der Erweiterungszone (10. bis 19. Bezirk).....49**
    - 4.2.2. Verhaltensänderung der Parkraum-Nutzer in geplanten parkraumbewirtschafteten Inselzonen der Bezirke 21 bis 23 .....56**
    - 4.2.3. Parkraumauslastung mit Einführung der neuen Parkraumbewirtschaftung (Erweiterungszone und Inselzonen) .....59**
- 5. Weitere Vorgangsweise .....63**

## Zusammenfassung

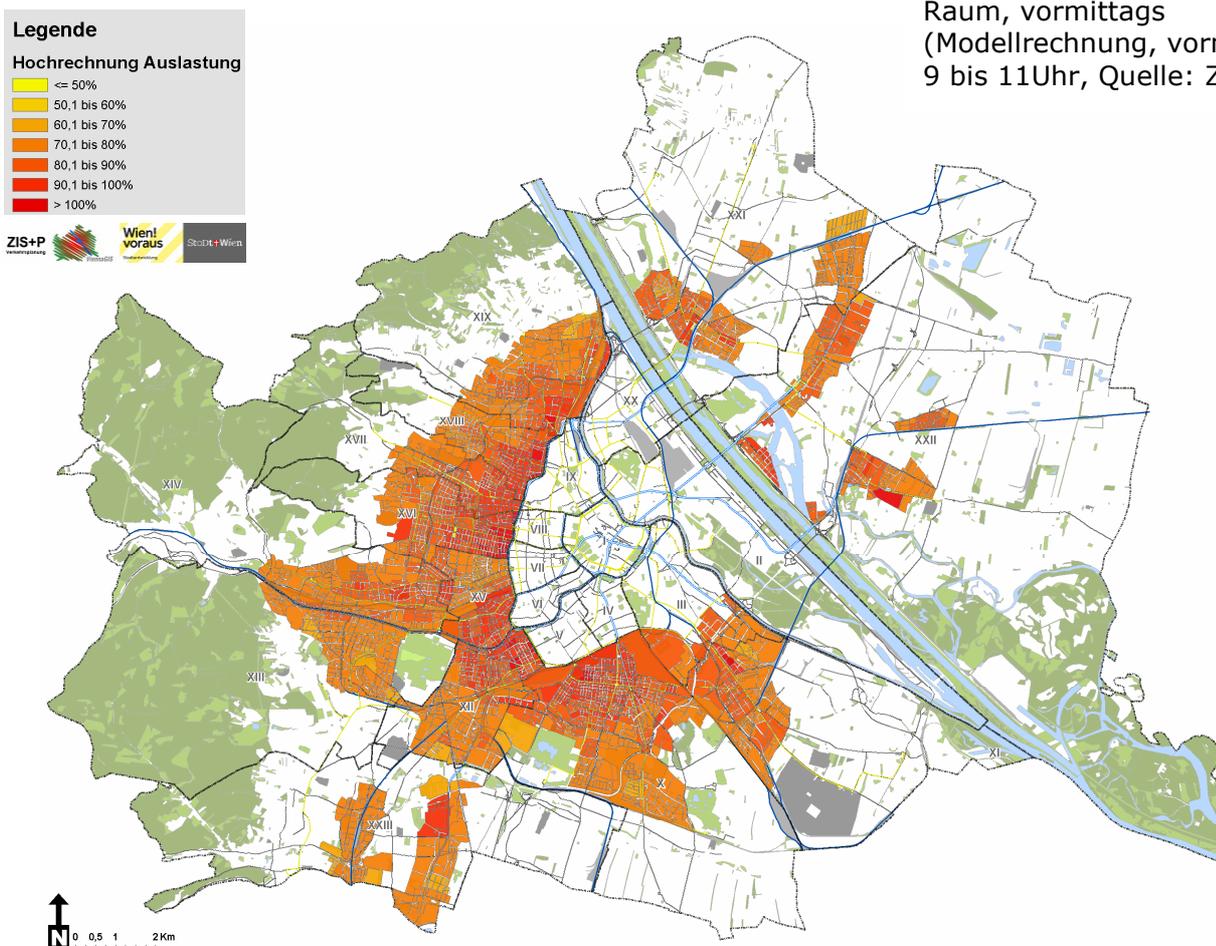
In der Stadt Wien steht eine Ausweitung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung auf das dicht bebaute Stadtgebiet der Außenbezirke 10 bis 19 und im Umfeld von Haltestellen der U- und S-Bahnanlagen der Bezirke 21, 22 und 23, im Bereich Floridsdorf (Am Spitz) sowie in Kaisermühlen zur Diskussion. Als Vorgabe war die Gültigkeitsdauer (9:00 bis 22:00 Uhr), die Parkdauer von 2 Stunden von der bestehenden Bewirtschaftungszone (1. bis 9. sowie 20. Bezirk) sowie die Gebühren (Stand 2011) zu übernehmen, um ein einheitliches System zu schaffen. Mit der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Die mittlere Auslastung des Parkraumes im untersuchten Gebiet liegt in der Erweiterungszone des 10. bis 19. Bezirks im Bereich von 80 bis 95% und in den Bereichen der Inselzonen (21., 22. und 23. Bezirk) bei ca. 70% bis 95%. Ein wichtiges Ziel liegt darin, diese hohe Auslastung durch die Parkraumbewirtschaftung auf ein erträgliches Maß zu senken, um den dadurch bedingten derzeitigen Standortnachteil zu beseitigen.
- Diese derzeit vorhandene hohe Parkraumauslastung führt zu einer Reduktion der Lebensqualität der Wiener Bevölkerung, bedingt durch den Parksuchverkehr und der daraus resultierenden Umweltbelastung. Für die Bewohner selbst bedeutet dies, dass sie relativ lange Wegstrecken zwischen ihrer Wohnung und den Kfz-Stellplätzen in Kauf nehmen müssen; damit verbundenen ist auch ein hoher zeitlicher Aufwand. Daraus resultiert das Risiko für die Stadt Wien, dass vor allem einkommensstarke Bewohner aus solchen Gebieten wegziehen. Wenn diese in das Umland von Wien (Speckgürtel) ziehen, reduzieren sich auch die Steuereinnahmen (Finanzausgleich). Als Sekundäreffekt würde diese Zersiedelung zu einer Steigerung des Kfz-Verkehrsaufkommens durch Einpendler führen.
- Durch die Parkraumbewirtschaftung wird in Gebieten mit knappem Parkraumbewirtschaftungsangebot wieder Stellplatzangebot frei. Die Preisgestaltung bildet ein Steuerungsmodell, um Anreize zur Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel (ÖV, Rad etc.) als das Auto zu schaffen. Die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist daher eines der effizientesten Mittel zur Erreichung der Modalsplit-Ziele des Verkehrsmasterplanes der Stadt Wien.
- Das Parken auf öffentlichem Gut ist als eine Inanspruchnahme eines öffentlichen Allgemeingutes zu sehen, für die ein entsprechendes Entgelt zu entrichten ist und grundsätzlich aus Fairness gegenüber Nichtnutzer bezahlt werden soll. Dies gilt analog zur Nutzung von allgemeinen Flächen als Schanigärten, für Märkte, für Veranstaltungen etc.

Aufbauend auf diesen Zielvorgaben wurde das vorliegende Grundlagenkonzept einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien für die Bezirke 10. bis 19. sowie die Errichtung von Inselzonen in den Bezirken 21, 22 und 23 entwickelt. Dies erfolgte unter den Rahmenbedingungen der StVO sowie laut Vorgabe des Auftraggebers. Die Gültigkeitsdauer mit 9:00 bis 22:00 Uhr und die Parkdauer von 2 Stunden für die Erweiterungszone der Bezirke (10. bis 19.) wurde vom Auftraggeber vorgegeben, dies entspricht der bestehenden Parkraumbewirtschaftungszone in den Bezirken 1. bis 9. sowie 20. Bezirk). Für die Inselzonen wird eine reduzierte Gültigkeitsdauer von 9:00 bis 20:00 Uhr mit einer einheitlichen Parkdauer von 2 Stunden vorgeschlagen.

Für die geplante Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung wurden mehrere Varianten einer Grenzziehung ausgearbeitet, welche auf das bestehende Parkraumangebot, auf die bestehende Parkraumnachfrage und auf die Parkraumauslastung abgestimmt ist. Ziel ist es auch, dass diese Grenze im Stadt- und Straßenraum erkennbar, merkbar, in sich logisch, aber auch leicht administrierbar ist. Vorzugsweise wurden für die Abgrenzung räumliche Elemente verwendet, die eine echte oder subjektive Sperrwirkung aufweisen und dadurch für den Autolenker leicht im Straßennetz erkennbar sind. Dazu gehören einerseits Straßenzüge, die eine größere Breite, höhere Funktion und meist eine stärkere Verkehrsbelastung aufweisen, andererseits natürliche Grenzen wie Grünräume, Flüsse, Dämme, künstlich geschaffene Barrieren, wie Eisen- oder Autobahn, Geländekanten, aber auch Bereiche bei denen offensichtlich eine Änderung der Bebauungsstruktur erkennbar ist. Die im Bericht dargestellten Grenzziehungen stellen einen ersten Vorschlag aus fachliche Sicht dar, der zusammen mit den zuständigen Magistratsabteilungen der Stadt Wien sowie auf politischer Ebenen mit den Bezirken diskutiert, gegebenenfalls verändert und im Detail geplant werden muss. Hierbei spielt auch das Ziel, eine klare und wirtschaftlich vertretbare Kennzeichnung durch Bodenmarkierungen und Verkehrsschilder einrichten zu können, eine wichtige Rolle.

Abbildung Auslastung der Stellplätze, im öffentlichen Raum, vormittags (Modellrechnung, vormittags 9 bis 11Uhr, Quelle: ZIS+P)



## Methode der Definition der Bewirtschaftungsgrenze:

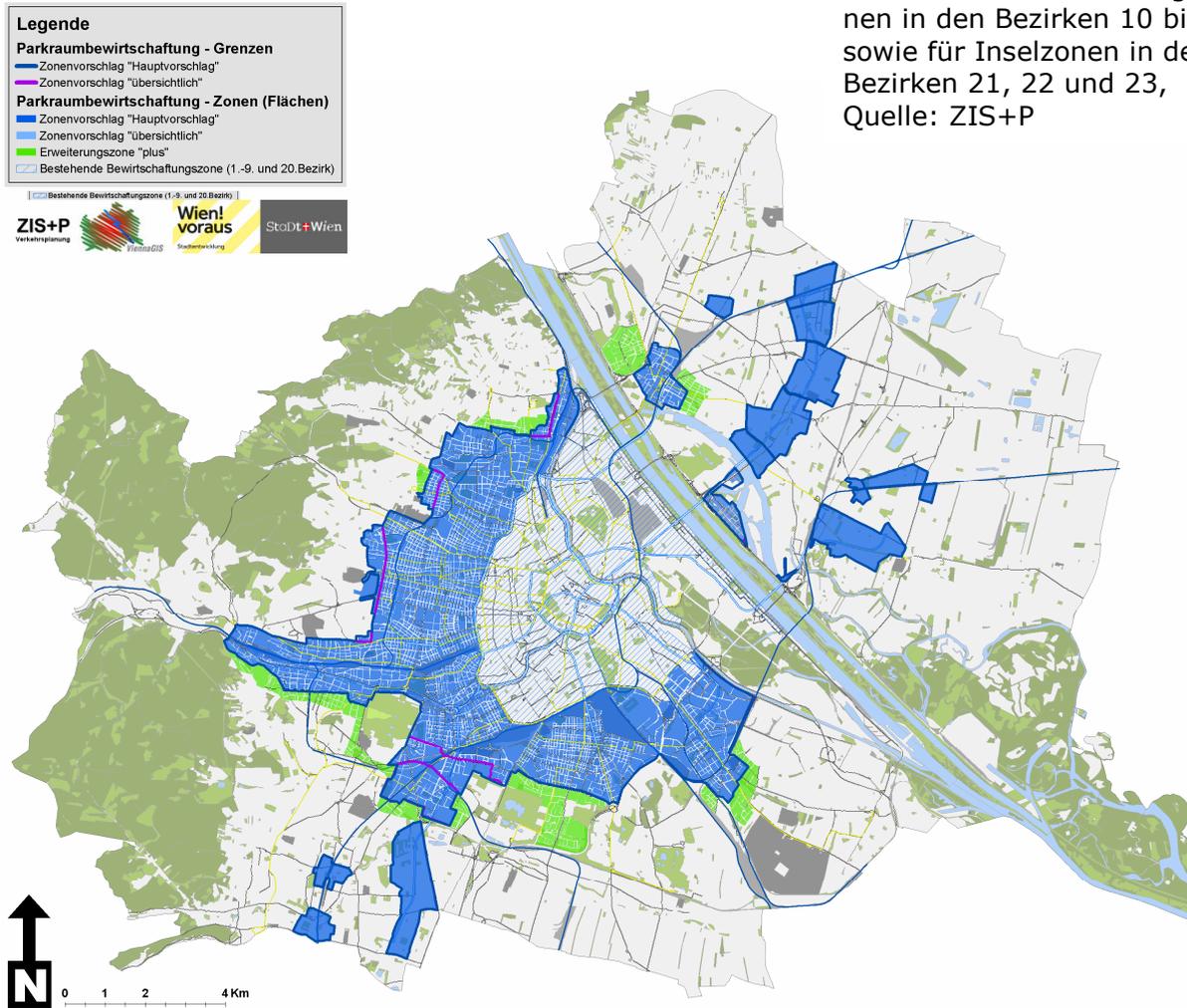
Die Definition der vorgeschlagenen Bewirtschaftungsgrenze erfolgt durch einen stufenartigen, mehrfach zu durchlaufenden Prozess. Innerhalb des Untersuchungsgebietes wird auf Basis der derzeit vorhandenen Hochrechnung der Parkraumauslastung in einem ersten Schritt eine Abgrenzung definiert. Grundregel hierfür ist eine Auslastung im Bestand von etwa mindestens 80%, wobei dieser Wert kleinräumig auch unterschritten werden kann. Danach wird die Auswirkung der Parkraumbewirtschaftung mit Hilfe der Modellrechnung ermittelt. Grundsätzlich ist damit zu rechnen, dass im Grenzbereich der neuen Bewirtschaftungszone auf der nichtbewirtschafteten Seite eine deutlich erhöhte neue Auslastung durch Verlagerungseffekte bewirkt wird. Die ermittelte Menge an bisherigen Parkraumnutzer, die durch die Parkraumwirtschaft verdrängt werden, wird zur vorhandenen Parkraumnachfrage außerhalb dieser Grenze addiert und dem Parkraumangebot gegenübergestellt. Damit soll ermittelt werden, inwieweit dieses die zusätzliche Nachfrage aufnehmen kann. Dieser Prozess erfolgte in mehreren Schritten, d.h., die im ersten Schritt definierte Grenze wird überprüft und gegebenenfalls weiter nach außen, in Gebiete mit geringerer Auslastung verschoben, bis ein ausreichend zufriedenstellendes Ergebnis erreicht wird. Um die Auslastung am Rande von Zonengrenzen bestmöglich auszugleichen, wird vorgeschlagen, dass für Bewohner am Rande der Bewirtschaftungszone innerhalb eines definierten Puffers die Möglichkeit gegeben wird, eine Bezirksgrenzen überlappende Zonenzuordnung für ihr Parkpickerl zu ermöglichen.

Im Bereich der U-Bahn und S-Bahnhaltestellen in den Bezirken 21, 22 und 23. werden Inselzonen vorgeschlagen, die über ein Einzugsgebiet von ca. 300m um die Haltestellen bzw. deren Zugänge sowie durch eine einfach erkennbare und verständliche Parkraumbewirtschaftungsgrenze definiert sind. Der Abstand zwischen den einzelnen U-Bahn- bzw. S-Bahnstationen einer Linie ist teilweise so gering, dass Teile dieser Inseln zu größeren Zonen zusammengefasst wurden.

Folgende zwei Prinzipien die zum Teil im Widerspruch stehen und somit Zielkonflikte aufweisen wurden als Grundlage der Parkbewirtschaftungsgrenze herangezogen. Die unterschiedliche Gewichtung dieser Rahmenvorgaben definiert die beiden Grenzvorschläge:

- **Parkraumbewirtschaftung „übersichtlich“:** Bei dieser Grenzziehung wurde das Hauptaugenmerk dahingehend gelegt, dass der Grenzverlauf geradliniger, leicht verständlich und übersichtlich geführt wird.
- **Parkraumbewirtschaftung „Hauptvorschlag“:** Bei dieser Grenze wurde, um einerseits die Belastung der Bewohner in den Randbereichen zu reduzieren, aber auch andererseits, um die Akzeptanz der Maßnahme zu erhöhen, in Abstimmung mit der MA18 eine Grenzlinie definiert, welche unerwünschte Verlagerungseffekte minimiert aber dadurch in Teilabschnitten keinen geradlinigen bzw. einfach merkbaren Verlauf aufweist. Von Seiten des Auftraggebers wird diese Grenzlinie bevorzugt und wird daher als „Hauptvorschlag“ ausgewiesen.

Abbildung: Vorschlag für neue Parkraumbewirtschaftungszonen in den Bezirken 10 bis 19 sowie für Inselzonen in den Bezirken 21, 22 und 23, Quelle: ZIS+P



## Auswirkungen durch erweiterte Parkraumbewirtschaftung

Durch die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung ist zu erwarten, dass die Anzahl der Parkvorgänge in der Erweiterungszone des 10. bis 19. Bezirks um ca. 35% und in den Inselzonen um ca. 41% reduziert wird. Dadurch wird das Kfz-Verkehrsaufkommen in diesen Bezirken, aber auch auf den Einfahrstraßen nach Wien signifikant reduziert. Ein Großteil der Bewohner wird sich ein Parkpickerl anschaffen, ein Teil jener Nichtwiener Bewohner, die derzeit in Wien mit einem Nebenwohnsitz gemeldet sind, werden sich ummelden und ein Bewohner-Parkpickerl besorgen (ca. 20% der Nichtwiener Langzeitparker). Jene Parker, die keine Möglichkeit mehr haben, den öffentlichen Parkraum zu nutzen (Nichtanwohner, Pendler etc.) müssen ihr Verhalten anpassen. Von diesen steigen näherungsweise abgeschätzt ca. 45% auf den ÖV um, ca. 14% bilden eine Fahrgemeinschaft, ca. 10% werden in öffentlich/privaten Garagen verdrängt. 28% werden sich einen Parkplatz außerhalb der Bewirtschaftungszone suchen. Zusätzlich ist mit einer Rückverlagerung von rund 3% jener Parker des 1. bis 9. und 20. Bezirkes zu rechnen, die sich bis dato ein Parkpickerl gespart und ihr Kfz auf kostenlose Stellplätze im 10. bis 19. Bezirk abgestellt haben. In den Inselzonen sind äh-

liche Effekte zu erwarten. Durch den geringeren Abstand der Bewirtschaftungsgrenze ist bei diesen Zonen die Verlagerung nach außen auf gebührenfreie Stellplätze mit ca. 43% deutlich höher und die Verlagerung zum ÖV mit ca. 37% geringer. Bei den Kurzzeitparker kommt es aus Kostengründen zu einer Reduktion der Nachfrage, gleichzeitig führt das erhöhte freie Stellplatzangebot zu einer Nachfrageinduktion, weil es einfacher wird einen Parkplatz zu finden. In Summe führt dies mittelfristig zu einem geringen Anstieg der Kurzparker durch induzierte Nachfrage.

Durch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftungszone wird der Parkplatzsuchverkehr, aber auch das Gesamt-Kfz-Verkehrsaufkommen in Wien reduziert. Dadurch ergibt sich eine Entlastung des Kfz-Verkehrsnetzes und in Folge kommt es auch zu einer Reduktion der mittleren Reise- und Stauzeiten (Lebensqualität, Wohlfahrtsgewinn etc.).

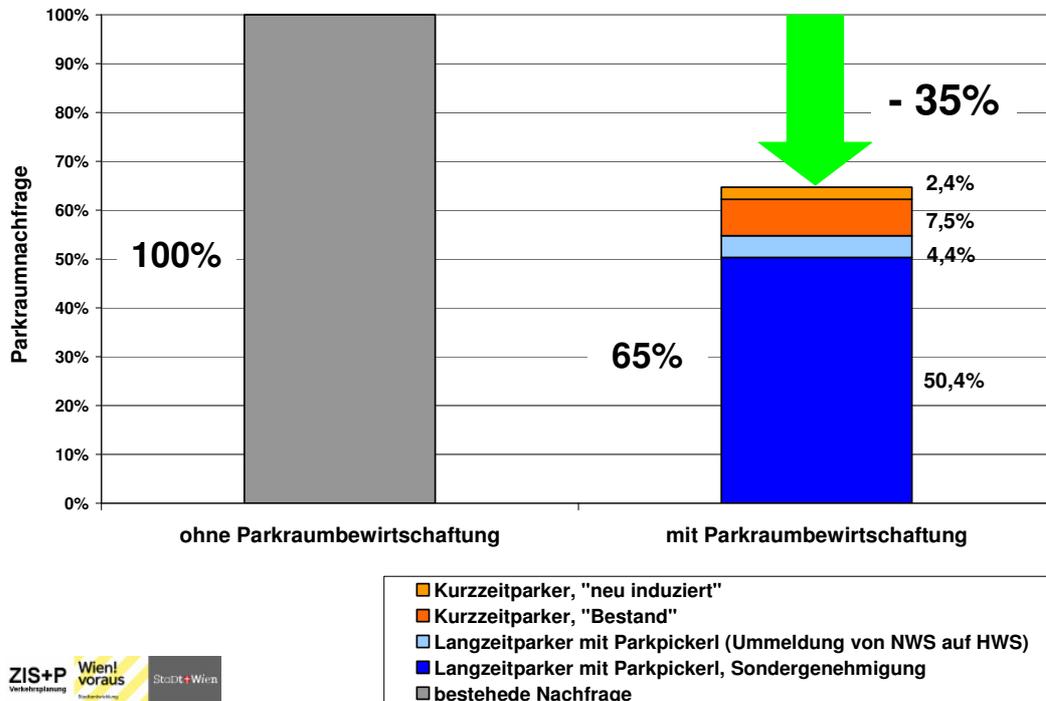
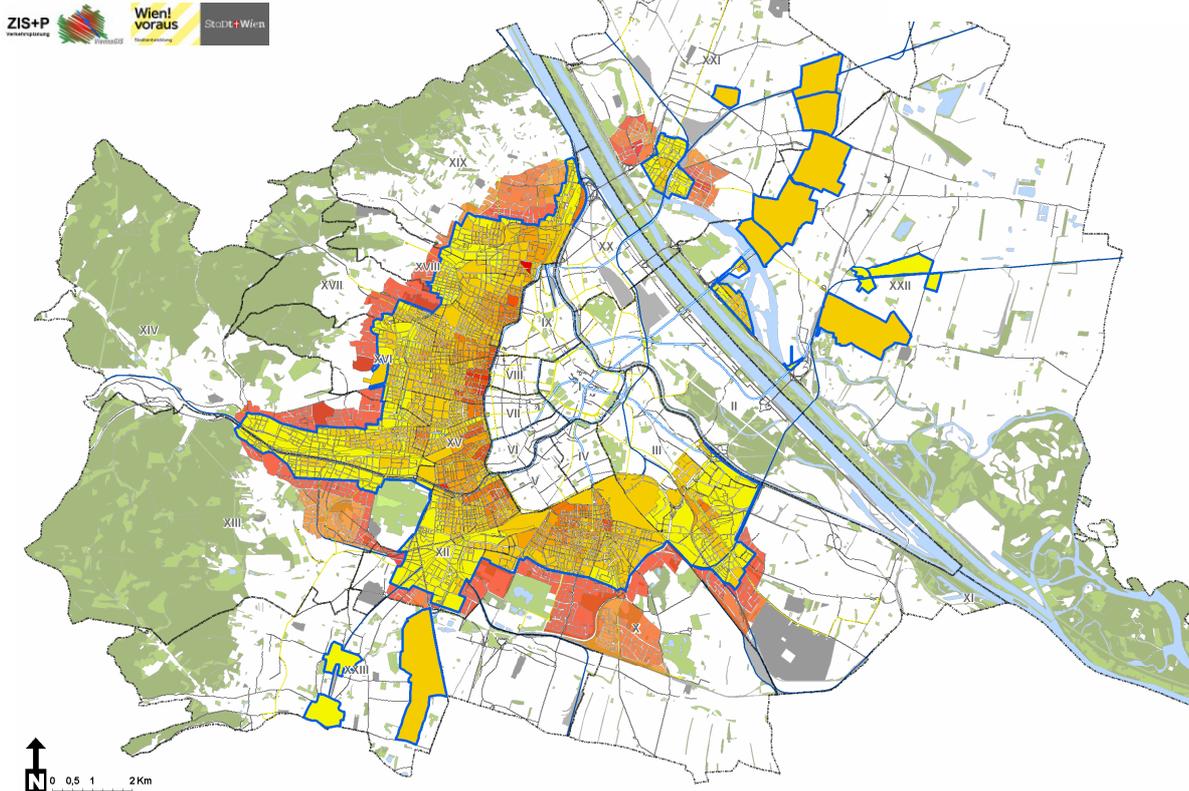


Abbildung: Stellplatznachfrageentwicklung bei Einführung einer Bewirtschaftungszone im 10. bis 19. Bezirk (vormittags zwischen 9 bis 11Uhr, Basis Stellplätze in Pkw-E)



Abbildung: Stellplatzauslastung für die Bewirtschaftungszone „Hauptvorschlag“ (Modellrechnung, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)



**Aus Sicht der Wirtschaft ergeben sich daraus folgende Vorteile:**

- Kunden finden wieder leichter einen Parkplatz in vertretbarer Distanz zum Ziel (Betrieb, Geschäft etc.);
- Auch Wirtschaftstreibende, Angestellte, Handwerker finden schneller einen Parkplatz, wodurch diese mit einer deutlichen Zeit- und gesamtwirtschaftlichen Kosteneinsparung rechnen können;
- Die Reduktion des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsbelastung bringt durch die Reduktion der mittleren Reisezeiten (geringeres Stauaufkommen) in Wien zusätzliche generelle Zeit und Kostenersparnissen und führt somit zu einer Effizienzsteigerung der in der Stadt Wien und speziell in den Parkbewirtschaftungszone tätigen Unternehmen.

# 1. Problemstellung

In der Stadt Wien steht eine Ausweitung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung auf das dicht bebaute Stadtgebiet der Außenbezirke 10 bis 19 sowie die Einrichtung neuer Parkraumbewirtschaftungszonen (Inselzonen) im Umfeld von U- und S-Bahnstationen in den Bezirken 21, 22 und 23 zur Diskussion. Mit dieser Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung sollen jene Bereiche, bei denen eine hohe Stellplatzauslastung besteht, entlastet, das Kfz-Verkehrsaufkommen bzw. die Kfz-Verkehrsbelastung in der Stadt Wien insgesamt reduziert, sowie die vorhandenen Stellplätze im Straßenraum effizienter genutzt werden. In diesem Projekt werden Entscheidungsgrundlagen Grundlagen für die Bezirksvertretungen und der Stadt Wien unter vorgegebenen Rahmenbedingungen (Ausweitung basierend auf dem bestehenden Parkraumbewirtschaftungssystem, Gültigkeit von 9:00 bis 22:00 Uhr, einer Parkdauer von 2 Stunden etc.) ausgearbeitet.

- Bestandsanalyse, Sammeln, Auswerten bzw. Darstellen von für die Parkraumbewirtschaftung wichtigen stadtstrukturellen Daten (Bevölkerungsdichte, Arbeitsplatzdichte, Kfz-Bestand etc.);
- Bestandsanalyse und Darstellung des bestehenden Parkraumangebotes innerhalb eines möglichen Erweiterungsgebietes;
- Erarbeitung einer Empfehlung für die Gebietsabgrenzung (flächige Ausdehnung auf das dicht bebaute Stadtgebiet der Außenbezirke sowie im Umfeld von U- und S-Bahnstationen);
- Definition der Zonen, für welche Bewohner, Betrieben und Beschäftigten – unter bestimmten Bedingungen – die Beantragung von Parkkarten (Sonderkonditionen) ermöglicht werden soll;
- Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen bei Umsetzung einer Variante der Grenzziehung;
- Definition der Geltungsdauer für die Inselgebiete sowie Definition der Zonen, für welche den Bewohnern, Betrieben und Beschäftigten – unter bestimmten Bedingungen – die Beantragung von „Sonderkonditionen“ ermöglicht werden soll.

Die Bearbeitung erfolgte unter den Rahmenbedingungen der StVO sowie laut Systemvorgaben von Seiten des Auftraggebers. Für die Erweiterung wurden auftragsgemäß die vorhandenen Rahmenbedingungen der bestehenden Parkbewirtschaftungszone (1. bis 9. Bezirk) übernommen, um ein einheitliches System zu schaffen. Die Gültigkeitsdauer wurde für die Erweiterungszone mit 9:00 bis 22:00 Uhr und die Parkdauer mit definiert. Die Gebühren für das Kurzparken sowie für Ausnahmegenehmigungen (Parkpickerl, Parkkarten) entsprechen den Gebührenvorgaben der Stadt Wien 2011. Für die Projektbegleitung wurde zusammen mit dem Auftraggeber eine projektbegleitende Arbeitsgruppe aus dem Projektleiter, Vertretern der MD-BD Gruppe Planung, MA 21A, MA 21B und MA 46 und dem Garagenkoordinator eingerichtet. Neben den Ergebnissen der einzelnen Arbeitsschritte wurden die vorgeschlagenen Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung (Definition der Grenze) mit dieser Gruppe abgestimmt, rückgekoppelt und adaptiert.

