

Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien

Nachher - Untersuchung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf den 10. Bezirk (Favoriten) und 18. Bezirk (Währing)

März 2019

Im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -
Stadtentwicklung und Stadtplanung

ZIS+P Verkehrsplanung
Sammer&Partner ZT GmbH

Leonhardstraße 12, 8010 Graz

Lannerstraße 25, 1190 Wien

Tel.: (0316) 38-20-21

e-mail: office@zis-p.at
www.zis-p.at

Auftraggeber und Projektleitung:

R. Riedel, DI

Verfasser:

G. Sammer, em. Univ.Prof. DI. Dr.
G. Röschel, DI. Dr.
C. Gruber, DI.
G. Sammer, Mag.



ZIS+P
VERKEHRSPLANUNG

Inhaltsverzeichnis

1. Problemstellung	3
2. Ergebnisse Nachher-Untersuchung 2018	3
2.1. Ergebnisse der Parkraum-Kurzzeiterhebung (9:00 bis 11:00 Uhr und 20:00 bis 22:00 Uhr)	8
2.2. Ergebnisse der Parkraum-Kennzeichenerhebung im Zeitraum zwischen 8:00 und 22:00 Uhr	18
3. Hochrechnung der Parkraumauslastung	25
4. Zonenbinnenverkehr	37
5. Schlussbemerkungen	41

1. Problemstellung

In der Stadt Wien wurde im September 2017 im 10. Bezirk und im September 2016 im 18. Bezirk eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Die Auswirkungen dieser Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in diesen beiden Bezirken wird in der vorliegenden Nachher-Untersuchung dargestellt. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten wurde diese Untersuchung mit der gleichen Methode wie bei den Vorher-Untersuchungen 2013 und 2014 durchgeführt. Die erhobene Stichprobe wurde auf den Bezirk hochgerechnet und mit den Daten der Dauerstellplätze vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Stand 2013) verglichen. Die Nachher-Untersuchung hat folgende Inhalte zum Gegenstand:

- Erhebung, Darstellung und Analyse der Parkraumsituation im Straßenraum in den Bezirken 10 und 18 nach Einführung der flächenhaften Parkraumbewirtschaftung.
- Vergleich mit den von Sammer und Partner durchgeführten Untersuchungen 2013 und 2014

Systemabgrenzung

- **Räumliche Systemabgrenzung**

Die Abgrenzung der neuen Parkraumbewirtschaftungszonen im 10. und 18. Bezirk definiert die Systemgrenzen der Untersuchung. Für diese Parkraumbewirtschaftungszonen liegt der Geltungszeitraum von 9:00 bis 19:00 Uhr. Für öffentliche Stellplätze dieser Zonen können Bewohner mit Hauptwohnsitz des jeweiligen Bezirkes sowie Bewohner der Überlappungsgebiete des Nachbarbezirkes Bewohnerparkberechtigungen erwerben. Zusätzlich können auch Betriebe, Dienstnehmer etc. Ausnahmegenehmigungen unter bestimmten Voraussetzungen erwerben.

- **Zeitliche Systemabgrenzung**

Die zeitliche Systemabgrenzung bezieht sich auf das Parkraumangebot und die Parkraumnachfrage eines normalen Werktags im Jahr 2018.

2. Ergebnisse Nachher-Untersuchung 2018

Für die vorliegende Evaluierung der Parkraumsituation nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung im 10. und 18. Bezirk wurden stichprobenartig Parkraumerhebungen durchgeführt. Schwerpunktmäßig wurde versucht, in dieser Nachher-Untersuchung dieselben Gebiete wie bei der Vorheruntersuchung 2013 in der Zeit von 9:00 bis 11:00 Uhr und 20:00 bis 22:00 Uhr mittels der Parkraumerhebung zu erfassen. Durch die erhöhte Stichprobenanzahl wurden für die Grundwerte aus dem Jahr 2013 auch Blöcke mit Hochrechnungsdaten herangezogen, auch um für weitere Untersuchungen eine höhere Baublockanzahl (Stichprobengöße) zur Verfügung stellen zu können. Ein Teil der Stellplätze wurde vertieft im Zeitraum von 8:00 bis 22:00 Uhr in Form einer Kennzeichenerhebung für Pkw und Lkw untersucht. Aus wirtschaftlichen Gründen wurde diese als Stichprobenerhebung mit einer Hoch- bzw. Modellrechnung der Ergebnisse der Stichprobe für alle Baublöcke innerhalb des definierten Untersuchungsgebietes konzipiert.

Die Parkraumerhebungen im 10. und 18. Bezirk wurden für das Stellplatzangebot und die Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum in der Zeit vom 02. bis 4. Oktober 2018 (Di. - Do.) durchgeführt. Am 09. und am 10. Oktober 2018 (Di. - Mi.) erfolgte eine detaillierte Kennzeichenerhebung im Zeitraum von 8:00 Uhr bis 22:00 Uhr. Bei der Parkraumerhebung im 10. Bezirk wurden ca. 9.300 Pkw-Stellplätze und im 18. Bezirk ca. 4.200 Pkw-Stellplätze untersucht. In Summe ergab sich somit eine Stichprobe von ca. 13.500 Pkw-Stellplätze (ohne Baustellen, siehe Tabelle 2-1, Abbildung 2-1 und 2-2), das sind rund 16% aller Straßenstellplätze der beiden untersuchten Bezirke.

- **Kurzzeiterhebung Parkraum (9:00 bis 11:00 Uhr und 20:00 bis 22:00 Uhr)**
In einem ersten Schritt wurde für ausgewählte Gebiete im 10. und 18. Bezirk die Erhebung des derzeitigen Stellplatzangebotes im öffentlichen Straßenraum durchgeführt. Insgesamt wurden ca. 11.000 Pkw-Stellplätze (ca. 80% der Stichprobe) untersucht. Für die Erhebung im öffentlichen Straßenraum wurden im Bereich der Vormittagsspitze zwischen 9:00 und 11:00 Uhr (Überlagerung der Spitzen des Einkaufs- und Erledigungsverkehrs mit dem Verkehr der Berufstätigen) und am Abend von 20:00 bis 22:00 Uhr (hauptsächlich Bewohner) das Stellplatzangebot und die Stellplatznachfrage erhoben. Als Ergebnis liegen neben der vorhandenen Stellplatzanzahl Informationen zur Stellplatznachfrage und Auslastung des Stellplatzangebotes für die untersuchten Gebiete und die beiden Untersuchungszeiträume Vormittag (9:00 bis 11:00 Uhr) und Abend (20:00 bis 22:00 Uhr) vor.
- **Kennzeichenerhebung Parkraum (zwischen 8:00 und 22:00 Uhr)**
Zusätzlich erfolgte in einem zweiten Schritt eine detaillierte Kennzeichenerhebung im Zeitraum zwischen 8:00 bis 22:00 Uhr in einem Takt von 30 Minuten. Für diese Erhebung wurde das Stellplatzangebot, unterschieden nach Zonenstellplätzen, Kurzparkplätze (in der Blauen Zone), Ladezonen, Behindertenstellplätzen usw. durch eine Begehung des Auftragnehmers erhoben. Insgesamt wurden ca. 2.500 Pkw-Stellplätze (ca. 20% der Stichprobe) untersucht. Danach wurde für ausgewählte Gebiete im 10. und 18. Bezirk eine Kennzeichenerhebung an einem Werktag durchgeführt. Bei dieser Kennzeichenerhebung wurde in einem Intervall von 30 Minuten in der Zeit von 08:00 bis 22:00 die Auslastung der Stellplätze erhoben. Diese detaillierte Art der Erhebung liefert Ergebnisse bezüglich Parkdauer, Parkplatzbesetzung und tageszeitliche Verteilung der Auslastung der Stellplätze.

Das Erhebungspersonal war mit m-Parking Standardgeräten für die Überwachung des ruhenden Verkehrs der MA 67 ausgestattet und musste bei allen parkenden Kfz darauf achten, ob diese mit einem Parkpickerl oder einem Parkschein bzw. Ausnahmetafel ausgestattet waren. Bei einem Parkpickerl mussten sie mit Hilfe des m-Parking Gerätes kontrollieren, ob es im 10. bzw. 18. Bezirk gültig war bzw. über die Eingabe des Kennzeichens kontrollieren, ob sie m-parking genutzt haben und einen gültigen Parkschein hatten. Auf Basis dieser Erhebung wurde auch der Zonenbinnenverkehr der Besitzer von Bewohnerparkberechtigungen abgeschätzt. Für diese Abschätzung wurden bei der vertieften Erhebung im Zeitraum von 8:00 bis 22:00 Uhr die Nummerntafeln abgestellter Autos mit Anwohnerparkberechtigung (Parkpickerl) erhoben. Von der Stadt Wien wurden die Hauptwohnsitze der Besitzer von Parkberechtigungen (Parkpickerl) anonym und auf Baublöcke aggregiert ermittelt. Mit diesen Daten konnten die Distanzen zwischen den Baublöcken des Wohnortes und den Baublöcken des Kfz-Abstellortes ermittelt und ausgewertet werden.

