

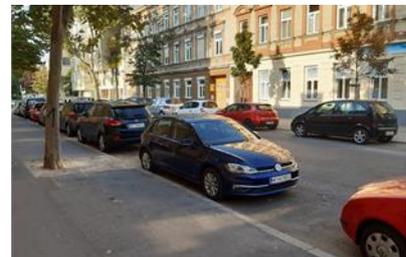


**Stadt  
Wien**

Stadtentwicklung  
und Stadtplanung

# Parkraumbewirtschaftung 13., 21. und 22. Bezirk Vorher-Untersuchung als Diskus- sions- und Entscheidungsgrundlage

## Endbericht Ergebnisse 21. Bezirk



Wien, 16. November 2021

# TRAFFIX®

**TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH**  
A - 1120 Wien, Zeleborgasse 5/4  
T: +43 (0) 1 - 586 41 81, F: DW 10  
terminal@traffix.co.at | www.traffix.co.at

Magistrat der Stadt Wien  
Magistratsabteilung 18

# Parkraumbewirtschaftung 13., 21. und 22. Bezirk Vorher-Untersuchung als Diskus- sions- und Entscheidungsgrundlage

## Endbericht | Ergebnisse 21. Bezirk

**Auftraggeber:**

Magistrat der Stadt Wien  
Magistratsabteilung 18  
vertreten durch: Dipl.-Ing. Roman Riedel  
1082 Wien, Rathausstraße 14-16

**Auftragnehmer:**

TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH  
1120 Wien, Zeleborgasse 5/4  
Tel.: +43 1 586 41 81, Fax: +43 1 586 41 81-10  
E-Mail: terminal@traffix.co.at

**Bearbeitungsteam:**

Bernhard Fürst, Mag. (Projektleitung)  
Pia Toth, Dipl.-Ing.  
Andreas Käfer, Dipl.-Ing.

Wien, 16. November 2021

GZ: 1521 PRB132122 Endbericht Ergebnisse 21. Bezirk 211116.docx

## INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
KURZFASSUNG   21. BEZIRK.....	5
0 EINLEITUNG   VERWEIS AUF METHODENTEIL .....	7
1 ANALYSE STADTSTRUKTURELLER DATEN .....	8
2 ERHEBUNGSDESIGN UND DURCHFÜHRUNG DER ERHEBUNG ..	17
2.1 Auswahl Erhebungsgebiete .....	17
2.2 Erhebungstage.....	19
3 ERGEBNISSE DER STICHPROBENERHEBUNG .....	20
3.1 Ergebnisse Stellplatzerhebung (Stellplatzangebot) .....	20
3.1.1 Stellplatzzahlen Grunderhebung .....	20
3.1.2 Stellplatzzahlen Detailerhebung .....	22
3.2 Ergebnisse Parkraumauslastungserhebung (Stellplatznachfrage).....	23
3.2.1 Parkraumauslastung vormittags und abends .....	23
3.2.1.1 Parkraumauslastung Dauerstellplätze vormittags und abends .....	23
3.2.1.2 Parkraumauslastung Kurzparkstellplätze vormittags und abends .....	30
3.2.1.3 Parkraumauslastung Sonderstellplätze vormittags und abends .....	31
3.2.1.4 Falschparker .....	31
3.2.2 Tagesganglinien der Parkraumauslastung .....	31
3.2.3 Herkunft der Kfz nach Kennzeichen .....	35
3.2.4 Umschlagshäufigkeit und Parkdauer .....	37
3.2.4.1 Umschlagshäufigkeit .....	37
3.2.4.2 Parkdauer .....	37
3.2.4.3 Parkdauer nach Kennzeichenherkunft .....	39

4	HOCHRECHNUNG PARKKRAUMAUSLASTUNG GESAMTBEZIRK ..41
4.1	Regressionsmodelle Parkraumauslastung.....41
4.1.1	Regressionsmodell Vormittag.....41
4.1.2	Regressionsmodell Abend .....41
4.2	Ergebnisse der Hochrechnung.....42
4.2.1	Hochrechnung des Stellplatzangebots .....42
4.2.2	Hochrechnung der Stellplatznachfrage .....43
5	MODELLRECHNUNG VERLAGERUNGSWIRKUNGEN.....46
5.1	Szenario Einführung Parkpickerl im 21. Bezirk.....46
6	SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN .....48
6.1	Generelle Schlussfolgerungen und Empfehlungen hinsichtlich Einführung einer Parkraumbewirtschaftung .....48
6.2	Schlussfolgerungen und Empfehlungen hinsichtlich möglicher Ausgestaltungen eines Parkraumbewirtschaftungsmodells...48
6.2.1	Gebietsabgrenzung der Parkraumbewirtschaftung .....48
6.2.2	Berechtigungszone und Geltungsbereiche .....49
	VERWENDETE ABKÜRZUNGEN .....51
	QUELLENVERZEICHNIS .....52
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS .....54
	TABELLENVERZEICHNIS.....56

## KURZFASSUNG | 21. BEZIRK

### **Ausgangslage und Aufgabenstellung**

Im Hinblick auf eine potenzielle Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Wiener Gemeindebezirke 13, 21 und 22 war eine Grundlagenstudie im Sinne einer Vorher-Untersuchung als fachliche Diskussionsgrundlage zu erarbeiten. Neben einer umfassenden Bestandsanalyse der derzeitigen Parkraumauslastung wurden zusätzlich die im Falle der Einführung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung zu erwartenden Verlagerungswirkungen betrachtet. Basierend auf diesen Ergebnissen sowie auch unter Berücksichtigung der vorliegenden Erfahrungen aus anderen Bezirken wurden entsprechende Schlussfolgerungen und Empfehlungen abgeleitet.

### **Erhebungsdesign und Hochrechnungsmethode**

Unter Berücksichtigung relevanter stadtstruktureller Daten wurden in den betreffenden Bezirken repräsentative Erhebungsgebiete definiert. Die Stellplatzerhebung in diesen Gebieten erfolgte auf Basis der gelebten Realität. Die Parkraumauslastung wurde für einen durchschnittlichen Werktag (vormittags und abends) erhoben. Für eine kleinere Teilstichprobe erfolgte darüber hinaus eine Detailerhebung im Halbstundentakt von 8 bis 22 Uhr. Auf Basis der Stichprobenerhebungen wurden unter Verwendung von spezifischen Regressionsmodellen Hochrechnungen der Parkraumauslastung für den jeweiligen Gesamtbezirk (vormittags und abends) durchgeführt.

### **Umgang mit Einschränkungen aufgrund der COVID-19-Pandemie**

Die Erhebungen im 21. Bezirk konnten noch vor dem Auftreten der COVID-19-Pandemie im Jänner 2020 bzw. in weiterer Folge außerhalb der Lockdown-Phasen im September und Oktober 2020 durchgeführt werden.

### **Bestandsanalyse**

Auf den gesamten Bezirk umgelegt ergibt sich eine durchschnittliche Auslastung (vormittags) von ca. 58 %. Eine räumlich differenzierte Betrachtung zeigt, dass in weiten Teilen der zentraleren Bezirksbereiche sowie insbesondere in den gut im ÖV erschlossenen Gebieten die Auslastung bereits deutlich über dem relevanten Schwellenwert von 80 % liegt. In Teilbereichen werden Auslastungswerte von über 90 % bzw. teilweise sogar über 100 % erreicht. Die Auswertung der Herkunft der abgestellten Fahrzeuge zeigt je nach Gebiet erhebliche Anteile von bis zu 34 % Nicht-Wiener Kennzeichen.

### **Verlagerungswirkungen Szenario Parkpickerl 21. Bezirk**

Im Falle einer Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in Floridsdorf ist mit einer deutlichen Entlastung der Parkraumsituation zu rechnen. Für den Vormittag ergibt sich eine Abnahme um 21 Prozentpunkte. Auf Baublockebene bedeutet dies, dass Auslastungen von über 80 % und damit ein nennenswerter Parkplatzsucherkehr nur noch vereinzelt auftreten würden – de facto wären in allen Bezirksteilen nahezu flächendeckend Auslastungen von unter 80 % gegeben.

### **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

Generell ist ab einem Schwellenwert der Parkraumauslastung von ca. 80 % eine Parkraumbewirtschaftung aus fachlicher Sicht als sinnvoll zu bezeichnen. Entsprechende Werte werden in weiten Teilen des 21. Bezirks erreicht und teilweise deutlich überschritten. Weiters unterstreichen die Auswertungen von Kennzeichen und Parkdauer die Problematik der Beanspruchung des öffentlichen Parkraums durch Tages- und Wochenpendler. Vor diesem Hintergrund wird daher die Implementierung einer Parkraumbewirtschaftung im 21. Bezirk grundsätzlich empfohlen. Hinsichtlich der Gebietsabgrenzung sind als relevante Aspekte die Orientierung an den Parkraumauslastungswerten sowie eine möglichst leicht verständliche Grenzziehung zu berücksichtigen. Darüber hinaus gilt es vor allem auch unerwünschte Verdrängungseffekte und die daraus resultierende Notwendigkeit schrittweiser Ausweitungen durch eine von vornherein ausreichend großzügige Abgrenzung zu vermeiden. Aus den Erfahrungen der letzten Jahre in diversen Wiener Bezirken wird die Parkraumbewirtschaftung auch in derzeit noch schwach ausgelasteten Gebieten, z.B. Stammersdorf oder Strebersdorf, empfohlen. Nach Abwägung dieser Aspekte erscheint aus fachlicher Sicht jeweils eine de facto flächendeckende Parkraumbewirtschaftung weitgehend im gesamten Bezirk angemessen und verhältnismäßig. Um den verkehrspolitisch unerwünschten Effekt einer Förderung der Pkw-Nutzung für Fahrten innerhalb des Bezirks zu minimieren, wäre aus fachlicher Sicht in flächenmäßig großen Bezirken eine kleinräumigere Definition von Berechtigungszonen bzw. Geltungsbereichen des Parkpickerls zu empfehlen. Dies ist jedoch im Kontext der wienweit gültigen Regelung zu sehen.

## **0 EINLEITUNG | VERWEIS AUF METHODENTEIL**

Der vorliegende Ergebnisband beinhaltet die bezirksspezifischen Auswertungen und Ergebnisse für den 21. Bezirk. Eine allgemeine Beschreibung des Untersuchungsaufbaus bzw. der generellen methodischen Vorgehensweise, die für alle untersuchten Bezirke analog zutrifft, ist dem Methodenteil zu entnehmen.

→ vgl. *Dokument Endbericht | Methodenteil*

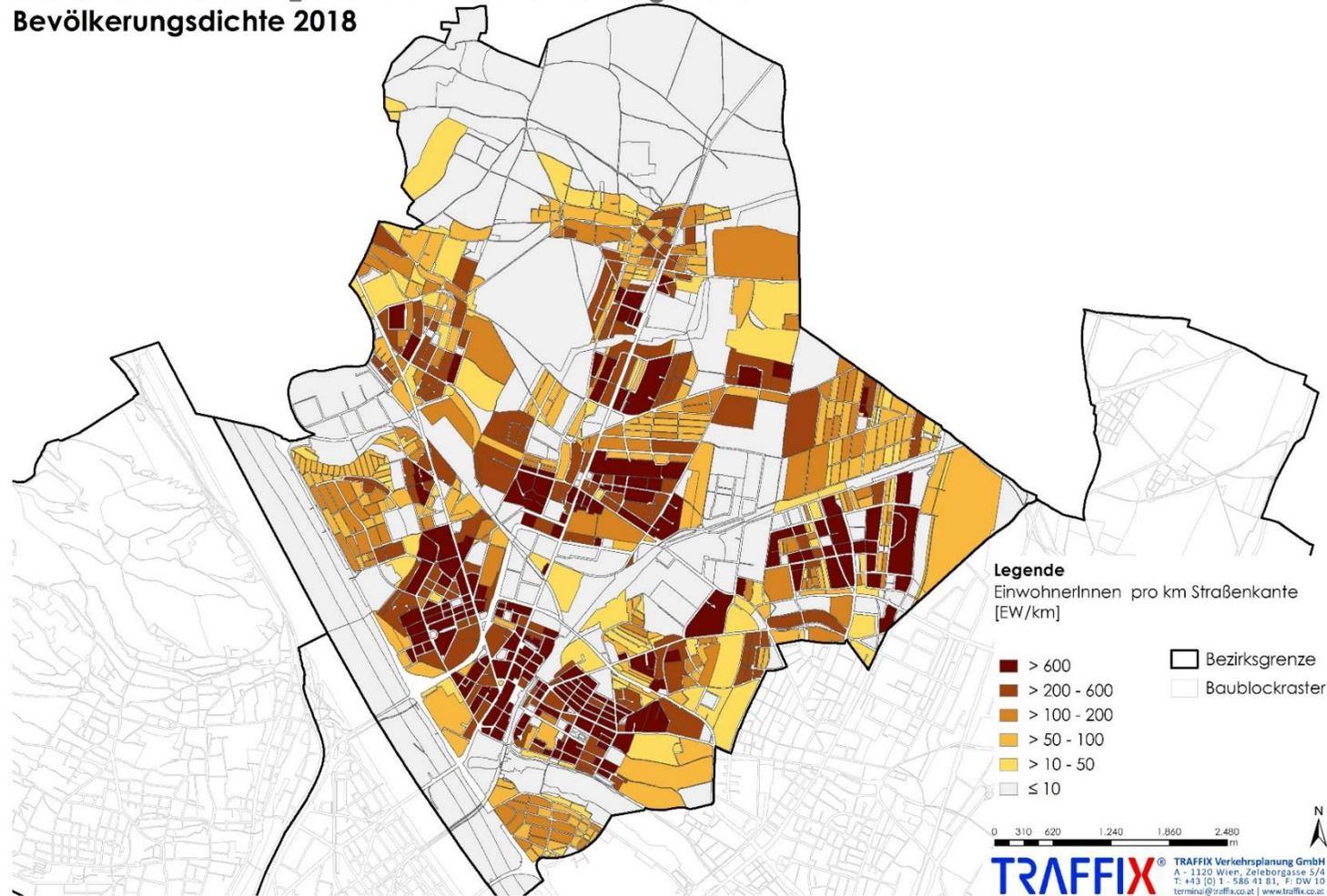
# 1 ANALYSE STADTSTRUKTURELLER DATEN

Die folgenden Abbildungen zeigen die grafische Auswertung der Analyse folgender raum- und stadtstruktureller Daten für den 21. Bezirk:

- Bevölkerungsdichte
- Arbeitsplatzdichte
- Motorisierungsrate Privat-Pkw
- ÖV-Einzugsbereiche
- ÖV- Güteklassen
- Bebauungsalter
- Handelsdichte
- Gastronomiedichte

Abbildung 1-1: Bevölkerungsdichte

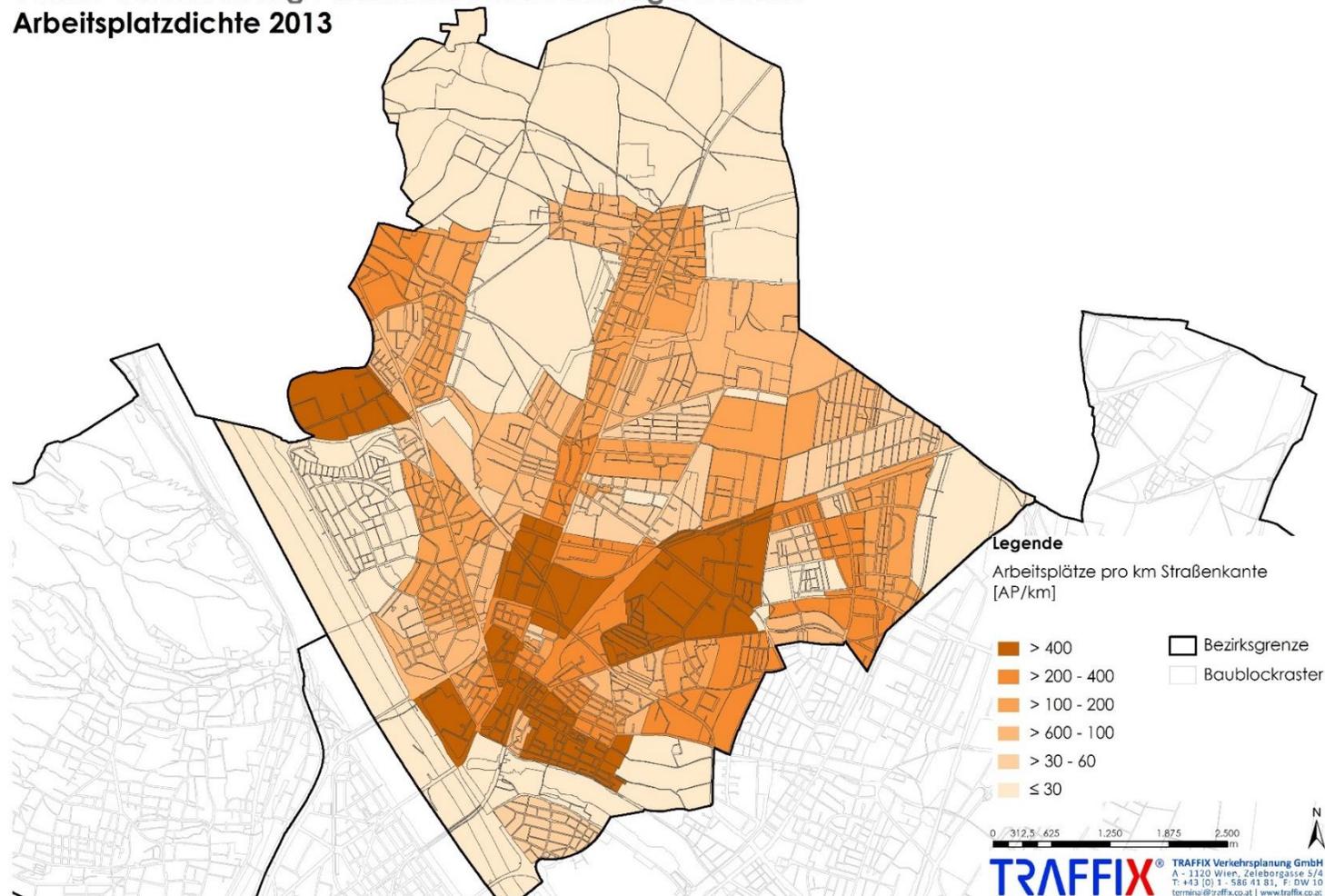
### Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 21. Bezirk Bevölkerungsdichte 2018



Datenquelle: MA18 (2019); Kartenhintergrund: OGD Stadt Wien (2019)

Abbildung 1-2: Arbeitsplatzdichte

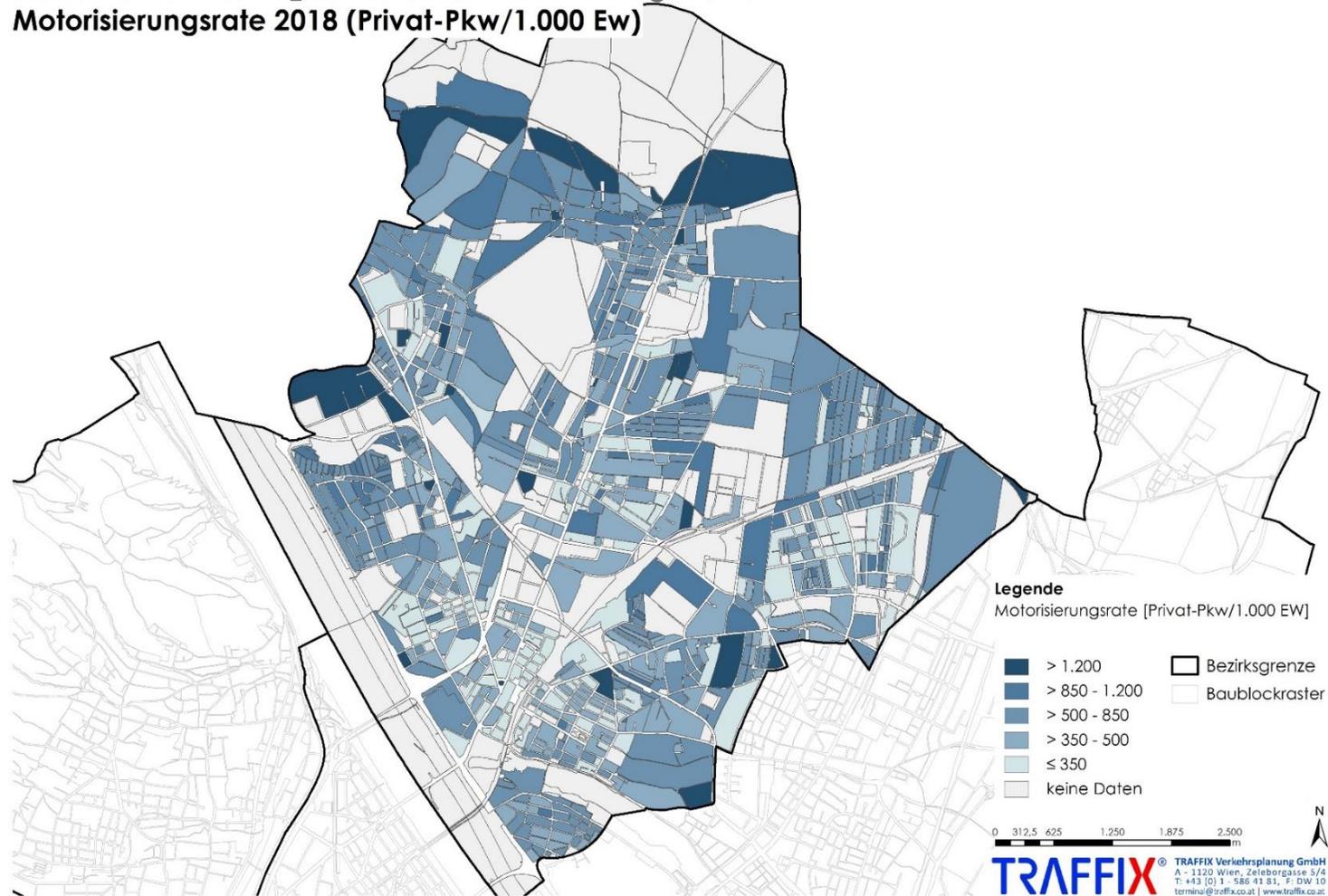
### Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 21. Bezirk Arbeitsplatzdichte 2013