## 2. Systemabgrenzung und Projektmanagement

### 2.1. Systemgrenzen

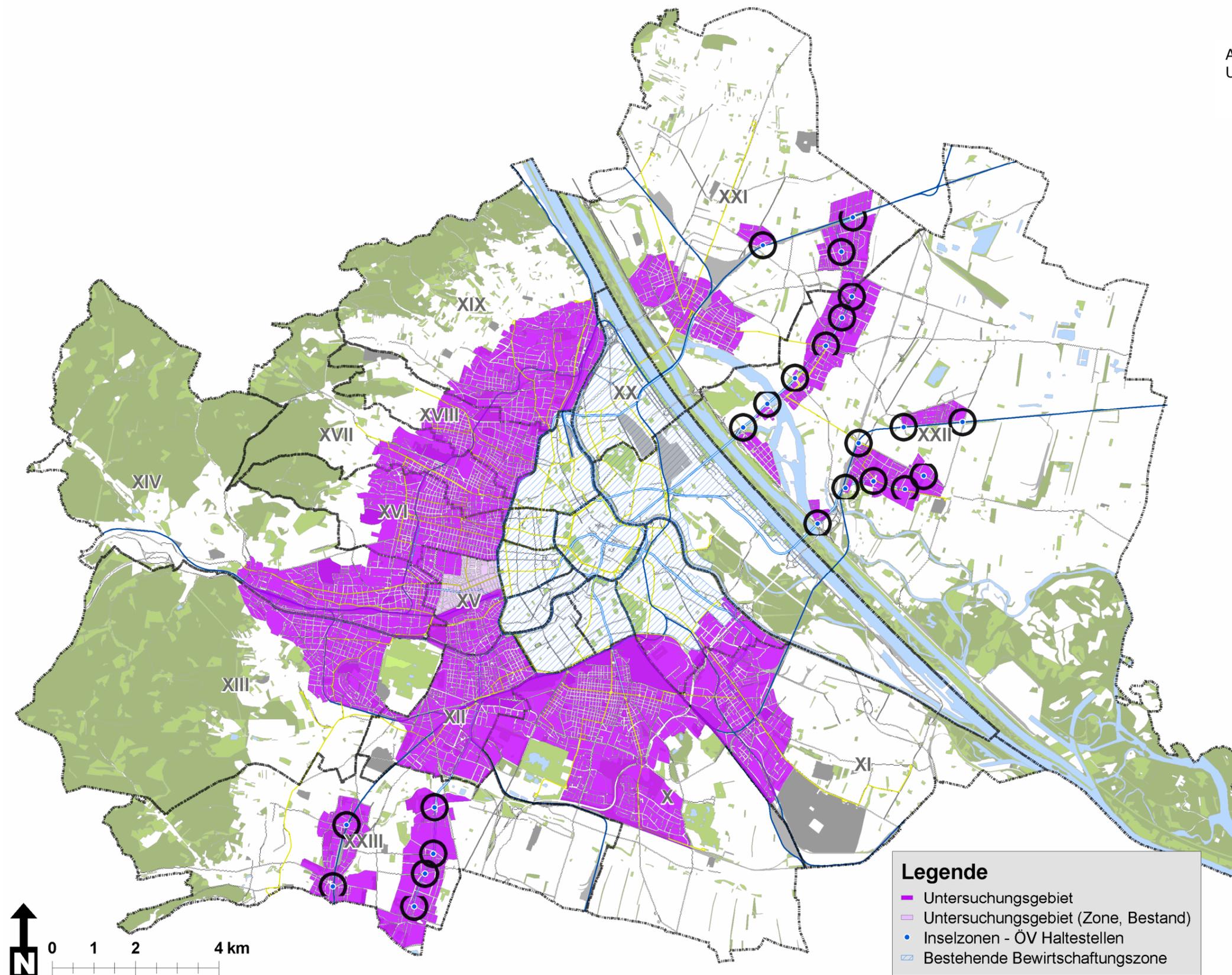
- **Räumliche Systemgrenze**

Für die Untersuchung wurde in enger Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe ein Untersuchungsgebiet definiert mit dem Ziel, den möglichen Erweiterungsvorschlag abzudecken. Zusätzlich wurden z.T. auch Gebiete außerhalb dieser Zone in die Untersuchung einbezogen, einerseits um grundlegende Informationen über das Parkraumangebot- und der Parkraumnachfrage zu erlangen, andererseits auch weil diese von Seiten der Bezirksvertreter als dezidierte Problembereiche genannt wurden. Die Bestandsanalyse wurde innerhalb dieses Grenzbereiches durchgeführt. Die verwendete Methode der Hoch- bzw. Modellrechnung erlaubt auch Berechnungen mit einer geringfügig reduzierten Qualität für Gebiete außerhalb dieser definierten Untersuchungsgebietsgrenze, sofern die Charakteristik dieser Gebiete jenen des Untersuchungsgebietes entspricht.

- **Zeitliche Systemgrenze**

Die Systemgrenze bezieht sich auf das Parkraumangebot und die Parkraumnachfrage eines normalen Werktages im Frühsommer 2011.

Abbildung 2.1-1: Definiertes Untersuchungsgebiet



## 2.2. Projektbegleitende Arbeitsgruppe

Für die Projektbegleitung wurde eine Arbeitsgruppe, bestehend aus dem Projektleiter, Vertretern der MD-BD Gruppe Planung, MA 21A, MA 21B und MA 46 und dem Garagenkoordinator eingerichtet, mit der die vorgeschlagenen Maßnahmen unter laufender Abstimmung und Rückkoppelung erarbeitet und adaptiert wurden. Aufgrund der Dringlichkeit und der fachlichen Notwendigkeit, die Erhebung während des Schuljahres durchzuführen, war ein strikter Zeitplan vorgegeben. Es wurden fünf Arbeitssitzungen der projektbegleitende Arbeitsgruppe abgehalten.

## 2.3. Projektarbeitsschritte

Für das Projekt „Entscheidungsgrundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien“ wurden folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

### Projektmanagement und Bestandserhebung

- Einrichtung der Arbeitsgruppe;
- Erhebung von stadtstrukturellen Daten, Gis-Daten (Parkgaragen, Blockgrenzen, Bevölkerung etc.), Bestandsanalyse basierend auf Basis statistische Daten der Stadt Wien (Bewohner, Arbeitsplätze, Kfz-Bestand etc.);
- Vorauswertung der übernommenen Datengrundlagen, Ausarbeitung eines Vorschlages für die Gebietsabgrenzung für die Parkraumerhebung (Untersuchungsgebiet);
- Diskussion und endgültige Festlegung des Untersuchungsgebietes in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe;
- Abstimmung des Untersuchungsgebietes mit den jeweiligen Bezirksvorstehern bzw. Verantwortlichen für das Parkraummanagement der betroffenen Gebiete;
- Konzeption und Vorbereitung der Parkraumerhebung;
- Durchführung der Parkraumerhebung (8:00 bis 22:00 Uhr) für ca. 2.000 Stellplätze mit dem Ziel detaillierte Informationen zum Parkverhalten (Tagesganglinie, Parkdauer etc.) zu erhalten.
- Ermittlung der Auslastung für die Parkraumerhebung vormittags (9:00 bis 11:00 Uhr) und abends (20:00 bis 22:00 Uhr) für ca. 22.000 Stellplätze;
- Bestandsanalyse der Parkgaragen auf Basis der Daten der Stadt Wien (GARIS);

## **Analyse und Hochrechnung der Bestandsdaten**

- Entwicklung eines Parkraummodells (Parkraumangebot und Parkraumnachfrage) basierend auf der Stichprobenerhebung für das definierte Untersuchungsgebiet;
- Anwendung des Parkraummodells für die Hochrechnung auf das Untersuchungsgebiet, Abschätzung der Parkraumnachfrage sowie der Auslastung für zwei definierte Zeitpunkte (vormittags und nachmittags);
- Auswertung und Darstellen der Ergebnisse für das Untersuchungsgebiet (Dauerparker, Kurzparker etc. inkl. Falschparker).

## **Entwicklung eines Vorschlags der Parkraumbewirtschaftungsgrenze und der Auswirkungen auf die Auslastung der Stellplätze**

- Definition einer plausiblen Parkbewirtschaftungsgrenze, aufbauend auf den Ergebnissen des Parkraumbewirtschaftungsmodells;
- Entwicklung einer Methode zur Abschätzung des Verhaltens der bisherigen Parkraum-Nutzer nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung für einen definierten Zeitraum;
- Darstellen der Ergebnisse des geänderten Verkehrsverhaltens als Reaktion auf die Parkraumbewirtschaftung (Auslastung, Verlagerungseffekte etc.);
- Darstellung der Bezirksverlagerungseffekte pro Bezirk für ein „Ohne Uns – Szenario“, das heißt, wenn der betrachtete Bezirk die Parkraumbewirtschaftung nicht, die Nachbarbezirke sie schon einführen;
- Präsentation der Ergebnisse vor der projektbegleitenden Arbeitsgruppe, der Parkraumbewirtschaftungskommission und vor Bezirksvertretern etc.;
- Darstellen der Ergebnisse in einem Untersuchungsbericht.

# **3. Bestandsanalyse (Parkraumerhebung, Stichprobenerhebung)**

Für den Vorschlag der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftungszone für die Bezirke 10 bis 19 sowie einzelner Inselzonen im 21., 22 und 23. Bezirk wurde eine Bestandsanalyse als Grundlage der Bearbeitung durchgeführt. Diese enthält neben der Erhebung der stadtstrukturellen Daten (Bevölkerung, Kfz-Stand, Bebauungsart etc.) vor allem eine Erhebung der bestehenden Parkraumsituation (Parkraumangebot sowie – nachfrage) im öffentlichen Raum sowie der öffentlich verfügbaren Garagenstellplätze (Park&Ride-Anlagen, Wohnsammelgaragen und öffentlich/gewerbliche Garagen). Die Daten für den öffentlichen Raum wurden mittels einer Stichprobenerhebung des Parkraumangebots- und der Parkraumnachfrage ermittelt. Die notwendigen statistischen Grundlagen wurden vom Auftraggeber (Stadt Wien, GIS, GARIS) zur Verfügung gestellt bzw. aus vorhandenen Veröffentlichungen (Parken in Wien) sowie Parkraumuntersuchungen übernommen.

### 3.1. Stadtstrukturelle Datengrundlagen

Die Untersuchung wurde auf der Datengrundlage der Baublöcke der Stadt Wien durchgeführt. Für diese Aggregationseinheiten wurden von der Stadt Wien neben den geographischen Informationen (Lage, Fläche, Umfang etc.) auch statistische Informationen wie Wohnbevölkerung, Arbeitsplätze etc. zur Verfügung gestellt. Diese Informationen wurden in Form von geographisch hinterlegten Informationsdaten aufgearbeitet und dargestellt. Die Wohnbevölkerung und die Arbeitsplätze nach Sektoren wurden in Personen pro Blockfläche, aber auch in Arbeitsplätze pro Straßenkantenlänge umgerechnet, über die Block ID vercodet und mittels GIS ausgewertet. Diese Auswertungen bildeten in einem ersten Schritt eine wichtige Grundlage für die Definition des Untersuchungsgebietes. In weiterer Folge wurde ein Teil der hierbei ermittelten Kennziffern als Eingabegrößen für die Modellentwicklung verwendet:

- Blaublöcke (Datengrundlage Stadt Wien);
- Bevölkerung (nach Geschlecht, nach Altersklassen) pro Streckenlänge;
- Bevölkerung (nach Geschlecht, nach Altersklassen) pro Fläche (Abb.:3.1-1);
- Arbeitsplätze nach Sektoren pro Streckenlänge;
- Arbeitsplätze nach Sektoren pro Fläche (Abb.:3.1-2);
- Motorisierungsgrad pro Zählgebiet bzw. Bezirk;
- Straßennetz der Stadt Wien (Haupt und Nebenstraßen);
- ÖV-Netz inkl. Haltestellen für die Inselzonen (21. bis 23. Bezirk).

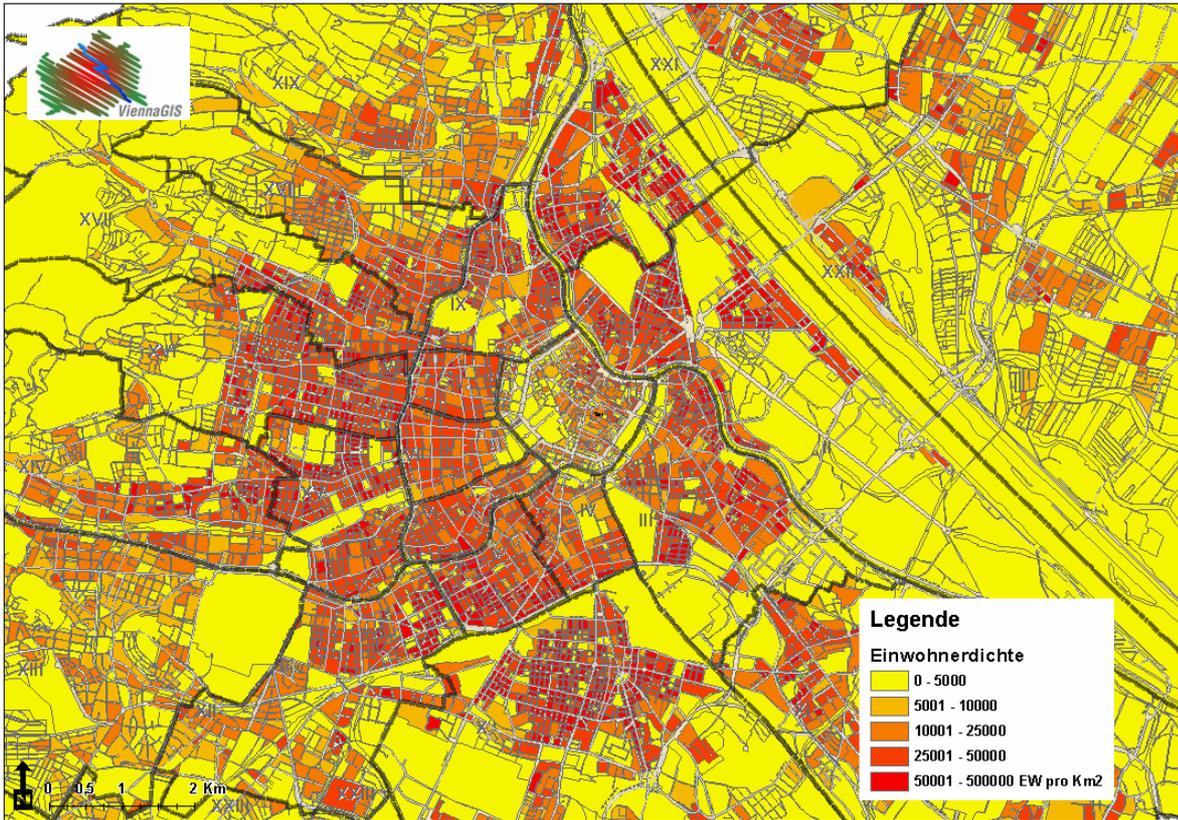


Abbildung 3.1-1: Beispiel: Einwohnerdichte, Untersuchungsgebiet (Datenquelle: Stadt Wien, ViennaGIS)

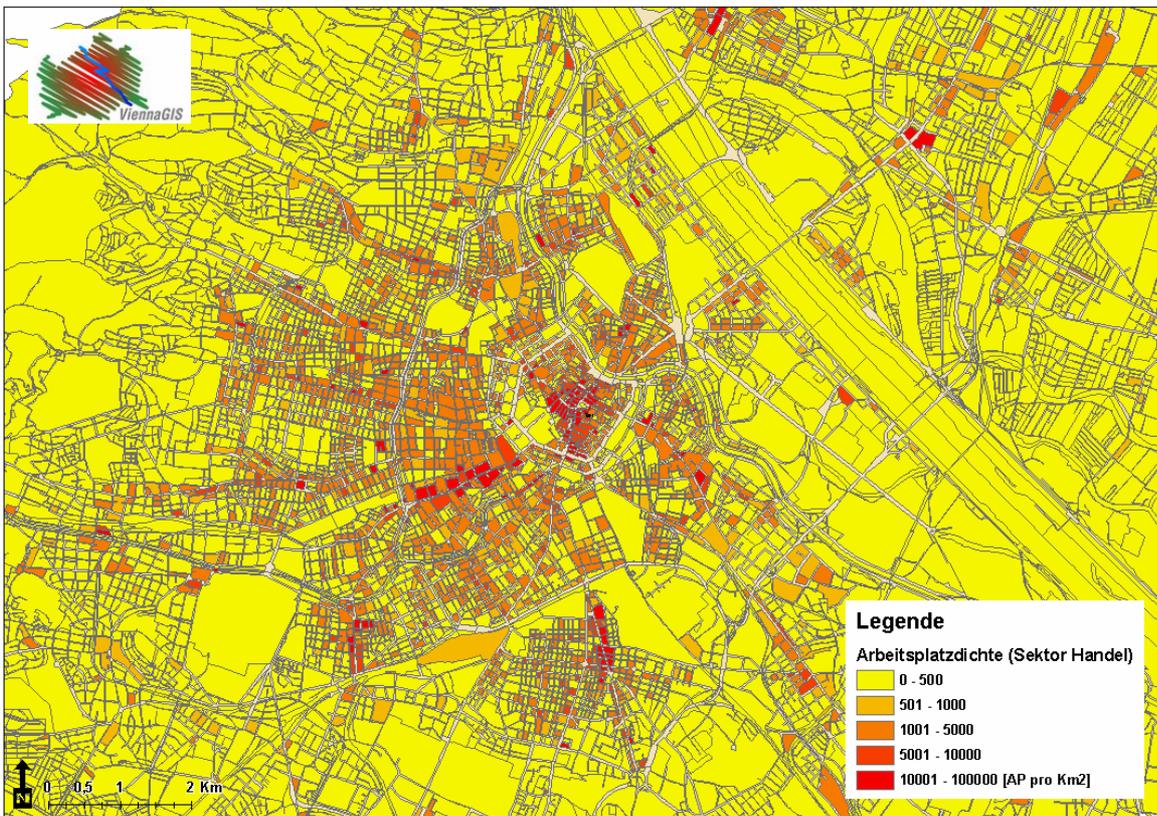


Abbildung 3.1-2: Beispiel: Arbeitsplatzdichte (Sektor Handel), Untersuchungsgebiet

## 3.2. Definition des Untersuchungsgebietes

Als Grundlage für die Bestandsanalyse bzw. der Parkraumerhebung im öffentlichen Straßenraum wurde das Untersuchungsgebiet definiert. Die Grenzziehung erfolgte auf Basis der statistischen Vorauswertungen. Diese wurde in Abstimmung der Auftraggeber mit der Arbeitsgruppe sowie auf Grund einzelner Vorschläge von Seiten der Bezirke (Bezirksvorsteher bzw. Parkraumverantwortlichen) adaptiert. Für dieses Untersuchungsgebiet wurde die Stichprobenerhebung des Stellplatzangebotes sowie der Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum konzipiert. Das Untersuchungsgebiet entspricht auch der räumlichen Systemgrenze und ist in Kapitel 2.1 Systemgrenzen in Abbildung 2.1-1 dargestellt.

## 3.3. Parkraumerhebung Methode

Aufgrund der Größe des möglichen Parkraumerweiterungsgebietes ist eine Vollerhebung des Stellplatzangebotes und der Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum wegen des zeitlichen und des finanziellen Aufwandes vor allem in Hinblick auf einen effizienten Einsatz von öffentlichen Mittel nicht zielführend. Die Erhebung erfolgte daher in Form einer Stichprobenerhebung und einer Hoch- bzw. Modellrechnung der Erhebungsergebnisse für alle Baublöcke innerhalb des definierten Untersuchungsgebietes. Quantitativ wurde die Stichprobengröße (ca.10%) so gewählt, dass diese für die Aufgabenstellung unter den definierten Rahmenbedingungen (Parkdauer, Gültigkeitsdauer etc.) ausreichend qualitative Ergebnisse liefert. Eine höhere Stichprobe würde nur zu einem geringeren Mehrwert führen, der nicht in Relation zu den dadurch entstehenden Mehrkosten steht, und auch nicht einem effizienten Einsatz von Steuermitteln entsprechen würde. Bei dieser Methode ist die repräsentative Vorauswahl der Stichprobe, d.h. der Erhebungsblöcke, ein wichtiger Faktor für die Qualität und Aussagekraft der Untersuchung. Die Stichprobenauswahl muss repräsentativ für das gesamte Untersuchungsgebiet sein und folgende Kriterien berücksichtigt:

- **Räumliche Lage der Erhebungsblöcke zum Stadtzentrum:** Aufgrund der Struktur der Stadt Wien ist ein Nachfragegefälle von innen (Gürtelnähe) nach außen (Randbereiche) gegeben. Um dieses prognostizierte Nachfragegefälle zu erfassen und abzubilden, wurden vorwiegend radiale Schnitte definiert, entlang deren Achsen die Erhebungsblöcke ausgewählt wurden.
- **Strukturdaten der Erhebungsblöcke:** Die jeweiligen Baublöcke weisen unterschiedliche Strukturen auf (Siedlungsformen, Bebauungsdichte, Freiflächen, Lage zu ÖV-Haltestellen etc.). Um deren Charakteristika umfassend abbilden zu können, wurden manuell definierte Strukturklassen gebildet und versucht die Erhebungsblöcke so zu legen, dass alle Strukturklassen erfasst werden konnten.
- **Wünsche der Arbeitsgruppe und BezirksvorsteherInnen:** Bestimmte Bereiche wurden auf Wunsch der Arbeitsgruppe bzw. politischen Vertretern (Bezirksvorsteher bzw. der BezirksvorsteherInnen) in die Erhebung aufgenommen. Diese Gebiete waren meist Bereiche mit einer hohen Stellplatznachfrage bzw. Auslastung. Sie wurden nur dann in die Stichprobe aufgenommen, wenn sie repräsentativ sind, um das Ergebnis nicht zu verzerren.

- **Potentielle Inselzonen der Bezirke 21, 22 und 23:** In den Bezirken 21, 22 und 23 wurden Inselzonen definiert, welche den Umkreis von ÖV Haltestellen (U-Bahn und S-Bahnstationen) abdecken. Es wurden für die Einfahrtsbereiche aus Nordosten (21.Bezirk), Südwesten (22.Bezirk) und Süden (23.Bezirk) Referenzstationen der U- und S-Bahn ausgewählt, die auch repräsentativ für die Stationen des jeweiligen Bezirkes sind. Im Bereich des Floridsdorfer Spitzes sowie in Kaisermühlen wurde zwei Inselgebiete definiert, welche auf Grund der Siedlungsstruktur (Gründerzeit bzw. Gemeindebauten) sowie aus der Sicht des Parkraumnutzung den Erweiterungsgebieten der Bezirke 10 bis 19 entsprechen, da in diesen Gebieten die ÖV-Haltestellen nur punktuell für die Stellplatznachfrage verantwortlich sind.

Aufbauend auf diese Vorabschätzung wurde ein Stichprobenumfang von ca. 24.000 Stellplätzen definiert. Dieser wurde in eine Grundstichprobe von 22.000 Stellplätzen und eine vertiefte Erhebung von 2.000 Stellplätzen geteilt. Für die Grundstichprobe wurde die Parkraumerhebung für einen durchschnittlichen Werktag (Frühsommer, Schulzeit) im Zeitraum von 9 bis 11 Uhr (vormittags) und 20 bis 22 Uhr (abends) durchgeführt. Die Auslastung des Stellplatzangebotes wurde getrennt nach Stellplatztyp erhoben. Für die vertiefte Erhebung wurde der Erhebungszeitraum zwischen 8:00 und 22:00 Uhr (werktags) gewählt. Für diese Stichprobe wurde eine Erhebung der Auto-Kennzeichen durchgeführt, um zusätzliche Informationen, wie Stellplatzwechsel, mittlere Parkdauer etc. zu erhalten. Nach der Festlegung der Erhebungsblöcke erfolgte eine Befahrung der Gebiete der vertieften Erhebung inkl. einer Lageaufnahme des vorhandenen Stellplatzangebotes mit Vorerhebung der Stellplatztypen. Unterschieden wurde nach Dauerstellplätzen, Kurzparkplätzen, Halte- sowie Parkverbote, Ladezonen (mit zeitlicher Beschränkung) sowie Sonderstellplätze (Behinderte, Busse etc.). Die Erhebung wurde im Juni 2011 durchgeführt. Aufgrund der ungünstigen Verteilung der Feiertage in diesem Monat, erfolgte die Erhebung konzentriert an folgenden Tagen, um eine Verzerrung durch die Feiertage zu auszuschließen: Dienstag, 07. Juni 2011, Mittwoch, 08. Juni 2011, Donnerstag, 16. Juni 2011, Freitag, 17. Juni 2011, Montag, 20. Juni 2011 und Dienstag, 21. Juni 2011.