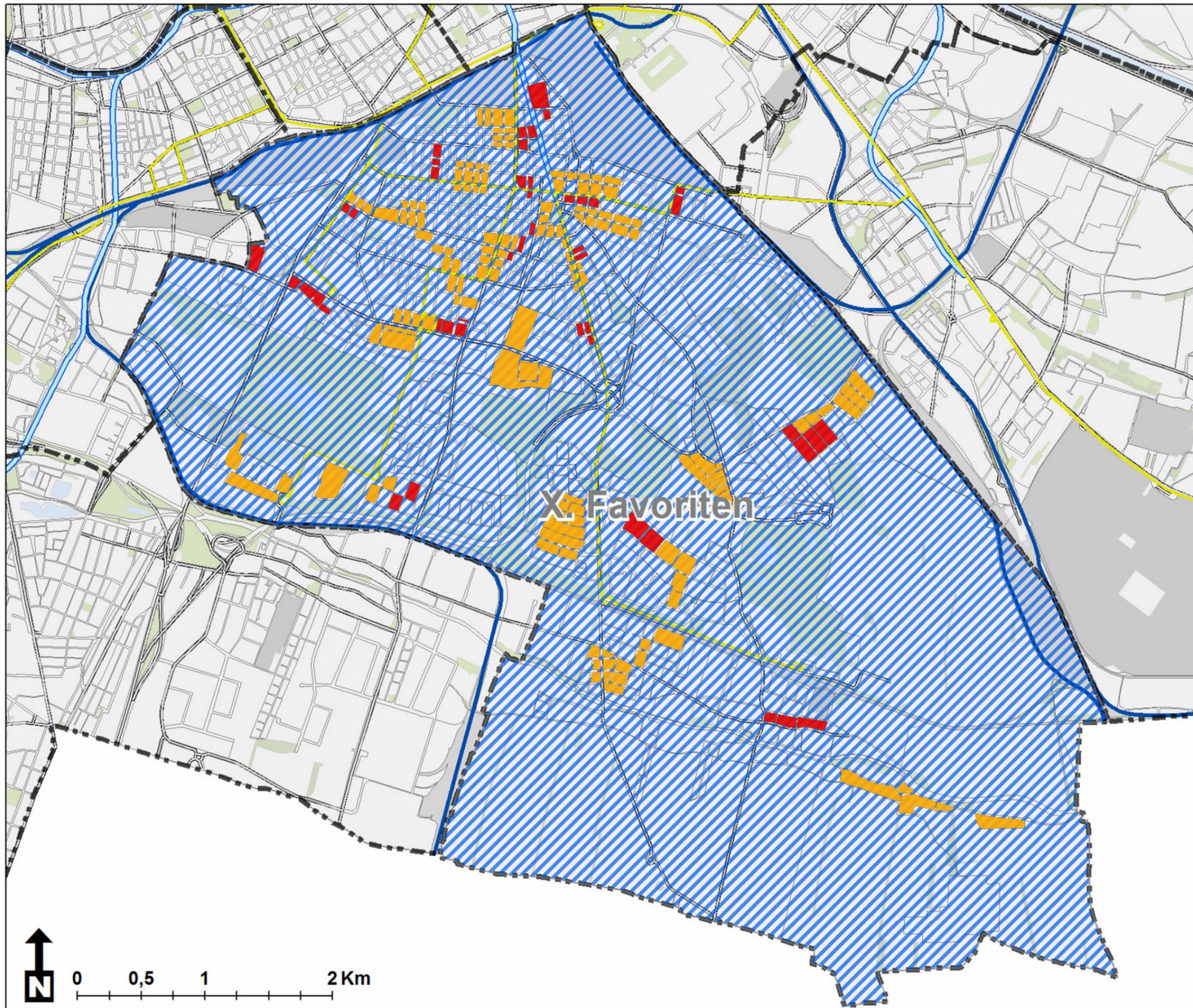
Tabelle 2-1: Untersuchtes Stellplatzangebot, werktags 9 bis 11 Uhr (Basis: alle Erhebungsblöcke der Stichprobe 2018, Quelle: ZIS+P 2018), Grundstichprobe inkl. vertiefter Erhebung (8:00 bis 22:00 Uhr)

	Kurzpark- zonen- stellplätze* (10.,18. Bezirk)	Kurzpark- - stellplätze in Geschäfts- straßen**	Ladezone zeitlich beschränkt	zeitlich beschränkte Park- und Halteverbots- stellplätze	sonstige Stellplätze (Bus, Behinderten etc.)	Summe Unter- suchungs- gebiet	mögliche Stellplätze, temporäre Baustellen
	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E
10. Bezirk	8.841	106	75	91	137	9.250	261
18. Bezirk	3.938	36	54	93	91	4.212	227
Summe	12.779	142	129	184	228	13.462	488

*) **Kurzparkzonenstellplätze** sind jene Stellplätze die innerhalb der definierten Parkraumbewirtschaftungszonen für Bewohner mit Parkpickerl bzw. Nutzer mit Ausnahmegenehmigungen zeitlich unbeschränkt und für die restlichen Nutzer innerhalb der maximalen Parkdauer von 180 Minuten genutzt werden können.

) **Kurzparkstellplätze in Geschäftsstraßen dürfen nur innerhalb der definierten Parkdauer (meist 90 Minuten) genutzt werden. Liegen diese innerhalb einer Parkraumbewirtschaftungszone, können dort Bewohner mit Parkpickerl zusammen mit einer Parkscheibe parken.

Abbildung 2-1:
Erhebungsgebiete der
Evaluierung der
Parkraumbewirtschaftung
im 10. Bezirk, Favoriten
(Quelle: ZIS+P 2018)

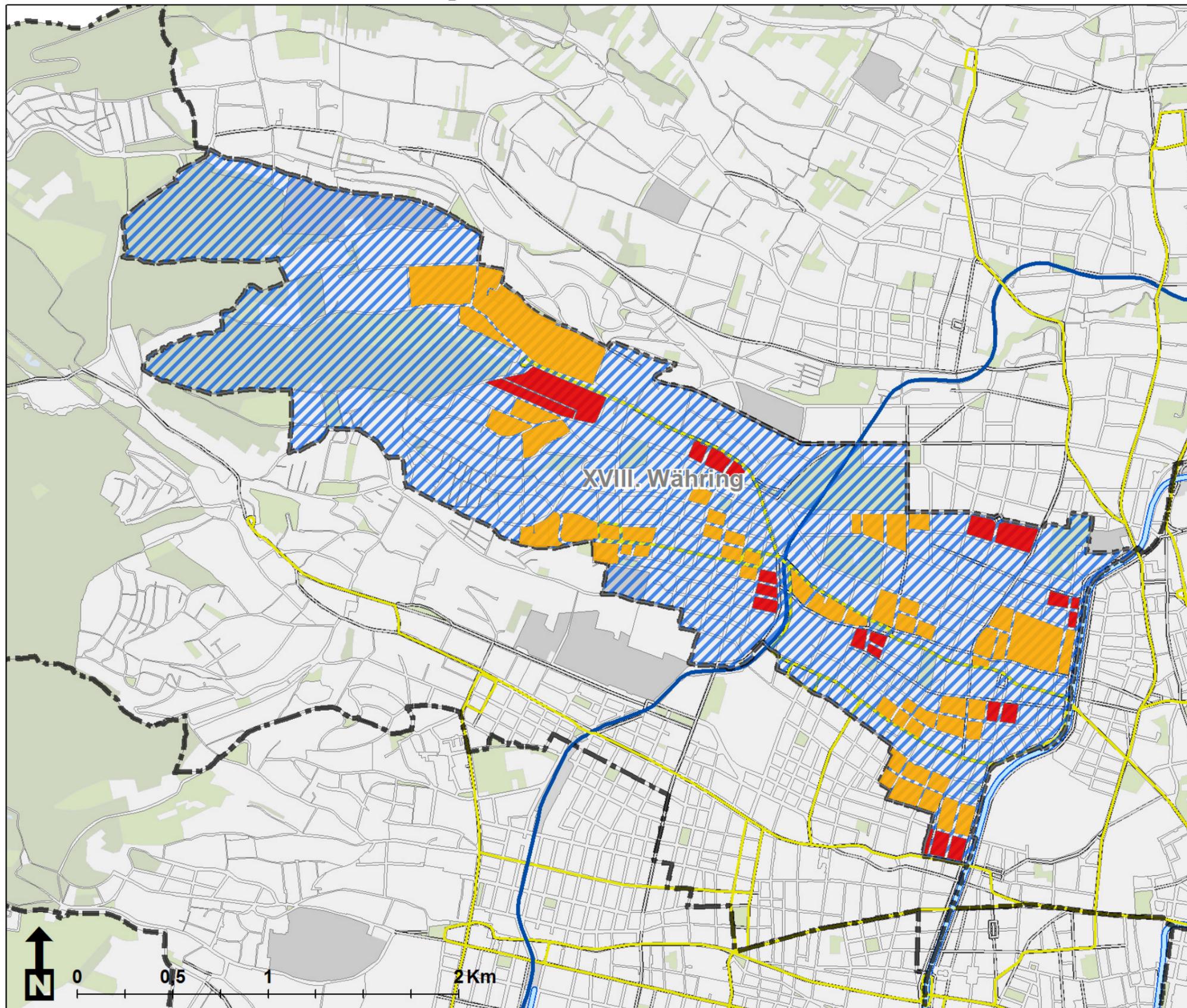


Legende

Erhebungsgebiete 2018

- Erhebung 2018 (9-11h, 20-22h)
- Erhebung 2018 (8-22h)
- Parkraumbewirtschaftungszone 10. Bezirk
- Bezirksgrenzen

Abbildung 2-2:
Erhebungsgebiete der
Evaluierung der
Parkraumbewirtschaftung
im 18. Bezirk, Währing
 (Quelle: ZIS+P 2018)



Legende

Erhebungsgebiete 2018

- Erhebung 2018 (9-11h, 20-22h)
- Erhebung 2018 (8-22h)
- Parkraumbewirtschaftungszone 18. Bezirk
- Bezirksgrenzen

2.1. Ergebnisse der Parkraum-Kurzzeiterhebung (9:00 bis 11:00 Uhr und 20:00 bis 22:00 Uhr)

Vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung wurde 2013 eine Erhebung der Parkraumauslastung durchgeführt. Diese Erhebung zeigte, dass vor allem im stadttinneren Untersuchungsgebiet eine relativ hohe Auslastung des Parkraumes durch unterschiedliche Parkraumnutzer (Bewohner, Einpendler, etc.) gegeben war. Bei der Erhebung 2013 wurden im 18. und insbesondere im 10. Bezirk nur eine relativ geringe Blockanzahl untersucht, da zu dem damaligen Zeitpunkt diese Bezirke noch keine Parkraumbewirtschaftung installieren wollten. Um jedoch einen aussagekräftigen Vergleich der Parkraumauslastung im Jahr 2013 und im Jahr 2018 zu ermöglichen, wurden zu diesen Baublöcke (bzw. Blockkanten) auch hochgerechnete Werte aus 2013 herangezogen.