Datenquelle: MA18 (2013); Kartenhintergrund: OGD Stadt Wien (2019)

Abbildung 1-3: Motorisierungsrate

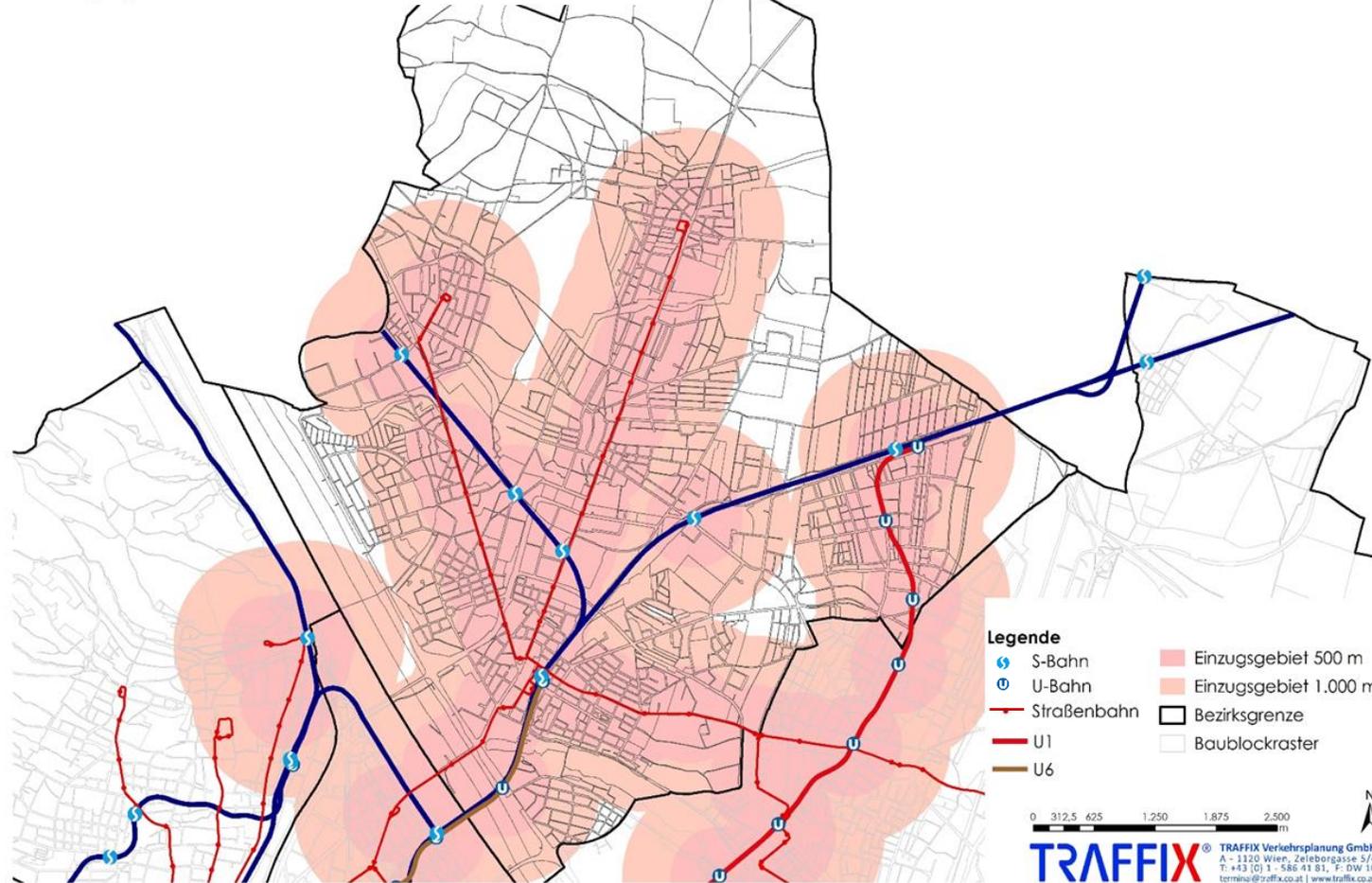
### Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 21. Bezirk Motorisierungsrate 2018 (Privat-Pkw/1.000 Ew)



Datenquelle: MA18 (2018); Kartenhintergrund: OGD Stadt Wien (2019)

Abbildung 1-4: ÖV-Einzugsbereiche

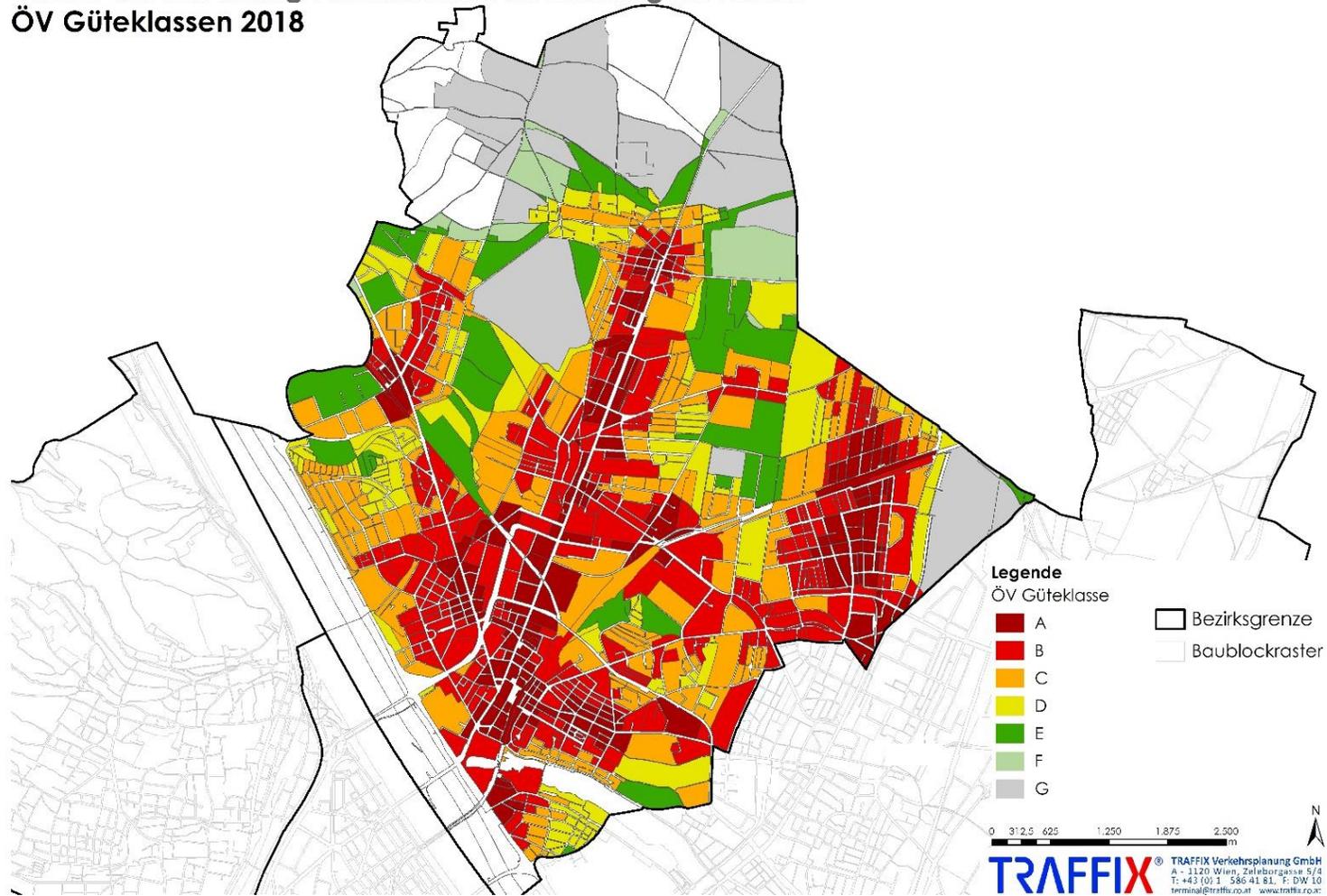
### Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 21. Bezirk Einzugsgebiete S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn



Datenquelle: GIS-Analyse auf Basis OGD Stadt Wien (2019)

Abbildung 1-5: ÖV-Güteklassen

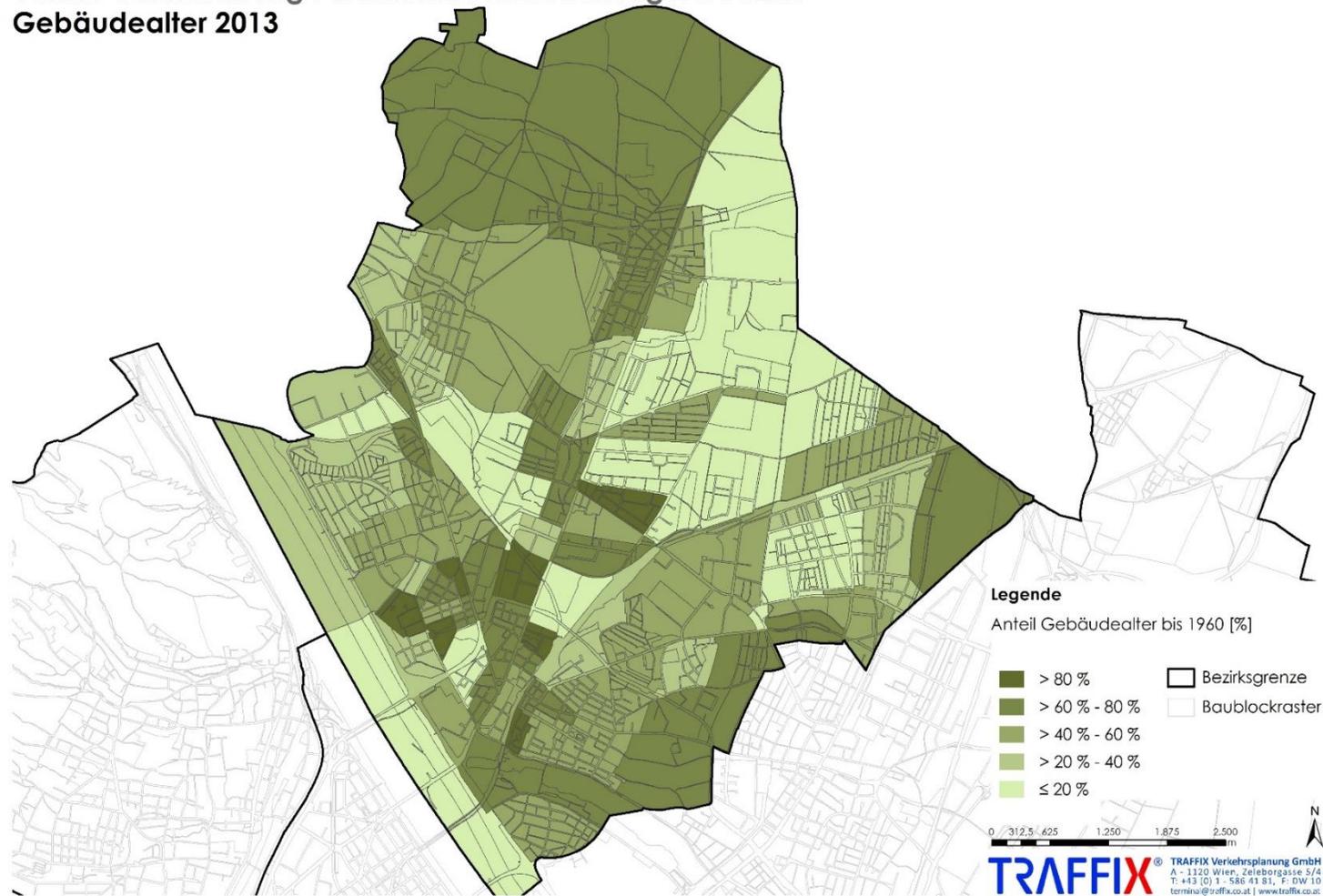
### Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 21. Bezirk ÖV Güteklassen 2018



Datenquelle: BMK (2018); Kartenhintergrund: OGD Stadt Wien (2019)

Abbildung 1-6: Bebauungsalter

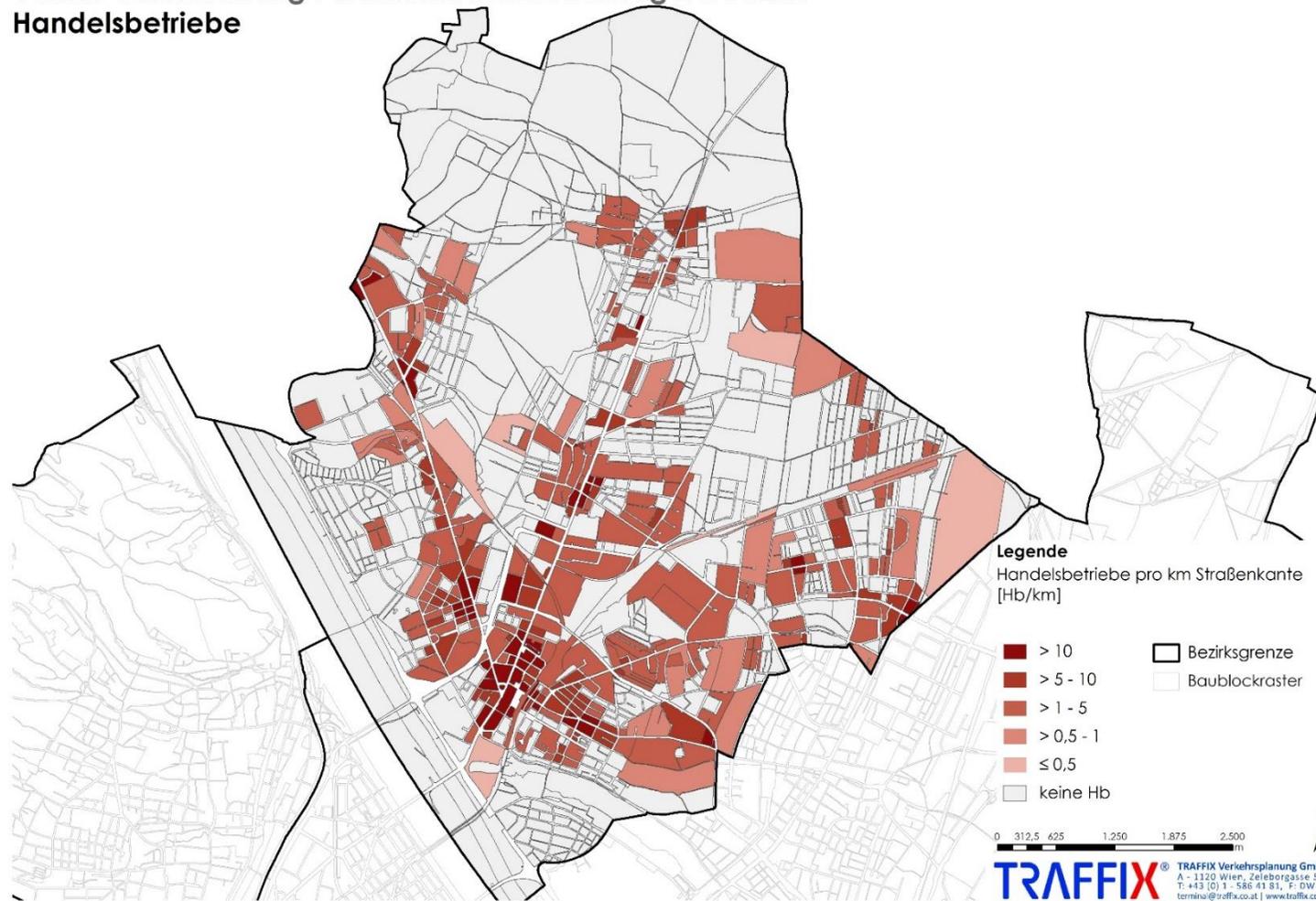
### Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 21. Bezirk Gebäudealter 2013



Datenquelle: MA18 (2013); Kartenhintergrund: OGD Stadt Wien (2019)

Abbildung 1-7: Handelsdichte

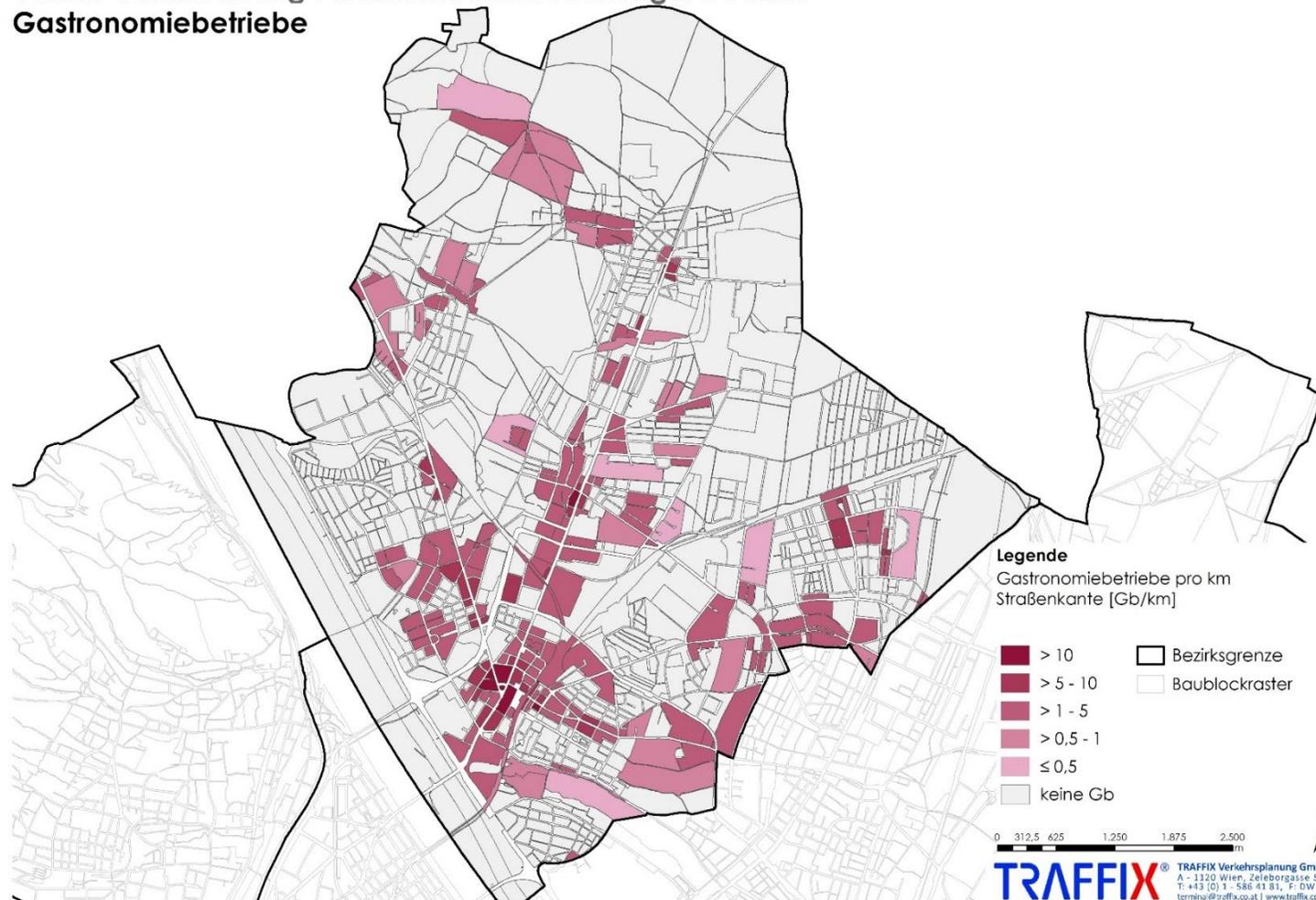
### Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 21. Bezirk Handelsbetriebe



Datenquelle: OpenStreetMap (2019); Kartenhintergrund: OGD Stadt Wien (2019)

Abbildung 1-8: Gastronomiedichte

**Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 21. Bezirk  
Gastronomiebetriebe**



Datenquelle: OpenStreetMap (2019)); Kartenhintergrund: OGD Stadt Wien (2019)

## 2 ERHEBUNGSDESIGN UND DURCHFÜHRUNG DER ERHEBUNG

### 2.1 Auswahl Erhebungsgebiete

Abbildung 2-1 zeigt die 16 festgelegten Stichprobengebiete im Überblick. Die rot umrandeten Baublöcke stellen die Stichprobe der Grunderhebung dar, die zusätzlich schraffierten Baublöcke die Teilstichprobe der ganztägigen Detailerhebung. Grau umrandete Baublöcke wurden bereits im Rahmen der Vorabuntersuchung im Jänner 2020 erhoben.

