

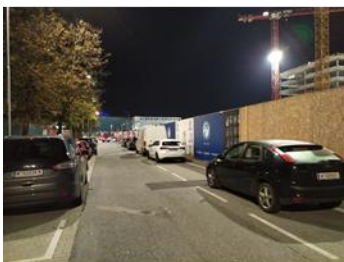


**Stadt
Wien**

Stadtentwicklung
und Stadtplanung

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

Endbericht Ergebnisse 22. Bezirk



Wien, 17. 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 22. 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, 17. November 2021

GZ: 1521 PRB132122 Endbericht Ergebnisse 22. Bezirk 211117.docx

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
KURZFASSUNG 22. 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.....	27
3.2.1.3 Parkraumauslastung Sonderstellplätze vormittags und abends	28
3.2.2 Herkunft der Kfz nach Kennzeichen	29
4 HOCHRECHNUNG PARKKRAUMAUSLASTUNG GESAMTBEZIRK ..	31
4.1 Regressionsmodelle Parkraumauslastung.....	31
4.1.1 Regressionsmodell Vormittag.....	31
4.1.2 Regressionsmodell Abend	31
4.2 Ergebnisse der Hochrechnung.....	32

4.2.1	Hochrechnung des Stellplatzangebots	32
4.2.2	Hochrechnung der Stellplatznachfrage	33
5	MODELLRECHNUNG VERLAGERUNGSWIRKUNGEN.....	36
5.1	Szenario Einführung Parkpickerl im 22. Bezirk.....	36
6	SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN.....	38
6.1	Generelle Schlussfolgerungen und Empfehlungen hinsichtlich Einführung einer Parkraumbewirtschaftung	38
6.2	Schlussfolgerungen und Empfehlungen hinsichtlich möglicher Ausgestaltungen eines Parkraumbewirtschaftungsmodells...38	
6.2.1	Gebietsabgrenzung der Parkraumbewirtschaftung	38
6.2.2	Berechtigungszone und Geltungsbereiche	39
	VERWENDETE ABKÜRZUNGEN	41
	QUELLENVERZEICHNIS	42
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	44
	TABELLENVERZEICHNIS.....	45

KURZFASSUNG | 22. 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 22. Bezirk konnten abgesehen von einer kleinen Teilstichprobe aufgrund der bis Mai 2021 anhaltenden Lockdown-Regelungen nicht plangemäß durchgeführt werden. Daher war es erforderlich, für den 22. Bezirk eine alternative Hochrechnungsmethode unter zusätzlicher Berücksichtigung von Erhebungsergebnissen aus dem 21. Bezirk anzuwenden.

Bestandsanalyse

Auf den gesamten Bezirk umgelegt ergibt sich eine durchschnittliche Auslastung (vormittags) von ca. 53 %. 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 49 % Nicht-Wiener Kennzeichen.

Verlagerungswirkungen Szenario Parkpickerl 22. Bezirk

Im Falle einer Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in der Donaustadt ist mit einer deutlichen Entlastung der Parkraumsituation zu rechnen. Für den Vormittag ergibt sich eine Abnahme um 19 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 Bezirks derzeit bereits 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 22. 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. Breitenlee oder Essling, 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 22. 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*

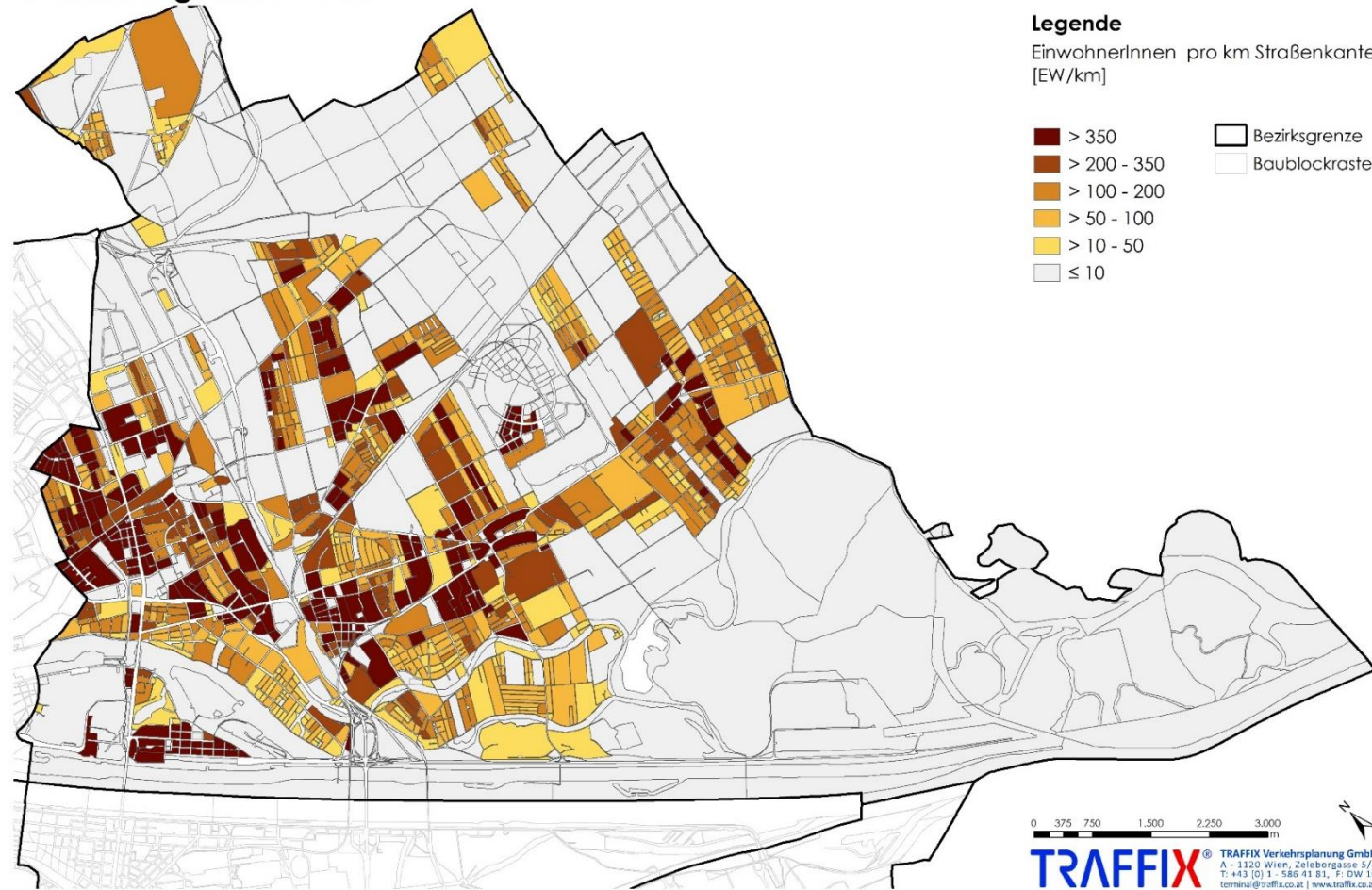
1 ANALYSE STADTSTRUKTURELLER DATEN

Die folgenden Abbildungen zeigen die grafische Auswertung der Analyse folgender raum- und stadtstruktureller Daten für den 22. Bezirk:

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

Abbildung 1-1: Bevölkerungsdichte

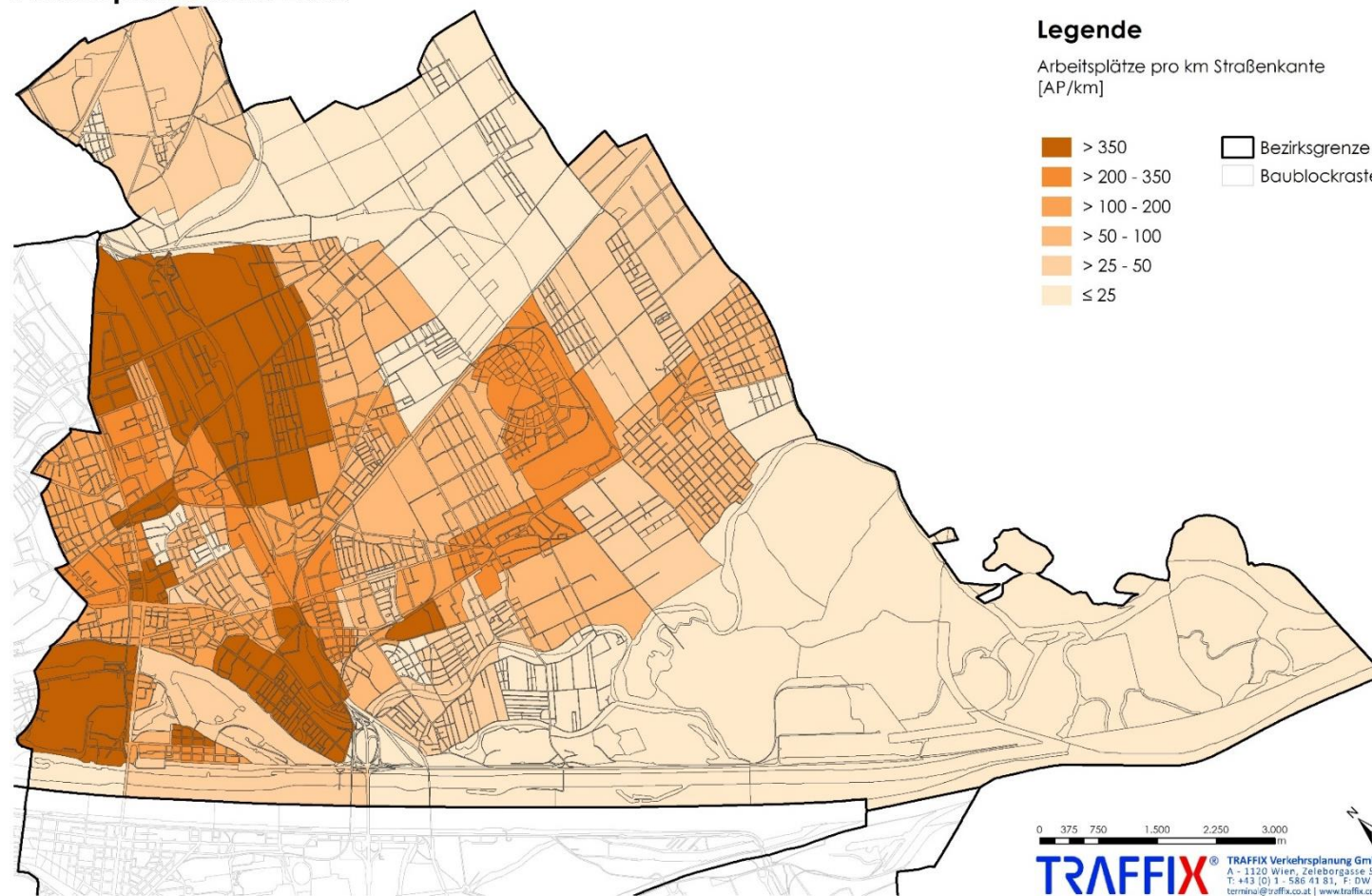
Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Bevölkerungsdichte 2018