**Legende**

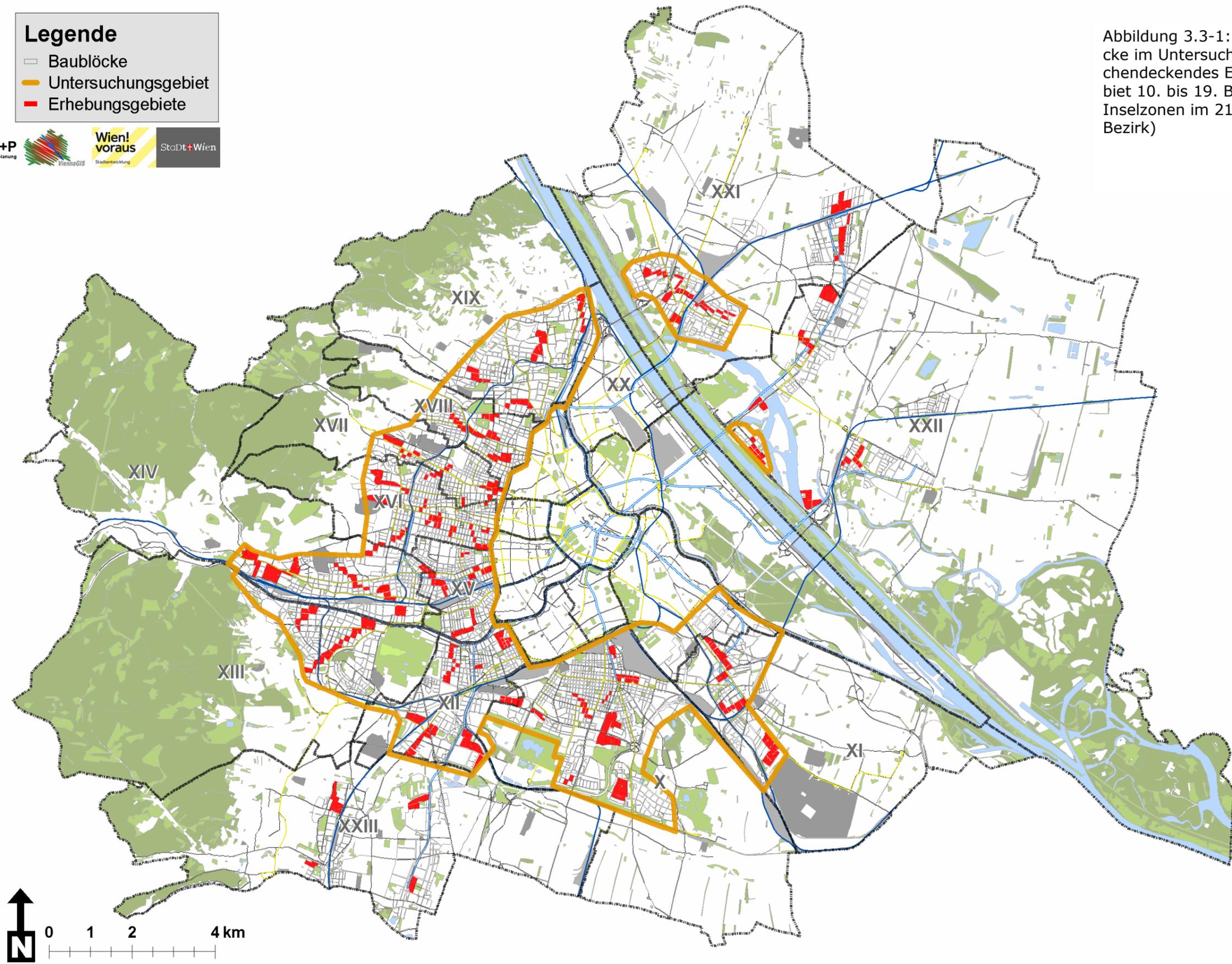
- Baublöcke
- Untersuchungsgebiet
- Erhebungsgebiete

ZIS+P  
Verkehrsplanung

Wien! voraus  
Stadtentwicklung

StoDt+Wien

Abbildung 3.3-1: Erhebungsblöcke im Untersuchungsgebiet (Flächendeckendes Erweiterungsgebiet 10. bis 19. Bezirk) und der Inselzonen im 21., 22. und 23. Bezirk)



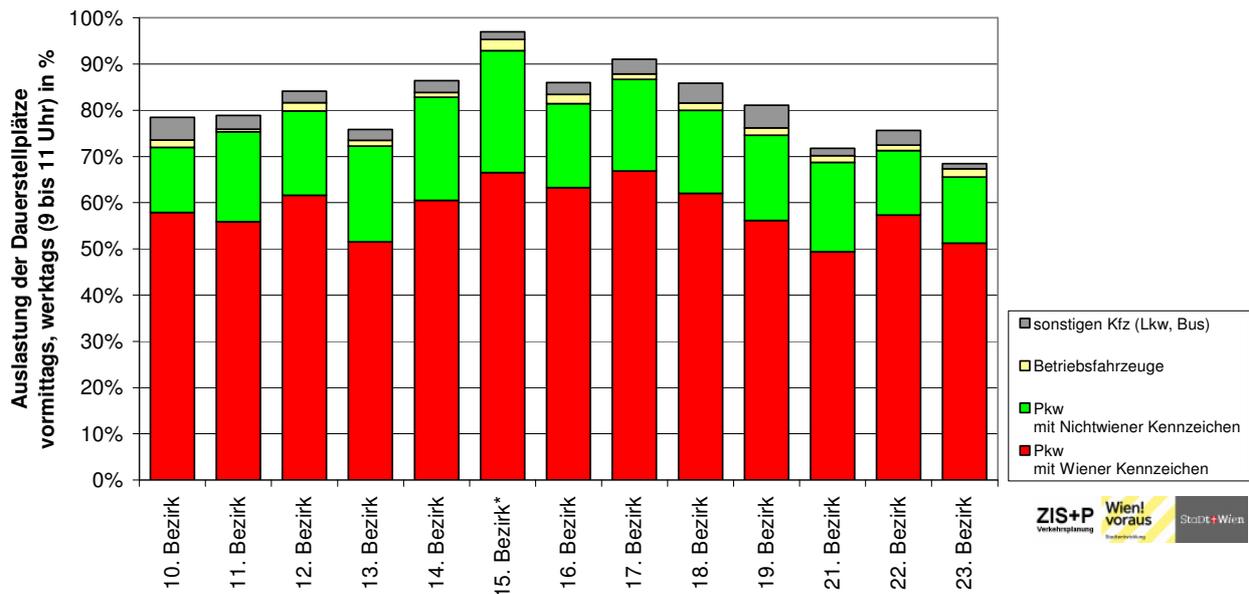
### 3.3.1. Parkraumerhebung 9:00 bis 11:00 und 20:00 bis 22:00 Uhr

Die Vorgabe für die Grundstichprobe ist die Erhebung von ca. 22.000 Stellplätzen an zwei definierten Tageszeiten an einem repräsentativen Werktag durchzuführen. In jedem der betroffenen Bezirke wurden für die festgelegten Erhebungsblöcke (Straßenkanten) das öffentliche Stellplatzangebot und die Stellplatznachfrage am Vormittag im Zeitraum zwischen 9:00 bis 11:00 Uhr und am Abend im Zeitraum zwischen 20:00 bis 22:00 Uhr erhoben. Die vorhandenen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum wurden nach Stellplatztypen (Dauerstellplätze, Kurzparkplätze, Halte- und Parkverbote etc.) und die abgestellten Kfz nach Fahrzeugklassen (Pkw, Lkw, Bus) ermittelt. Für die Dauerstellplätze und die Kurzparkplätze wurden die Kfz nach Wiener und sonstigem Kennzeichen unterschieden. Als Ergebnis liegt die Stellplatzauslastung zwischen 9:00 und 11:00 Uhr sowie zwischen 20:00 bis 22:00 Uhr vor. Die Ergebnisse der Auswertung für die Grundstichprobe sind im Anhang für die Erhebungsgebiete des jeweiligen Bezirks als ungewichtete Erhebungsergebnisse dargestellt. Das Untersuchungsgebiet wurde grundsätzlich so großräumig ausgewählt, sodass auch Bereiche am Rand bzw. außerhalb der möglichen Parkraumbewirtschaftung liegen, um eine Grundlage für einen Vergleich mit einer Nachher-Erhebung zu schaffen.

Die in den Abbildungen 3.3-2 bis 3.3-4 dargestellten Auslastungen entsprechen der ungewichteten Stichprobenerhebung, hier ist schon deutlich erkennbar, dass in den untersuchten Gebieten die durchschnittliche Parkraumauslastung vormittags und abends sehr hoch ist und zum Teil als Vollauslastung zu bewerten ist. Es zeigt sich auch, dass der Anteil der Nichtwiener Pkw relativ hoch ist. Auf Dauerstellplätzen ist dieser auch deutlich höher als auf den Kurzparkplätzen (Einpendler etc.).

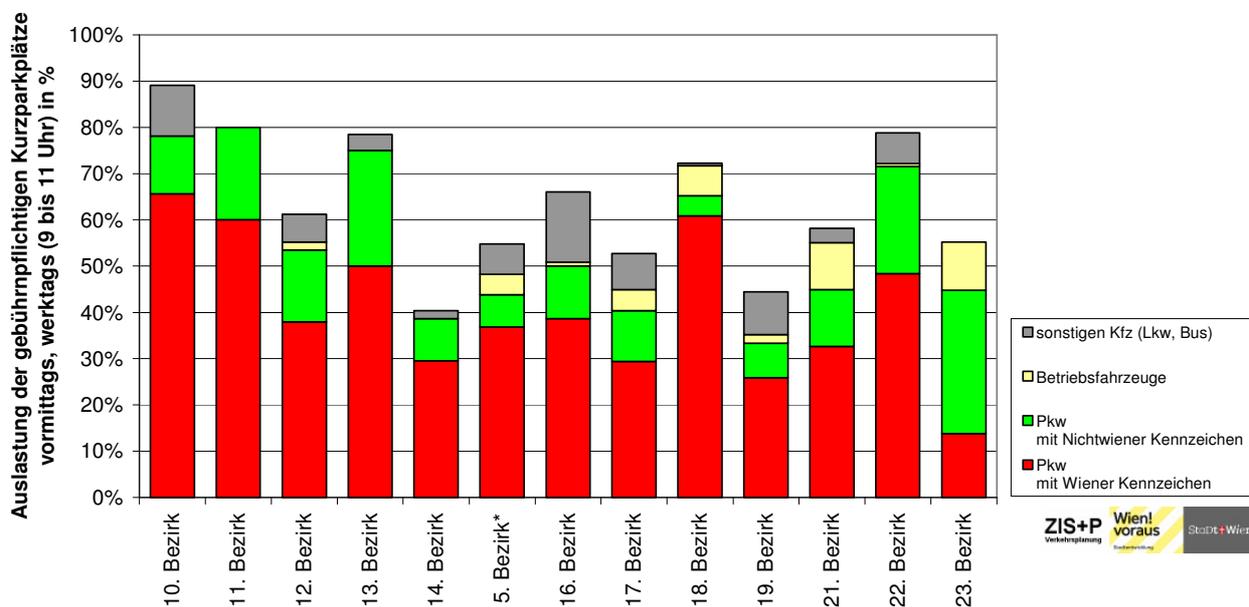
Tabelle 3.3-1: Untersuchtes Stellplatzangebot, werktags 9 bis 11 Uhr (Basis: alle Erhebungsblöcke der Stichprobe, Quelle: ZIS+P)

	Dauerparkplätze	Kurzparkplätze (gebührenpflichtig)	Kurzparkplätze (abends gebührenpflichtig, Zone 15)	Ladezone zeitlich beschränkt	zeitlich beschränkte Park- und Halteverbotsstellplätze	sonstige Stellplätze (Bus, Behinderten etc.)	Summe Untersuchungsgebiet	mögliche Stellplätze, temporäre Baustelle
	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E
10. Bezirk	2.003	32	0	17	10	17	2.079	19
11. Bezirk	1.586	10	0	37	17	11	1.661	13
12. Bezirk	2.063	58	0	29	28	15	2.193	15
13. Bezirk	1.457	36	0	11	24	4	1.532	4
14. Bezirk	2.085	44	0	26	19	3	2.177	40
15. Bezirk	553	114	815	66	62	7	1.617	27
16. Bezirk	1.913	114	0	46	62	21	2.156	38
17. Bezirk	947	109	0	37	12	33	1.138	34
18. Bezirk	1.632	46	0	39	10	23	1.750	14
19. Bezirk	1.561	54	0	21	11	10	1.657	43
<b>Teilsumme</b>	<b>15.800</b>	<b>617</b>	<b>815</b>	<b>329</b>	<b>255</b>	<b>144</b>	<b>17.960</b>	<b>247</b>
21. Bezirk	2.416	49	0	19	58	5	2.547	3
22. Bezirk	2.987	151	0	48	30	27	3.243	70
23. Bezirk	1.011	29	0	6	30	3	1.079	8
<b>Teilsumme</b>	<b>6.414</b>	<b>229</b>	<b>0</b>	<b>73</b>	<b>118</b>	<b>35</b>	<b>6.869</b>	<b>81</b>
<b>Summe</b>	<b>22.214</b>	<b>846</b>	<b>815</b>	<b>402</b>	<b>373</b>	<b>179</b>	<b>24.829</b>	<b>328</b>



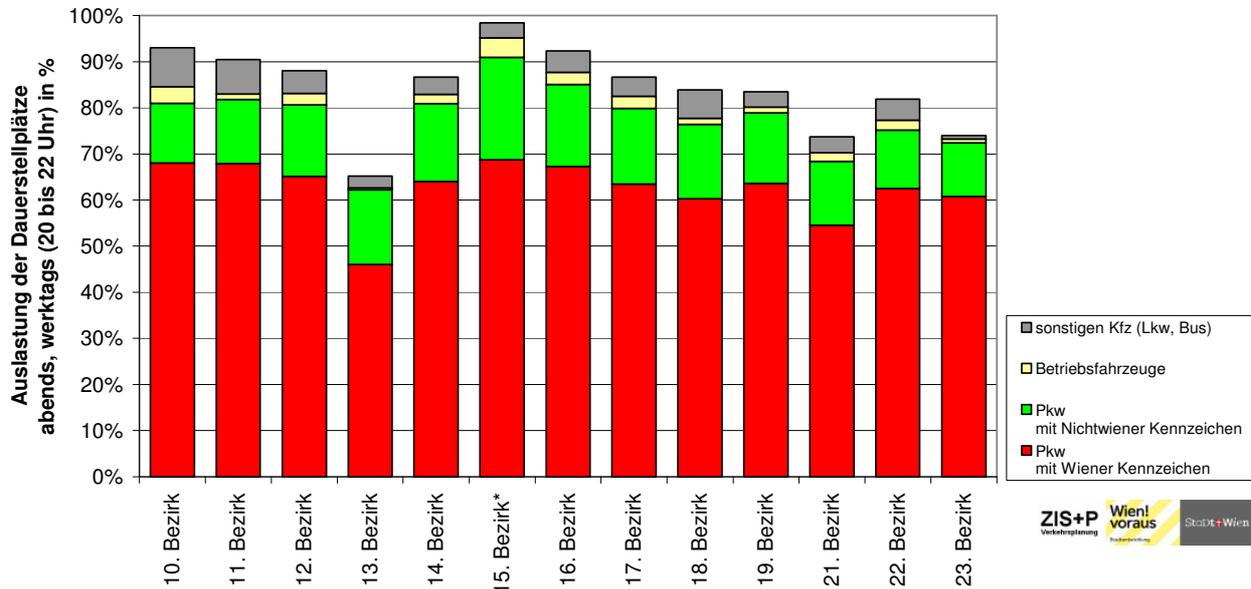
\* Die dargestellten Werte repräsentieren die Dauerparkplätze außerhalb der bestehenden Bewirtschaftungszone des 15. Bezirks

Abbildung 3.3-2: Auslastung der Dauerstellplätze an einem Werktag, vormittags (9 bis 11 Uhr, Basis: alle Erhebungsblöcke der Stichprobe, Quelle: ZIS+P)



\* Die dargestellten Werte repräsentieren die Kurzparkplätze außerhalb der bestehenden Bewirtschaftungszone des 15. Bezirks

Abbildung 3.3-3: Auslastung der gebührenpflichtigen Kurzparkplätze an einem Werktag, vormittags (9 bis 11 Uhr, Basis: alle Erhebungsblöcke der Stichprobe, Quelle: ZIS+P)

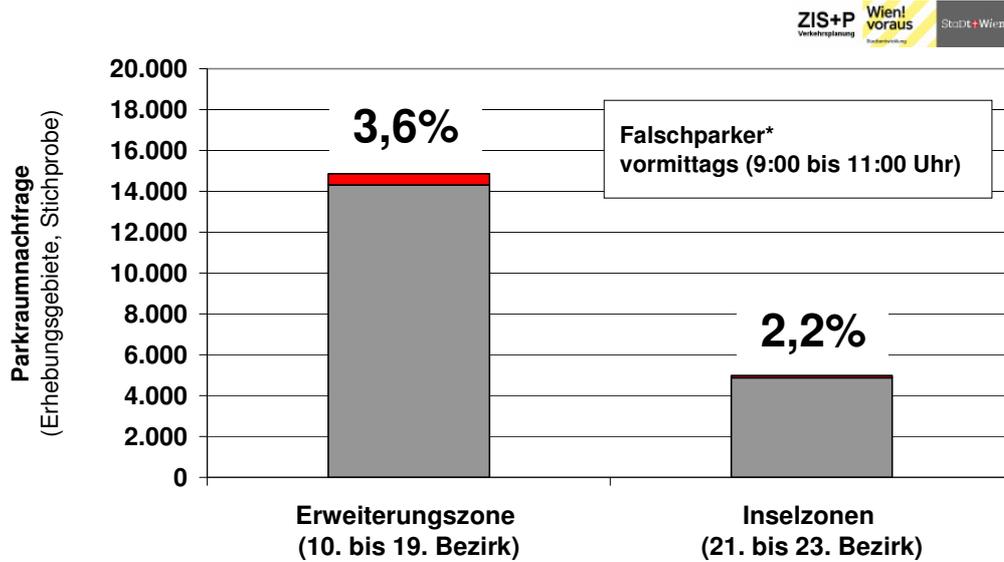


\* Die dargestellten Werte repräsentieren die Dauerparkplätze außerhalb der bestehenden Bewirtschaftungszone des 15. Bezirks

Abbildung 3.3-4: Auslastung der Dauerstellplätze an einem Werktag, abends (20 bis 22 Uhr, Basis: alle Erhebungsblöcke der Stichprobe, Quelle: ZIS+P)

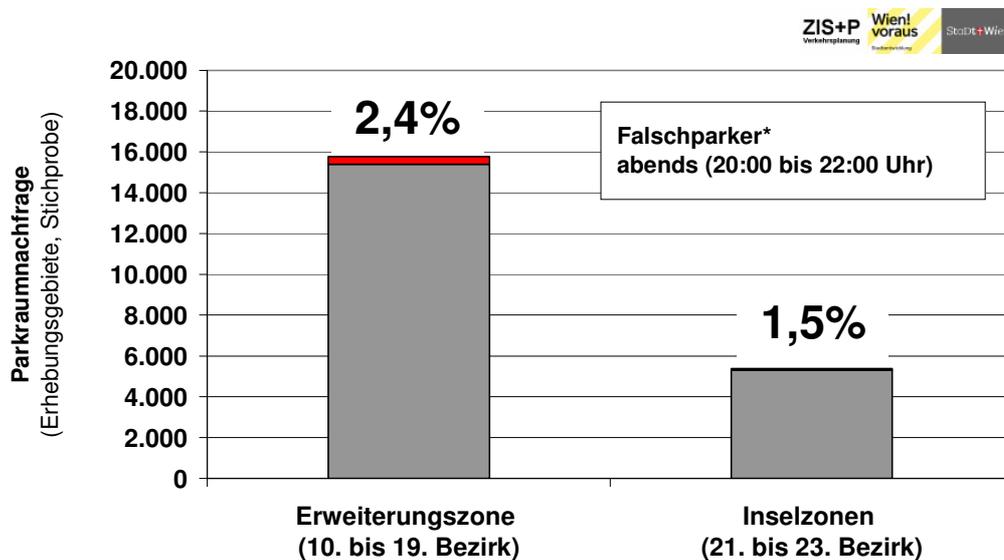
### Falschparker (lt. StVO §24)

Bei der Parkraumerhebung wurden auch Falschparker lt. StVO §24 erhoben. Die dargestellte Anzahl der Falschparker setzt sich zusammen aus jenen Fahrzeugen die illegal im Straßenraum (Einfahrten, Gehsteigen, Baustelle etc.), Halteverbotszonen etc. abgestellt wurden. Fahrzeuge die in zeitlich beschränkten Halteverbotszonen geparkt haben, wurden nur innerhalb des jeweiligen Gültigkeitszeitraums als Falschparker gewertet. Nicht in den Falschparker enthalten sind jene Parkraumnutzer, die auf den Kurzparkplätzen (inkl. bestehende Parkbewirtschaftungszone) ohne gültige Parkkarte, Parkschein etc. gestanden sind. Es zeigt sich, dass in den Erhebungsgebieten der Erweiterungszone vormittags der Anteil der Falschparker mit 3,6% relativ hoch ist. In den Inselzonen ist dieser Anteil am Vormittag mit ca. 2.2% geringer (Abb. 3.3-4). Am Abend erhöht sich das Parkraumangebot (bedingt durch die zeitlichen beschränkten Halteverbote) und ist einer der Gründe, warum der Falschparkeranteil abends deutlich geringer ist. Dieser lag in den Erhebungsgebieten der Erweiterungszone bei ca. 2,4% und in Inselzonen bei ca. 1,5% (Abb. 3.3-5).



\*) Falschparker in Kurzparkplätzen ohne Parkschein bzw. Parkpickerl sind nicht enthalten, Falschparker in zeitlich beschränkten Halteverbotszonen nur innerhalb des jeweiligen Gültigkeitszeitraumes

Abbildung 3.3-5: Anteil der Falschparker lt. StVO bezogen auf die Parkraumnachfrage in den Erhebungsgebieten vormittags, werktags (9 bis 11 Uhr, Basis: Erhebungsblöcke der Stichprobe, Quelle: ZIS+P)



\*) Falschparker in Kurzparkplätzen ohne Parkschein bzw. Parkpickerl sind nicht enthalten, Falschparker in zeitlich beschränkten Halteverbotszonen nur innerhalb des jeweiligen Gültigkeitszeitraumes

Abbildung 3.3-6: Anteil der Falschparker lt. StVO bezogen auf die Parkraumnachfrage in den Erhebungsgebieten abends, werktags (20 bis 22 Uhr, Basis: Erhebungsblöcke der Stichprobe, Quelle: ZIS+P)

### 3.3.2. Vertiefte Parkraumerhebung, 8:00 bis 22:00 Uhr

Für eine Stichprobe von 2.000 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum wurde eine vertiefte Erhebung des Stellplatzangebots und der Stellplatznachfrage durchgeführt. Daraus abgeleitet wurde die Stellplatzauslastung im Zeitraum zwischen 8:00 Uhr und 22:00 Uhr an einem repräsentativen Werktag, in einem 30 Minuten Intervall ermittelt. Dazu wurden alle 30 Minuten die ersten 4-5 Zeichen der Kfz-Kennzeichen der parkenden Kfz (Pkw, Lkw, Busse etc.) sowie die leeren Parkplätze notiert. Mit dieser Datengrundlage kann eine Tagesganglinie der Auslastung, der Zufahrten sowie die Umschlagshäufigkeit pro Stellplatz und die mittlere Parkdauer ermittelt werden. Durch die Aufnahme der Landeskennung kann zwischen Wienern und Nichtwiener Kfz unterschieden werden. Das Parkraumangebot der Erhebungsgebiete ist in Tabelle 3.3-1 ausgewiesen. Die Ergebnisse der Auswertungen für die vertiefte Parkraumerhebung sind in den Abbildungen 3.3-7 bis 3.3-18 als ungewichtete Stichprobe auf Blockbasis dargestellt.

#### Parkraumangebot

Tabelle 3.3-2: Stellplatzangebot der untersuchten Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung (8:00 bis 22:00 Uhr, Quelle: ZIS+P)

	Dauerparkplätze	Kurzparkplätze (gebührenpflichtig)	Kurzparkplätze (abends gebührenpflichtig, Zone 15)	Ladezone zeitlich beschränkt	zeitlich beschränkte Park- und Halteverbotsstellplätze	sonstige Stellplätze (Bus, Behinderten etc.)	Summe Untersuchungsgebiet	mögliche Stellplätze, temporäre Baustelle
	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	
10. Bezirk	351	2	0	0	1	4	358	19
11. Bezirk	125	10	0	0	2	0	137	0
12. Bezirk	439	0	0	0	1	1	441	3
15. Bezirk	0	0	129	0	15	0	144	0
16. Bezirk	444	57	0	2	3	1	507	6
17. Bezirk	99	12	0	0	0	0	111	0
21. Bezirk	207	21	0	0	2	1	231	2
23. Bezirk	207	5	0	0	4	1	217	0
							<b>2.146</b>	<b>30</b>

In Summe wurden die Parkbewegungen von 2.146 Stellplätzen (inkl. der zeitlich beschränkten Halteverbote, der Ladezonen etc.) für einen Zeitraum von 14h der Erhebungsstichtage erhoben. Die bestehenden Kurzparkplätze sind unterschieden in zwei Gruppen dargestellt: einerseits in der vorhandenen Parkraumbewirtschaftungszone im 15. Bezirk als „Kurzparkplätze in Zone“ und andererseits in Geschäftsstraßen als „Kurzparkplätze (gebührenpflichtig)“. Durch die unterschiedlichen Geltungszeiträume ist diese Trennung notwendig, weil die Stellplätze im 15. Bezirk ist im Zeitraum von 23:00 Uhr bis 18:00 Uhr des Folgetages mehrheitlich als Dauerstellplätze zu werten sind, auch wenn diese Langzeitparkern wie z.B. Wochenpendlern nicht als Angebot zur Verfügung stehen. Zeitlich beschränkte Halte- und Parkverbote, Ladezonen etc. wurden auch erhoben, da diese Stellplätze außerhalb der zeitlichen Beschränkung zu dem Parkraumangebot hinzuzurechnen sind. Es wurden auch jene Stellplätze notiert, welche durch Baustellen (Hausbau, Straßenbau etc.) temporär, zumindest während der

Bauphase, nicht als Stellplatzangebot zur Verfügung stehen. Diese sind in der Tabelle in einer eigenen Spalte ausgewiesen und wurden nicht dem Parkraumangebot hinzugerechnet, da permanent mit Baustellen zu rechnen ist.

### Parkraumauslastung, Tagesganglinien

Ein wichtiges Ergebnis der Erhebung ist die 14h-Ganglinie der Parkraumauslastung der Dauerstellplätze und der derzeit schon bestehenden Kurzparkplätze. Diese Ganglinien sind für Dauerstell- und Kurzparkplätze, getrennt für die Bezirke der Erweiterungszone (10. bis 19.), den Bezirken der Inselzonen (21. bis 23.) sowie für den 15. Bezirk (mit bestehender Parkraumbewirtschaftung in den Abendstunden) als Erhebungsergebnisse der Stichprobe nicht hochgerechnet dargestellt.

- Tagesganglinien der Auslastung der Dauerstell- und Kurzparkplätze in den Bezirken der Erweiterungszone des 10. bis 19. Bezirks**

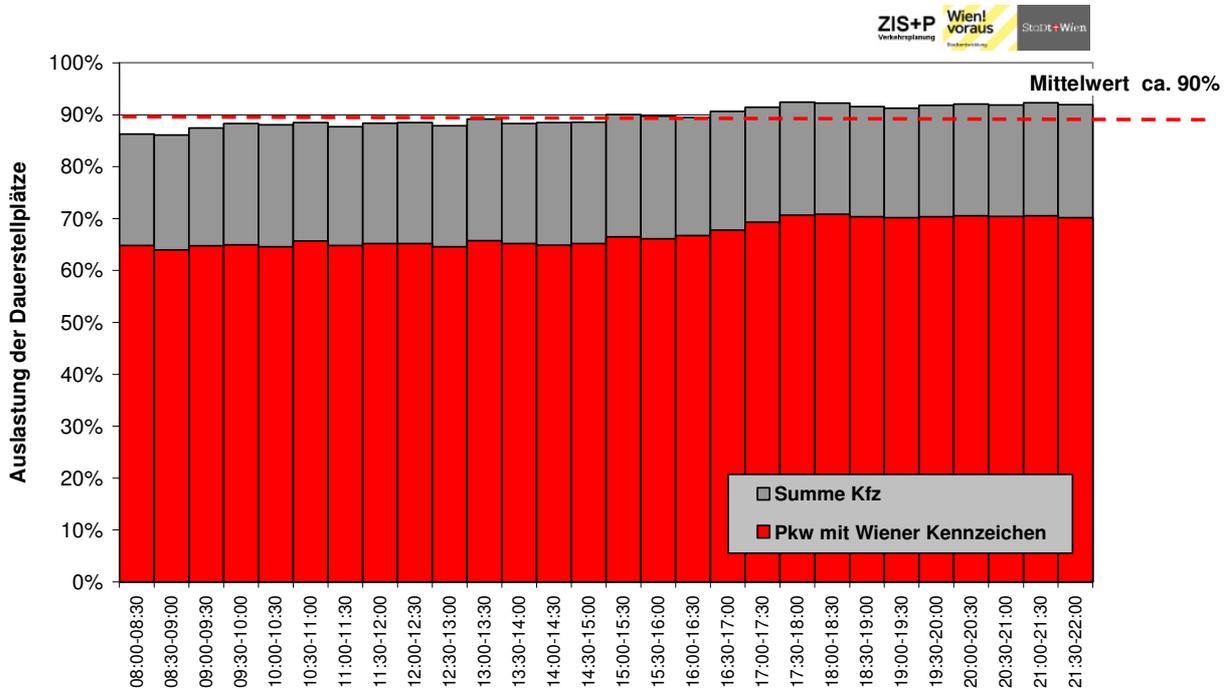


Abbildung 3.3-7: Ganglinie der Auslastung der Dauerstellplätze der Erweiterungszone des 10. bis 19. Bezirks (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung, Stichprobe, nicht hochgerechnet, Quelle: ZIS+P)

Bei den Erhebungen in den Erweiterungszone zeigte sich, dass in Summe die Auslastung der Dauerparkplätze in etwa bei 90% gegeben ist und über den Tag verteilt relativ konstant ist. Der rechnerische Anteil der Wiener Pkw an der Parkraumnachfrage hat innerhalb des Beobachtungszeitraumes nur eine geringe Schwankungsbreite, die im Bereich von 74 und 77% (graue Balken, Abb. 3.3-7) liegt. In den Nachmittags- bzw. in den Abendstunden (ab ca. 17 Uhr) ist der Anteil am höchsten.

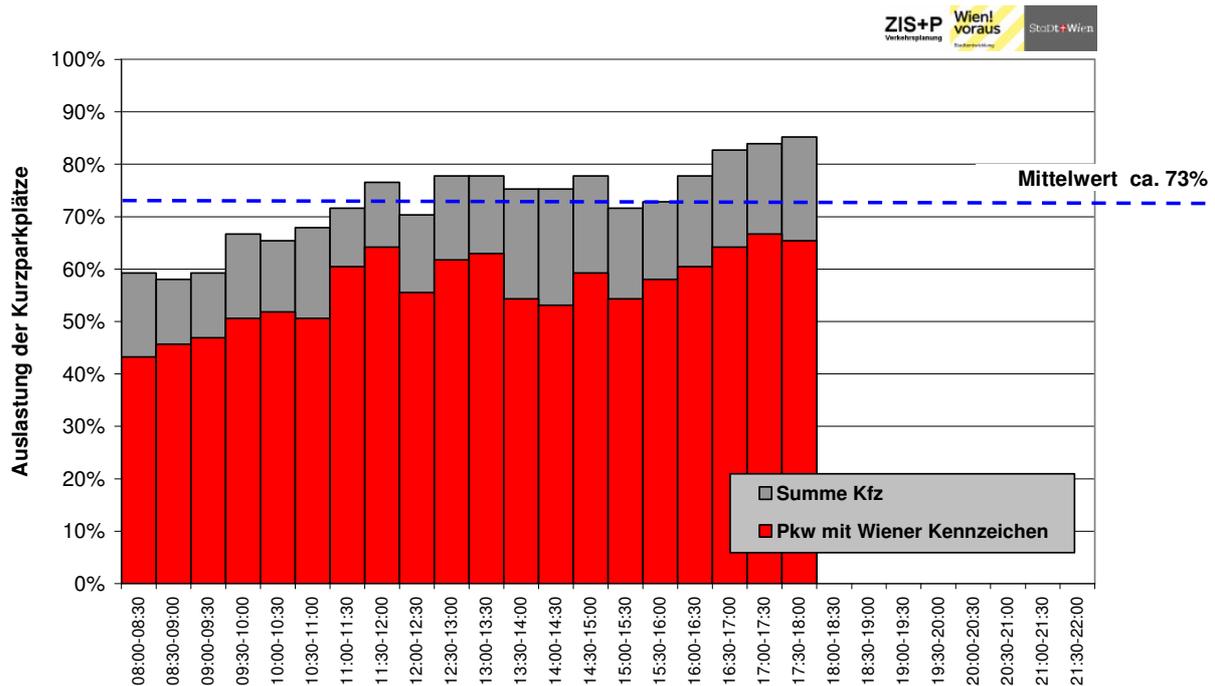


Abbildung 3.3-8: Ganglinie der Auslastung der Kurzparkplätze (gebührenpflichtig, ohne Kurzparkzonestellplätze im 15. Bezirk) der Erweiterungszone des 10. bis 19. Bezirks (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung, Stichprobe, nicht hochgerechnet, Quelle: ZIS+P)

Die Auslastung der Kurzparkplätze der Stichprobe in den Erhebungsgebieten der Erweiterungszone des 10. bis 19. Bezirks liegt im Schnitt bei ca. 73%. Über den Beobachtungszeitraum verteilt, steigt die Auslastung stetig an und ist gegen Ende der Bewirtschaftungszeiten (17:30 bis 18:00 Uhr) mit ca. 85% am höchsten. Danach ist ein Langzeitparken bis zum nächsten Morgen möglich ist. Der rechnerische Anteil der Wiener Pkw hat eine Schwankungsbreite von 70 und 84% (graue Balken, Abb. 3.3-8) der abgestellten Kfz.