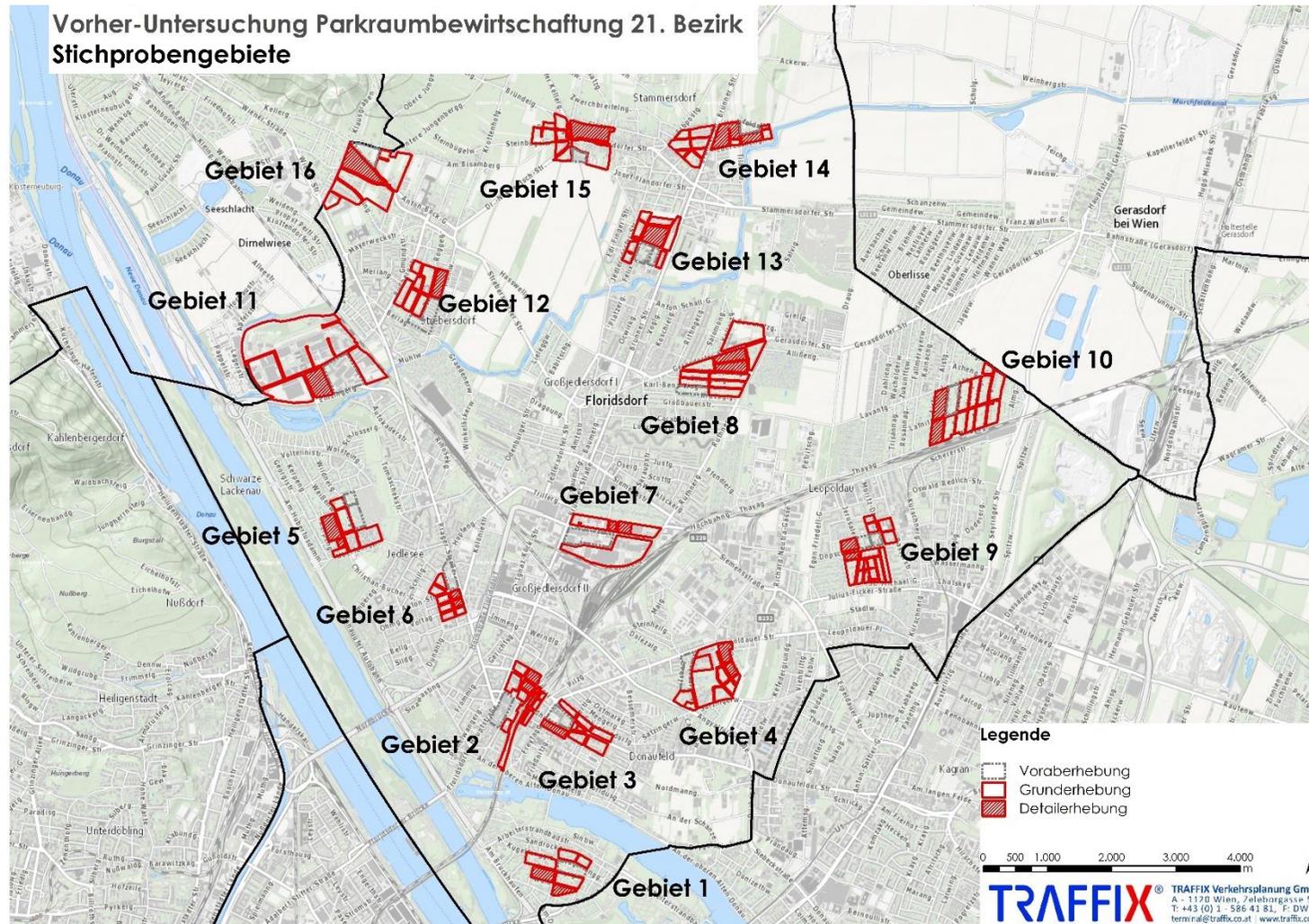
#### Übersicht Stichprobenumfang

- **Stichprobe Grunderhebung** (Parkraumauslastung werktags 9-11 und 20-22 Uhr):  
Stichprobenumfang **7.603 Stellplätze**
- **Teilstichprobe Detailerhebung** (Erhebung werktags von 8-22 Uhr im Halbstundentakt): Erhebungsumfang **1.535 Stellplätze<sup>1</sup>**

---

<sup>1</sup> in den 7.603 Stellplätzen der Grunderhebung inkludiert

Abbildung 2-1: Auswahl Stichprobengebiete



Kartenhintergrund: Basemap.at (2019)

## 2.2 Erhebungstage

Die Grunderhebung erfolgte je Gebiet an einem repräsentativen Werktag in feiertagsfreien Wochen während der Schulzeit im Zeitraum zwischen 9.9.2020 und 1.10.2020, jeweils vormittags zwischen 9 und 11 Uhr sowie abends zwischen 20 und 22 Uhr. Tabelle 2-1 zeigt die konkreten Erhebungstage im Überblick.

Tabelle 2-1: Erhebungstage bzw. -zeiten Grunderhebung

Erhebungstage	Erhebungszeiten
Mittwoch 9.9.2020	jeweils vormittags (9-11 Uhr) und abends (20-22 Uhr)
Mittwoch 16.9.2020	
Dienstag 22.9.2020	
Mittwoch 23.9.2020	
Donnerstag 24.9.2020	
Dienstag 30.9.2020	
Mittwoch 31.9.2020	
Donnerstag 1.10.2020	

Die ganztägige Detailerhebung erfolgte parallel zur Grunderhebung jeweils an denselben Erhebungstagen. Um detaillierte Tagesganglinien der Parkraumnachfrage ermitteln zu können, wurde hier jedoch im Zeitraum von 8 bis 22 Uhr im Halbstundentakt erhoben.

Tabelle 2-2: Erhebungstage bzw. -zeiten Detailerhebung

Erhebungstage	Erhebungszeiten
Mittwoch 9.9.2020	jeweils 8 - 22 Uhr im Halbstundentakt
Mittwoch 16.9.2020	
Dienstag 22.9.2020	
Mittwoch 23.9.2020	
Donnerstag 24.9.2020	
Dienstag 30.9.2020	
Mittwoch 31.9.2020	
Donnerstag 1.10.2020	

### 3 ERGEBNISSE DER STICHPROBENERHEBUNG

#### 3.1 Ergebnisse Stellplatzerhebung (Stellplatzangebot)

##### 3.1.1 Stellplatzzahlen Grunderhebung

Im Zuge der Stellplatzerhebung wurden in den 16 ausgewählten Stichprobengebieten insgesamt 7.603 Stellplätze im Straßenraum erfasst. Mit 6.897 Stellplätzen entfallen 90,7 % davon auf die Kategorie Dauerstellplätze (uneingeschränkt nutzbare Stellplätze). 331 Stellplätze (4,4 %) befinden sich in ausgeschilderten Kurzparkzonen (z.B. Geschäftsstraßen). 185 potenzielle Stellplätze (2,4 %) waren zum Erhebungszeitpunkt aufgrund von Baustellen, Veranstaltungen, Schanigärten in der Parkspur etc. temporär nicht verfügbar. 190 (2,5 %) der in den Stichprobengebieten erhobenen Stellplätze weisen definierte Halte- bzw. Parkeinschränkungen (z.B. Ladezonen, Behindertenparkplätze, Taxistandplätze etc.) auf. Abbildung 3-1 zeigt die Ergebnisse der Stellplatzerhebung im Überblick.

Abbildung 3-1: Ergebnisse Stellplatzerhebung – Stichprobe

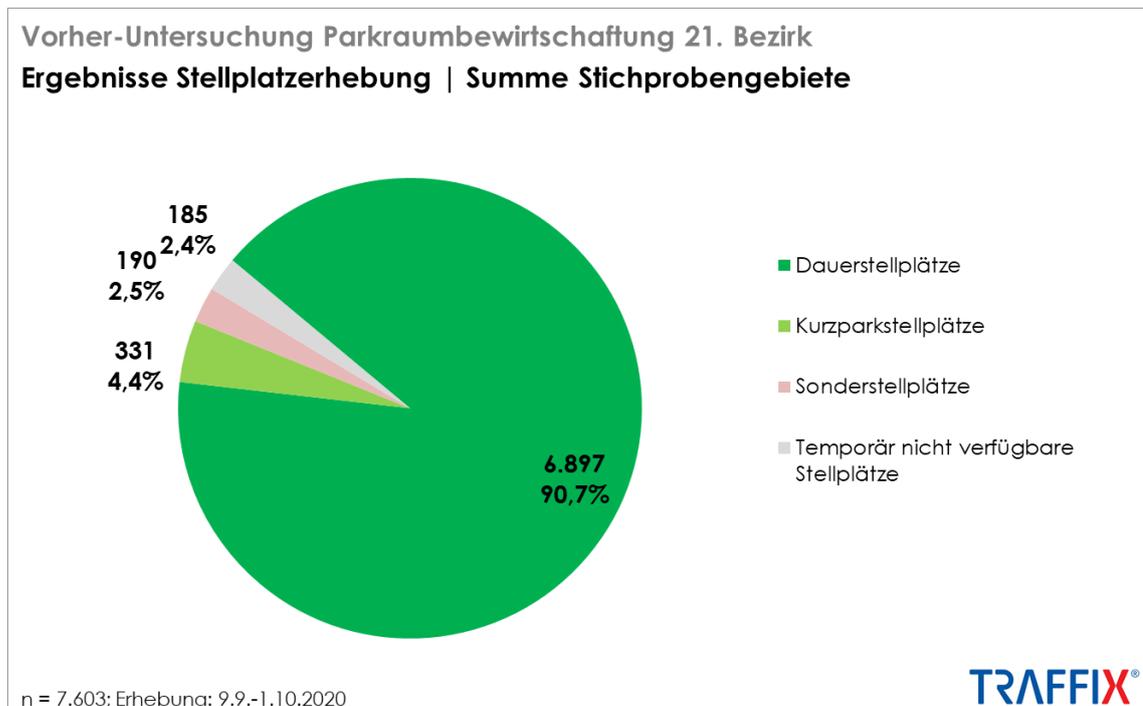
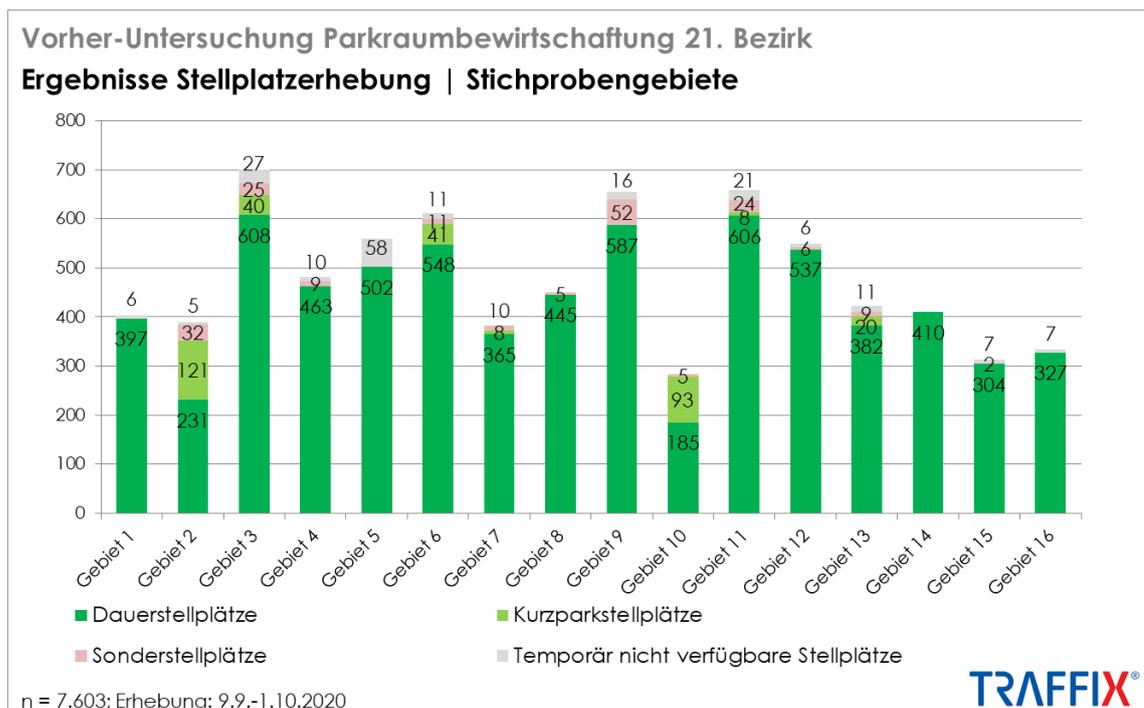


Tabelle 3-1 und Abbildung 3-2 bieten eine detaillierte Übersicht über die erhobenen Stellplatzzahlen je Stichprobengebiet.

Tabelle 3-1: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet

Stichproben- gebiet	Stellplatzkategorie								GESAMT
	Dauerstellplätze		Kurzparkstellplätze		Sonderstellplätze		Temporär nicht verfügbare Stellplätze		
01	397	98,5%	0	0,0%	0	0,0%	6	1,5%	403
02	231	59,4%	121	31,1%	32	8,2%	5	1,3%	389
03	608	86,9%	40	5,7%	25	3,6%	27	3,9%	700
04	463	96,1%	0	0,0%	9	1,9%	10	2,1%	482
05	502	89,6%	0	0,0%	0	0,0%	58	10,4%	560
06	548	89,7%	41	6,7%	11	1,8%	11	1,8%	611
07	365	95,3%	8	2,1%	10	2,6%	0	0,0%	383
08	445	98,9%	0	0,0%	5	1,1%	0	0,0%	450
09	587	89,6%	0	0,0%	52	7,9%	16	2,4%	655
10	185	65,4%	93	32,9%	5	1,8%	0	0,0%	283
11	606	92,0%	8	1,2%	24	3,6%	21	3,2%	659
12	537	97,8%	0	0,0%	6	1,1%	6	1,1%	549
13	382	90,5%	20	4,7%	9	2,1%	11	2,6%	422
14	410	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	410
15	304	97,1%	0	0,0%	2	0,6%	7	2,2%	313
16	327	97,9%	0	0,0%	0	0,0%	7	2,1%	334
<b>GESAMT</b>	<b>6.897</b>	<b>90,7%</b>	<b>331</b>	<b>4,4%</b>	<b>190</b>	<b>2,5%</b>	<b>185</b>	<b>2,4%</b>	<b>7.603</b>

Abbildung 3-2: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet



### 3.1.2 Stellplatzzahlen Detailerhebung

Je Stichprobengebiet wurde eine Teilstichprobe für die ganztägige Detailerhebung festgelegt. Innerhalb der Teilstichprobe wurden insgesamt 1.535 Stellplätze erfasst.

Abbildung 3-3: Ergebnisse Stellplatzerhebung – Teilstichprobe Detailerhebung

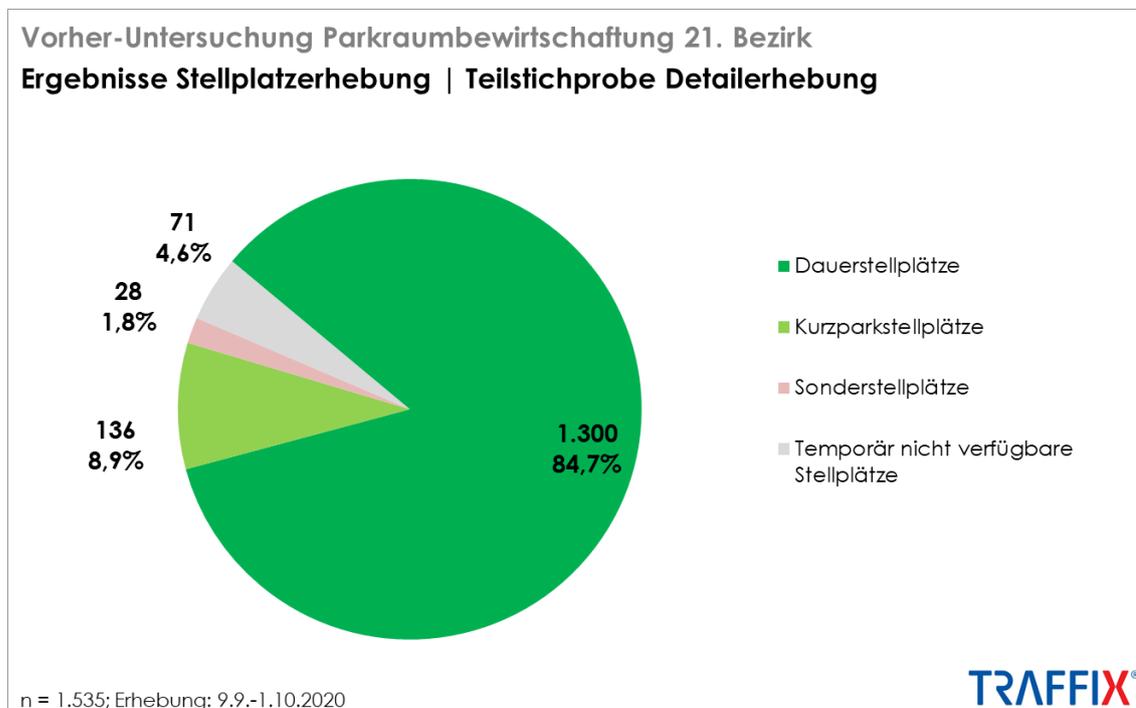
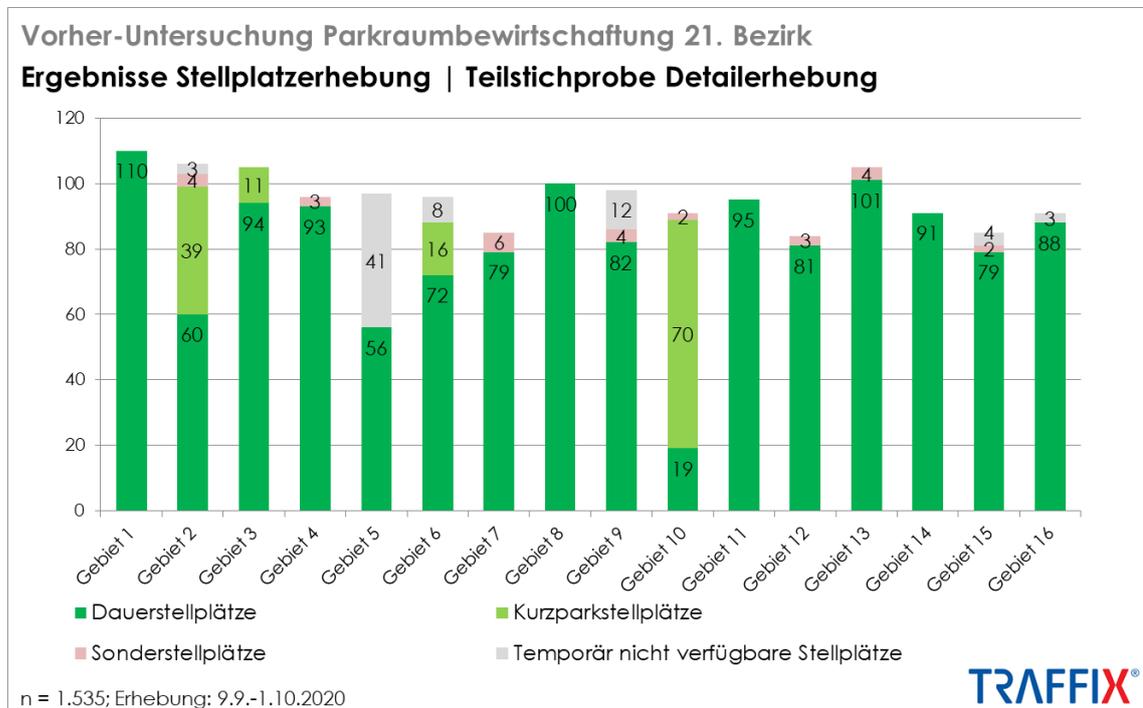


Tabelle 3-2: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet – Teilstichprobe Detailerhebung

Detail- gebiet	Stellplatzkategorie								GESAMT
	Dauerstellplätze		Kurzparkstellplätze		Sonderstellplätze		Temporär nicht verfügbare Stellplätze		
01	110	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	110
02	60	56,6%	39	36,8%	4	3,8%	3	2,8%	106
03	94	89,5%	11	10,5%	0	0,0%	0	0,0%	105
04	93	96,9%	0	0,0%	3	3,1%	0	0,0%	96
05	56	57,7%	0	0,0%	0	0,0%	41	42,3%	97
06	72	75,0%	16	16,7%	0	0,0%	8	8,3%	96
07	79	92,9%	0	0,0%	6	7,1%	0	0,0%	85
08	100	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	100
09	82	83,7%	0	0,0%	4	4,1%	12	12,2%	98
10	19	20,9%	70	76,9%	2	2,2%	0	0,0%	91
11	95	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	95
12	81	96,4%	0	0,0%	3	3,6%	0	0,0%	84
13	101	96,2%	0	0,0%	4	3,8%	0	0,0%	105
14	91	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	91
15	79	92,9%	0	0,0%	2	2,4%	4	4,7%	85
16	88	96,7%	0	0,0%	0	0,0%	3	3,3%	91
<b>GESAMT</b>	<b>1.300</b>	<b>84,7%</b>	<b>136</b>	<b>8,9%</b>	<b>28</b>	<b>1,8%</b>	<b>71</b>	<b>4,6%</b>	<b>1.535</b>

Abbildung 3-4: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet – Teilstichprobe Detailerhebung



## 3.2 Ergebnisse Parkraumauslastungserhebung (Stellplatznachfrage)

### 3.2.1 Parkraumauslastung vormittags und abends

#### 3.2.1.1 Parkraumauslastung Dauerstellplätze vormittags und abends

Die Auslastung der Dauerstellplätze (uneingeschränkt nutzbare Stellplätze) liegt im Durchschnitt der erhobenen Stichprobengebiete des 21. Bezirks bei 71,7 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) bzw. 74,9 % am Abend (20 bis 22 Uhr) – sh. Abbildung 3-5. Eine nach den Stichprobengebieten differenzierte Betrachtung zeigt erwartungsgemäß eine große Bandbreite an Auslastungswerten. Vormittags (vgl. Abbildung 3-6) reicht die Spanne der Auslastungswerte von 39,5 % im Stichprobengebiet 1 (Bruckhausen) bis knapp 100 % in Gebiet 7 (Shuttleworthstraße). Vier Erhebungsgebiete (Gebiete 2, 3, 7 und 11) weisen Auslastungswerte von über 90 % auf und in drei weiteren Gebieten (Gebiete 4, 6 und 13) liegt die Auslastung vormittags bei über 80 %.

