



**Stadt  
Wien**

Stadtentwicklung  
und Stadtplanung

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

## Endbericht Kurzfassung



Wien, 30. November 2021

# TRAFFIX<sup>®</sup>

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 | Kurzfassung

**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, 30. November 2021

GZ: 1521 PRB132122 Endbericht Kurzfassung 211130.docx

## KURZFASSUNG

### **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 13. und 21. Bezirk konnten teilweise 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. 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 | 13. Bezirk**

In Teilbereichen des 13. Bezirks werden Auslastungswerte von über 90 % bzw. teilweise sogar über 100 % erreicht. Eine räumlich differenzierte Betrachtung zeigt, dass in weiten Teilen der zentraleren Bezirksbereiche sowie in den gut im ÖV erschlossenen Gebieten (insbesondere entlang der U4) die Auslastung bereits deutlich über dem relevanten Schwellenwert von 80 % liegt. Auf den gesamten Bezirk umgelegt ergibt sich eine durch-

schnittliche Auslastung (vormittags) von ca. 68 %. Die Auswertung der Herkunft der abgestellten Fahrzeuge zeigt je nach Gebiet erhebliche Anteile von bis zu 33 % Nicht-Wiener Kennzeichen.

### **Bestandsanalyse | 21. Bezirk**

In Teilbereichen des 21. Bezirks werden Auslastungswerte von über 90 % bzw. teilweise sogar über 100 % erreicht. 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. Auf den gesamten Bezirk umgelegt ergibt sich eine durchschnittliche Auslastung (vormittags) von ca. 58 %. Die Auswertung der Herkunft der abgestellten Fahrzeuge zeigt je nach Gebiet erhebliche Anteile von bis zu 34 % Nicht-Wiener Kennzeichen.

### **Bestandsanalyse | 22. Bezirk**

In Teilbereichen des 22. Bezirks werden Auslastungswerte von über 90 % bzw. teilweise sogar über 100 % erreicht. 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. Auf den gesamten Bezirk umgelegt ergibt sich eine durchschnittliche Auslastung (vormittags) von ca. 53 %. Die Auswertung der Herkunft der abgestellten Fahrzeuge zeigt je nach Gebiet erhebliche Anteile von bis zu 49 % Nicht-Wiener Kennzeichen.

### **Verlagerungswirkungen Szenario Parkpickerl | 13. Bezirk**

Im Falle einer Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in Hietzing ist mit einer deutlichen Entlastung der Parkraumsituation zu rechnen. Für den Vormittag ergibt sich eine Abnahme um knapp 25 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.

### **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.

## **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 der untersuchten Bezirke 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 in den Bezirken 13, 21 und 22 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 (21. Bezirk) oder Essling (22. Bezirk) 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 Wien-weit gültigen Regelung zu sehen.