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

Abbildung 1-2: Arbeitsplatzdichte

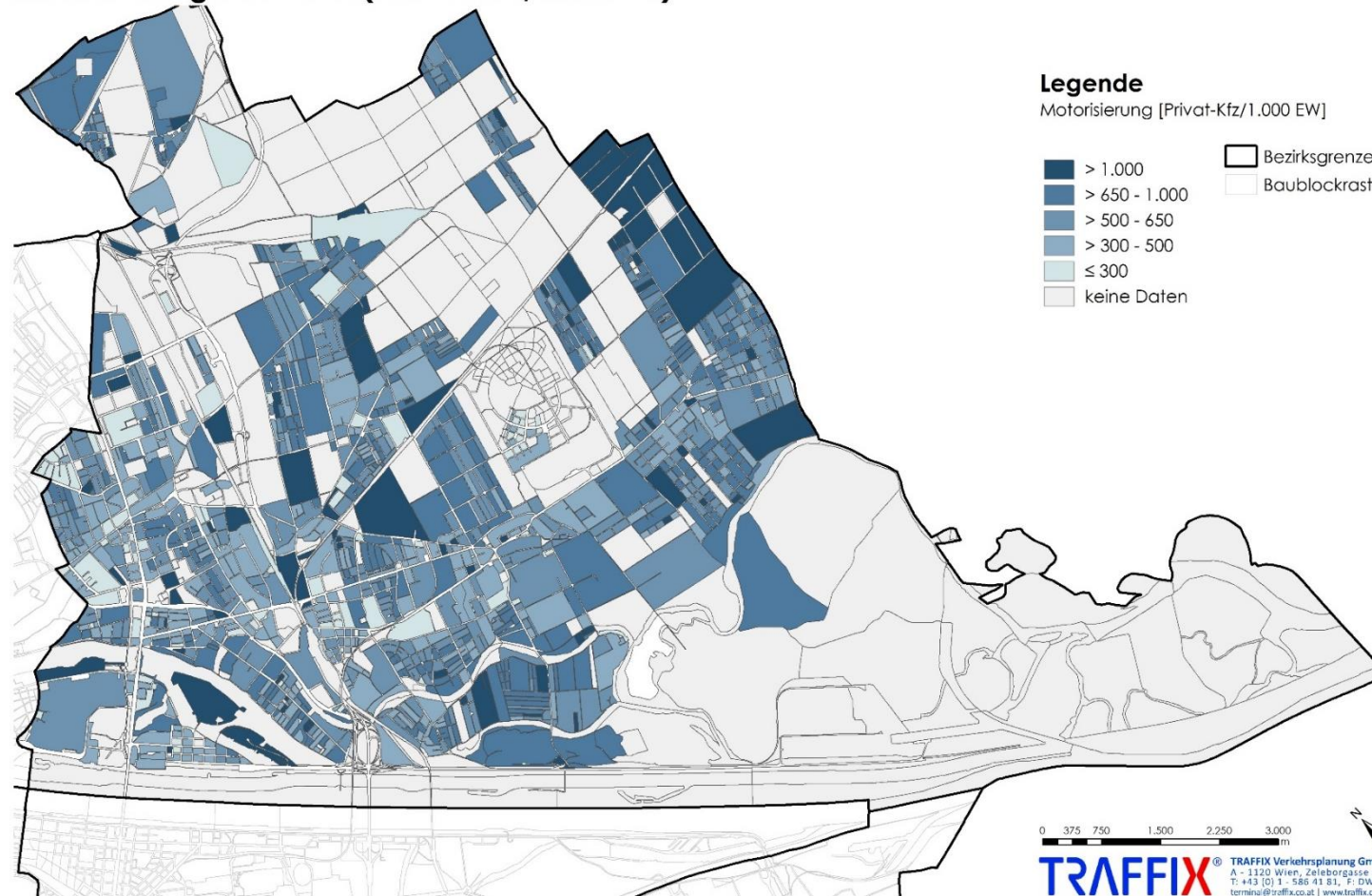
Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Arbeitsplatzdichte 2013



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

Abbildung 1-3: Motorisierungsrate

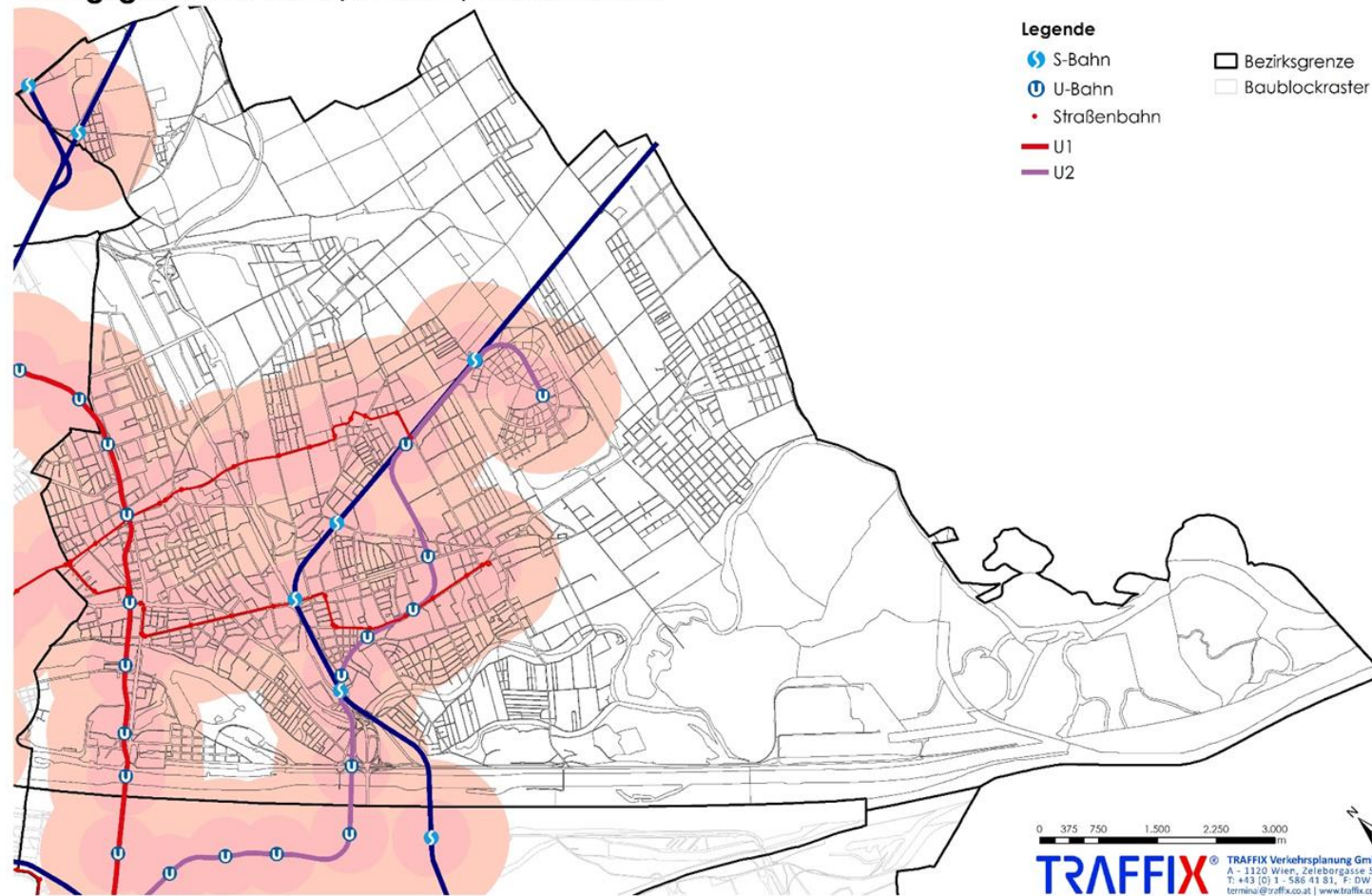
Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Motorisierungsrate 2018 (Privat-Pkw/1.000 Ew)



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

Abbildung 1-4: ÖV-Einzugsbereiche

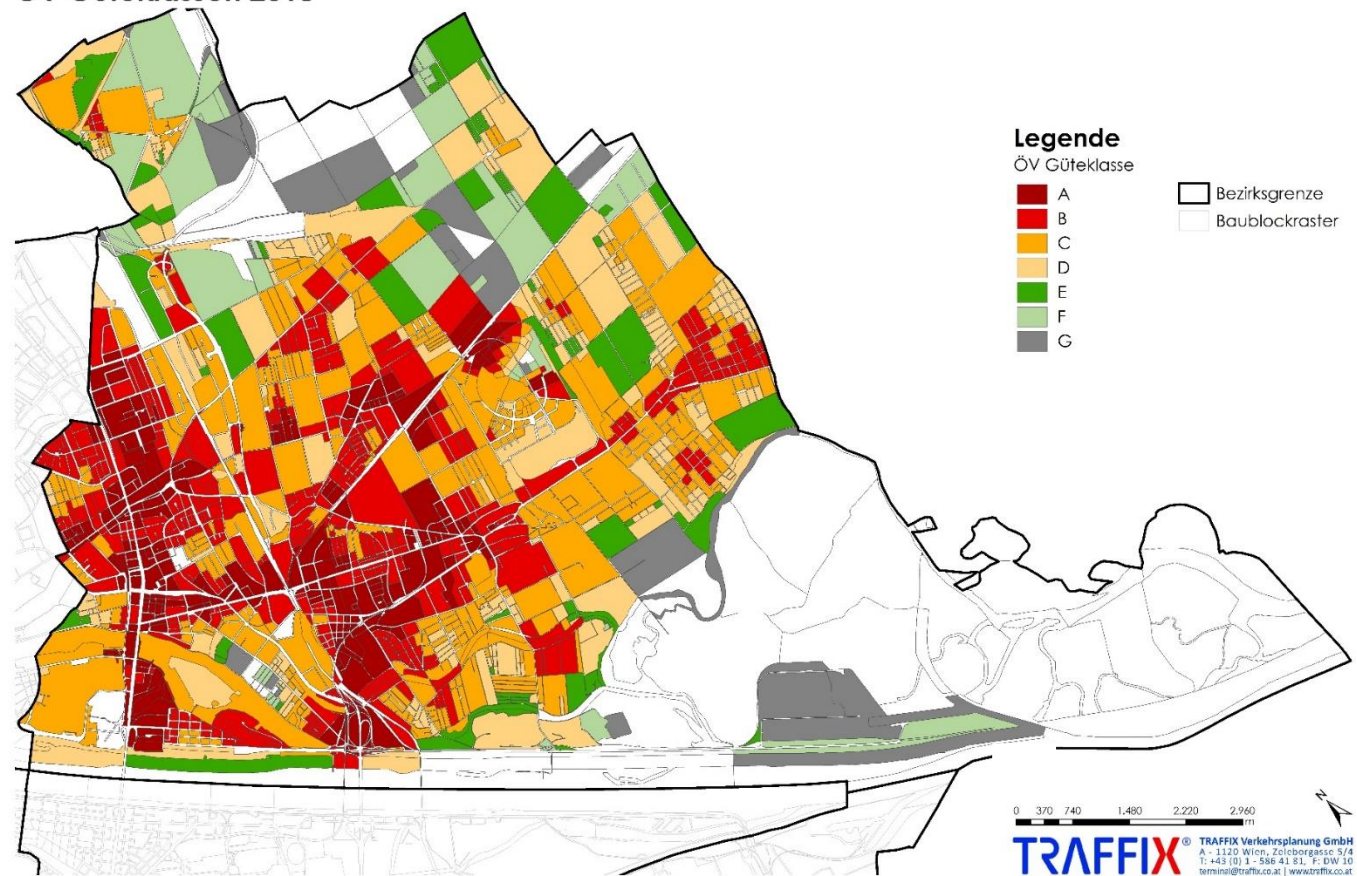
Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Einzugsgebiete S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn



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

Abbildung 1-5: ÖV-Güteklassen

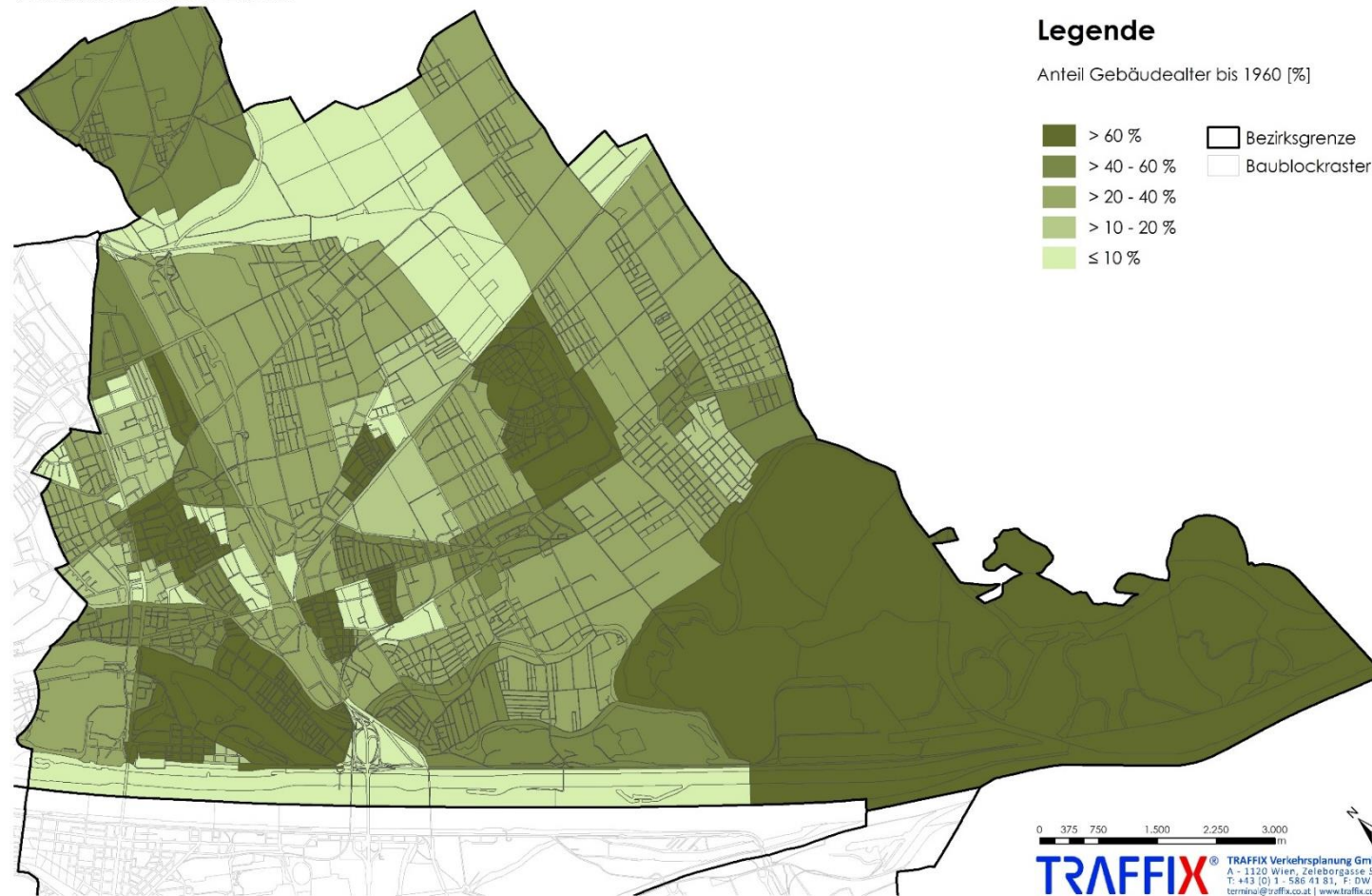
Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk ÖV Güteklassen 2018