Abbildung 3-5: Stellplatzauslastung Dauerstellplätze

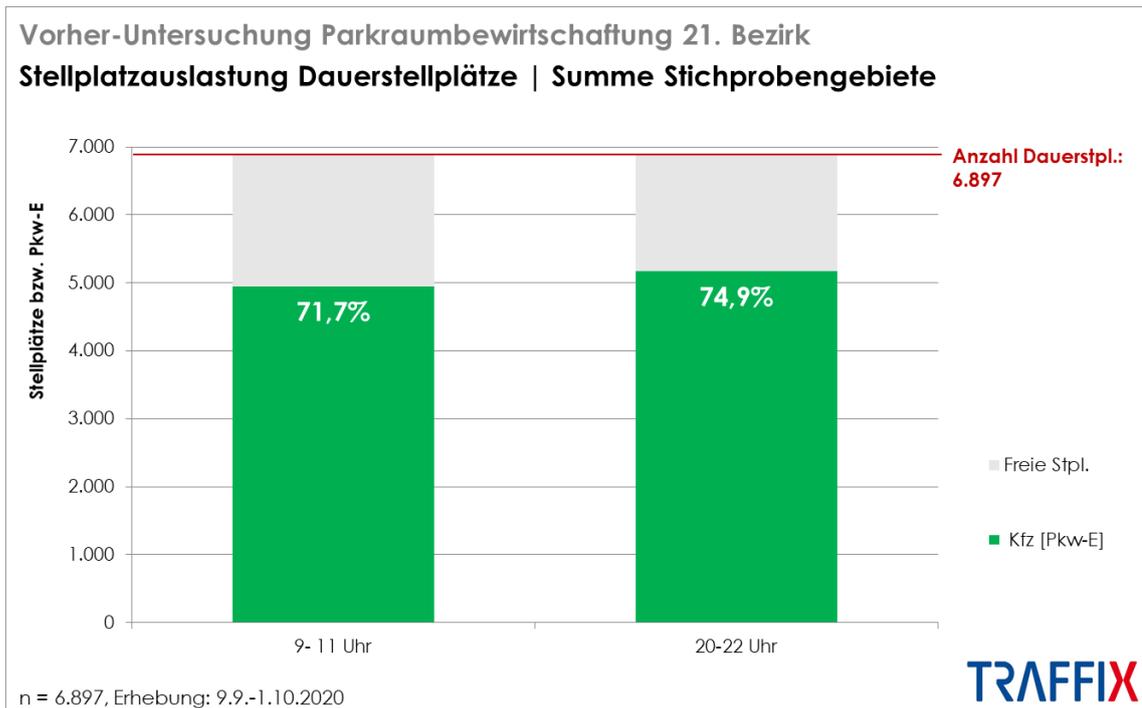
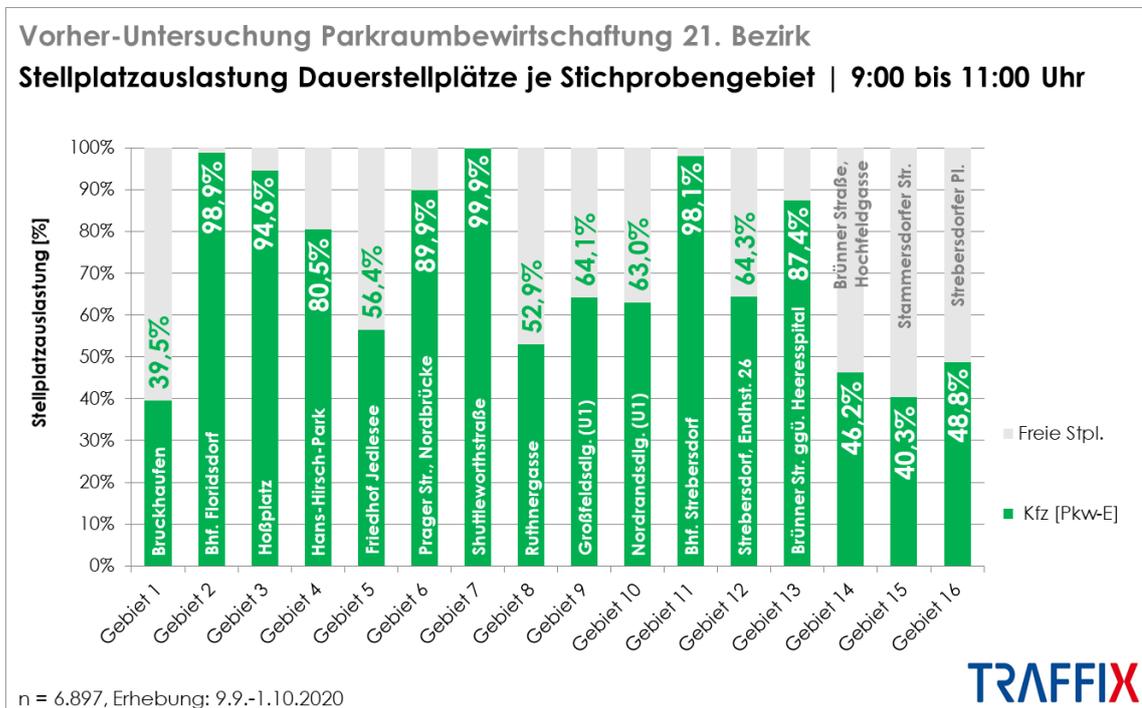


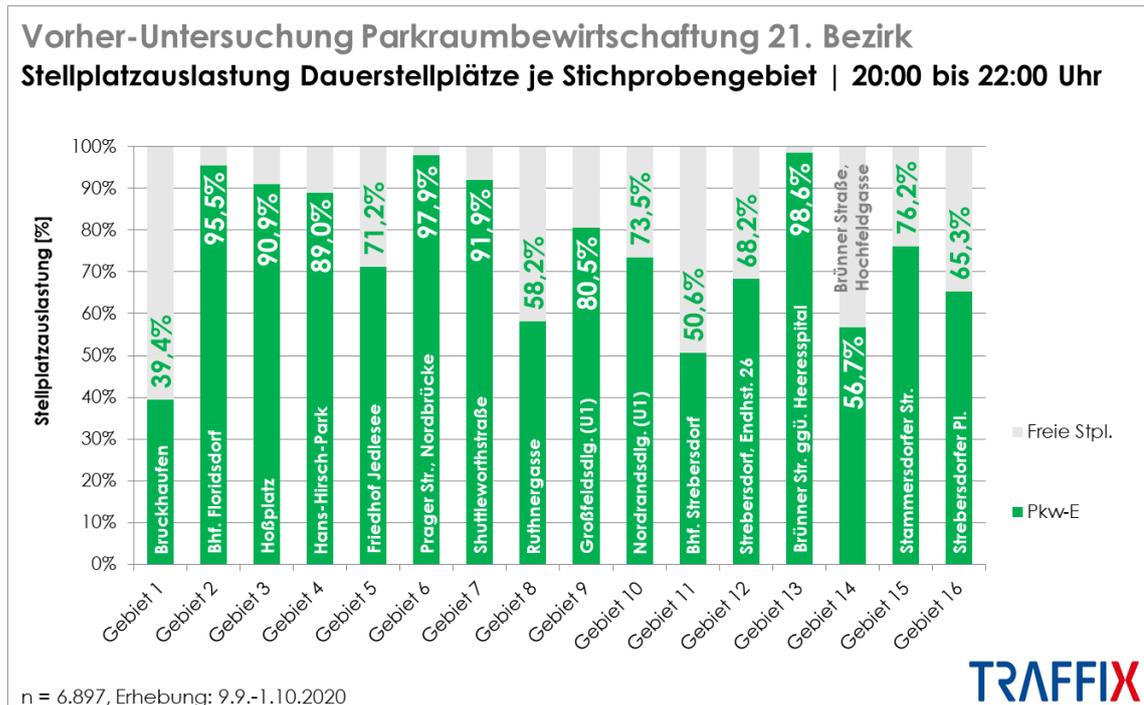
Abbildung 3-6: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 9 bis 11 Uhr



Die niedrigste Auslastung am Abend weist, wie auch am Vormittag, Gebiet 1 mit 39,5 % auf. Den höchsten Auslastungswert erreicht Gebiet 13 mit fast 100 %. Gegenüber dem

Vormittag nimmt die Parkraumauslastung in den meisten Gebieten (teils stark, vgl. z.B. Gebiet 15 Stammersdorfer Straße) zu. Die Ausnahme bilden die am stärksten ausgelasteten Gebiete 2, 3 und 7, in denen die Auslastungen abends jedoch weiterhin bei über 90 % liegen, sowie Gebiet 11 (Bahnhof Strebersdorf), in dem die Auslastung um fast 40 % abnimmt und abends nur noch bei knapp über 50 % liegt.

Abbildung 3-7: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 20 bis 22 Uhr



Die folgenden Karten bieten einen räumlichen Bezug zu den oben dargestellten Grafiken. Abbildung 3-8 und Abbildung 3-9 stellen dabei die unmittelbaren Erhebungsergebnisse am Vormittag (9 bis 11 Uhr) bzw. am Abend (20 bis 22 Uhr) auf Baublockebene dar. Erhobene Baublöcke ohne Dauerstellplätze werden dabei grau schraffiert dargestellt. Abbildung 3-10 und Abbildung 3-11 stellen die mittleren Auslastungswerte je Stichprobengebiet dar.

Abbildung 3-8: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobenbaublock – 9 bis 11 Uhr

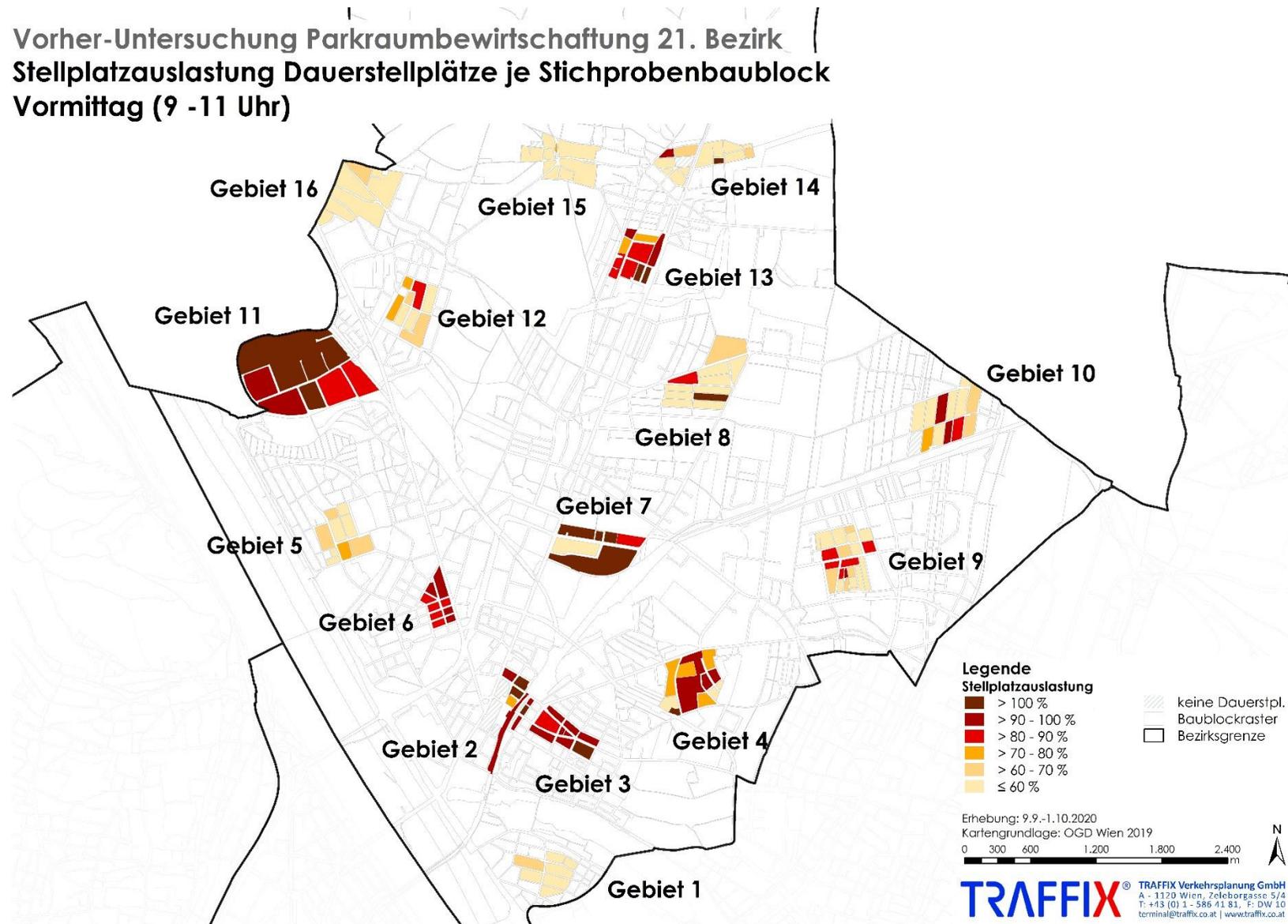


Abbildung 3-9: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobenbaublock – 20 bis 22 Uhr

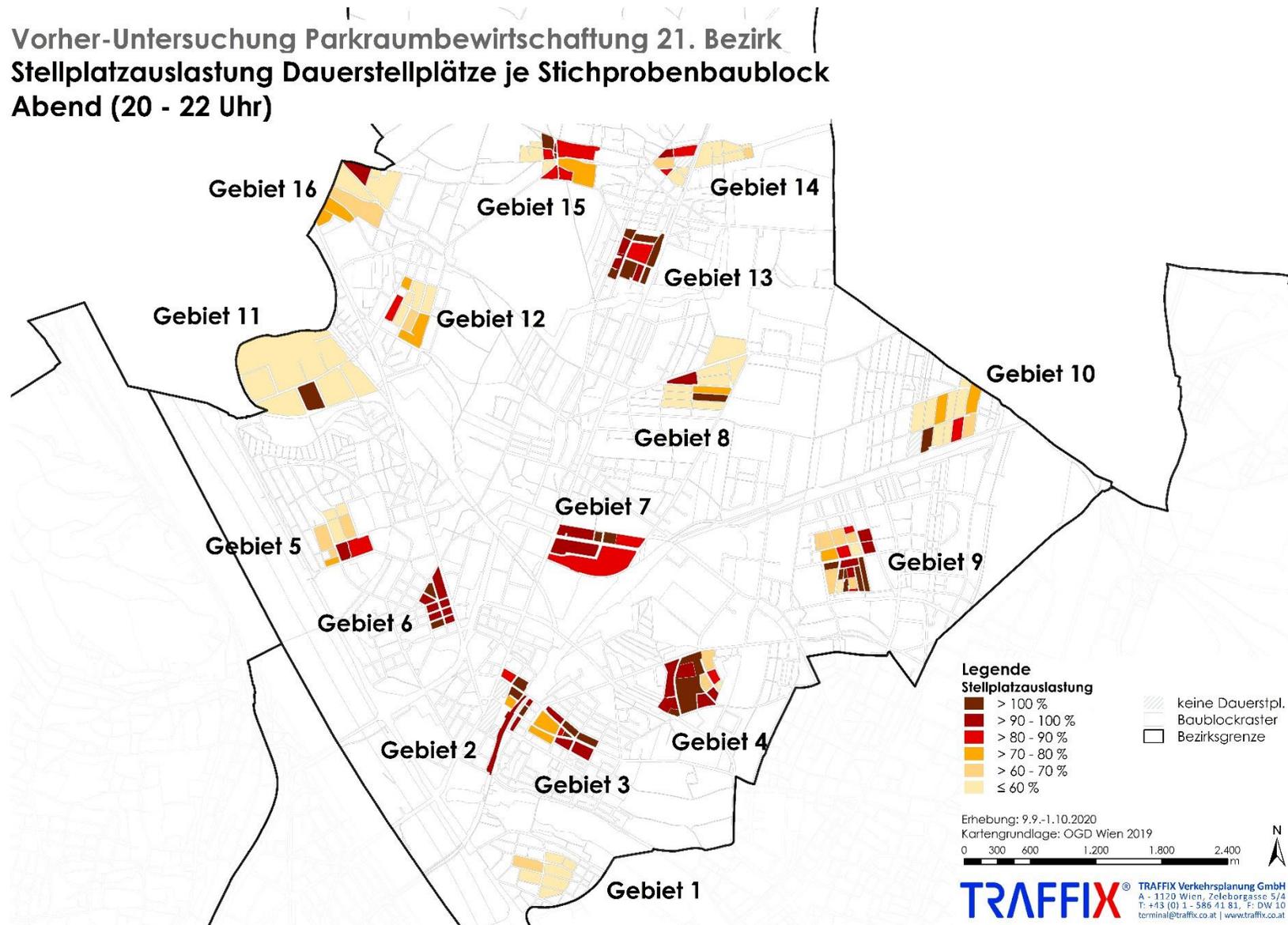


Abbildung 3-10: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 9 bis 11 Uhr

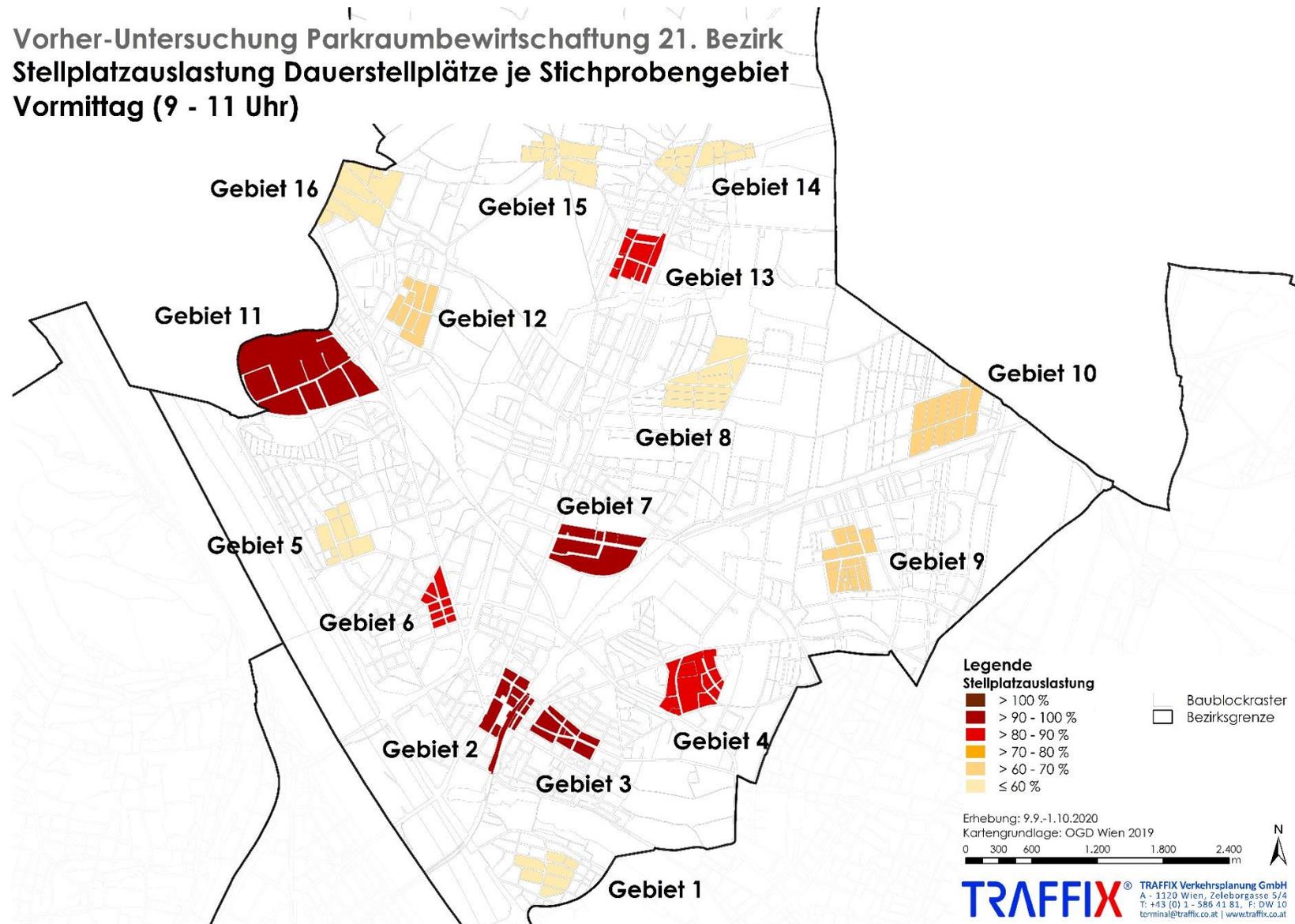
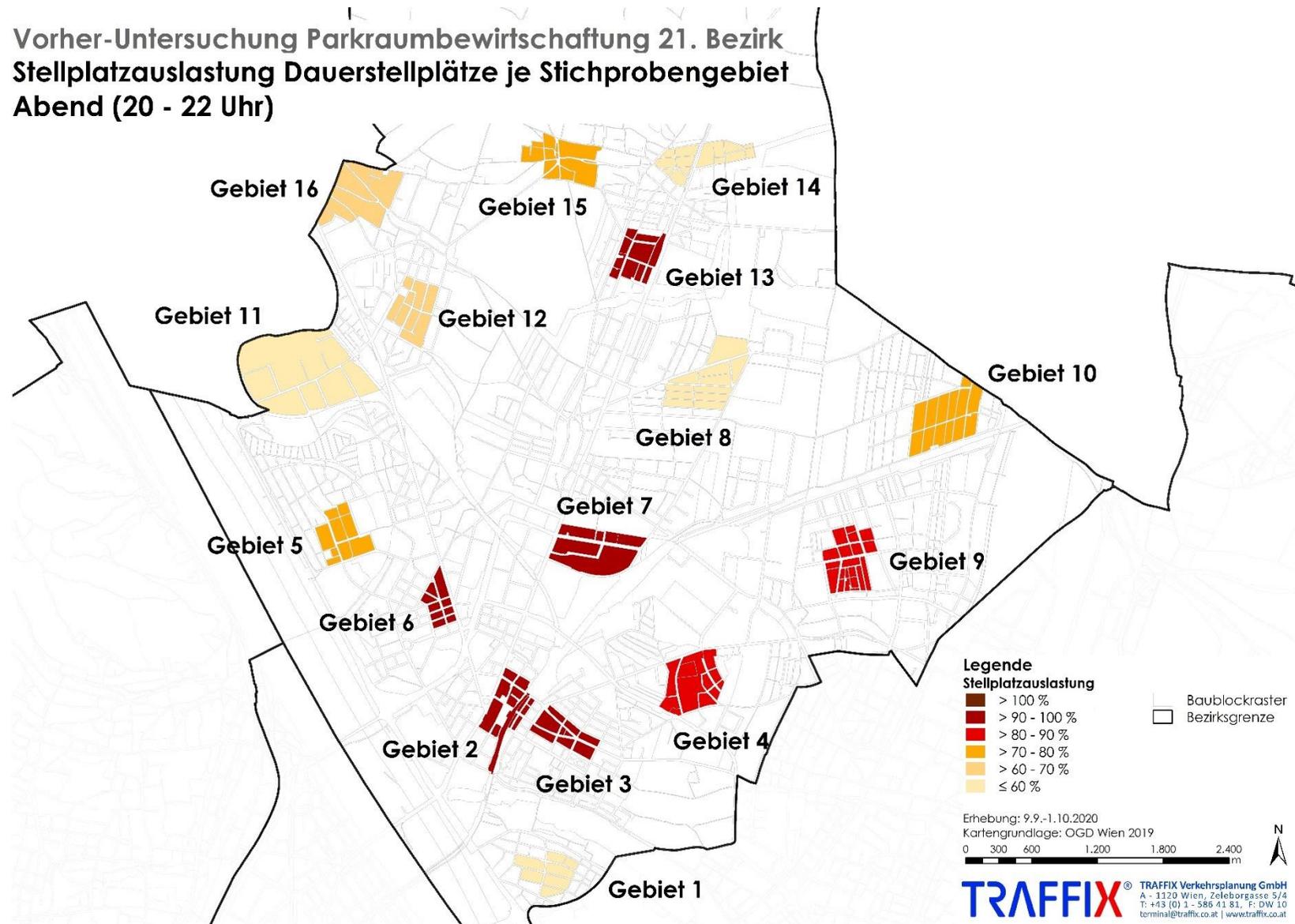