- **Tagesganglinien der Auslastung der Dauerstellplätze und Kurzparkplätze in den Bezirken der Inselzonen des 21. bis 23. Bezirks**

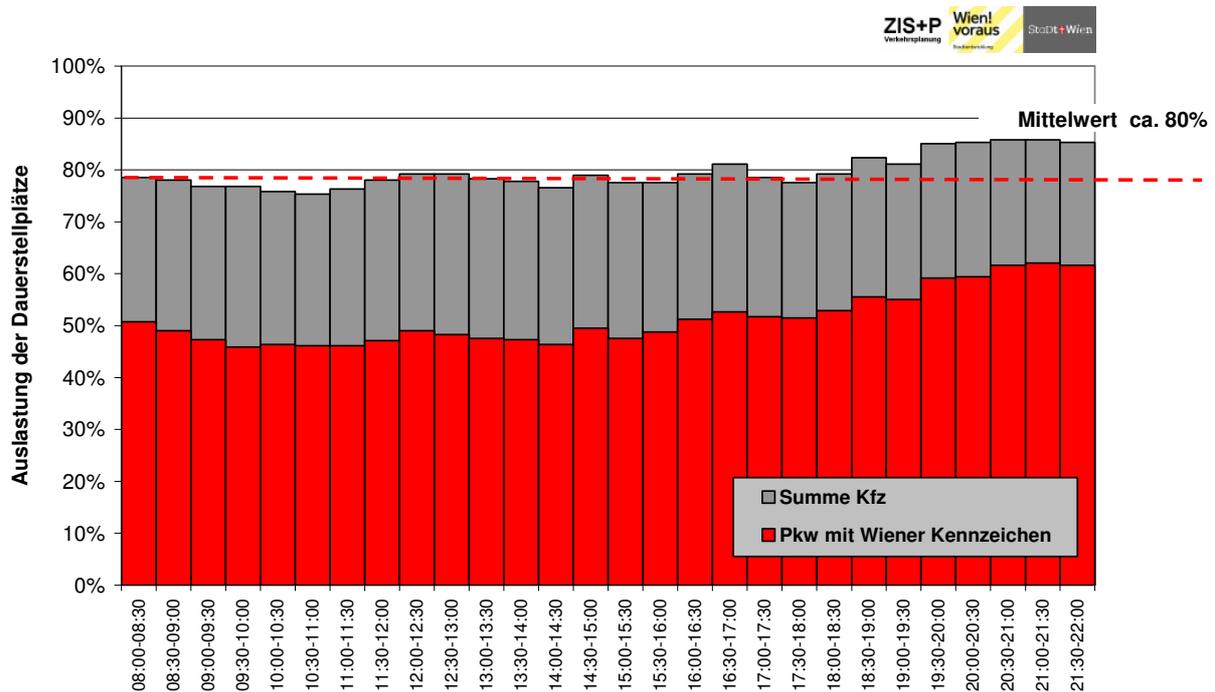


Abbildung 3.3-9: Ganglinie der Auslastung der Dauerstellplätze der Inselzone im 21. bis 23. Bezirks (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung, nicht hochgerechnet, Quelle: ZIS+P)

In den Erhebungsgebieten der Inselzonen zeigt sich, dass die mittlere Tagesauslastung bei ca. 80% liegt. Diese ist deutlich geringer als bei den Bezirken der Erweiterungszone (10. bis 19. Bezirk). Es zeigt sich ein geringer Anstieg am Abend nach ca. 19 Uhr. Der Anteil der Wiener Pkw an der Gesamtnachfrage auf den Dauerstellplätzen ist ebenfalls geringer als in den Bezirken der Erweiterungszone. Daraus kann abgeleitet werden, dass in den Erhebungsgebieten der Inselzonen der vertieften Parkraumerhebung in der Nähe von ÖV-Haltestellen ein höherer Anteil an Einpendlern ihr Kfz abstellt.

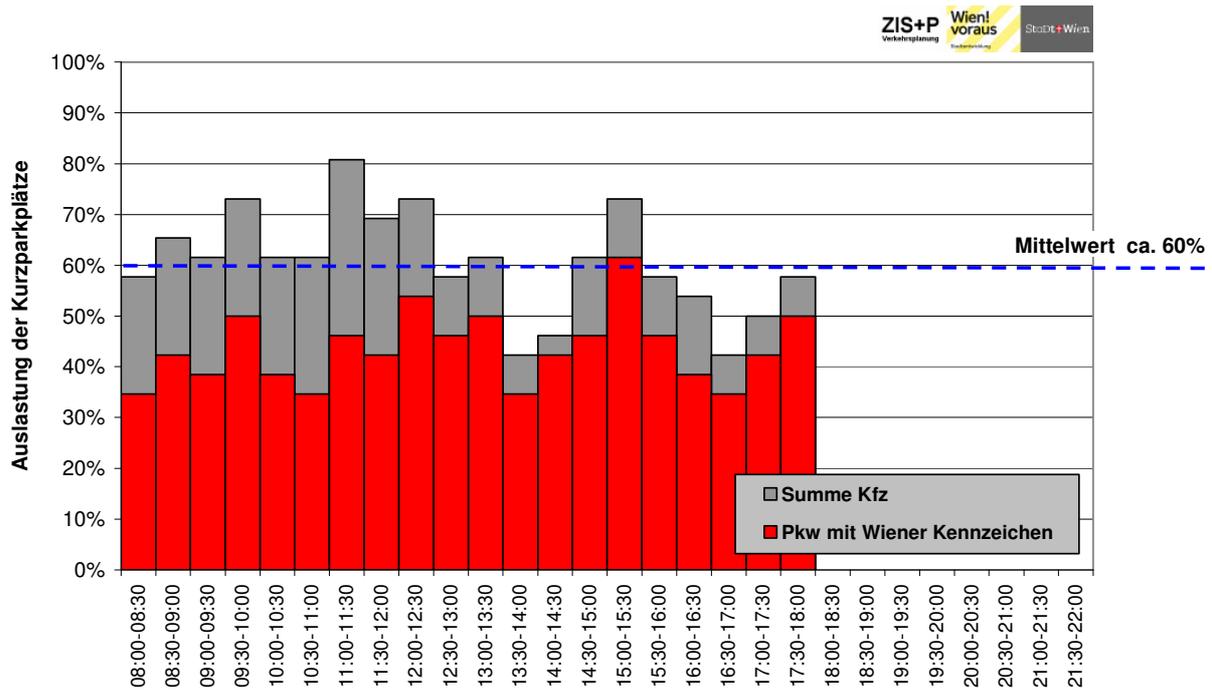


Abbildung 3.3-10: Auslastungsganglinie der Kurzparkplätze der Inselzonen (21. bis 23. Bezirk, Basis: Erhebungsböcke der vertieften Parkraumerhebung, nicht hochgerechnet, Quelle: ZIS+P)

Die Auslastung der bestehenden Kurzparkzonen in den Inselzonen der Bezirke 21 bis 23 liegt bei ca. 60%. Diese ist deutlich geringer als in den Bezirken 10 bis 19. Auffallend ist, dass die Auslastung am Vormittag höher als am Nachmittag ist. Der Anteil der Wiener Pkw's liegt am Nachmittag deutlich höher als am Vormittag.

- **Tagesganglinien der Auslastung der Stellplätze in der bestehenden Parkraumbewirtschaftungszone im 15. Bezirk**

Im Zeitraum von 23:00 Uhr bis 18:00 Uhr des Folgetages können die Zonenstellplätze ohne Parkgebühren und ohne zeitliche Einschränkung genutzt werden. Sie sind in diesem Zeitraum quasi Dauerparkplätze. Auffallend ist, dass die Grundauslastung gegenüber den Bezirken ohne Parkraumbewirtschaftung deutlich geringer ist und der Anteil der Wiener auch im bewirtschaftungsfreien Zeitraum sehr hoch ist (Abb. 3.3-11). Das zeigt, dass in den Bezirken der Erweiterungszonen grundsätzlich ein geringerer Anteil an Wienern sein Fahrzeug abstellt, bedingt durch mehr Einpendler (Tages- bzw. Wochenpendler) aus den Bundesländern. Rund zwei Drittel der Parkraum-Nutzer haben eine Parkberechtigung für die Zone 15. Dies kann so interpretiert werden, dass der Parkraum größtenteils von Bezirksbewohner genutzt wird und diese tagsüber ihr Kfz innerhalb des 15. Bezirkes abgestellt haben.

Kurz vor 18:00 Uhr, dem Beginn der bestehenden Parkraumbewirtschaftung, sinkt die Parkraumauslastung, da hier ein Systemwechsel stattfindet und das Parken kostenpflichtig bzw. nur für Berechtigte, das sind die Wohnbevölkerung mit Parkberechtigung und Kurzparker bis maximal 2 Stunden erlaubt ist. Nichtberechtigte bzw. Zahlungsunwillige verlassen die Stellplätze und Bezirksbewohner, in der Regel Auspendler kommen wieder zurück. Ab 18 Uhr steigt die Parkraumauslastung dieser bewirtschafteten Stellplätze mit zunehmender Abendzeit auf bis zu ca. 80%.

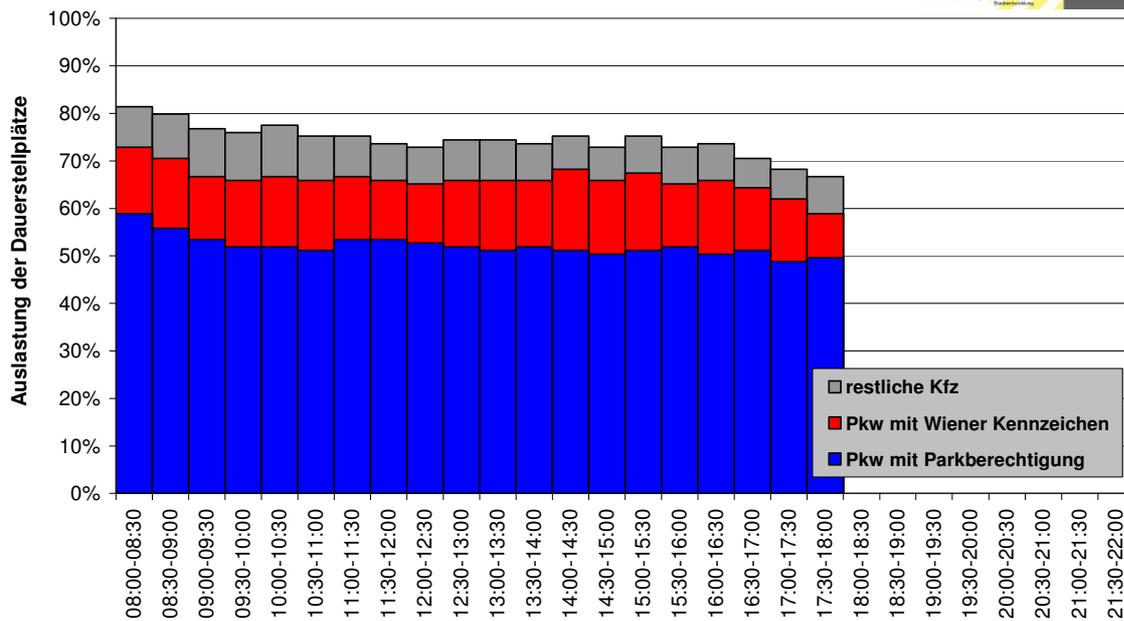


Abbildung 3.3-11: Auslastungsganglinie der Stellplätze der bestehenden Parkraumbewirtschaftung (von 18:00 bis 23:00 Uhr) im 15. Bezirk im Zeitraum von 8:00h bis 18:00 Uhr, während dessen sie die Funktion von Dauerstellplätzen haben (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung, nicht hochgerechnet, Quelle: ZIS+P)

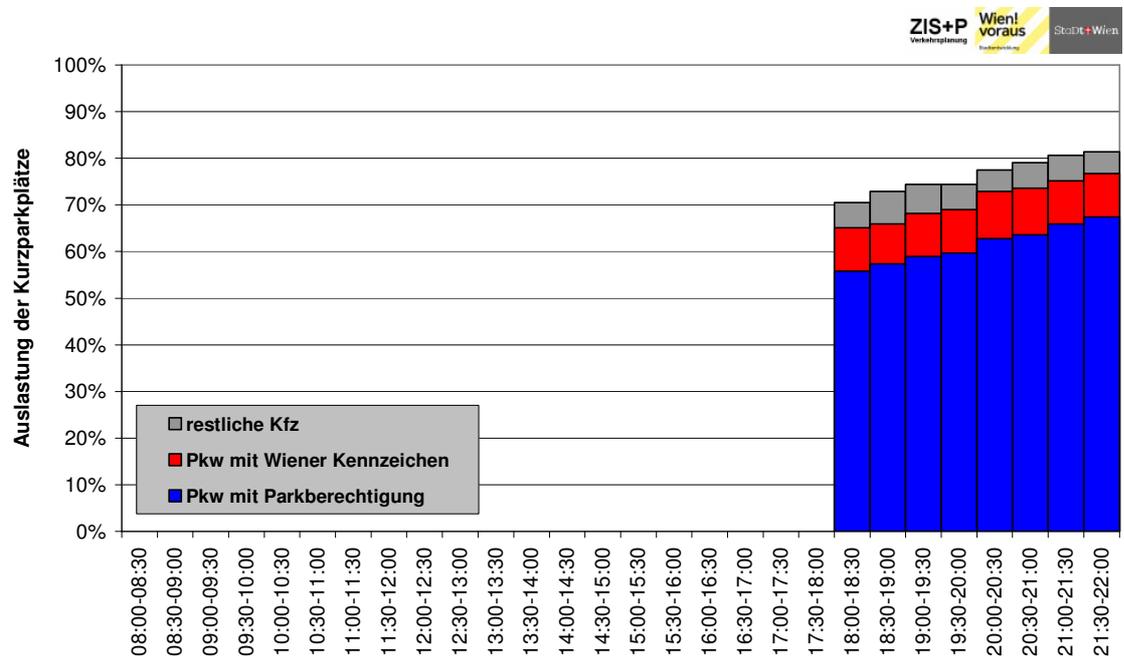


Abbildung 3.3-12: Auslastungsganglinie der bestehenden Parkraumbewirtschaftung im 15. Bezirk im Zeitraum von 18:00h bis 23:00 Uhr, während dessen sie gebührenpflichtige Kurzparkplätze sind (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung; Stichprobe, nicht hochgerechnet, Quelle: ZIS+P)

## Umschlagshäufigkeit auf den Stellplätzen in den Erhebungsbezirken

Für die erhobenen Dauerstell- und Kurzparkplätze wurde auch die Umschlagshäufigkeit, das ist das Verhältnis aus den Parkvorgängen pro Stellplatz und Beobachtungszeit von 14 Stunden ermittelt. Es zeigt sich, dass bei den Dauerstellplätzen ein Stellplatz pro Beobachtungszeitraum im Schnitt von 3 Kfz benutzt wird. Die geringste Umschlagshäufigkeit weisen der 10. und der 23. Bezirk mit ca. 1,8 Wechsel pro Stellplatz auf. In den Kurzparkzonen ist der Wechsel erwartungsgemäß deutlich höher und liegt im Schnitt bei ca. 5,6 Kfz pro Kurzparkplatz und Beobachtungszeitraum. In den Bezirken 11 und 16 war die Umschlagshäufigkeit mit ca. 7 bzw. ca. 6 Wechseln pro Kurzparkplatz am häufigsten, d.h. die durchschnittliche Parkdauer ist dort am geringsten. In den Bezirken der geplanten Inselzonen liegt die Umschlagshäufigkeit mit 4,8 und 5,2 unter jener des Gesamtdurchschnitts (Tab. 3.3-3, Abbildung 3.3-13 und 3.3-14).

Tabelle 3.3-3: Parkbewegungen und mittlere Umschlagshäufigkeit je Stellplatz und Beobachtungszeitraum über 14 Stunden der erhobenen Stellplätze (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung, Quelle: ZIS+P)

	10. Bezirk		11. Bezirk		12. Bezirk		15. Bezirk*		16. Bezirk		17. Bezirk	
	Parkbewegungen	Umschlagshäufigkeit pro Stellplatz										
Dauerparkstellplätze	641	1,8	370	3,0	1.049	2,4	0	-	1.051	2,4	207	2,1
Kurzparkplätze in Zone	0	-	0	-	0	-	225	1,7	0	-	0	-
Kurzparkplätze mit Gebühr	11	5,5	69	6,9	0	-	0	-	334	5,9	55	4,6
gesamter Parkraum (inkl. Halteverbot, Behindertenstellplätze, Parkverbot und Falschparker)	659	1,8	450	3,3	1.054	2,4	245	1,7	1.407	2,8	262	2,4

	21. Bezirk		23. Bezirk		Summe	
	Parkbewegungen	Umschlagshäufigkeit pro Stellplatz	Parkbewegungen	Umschlagshäufigkeit pro Stellplatz	Parkbewegungen	Umschlagshäufigkeit pro Stellplatz
Dauerparkstellplätze	510	2,5	376	1,8	4.204	2,2
Kurzparkplätze in Zone	0	-	0	-	225	1,7
Kurzparkplätze mit Gebühr	101	4,8	26	5,2	596	5,6
gesamter Parkraum (inkl. Halteverbot, Behindertenstellplätze, Parkverbot und Falschparker)	618	2,7	420	1,9	5.115	2,4

<sup>\*)</sup> Die Parkvorgänge beziehen sich auf den Zeitraum der bewirtschafteten Zone (Erhebungszeitraum 18:00 - 22:00 Uhr)

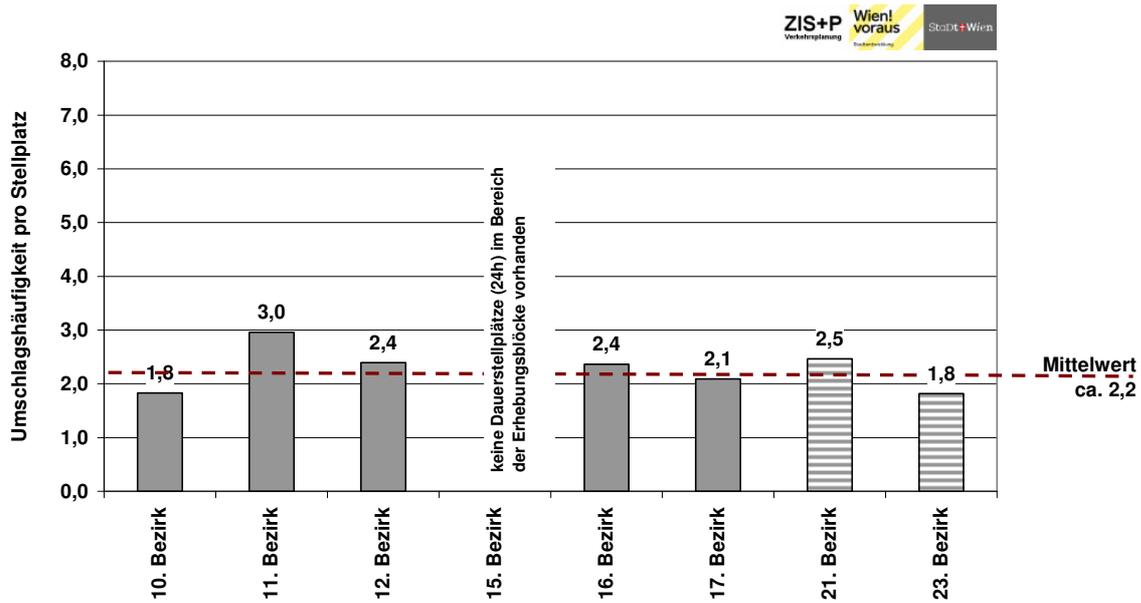
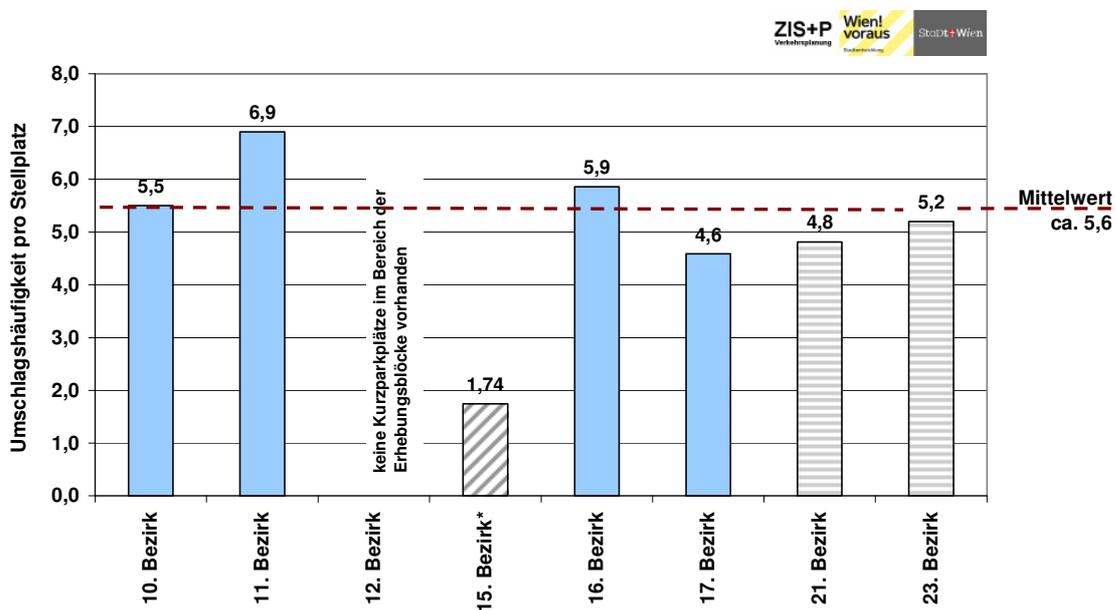


Abbildung 3.3-13: Mittlere Umschlagshäufigkeit der Dauerstellplätze nach Bezirken im Beobachtungszeitraum über 14 Stunden (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung; Stichprobe, nicht hochgerechnet, Quelle: ZIS+P)



\* Die Parkvorgänge beziehen sich auf den Zeitraum die bewirtschaftete Zone (Erhebungszeitraum 18:00 - 22:00 Uhr)

Abbildung 3.3-14: Mittlere Umschlagshäufigkeit der Kurzparkplätze nach Bezirken im Beobachtungszeitraum über 14 Stunden (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung; Stichprobe, nicht hochgerechnet, Quelle: ZIS+P)

- Parkdauerverteilung für Stellplätze der Bezirke der Erweiterungszone des 10. bis 19. Bezirks und der Inselzonen des 21. bis 23. Bezirks**

Eine wichtige Information für die Abschätzung der Auswirkungen einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist die Parkdauerverteilung in den Erhebungsgebieten. Mit dieser Verteilung kann die Nachfrage der Kurzzeit-Parker abhängig von der zukünftig erlaubten Parkdauer in der Bewirtschaftungszone für Nichtzonen-Anwohner ohne Parkberechtigung abgeschätzt werden. Für die Erweiterung der bestehenden Zone soll auftragsgemäß die bestehende Geltungsdauer von 9:00 bis 22:00 Uhr und die erlaubte Parkdauer von 2,0h beibehalten werden. Bei der Parkraumerhebung wurden auch jene gebührenpflichtigen Kurzparkplätze erfasst, welche jetzt schon straßenweise ausgewiesen sind. Die bestehende Parkdauer für diese Bereiche ist großteils mit 90 Minuten ausgewiesen. In den Bezirken der Erweiterungszone zeigt sich, dass der Anteil der Langzeit-Parker über 14 Stunden mit 19% relativ hoch ist (Abb. 3.3-15). D.h., dass ein Großteil dieser Parkraum-Nutzer lässt ihren Pkw werktags den ganzen Tag stehen. In den Bezirken der Inselzonen ist dieser Anteil mit 15% deutlich geringer (Abb. 3.3-16).

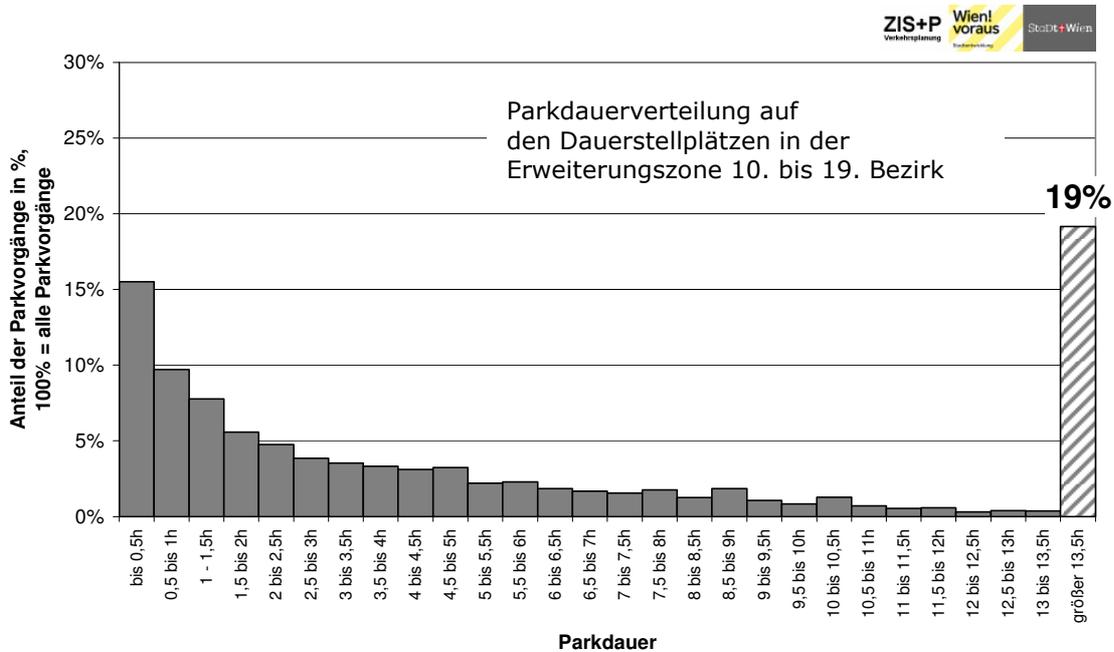


Abbildung 3.3-15: Parkdauerverteilung der Parkraum-Nutzer der Dauerstellplätze in den Bezirken der Erweiterungszone des 10. bis 19. Bezirks (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung, Stichprobe, nicht hochgerechnet, Quelle: ZIS+P)

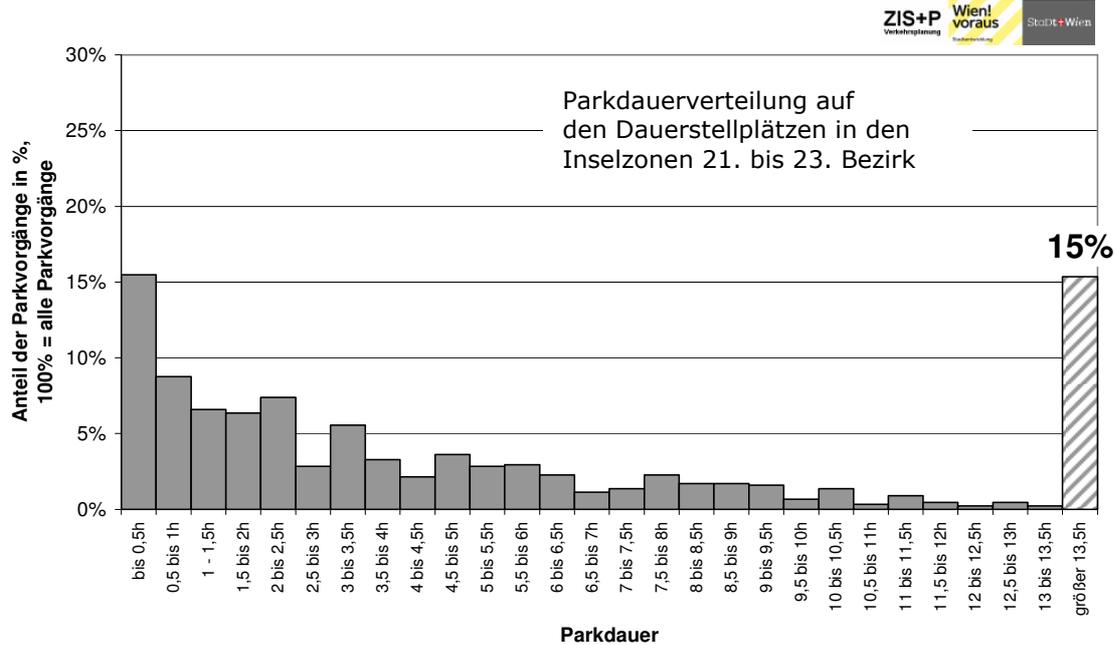


Abbildung 3.3-16: Parkdauererzeugung der Parkraum-Nutzer der Dauerstellplätze in den Bezirken der Inselzonen des 21. bis 23. Bezirks (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung, Stichprobe, nicht hochgerechnet, Quelle: ZIS+P)

Die Parkdauererzeugung der bestehenden gebührenpflichtigen Kurzparkzonen zeigt, dass in den Bezirken der Erweiterungszonen im 10. bis 19. Bezirk ca. die Hälfte (ca. 48%) der Parker den Kurzparkplatz nur 30min besetzen, in der Regel für Erledigungen, Einkaufen etc. Auffallend ist, dass ca. 16% aller Parkraum-Nutzer den Kurzparkplatz länger als die erlaubte Parkdauer besetzt hat (Abb. 3.3-17), was auf eine geringe Überwachungsintensität schließen lässt. Der Anteil der 30min-Kurzzeit-Parker ist in den Bezirken der Inselgebiete deutlich höher. Dieser liegt bei ca. 56%. Auch der Anteil jener, die die erlaubte Parkdauer voll ausnützen bzw. überschreiten ist mit ca. 19% deutlich höher als in den Bezirken der Erweiterungszonen. Dies ist mit der geringeren Parkraumüberwachung der dezentral liegenden Kurzparkplätze zu begründen (Abb. 3.3-18). Die Größenordnungen dieser Anteile zeigen auch, dass eine längere Parkdauer durchaus erwünscht ist, da eine Parkraumnachfrage über die bestehende Parkdauer auf gebührenpflichtigen Stellplätzen von derzeit 90min gegeben ist.