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

Abbildung 1-6: Bebauungsalter

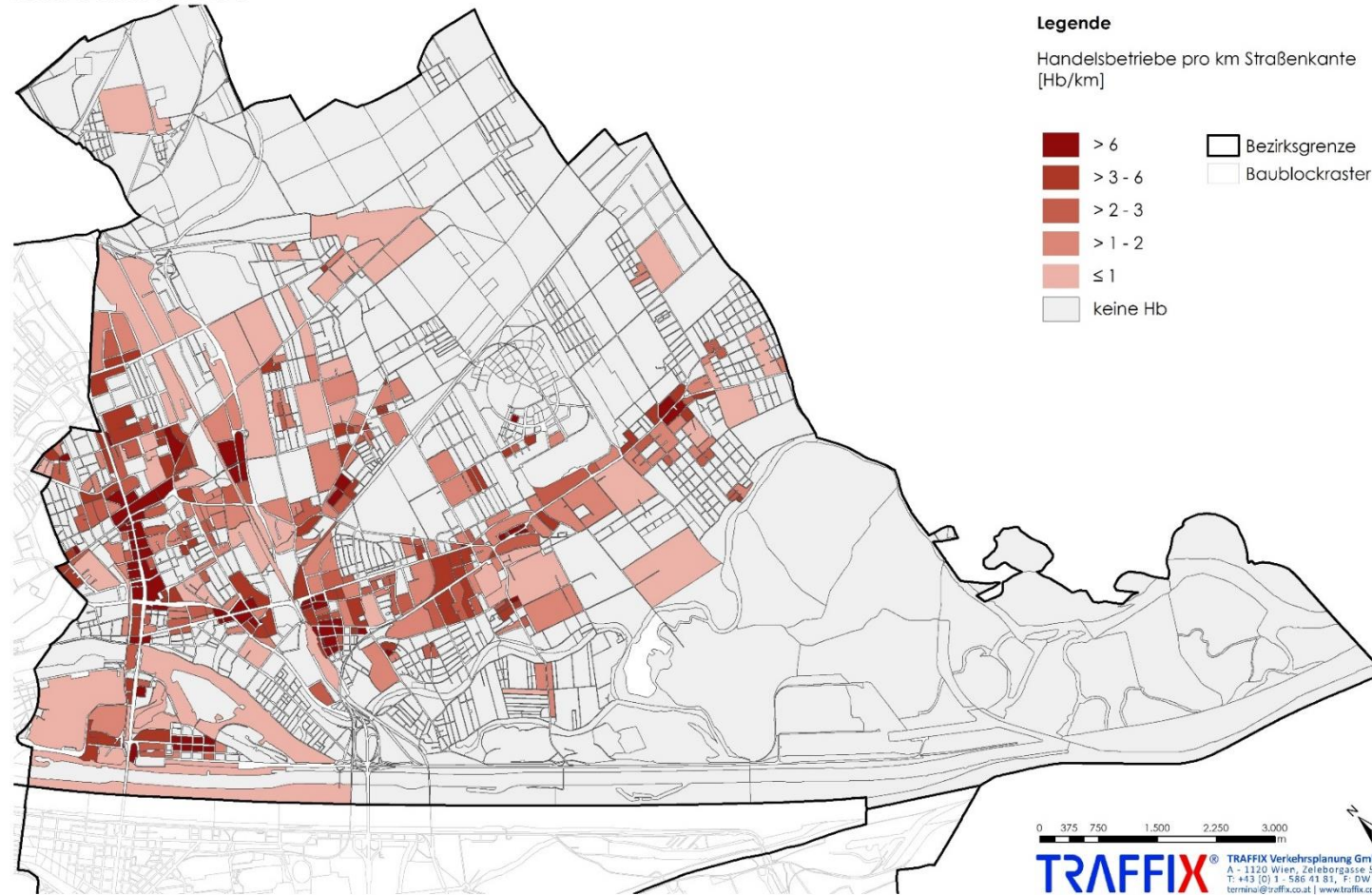
Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Gebäudealter 2013



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

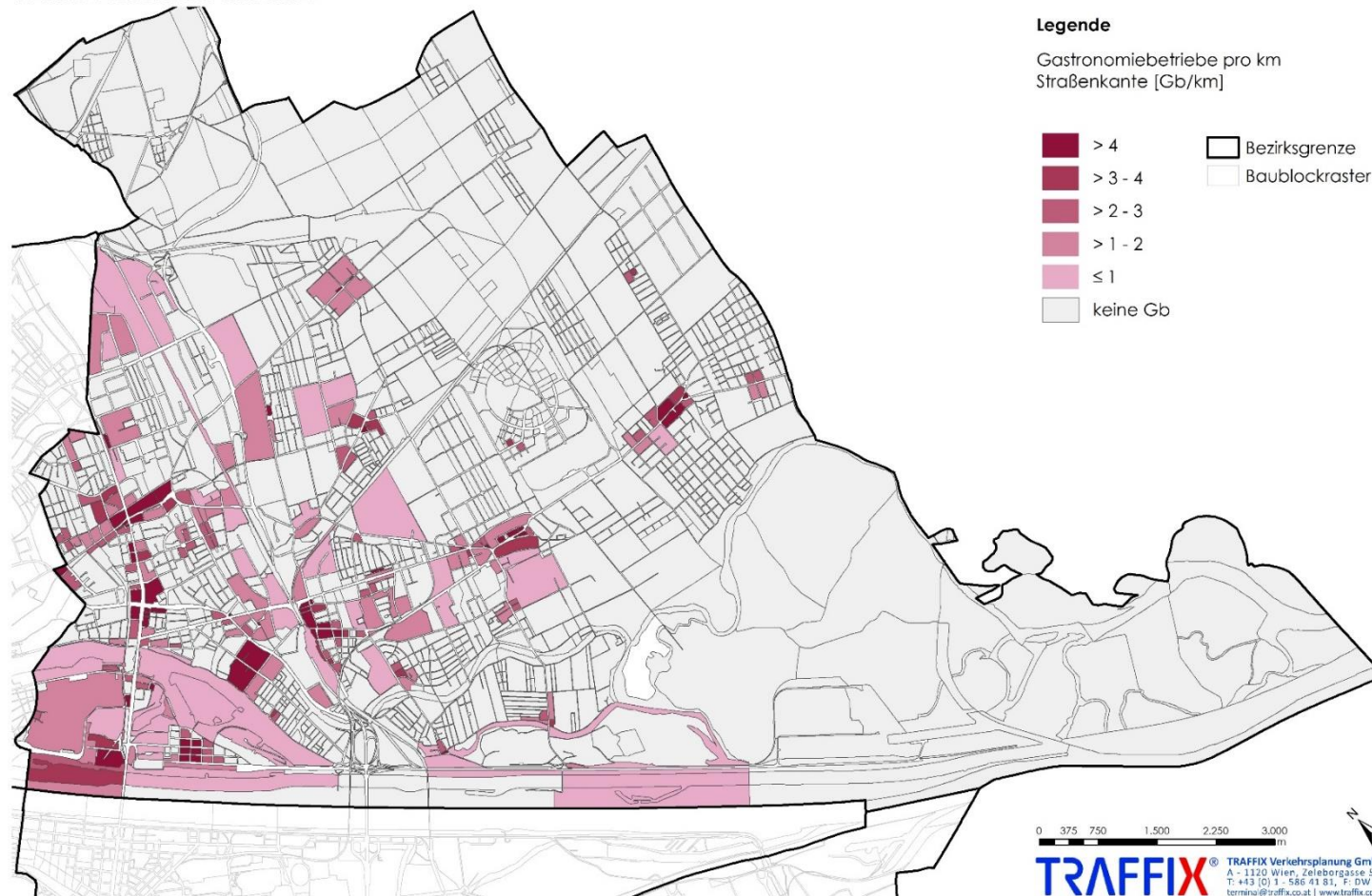
Abbildung 1-7: Handelsdichte

Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Handelsbetriebe



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

Abbildung 1-8: Gastronomiedichte
**Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. 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. Aufgrund der COVID-19-Pandemie konnte im 22. Bezirk nur eine stark reduzierte Stichprobe erhoben werden (vgl. Methodenteil, Kapitel 0.4)

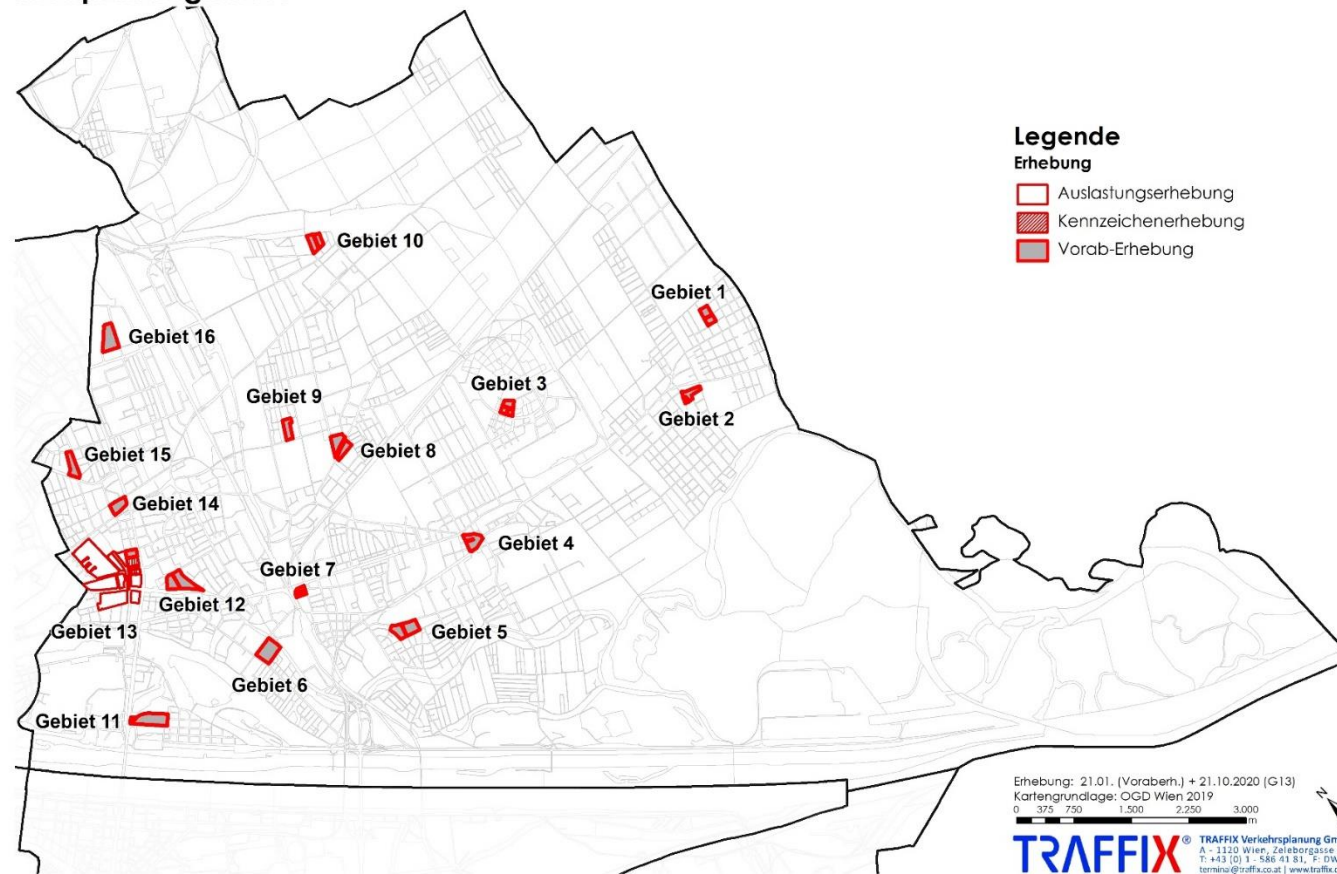
Übersicht Stichprobenumfang

- **Stichprobe Grunderhebung** (Parkraumauslastung werktags 9-11 und 20-22 Uhr): Stichprobenumfang **2.129 Stellplätze**
- **Teilstichprobe Detailerhebung** (Erhebung werktags von 8-22 Uhr im Halbstunden-takt): Erhebungsumfang **121 Stellplätze**¹