Stellplatzauslastung in den Erhebungsgebieten

Es zeigte sich, dass durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung die Parkraumauslastung in den untersuchten Erhebungsgebieten im Erhebungszeitraum 9:00 bis 11:00 Uhr (vormittags) im 10. und 18. Bezirk deutlich reduziert werden konnte. Die Parkraumauslastung sank im 10. Bezirk von ca. 81% im Jahr 2013 auf ca. 64% im Jahr 2018 und im 18. Bezirk von ca. 90% im Jahr 2013 auf ca. 71% im Jahr 2018.

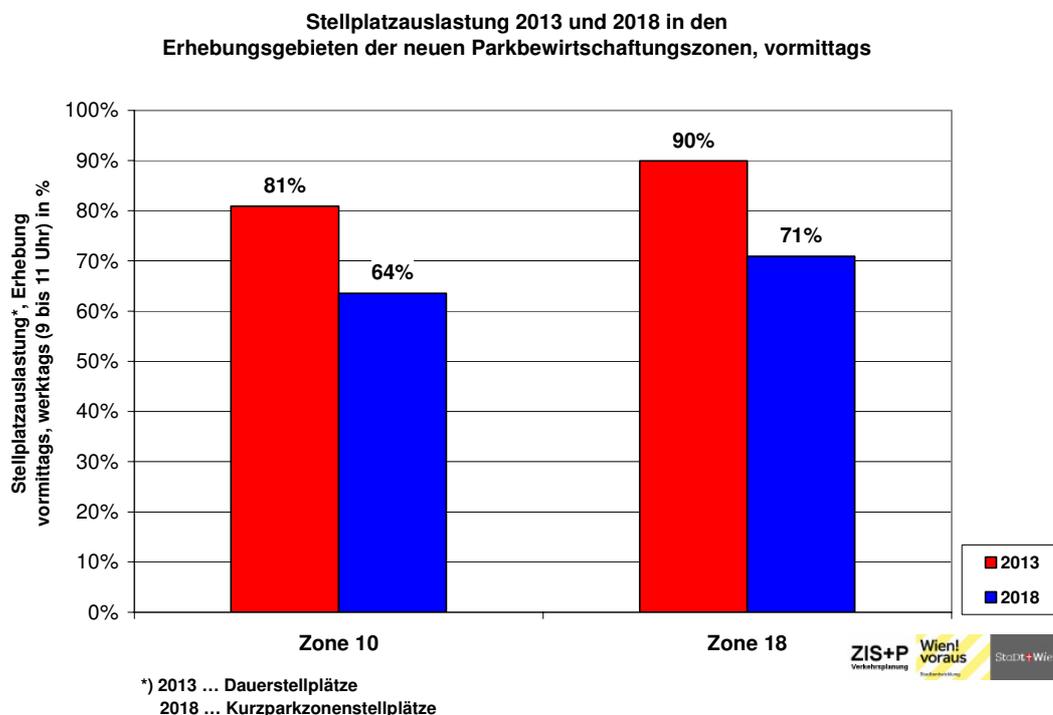


Abbildung 2.1-1: Stellplatzauslastung der Erhebungsgebiete im 10. und im 18. Bezirk im Vergleich 2018 zu 2013, vormittags (9 bis 11 Uhr, Basis: engeres Untersuchungsgebiet mit Vergleichsdaten 2013, Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P 2018)

Die Parkraumerhebung in den Abendstunden zeigt, dass in den Parkraumbewirtschaftungszonen auch außerhalb des Geltungszeitraums der Parkraumbewirtschaftung von 9:00 bis 19:00 Uhr eine recht deutlich reduzierte Parkraumnachfrage bewirkt wird. Die Parkraumauslastung sinkt im Zeitraum von 20:00 bis 22:00 in den Erhebungsgebieten im 10. Bezirk von ca. 93% im Jahr 2013 auf ca. 86% im Jahr 2018 und im 18. Bezirk von ca. 94% im Jahr 2013 auf ca. 80% im Jahr 2018 (siehe Abbildung 2.1-2 und Tabelle 2.1-2).

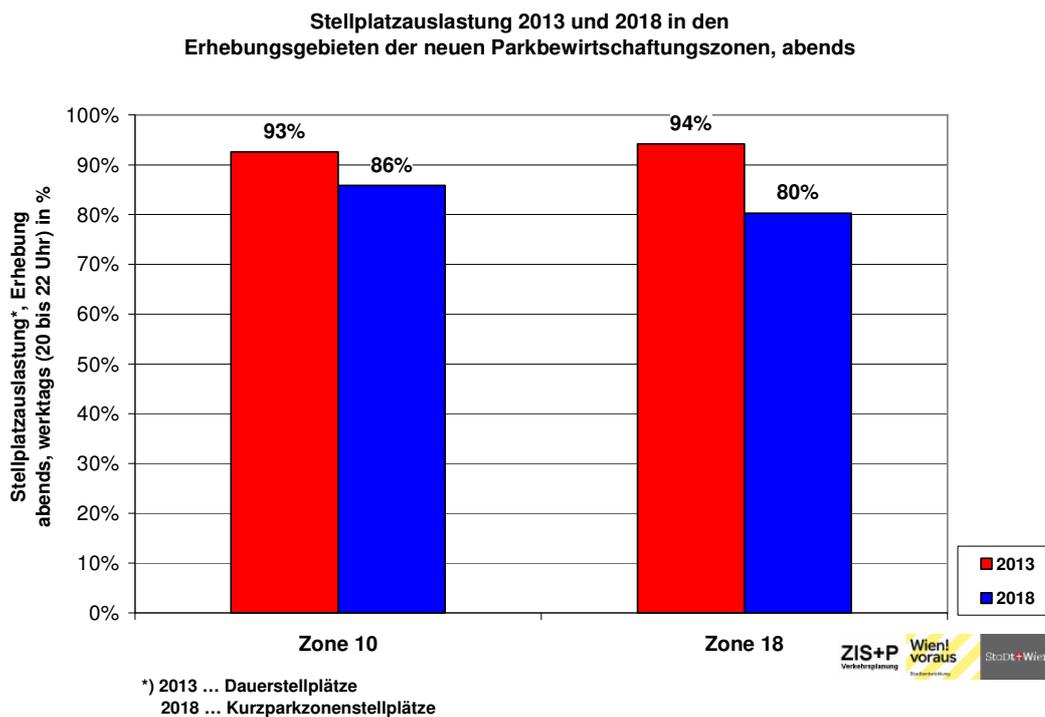


Abbildung 2.1-2: Stellplatzauslastung der Erhebungsgebiete im 10. und im 18. Bezirk im Vergleich 2018 zu 2013, abends (20 bis 22 Uhr, Basis: neue Erhebungsgebiete 2018, Vergleichsdaten 2013, Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P 2018)

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass bei der Konzeption der Erhebungen 2018 darauf geachtet wurde, dass durch die Erweiterung der Stichprobe eine repräsentative Auswahl für den gesamten Bezirk und in weiterer Folge für die Hochrechnung vorhanden war. In die Auswahl der Erhebungsgebiete wurden Faktoren für die räumliche Lage zum Stadtzentrum sowie Strukturdaten der Erhebungsblöcke entwickelt. Das Ergebnis des Vergleichs vorher mit nachher zeigt (siehe Abbildungen 2.1-1 und 2.1-2 sowie Tabelle 2.1-1 und 2.1-2), dass die Parkraumauslastung der Bezirke 10 und 18 deutlich geringer wurde. Diese Abnahme bewegt sich am Vormittag (9-11 Uhr) im Bereich von 17%-Punkte im 10. Bezirk und 19%-Punkte im 18. Bezirk. Am Abend (20-22 Uhr) lagen die Abnahmen bei 7%-Punkte im 10. Bezirk und 14%-Punkte im 18. Bezirk.