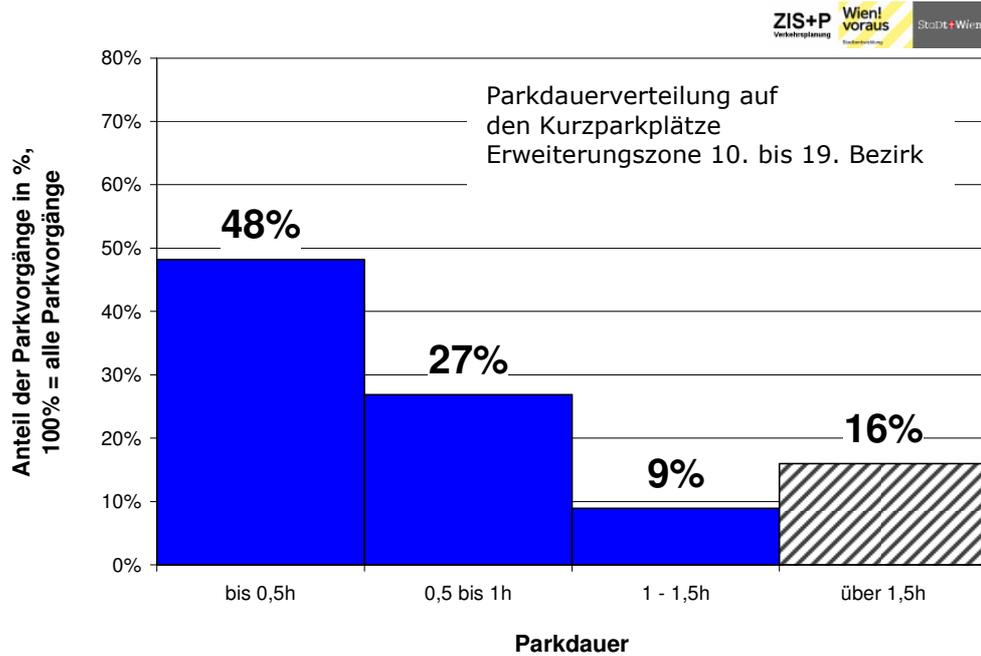


Abbildung 3.3-17: Parkdauererzeugung der Parkraum-Nutzer der bestehenden Kurzparkplätze in den Bezirken der Erweiterungzone (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung)

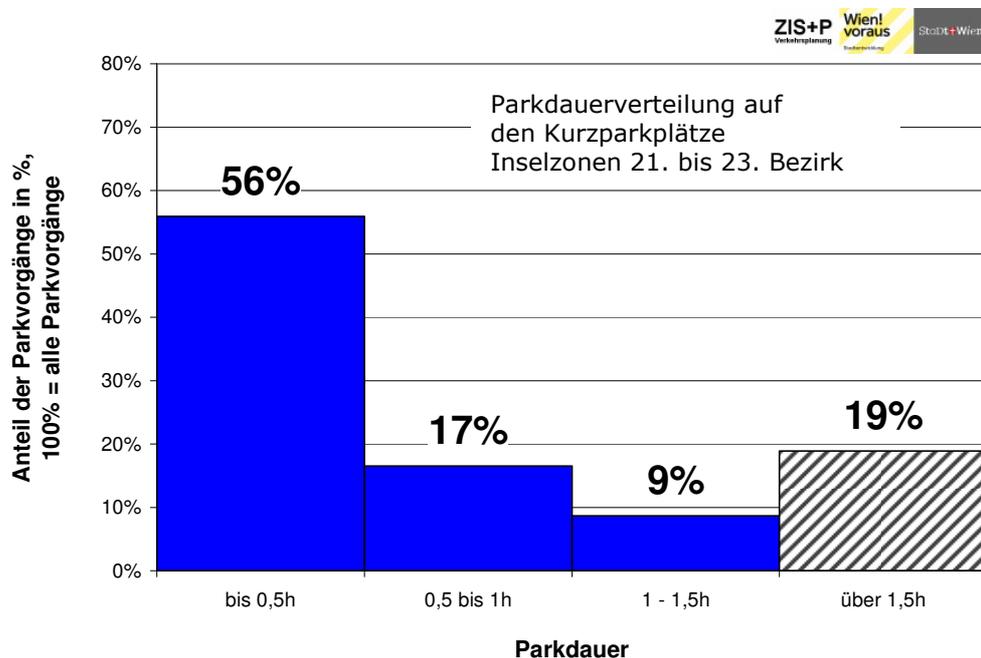


Abbildung 3.3-18: Parkdauererzeugung der Parkraum-Nutzer der bestehenden Kurzparkplätze in den Bezirken der Inselzonen (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung, Quelle: ZIS+P)

### 3.4. Öffentlichen und öffentlich/gewerblichen Garagenstellplätze

Zusätzlich zu den Stellplätzen im öffentlichen Raum sind auch die öffentlich bzw. öffentlich/gewerblichen Garagen inklusive der Wohnsammelgaragen relevant, da diese bei Einführung einer erweiterten Parkraumbewirtschaftung verstärkt von Einpendler frequentiert werden würden. Zusätzlich sind auch Bewohnergaragen bzw. Abstellmöglichkeiten auf privaten Flächen, wie z.B. in Innenhöfen vorhanden, die nur im geringen Ausmaß öffentlich verfügbar sind. Über die Letzteren sind keine Daten verfügbar.

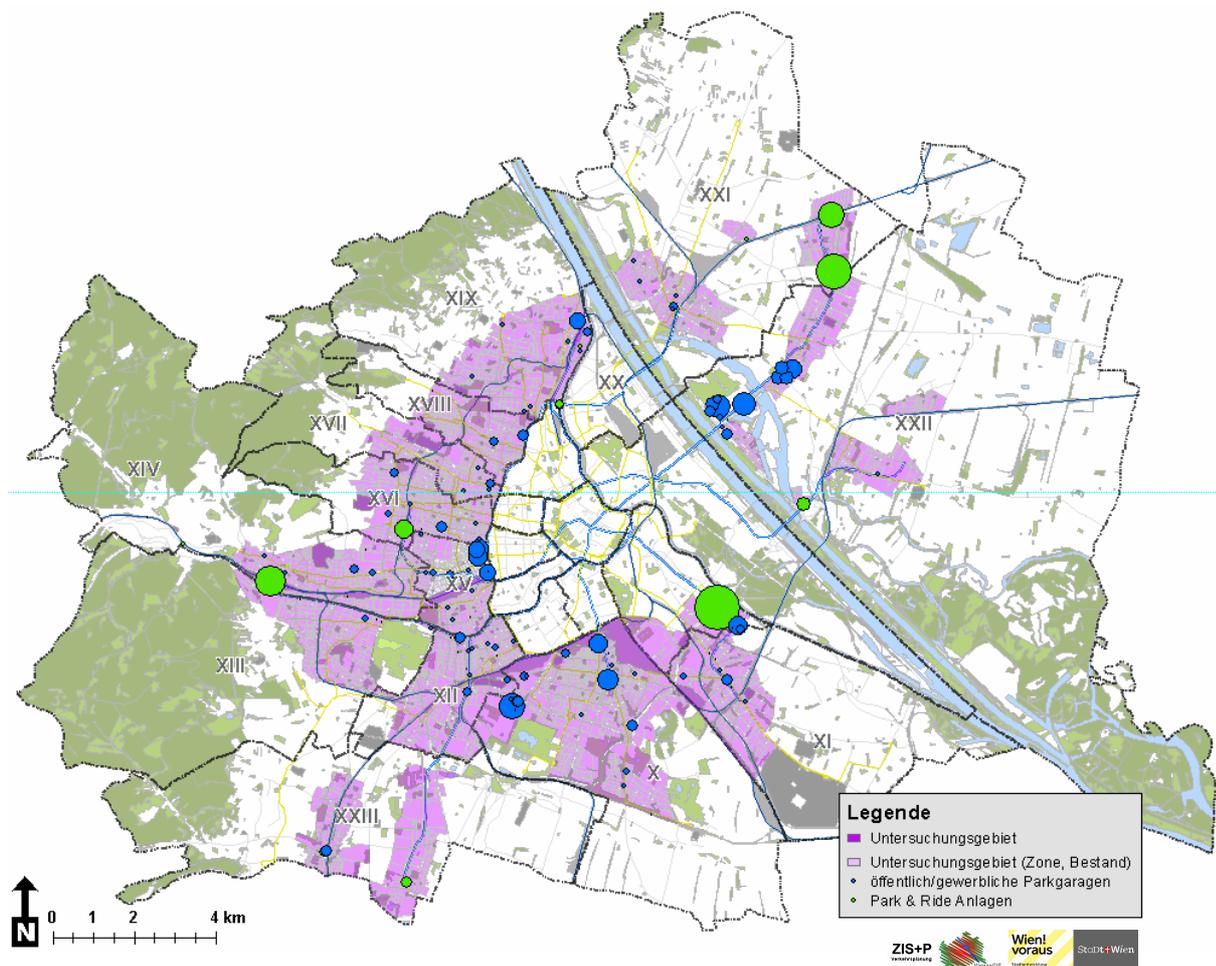


Abbildung 3.4-1: Stellplatzangebot von öffentlich/gewerblichen Garagen und Park&Ride Anlagen innerhalb des Untersuchungsgebiets, Quelle: ViennaGIS, Garis, Parken in Wien, ZIS+P

Die Daten der Garagen im Untersuchungsgebiet wurden von der Stadt Wien (GIS, Garis, Parkgaragenangaben/Internet) zur Verfügung gestellt. Das Stellplatzangebot und das Angebot an Dauerstellplätzen wurde eins zu eins von den Datenangaben der Stadt Wien (GARIS, Parken in Wien) übernommen, mit den im Internet veröffentlichten

ten Werten abgeglichen und nicht weiter überprüft. Deren Qualität ist abhängig vom Betreiber bzw. Standort bzw. von vertraglichen Vereinbarungen mit der Stadt Wien. Es besteht die Möglichkeit der Doppelnutzung der Stellplätze für Dauer- und Kurzpark. Durch diese Mischnutzung werden die Auslastung und die Wirtschaftlichkeit der jeweiligen Garage deutlich erhöht, allerdings ist dadurch keine exakte Zuordnung zu Stellplatztypen möglich. Für die vorliegende Abschätzung des Garagenstellplatzangebots wurde das explizit für Dauerparker ausgewiesenes Stellplatzangebot herangezogen. Für einen Teil der Wohnsammelgaragen bzw. der anderen öffentlich/gewerblichen Garagenanlagen wurden von GARIS sowie von den Betreibern Nachfragedaten übernommen. Für die Wohnsammelgaragen wurde die Stellplatzauslastung aus vorhandenen Erhebungen der Stadt Wien ermittelt. Für jene Garagen, bei denen keine Nachfragedaten innerhalb des Untersuchungszeitraums vorhanden sind, wurde diese über die Auslastung der Garagen des jeweiligen Bezirkes hochgerechnet.

Das Ergebnis zeigt, dass in den Bezirken

- der Erweiterungszonen im 10. bis 19. Bezirk die Stellplätze in den öffentlich/gewerblichen Parkgaragen mit ca. 60% ausgelastet sind. Bei den Stellplätzen, die als Kurzparkplätze definiert sind, liegt die Auslastung bei ca. 70%. D.h. für mögliche Verlagerungen nach Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung ist ein Stellplatzpotential in diesen Parkgaragen vorhanden. Es ist zu erwarten, dass die Nachfrage nach Kurzzeitparken in den Garagen nach der Einführung zurückgehen wird, d.h. ein Teil der als Kurzparkplätze ausgewiesenen Stellplätze kann Dauerparker (Langzeitparker, Pendler etc.) angeboten werden.
- In den Bezirken der Inselzonen sind die Garagen deutlich geringer ausgelastet. Die Auslastung der ausgewiesenen Dauerstellplätze liegt bei ca. 40%, die der Kurzparkplätze bei ca. 30%. D.h. für die zu erwartende Nachfragesteigerung von Langzeit-Parker sind Reserven vorhanden. Da die Garagen in diesen Gebieten großteils mit Einkaufs- und Geschäftsnutzungen verknüpft sind, sind zusätzliche Potentiale für Dauerparker durch interne Nutzungsverschiebungen nur beschränkt vorhanden. Allerdings könnte über spezielle Verträge die Einbeziehung dieser Garagenstellplätze während der Abend und Nachtzeit in das öffentlich verfügbare Stellplatzangebot mit relativ wenig Aufwand ermöglicht werden.

Tabelle 3.4-1: Stellplatzangebot und mittlere Auslastung der öffentlich/gewerblichen Parkgaragen inklusive der Wohnsammelgaragen im Untersuchungsgebiet, Quelle: ZIS+P

Bezirk	Stellplatzangebot (öffentlich/gewerbliche Garagen inkl. Wohnsammelgaragen)		Stellplatzauslastung (öffentlich/gewerbliche Garagen inkl. Wohnsammelgaragen)	
	ausgewiesene Dauerstellplätze	ausgewiesene Kurzzeitstellplätze	Dauerstellplätze	Kurzzeitstellplätze
10. Bezirk	3.200	2.800	65%	76%
11. Bezirk	1.000	1.500	56%	85%
12. Bezirk	2.100	500	75%	60%
13. Bezirk	300	200	44%	74%
14. Bezirk	900	400	68%	67%
15. Bezirk	2.800	1.600	50%	56%
16. Bezirk	900	900	58%	52%
17. Bezirk	500	400	75%	46%
18. Bezirk	500	100	67%	70%
19. Bezirk	1.200	300	54%	44%
<b>Summe</b>	<b>13.400</b>	<b>8.700</b>	<b>61%</b>	<b>68%</b>
21. Bezirk	800	300	39%	44%
22. Bezirk	3.300	4.200	39%	39%
23. Bezirk	300	300	39%	27%
<b>Summe</b>	<b>4.400</b>	<b>4.800</b>	<b>39%</b>	<b>29%</b>
<b>Summe</b>	<b>17.800</b>	<b>13.500</b>	<b>56%</b>	<b>54%</b>

Für das Parkraumangebot der privaten Bewohnergaragen bzw. Innenhöfe stehen keine Daten zur Verfügung. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich die Situation dieser Stellflächen in Summe auch bei Einführung einer Parkraumbewirtschaftung nicht grundlegend verändern wird. In jenen Gebieten mit derzeit hoher Parkraumnachfrage ist mit einer Rückverlagerung in den öffentlichen Straßenraum zu rechnen, sofern die Jahreskosten geringer als die privaten Bewohnerparkgaragenkosten liegen. Zusätzlich gibt es auch den Effekt der Bequemlichkeit, dass Parker die zwar eine private Abstellmöglichkeit, z.B. übereine eigene Garage verfügen, trotzdem ihr Fahrzeug vermehrt im öffentliche Straßenraum abstellen. In Gebieten, bei denen derzeit weniger Parkraumnachfrage herrscht, ist davon auszugehen, dass diese privaten Flächen verstärkt genutzt werden, sofern diese günstiger als die Parkraumbewirtschaftungskosten angeboten werden.

### 3.5. Methode der Hoch- und Modellrechnung

Die Parkraumerhebung wurde in Form einer Stichprobenerhebung durchgeführt. Laut Vorgabe hat die Stichprobe ca. 10% des Parkraumangebotes, exkl. der Falschparker, zu umfassen. Um Aussagen für den gesamten Parkraum zu erhalten wurde eine Hochrechnungsmethode mit Hilfe einer Modellrechnung entwickelt. Als Input für diese Modellrechnung wurden die Auslastung der Erhebungsblöcke vormittags und abends sowie räumliche, strukturelle Daten herangezogen. Die Erhebung wurde so konzipiert, dass die Erhebungsblöcke repräsentativ für das gesamte Untersuchungsgebiet sind.

Als Basis für die Modellentwicklung wurden repräsentative Baublöcke als statistische Grundlage herangezogen, da hierfür Basisdaten als Variable, wie Einwohner, Arbeitsblöcke, Pkw-Besitz etc. vorhanden sind. Diese Daten wurden auf die Blockkanten, das entspricht der Straßenkantenlänge, aufgeteilt, da diese mit den statistischen Basisdaten und dem Parkraumangebot korrelieren. Ziel der Modellentwicklung ist es, das Parkraumangebot und die Parkraumnachfrage mittels eines mathematisch-funktionalen Zusammenhangs repräsentativ nachbilden zu können. Für das Angebot und die Nachfrage der Dauerstellplätze und gebührenpflichtige Kurzparkplätze wurden unterschiedliche Modellansätze entwickelt. Die Modellkoeffizienten wurden mittels Regressionsanalyse für unterschiedliche Ansätze berechnet und auf ihre Abbildungsgenauigkeit, Fehlerstreuung etc. geprüft. Die Teilsegmentierung des Modells wurde so durchgeführt, dass für die einzelnen Segmente eine ausreichende Datenmenge für ein repräsentatives Ergebnis vorhanden ist. Dabei wurden das vorhandene Angebot und die Nachfrage der erhobenen Baublöcke des Erhebungsgebietes mit den Ergebnissen der Modellrechnung auf seine Plausibilität und Übereinstimmung geprüft. Eine Zielvorgabe dieser Modellrechnung war es, eine robuste Formel zu entwickeln, die sowohl vorzeichenstabil ist, aber auch bei extremen Ausprägungen einzelner Modellvariablen plausible Ergebnisse liefert. Dieser Vorgabe entsprechend wurden die Modellkoeffizienten für alle Variablen mit linearer Regression für Teilsegmente der Parkraumsituation (Angebot und Nachfrage der Erweiterungszonen, sowie Inselzonen, vormittags, abends) ermittelt (Tabellen 3.5-1 und 3.5-2). Für das Gesamtparkraumangebot sowie für die Gesamtparkraumnachfrage wurden Aufwertungsfaktoren für bestimmte Blocktypenklassen (Einwohner pro km Straßenlänge, Arbeitsplätze pro km Straßenlänge) ermittelt und den Einzelergebnissen für die Dauerstell- und Kurzzeitparkplätze aufgeschlagen, damit eine optimale Übereinstimmung der beobachteten und modellierten Kennziffern erreicht wurde.

**Beispiel einer Modellformel** (Auslastung der Dauerparkplätze in der Erweiterungszone, vormittags)

$$Auslastung_{DP,vor,EZ} = 0.6534 + 0.2479 * \exp^{-l_{(innen)}} + 0,0190 \sum EW / Angebot_{DP,vor} + 0,0138 \sum ARB / Angebot_{DP,vor}$$

$l_{(innen)}$ ...	Abstand des Baublocks von der Innenstadt
$\sum EW$ ...	Summe Einwohner pro Baublock
$\sum ARB$ ...	Summe Arbeitsplätze pro Baublock (Kundennachfrage korreliert mit den Arbeitsplatzsummen)

Tabelle 3.5-1: Teilsegmente und Modellvariable für das Parkraumangebot

	Kurzparkplätze		Dauerstellplätze	
	vormittags (Momentaufnahme, im Zeitraum 9 bis 11 Uhr)	abends (Momentaufnahme, im Zeitraum 9 bis 11 Uhr)	vormittags (Momentaufnahme, im Zeitraum 9 bis 11 Uhr)	abends (Momentaufnahme, im Zeitraum 9 bis 11 Uhr)
Erweiterungs- zone (10. bis 19.Bezirk)	Straßenkante, Arbeitsplätze Handel/km Arbeitsplätze Dienstl./km Arbeitsplätze Ausbildung/km Arbeitsplätze Gastro/km	- (Stellplätze stehen abends als Dauer- stellplätze zur Verfü- gung)	Straßenkante, Bewohner/km Summe Arbeitsplätze/km (mit jeweils eigenen Konstanten)	Straßenkante, Bewohner/km Summe Arbeitsplätze/km (mit jeweils eigenen Konstanten)
Inselgebiete (21. bis 23. Bezirk)		- (Stellplätze stehen abends als Dauer- stellplätze zur Verfü- gung)	Straßenkante, Bewohner/km Summe Arbeitsplätze/km	Straßenkante, Bewohner/km Summe Arbeitsplätze/km

Tabelle 3.5-2: Teilsegmente und Modellvariable für die Parkraumnachfrage

	Kurzparkplätze		Dauerstellplätze	
	vormittags (Momentaufnahme, im Zeitraum 9 bis 11 Uhr)	abends (Momentaufnahme, im Zeitraum 9 bis 11 Uhr)	vormittags (Momentaufnahme, im Zeitraum 9 bis 11 Uhr)	abends (Momentaufnahme, im Zeitraum 9 bis 11 Uhr)
Erweite- rungszone (10. bis 19.Bezirk)	- Konstante - Summe (Arbeitsplät- ze Handel+ Arbeitsplätze Dienstl+ Arbeitsplätze Ausbil- dung+ Arbeitsplätze Gastro+)/ Angebot Kurzparkplät- ze	-	- Basiskonstante - Exponentialfunktion des Abstands zur be- stehenden Parkbewirt- schaftungsgrenze - Bewohner/ Angebot - Arbeitsplätze/ Angebot	- Basiskonstante - Exponentialfunktion des Abstands zur be- stehenden Parkbewirt- schaftungsgrenze - Bewohner/ Angebot - Arbeitsplätze Gastro/ Angebot
Inselgebiete (21. bis 23. Bezirk)	- Konstante - Summe (Arbeitsplät- ze Handel+ Arbeitsplätze Dienstl+ Arbeitsplätze Ausbil- dung+ Arbeitsplätze Gastro+)/ Angebot Kurzparkplät- ze	-	- Basiskonstante - Exponentialfunktion des Abstands zur In- nenstadt (1.Bez.) - Bewohner/ Angebot - Arbeitsplätze/ Angebot	- Basiskonstante - Exponentialfunktion des Abstands zur In- nenstadt (1.Bez.) - Bewohner/ Angebot - Arbeitsplätze Gastro/ Angebot

### 3.6. Ergebnisse Parkraumanalyse für das gesamte Untersuchungsgebiet (Modellrechnung)

In den folgenden Graphiken und Tabellen sind die Ergebnisse der Parkraumanalyse für das Untersuchungsgebiet dargestellt. Im Anhangsteil ist die Parkraumauslastung der einzelnen Bezirke als Plan dokumentiert. Abb. 3.6-1 zeigt das hochgerechnete Stellplatzangebot und die Stellplatznachfrage des untersuchten Gebietes in den einzelnen Bezirken. Das Angebot (grüne Farbe, zum Teil durch die Nachfrage in roter Farbe abgedeckt) umfasst insgesamt rund 260.000 hochgerechnete Stellplätze, die sich aus Dauerstell- und Kurzparkplätze zusammensetzen (Tab. 3.6-1 sowie Abb. 3.6-1 und 3.6-2). Tagsüber wird ein Teil der Stellplätze als Kurzparkzonen genutzt, abends werden die Kurzparkplätze in der Regel als Dauerstellplätze genutzt (ausgenommen im 15. Bezirk).

Tabelle 3.6-1: Hochgerechnetes Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage (Modellrechnung) der Dauerstellplätze und Kurzparkplätze im Untersuchungsgebiet getrennt nach Bezirken (Quelle: ZIS+P)

	Parkraumangebot			Parkraumnachfrage			Parkraumauslastung		
	Dauerstellplätze		Kurzparkplätze	Dauerstellplätze		Kurzparkplätze	Dauerstellplätze		Kurzparkplätze
	vormittags	abends		vormittags	abends		vormittags	abends	
10.Bezirk	38.800	39.900	600	31.900	35.100	400	82%	88%	61%
11.Bezirk	16.600	17.000	200	12.800	14.500	100	77%	85%	60%
12.Bezirk	24.100	24.900	400	19.800	21.400	200	82%	86%	60%
13.Bezirk	15.900	16.400	200	11.700	13.200	200	74%	80%	64%
14.Bezirk	19.600	20.200	300	15.300	17.500	200	78%	87%	57%
15.Bezirk	14.000	14.700	600	11.800	12.300	300	84%	84%	59%
16.Bezirk	19.700	20.500	600	16.900	18.400	300	86%	90%	63%
17.Bezirk	11.000	11.500	300	9.400	10.000	200	85%	87%	58%
18.Bezirk	12.400	12.800	300	10.600	10.900	200	85%	85%	60%
19.Bezirk	20.500	21.200	400	16.700	17.400	200	81%	82%	58%
<b>Teilsumme</b>	<b>192.600</b>	<b>199.100</b>	<b>3.900</b>	<b>156.900</b>	<b>170.700</b>	<b>2.300</b>	<b>81%</b>	<b>86%</b>	<b>59%</b>
21.Bezirk	18.000	18.700	600	14.200	14.300	400	79%	76%	67%
22.Bezirk	15.200	16.400	1.200	12.800	14.800	900	84%	90%	74%
23.Bezirk	12.500	13.300	800	8.900	8.800	600	71%	66%	73%
<b>Teilsumme</b>	<b>45.700</b>	<b>48.400</b>	<b>2.600</b>	<b>35.900</b>	<b>37.900</b>	<b>1.900</b>	<b>79%</b>	<b>78%</b>	<b>73%</b>
<b>Summe</b>	<b>238.300</b>	<b>247.500</b>	<b>6.500</b>	<b>192.800</b>	<b>208.600</b>	<b>4.200</b>	<b>81%</b>	<b>84%</b>	<b>65%</b>

In den Abbildungen 3.6-3 und 3.6-4 ist die hochgerechnete Stellplatzauslastung in Kartenform dargestellt. Mit zunehmendem Ton in Rot steigt die Auslastung, beginnend mit Gelb bei 50% Auslastung. Erwartungsgemäß nimmt die Auslastung vom Stadtrand beginnend in Richtung Stadtzentrum zu und erreicht in Gürtelnähe die stärkste Auslastung des Untersuchungsgebiets. Das gilt sowohl vormittags als auch abends, allerdings ist die Auslastung abends höher als vormittags und erreicht in manchen Gebieten in Gürtelnähe bis zu 100%. Im Schnitt heißt das, dass eine einen Stellplatz suchende Person bei einer Auslastung von z.B. 90% zumindest mehr als 10 Stellplätze weit suchen muss, wenn alle Autos in einem engen Abstand mit etwa 2 m Zwischenraum abgestellt sind. Bei größerem Abstand können Stellplätze verloren gehen, sodass die theoretische Auslastung unter der Voraussetzung von einem Stellplatz pro ca. 6,5 m auch schon unter 100% gegeben ist. Es ist zu berücksichtigen, dass die Auslastung örtlich stark schwanken kann und damit auch der Parksuchverkehr je nach Ort

sehr unterschiedlich sein kann. Eine mittlere Auslastung, die zwischen 80 und 100% liegt, bewirkt daher schon einen bedeutenden Parksuchverkehr und macht allein aus diesem Grund eine Parkraumbewirtschaftung zweckmäßig.