¹ in den 2.129 Stellplätzen der Grunderhebung inkludiert

Abbildung 2-1: Auswahl Stichprobengebiete

Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Stichprobengebiete



Kartenhintergrund: OGD Stadt Wien (2019)

2.2 Erhebungstage

Abgesehen von einzelnen über den gesamten Bezirk verteilten Baublöcken, die im Zuge der Vorabhebung im Jänner 2020 erhoben wurden, fand die Grunderhebung an einem weiteren repräsentativen Werktag in feiertagsfreien Wochen während der Schulzeit statt:

Tabelle 2-1: Erhebungstage bzw. -zeiten Grunderhebung

Erhebungstage	Erhebungszeiten
Mittwoch 21.10.2020	vormittags (9-11 Uhr) und abends (20-22 Uhr)

Die ganztägige Detailerhebung erfolgte parallel zur Grunderhebung jeweils an demselben Erhebungstag. 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 21.10.2020	8 - 22 Uhr im Halbstundentakt

3 ERGEBNISSE DER STICHPROBENERHEBUNG

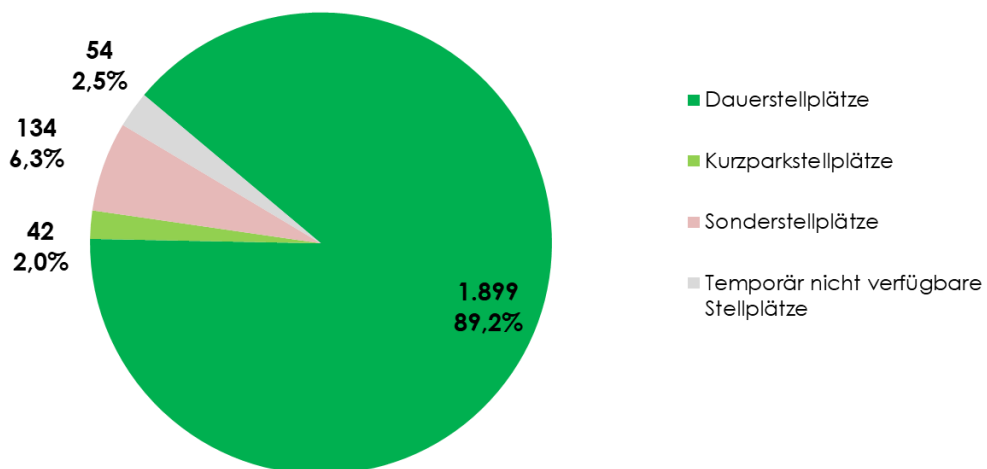
3.1 Ergebnisse Stellplatzerhebung (Stellplatzangebot)

3.1.1 Stellplatzzahlen Grunderhebung

Im Zuge der Stellplatzerhebung wurden in den 16 ausgewählten Stichprobengebieten insgesamt 2.129 Stellplätze im Straßenraum erfasst. Mit 1.899 Stellplätzen entfallen 89,2 % davon auf die Kategorie Dauerstellplätze (uneingeschränkt nutzbare Stellplätze). 42 Stellplätze (2,0 %) befinden sich in ausgeschilderten Kurzparkzonen (z.B. Geschäftsstraßen). 54 potenzielle Stellplätze (2,5 %) waren zum Erhebungszeitpunkt aufgrund von Baustellen, Veranstaltungen, Schanigärten in der Parkspur etc. temporär nicht verfügbar. 134 (6,3 %) 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

Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Ergebnisse Stellplatzerhebung | Summe Stichprobengebiete



n = 2.129; Erhebung: 01+10/2020

TRAFFIX®

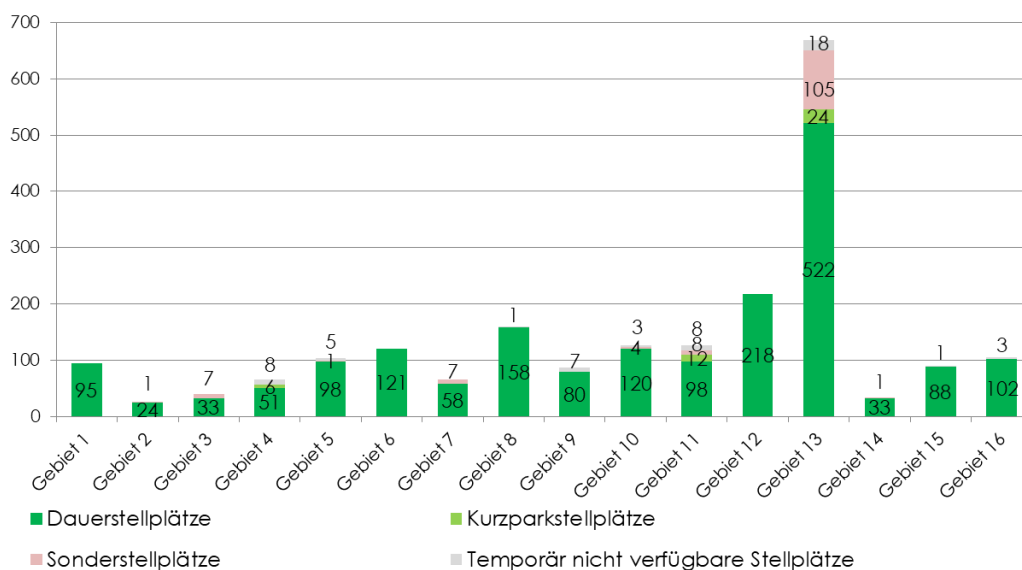
Tabelle 3-1 und Abbildung 3-2 bieten eine detaillierte Übersicht über die erhobenen Stellplatzzahlen je Stichprobengebiet.

Tabelle 3-1: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet

Stichprobengebiet	Stellplatzkategorie								GESAMT
	Dauerstellplätze		Kurzparkstellplätze		Sonderstellplätze		Temporär nicht verfügbare Stellplätze		
01	95	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	95
02	24	96,0%	0	0,0%	1	4,0%	0	0,0%	25
03	33	82,5%	0	0,0%	7	17,5%	0	0,0%	40
04	51	78,5%	6	9,2%	0	0,0%	8	12,3%	65
05	98	94,2%	0	0,0%	1	1,0%	5	4,8%	104
06	121	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	121
07	58	89,2%	0	0,0%	7	10,8%	0	0,0%	65
08	158	99,4%	0	0,0%	0	0,0%	1	0,6%	159
09	80	92,0%	0	0,0%	0	0,0%	7	8,0%	87
10	120	94,5%	0	0,0%	4	3,1%	3	2,4%	127
11	98	77,8%	12	9,5%	8	6,3%	8	6,3%	126
12	218	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	218
13	522	78,0%	24	3,6%	105	15,7%	18	2,7%	669
14	33	97,1%	0	0,0%	1	2,9%	0	0,0%	34
15	88	98,9%	0	0,0%	0	0,0%	1	1,1%	89
16	102	97,1%	0	0,0%	0	0,0%	3	2,9%	105
GESAMT	1.899	89,2%	42	2,0%	134	6,3%	54	2,5%	2.129

Abbildung 3-2: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet

Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk
Ergebnisse Stellplatzerhebung | Summe Stichprobengebiete



n = 2.129; Erhebung: 01+10/2020

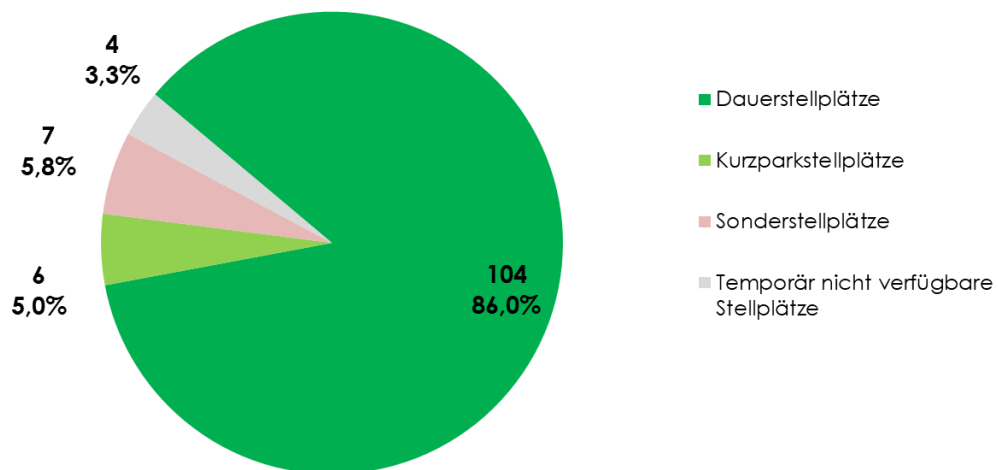


3.1.2 Stellplatzzahlen Detailerhebung

Je Stichprobengebiet wurde eine Teilstichprobe für die ganztägige Detailerhebung festgelegt. Tatsächlich konnten letztlich nur insgesamt 121 Stellplätze im Detailerhebungsbereich 13 erfasst werden:

Abbildung 3-3: Ergebnisse Stellplatzerhebung – Teilstichprobe Detailerhebung

Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Ergebnisse Stellplatzerhebung | Teilstichprobe Detailerhebung Gebiet 13



n = 121; Erhebung: 01+10/2020



3.2 Ergebnisse Parkraumauslastungserhebung (Stellplatznachfrage)

3.2.1 Parkraumauslastung vormittags und abends

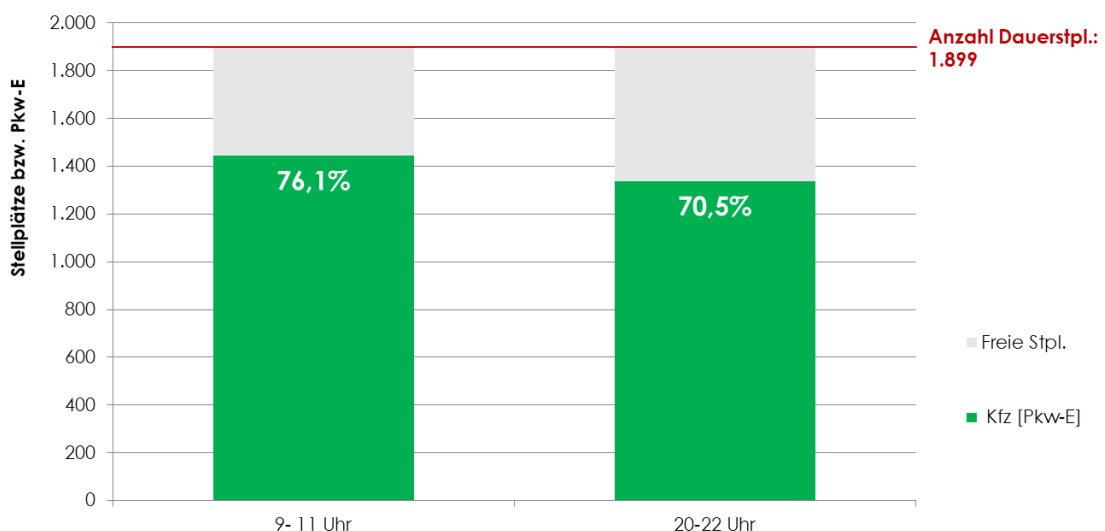
3.2.1.1 Parkraumauslastung Dauerstellplätze vormittags und abends

Die Auslastung der Dauerstellplätze (uneingeschränkt nutzbare Stellplätze) liegt im Durchschnitt der erhobenen Stichprobengebiete des 22. Bezirks bei 76,1 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) bzw. 70,5 % am Abend (20 bis 22 Uhr) – sh. Abbildung 3-4. Eine nach den Stichprobengebieten differenzierte Betrachtung zeigt erwartungsgemäß eine große Bandbreite an Auslastungswerten. Vormittags (vgl.