Tabelle 2.1-1: Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage in den Erhebungsgebieten im 10. und im 18. Bezirk im Vergleich 2018 zu 2013, vormittags (9 bis 11 Uhr, Basis: neue Erhebungsgebiete 2018 und Vergleichsdaten 2013, Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P 2018)

Erhebungsgebiete im engeren Untersuchungsgebiet (mit verfügbaren Vergleichsdaten der Parkraumerhebung 2013)	Kurzparkzonen- stellplätze 2018		Stellplatzauslastung	
	Angebot 2018 (ohne zeitlich beschränkte Halte- und Parkverbote)	Nachfrage 2018 (vormittags zwischen 9 bis 11 Uhr)	Erhebung 2018 (nach Einführung der neuen Kurzparkzonen, 10. und 18. Bezirk)	Erhebung 2013
	PKW-E	PKW-E	rel.	rel.
Zone 10	8.439	5.363	64%	81%
Zone 18	3.599	2.553	71%	90%
Gesamt	12.038	7.915	66%	-

Tabelle 2.1-2: Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage in den Erhebungsgebieten im 10. und im 18. Bezirk im Vergleich 2018 zu 2013, abends (20 bis 22 Uhr, Basis: neue Erhebungsgebiete 2018 und Vergleichsdaten 2013, Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P 2018)

Erhebungsgebiete im engeren Untersuchungsgebiet (mit verfügbaren Vergleichsdaten der Parkraumerhebung 2013)	Kurzparkzonen- stellplätze 2018		Stellplatzauslastung	
	Angebot 2018	Nachfrage 2018 (abends zwischen 20 bis 22 Uhr)	Erhebung 2018 (nach Einführung der neuen Kurzparkzonen, 10. und 18. Bezirk)	Erhebung 2013
	PKW-E	PKW-E	rel.	rel.
Zone 10	9.250	7.938	86%	93%
Zone 18	4.212	3.382	80%	94%
Gesamt	13.462	11.320	84%	-

Stellplatzauslastung in den Erhebungsgebieten nach Nutzergruppen

In den Abbildungen 2.1-3 und 2.1-4 ist die Entwicklung der Parkraumauslastung der Erhebungsgebiete von 2013 bis 2018 mit und ohne Parkraumbewirtschaftung unterteilt in Wiener, Nichtwiener und sonstige Fahrzeuge dargestellt. Es zeigt sich, dass innerhalb der neuen Parkraumbewirtschaftungszonen der Anteil der Nichtwiener erwartungsgemäß deutlich gesunken ist. Der Anteil der Parkraumnutzung von Nichtwienern reduzierte sich im 10. Bezirk von ca. 17% auf ca. 1% und im 18. Bezirk von ca. 20% auf ca. 2%. Interessant ist, dass auch die Parkraumnachfrage durch Pkw mit Wiener Kennzeichen gesunken ist, was auf die deutliche Erweiterung der kostenpflichtigen Stellplätze zurückgeführt werden kann. Dies ist ein Hinweis dafür, dass der Umsteigeeffekt auf andere Verkehrsmittel weitaus stärker als der Verdrängungseffekt ist.

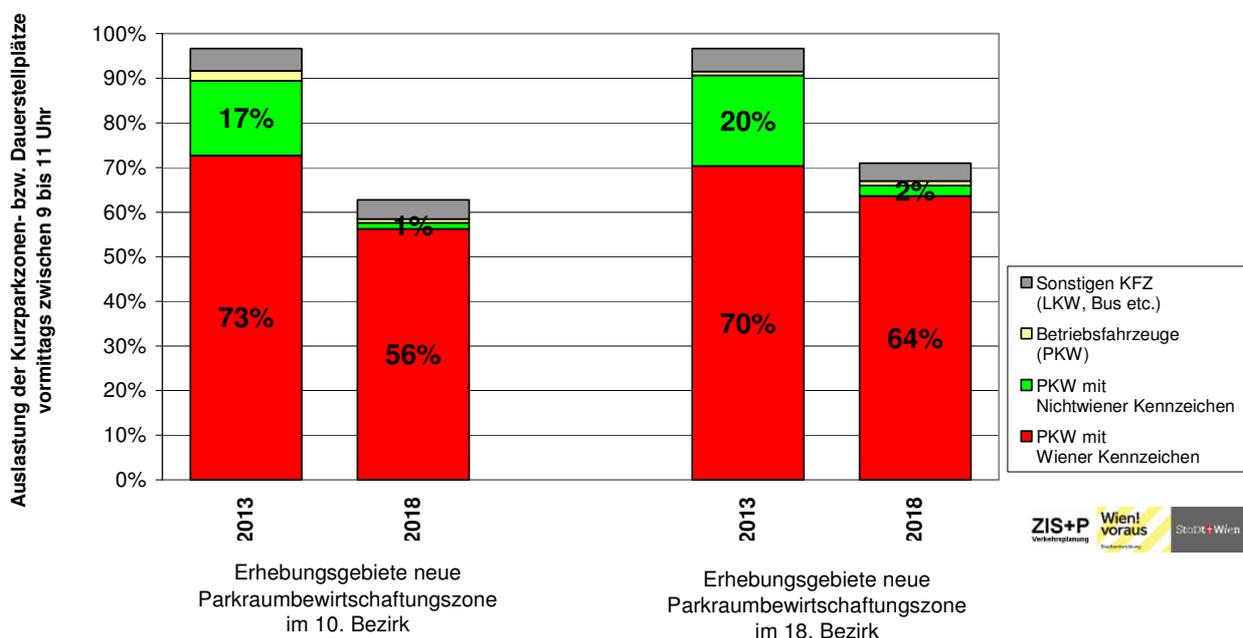


Abbildung 2.1-3: Vergleich der Stellplatzauslastung 2018 mit 2013 der Erhebungsgebiete, unterteilt in Nutzergruppen für die neuen Parkraumbewirtschaftungszonen (vormittags zwischen 9 bis 11 Uhr, Basis: neue Erhebungsgebiete 2018 und Vergleichsdaten 2013, Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P 2018)

Am Abend zeigt sich ein ähnliches Bild. Es ist im Zeitraum von 20:00 bis 22:00 Uhr ebenso eine Reduktion der Parkraumnutzung durch Nichtwiener gegeben. Im 10. Bezirk ist die Abnahme der Parkraumnutzung durch Nichtwiener von ca. 12%-Punkten im Jahr 2013 auf ca. 3% im Jahr 2018 jedoch geringer als am Vormittag. Im 18. Bezirk ist hingegen nur ein geringfügiger Unterschied zum Vormittag (von ca. 18% im Jahr 2013 auf ca. 3% im Jahr 2018). Ein Grund dafür liegt darin, dass der Untersuchungszeitraum außerhalb der Geltungszeit der Parkraumbewirtschaftung liegt. Es zeigt deutlich, dass eine ausstrahlende Wirkung der Maßnahme gegeben ist, denn auch außerhalb des Geltungszeitraumes ist eine Reduktion der Parkraumauslastung ersichtlich. Das erklärt sich aus der Nachfragereduktion der Kfz-Fahrten von Tages- und Wocheneinpendlern.

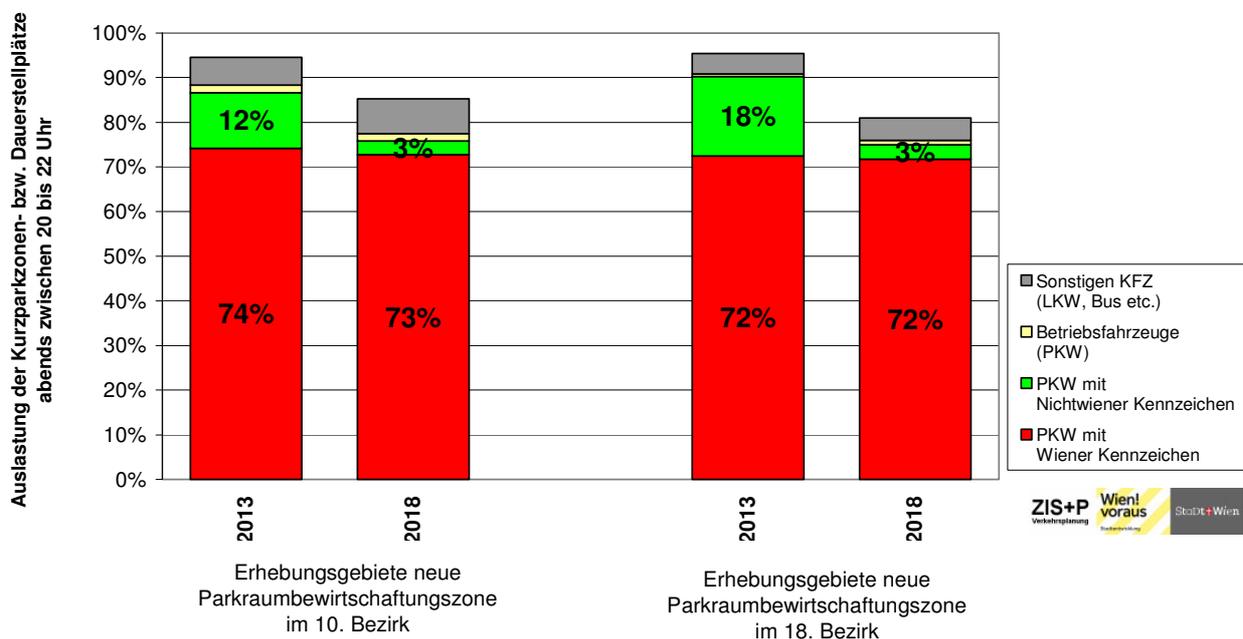
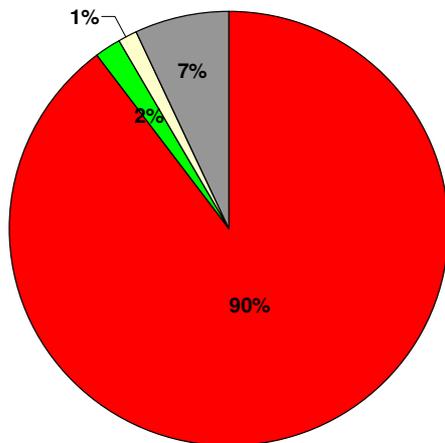


Abbildung 2.1-4: Vergleich der Stellplatzauslastung 2018 mit 2013 der Erhebungsgebiete, unterteilt in Nutzergruppen in Summe für die neuen Parkraumbewirtschaftungszonen (abends zwischen 20 bis 22 Uhr, Basis: neue Erhebungsgebiete 2018 und Vergleichsdaten 2013, Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P 2018)

In der Abbildung 2.1-5 sind die Anteile der Kfz-Besetzung im 10. Bezirk für den Vormittag (9-11 Uhr) und den Abend (20-22 Uhr) dargestellt. Dabei zeigt sich, dass der Anteil der Wiener-Pkw am Vormittag bei ca. 90% und am Abend bei ca. 85% liegt. Der Anteil der Nichtwiener-Pkw steigt im 10. Bezirk von ca. 2% (vormittags) auf ca. 4% (abends). In Abbildung 2.1-6 sind die Anteile der Kfz-Besetzung für den 18. Bezirk dargestellt. Hier sinkt der Anteil der Wiener-Pkw von ca. 90% (vormittags) auf ca. 89% (abends). Im 18. Bezirk steigt der Anteil der Nichtwiener-Pkw von ca. 3% (vormittags) auf ca. 4% (abends).