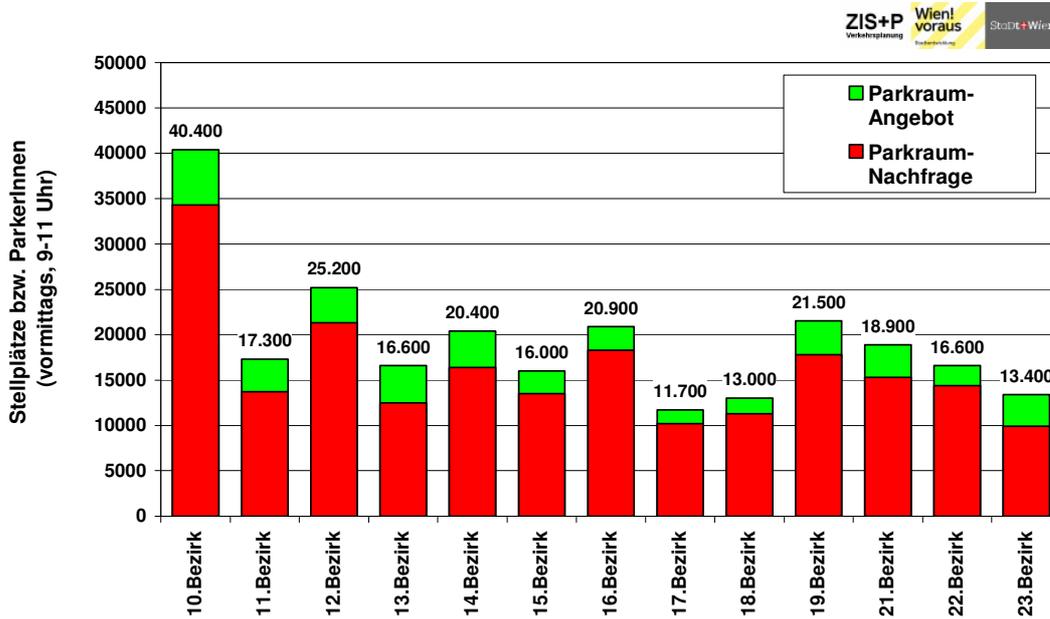


Abbildung 3.6-1: Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage (Modellrechnung) aller Stellplätze im Untersuchungsgebiet getrennt nach Bezirken, vormittags (9-11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

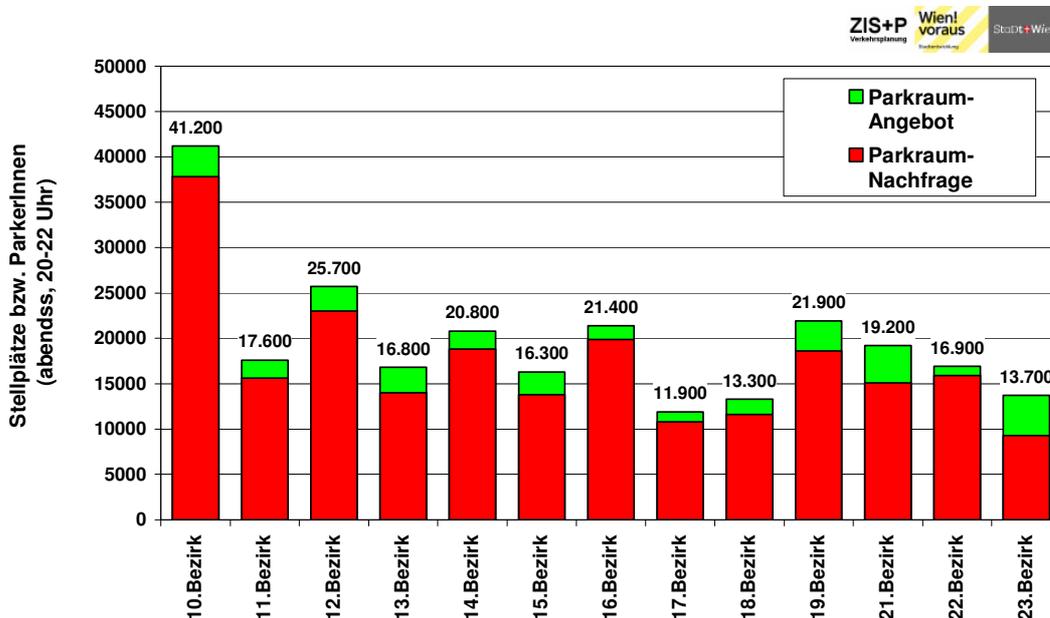


Abbildung 3.6-2: Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage (Modellrechnung) aller Stellplätze im Untersuchungsgebiet getrennt nach Bezirken, abends (20-22 Uhr, Quelle: ZIS+P)

### Legende

#### Hochrechnung Auslastung

- <= 50%
- 50,1 bis 60%
- 60,1 bis 70%
- 70,1 bis 80%
- 80,1 bis 90%
- 90,1 bis 100%
- > 100%

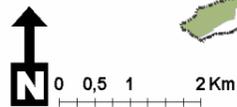
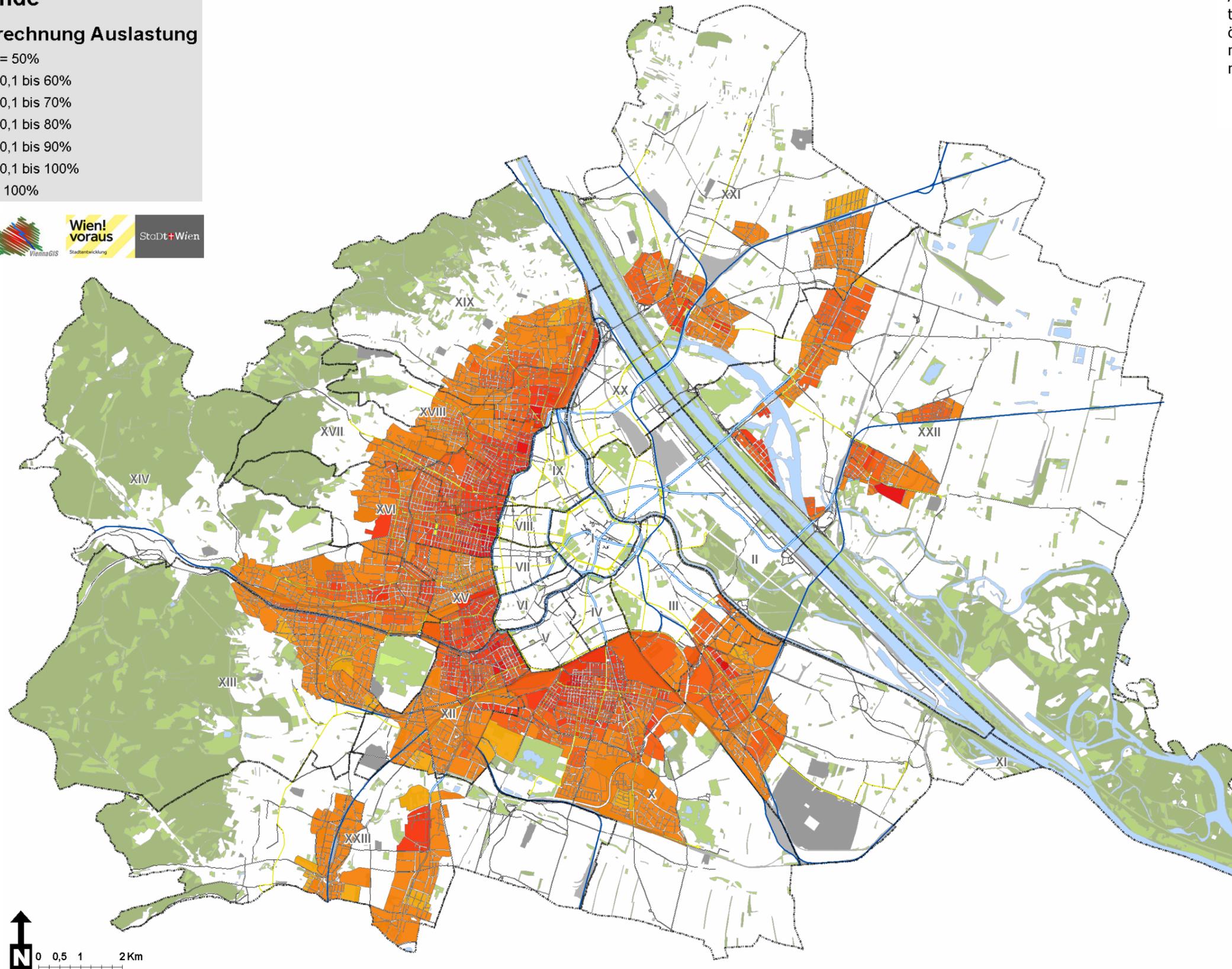


Abbildung 3.6-3: Auslastung der Stellplätze, im öffentlichen Raum, vormittags (Modellrechnung, Quelle: ZIS+P)

Abbildung 3.6-4: Auslastung der Stellplätze, im öffentlichen Raum, abends (Modellrechnung, Quelle: ZIS+P)

**Legende**

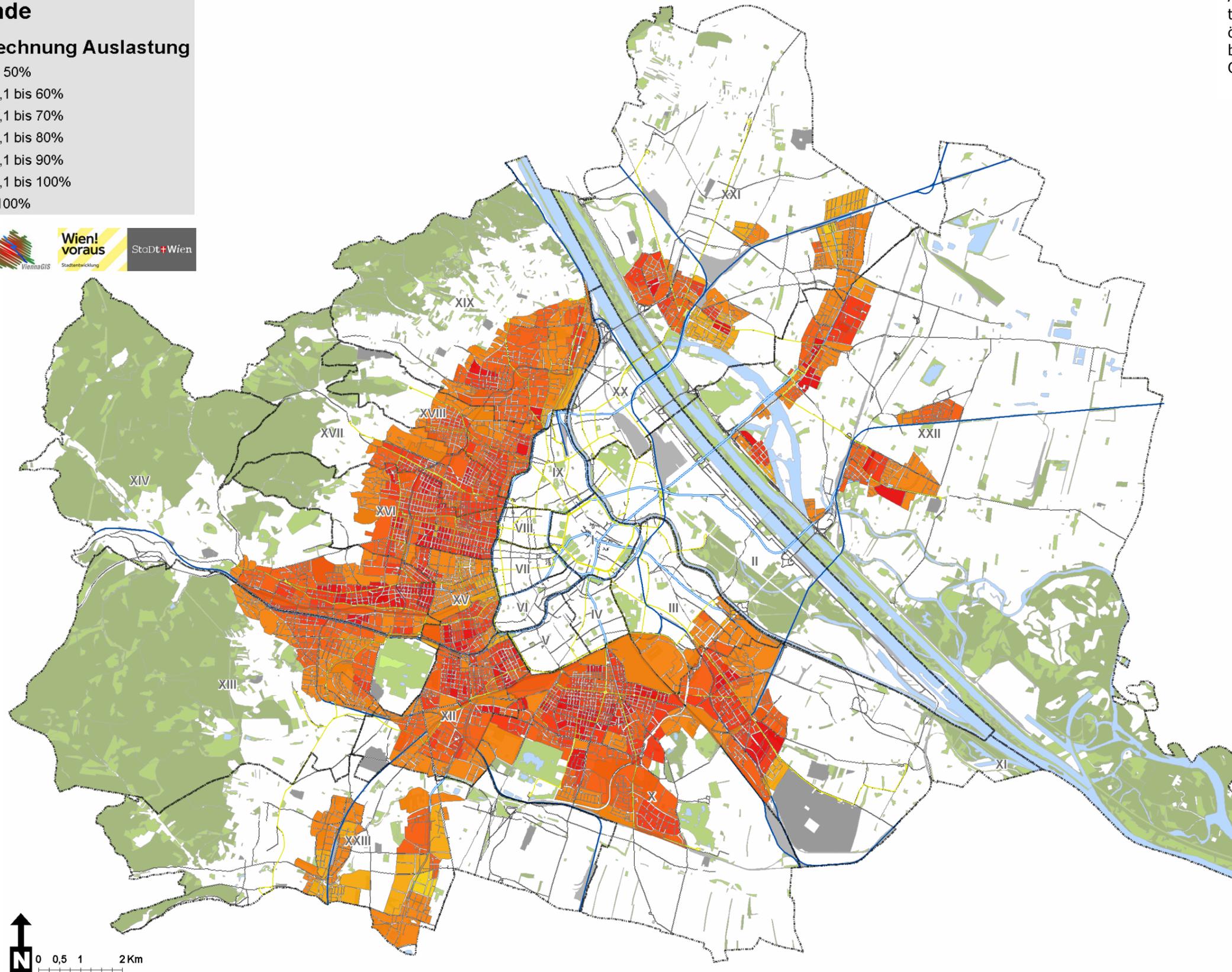
**Hochrechnung Auslastung**

- <= 50%
- 50,1 bis 60%
- 60,1 bis 70%
- 70,1 bis 80%
- 80,1 bis 90%
- 90,1 bis 100%
- > 100%

ZIS+P Verkehrsplanung

Wien! voraus Stadtentwicklung

StoDt+Wien



## 4. Vorschlag für die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung

In den inneren Bezirken 1 bis 9 sowie im 20. Bezirk der Stadt Wien ist derzeit eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung Montag bis Freitag (werktags) im Zeitraum von 9:00 bis 22:00 Uhr mit einer Parkdauer von zwei Stunden eingerichtet. Das bestehende Parkbewirtschaftungsgebiet ist durch den Gürtel und die Donau relativ einfach und verständlich abgegrenzt. Im 15. Bezirk im Bereich der Stadthalle, die die Funktion einer Freizeiteinrichtung und Konzerthalle hat, ist eine Parkraumbewirtschaftung in den Abendstunden täglich von 18:00 Uhr bis 23:00 Uhr vorhanden. In den derzeit nicht bewirtschafteten Gebieten sind straßenabschnittsweise gebührenpflichtige Kurzparkplätze, vor allem entlang von Geschäftsstraßen, ausgewiesen. Aufbauend auf diesen bestehenden Parkraumbewirtschaftungszonen soll eine Ausdehnung so konzipiert werden, dass die neue nach außen verlagerte Grenze übersichtlich, leicht merkbar und für alle Verkehrsteilnehmer verständlich ist. Die Regeln dieser erweiterten Parkraumbewirtschaftung sollen sich an jener der bestehenden Parkraumbewirtschaftung innerhalb des Gürtels orientieren.

### 4.1. Definition der Bewirtschaftungsgrenzen und der Bewirtschaftungszeiten

Für die geplante Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung muss eine neue Abgrenzung gefunden werden, die durch das bestehende Parkraumangebot, der bestehenden Parkraumnachfrage d.h. durch die Auslastung definiert und mit den Vorgaben (Parkdauer, Gültigkeitszeitraum etc.) abgestimmt ist. Hinzu kommt die Vorgabe, dass diese Grenze im Stadt- und Straßenraum erkennbar, merkbar, in sich logisch, aber auch leicht administrierbar ist. Es wurde daher versucht die Grenzziehung so zu legen, dass räumliche Elemente, die eine echte oder subjektive Sperrwirkung aufweisen und leicht im Straßennetz erkennbar sind, vorzugsweise für die Abgrenzung herangezogen wurden. Dazu gehören einerseits Straßenzüge, die eine größere Breite, höhere Funktion und dadurch meist auch eine stärkere Verkehrsbelastung aufweisen, andererseits natürliche Grenzen wie Grünräume, Flüsse, Dämme, auch künstlich geschaffen, wie für Eisen- oder Autobahnen, Geländekanten, aber auch Bereiche bei denen offensichtlich eine Änderung der Bebauungsstruktur erkennbar ist. Die im Folgenden dargestellten Grenzziehungen stellen einen ersten Vorschlag aus fachlicher Sicht dar, der zusammen mit den zuständigen Magistratsabteilungen der Stadt Wien sowie auf politischer Ebenen mit den Bezirken diskutiert, gegebenenfalls verändert und im Detail geplant werden muss.

#### **Methode der Definition der Bewirtschaftungsgrenze:**

Die Definition der vorgeschlagenen Bewirtschaftungsgrenze erfolgt durch einen stufenartigen, sich mehrfach wiederholenden Prozess. Innerhalb des Untersuchungsgebietes wurde auf Basis der derzeit vorhandenen Hochrechnung der Parkraumauslastung als erster Schritt eine Abgrenzung definiert. Grundregel hierfür ist eine Auslastung im Bestand von etwa mindestens 80%, wobei dieser Wert kleinräumig auch unterschritten werden kann. Danach wurden die Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung

tung mit Hilfe der Modellrechnung ermittelt (Kapitel 4.2). Grundsätzlich ist damit zu rechnen, dass im Grenzbereich der neuen Bewirtschaftungszone auf der nichtbewirtschafteten Seite eine deutlich erhöhte neue Auslastung durch Verlagerungseffekte bewirkt wird. Um diese Auslastung auf ein zweckmäßiges Maß zu reduzieren, wird vorgeschlagen, dass für Bewohner am Rande der Bewirtschaftungszone innerhalb eines definierten Puffers (bis ca. 300m) die Möglichkeit besteht, dass sie auch für die angrenzende Zone ein „Parkpickerl“ (Parkgenehmigung für Bewohner“) erhalten, wie dies schon jetzt im 14. und 16. Bezirk möglich ist. Die ermittelte Menge an bisherigen Parkraumnutzern, die durch die Parkraumbewirtschaftung verdrängt werden, wird zur vorhandenen Parkraumnachfrage außerhalb dieser Grenze addiert und dem Parkraumangebot gegenübergestellt, um zu ermitteln inwieweit dieses die zusätzliche Nachfrage aufnehmen kann. Die mittels Modell abgeschätzte rechnerische Auslastung ist ein Maß für die zu erwartende Belastung und den Parkplatzsuchverkehr, der in diesen Bereichen wohnhaften Bevölkerung. D.h., die im ersten Schritt definierte Grenze wird überprüft und gegebenenfalls weiter nach außen, in Gebiete mit geringerer Auslastung verschoben. Für den im Folgenden präsentierten Vorschlag wurden mehrere dieser Schritte durchgeführt, bis ein ausreichend zufriedenstellendes Ergebnis erreicht wurde.

### **Parkraumbewirtschaftungszonen der Bezirke 10 bis 19**

- Bei der iterativen Vorgangswiese wurde in einem ersten Schritt mit einer Grenzziehung auf der Linie der Johnstraße/Auf der Schmelz/ Wattgasse/Gersthofenstraße begonnen. Diese Grenze wurde gewählt, um eine schrittweise Umsetzung der Ausweitung der Bewirtschaftung (eventuell mit einer Teilung der Bezirke in mehrere Zonen) fachlich zu hinterlegen, wobei eine Teilung der Bezirke in mehrere Parkzonen in Betracht gezogen wurde. Bei der Bearbeitung zeigte sich jedoch, dass die räumliche Ausdehnung der Parkzonen in diesem Fall deutlich zu klein und der Parkdruck für das Umfeld im nicht bewirtschafteten Teil unverhältnismäßig groß wäre. Es ist zu erwarten, dass von Seiten der Bevölkerung zu recht relativ schnell die Forderung einer weiteren Ausdehnung kommen würde.
- Als weiterer Schritt wurde eine **Grenzziehung** auf der Linie der **Vorortelinie (S45)** untersucht. Die Vorortelinie an sich bietet sich in Teilbereichen durch ihre Hochlage als optimale Grenzlinie an, da sie eine starke Trennwirkung aufweist und im Straßenraum gut sichtbar ist. In einigen Teilabschnitten des 18. Bezirks und 19. Bezirks wird sie unterirdisch geführt, ist im Straßenraum nicht wirklich erkennbar und daher nur bedingt als Grenze brauchbar. Fachlich stärker wiegen aber die Parkraumnachfrage, die Bebauungsstruktur sowie die Bewohnerdichte. Diese sind auf beiden Seiten der Vorortelinie im Nahbereich ähnlich ausgeprägt. Aus diesen Gründen wird eine an der Vorortelinie orientierte Grenzziehung der Bewirtschaftungszone nicht empfohlen bzw. wurde daher auch nicht weiter verfolgt.

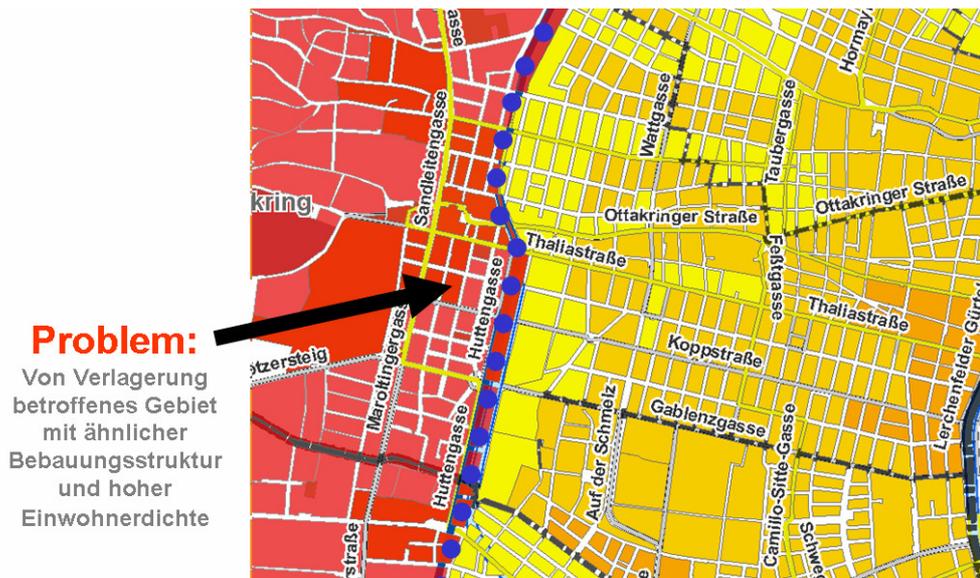


Abbildung 4.1-1: Parkraumauslastung bei einer Bewirtschaftungsgrenze „Vorortelinie“ inklusive Problemdarstellung (vormittags zwischen 9 bis 11Uhr, Quelle: ZIS+P)

Aus diesen Zwischenschritten ergibt sich aus fachlicher Sicht ein Grenzbereich der Parkraumbewirtschaftungszonen, der sich an der Vorortelinie in gewissem Ausmaß orientieren, aber verstärkt auf die Parkraumauslastung und die Bebauungsstruktur ausgerichtet ist. In diesem Bereich zeigt die Parkraumauslastung nach außen hin betrachtet eine stark abnehmende Tendenz und die Einwohnerdichte wird deutlich geringer. Es wurden zwei mögliche Bewirtschaftungsgrenzen entwickelt, die einerseits als Minimalgrenze und andererseits als Diskussionsvorschlag für die weitere Vorgangsweise und der Abstimmung mit den Bezirken dienen soll.

## Parkraumbewirtschaftungszonen um U-Bahn- und S-Bahnhaltestellen

In den Bezirken 21, 22 und 23 werden Inselzonen im Bereich der U-Bahn und S-Bahnhaltestellen vorgeschlagen. Grundlage dieses Vorschlages ist ein Einzugsgebiet von ca. 300m um die Haltestellen sowie die Vorgabe, eine einfach erkennbare sowie verständliche Parkraumbewirtschaftungszone zu entwickeln. Der Abstand zwischen den einzelnen U-Bahn- bzw. S-Bahnstationen einer Linie ist teilweise so gering, dass es sinnvoll ist, diese Inseln zu größeren Zonen zusammenzufassen. Dadurch entstehen bei den Inselzonen Parkraumbewirtschaftungszonen die einfacher zu verstehen und zu administrieren sind.

Folgende zwei Prinzipien die zum Teil im Widerspruch stehen und somit Zielkonflikte aufweisen wurden als Grundlage der Parkbewirtschaftungsgrenze herangezogen. Die unterschiedliche Gewichtung dieser Rahmenvorgaben definiert die beiden Grenzvorschläge:

- **Parkraumbewirtschaftung „übersichtlich“:** Bei dieser Grenzziehung wurde das Hauptaugenmerk dahingehend gelegt, dass der Grenzverlauf geradliniger, leicht verständlich und übersichtlich geführt wird (Abbildung 4-1.2).

- **Parkraumbewirtschaftung „Hauptvorschlag“:** Bei der Grenze „übersichtlich“ kommt es systembedingt punktuell zu Problemgebieten in denen die Bebauungsdichte bzw. Parkraumnachfrage auch auf der bewirtschaftungsfreien Seite relativ hoch ist z.B. mehrgeschossige Wohnhäuser. Um unerwünschte Verlagerungseffekte zu minimieren aber auch um die Akzeptanz der Maßnahme zu erhöhen, wurde in Abstimmung mit der MA18 eine Grenzlinie definiert. Diese weist in Teilabschnitten keinen geradlinigen bzw. einfach merkbaren Verlauf auf, schließt dafür aber diese Gebiete mit einer hohen Parknachfrage in die Bewirtschaftungszone mit ein (Abbildung 4-1.2). Von Seiten des Auftraggebers wird diese Grenzlinie bevorzugt und wird daher als „Hauptvorschlag“ ausgewiesen.

Zusätzlich zu den ausgewiesenen neuen Parkraumbewirtschaftungsbereichen sind in der Abbildung 4.1-2 Erweiterungsbereiche „plus“ innerhalb des Untersuchungsgebietes Bereiche ausgewiesen.

**Legende**

**Parkraumbewirtschaftung - Grenzen**

- Zonenvorschlag "Hauptvorschlag"
- Zonenvorschlag "übersichtlich"

**Parkraumbewirtschaftung - Zonen (Flächen)**

- Zonenvorschlag "Hauptvorschlag"
- Zonenvorschlag "übersichtlich"
- Erweiterungszone "plus"
- Bestehende Bewirtschaftungszone (1.-9. und 20. Bezirk)

ZIS+P  
Verkehrsplanung

Wien! voraus  
Stadtentwicklung

StoDt+Wien

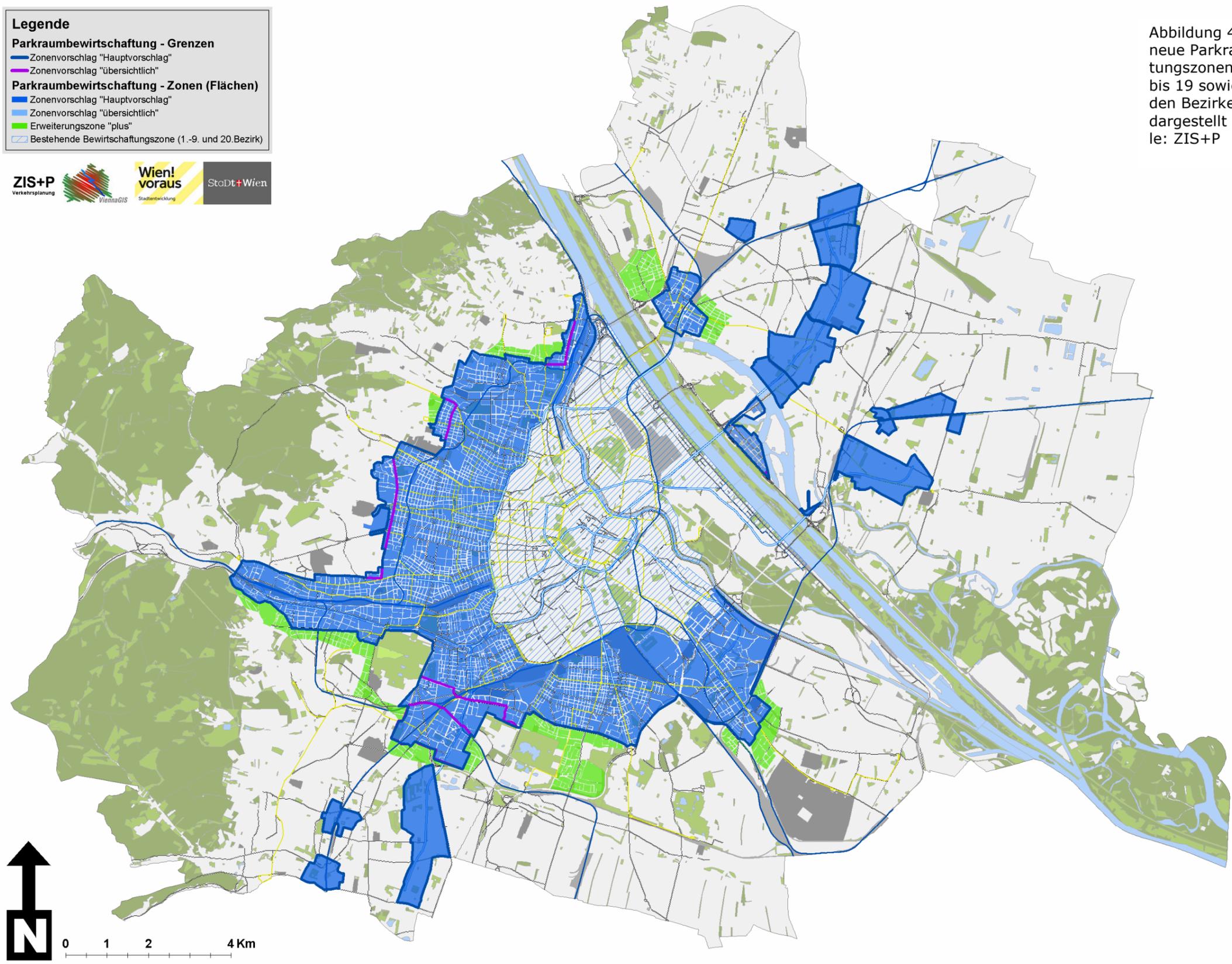


Abbildung 4.1-2: Vorschlag für neue Parkraumbewirtschaftungszonen in den Bezirken 10 bis 19 sowie für Inselzonen in den Bezirken 21, 22 und 23, dargestellt in Varianten, Quelle: ZIS+P

## Definition der Bewirtschaftungszeiten:

- **Erweiterungszone 10. bis 19. Bezirk**  
Gültigkeitszeitraum: 9:00 bis 22:00 Uhr, ganzjährig  
Maximal erlaubte Parkdauer: 2 Stunden

Für die Bewirtschaftungszeiten wurde auftragsgemäß festgelegt, dass diese in der neuen, flächendeckenden Erweiterungszone des 10. bis 19. Bezirks gleich wie in der bestehenden Parkraumbewirtschaftungszone des 1. bis 9. sowie 20. Bezirks sein soll. Die bestehende Zone im 15. Bezirk soll auch auf diesen Zeitraum angepasst und ganzjährig eingerichtet werden. Im Bereich der Stadthalle sollen die Auswirkungen des neuen Gültigkeitszeitraums nach Umsetzung der Maßnahme evaluiert werden und gegebenenfalls zusätzliche Maßnahmen für die Bewohner entwickelt werden.