Abbildung 3-5) reicht die Spanne der Auslastungswerte von < 10 % in Gebiet 1 (Essling Stadtgrenze) bis 106 % in Gebiet 3 (Seestadt U2). Sechs Erhebunggebiete (Gebiete 2, 3, 6, 7, 11 und 14) weisen Auslastungswerte von 100 oder über 100 % auf und in vier weiteren Gebieten (Gebiete 4, 13, 15 und 16) liegt die Auslastung vormittags bei über 80 %. Gebiete hoher Auslastung befinden sich vermehrt entlang der U1 Achse bzw. der Bezirksgrenze zu Floridsdorf (sh. Abbildung 3-7).

Abbildung 3-4: Stellplatzauslastung Dauerstellplätze

Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Stellplatzauslastung Dauerstellplätze | Summe Stichprobengebiete



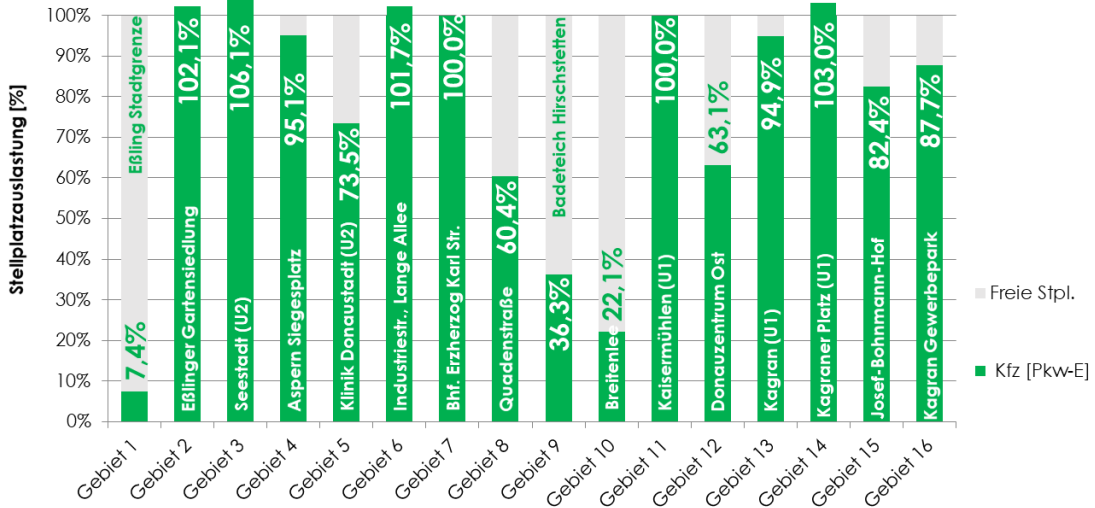
n = 1.899, Erhebung: 15.01. + 21.10.2020

TRAFFIX

Abbildung 3-5: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 9 bis 11 Uhr

Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk

Stellplatzauslastung Dauerstellplätze je Stichprobengebiet | 9:00 bis 11:00 Uhr



n = 1.899, Erhebung: 15.01. + 21.10.2020

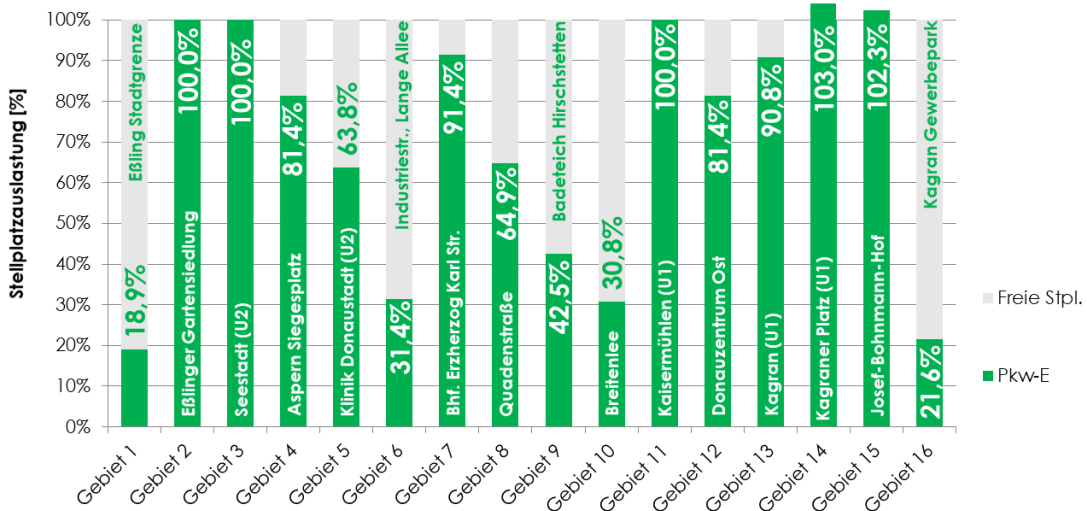


Den unteren Rand der Auslastungswerte am Abend bildet Gebiet 1 mit 19 %. Die höchsten Auslastungswerte erreichen die Gebiete 14 und 15 mit 103 bzw. 102 %. Drei Erhebungsgebiete (Gebiete 2, 3 und 11) weisen Auslastungswerte von 100 % auf und in vier weiteren Gebieten (Gebiete 4, 7, 12 und 13) liegt die Auslastung abends bei über 80 %. Die folgenden Karten bieten einen räumlichen Bezug zu den oben dargestellten Grafiken. Abbildung 3-7 und Abbildung 3-8 stellen dabei die unmittelbaren Erhebungsergebnisse am Vormittag (9 bis 11 Uhr) bzw. am Abend (20 bis 22 Uhr) auf Baublockebene dar.

Abbildung 3-6: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 20 bis 22 Uhr

Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 21. Bezirk

Stellplatzauslastung Dauerstellplätze je Stichprobengebiet | 20:00 bis 22:00 Uhr



n = 1.899, Erhebung: 15.01. + 21.10.2020



Abbildung 3-7: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobenbaublock – 9 bis 11 Uhr

Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Stellplatzauslastung Dauerstellplätze je Stichprobenbaublock (Vormittag 9 - 11 Uhr)

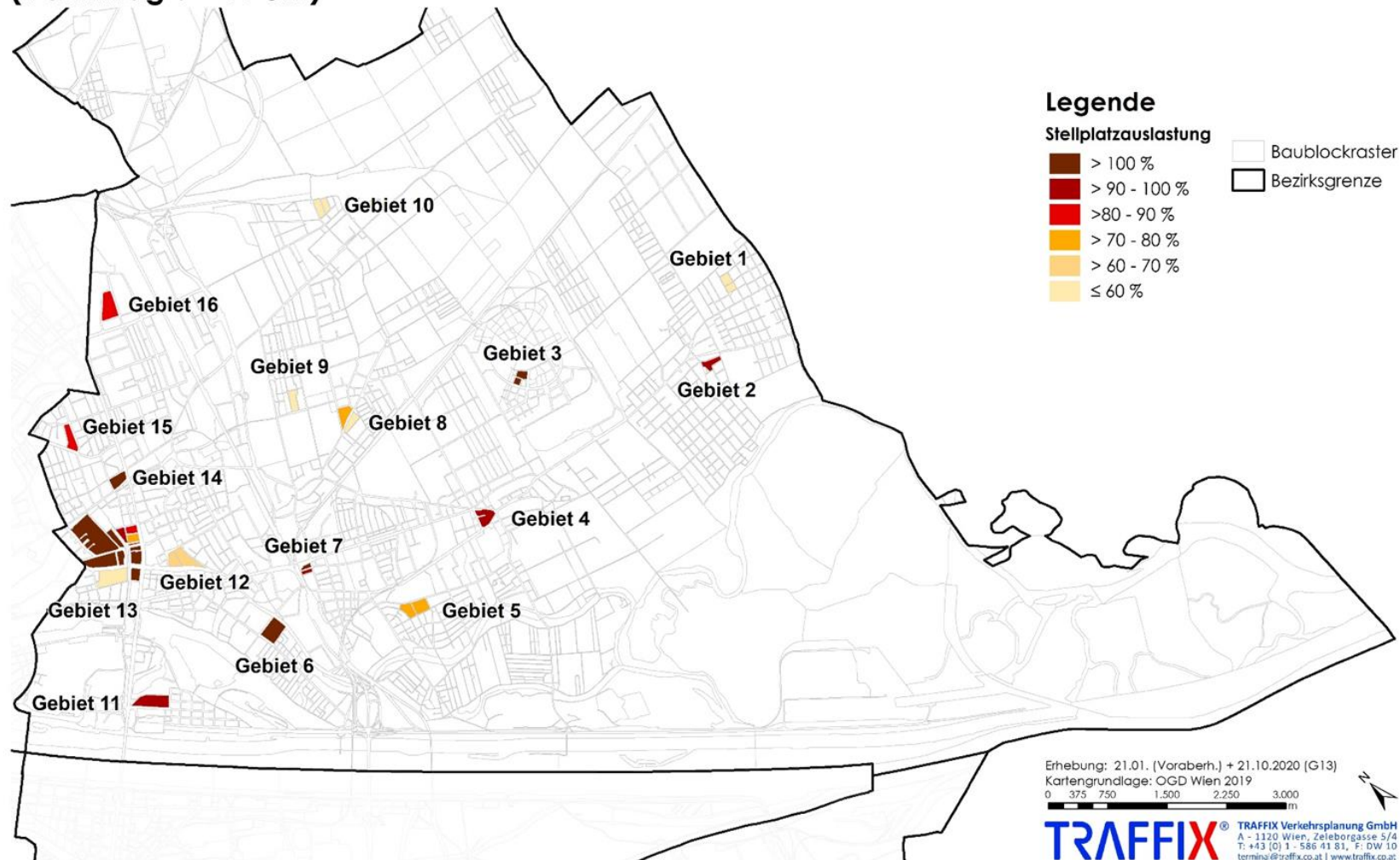
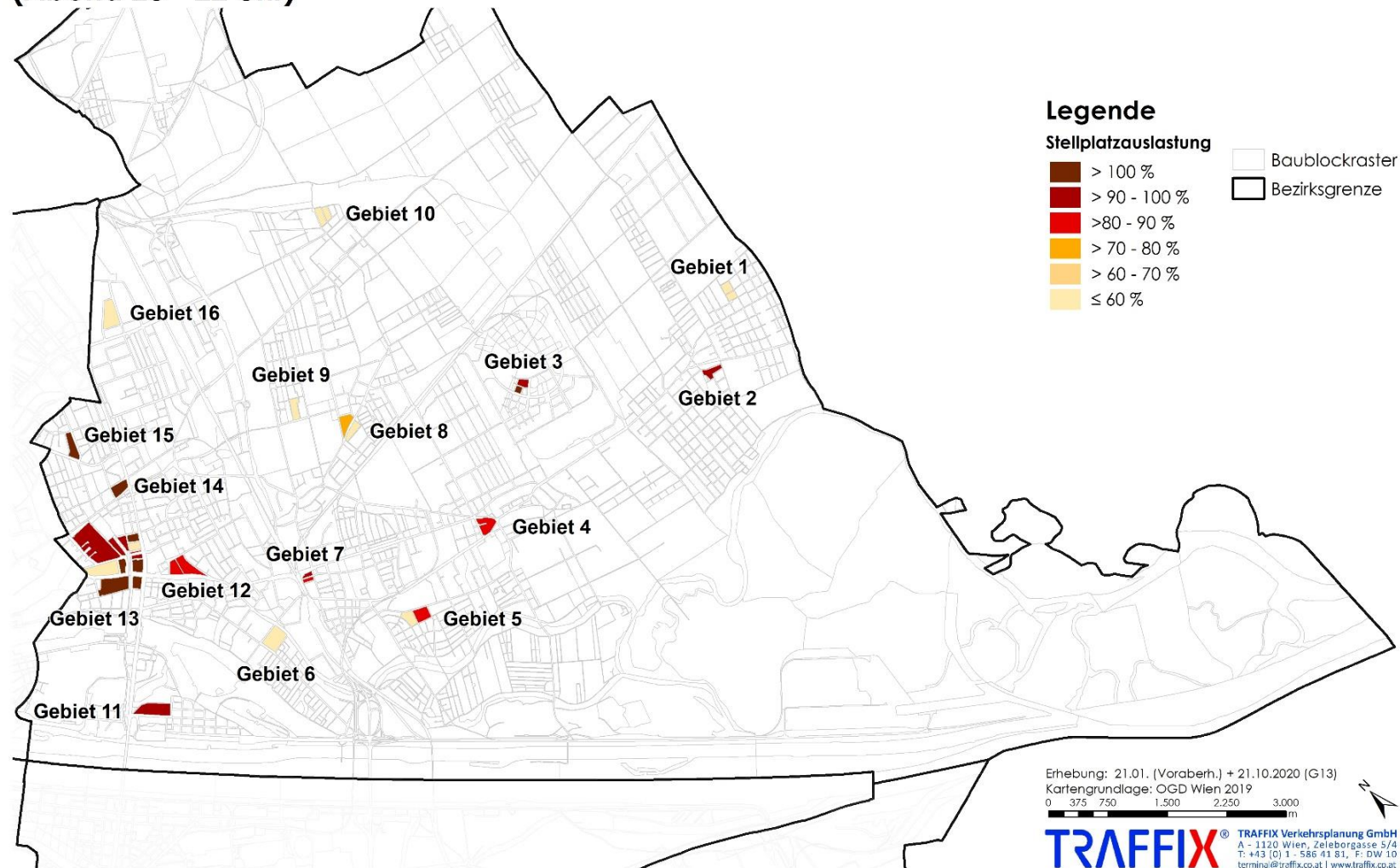