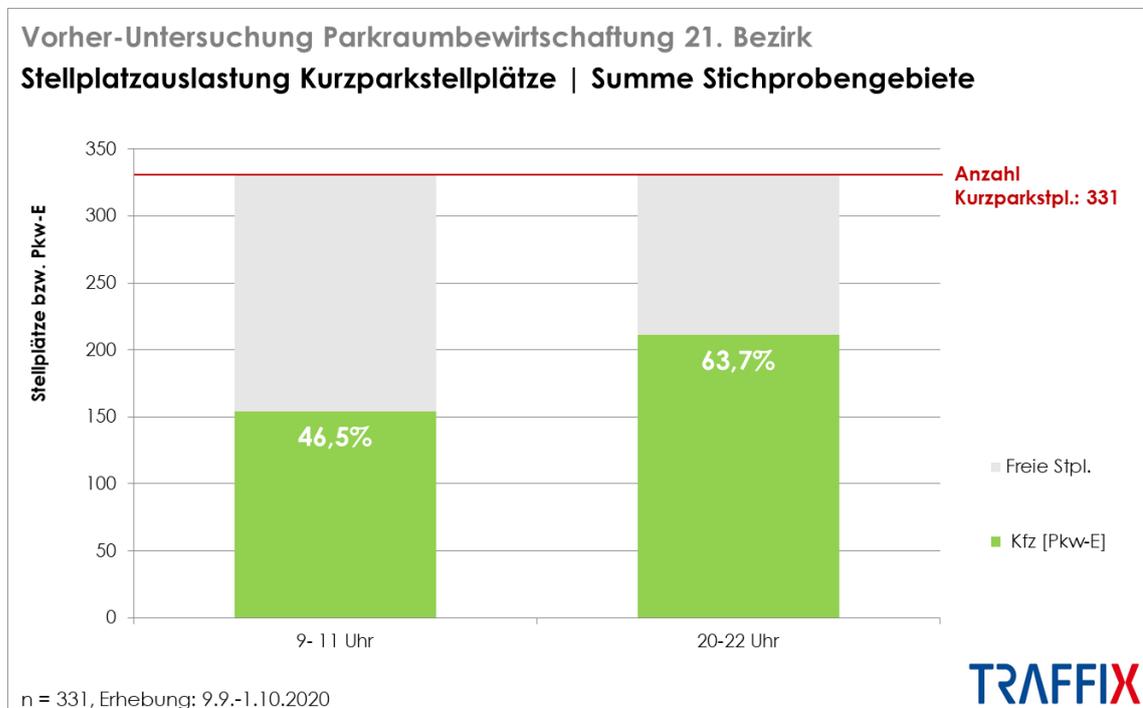
Abbildung 3-11: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 20 bis 22 Uhr



### 3.2.1.2 Parkraumauslastung Kurzparkstellplätze vormittags und abends

Der Großteil der erhobenen Kurzparkstellplätze befindet sich in den Gebieten 2, 3, 6, 10 und 13. Die Auslastung der erhobenen Kurzparkzonen beträgt im Schnitt 46,5 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) und 64 % am Abend (20 bis 22 Uhr), wobei diese Werte aufgrund der relativ kleinen Stichprobe (331 Stellplätze) nur bedingt aussagekräftig sind – sh. Abbildung 3-12. Die höhere Auslastung am Abend erklärt sich in diesem Fall durch die Gültigkeitsdauer der Kurzparkzonen, die abends i.d.R. aufgehoben ist.

Abbildung 3-12: Stellplatzauslastung Kurzparkstellplätze

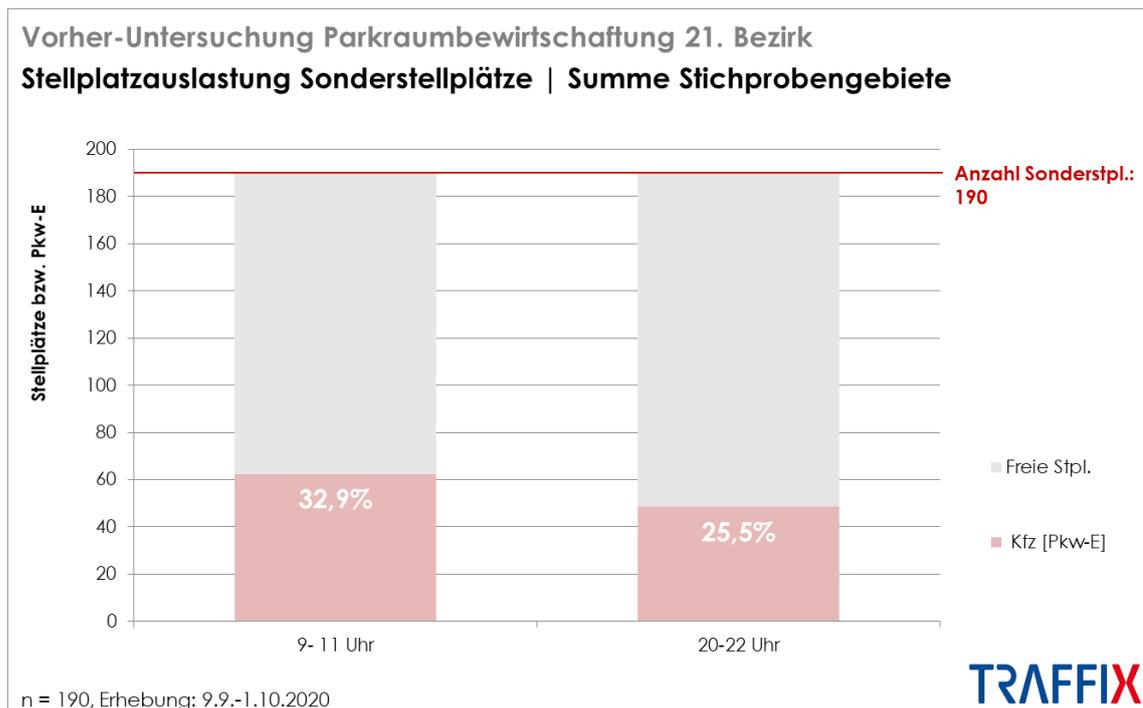


Anmerkung: Zum Zeitpunkt 20 bis 22 Uhr ist die Gültigkeit von Kurzparkzonen i.d.R. aufgehoben, weshalb die entsprechenden Stellplätze hier korrekterweise nicht als Kurzparkstellplätze zu bezeichnen wären. An dieser Stelle erfolgt dennoch eine von den Dauerstellplätzen getrennte Ausweisung. Aufgrund der Tatsache, dass die betreffenden Stellplätze am nächsten Morgen wieder zur Kurzparkzone werden, können diese nicht uneingeschränkt genutzt werden und sind daher auch nicht zu den Dauerstellplätzen zu zählen.

### 3.2.1.3 Parkraumauslastung Sonderstellplätze vormittags und abends

Der Großteil der Sonderstellplätze befindet sich in den Gebieten 2, 3, 9 und 11. Die Auslastung der erhobenen Stellplätze mit Halte- und Parkeinschränkungen beträgt im Schnitt 33 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) und 25,5 % am Abend (20 bis 22 Uhr), wobei diese Werte aufgrund der relativ kleinen Stichprobe (190 Stellplätze) nur bedingt aussagekräftig sind – sh. Abbildung 3-13.

Abbildung 3-13: Stellplatzauslastung Sonderstellplätze



Anmerkung: Zum Zeitpunkt 20 bis 22 Uhr ist die Gültigkeit von Halte-/Parkeinschränkungen teilweise aufgehoben (z.B. Ladezonen), weshalb die entsprechenden Stellplätze hier korrekterweise nicht als Stellplätze mit Halte-/Parkeinschränkungen zu bezeichnen wären. An dieser Stelle erfolgt dennoch eine von den Dauerstellplätzen getrennte Ausweisung. Aufgrund der Tatsache, dass die betreffenden Einschränkungen i.d.R. am nächsten Morgen wieder aktiv werden, können die entsprechenden Stellplätze nicht uneingeschränkt genutzt werden und sind daher auch nicht zu den Dauerstellplätzen zu zählen.

### 3.2.1.4 Falschparker

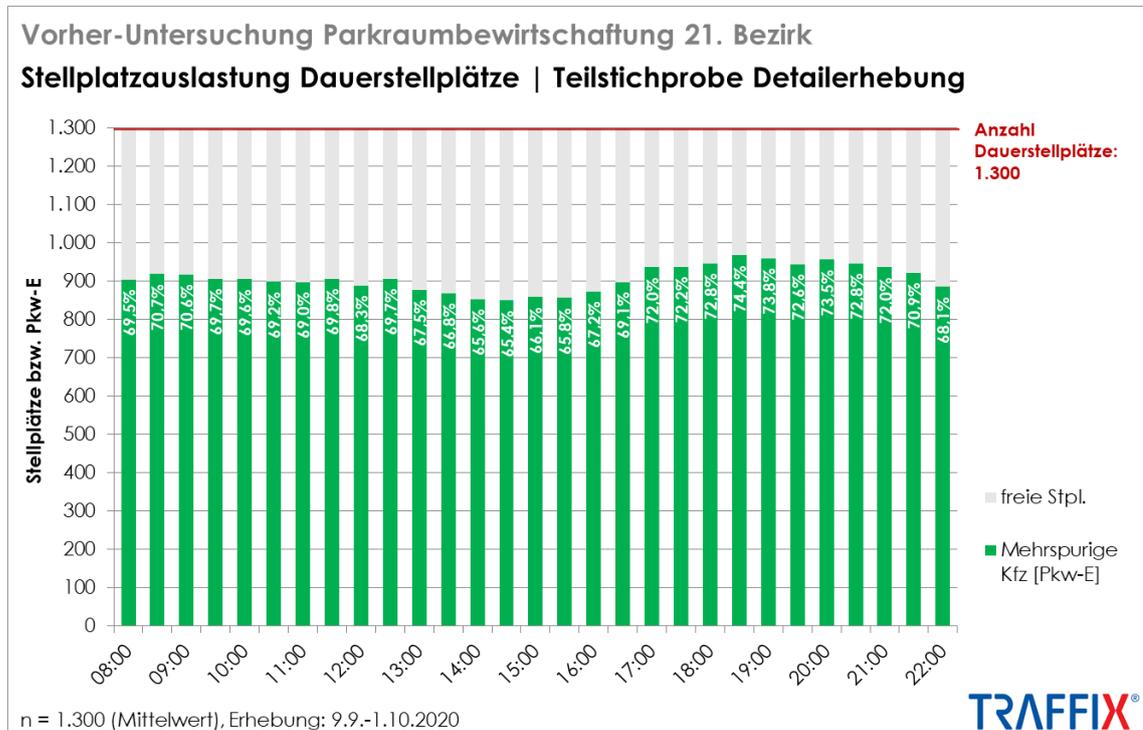
Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Falschparker wegen der von ihnen verursachten Verkehrsbehinderungen und Sichteinschränkungen entsprechend negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben. Der erhobene Falschparker-Anteil liegt im Durchschnitt der Erhebungsgebiete bei ca. 1,4 % der abgestellten Fahrzeuge am Vormittag und ca. 1,1 % am Abend.

## 3.2.2 Tagesganglinien der Parkraumauslastung

Die Tagesganglinie für die Summe der Stichprobengebiete (sh. Abbildung 3-14) zeigt trotz der Inhomogenität der einzelnen Teilgebiete in Summe einen nahezu idealtypischen Verlauf, welcher sowohl eine durch den Zielverkehr (inkl. P+R) bedingte Nachfragespitze

tagsüber als auch eine durch Bewohner bedingte Nachfragespitze abends erkennen lässt. Eine differenzierte Betrachtung der Tagesganglinien einzelner Stichprobengebiete zeigt relativ große Unterschiede zwischen den Gebieten.

Abbildung 3-14: Tagesganglinie Stellplatzauslastung



Im Folgenden werden die Tagesganglinien für vier exemplarisch ausgewählte Teilstichprobengebiete im Einzelnen betrachtet. Detailgebiet 2 (Bereich Bahnhof Floridsdorf) zeigt eine große Bandbreite an Auslastungswerten und weist zwei Spitzen im Tagesgang auf: Eine um 10 Uhr mit 90 % und eine um 16:00 Uhr mit 86 %. Zwischen den beiden Spitzen wird um 15:00 Uhr ein Tiefstwert von 61 % erreicht. Ab 19:30 sinkt die Auslastung auf Werte unter 60 %. Detailgebiet 6 (Bereich Prager Straße, Nordbrücke) zeigt einen konstanteren Tagesgang mit generell sehr hohen Auslastungen. Ab 16:00 Uhr liegen die Auslastungswerte zwischen 90 und 100 % mit einem Spitzenwert um 18:00 Uhr. Der niedrigste Wert tritt mit 85 % um 10:00 und 15:00 Uhr auf. Zwischen 11:00 und 14:30 Uhr liegen die Auslastungswerte fast durchgehend bei über 90 %. Detailgebiet 7 (Bereich Shuttleworthstraße) verhält sich relativ ähnlich wie Gebiet 6 und weist einen weitgehend konstanten Tagesverlauf mit sehr hohen Auslastungen auf. Mit Ausnahme der 22:00 Uhr-Auslastung (83,5 %) liegen diese zwischen 91 % um 15 Uhr und 106 % um 20 Uhr. Auslastungen von 100 % oder knappe Überlastungen des Stellplatzangebots treten zudem um 11:30, von 16:00 bis 18:00 Uhr und von 19:30 bis 21:30 auf. Detailgebiet 13 (Bereich Brünner Straße ggü. Heeresspital) zeichnet ausgeprägte Morgen- und Abendspitzen, zwischen denen um 15:30 Uhr eine

relativ geringe Auslastung von 56 % auftritt. Die Abendspitze wird mit über 98 % um 18:30 Uhr erreicht. Die Morgenspitze der Auslastung mit 89 % tritt bereits um 8:00 Uhr auf.

Abbildung 3-15: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Detailgebiet 2

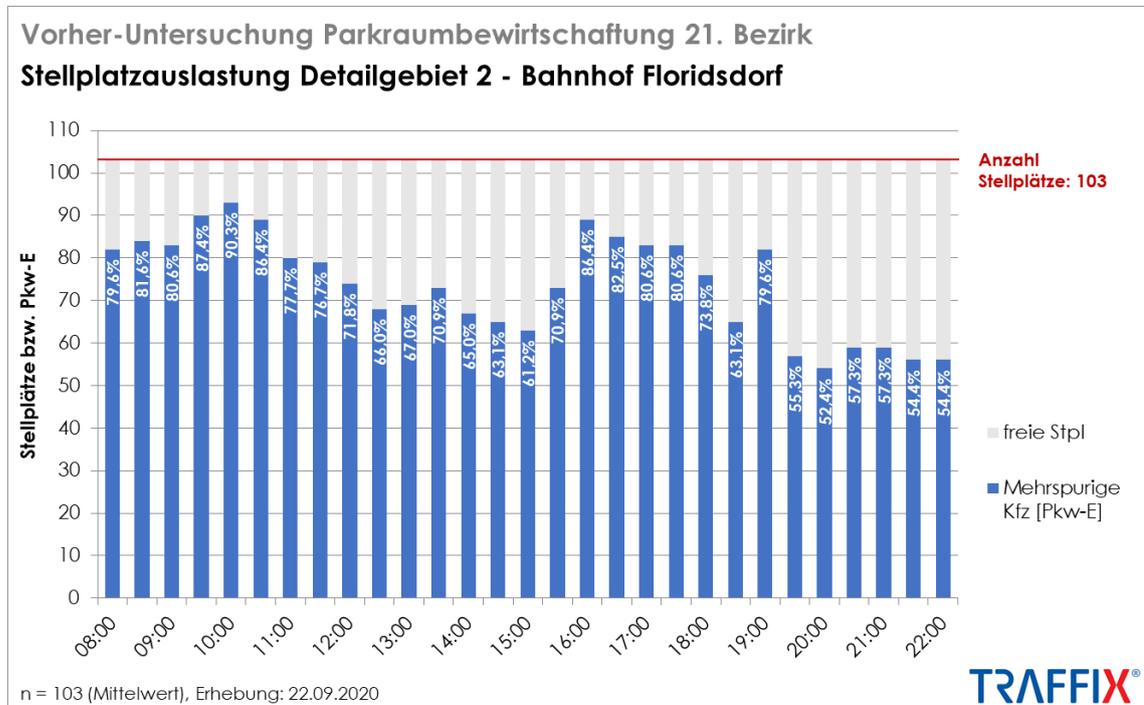


Abbildung 3-16: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Detailgebiet 6

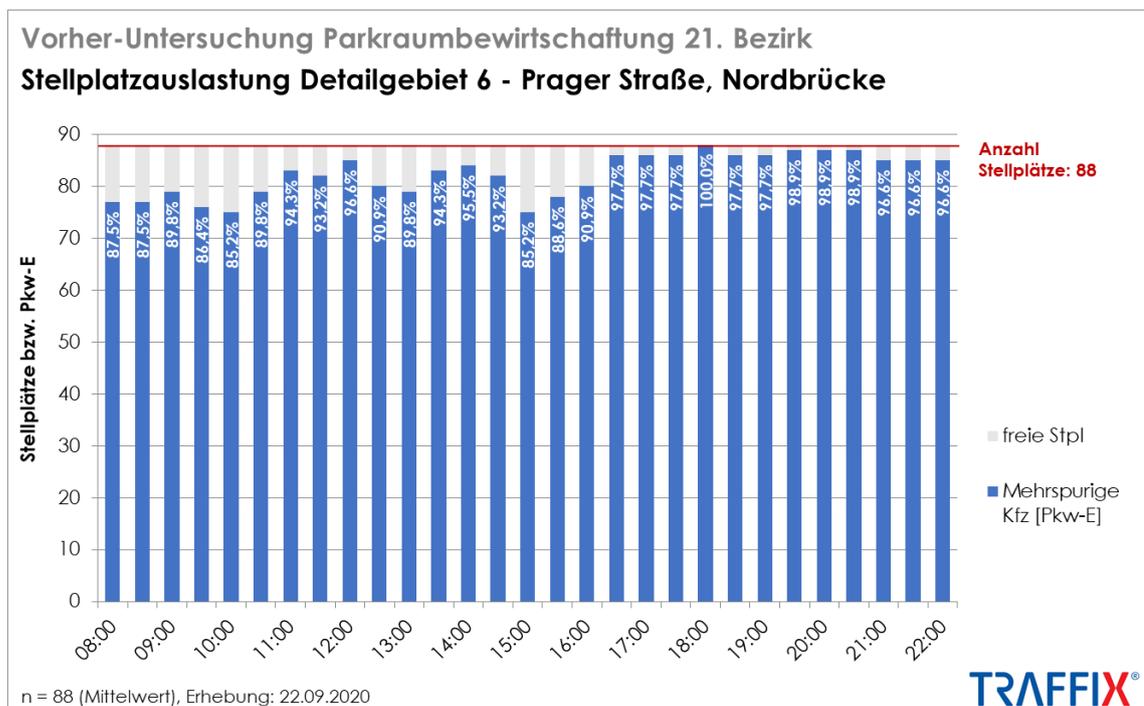


Abbildung 3-17: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Detailgebiet 7

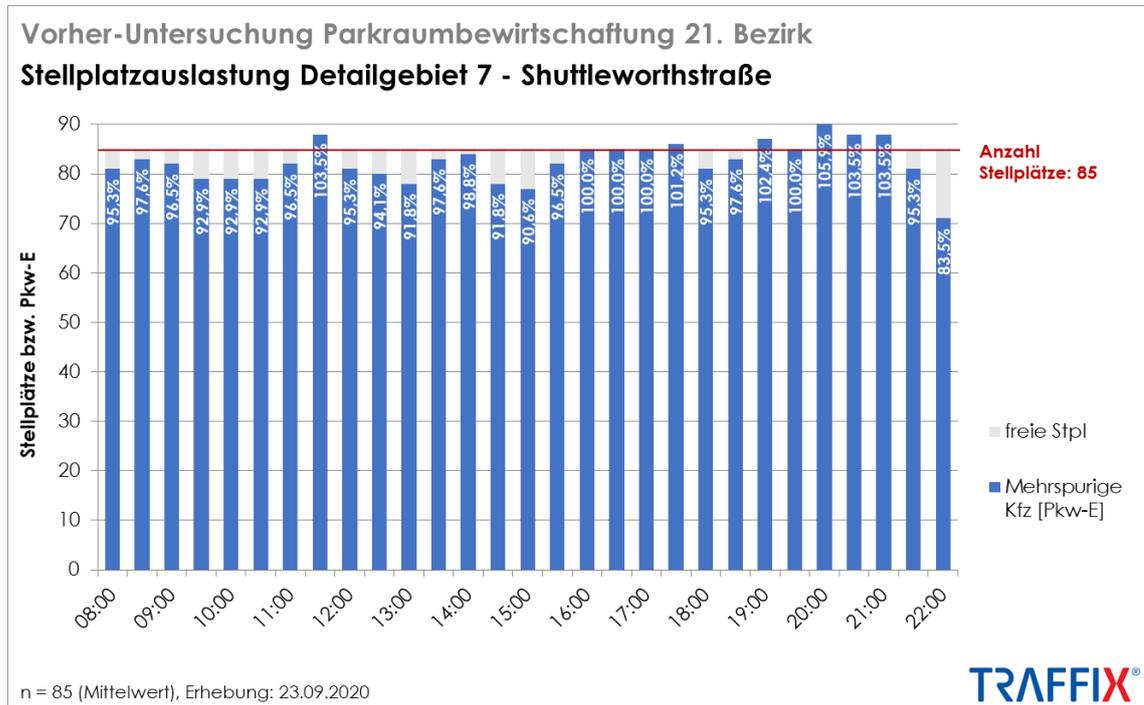
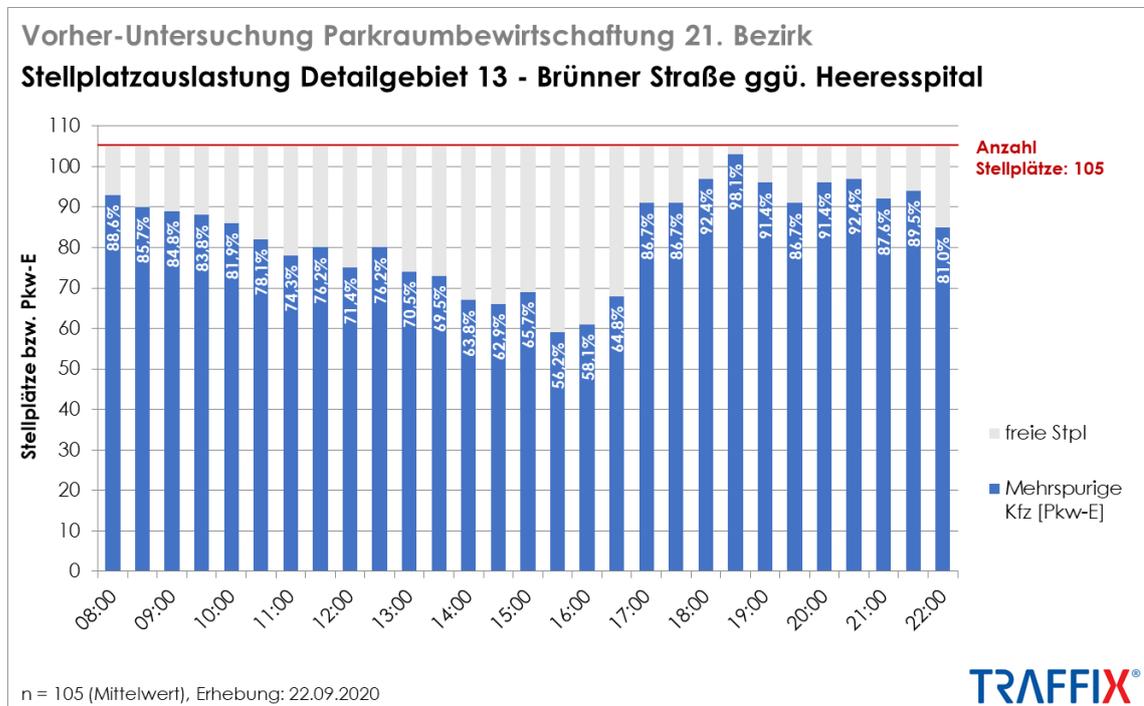