Zusammensetzung der Stellplatznachfrage
im 10. Bezirk 2018 vormittags, werktags (9 bis 11 Uhr)



Zusammensetzung der Stellplatznachfrage
im 10. Bezirk 2018 abends, werktags (20 bis 22 Uhr)

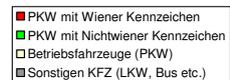
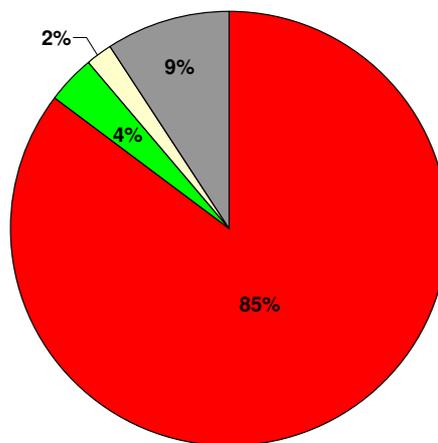
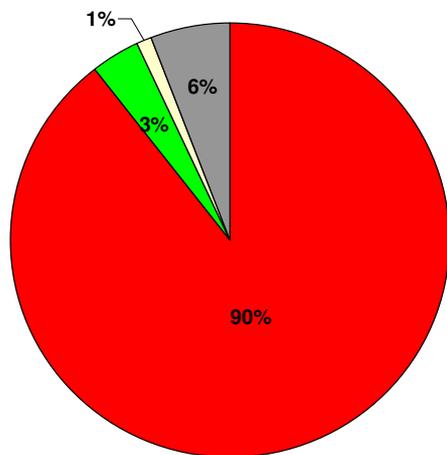


Abbildung 2.1-5: Zusammensetzung der Stellplatznachfrage 2018 im 10. Bezirk vormittags (9 bis 11 Uhr) und abends (20 bis 22 Uhr) (Basis: neue Erhebungsgebiete 2018, Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P 2018)

Zusammensetzung der Stellplatznachfrage
im 18. Bezirk 2018 vormittags, werktags (9 bis 11 Uhr)



Zusammensetzung der Stellplatznachfrage
im 18. Bezirk 2018 abends, werktags (20 bis 22 Uhr)

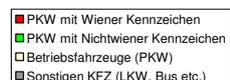
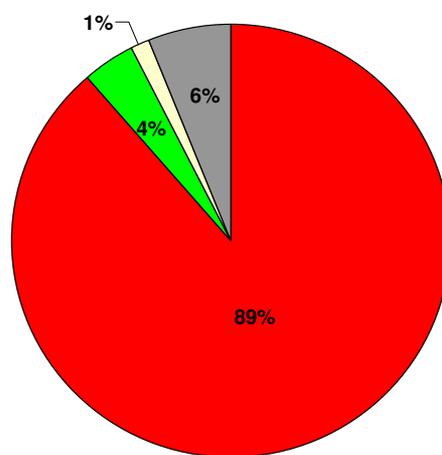


Abbildung 2.1-6: Zusammensetzung der Stellplatznachfrage 2018 im 18. Bezirk vormittags (9 bis 11 Uhr) und abends (20 bis 22 Uhr) (Basis: neue Erhebungsgebiete 2018, Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P 2018)

Stellplatzauslastung in Geschäftsstraßen in den Erhebungsgebieten

In der Abbildung 2.1-7 ist die Entwicklung der Auslastung der "Kurzparkplätze in den Geschäftsstraßen" (auf denen Parkpickerlbesitzer ebenfalls nur max. 1,5h stehen dürfen) im 10. und 18. Bezirk dargestellt. Im 10. Bezirk ist die Auslastung dieser Stellplätze in Relation zu 2013 stark gestiegen von ca. 51% (2013) auf ca. 79% (2018). Hingegen ist die Auslastung der Kurzparkplätze in den Geschäftsstraßen im 18. Bezirk leicht gesunken, von 68% (2013) auf 56% (2018). Diese Abnahme deckt sich auch mit anderen Erhebungen, da Kunden die mit einem Kfz anreisen, während der Geschäftszeiten in den neuen Bewirtschaftungszonen sowie auf den Kurzparkplätzen in den Geschäftsstraßen deutlich einfacher einen freien Stellplatz auf diesen Kurzparkstellplätzen finden als vor Einführung der Bewirtschaftungszone (d.h. es kann generell wieder näher beim gewünschten Geschäft, Dienstleister etc. geparkt werden). Die höhere Auslastung in Favoriten könnte sowohl in einer gesteigerten Attraktivität des Geschäfts- und Marktangebotes gegenüber 2013 liegen, als auch in einer zu engen Abgrenzung der "Geschäftsstraßen-KPZ".

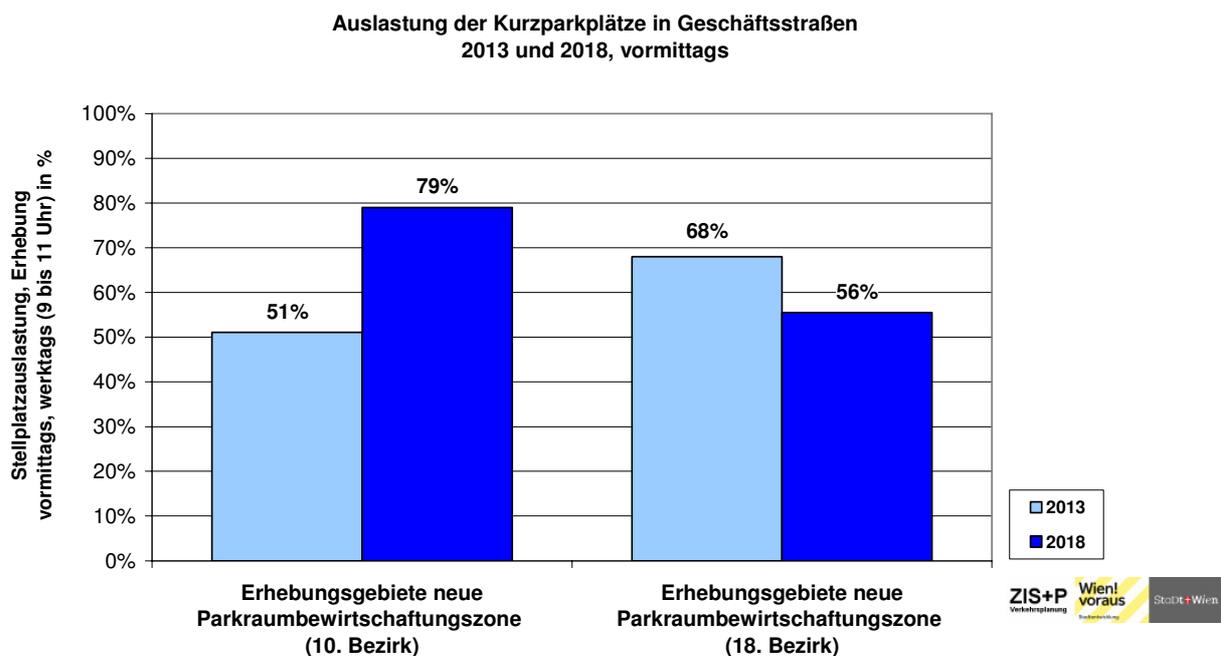


Abbildung 2.1-7: Entwicklung der Auslastung der Kurzparkstellplätze in Geschäftsstraßen in den Erhebungsgebieten der neuen Bewirtschaftungszonen 2013 und 2018 (vormittags zwischen 9 bis 11 Uhr, Basis: neue Erhebungsgebiete 2018 der Kurzparkstellplätze auf den Geschäftsstraßen, Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P 2018)

Aufteilung der Parkberechtigungsarten

Das Ergebnis der Verteilung der Parkberechtigungsarten ist in der Abbildung 2.1-8 für beide Bezirke zusammen dargestellt. Es zeigte sich, dass innerhalb des Geltungszeitraums (Erhebungszeit 9:00 bis 11:00 Uhr, vormittags) die Parkraumnutzer die Parkgebühr zu ca. 86% über Anwohnerparkberechtigungen (Parkpickerl), 3% mit einem Parkschein und 2% mittels m-parking (Handy parken) entrichten. Der verbleibende Rest sind ca. 4% Besitzer einer Ausnahmegenehmigung (wie z.B. Pflegedienste, Caritas, Wiener Wirtschaftsbetriebe etc.) und ca. 5% Schwarzparker (siehe Abbildung 2.1-8 und Tabelle 2.1-3). Als Schwarzparker werden jene Parkraumnutzer ausgewiesen, die zwar lt. StVO ordnungsgemäß ihr Fahrzeug im öffentlichen Straßenraum abstellen, aber keine Parkgebühr (Parkpickerl, Parkschein etc.) entrichten. Als Falschparker werden jene Nutzer definiert, die lt. StVO illegal im Straßenraum (Einfahrten, Gehsteigen, Baustelle etc.), in Halteverbotszonen etc. ihr Fahrzeug abstellen. Falschparker blockieren Einfahrten, stehen in Kreuzungsnähe, stehen auf Gehsteigen, Radwegen oder in zweiter Spur. Fahrzeuge die in zeitlich beschränkten Halteverbotszonen geparkt sind, sind innerhalb des jeweiligen Geltungszeitraums in der Gruppe der Falschparker enthalten.