Abbildung 3-8: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobenbaublock – 20 bis 22 Uhr

Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Stellplatzauslastung Dauerstellplätze je Stichprobenbaublock (Abend 20 - 22 Uhr)

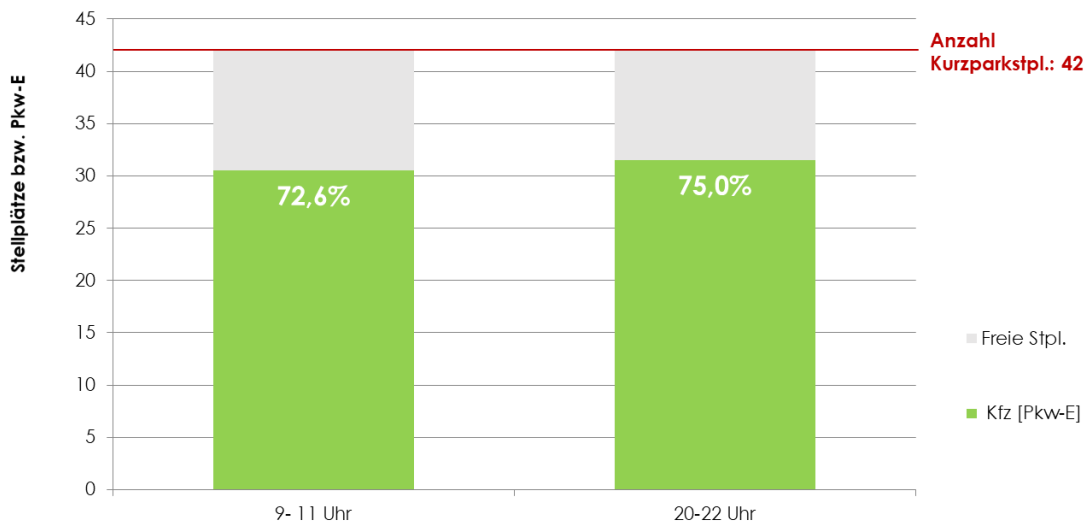


3.2.1.2 Parkraumauslastung Kurzparkstellplätze vormittags und abends

Kurzparkstellplätze befinden sich in den Gebieten 4, 11 und 13. Die Auslastung der erhobenen Kurzparkzonen beträgt im Schnitt 73 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) und 75 % am Abend (20 bis 22 Uhr), wobei diese Werte aufgrund der kleinen Stichprobe (42 Stellplätze) nur bedingt aussagekräftig sind – sh. Abbildung 3-9. Die höhere Auslastung am Abend erklärt sich in diesem Fall durch die Gültigkeitsdauer der Kurzparkzonen, die abends i.d.R. aufgehoben ist.

Abbildung 3-9: Stellplatzauslastung Kurzparkstellplätze

Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Stellplatzauslastung Kurzparkstellplätze | Summe Stichprobengebiete



n = 42, Erhebung: 15.01. + 21.10.2020



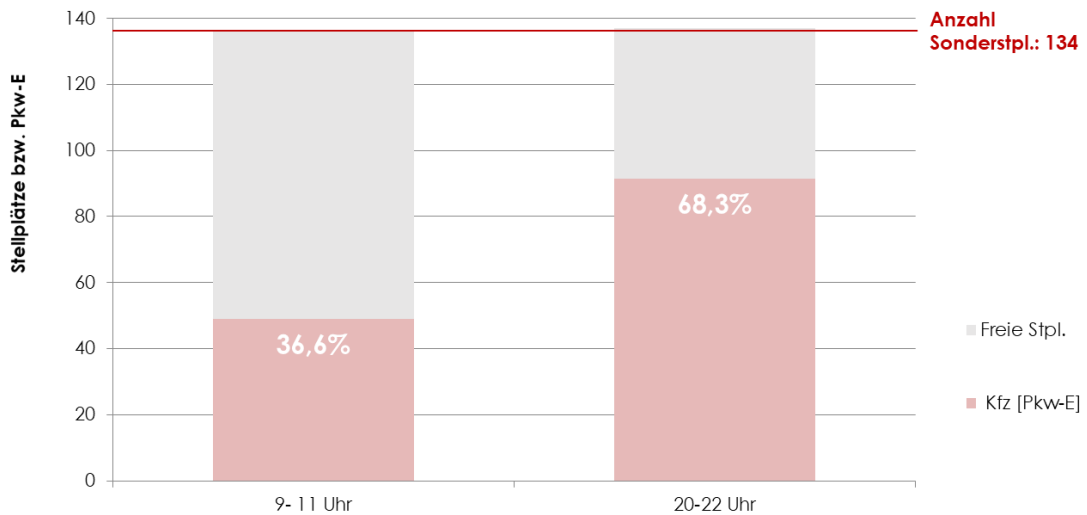
Anmerkung: Zum Zeitpunkt 20 bis 22 Uhr ist die Gültigkeit von Kurzparkzonen i.d.R. aufgehoben, weshalb die entsprechenden Stellplätze hier korrekterweise nicht als Kurzparkstellplätze zu bezeichnen wären. An dieser Stelle erfolgt dennoch eine von den Dauerstellplätzen getrennte Ausweisung. Aufgrund der 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 3, 7, 11 und 13. Die Auslastung der erhobenen Stellplätze mit Halte- und Parkeinschränkungen beträgt im Schnitt 37 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) und 68 % am Abend (20 bis 22 Uhr), wobei diese Werte aufgrund der relativ kleinen Stichprobe (134 Stellplätze) nur bedingt aussagekräftig sind – sh. Abbildung 3-10.

Abbildung 3-10: Stellplatzauslastung Sonderstellplätze

Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Stellplatzauslastung Sonderstellplätze | Summe Stichprobengebiete



n = 134, Erhebung: 15.01. + 21.10.2020

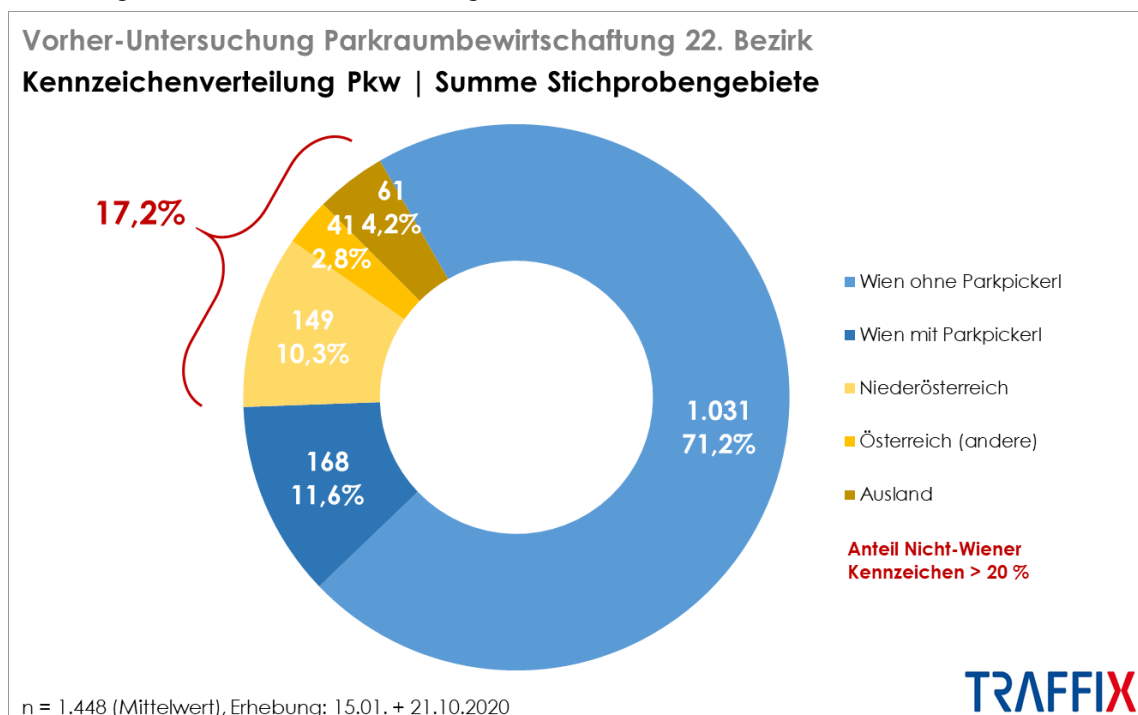
TRAFFIX

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.

3.2.2 Herkunft der Kfz nach Kennzeichen

In Summe über alle Stichprobengebiete ergibt sich ein Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen von ca. 17 %, 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 3-11: Kennzeichenverteilung Pkw

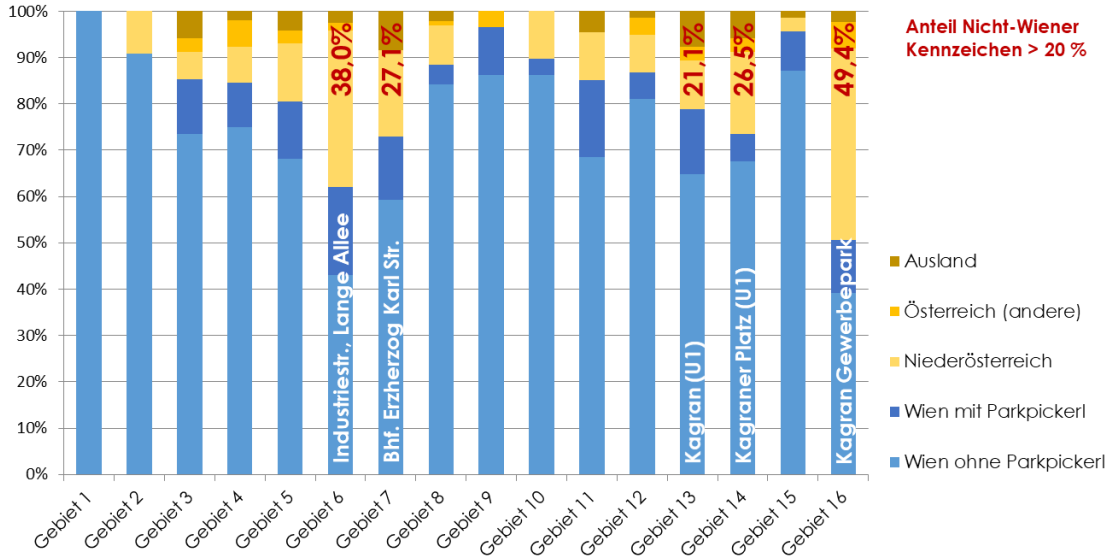


In den folgenden Abbildungen sind die Stichprobengebiete mit einem Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen von über 20 % hervorgehoben. Am Vormittag (9-11 Uhr) trifft dies auf die Gebiete 6, 7, 13, 14 und 16 (Bereiche Industriestr. / Lange Allee, Bhf. Erzherzog Karl Str., Kagran / U1, Kagraner Platz / U1, Kagran Gewerbepark) zu. Den mit fast 50 % mit Abstand höchsten Anteil weist Gebiet 16 (Kagran Gewerbepark) auf. Abends sind die Anteile der Nicht-Wiener Kennzeichen tendenziell geringer, es liegen aber immer noch fünf Gebiete bei über 20 %.