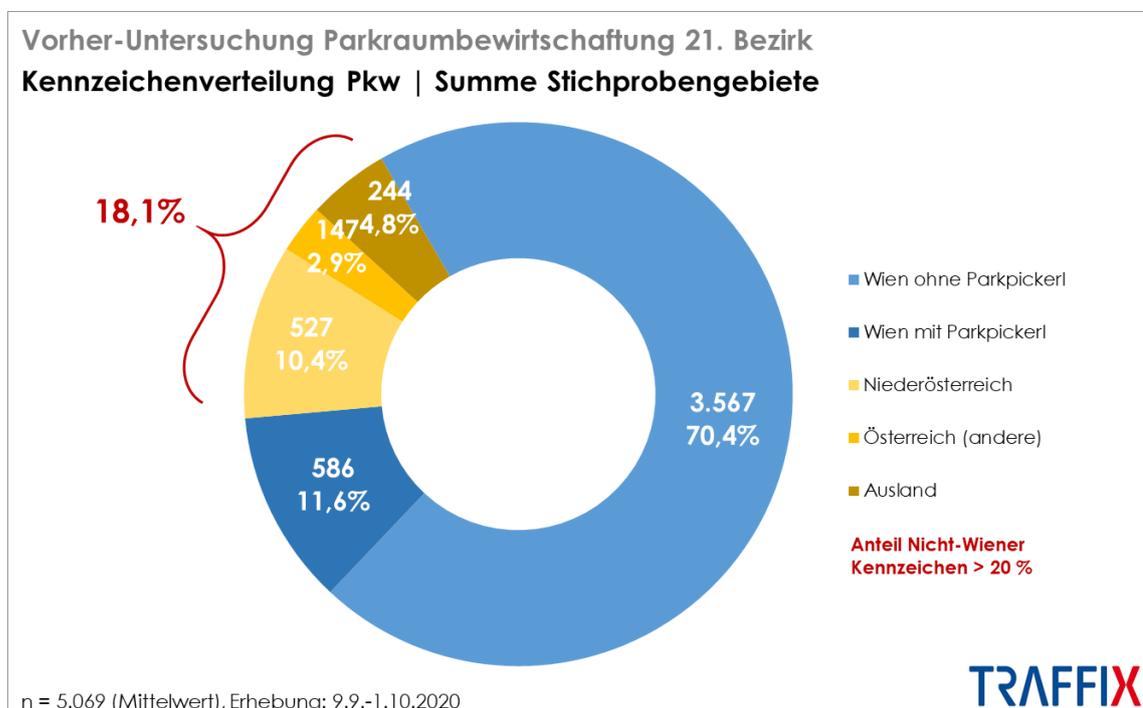
Abbildung 3-18: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Detailgebiet 13



### 3.2.3 Herkunft der Kfz nach Kennzeichen

In Summe über alle Stichprobengebiete ergibt sich ein Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen von ca. 18 %, wobei Pkw mit niederösterreichischem Kennzeichen mit 10 % den größten Anteil ausmachen. Auch wenn dieses über alle Stichprobengebiete summierte Ergebnis aufgrund großer Unterschiede zwischen den einzelnen Teilgebieten nur bedingt aussagekräftig ist, stellt es jedenfalls ein klares Indiz für eine intensive Nutzung des Parkraums sowohl durch Tages- als auch durch Wochenpendler dar.

Abbildung 3-19: Kennzeichenverteilung Pkw



In den folgenden Abbildungen sind die Stichprobengebiete mit einem Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen von über 20 % hervorgehoben. Am Vormittag (9-11 Uhr) trifft dies auf die Gebiete 2, 3, 4, 10 und 11 (Bereiche Bahnhof Floridsdorf, Hoßplatz, Hans-Hirsch-Park, Nordrandsiedlung / U1 und Bahnhof Strebersdorf) zu. Abends sind die Anteile der Nicht-Wiener Kennzeichen tendenziell geringer, es liegen aber immer noch vier Gebiete bei über 20 %.

Abbildung 3-20: Kennzeichenverteilung Pkw – 9:00-11:00 Uhr

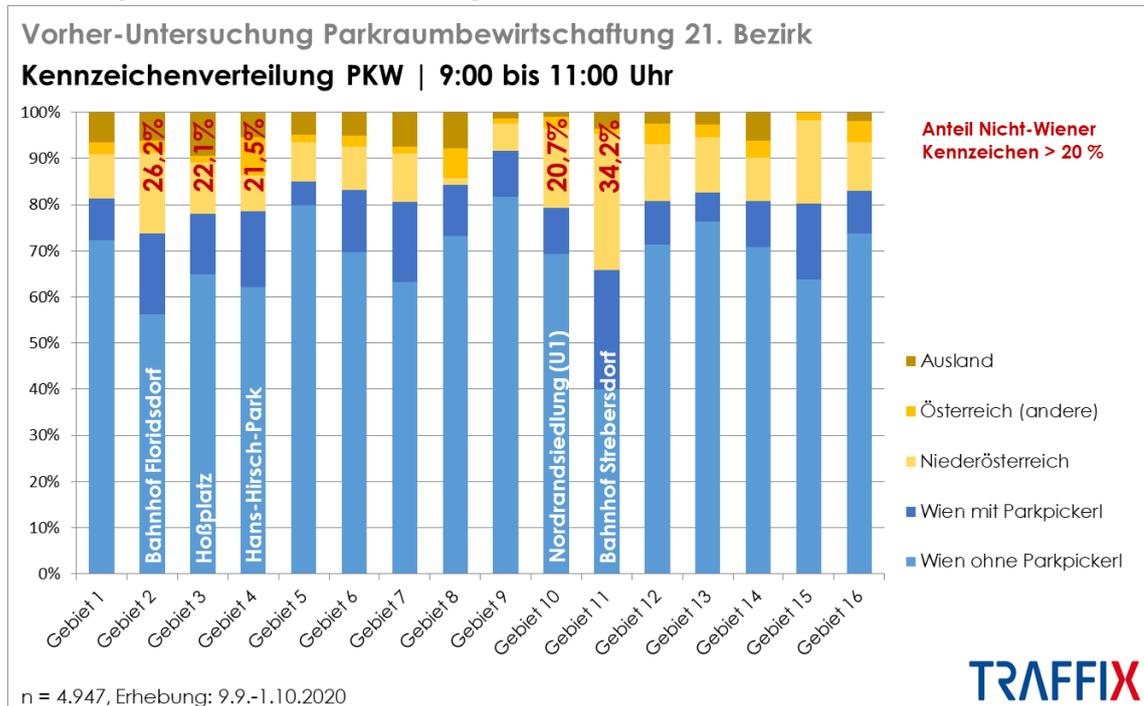
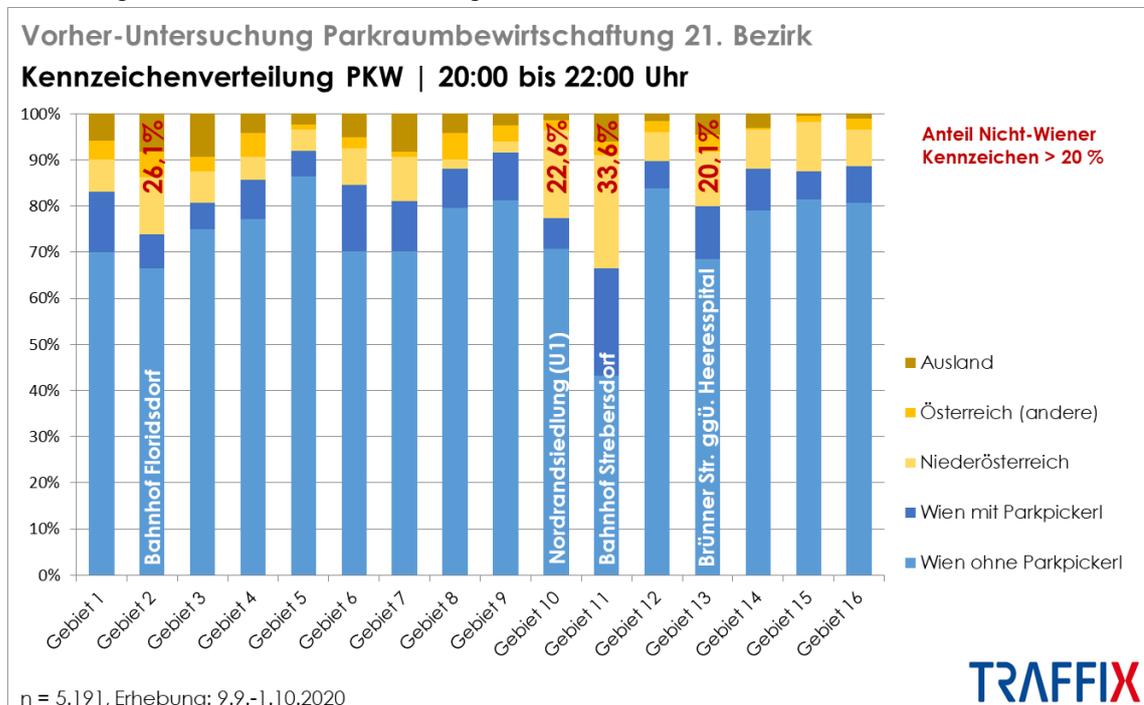


Abbildung 3-21: Kennzeichenverteilung Pkw – 20:00-22:00 Uhr



### 3.2.4 Umschlagshäufigkeit und Parkdauer

#### 3.2.4.1 Umschlagshäufigkeit

Die mittlere Umschlagshäufigkeit der uneingeschränkt nutzbaren Dauerstellplätze liegt bei 2,0 (was bedeutet, dass ein Stellplatz während des 14-stündigen Erhebungszeitraums im Durchschnitt von 2 Fahrzeugen belegt war). Die Umschlagshäufigkeit der Kurzparkstellplätze liegt bei 2,1 und jene der Sonderstellplätze bei 1,5 Parkvorgängen je Stellplatz.

Tabelle 3-3: Mittlere Umschlagshäufigkeit je Stellplatzkategorie

Stellplatzkategorie	Anzahl Parkvorgänge	Stellplatzangebot	Umschlagshäufigkeit
Dauerstellplätze	2.597	1.300	2,0
Kurzparkstellplätze	288	136	2,1
Sonderstellplätze	43	28	1,5

#### 3.2.4.2 Parkdauer

Die mittlere Parkdauer in den erhobenen Stichprobengebieten liegt bei 8 Stunden und 19 Minuten. Im Vergleich zwischen den einzelnen Teilgebieten zeigen sich durchaus deutliche Unterschiede, beispielsweise liegt Gebiet 11 (Bereich Bahnhof Strebersdorf) mit einer durchschnittlichen Parkdauer von 12 Stunden und 21 Minuten weit über dem Durchschnitt, während Gebiet 2 (Bereich Bahnhof Floridsdorf) mit 5 Stunden und 33 Minuten deutlich darunter liegt. Bei der Interpretation dieser Unterschiede ist zu bedenken, dass die Stichprobengrößen, heruntergebrochen auf die einzelnen Teilstichprobengebiete der Detailerhebung, teilweise sehr gering werden und die Schwankungsbreiten entsprechen hoch sind. Eine bessere Interpretation der Gesamtsituation ermöglicht die Auswertung der Parkdauerverteilung – sh. Abbildung 3-23. Bezogen auf sämtliche Parkvorgänge während des gesamten Erhebungszeitraums (wobei der Stichprobenumfang wesentlich größer ist als die Anzahl der zu einer konkreten Tageszeit abgestellten Fahrzeuge) zeigt sich, dass knapp ein Drittel aller Parkvorgänge in die Kategorie  $\leq 2$  Stunden fällt. Ca. ein Viertel der Parkvorgänge entfällt auf Langzeitparker mit einer Parkdauer von über 12 Stunden. Der Rest der Parkvorgänge verteilt sich auf die in der Abbildung dargestellten Parkdauer-kategorien zwischen 2 und 12 Stunden. Eine Aufschlüsselung der Parkdauerverteilung zu unterschiedlichen Tageszeiten ist Kapitel 3.2.4.3 zu entnehmen.

Abbildung 3-22: Durchschnittliche Parkdauer je Stichprobengebiet

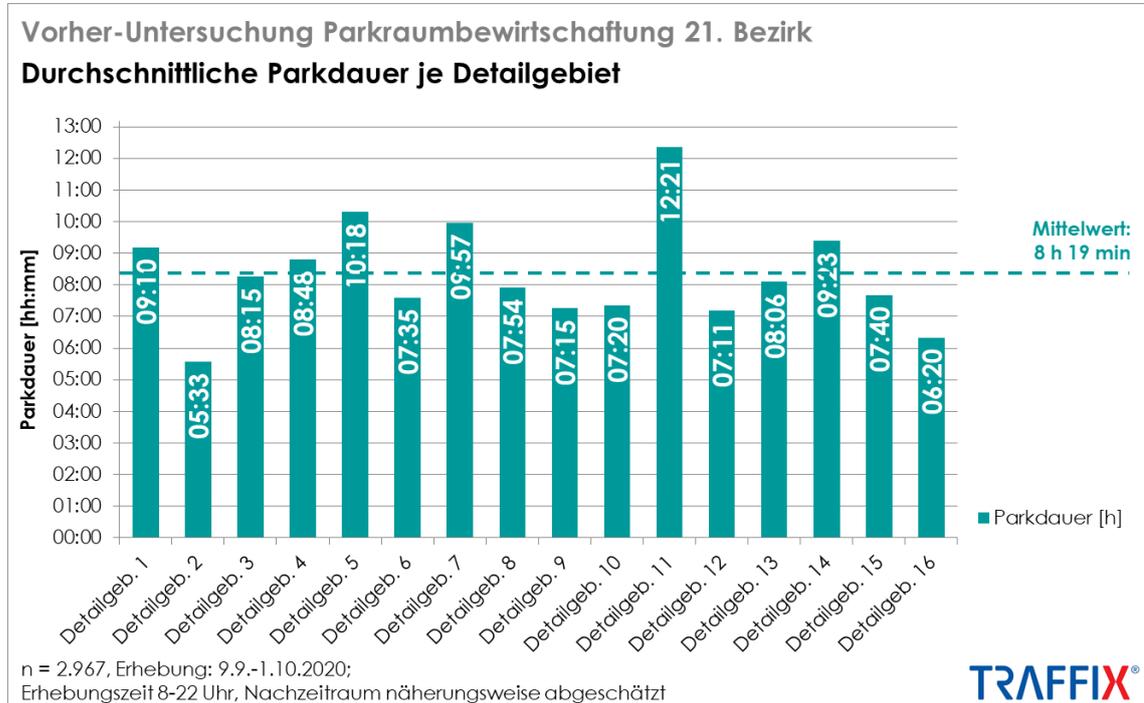
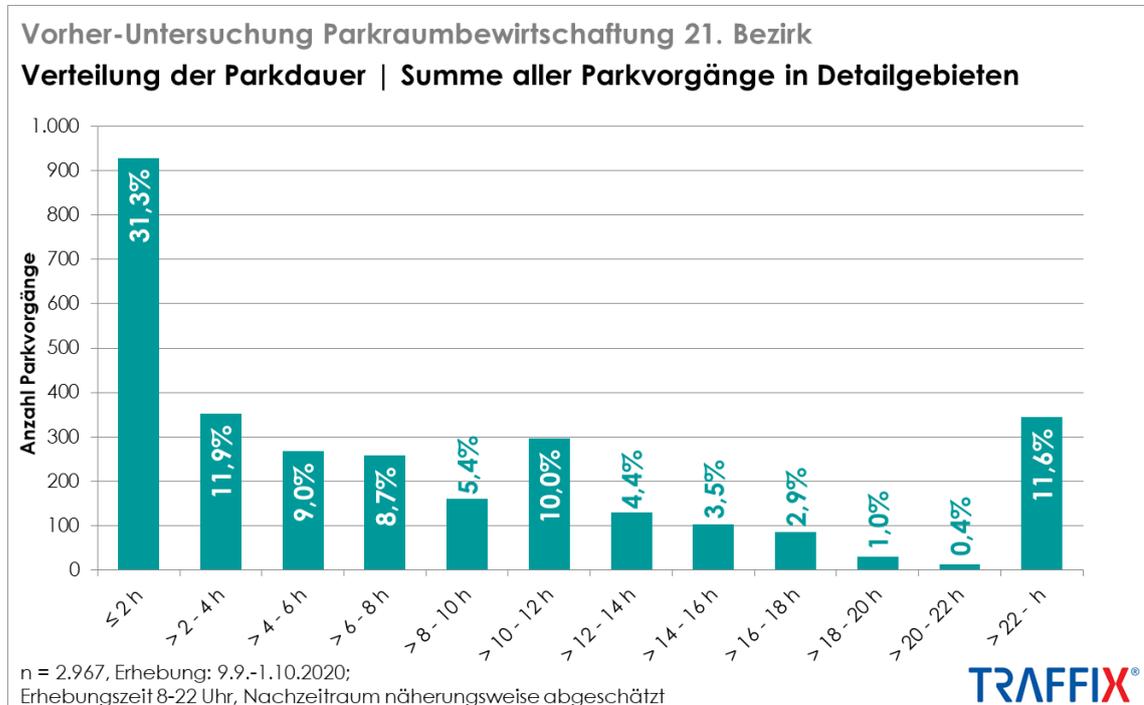


Abbildung 3-23: Parkdauerverteilung – Summe aller Parkvorgänge



### 3.2.4.3 Parkdauer nach Kennzeichenherkunft

Die folgenden Abbildungen (Abbildung 3-24, Abbildung 3-25 und Abbildung 3-26) zeigen die Parkdauerverteilung bezogen auf die zu unterschiedlichen Erhebungszeitpunkten (10, 15 und 21 Uhr) abgestellten Fahrzeuge differenziert nach Kennzeichenherkunft. In Bezug auf den Anteil der Nicht-Wiener Kennzeichen zeigen sich deutliche Unterschiede.

Untertags (10 und 15 Uhr) wird deutlich, dass die höchsten Anteile Nicht-Wiener Kennzeichen einerseits bei den Kurzzeitparken und andererseits in den klassischen Tagespendler-relevanten Kategorien zwischen 6 und 8 Stunden auftreten. Abends (Zeitpunkt 21 Uhr) schlagen hingegen die Nicht-Wiener Wochenpendler bzw. Dauerparker mit einer Parkdauer > 12 Stunden mit einem Anteil von über 20 % stärker durch.