- **Inselzonen 21. bis 23. Bezirk**  
Gültigkeitszeitraum: 9:00 bis 20:00 Uhr, ganzjährig  
Parkdauer: 2 Stunden

Für die Inselzonen wird eine reduzierte Gültigkeitsdauer von 9:00 Uhr bis 20:00 Uhr vorgeschlagen, da sich aus den Ergebnissen der 14-stündigen Erhebung der daraus abgeleiteten Tagesganglinie und Parkdauerverteilung zeigt, dass eine Reduktion der Parknachfrage der Einpendler ausreicht, um den Bewohnern ausreichend Parkraum anbieten zu können. Punktuell kann es, bedingt durch Freizeiteinrichtungen wie Gastronomiebetriebe, Sportanlagen etc. zu höheren Auslastungen kommen. Diese sind jedoch eher kleinräumig und stellen dadurch kein wirkliches Problem dar. Als maximale Parkdauer wurde auch für die Inselzonen 2 Stunden vorgegeben, um zusammen mit der Erweiterungszone ein einheitliches und verständliches Parkraumbewirtschaftungssystem zu haben.

## 4.2. Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen bei einer Umsetzung der definierten Grenze der Parkraumbewirtschaftung

Für die Abschätzung der Wirksamkeit der Parkraumbewirtschaftung wurde eine Methode zur Modellierung der Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung basierend auf den definierten Vorgaben (Parkdauer, Gültigkeitszeit, Gebühren Stand 2011) entwickelt. Mit diesem Ansatz werden die Verhaltensreaktionen der derzeitigen Parkraum-Nutzer bei Einführung der vorgeschlagenen Bewirtschaftungszone, unterteilt nach Gruppen der Kurzzeit- und Langzeitparker, Bewohner, Ein- und Auspendler, Wiener und Nichtwiener etc. abgeschätzt. Diese Abschätzung wurde für die Vormittagsstunden zwischen 9 und 11 Uhr eines durchschnittlichen Werktages durchgeführt, da für diesen Zeitpunkt die am stärksten von der Maßnahme betroffenen Nutzergruppen (Einputler) abgebildet werden können. Das Ergebnis zeigt für den Vormittagszeitraum zwischen 9 und 11 Uhr einerseits die zu erwartende Parkraumauslastung für die Erweiterungszone im 10. bis 19. Bezirk sowie für die Inselzonen im 21. bis 23. Bezirk und andererseits die wahrscheinlichen Verhaltensreaktionen der Parkraum-Nutzer. Dazu zählen das Abstellen des Kfz in bewirtschaftungsfreien Zonen, ein Ausweichen in Garagen, ein Umstieg auf ÖV etc. durch Personen, die den öffentlichen Parkraum auf Grund der Parkdauerbeschränkung auf 2 Stunden nicht mehr benutzen können bzw. auf Grund der Kosten nicht wollen.

*Hinweis: Die ausgewiesenen Ergebnisse beziehen sich auf den Zeitraum zwischen 9 und 11 Uhr eines Werktages des untersuchten Parkraumes. Für die Abschätzung der Verkehrsbelastung, ÖV-Fahrten, Neuanmeldungen etc. sind diese Ergebnisse auf 24h bzw. ein Jahr hochzurechnen. Die Berechnung erfolgt unter der Berücksichtigung der Parkraumnachfrage der erhobenen Dauer- und Kurzparkplätze. Das sonstige Parkraumangebot, wie zeitlich beschränkte Halte- und Parkverbotsbereiche außerhalb der Gültigkeitsdauer, Behindertenstellplätze etc. wird mit einem pauschalen Faktor berücksichtigt. Bei der Nachfrageermittlung sind Betriebs-Pkw, Klein-Lkw etc. sowie Falschparker auch über globale Faktoren berücksichtigt, die diese Anteile repräsentieren. Die ausgewiesenen Ergebnisse entsprechen daher Parkvorgängen, ausgedrückt in Pkw-E für die Momentaufnahme.*

### 4.2.1. Verhaltensänderung der Parkraum-Nutzer in der Erweiterungszone (10. bis 19. Bezirk)

#### Kurzzeit-Parker – Langzeit-Parker (Abb. 4.2-1)

In der Abbildung 4.2-1 ist die Anzahl sowie das Verhältnis der Langzeit und Kurzzeit-Parker in der Erweiterungszone des 10. bis 19. Bezirks dargestellt. Die Kurzzeit-Parker mit einer Parkdauer von weniger als 2 Stunden sind von der Maßnahme nur bedingt betroffen. Sie können ihr bisheriges Parkverhalten beibehalten, müssen jedoch eine Gebühr entrichten. Die Kurzzeit-Parker ergeben sich aus der bestehenden Nachfrage auf den derzeit ausgewiesenen gebührenpflichtigen Kurzparkplätzen sowie den Anteil der Nachfrage auf den Dauerstellplätzen deren Parkdauer weniger als 2 Stunden beträgt (Abbildung 4.2-1). Es ist anzunehmen, dass ein Teil jener Parker, welche derzeit geringfügig länger als 2 Stunden parken ihr Verhalten ändern werden und ihre Tätig-

keiten zeitlich so reduzieren, dass sie innerhalb der erlaubten Parkdauer durchgeführt werden kann. Die Einrichtung von flächendeckenden kostenpflichtigen Kurzzeitparken führt auch dazu, dass ein Teil der Kurzzeit-Parker, die keine Bewohner der Zonen sind, nicht mehr in der Zone parken. Diese werden teilweise durch neue Kurzzeit-Parker ersetzt, die durch die Parkraumbewirtschaftung nun leichter einen Parkplatz finden. Aus der Erhebung ist aus der für einzelne Gebiete sehr hohen Auslastung ersichtlich, dass von einer Vollaustattung gesprochen werden kann. D.h. in diesen Gebieten ist es nicht bzw. schwer möglich, einen Parkplatz auch für kurze Zeit (Einkauf, Erledigungen etc.) zu finden. Die Entlastungswirkung der Parkraumbewirtschaftungszone führt mittelfristig zu einer Erhöhung der Kurzzeitparker-Nachfrage, die als induzierte Nachfrage zu bezeichnen ist (Abb.4.2-4). Die reduzierte Auslastung bzw. das dadurch höhere nutzbare Stellplatzangebot kommt Bewohnern, aber auch zahlungsbereiten Kunden von Geschäfts-, Dienstleistungs- und Freizeitbetrieben innerhalb der Zone zugute. Diese finden nun leichter einen Parkplatz in unmittelbarer Nähe ihres Zieles.

### Wiener – Nichtwiener Langzeit-Parker (Abb. 4.2-1)

Bei den Kurzzeit-Parker ist für das Reaktionsverhalten an sich eine Unterscheidung zwischen Wiener und Nichtwiener nur bedingt notwendig. Für die Abschätzung des Reaktionsverhaltens der Langzeit-Parker ist die Herkunft (Wiener und Nichtwiener) eine wichtige Eingangsgröße. Bei der Untersuchung zeigte sich, dass der Anteil der Nichtwiener im Mittel in den Bezirken der Erweiterungszone bei ca. 24% (siehe Abb. 4.2-1) und in den Bezirken der Inselzonen bei ca. 25% (siehe Abb. 4.2-6) liegt. Durch die Möglichkeit, dass Bewohner ein Bewohner-Parkpickerl kaufen können, werden sich Wiener anders verhalten als der Anteil der Nichtwiener. Daher wurde die weitere Abschätzung des Nutzerverhaltens der Langzeit-Parker getrennt für Wiener- und Nichtwiener Parkraum-Nutzer durchgeführt.

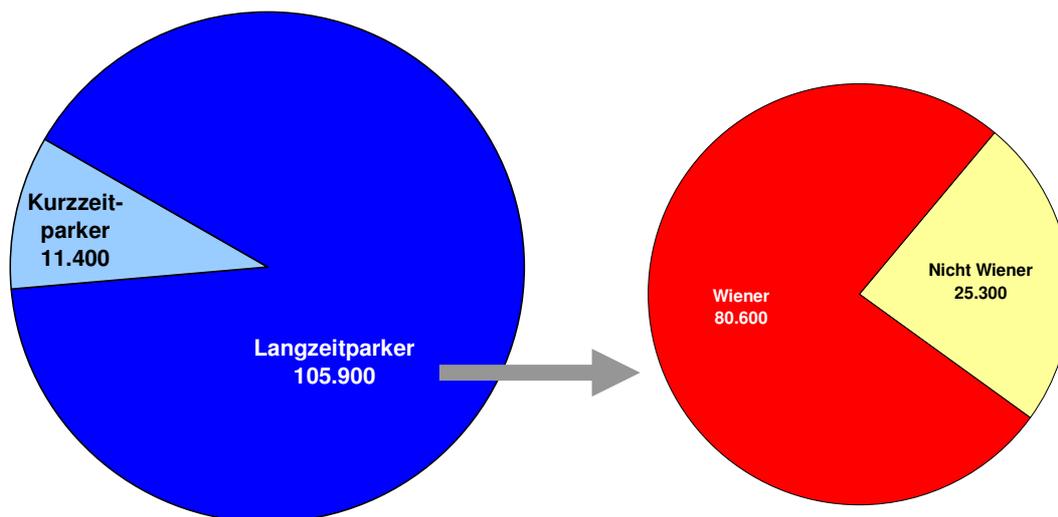


Abbildung 4.2-1: Kurzzeit- und Langzeit-Parker sowie Aufteilung der Langzeitparker in Wiener und Nichtwiener innerhalb der neuen Bewirtschaftungszone 10. bis 19. Bezirk (vormittags zwischen 9 bis 11Uhr, Basis Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P)

## Reaktionsverhalten der Wiener Kfz-Lenker (Abb. 4.2-2)

Das Reaktionsverhalten der Wiener auf die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung wurde auf Grund der Erfahrungen mit der bestehenden Parkraumbewirtschaftung unter Verwendung aktuell vorhandener Datengrundlagen der Bewohner und der Zonenbesucher (Einpendler, Einkaufnutzer etc.) der jeweiligen Bezirke der Parkbewirtschaftungszone modelliert und abgeschätzt. Dies ist die Basis für das Verlagerungsverhalten der Wiener Langzeit-Parker. Ein hoher Anteil der Bewohner wird sich eine Parkgenehmigung für Bewohner („Bewohner-Parkpickerl“ für ihren Bezirk bzw. Zone) beschaffen. Deren Parkverhalten bleibt etwa gleich. Ein geringer Teil der Bevölkerung, vor allem jene die in der Nähe der Bewirtschaftungsgrenze wohnen, verzichtet auf den Kauf einer Parkgenehmigung für Bewohner und stellt das Kfz außerhalb der gebührenpflichtigen Zone ab. Dieser Anteil wird relativ gering geschätzt, weil in diesen Randzonen systembedingt eine hohe Parkraumnachfrage entstehen wird. Einige Bewohner mieten sich statt des Kaufs einer Bewohnerparkgenehmigung einen Dauerstellplatz in einer privaten bzw. öffentlich/gewerblichen Garage. Es ist zu erwarten, dass sich ein Teil jener, die jetzt in privaten oder öffentlich/gewerblichen Garagen stehen, auf den öffentlichen Straßenraum rückverlagern, da dieser durch die Parkraumbewirtschaftung entlastet wird und die Bewohnerparkgenehmigung günstiger als ein Garagenstellplatz ist. Ein weiterer Teil der Bewohner wohnen derzeit schon in Gebieten mit einer gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung, stellen ihr Kfz jedoch in den Bezirken ohne Bewirtschaftung ab. Es ist zu erwarten, dass dieser Teil zurück in den jeweiligen Wohnbezirk verlagert wird und sich eine Bewohnerparkgenehmigung für den eigenen Wohnbezirk bzw. Zone anschaffen werden (Abbildung 4.2-2).

Die sonstigen Wiener Langzeit-Parker entsprechen jenem Anteil, der durch die Umsetzung der neuen Parkbewirtschaftungszone derart betroffen ist, dass eine Verkehrsverhaltensänderung im Sinne einer Verlagerung zu erwarten ist. Dies sind Pendler, Wirtschaftsverkehr, Einkaufs-, Erledigungs-, Freizeit-Nutzer in die jeweils betrachtete Zone bzw. Bezirk mit der neuen Parkraumbewirtschaftung. Ein Teil davon verlagert sich in Bereiche außerhalb der gebührenpflichtigen Bewirtschaftungszone (ca. 16%), ein Teil davon, ca. 56% nutzt in Zukunft ein anderes Verkehrsmittel wie ÖV, Rad etc., ein Teil von rund 7% weicht auf Stellplätze in öffentlich/gewerblichen Garagen aus. Pendler bilden auch Fahrgemeinschaften, es ist ein Anteil von ca. 7% zu erwarten. Der verbleibende Rest hat entweder als Pendler/Bewohner der jeweiligen Zone schon eine Parkgenehmigung, das sind ca. 8%, oder es sind Wirtschaftstreibende bzw. Kfz-Nutzer die zukünftig mit einer Ausnahmegenehmigung (ca. 4%, Parkkarten) in der neuen Bewirtschaftungszone parken (Abbildung 4.2-2).

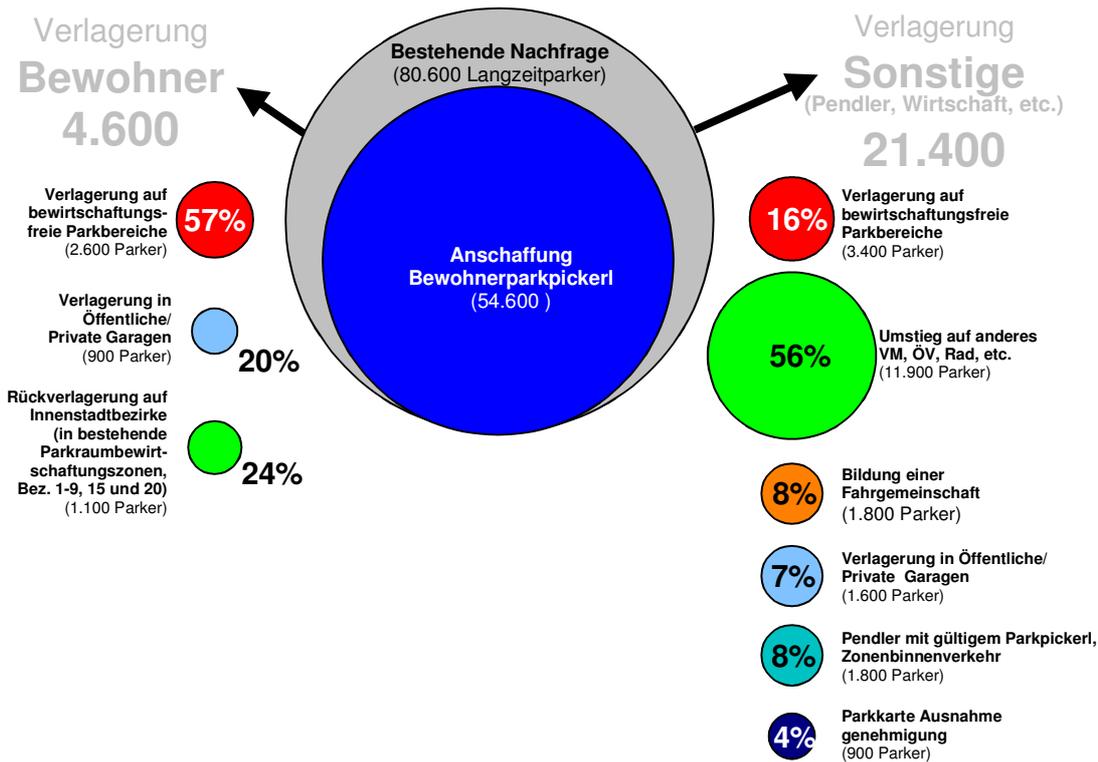


Abbildung 4.2-2: Verhaltensreaktionen der Wiener Langzeit-Parker innerhalb der neuen Bewirtschaftungszone 10. bis 19. Bezirk (vormittags zwischen 9 bis 11Uhr, Basis Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P)

### Reaktionsverhalten der Nichtwiener Kfz-Lenker (Abb. 4.2-3)

Bei den Nichtwiener Parkraum-Nutzer (Abbildung 4.2-3) ist davon auszugehen, dass ein Teil in dem jeweiligen Bezirk wohnt, aber dort nicht hauptgemeldet ist. Ein Teil von 20% der Summe der Nichtwiener wandelt daher den Nebenwohnsitz in einen Wiener Hauptwohnsitz um. Die verbleibenden 80 Prozent der Parkbewegungen stellen großen Teils Pendlerverkehr, aber auch Wirtschafts-, Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr dar. Aus vorhandenen Untersuchungen bzw. dem Fachwissen der Arbeitsgruppe wurde abgeleitet, dass sich ca. 30% auf bewirtschaftungsfreie Gebiete verlagern, ca. 38% auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen, ca. 18% öffentliche/gewerbliche Garagen nutzen und ca. 13% eine Fahrgemeinschaft (Familienmitglieder, Arbeitskollegen etc.) bilden. Das von Fahrgemeinschaftsteilnehmern genutzte Kfz wird entweder außerhalb der Zone, auf privaten Flächen oder in einer öffentlich/gewerblichen Garage abgestellt. Ein geringer Anteil in der Größenordnung von 1 % beantragt eine Parkgenehmigung für Sonderfälle, wie es z.B. für Beschäftigte vorgesehen ist, die zu Arbeitsbeginn oder Arbeitsende keine öffentliche Verkehrsbedienung haben (Abbildung 4.2-3).

Bewohner (NWS), Pendler, Wirtschaft, etc.

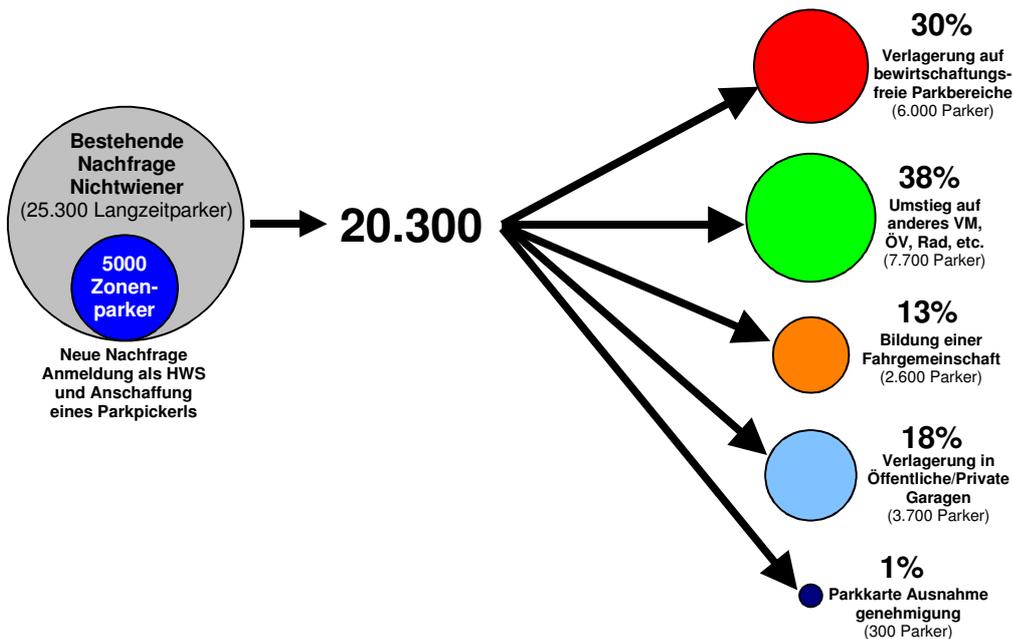


Abbildung 4.2-3: Verhaltensreaktionen der Nichtwiener Langzeit-Parker innerhalb der neuen Bewirtschaftungszone 10. bis 19. Bezirk (vormittags zwischen 9 bis 11Uhr, Basis Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P)

**Verhaltensreaktionen und Verlagerungseffekte aller derzeitigen Parkraum-Nutzer (Abb. 4.2-4 und Abb. 4.2-5)**

In der Abbildung 4.2-4 sind die Reaktionen der Kurzzeitparker, der Wiener- und Nichtwiener-Langzeitparker der Erweiterungszone des 10. bis 19. Bezirks für eine Momentaufnahme eines Vormittages (werktags) zusammenfasst dargestellt. Derzeit parken ca. 114.000 Parker innerhalb der neuen Bewirtschaftungsgrenze (10. bis 19. Bezirk). Davon werden ca. 11.400 KurzzeitParker auch nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung den öffentlichen Parkraum benutzen. Durch die generelle Reduktion der Parkraumauslastung und der damit verbundenen Möglichkeit wieder einfacher einen Kfz-Stellplatz zu finden, wird gegenüber dem Bestand eine zusätzliche Nachfrage von 2.800 Parker abgeschätzt. Ca. 43.200 Parker werden nicht mehr auf den öffentlichen Stellplätzen in der neuen Bewirtschaftungszone ihr Kfz abstellen. Davon nutzen ca. 45% den ÖV (inkl. P&R) und ca. 14% bilden eine Fahrgemeinschaft. 28% werden ihr Kfz außerhalb der Parkbewirtschaftungszone und 10% in öffentlich/gewerblichen Garagen abstellen. Für die neuen Bewirtschaftungszonen der Bezirke 10 bis 19 ergibt dies eine Entlastung der Parkraumnachfrage um ca. 35% (Abbildung 4.2-5) gegenüber dem Bestand.

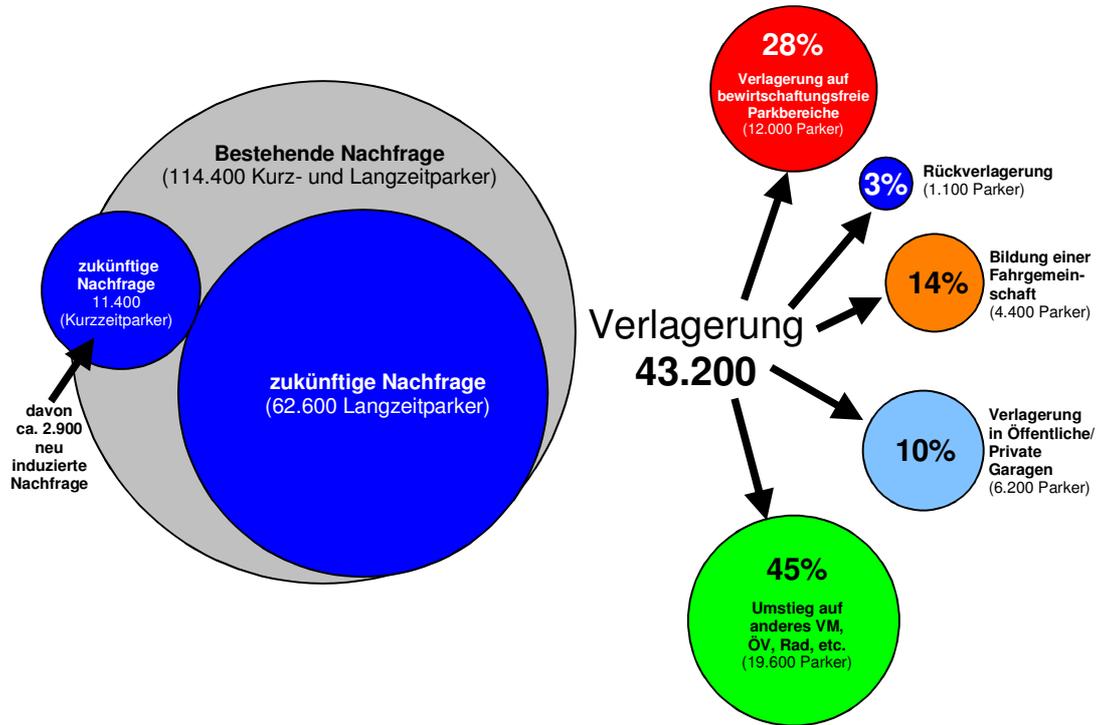


Abbildung 4.2-4: Verhaltensreaktionen und Verlagerungseffekte aller derzeitigen Parkraum-Nutzer (inkl. induzierte Nachfrage) bei Einführung einer Bewirtschaftungszone im 10. bis 19. Bezirk (vormittags zwischen 9 bis 11Uhr, Basis Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P)

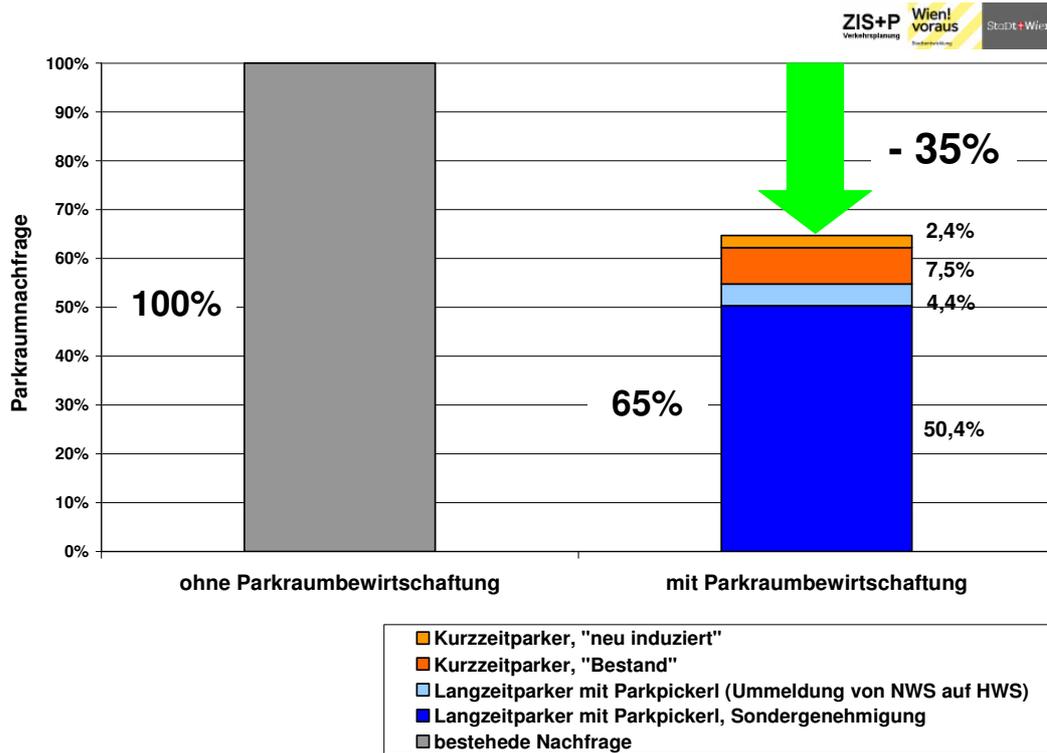


Abbildung 4.2-5: Stellplatznachfrageentwicklung bei Einführung einer Bewirtschaftungszone im 10. bis 19. Bezirk (vormittags zwischen 9 bis 11Uhr, Basis Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P)

## 4.2.2. Verhaltensänderung der Parkraum-Nutzer in geplanten parkraumbewirtschafteten Inselzonen der Bezirke 21 bis 23

Das Reaktionsverhalten der Parkraum-Nutzer der Bezirke in Inselzonen ist ähnlich dem Verhalten in Erweiterungszone (Kapitel 4.2.1). In diesen Gebieten parken derzeit ca. 2.400 Kurzzeitparker und 15.500 Langzeitparker. Der Anteil der Nichtwiener ist mit ca. 25% der Langzeitparker geringfügig höher als in der Erweiterungszone des 10. bis 19. Bezirks, d.h. diese Gebiete werden im Umfeld von ÖV-Haltestellen (U-Bahn, S-Bahn etc.) verstärkt von Pendlern besetzt. Durch die geringere räumliche Ausdehnung der Inselzonen ist der Anteil jener Parkraumnutzer, die sich nach außen in unbewirtschaftete Bereiche verlagern, deutlich höher als bei der flächendeckenden Erweiterungszone des 10. bis 19. Bezirks. Dadurch wird auch der Anteil jener, die auf ein anderes Verkehrsmittel, wie den ÖV und das Rad umsteigen oder eine Fahrgemeinschaft bilden, geringer. In Summe wird für den Parkraum der Inselzone im 21. bis 23. Bezirk vormittags eine Entlastung von ca. 41% Parkraumbewegungen abgeschätzt (Abb. 4.2.9, Abb. 4.2.10).