Abbildung 3-12: Kennzeichenverteilung Pkw – 9:00 – 11:00 Uhr

Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk

Kennzeichenverteilung PKW | 9:00 bis 11:00 Uhr



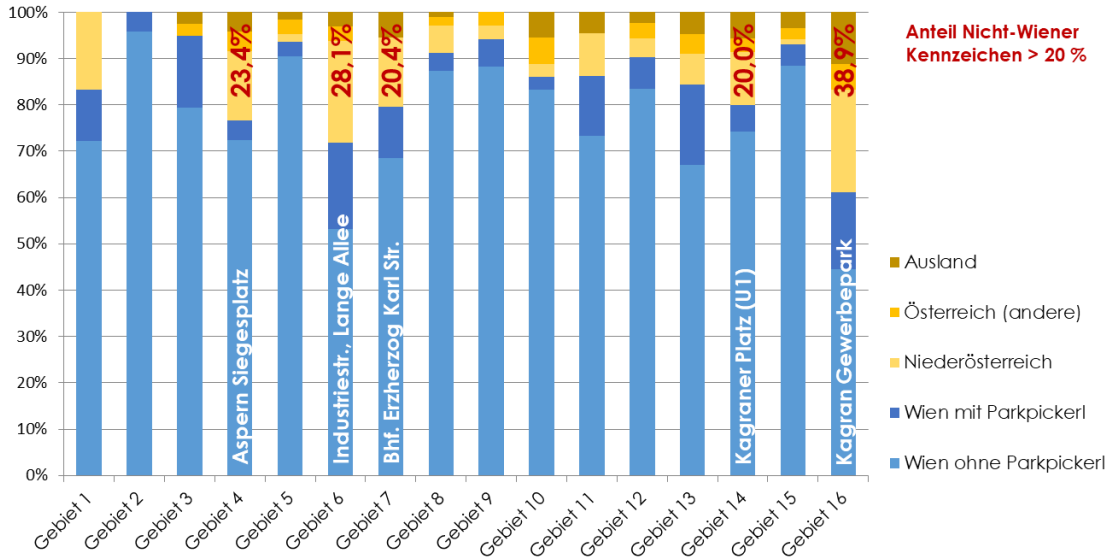
n = 1.481, Erhebung: 15.01. + 21.10.2020



Abbildung 3-13: Kennzeichenverteilung Pkw – 20:00 – 22:00 Uhr

Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk

Kennzeichenverteilung PKW | 20:00 bis 22:00 Uhr



n = 1.415, Erhebung: 15.01. + 21.10.2020



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 0,502 (adj. $R^2 = 0,468$) eine hohe Varianzaufklärung.² Weiters leistet das Modell mit $0,000 < 14,633$ ($F_{\text{krit}} < F$) 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:

² 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
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 0,667 (adj. $R^2 = 0,645$) eine hohe Varianzaufklärung.³ Weiters leistet das Modell mit $1,166 < 29,105$ ($F_{krit} < F$) 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 22. Bezirks insgesamt ca. 84.880 uneingeschränkt nutzbare Dauerstellplätze zur Verfügung. Weiters gibt es insgesamt rund 890 ausgeschilderte Kurzparkstellplätze sowie ca. 5.980 Sonderstellplätze (z.B. Ladezonen, Behindertenstellplätze, Taxistandplätze etc.). Unter zusätzlicher Berücksichtigung von ca. 2.630 während des Erhebungszeitraums temporär nicht verfügbarer Stellplätze ergibt sich in Summe eine theoretische Gesamtzahl von ca. 94.380 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum des 22. Bezirks.

Tabelle 4-3: Hochrechnung Stellplatzangebot 22. Bezirk Gesamt

* Werte gerundet Stellplatzkategorie	Durchschnittliche Anzahl an Stpl. pro km Straßenkante	Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum [Anzahl Stellplätze]	
		Stichprobe Erhebung	Hochrechnung 22. Bezirk
Dauerstellplätze	66,519	9.000	84.880
Kurzparkstellplätze	140,108	423	890
Sonderstellplätze		634	5.980
Temp. nicht verfügbare Stpl.		279	2.630
SUMME		10.336	94.380

³ 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 22. Bezirk liegt am Vormittag (9 bis 11 Uhr) bei rund 53 % und am Abend bei ca. 49 %. 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 22. Bezirk Gesamt

* Werte gerundet	Stellplatzkategorie	Stellplatzangebot [Anzahl Stellplätze]	Ø Parkraumauslastung	Stellplatznachfrage [Pkw-E]
Vormittag (9 - 11 Uhr)	Dauerstellplätze	84.880	52,8%	44.840
	Kurzparkstellplätze*	890	73,0%	650
Abend (20 - 22 Uhr)	Dauerstellplätze	84.880	49,1%	41.690
	Kurzparkstellplätze*	-	-	-

* 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 22. Bezirk Stellplatzauslastung Dauerstellplätze je Baublock (gleitender Durchschnitt*) Vormittag (9 - 11 Uhr) | Hochrechnung Gesamtbezirk

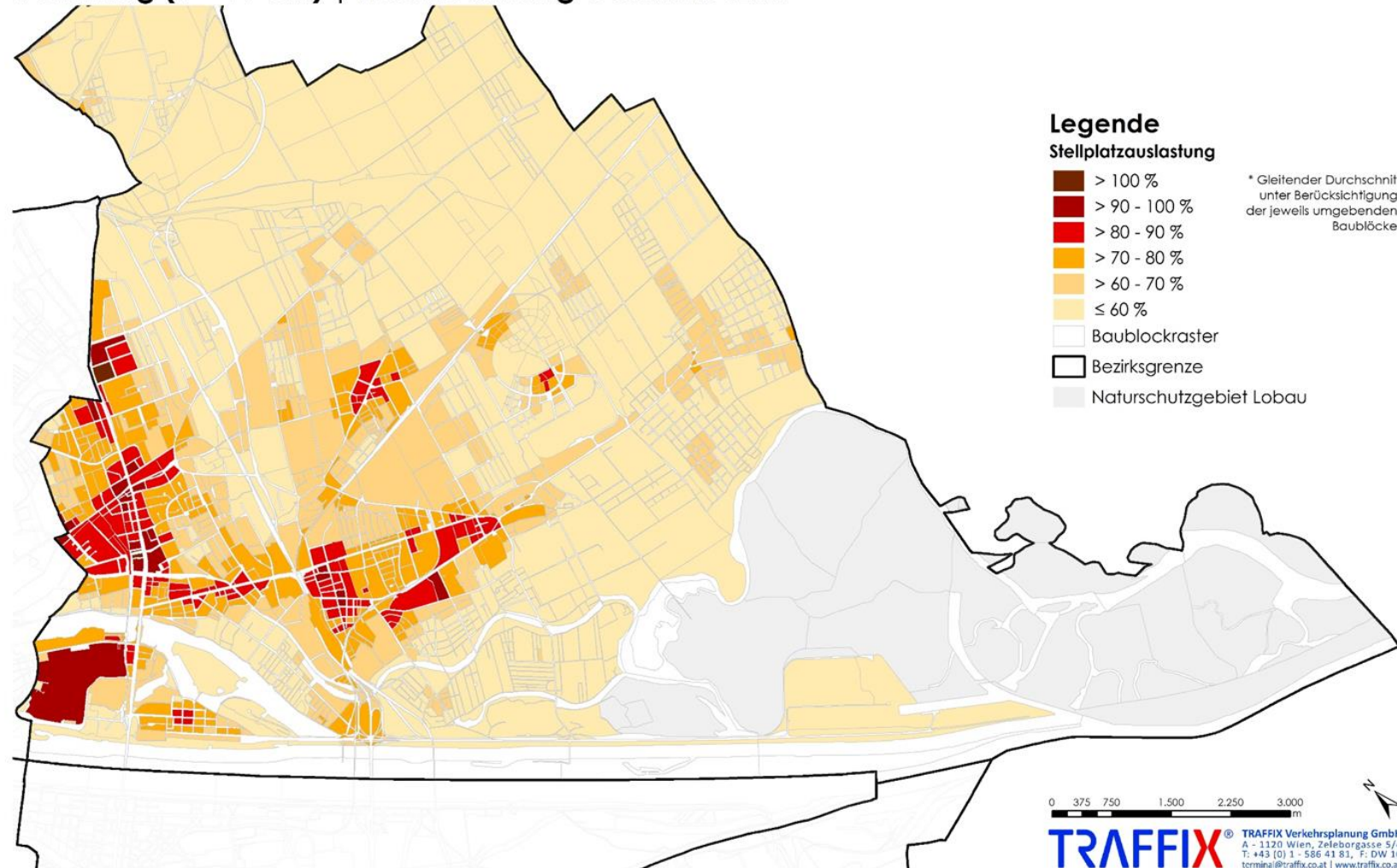
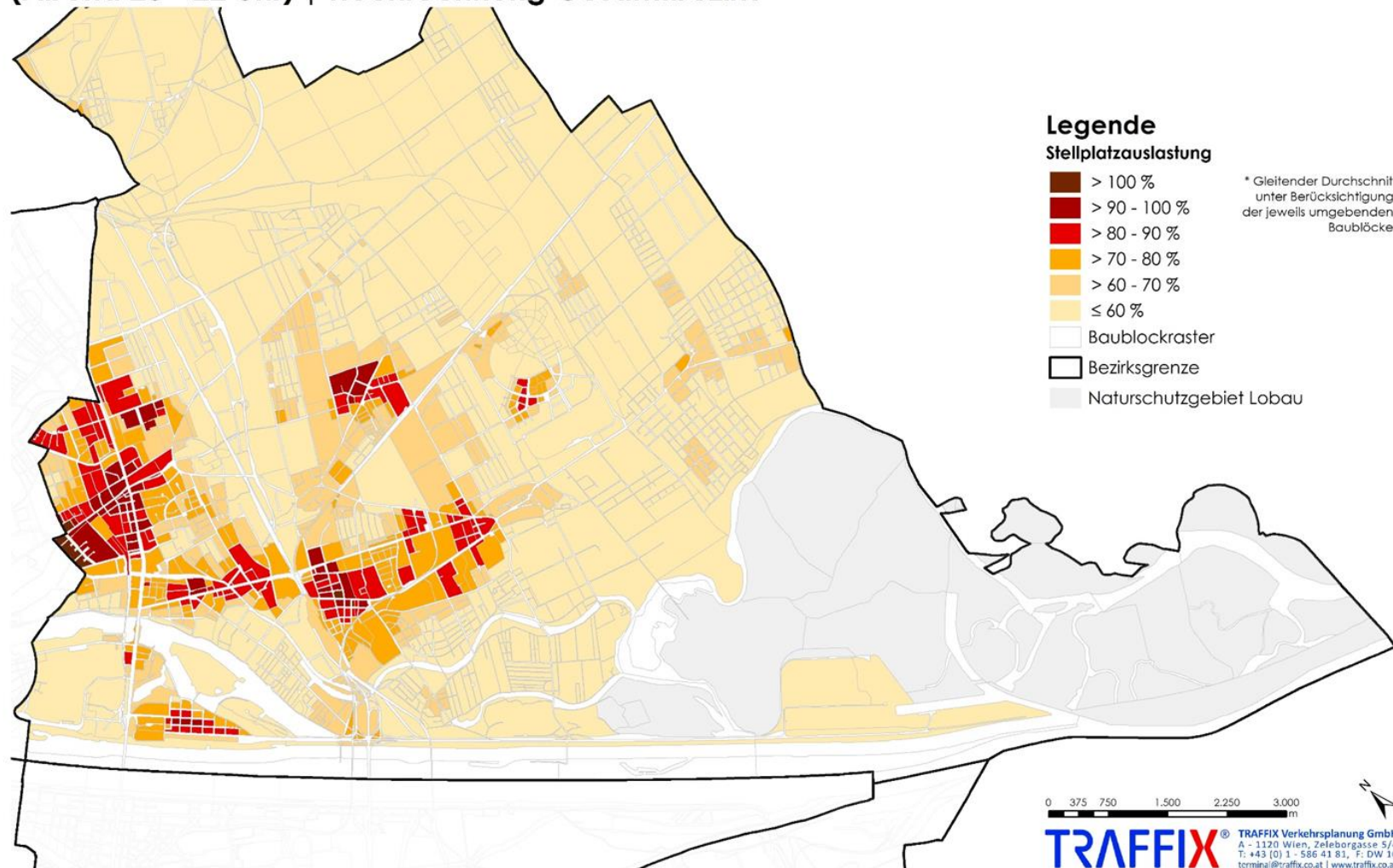


Abbildung 4-2: Karte Stellplatzauslastung – Hochrechnung Gesamtbezirk auf Baublockebene, gleitender Durchschnitt – 20 bis 22 Uhr

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



5 MODELLRECHNUNG VERLAGERUNGSWIRKUNGEN

5.1 Szenario Einführung Parkpickerl im 22. Bezirk

Auf Basis der modellhaften Abschätzung der Auswirkungen für das Szenario der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im 22. 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 16.400 abgestellten Kfz zu rechnen, was einer Netto-reduktion von 37 % entspricht. Umgelegt auf die entsprechende bezirksweite Parkraumauslastung be-deutet dies eine erhebliche Entlastung um ca. 19 Prozentpunkte von ca. 53 auf 34 %.