Parkberechtigungsarten der Kurzparkzonenstellplatz-Nutzer
(vormittags zwischen 9:00 und 11:00h)

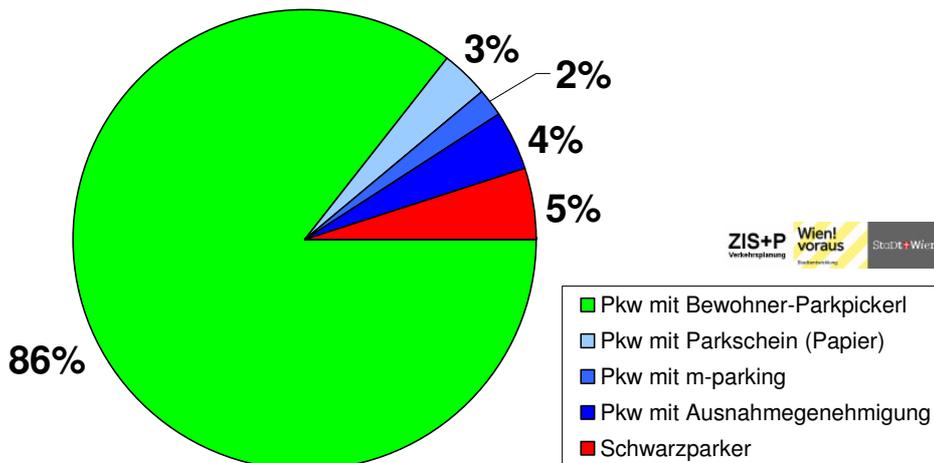
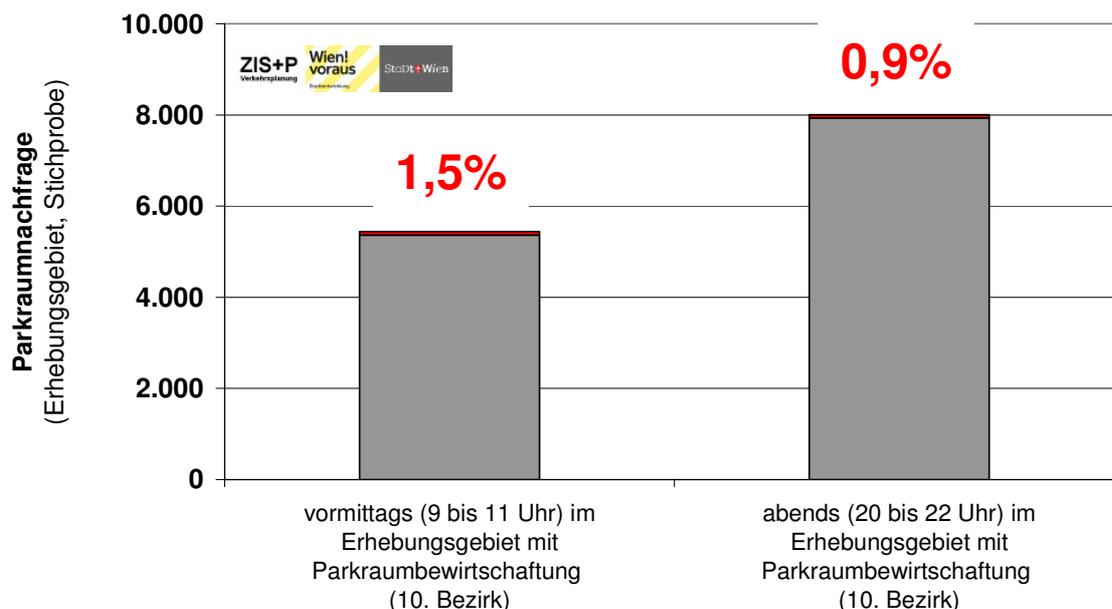


Abbildung 2.1-8: Parkberechtigungsarten der Kurzparkzonenstellplatz-Nutzer, vormittags zwischen 9 bis 11 Uhr, 2018 (Basis: Erhebungsgebiete im 10. und 18. Bezirk)

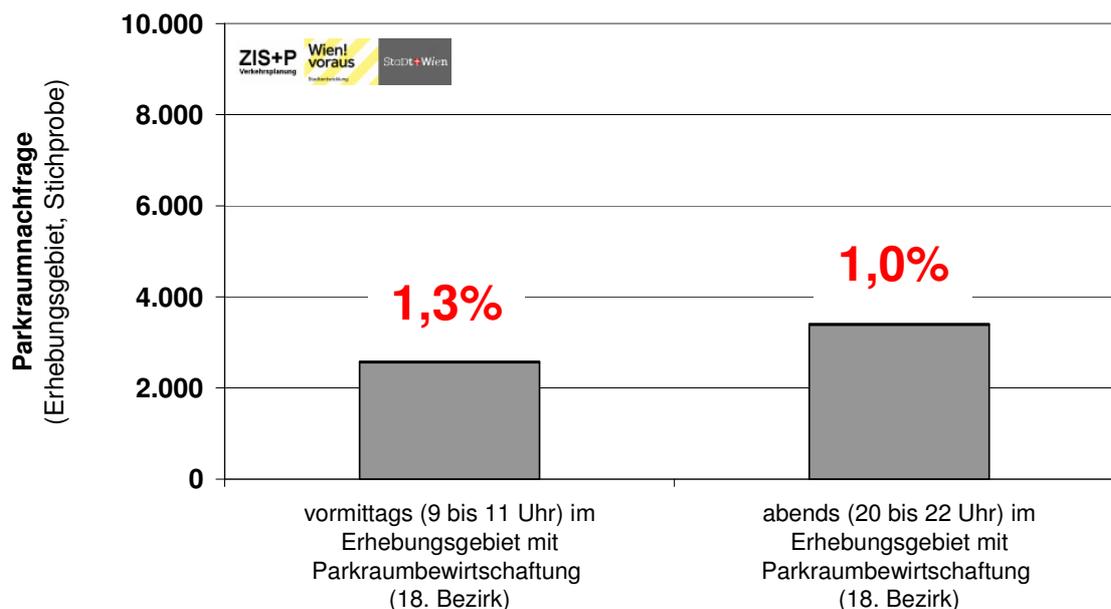
Durch die Reduktion der Parkraumauslastung infolge der Einführung der neuen Kurzparkzonen im 10. und 18. Bezirk hat sich der Anteil der Falschparker im Straßenraum verringert. Die Reduktion der verkehrsbehindernden Falschparker führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Verbesserung des Verkehrsflusses für Kfz sowie Radfahrer und Fußgänger.

In den Abbildungen 2.1-9 und 2.1-10 ist der Anteil der Falschparker lt. StVO ohne die Schwarzparker in Bezug auf die Parkgebühr dargestellt. Nicht enthalten sind Schwarzparker, die in den neuen Kurzparkzonen ohne gültige Parkkarte, Parkschein etc. angetroffen wurden. Es zeigt sich, dass dieser Anteil in den bewirtschafteten Zonen vormittags im 10. Bezirk im Zeitraum zwischen 9:00 und 11:00 Uhr mit ca. 1,5% deutlich höher ist als am Abend mit ca. 0,9%. Der Vergleich im 18. Bezirk zeigt, dass hier der Anteil der Falschparker lt. StVO am Abend bei ca. 1,0% und am Vormittag bei ca. 1,3% liegt.



*) Falschparker in zeitlich beschränkten Halteverbotszonen nur innerhalb des jeweiligen Gültigkeitszeitraumes (Schwarzparker, d.h. Parkraumnutzer die illegalerweise keine Parkgebühr entrichten, sind hier nicht enthalten)

Abbildung 2.1-9: Falschparker im Straßenraum lt. StVO (ohne Schwarzparker in Bezug zur Parkgebühr) im Erhebungsgebiet mit Parkraumbewirtschaftung im 10. Bezirk, 2018 (Basis: Gesamtes Untersuchungsgebiet, Stellplätze in Pkw-E)



*) Falschparker in zeitlich beschränkten Halteverbotszonen nur innerhalb des jeweiligen Gültigkeitszeitraumes (Schwarzparker, d.h. Parkraumnutzer die illegalerweise keine Parkgebühr entrichten, sind hier nicht enthalten)

Abbildung 2.1-10: Falschparker im Straßenraum lt. StVO (ohne Schwarzparker in Bezug zur Parkgebühr) im Erhebungsgebiet mit Parkraumbewirtschaftung im 18. Bezirk, 2018 (Basis: Gesamtes Untersuchungsgebiet, Stellplätze in Pkw-E)

Tabelle 2.1-3: Parkberechtigungsarten der Kurzparkzonenstellplatz-Nutzer in den neuen Bewirtschaftungszonen, vormittags zwischen 9 bis 11 Uhr, 2018 (Basis: Erhebungsgebiete in den neuen Kurzparkzonen)

Parkraumbewirtschaftungszone	Pkw-Besetzung der Kurzparkzonen-Stellplätze				
	Bewohner-Parkpickerl	Parkschein (Papier)	m-parking	Parkkarte (Ausnahmegenehmigung)	Schwarzparker
Zone 10	4115	155	83	204	196
Zone 18	1924	82	56	80	159
Summe	6039	237	139	284	355
	86%	3%	2%	4%	5%

2.2. Ergebnisse der Parkraum-Kennzeichenerhebung im Zeitraum zwischen 8:00 und 22:00 Uhr

Zusätzlich zur Kurzzeiterhebung wurde in einer kleineren Stichprobe auch eine Kennzeichenerhebung im Zeitraum zwischen 8:00 bis 22:00 Uhr in einem Takt von 30 Minuten durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Erhebung sind in diesem Kapitel dargestellt.