Abbildung 3-24: Parkdauerverteilung Kfz nach Kennzeichenherkunft zum Zeitpunkt 10 Uhr

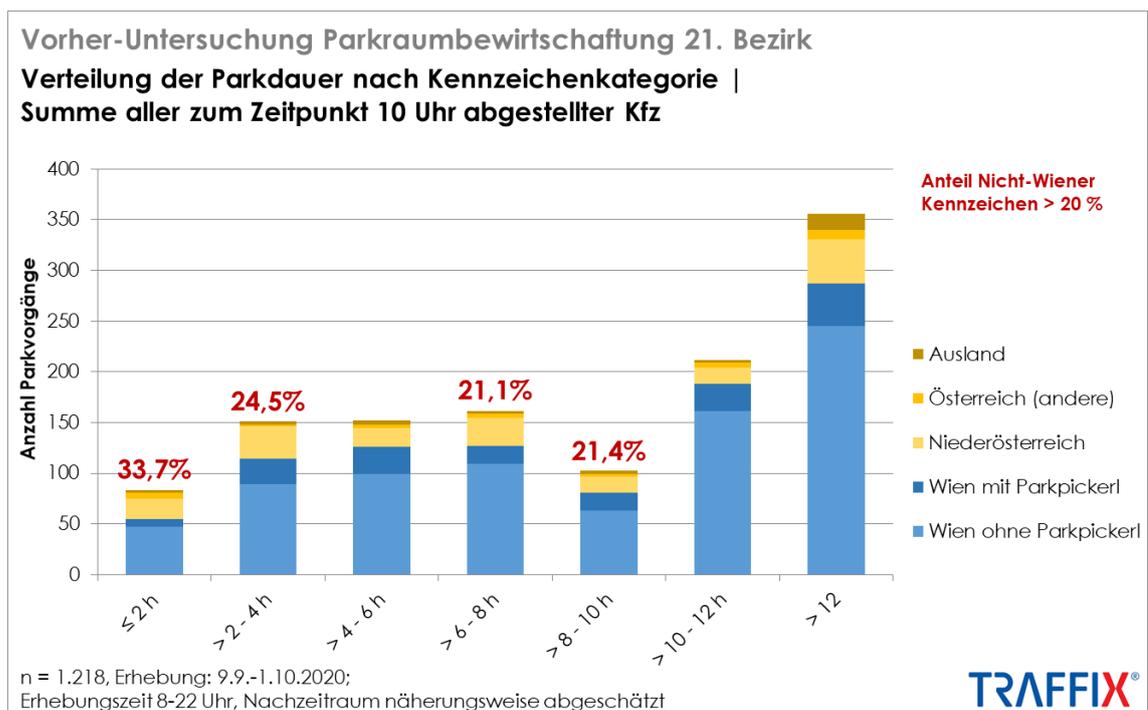


Abbildung 3-25: Parkdauerverteilung Kfz nach Kennzeichenherkunft zum Zeitpunkt 15 Uhr

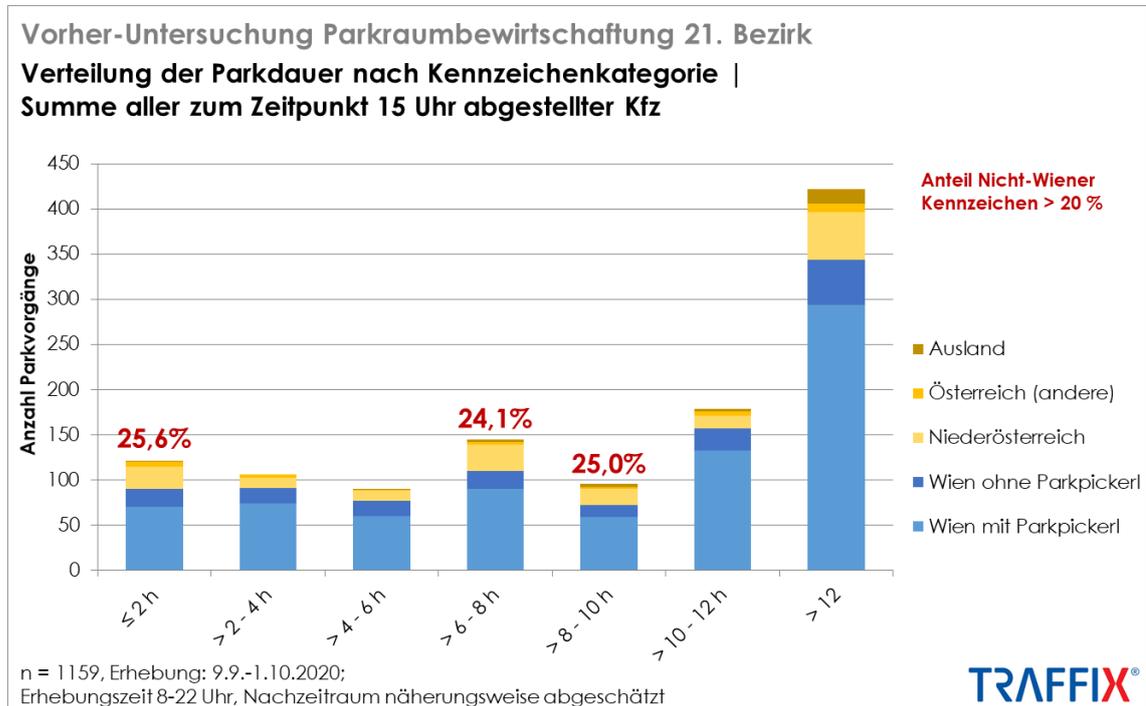
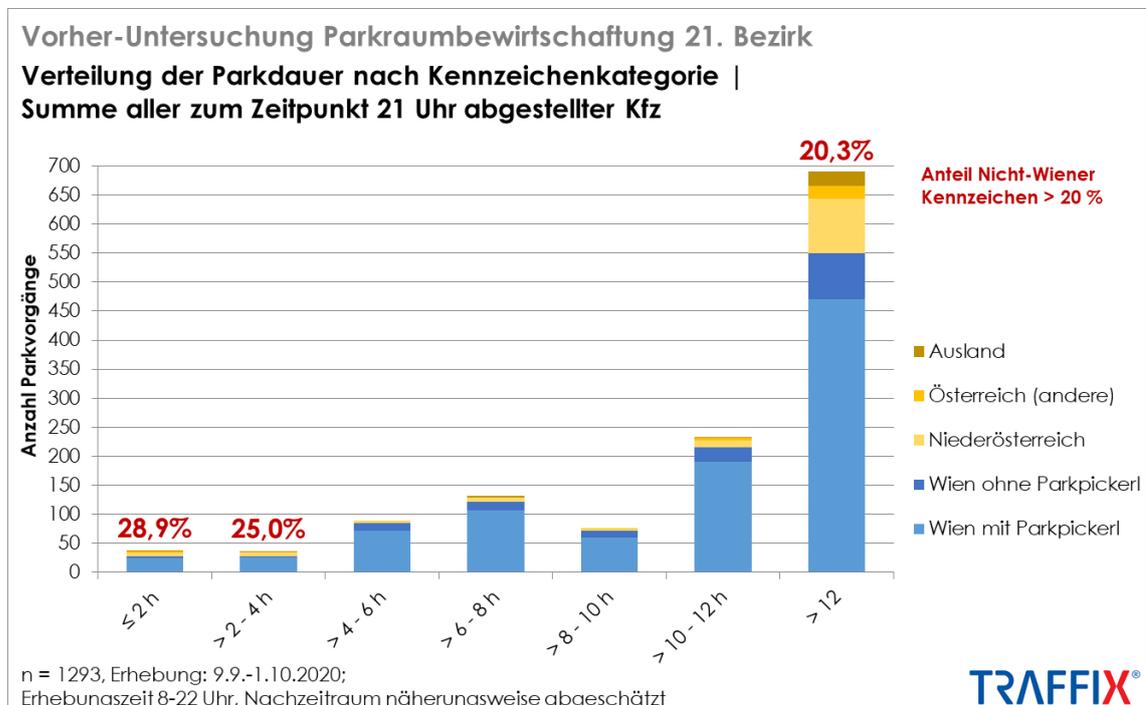


Abbildung 3-26: Parkdauerverteilung Kfz nach Kennzeichenherkunft zum Zeitpunkt 21 Uhr



## 4 HOCHRECHNUNG PARKRAUMAUSLASTUNG GESAMTBEZIRK

Auf Basis der durchgeführten Stichprobenerhebungen wurde eine modellhafte Hochrechnung des Stellplatzangebots und der Parkraumauslastung für den gesamten Bezirk erarbeitet. Im Folgenden wird in Ergänzung zur allgemeinen Beschreibung im Methodenteil (vgl. Methodenteil, Kapitel 4.1) das bezirksspezifisch entwickelte Hochrechnungsmodell dokumentiert. In Kapitel 4.2 werden die entsprechenden Ergebnisse präsentiert.

### 4.1 Regressionsmodelle Parkraumauslastung

#### 4.1.1 Regressionsmodell Vormittag

Für das Regressionsmodell der Parkraumauslastung am Vormittag (9 bis 11 Uhr) wurden gemäß dem im Methodenteil beschriebenen Verfahren die nachstehend angeführten Einflussvariablen herangezogen:

Tabelle 4-1: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Vormittag

Variable	Erläuterung
AP	... Arbeitsplätze pro km Straßenkante
ÖV	... ÖV-Güteklasse

Das unter Verwendung dieser Variablen implementierte multiple lineare Regressionsmodell weist gemäß Cohen (1988) eine hohe Modellgüte auf. Dafür sind in erster Linie das Bestimmtheitsmaß ( $R^2$  bzw. adjustiertes  $R^2$ ) und die statistische Signifikanz zu betrachten. Das verwendete Modell liefert mit einem  $R^2$  von 0,786 (adj.  $R^2 = 0,754$ ) eine hohe Varianzaufklärung.<sup>2</sup> Weiters leistet das Modell mit  $0,000 < 23,953$  ( $F_{\text{krit}} < F$ ) einen statistisch signifikanten Erklärungsbeitrag.

#### 4.1.2 Regressionsmodell Abend

Für das Regressionsmodell der Parkraumauslastung am Abend (20 bis 22 Uhr) wurden gemäß dem im Methodenteil beschriebenen Verfahren die nachstehend angeführten Einflussvariablen herangezogen:

---

<sup>2</sup> gemäß Cohen (1988): hohe Varianzaufklärung ab  $R^2$  bzw. adj.  $R^2 > 0,26$

Tabelle 4-2: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Abend

Variable	Erläuterung
EW	... EinwohnerInnen pro km Straßenkante
Gebäude	...Gebäudealter: Anteil Gebäude bis 1960

Das unter Verwendung dieser Variablen implementierte multiple lineare Regressionsmodell weist gemäß Cohen (1988) eine hohe Modellgüte auf. Dafür sind in erster Linie das Bestimmtheitsmaß ( $R^2$  bzw. adjustiertes  $R^2$ ) und die statistische Signifikanz zu betrachten. Das verwendete Modell liefert mit einem  $R^2$  von 0,608 (adj.  $R^2 = 0,548$ ) eine hohe Varianzaufklärung.<sup>3</sup> Weiters leistet das Modell mit  $0,002 < 10,078$  ( $F_{krit} < F$ ) einen statistisch signifikanten Erklärungsbeitrag.

## 4.2 Ergebnisse der Hochrechnung

### 4.2.1 Hochrechnung des Stellplatzangebots

Die folgenden Tabellen fassen die Hochrechnungsergebnisse für den gesamten Bezirk zusammen. Demnach stehen im öffentlichen Straßenraum des 21. Bezirks insgesamt ca. 64.180 uneingeschränkt nutzbare Dauerstellplätze zur Verfügung. Weiters gibt es insgesamt rund 960 ausgeschilderte Kurzparkstellplätze sowie ca. 1.770 Sonderstellplätze (z.B. Ladezonen, Behindertenstellplätze, Taxistandplätze etc.). Unter zusätzlicher Berücksichtigung von ca. 1.720 während des Erhebungszeitraums temporär nicht verfügbarer Stellplätze ergibt sich in Summe eine theoretische Gesamtzahl von ca. 68.630 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum des 21. Bezirks.

Tabelle 4-3: Hochrechnung Stellplatzangebot 21. Bezirk Gesamt

* Werte gerundet Stellplatzkategorie	Durchschnittliche Anzahl an Stpl. pro km Straßenkante	Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum [Anzahl Stellplätze]	
		Stichprobe Erhebung	Hochrechnung 21. Bezirk
Dauerstellplätze	75,082	6.897	64.180
Kurzparkstellplätze	138,494	331	960
Sonderstellplätze		190	1.770
Temp. nicht verfügbare Stpl.		185	1.720
<b>SUMME</b>		<b>7.603</b>	<b>68.630</b>

<sup>3</sup> gemäß Cohen (1988): hohe Varianzaufklärung ab  $R^2$  bzw. adj.  $R^2 > 0,26$

## 4.2.2 Hochrechnung der Stellplatznachfrage

Die hochgerechnete durchschnittliche Parkraumauslastung der Dauerstellplätze im 21. Bezirk liegt am Vormittag (9 bis 11 Uhr) bei rund 58 % und am Abend bei ca. 71 %. Da die Durchschnittswerte für den gesamten Bezirk aufgrund der Inhomogenität der verschiedenen Teilbereiche nur bedingt aussagekräftig sind, bieten Abbildung 4-1 und Abbildung 4-2 einen kartographischen Überblick über die räumliche Verteilung der für den Gesamtbezirk hochgerechneten Parkraumauslastung.

Tabelle 4-4: Hochrechnung Parkraumauslastung 21. Bezirk Gesamt

* Werte gerundet	Stellplatzkategorie	Stellplatzangebot [Anzahl Stellplätze]	Ø Parkraumauslastung	Stellplatznachfrage [Pkw-E]
<b>Vormittag (9 - 11 Uhr)</b>	<b>Dauerstellplätze</b>	64.180	<b>58,3%</b>	37.400
	<b>Kurzparkstellplätze*</b>	960	47,0%	450
<b>Abend (20 - 22 Uhr)</b>	<b>Dauerstellplätze</b>	64.180	<b>71,4%</b>	45.800
	<b>Kurzparkstellplätze*</b>	-	-	-

\* Zum Zeitpunkt 20 bis 22 Uhr ist die Gültigkeit von Kurzparkzonen i.d.R. aufgehoben. Da die betreffenden Stellplätze jedoch i.d.R. am nächsten Morgen wieder zur Kurzparkzone werden, können diese nicht uneingeschränkt genutzt werden und sind daher auch nicht zu den Dauerstellplätzen zu zählen. Eine seriöse Hochrechnung für diese Mischform ist mit den verfügbaren Datengrundlagen nicht möglich.

Die räumlich differenzierte Betrachtung zeigt, dass in weiten Teilen der zentraleren Bezirksbereiche sowie insbesondere in den gut im ÖV erschlossenen Gebieten die Auslastung bereits deutlich über dem relevanten Schwellenwert von 80 % liegt. In Teilbereichen werden Auslastungswerte von über 90 % bzw. teilweise sogar über 100 % erreicht.

Hinsichtlich der Interpretation dieser Ergebnisse ist festzuhalten, dass üblicher Weise ab einer Parkraumauslastung von ca. 80 % mit Parkplatzsuchverkehr in nennenswertem Ausmaß zu rechnen ist. Dies liegt einerseits daran, dass die Auslastungswerte je Straßenzug bzw. Baublock kleinräumig stark schwanken können (und somit in einzelnen Bereichen bereits Überlastungen gegeben sind). Andererseits wird das vorhandene Stellplatzangebot in der Praxis i.d.R. insofern ineffizient genutzt, als häufig größere Zwischenräume zwischen abgestellten Fahrzeugen verbleiben. Dadurch kann eine faktische Auslastung des verfügbaren Stellplatzangebots schon bei rechnerischen Auslastungswerten von deutlich unter 100 % gegeben sein.

Abbildung 4-1: Karte Stellplatzauslastung – Hochrechnung Gesamtbezirk auf Baublockebene, gleitender Durchschnitt – 9 bis 11 Uhr

### Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 21. Bezirk Stellplatzauslastung Dauerstellplätze je Baublock (gleitender Durchschnitt\*) Vormittag (9 - 11 Uhr) | Hochrechnung Gesamtbezirk

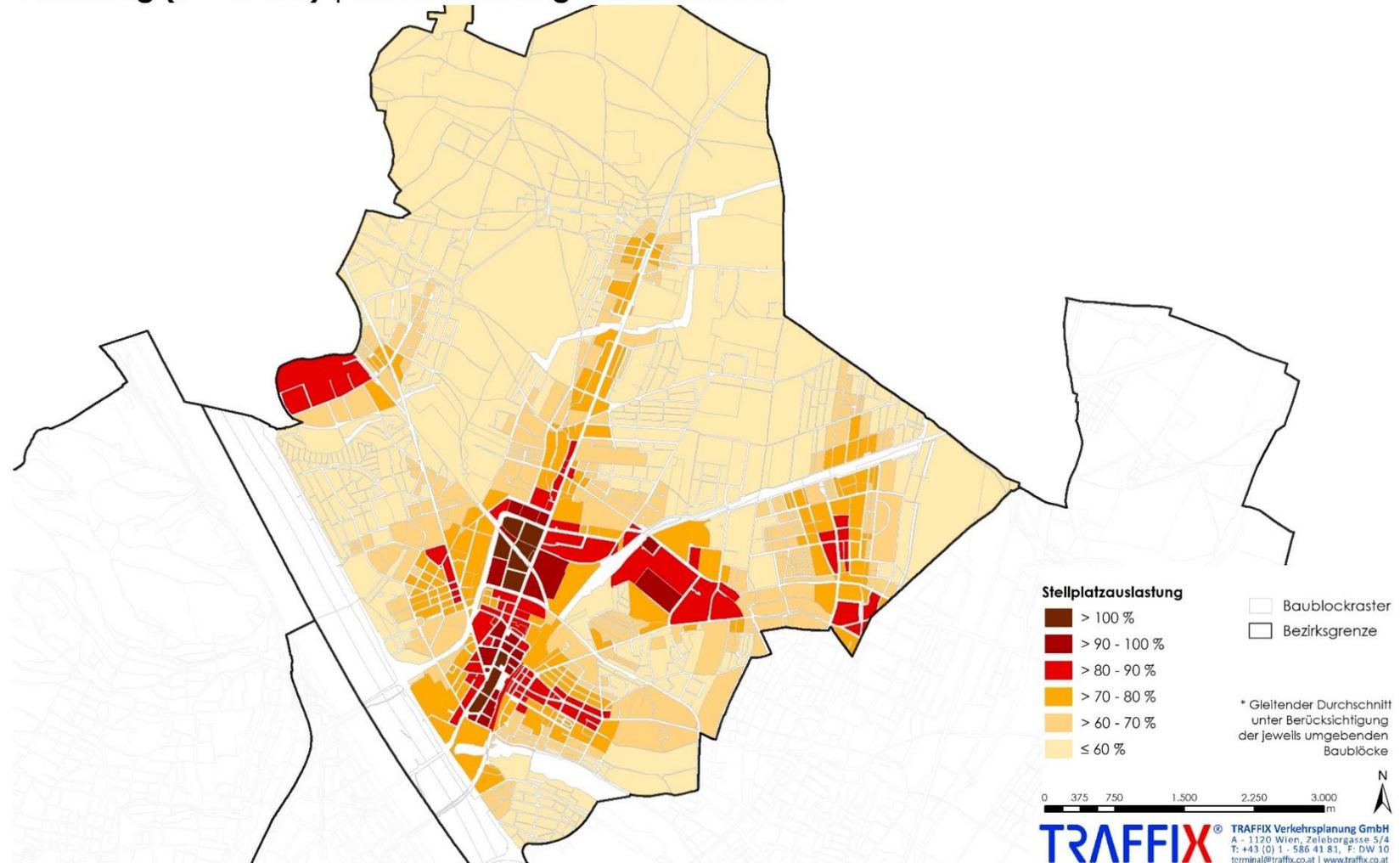
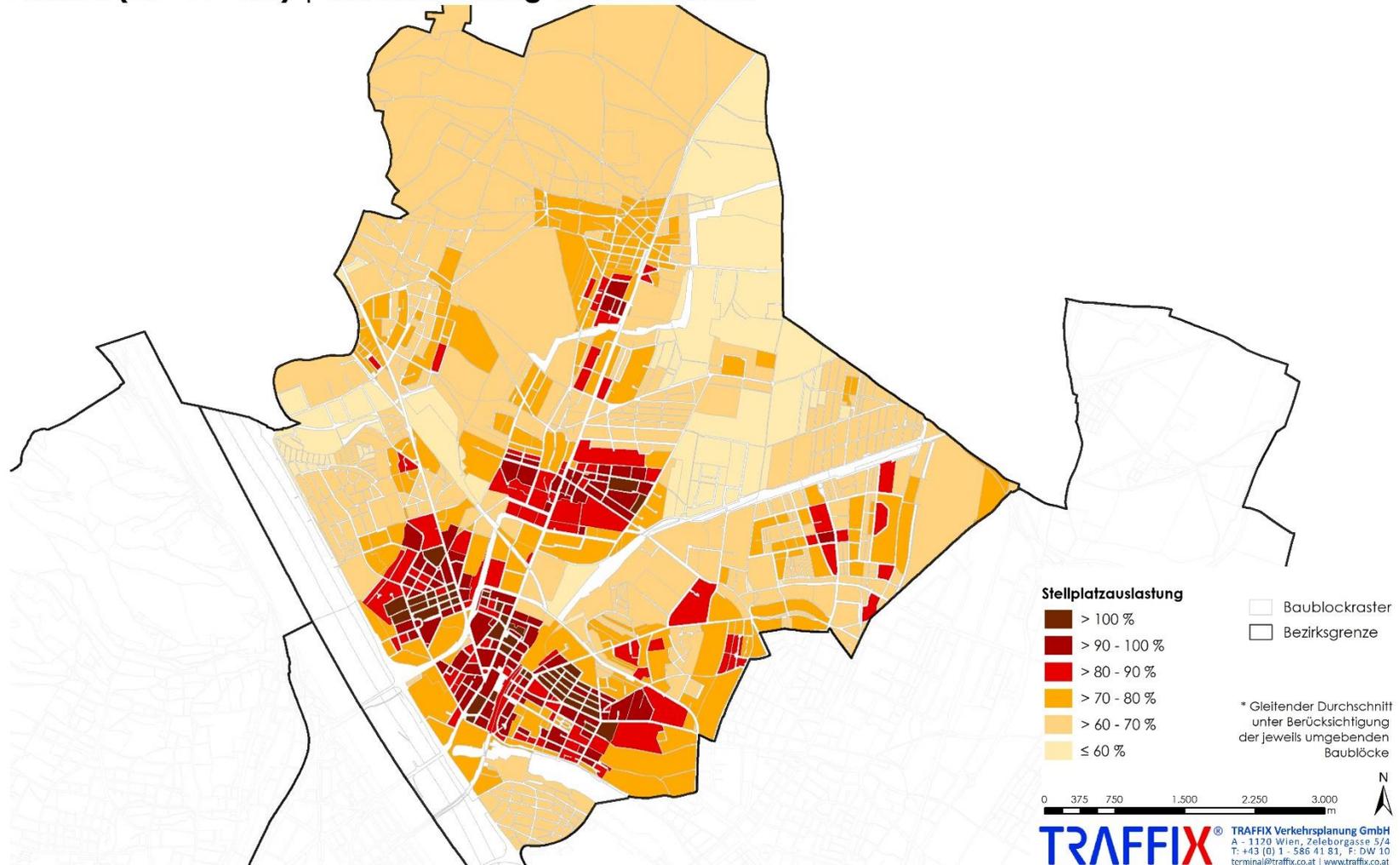


Abbildung 4-2: Karte Stellplatzauslastung – Hochrechnung Gesamtbezirk auf Baublockebene, gleitender Durchschnitt – 20 bis 22 Uhr

### Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 21. Bezirk Stellplatzauslastung Dauerstellplätze je Baublock (gleitender Durchschnitt\*) Abend (20 - 22 Uhr) | Hochrechnung Gesamtbezirk



## 5 MODELLRECHNUNG VERLAGERUNGSWIRKUNGEN

### 5.1 Szenario Einführung Parkpickerl im 21. Bezirk

Auf Basis der modellhaften Abschätzung der Auswirkungen für das Szenario der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im 21. Bezirk (Details sh. Methodenteil Kapitel 5.1) ergeben sich die nachstehend angeführten Wirkungen je Nachfragesegment. Insgesamt wäre auf Bezirksebene für den Bezugszeitpunkt Vormittag (9-11 Uhr) mit einer Netto-reduktion von knapp 13.500 abgestellten Kfz zu rechnen, was einer Netto-reduktion von 36 % entspricht. Umgelegt auf die entsprechende bezirksweite Parkraumauslastung be-deutet dies eine erhebliche Entlastung um 21 Prozentpunkte von ca. 58 auf 37 %.