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

Nachfragesegment		Entlastung [Anzahl Kfz]
Parkdauer	Kenzeichenherkunft	
> 2 -12 h	Wien ohne Parkpickerl	-2.490
	Wien mit Parkpickerl	-2.270
	Niederösterreich	-5.970
	Österreich Sonstige + Ausland	-1.150
> 12 h	Wien ohne Parkpickerl	-1.170
	Wien mit Parkpickerl	-2.270
	Niederösterreich	-1.280
	Österreich Sonstige + Ausland	-900
Abschätzung neu induzierte Nachfrage		+1.120
Nettoreduktion [Kfz]		-16.380
Nettoreduktion [%]		-37 %

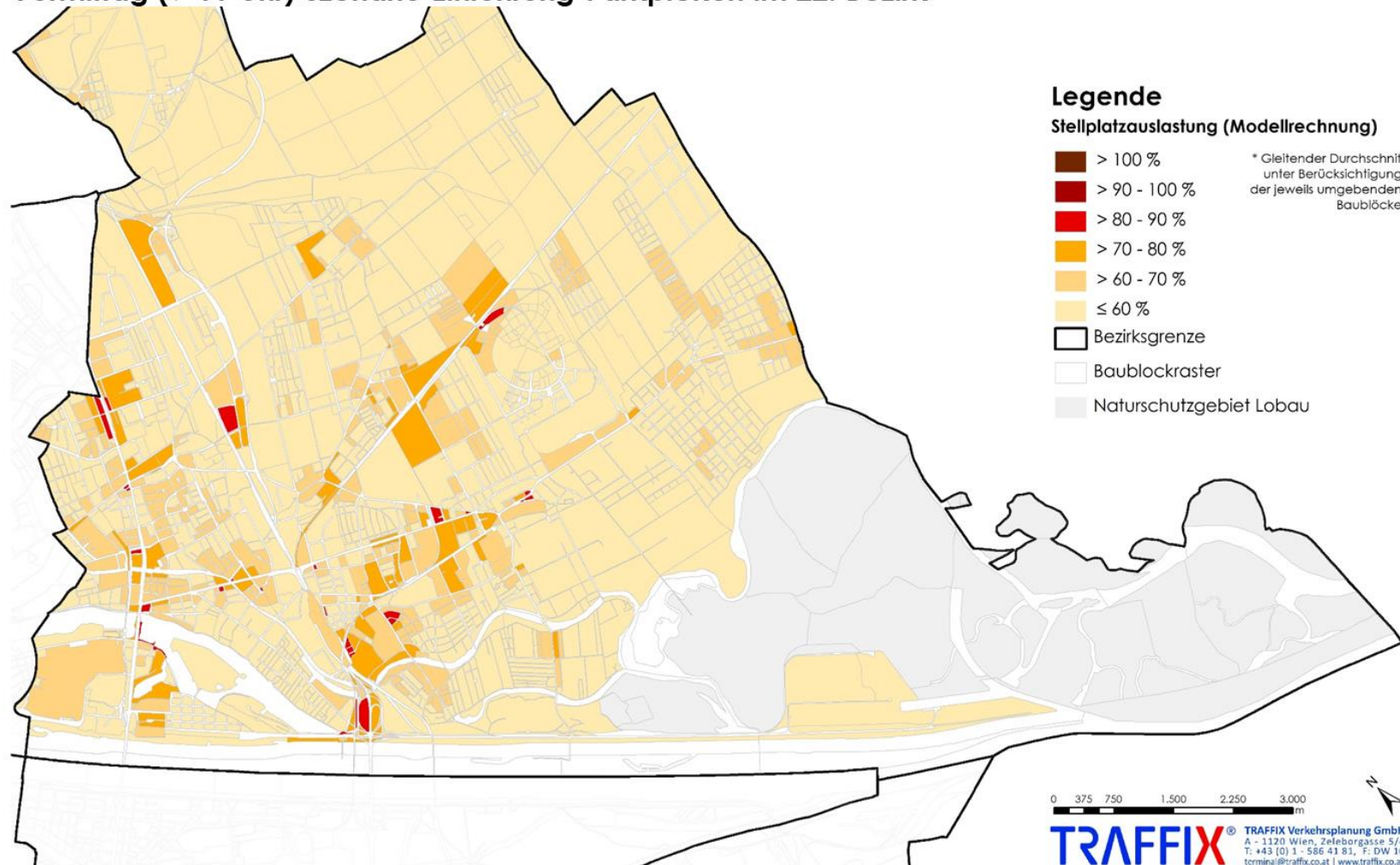
Tabelle 5-2: Stellplatzauslastung bei Einführung der Parkraumbewirtschaftung

Bestand			Wirkung bei Einführung PRB	
Stellplatz-angebot	Auslastung Vormittag	Stellplatz-nachfrage	Stellplatz-nachfrage	Auslastung Vormittag
84.180	52,8%	44.820	28.440	33,8%

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 22. Bezirk, gleitender Durchschnitt – 9 bis 11 Uhr

Vorher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Stellplatzauslastung Dauerstellplätze je Baublock (gleitender Durchschnitt*) Vormittag (9-11 Uhr) Szenario Einführung Parkpickerl im 22. 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 22. 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 22. 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. Breitenlee oder Essling, 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 22. Bezirk. Demzufolge wären der Bereich Lobau sowie weitgehend unbesiedelte bzw. landwirtschaftlich genutzte Gebiete im nördlichen Stadtgrenzbereich 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.

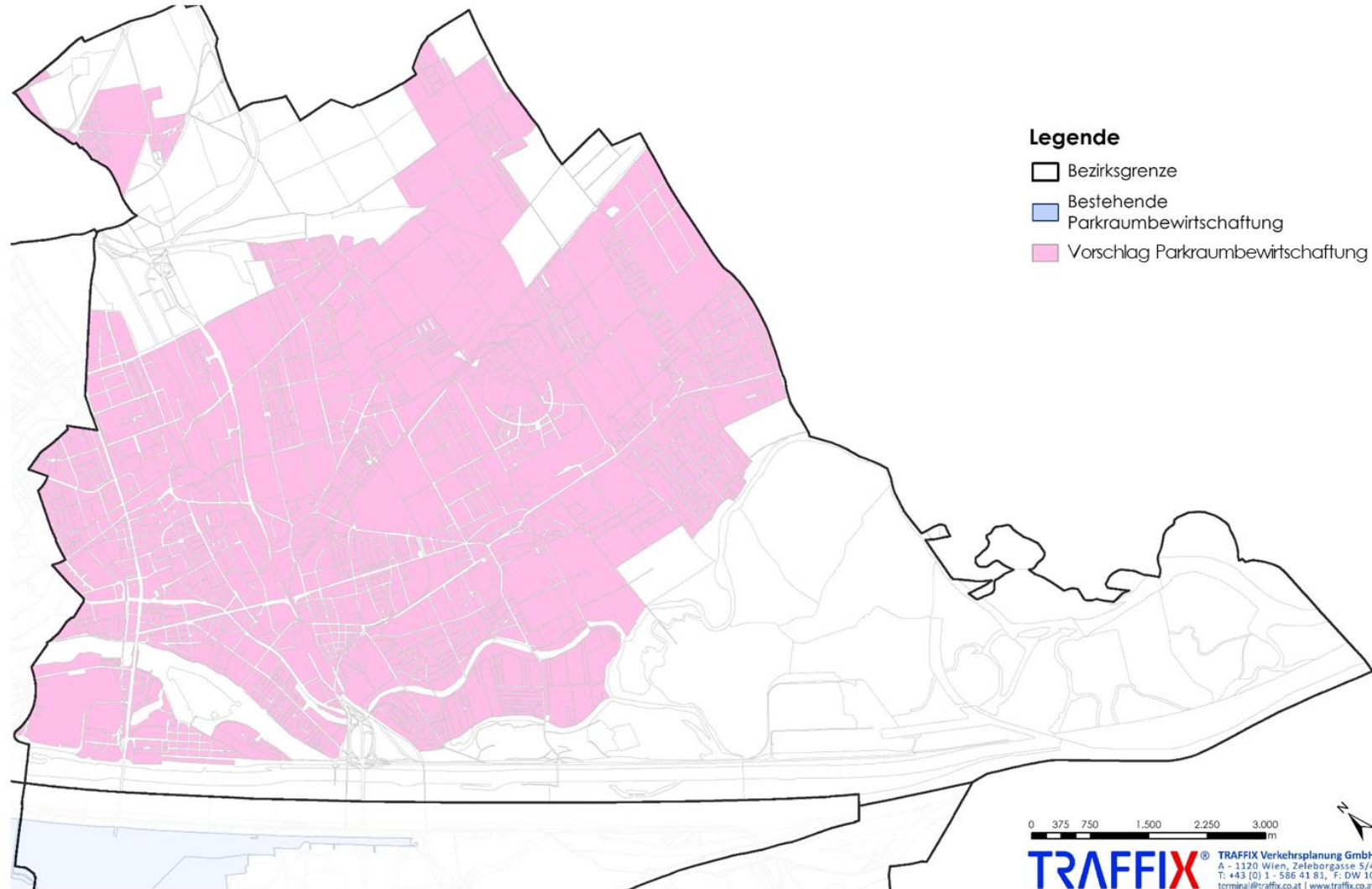
6.2.2 Berechtigungszonen und Geltungsbereiche

Um den verkehrspolitisch⁴ 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.

⁴ 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 22. 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

Basemap.at (2019): Kartenhintergrund (WMTS-Service), Stand 2019 → 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

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: Stellplatzauslastung Dauerstellplätze	23
Abbildung 3-5: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 9 bis 11 Uhr	24
Abbildung 3-6: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 20 bis 22 Uhr	24
Abbildung 3-7: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobenbaublock – 9 bis 11 Uhr	25
Abbildung 3-8: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobenbaublock – 20 bis 22 Uhr	26
Abbildung 3-9: Stellplatzauslastung Kurzparkstellplätze	27
Abbildung 3-10: Stellplatzauslastung Sonderstellplätze	28
Abbildung 3-11: Kennzeichenverteilung Pkw	29
Abbildung 3-12: Kennzeichenverteilung Pkw – 9:00 – 11:00 Uhr	30
Abbildung 3-13: Kennzeichenverteilung Pkw – 20:00 – 22:00 Uhr	30
Abbildung 4-1: Karte Stellplatzauslastung – Hochrechnung Gesamtbezirk auf Baublockebene, gleitender Durchschnitt – 9 bis 11 Uhr	34
Abbildung 4-2: Karte Stellplatzauslastung – Hochrechnung Gesamtbezirk auf Baublockebene, gleitender Durchschnitt – 20 bis 22 Uhr	35
Abbildung 5-1: Karte Stellplatzauslastung – Szenario Einführung Parkpickerl 22. Bezirk, gleitender Durchschnitt – 9 bis 11 Uhr	37
Abbildung 6-1: Vorschlag Gebietsabgrenzung Parkraumbewirtschaftung	40

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 4-1: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Vormittag ..	31
Tabelle 4-2: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Abend	32
Tabelle 4-3: Hochrechnung Stellplatzangebot 22. Bezirk Gesamt	32
Tabelle 4-4: Hochrechnung Parkraumauslastung 22. Bezirk Gesamt	33
Tabelle 5-1: Nettoerhöhung abgestellte Kfz bei Einführung der Parkraumbewirtschaftung	36
Tabelle 5-2: Stellplatzauslastung bei Einführung der Parkraumbewirtschaftung	36