Ganglinien der Parkraumauslastung

In den folgenden Abbildungen sind die 14-Stundenganglinie der Parkraumauslastung der Kurzparkzonenstellplätze im 10. Bezirk (Abbildung 2.2-1) und Kurzparkzonenstellplätze im 18. Bezirk (Abbildung 2.2-2) dargestellt. Die Ergebnisse beziehen sich auf die detaillierte Stichprobenerhebung ohne Hochrechnung im Zeitraum von 8:00 bis 22:00 Uhr. Die durchschnittliche Auslastung der Kurzparkzonenstellplätze im 10. Bezirk lag bei ca. 65% und im 18. Bezirk bei ca. 67%. Gegen den Abend hin steigt die Parkraumauslastung erwartungsgemäß deutlich an, was durch die heimkommenden Bewohner bedingt ist. Bei der Untersuchung 2013 war in diesen Bezirken noch eine mittlere Auslastung von über 93% gegeben (siehe Abb. 2.2-4). Das bedeutet, dass mit der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung das Ziel, den Parkraum auch verstärkt den Bewohnern zur Verfügung zu stellen, größtenteils erreicht wurde. Für die Geschäfte, Dienstleister etc. bedeutet dies, dass Kunden die mit einem Kfz anreisen, während der Geschäftszeiten in den neuen Bewirtschaftungszonen sowie auf den Kurzparkplätzen in den Geschäftsstraßen deutlich einfacher einen freien Stellplatz finden als vor Einführung der Bewirtschaftungszone.

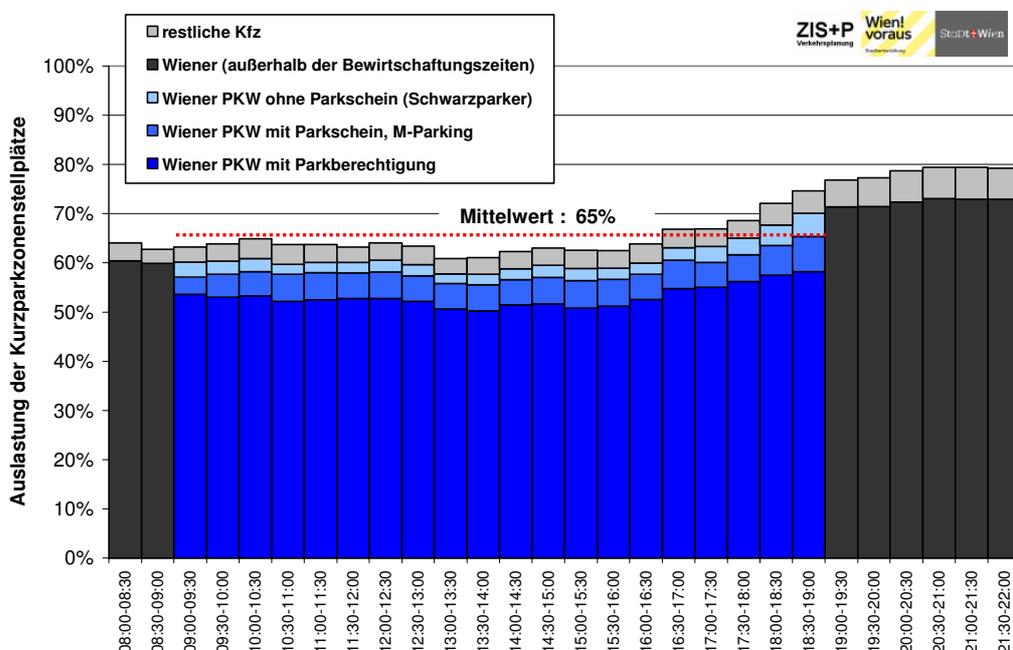


Abbildung 2.2-1: Ganglinie der Auslastung der Kurzparkstellplätze in den neuen Parkraumbewirtschaftungszonen im 10. Bezirk, 2018 (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung, Stichprobe, nicht hochgerechnet)

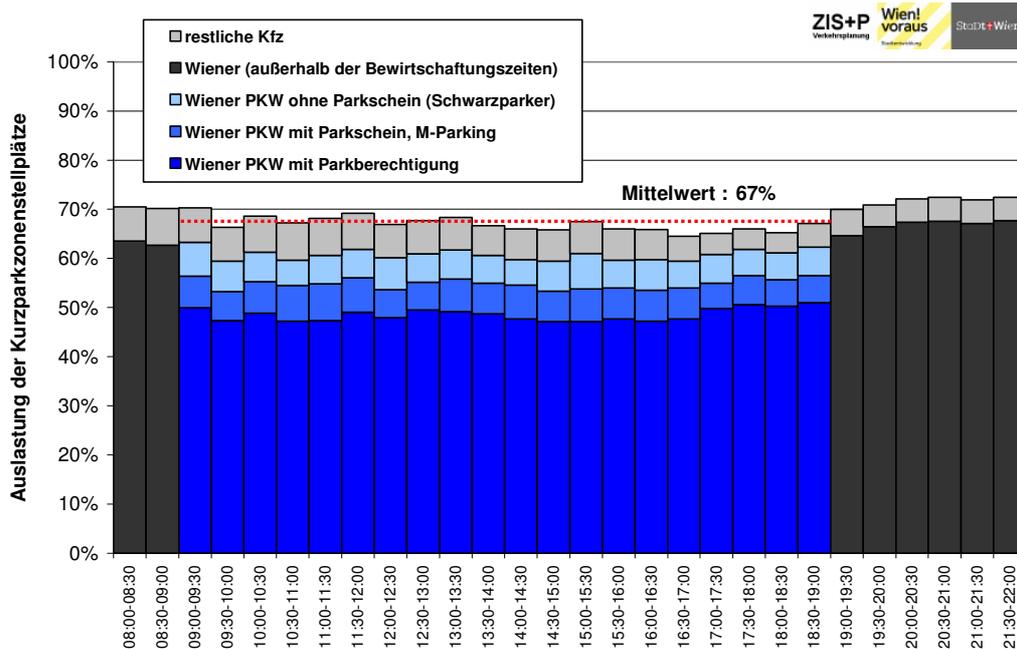


Abbildung 2.2-2: Ganglinie der Auslastung der Kurzparkstellplätze in den neuen Parkraumbewirtschaftungszonen im 18. Bezirk, 2018 (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung, Stichprobe, nicht hochgerechnet)

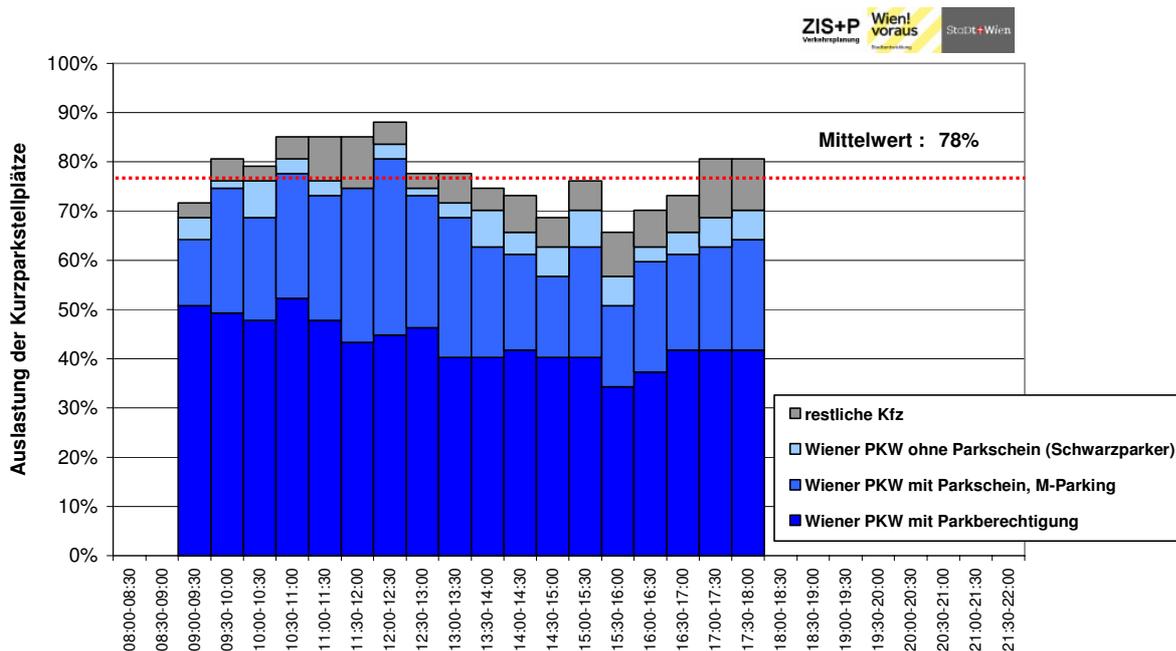


Abbildung 2.2-3: Ganglinie der Auslastung der Kurzparkplätze in Geschäftsstraßen im 10. Bezirk, unterschieden nach Wienern mit Parkberechtigung, Wiener mit Parkschein, Wiener ohne Parkschein (Schwarzparker), und sonstige, 2018 (Basis in den Erhebungsblöcken der vertieften Parkraumerhebung, Stichprobe nicht hochgerechnet)

In Abbildung 2.2-3 ist die Ganglinie der Kurzparkstellplätze in den Geschäftsstraßen im Geltungszeitraum von 09:00 bis 18:00 Uhr dargestellt. Das Ergebnis zeigt, dass die Auslastung der Kurzparkzonen im Mittel mit 78% relativ hoch liegt und nach 13:00 Uhr die Auslastung der Kurzparkstellplätze etwas geringer ist, als vor 13:00 Uhr.