Tabelle 5-1:       Nettoreduktion abgestellte Kfz bei Einführung der Parkraumbewirtschaftung

Nachfragesegment		Entlastung [Anzahl Kfz] (Bezugszeitpunkt 9-11 Uhr)
Parkdauer	Kenzeichenherkunft	
> 2 -12 h	Wien ohne Parkpickerl	-2.080
	Wien mit Parkpickerl	-3.670
	Niederösterreich	-3.320
	Österreich Sonstige + Ausland	-960
> 12 h	Wien ohne Parkpickerl	-980
	Wien mit Parkpickerl	-1.340
	Niederösterreich	-1.310
	Österreich Sonstige + Ausland	-750
Abschätzung neu induzierte Nachfrage		<b>+940</b>
<b>Nettoreduktion [Kfz]</b>		<b>-13.470</b>
<b>Nettoreduktion [%]</b>		<b>-36 %</b>

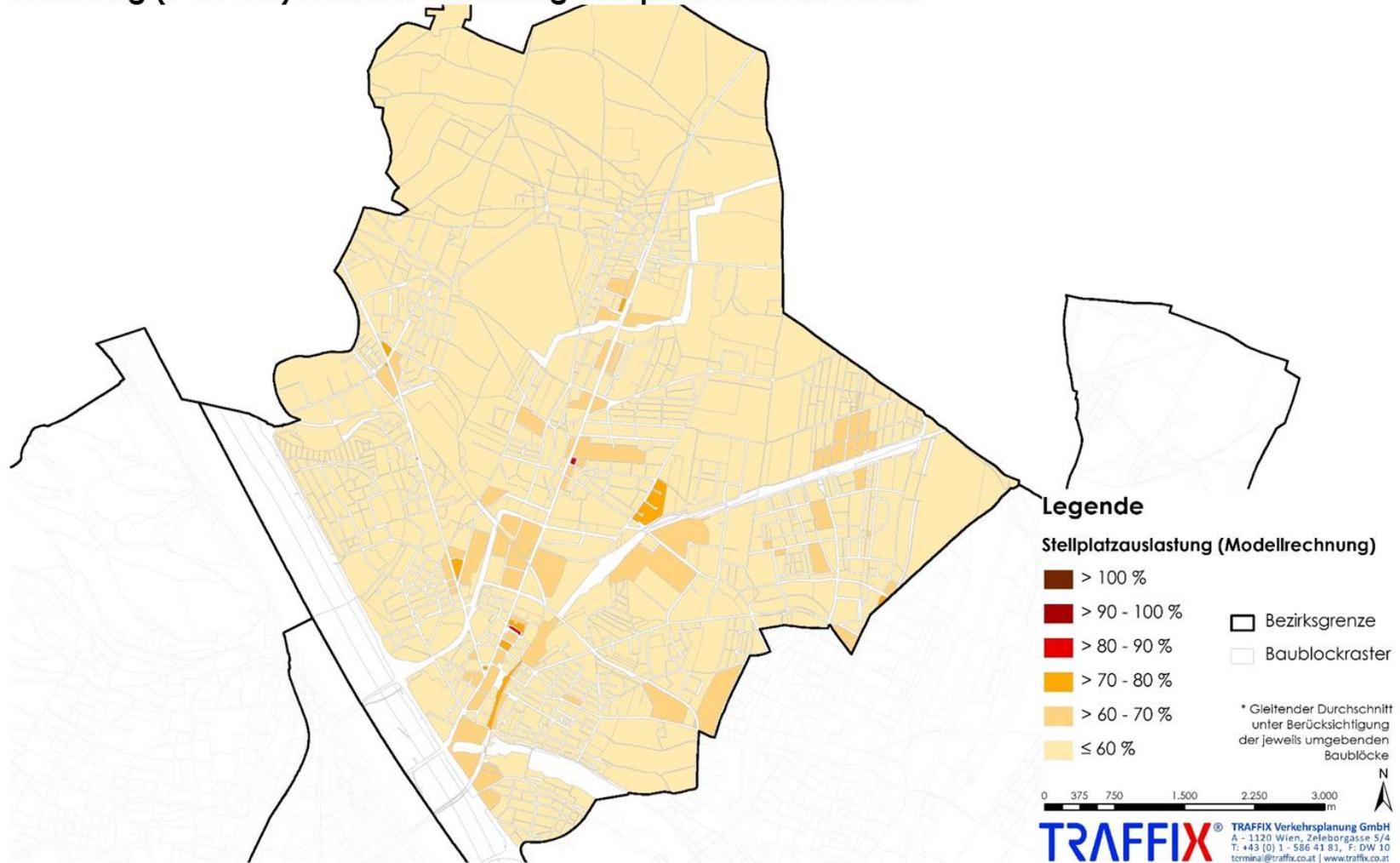
Tabelle 5-2:       Stellplatzauslastung bei Einführung der Parkraumbewirtschaftung

Bestand			Wirkung bei Einführung PRB	
Stellplatz-angebot	Auslastung Vormittag	Stellplatz-nachfrage	Stellplatz-nachfrage	Auslastung Vormittag
64.180	<b>58,3%</b>	37.420	23.950	<b>37,3%</b>

Diese bezirkdurchschnittlichen Werte bedeuten auf Baublockebene betrachtet, dass Auslastungen von über 80 % und damit ein nennenswerter Parkplatzsucherkehr nur noch sehr vereinzelt auftreten würden – de facto wären in allen Bezirksteilen nahezu flächen-deckend Auslastungen von unter 80 % gegeben (sh. Abbildung 5-1).

Abbildung 5-1: Karte Stellplatzauslastung – Szenario Einführung Parkpickerl 21. Bezirk, gleitender Durchschnitt – 9 bis 11 Uhr

### Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 21. Bezirk Stellplatzauslastung Dauerstellplätze je Baublock (gleitender Durchschnitt\*) Vormittag (9-11 Uhr) Szenario Einführung Parkpickerl im 21. Bezirk



## **6 SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN**

### **6.1 Generelle Schlussfolgerungen und Empfehlungen hinsichtlich Einführung einer Parkraumbewirtschaftung**

Generell ist ab einem Schwellenwert der Parkraumauslastung von ca. 80 % eine Parkraumbewirtschaftung aus fachlicher Sicht als sinnvoll zu bezeichnen. Entsprechende Werte werden in weiten Teilen des 21. Bezirks erreicht und teilweise deutlich überschritten. Weiters unterstreichen die Auswertungen von Kennzeichen und Parkdauer die Problematik der Beanspruchung des öffentlichen Parkraums durch Tages- und Wochenpendler. Vor diesem Hintergrund wird daher die Implementierung einer Parkraumbewirtschaftung im 21. Bezirk grundsätzlich empfohlen.

### **6.2 Schlussfolgerungen und Empfehlungen hinsichtlich möglicher Ausgestaltungen eines Parkraumbewirtschaftungsmodells**

#### **6.2.1 Gebietsabgrenzung der Parkraumbewirtschaftung**

Hinsichtlich der Gebietsabgrenzung sind als relevante Aspekte die Orientierung an den Parkraumauslastungswerten sowie eine möglichst leicht verständliche Grenzziehung zu berücksichtigen. Darüber hinaus gilt es vor allem auch unerwünschte Verdrängungseffekte und die daraus resultierende Notwendigkeit schrittweiser Ausweitungen durch eine von vornherein ausreichend großzügige Abgrenzung zu vermeiden. Aus den Erfahrungen der letzten Jahre in diversen Wiener Bezirken wird die Parkraumbewirtschaftung auch in derzeit noch schwach ausgelasteten Gebieten, z.B. Stammersdorf oder Strebersdorf, empfohlen. Nach Abwägung dieser Aspekte erscheint aus fachlicher Sicht jeweils eine de facto flächendeckende Parkraumbewirtschaftung weitgehend im gesamten Bezirk angemessen und verhältnismäßig.

Abbildung 6-1 zeigt einen generellen Abgrenzungsvorschlag für eine weitgehend flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im 21. Bezirk. Demzufolge wären der Bereich Bisamberg, das Industriegebiet Strebersdorf sowie kleinere Flächen im Osten des Bezirks mit ausschließlich landwirtschaftlicher Nutzung ausgenommen. Dieser Vorschlag dient lediglich als grober Ausgangspunkt für eine in weiterer Folge von den zuständigen Stellen zu erarbeitende Detailfestlegung der tatsächlichen Abgrenzung auf Baublockebene. Insbesondere das Industriegebiet Strebersdorf wirft Diskussionsbedarf auf. Einerseits wäre es

als Gebiet ohne Wohnbevölkerung grundsätzlich von der Parkraumbewirtschaftung auszunehmen. Andererseits ist für diesen Fall jedoch eine massive Überlastung zu erwarten, weil das Gebiet bereits im Bestand hoch ausgelastet ist und aufgrund der Nähe zum Bahnhof Strebersdorf besonders attraktiv für Einpendler ist.

### **6.2.2 Berechtigungszonen und Geltungsbereiche**

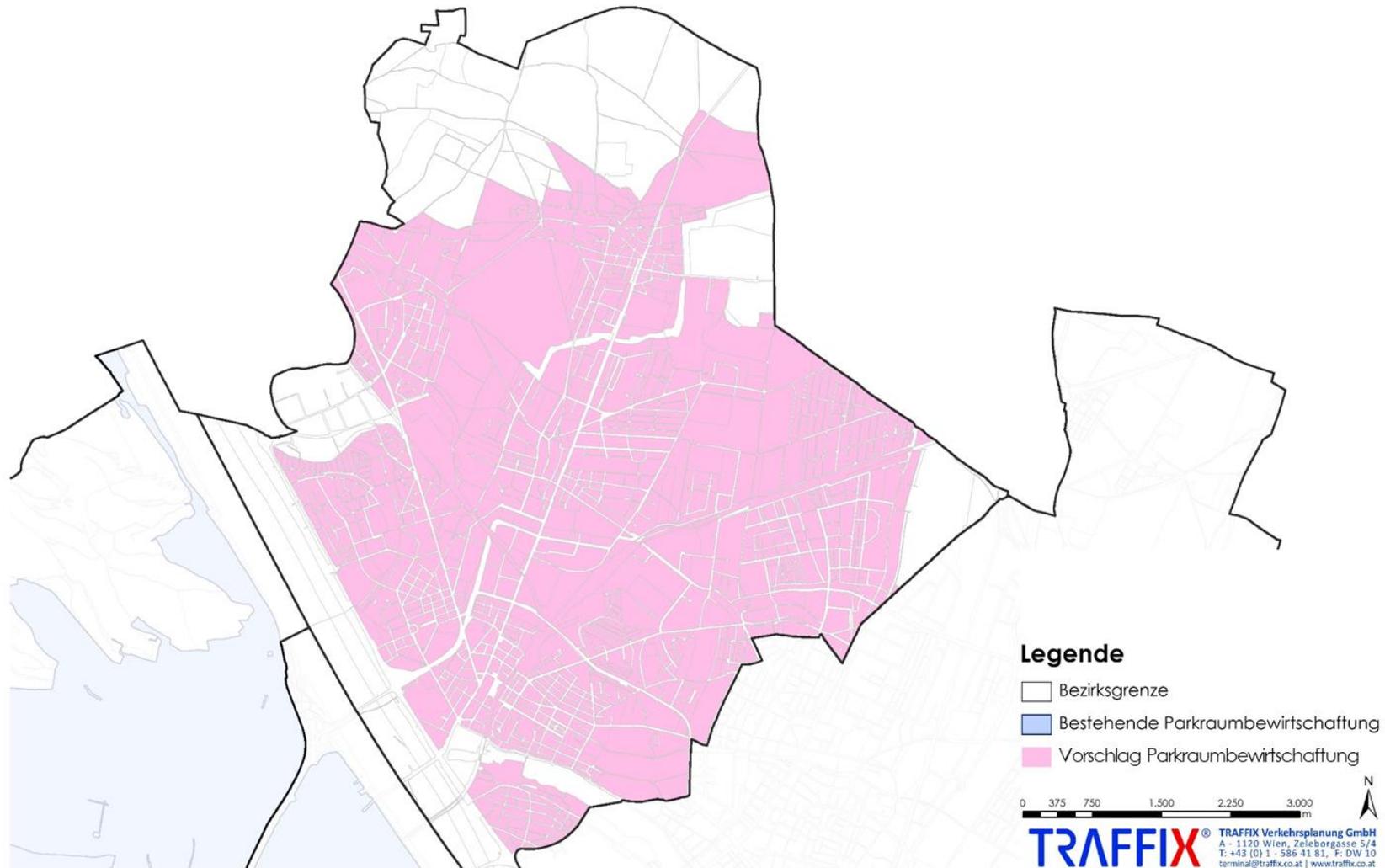
Um den verkehrspolitisch<sup>4</sup> unerwünschten Effekt einer Förderung der Pkw-Nutzung für Fahrten innerhalb des Bezirks zu minimieren, wäre aus fachlicher Sicht in flächenmäßig großen Bezirken eine kleinräumigere Definition von Berechtigungszonen bzw. Geltungsbereichen des Parkpickerls zu empfehlen. Dies ist jedoch im Kontext der wienweit gültigen Regelung zu sehen.

---

<sup>4</sup> vgl. Fachkonzept Mobilität – STEP 2025 (Stadt Wien – MA 18, 2015)  
→ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008390b.pdf>

Abbildung 6-1: Vorschlag Gebietsabgrenzung Parkraumbewirtschaftung

## Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 21. Bezirk Vorschlag Gebietsabgrenzung Parkraumbewirtschaftung



## VERWENDETE ABKÜRZUNGEN

AP	Arbeitsplätze
Bhf.	Bahnhof
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
etc.	et cetera
EW	EinwohnerInnen
ggü.	gegenüber
GIS	Geographisches Informationssystem
h	Stunde(n)
i.d.R.	in der Regel
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
km	Kilometer
m	Meter
MA	Magistratsabteilung
n	Stichprobengröße
OGD	Open Government Data
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
sh.	siehe
Stpl.	Stellplätze
Str.	Straße
vgl.	vergleiche
vs.	versus
z.B.	zum Beispiel

## QUELLENVERZEICHNIS

Basemap.at (2019): Kartenhintergrund (WMTS-Service), Stand 2019 → [www.basemap.at](http://www.basemap.at)

Basemap.at (2019): Kartenhintergrund (WMTS-Service), Stand 2019 → [www.basemap.at](http://www.basemap.at)

BMK - Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität und Technologie  
(2018): System der ÖV-Güteklassen

Cohen J. (1988): Statistical Power Analysis for the Behavioral Sciences, 2. Auflage, Taylor & Francis Inc., ISBN: 978-0805802832, 1988

Fürst B., Fersterer R., Toth P., Käfer A. (2019): Parkraumbewirtschaftung 23. Bezirk – Vorher-Untersuchung als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage, Studie i.A. der MA 18, Endbericht, Wien 2019 → <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/pdf/studie-vorher-untersuchung-liesing.pdf>

Fürst B., Fersterer R., Toth P., Käfer A. (2020): Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien – Nachher-Untersuchung 11. Bezirk, Studie i.A. der MA 18, Endbericht, Wien 2020 → <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008572.pdf>

OpenStreetMap: Pol-Daten, Stand 2019  
→ <https://www.openstreetmap.org> / [geofabrik.de](http://geofabrik.de)

Sammer G., Röschel G., Gruber C., Sammer G. (2012): Entscheidungsgrundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien, Studie i.A. der MA 18, Endbericht, Wien 2012 → <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008217c.pdf>

Sammer G., Röschel G., Gruber C., Sammer G. (2014): Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien – Evaluierung der Auswirkung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Parkraumnachfrage, Studie i.A. der MA 18, Endbericht, Wien 2014 → <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008368.pdf>

Sammer G., Röschel G., Gruber C., Sammer G. (2019): Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien – Nachher-Untersuchung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf den 10. Bezirk (Favoriten) und 18. Bezirk (Währing), Studie i.A. der MA 18, Endbericht, Wien 2019 → <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/pdf/nachher-untersuchung-parkraumbewirtschaftung-favoriten-waehring.pdf>

Stadt Wien – MA 18 (2013): Arbeitsplatzdaten auf Zählgebiets-Ebene 2013, Übermittlung: 10.9.2019

Stadt Wien – MA 18 (Hrsg., 2015): Fachkonzept Mobilität – STEP 2025, Werkstattbericht Nr. 145, Wien 2015, ISBN 978-3-902576-97-2

→ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008390b.pdf>

Stadt Wien – MA 18 (2019): Bevölkerungsdaten auf Baublock-Ebene 2019, Daten zum Kfz-Bestand auf Baublock-Ebene 2018, Übermittlung: 10.9.2019

Stadt Wien – Open Government Data (2019): Diverse GIS Daten-Layer, Stand 2019

→ <https://digitales.wien.gv.at/site/open-data/>

Statistik Austria (2018): Abgestimmte Erwerbsstatistik, Datenstand 31.10.2018 →

<https://www.statistik.at/atlas/pendler/>

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

	Seite
Abbildung 1-1: Bevölkerungsdichte .....	9
Abbildung 1-2: Arbeitsplatzdichte .....	10
Abbildung 1-3: Motorisierungsrate .....	11
Abbildung 1-4: ÖV-Einzugsbereiche .....	12
Abbildung 1-5: ÖV-Güteklassen .....	13
Abbildung 1-6: Bebauungsalter .....	14
Abbildung 1-7: Handelsdichte .....	15
Abbildung 1-8: Gastronomiedichte .....	16
Abbildung 2-1: Auswahl Stichprobengebiete .....	18
Abbildung 3-1: Ergebnisse Stellplatzerhebung – Stichprobe .....	20
Abbildung 3-2: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet .....	21
Abbildung 3-3: Ergebnisse Stellplatzerhebung – Teilstichprobe Detailerhebung .....	22
Abbildung 3-4: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet – Teilstichprobe Detailerhebung .....	23
Abbildung 3-5: Stellplatzauslastung Dauerstellplätze .....	23
Abbildung 3-6: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 9 bis 11 Uhr .....	24
Abbildung 3-7: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 20 bis 22 Uhr .....	25
Abbildung 3-8: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobenbaublock – 9 bis 11 Uhr .....	26
Abbildung 3-9: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobenbaublock – 20 bis 22 Uhr .....	27
Abbildung 3-10: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 9 bis 11 Uhr .....	28
Abbildung 3-11: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 20 bis 22 Uhr .....	29
Abbildung 3-12: Stellplatzauslastung Kurzparkstellplätze .....	30
Abbildung 3-13: Stellplatzauslastung Sonderstellplätze .....	31
Abbildung 3-14: Tagesganglinie Stellplatzauslastung .....	32
Abbildung 3-15: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Detailgebiet 2 .....	33
Abbildung 3-16: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Detailgebiet 6 .....	33
Abbildung 3-17: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Detailgebiet 7 .....	34
Abbildung 3-18: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Detailgebiet 13 .....	34
Abbildung 3-19: Kennzeichenverteilung Pkw .....	35
Abbildung 3-20: Kennzeichenverteilung Pkw – 9:00-11:00 Uhr .....	36
Abbildung 3-21: Kennzeichenverteilung Pkw – 20:00-22:00 Uhr .....	36

Abbildung 3-22: Durchschnittliche Parkdauer je Stichprobengebiet .....	38
Abbildung 3-23: Parkdauerverteilung – Summe aller Parkvorgänge .....	38
Abbildung 3-24: Parkdauerverteilung Kfz nach Kennzeichenherkunft zum Zeitpunkt 10 Uhr .....	39
Abbildung 3-25: Parkdauerverteilung Kfz nach Kennzeichenherkunft zum Zeitpunkt 15 Uhr .....	40
Abbildung 3-26: Parkdauerverteilung Kfz nach Kennzeichenherkunft zum Zeitpunkt 21 Uhr .....	40
Abbildung 4-1: Karte Stellplatzauslastung – Hochrechnung Gesamtbezirk auf Baublockebene, gleitender Durchschnitt – 9 bis 11 Uhr.....	44
Abbildung 4-2: Karte Stellplatzauslastung – Hochrechnung Gesamtbezirk auf Baublockebene, gleitender Durchschnitt – 20 bis 22 Uhr.....	45
Abbildung 5-1: Karte Stellplatzauslastung – Szenario Einführung Parkpickerl 21. Bezirk, gleitender Durchschnitt – 9 bis 11 Uhr.....	47
Abbildung 6-1: Vorschlag Gebietsabgrenzung Parkraumbewirtschaftung .....	50

## TABELLENVERZEICHNIS

	Seite
Tabelle 2-1: Erhebungstage bzw. -zeiten Grunderhebung .....	19
Tabelle 2-2: Erhebungstage bzw. -zeiten Detailerhebung .....	19
Tabelle 3-1: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet .....	21
Tabelle 3-2: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet – Teilstichprobe Detailerhebung .....	22
Tabelle 3-3: Mittlere Umschlagshäufigkeit je Stellplatzkategorie .....	37
Tabelle 4-1: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Vormittag ..	41
Tabelle 4-2: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Abend .....	42
Tabelle 4-3: Hochrechnung Stellplatzangebot 21. Bezirk Gesamt .....	42
Tabelle 4-4: Hochrechnung Parkraumauslastung 21. Bezirk Gesamt .....	43
Tabelle 5-1: Nettoerhöhung abgestellte Kfz bei Einführung der Parkraumbewirtschaftung .....	46
Tabelle 5-2: Stellplatzauslastung bei Einführung der Parkraumbewirtschaftung .....	46