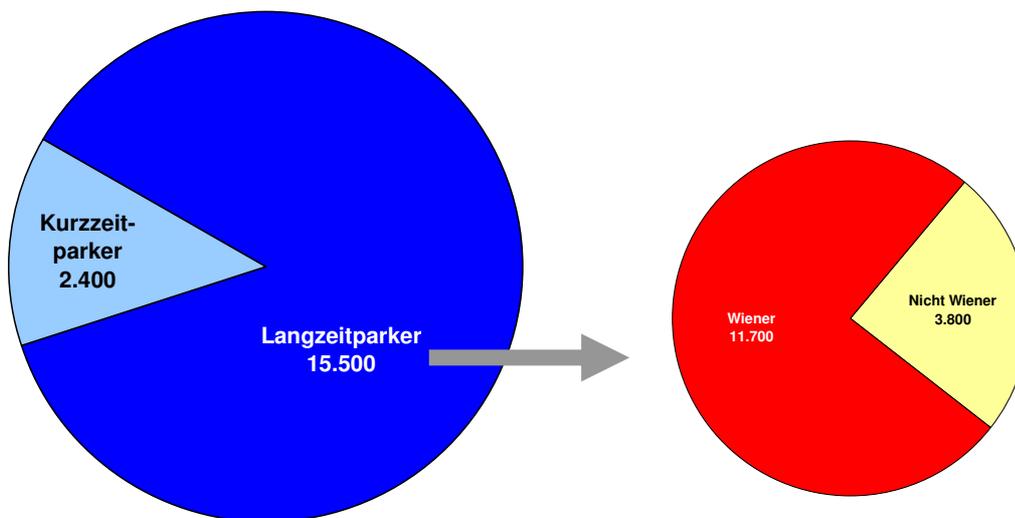


Abbildung 4.2-6: Kurzzeit- und Langzeit-Parker sowie Aufteilung der Langzeitparker in Wiener und Nichtwiener innerhalb der neuen Inselzonen im 21. bis 23. Bezirk (vormittags zwischen 9 bis 11Uhr, Basis Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P)

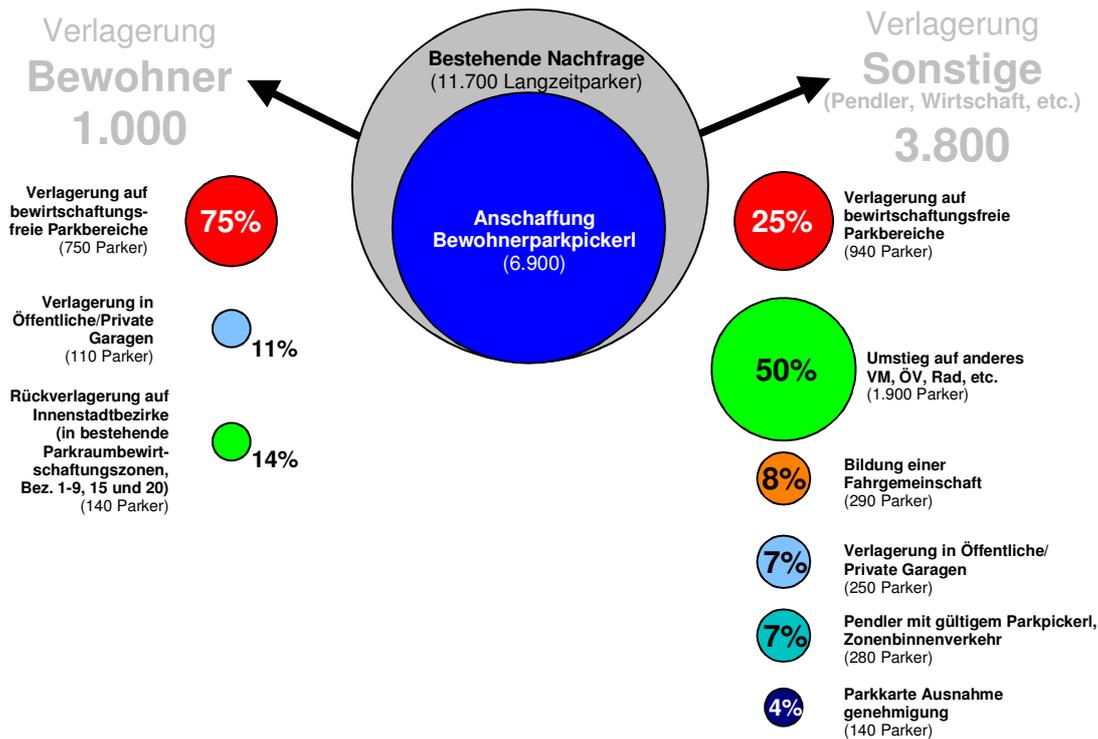


Abbildung 4.2-7: Verhaltensreaktionen der Wiener Langzeit-Parker innerhalb der neuen Inselzonen im 21. bis 23. Bezirk (vormittags zwischen 9 bis 11Uhr, Basis Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P)

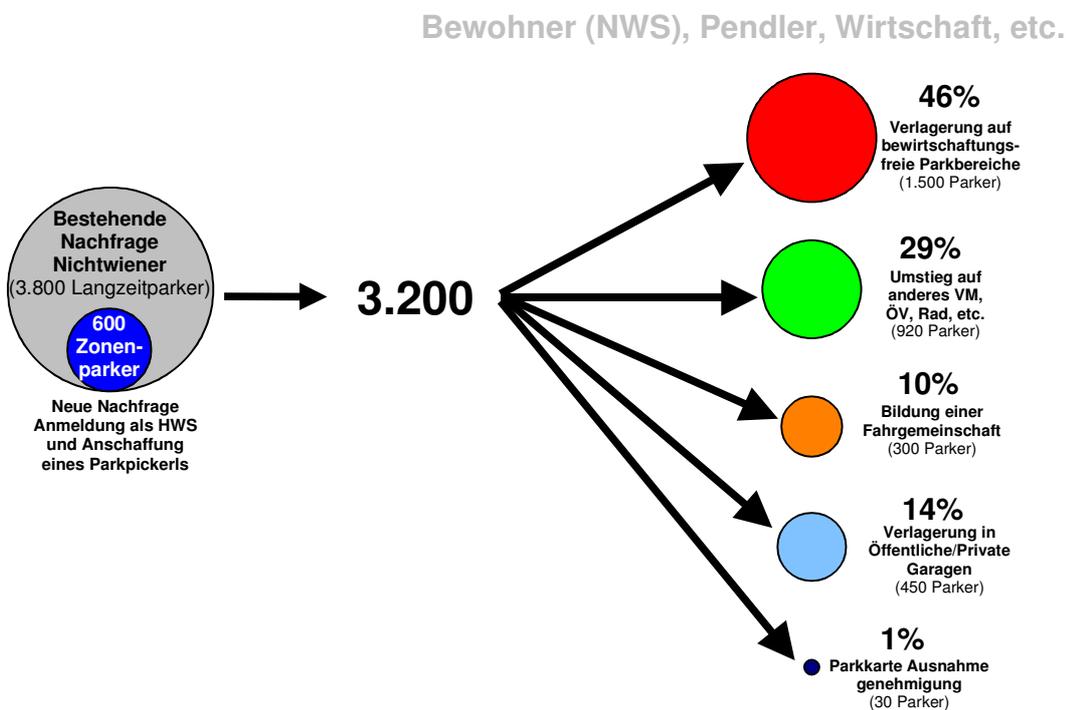


Abbildung 4.2-8: Verhaltensreaktionen der Nichtwiener Langzeit-Parker innerhalb der neuen im Inselzonen 21. bis 23. Bezirk (vormittags zwischen 9 bis 11Uhr, Basis Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P)

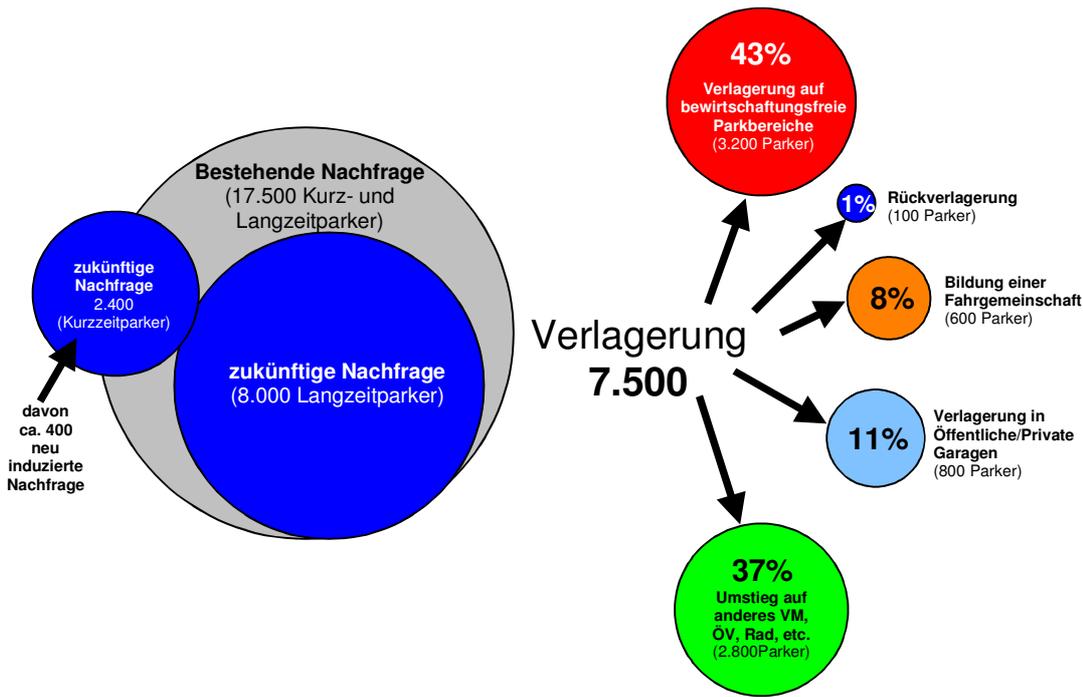


Abbildung 4.2-9: Reaktionen und Verlagerungseffekte aller derzeitigen Parkraum-Nutzer (inkl. induzierte Nachfrage) bei Einführung einer Bewirtschaftung der neuen Inselzonen 21. bis 23. Bezirk (vormittags zwischen 9 bis 11Uhr, Basis Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P)

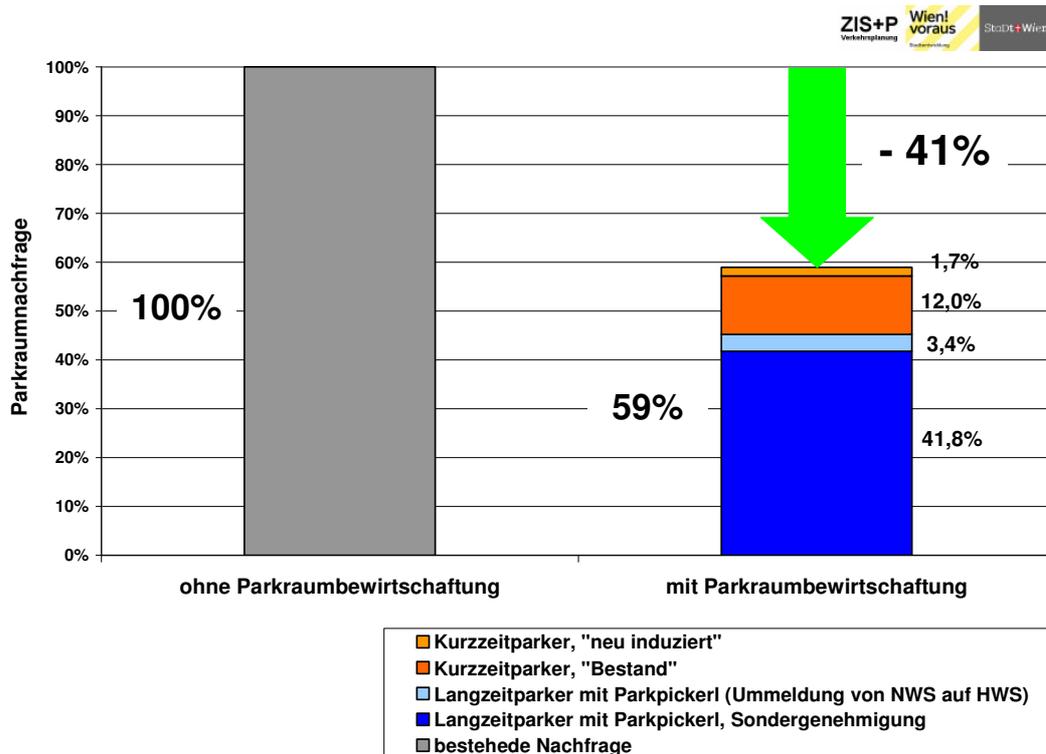


Abbildung 4.2-10: Stellplatznachfrageentwicklung für eine neue Bewirtschaftungszone im 10. bis 19. Bezirk sowie den neuen Inselzonen 21. bis 23. Bezirk (vormittags zwischen 9 bis 11Uhr, Basis Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P)

### **4.2.3. Parkraumauslastung mit Einführung der neuen Parkraumbewirtschaftung (Erweiterungszone und Inselzonen)**

Die in den vorangegangenen Kapiteln 4.2.1 und 4.2.2 abgeschätzten Auswirkungen der Verhaltensreaktionen auf die Einführung der Parkraumbewirtschaftung der Erweiterungszone und der Inselzonen wurden zur Ermittlung der Auslastung der jeweiligen Blöcke herangezogen. Das Ergebnis ist in einer räumlichen Graphik für die Parkraumbewirtschaftungsgrenze „Hauptvorschlag“ dargestellt (Abbildung 4.2-11). Im Anhang ist die Parkraumauslastung der Bezirke 10. bis 19. im Detail ausgewiesen. In den Inselzonen sind die vorhandenen Baublöcke relativ groß, d.h. diese reichen z.T. weit über die vorgeschlagene Grenze hinaus. In diesen Bereichen wurde daher der Mittelwert der Auslastungen der jeweiligen Inselzonen dargestellt. In Abbildung 4.2-12 ist die Auslastung pro Bezirk vor und nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung als Ergebnis der Modellrechnung, abgestuft in 5%-Schritten, dargestellt. Das Ergebnis zeigt, dass für jeden Bezirk eine deutliche Reduktion der Auslastung des Parkraumes zu erwarten ist. In den gürtelnahen Gebieten wird es trotzdem kleinräumig nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung eine Auslastung bis zu 90% ergeben.

Abbildung 4.2-11: Stellplatzauslastung für die Bewirtschaftungszone „Hauptvorschlag“ im 10. bis 19. Bezirk inkl. der Inselzonen (Modellrechnung, vormittags 9 bis 11Uhr, Quelle: ZIS+P)

**Legende**

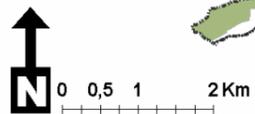
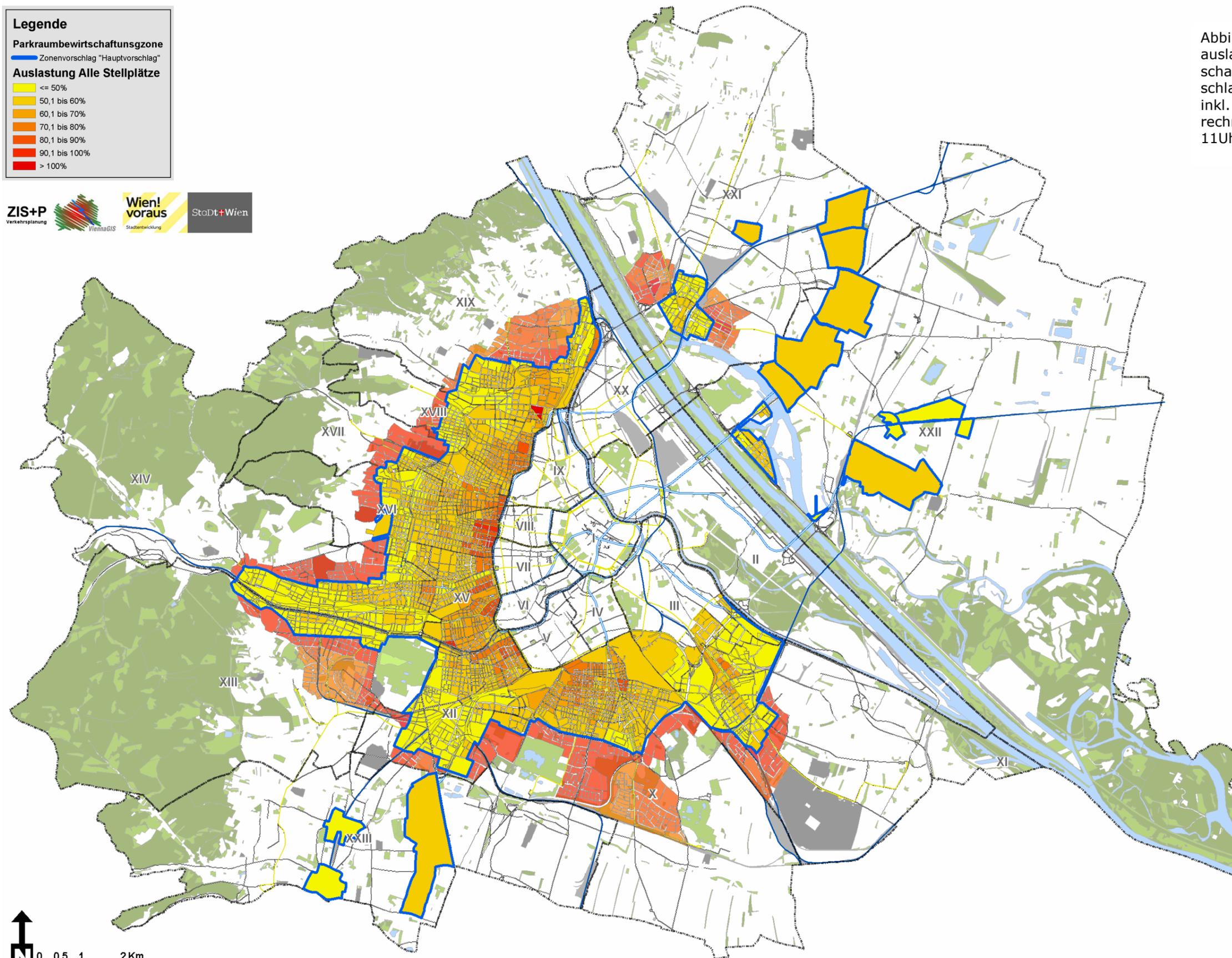
**Parkraumbewirtschaftungszone**

— Zonenvorschlag „Hauptvorschlag“

**Auslastung Alle Stellplätze**

- ≤ 50%
- 50,1 bis 60%
- 60,1 bis 70%
- 70,1 bis 80%
- 80,1 bis 90%
- 90,1 bis 100%
- > 100%

ZIS+P  
Verkehrsplanung  
ViennaGIS  
Wien! voraus  
Stadtentwicklung  
StoDt+Wien



Es zeigt sich, dass die durchschnittliche Auslastung des Parkraums innerhalb der neuen Parkraumbewirtschaftungszonen in den Bezirken 10 bis 23 deutlich reduziert wird. Es wird eine mittlere Parkraum-Auslastung im Bereich von 50 bis 60% abgeschätzt, die deutlich unter der Auslastung ohne Parkraumbewirtschaftung liegt.

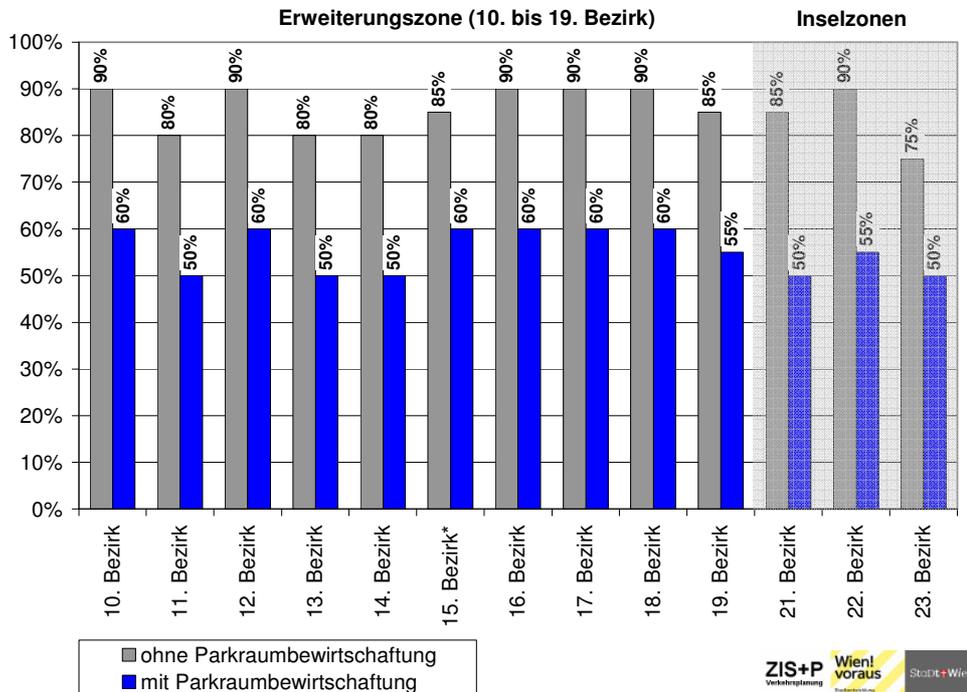


Abbildung 4.2-12: Abgeschätzte mittlere Stellplatzauslastung für die Parkraumbewirtschaftung in den Erweiterungsgebieten und Inselzonen

### Auswirkung der Parkraumbewirtschaftung auf vorhandene öffentlich/gewerbliche Garagen

Durch die Einführung einer neuen Parkbewirtschaftungszone steigt auch die Nachfrage nach öffentlich/gewerblichen Garagenstellplätzen. Als Grundlage wurde das Stellplatzpotential in den vorhandenen Garagen erhoben und die als Dauerstellplätze ausgewiesenen freien Garagenstellplätze herangezogen. In Summe gibt es im Einzugsgebiet der neuen Parkraumbewirtschaftung (10. bis 19. Bezirk) ca. 22.600 und in den Inselgebieten ca. 9.200 öffentlich/gewerbliche Garagenstellplätze (Tab. 4.2-1). In Summe sind davon ca. 16.200 als Dauerstellplätze ausgewiesen, die derzeit zu ca. 60% ausgelastet sind. Betrachtet man nur die Dauerstellplätze in den Garagen dann ist ein Potential von ca. 6.900 Garagenstellplätzen vorhanden. Die durch die neuen Parkraumbewirtschaftungszonen generierte potentielle Nachfrage kann in den Inselzonen mit den vorhandenen Garagenstellplätzen abgedeckt werden. In der Erweiterungszone im 10. bis 19. Bezirk ist die zusätzliche potentielle Nachfrage von ca. 800 Stellplätzen gegeben (Abb. 4.2-13). Diese Angebots-Nachfragesituation kann durch garageninterne Umschichtungen, Preisanpassungen, Errichtung von neuen Stellplätzen etc. ausgeglichen werden.

Kleinräumig kann sich aber eine ungünstige Angebot- und Nachfragesituation ergeben. Es wird daher empfohlen, eine Nachher-Untersuchung durchzuführen, auch um jene Gebiete im Detail zu identifizieren, für die die Einrichtung von zusätzlichen Garagenstellplätzen, z.B. in Form von Wohnsammelgaragen, zu empfehlen ist.

Tabelle 4.2-1: Stellplatzangebot, freies Stellplatzpotentiale und seine Auslastung privater/öffentlicher Garagen (Wohnsammelgaragen und Park&Ride Anlagen) im Einzugsbereich der Parkraumbewirtschaftungszonen (Quelle: GARIS, Parken in Wien)

Bezirk	Garagenstellplatzangebot (vorh. Garagenstellplätze in Wohnsammelgaragen, öffentlich/gewerblichen Garagen und Park&Ride Anlagen, Basisdaten "Parken in Wien")			Durch Parkraumbewirtschaftung zusätzlich bewirkte potentielle Garagenstellplatznachfrage
	Alle Stellplätze	Garagendauerstellplätze (Bestand als Dauerstellplatz ausgewiesen)		
		Angebot	Potential freier Stellplätze	
10	5.700	2.900	1.000	1.100
11	1.200	900	400	500
12	2.400	2.000	500	600
13	700	400	200	200
14	2.600	900	300	700
15	4.900	3.000	1.500	600
16	1.800	1.200	500	800
17	900	500	100	400
18	500	500	200	500
19	1.900	1.200	500	600
<b>Teilsomme</b>	<b>22.600</b>	<b>13.500</b>	<b>5.200</b>	<b>6.000</b>
21	3.400	500	300	300
22	4.500	2.000	1.200	400
23	1.300	300	200	100
<b>Teilsomme</b>	<b>9.200</b>	<b>2.800</b>	<b>1.700</b>	<b>800</b>
<b>Summe</b>	<b>Summe</b>	<b>16.300</b>	<b>6.900</b>	<b>6.800</b>

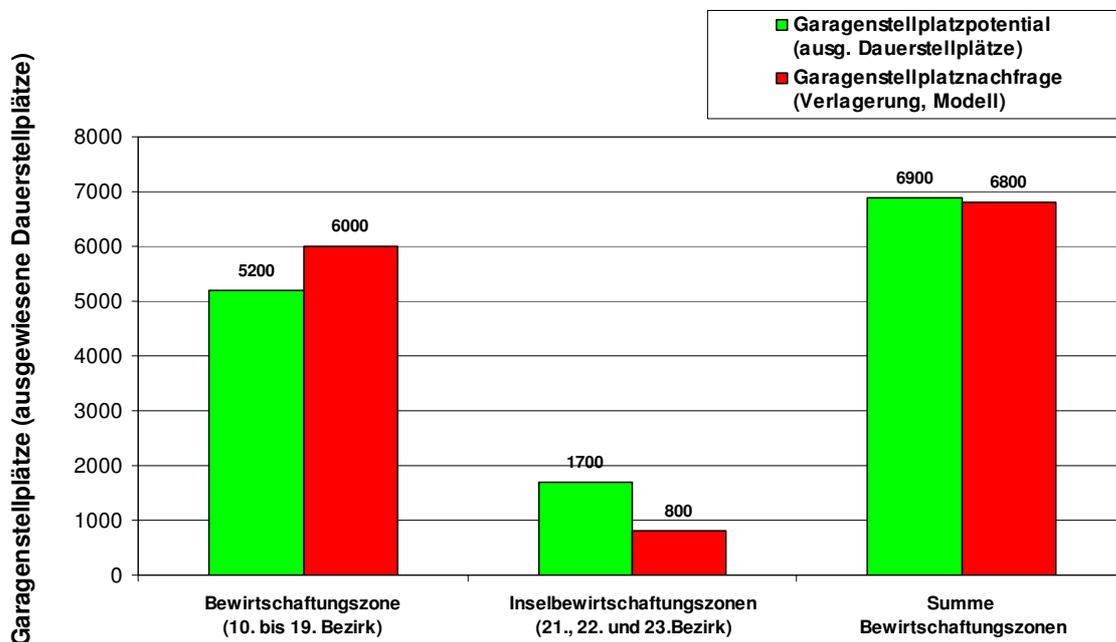


Abbildung 4.2-13: Durch Parkraumbewirtschaftung verursachte Auslastung der Dauer- bzw. Langzeitparkplätze privater/öffentlicher Garagen, Wohnsammelgaragen und Park&Ride Anlagen im Einzugsbereich der neuen Parkraumbewirtschaftungszonen (Quelle Garis, Parken in Wien, ZIS+P)

## 5. Weitere Vorgangsweise

**Weitere Schritte und offene Fragen die im Rahmen der Diskussion innerhalb der Stadt Wien sowie mit den betroffenen Bezirken zu klären sind:**

- Diskussion in den Bezirken, Vorstellung der Maßnahmen, Meinungsbildung, Sondierung von Bezirkswünschen.
- Detaillierte Definition der Grenzen in Abstimmung mit den Bezirken, Definition der Überlappungsbereiche der Zonen für Park-Pickerl, Ausarbeiten der Kennzeichnung, Beschilderung etc.