Auffallend ist der hohe Anteil an Pkw mit Parkberechtigung (Parkpickerl), obwohl die Parkzeitbeschränkung in Geschäftsstraßen auch für diese gilt. Dies weist darauf hin, dass das Bewohner-Parkpickerl offensichtlich auch für Einkaufsfahrten im Bezirk verwendet wird (siehe dazu auch Kap. 4 Zonenbinnenverkehr).

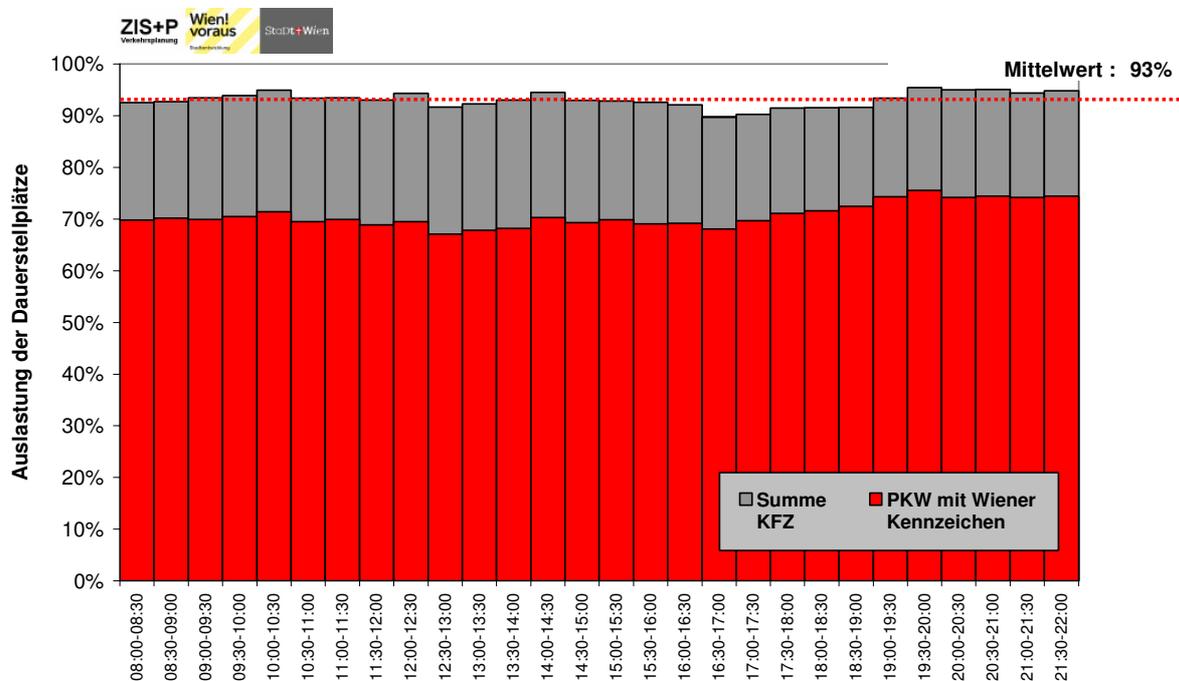


Abbildung 2.2-4: Ganglinie der Auslastung der Stellplätze der Bereiche ohne Parkraumbewirtschaftung, 2013 (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung, Stichprobe 10., 11. und Teile des 12. und 18. Bezirk, nicht hochgerechnet)

In Abbildung 2.2-4 ist als Vergleichsgrundlage die durchschnittliche Auslastung der Stellplätze in den Bezirken ohne Parkraumbewirtschaftung (inkl. 10. und 18. Bezirk) im Jahr 2013 dargestellt. Es zeigte sich, dass diese deutlich höher war als in den Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung und im Vergleich mit der Erhebung aus 2011 war ersichtlich, dass die Stellplätze in den unbewirtschafteten Gebieten nach der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung mit etwa 93% stärker ausgelastet waren als im Jahr 2011, was durch Ausweichverkehr zu erklären war.

Umschlaghäufigkeit

Für die erhobenen Kurzparkplätze und Kurzparkplätze in Geschäftsstraßen wurde die Umschlagshäufigkeit, das ist das Verhältnis aus den Parkvorgängen pro Stellplatz innerhalb der Beobachtungszeit von 14 Stunden ermittelt (Tabelle 2.2-1, Abbildungen 2.2-5 und 2.2-6). Es zeigt sich, dass ein Kurzparkzonenstellplatz pro Beobachtungszeitraum im Schnitt von 2,4 Kfz benutzt wird. Für die Kurzparkplätze in den Geschäftsstraßen mit einer höchstzulässigen Parkdauer von 90 Minuten ist der Wechsel deutlich höher und liegt im Schnitt bei ca. 4,1 Kfz pro Stellplatz und Beobachtungszeitraum. Der Vergleich mit der Erhebung 2013 zeigt, dass sich die Umschlaghäufigkeit von den unbewirtschafteten Dauerstellplätzen im Jahr 2013 (Umschlaghäufigkeit pro Stellplatz mit 1,7 Kfz pro Stellplatz) und jetzt auf den neuen Kurzparkzonenplätzen 2018 (Umschlaghäufigkeit pro Stellplatz mit 2,4 Kfz pro Stellplatz) in den Erhebungsbezirken 10 und 18 erhöht hat. Eine Ursache liegt darin, dass vor allem die Kurzparkzonen-Nutzer (Pendler, Besucher) durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Erhebungsbezirken 10 und 18 nach Einführung der Zonenbewirtschaftung nicht mehr so lange parken dürfen. Eine weitere Ursache dürfte sein, dass sich in den Parkraumbewirtschaftungszonen die Parkraumauslastung reduziert, d.h. dass den Nutzern (Bewohnern) zur Verfügung stehende Parkraumbewirtschaftungsangebot wird größer. Dies führt in weiterer Folge dazu, dass bestimmte Wege innerhalb des Bezirks von den jeweiligen Bewohner verstärkt mit dem Kfz durchgeführt werden, weil einerseits innerhalb der einzelnen Zonen für Berechtigte das Parken keine Zusatzkosten verursacht und eine Verringerung des Widerstandes durch weniger Parksuchverkehr entsteht. Die Attraktivität, diese Wege mit dem Kfz durchzuführen, nimmt mit zunehmender Größe der Bewirtschaftungszone zu und ist auch von der Attraktivität der Ziele wie z.B. Geschäfte, Dienstleistungsbetriebe, Gesundheitseinrichtungen etc. abhängig.

Tabelle 2.2-1: Parkbewegungen und mittlere Umschlagshäufigkeit je Stellplatz und Beobachtungszeitraum über 14 Stunden der erhobenen Stellplätze, 2018 (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung, Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken)

	10. Bezirk		18. Bezirk		Summe 2018		10.Bez (2013)	18.Bez (2013)
	Parkbewegungen	Umschlaghäufigkeit pro Stellplatz	Parkbewegungen	Umschlaghäufigkeit pro Stellplatz	Parkbewegungen	Umschlaghäufigkeit pro Stellplatz	Umschlaghäufigkeit pro Stellplatz	Umschlaghäufigkeit pro Stellplatz
Dauerparkstellplätze	0	-	0	-	0	-	1,7	2,1
Kurzparkzonenstellplätze	3.269	2,3	2.119	2,4	5.417	2,4	-	-
Kurzparkplätze in Geschäftsstraßen	279	4,2	24	3,4	303	4,1	4,5	-
gesamter Parkraum (inkl. Halteverbot, Behindertenstellplätze, Parkverbot und Falschparker)	3.682	2,3	2.222	2,3	5.933	2,3	1,7	2,1

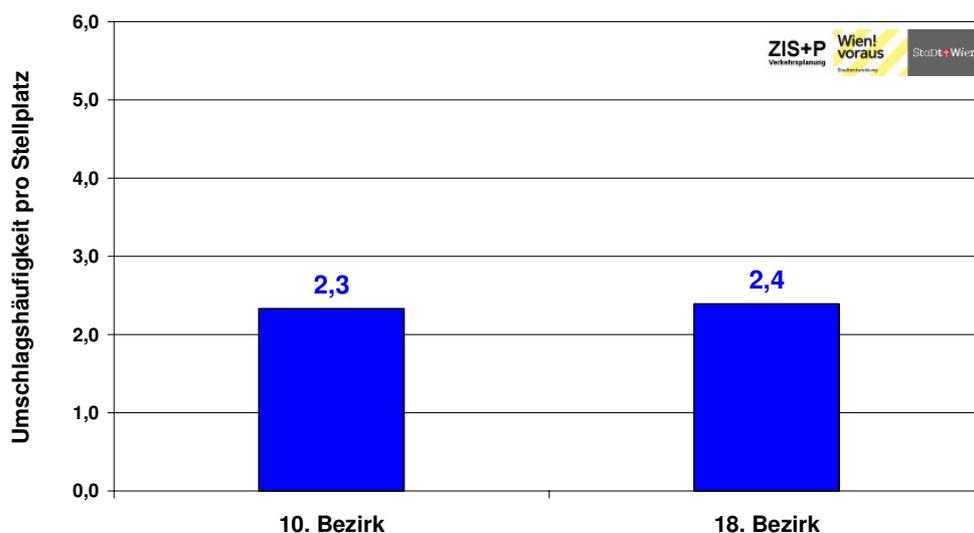


Abbildung 2.2-5: Mittlere Umschlagshäufigkeit der Kurzparkzonen im 10. und 18. Bezirk im Beobachtungszeitraum über 14 Stunden, 2018 (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung; Stichprobe, nicht hochgerechnet)

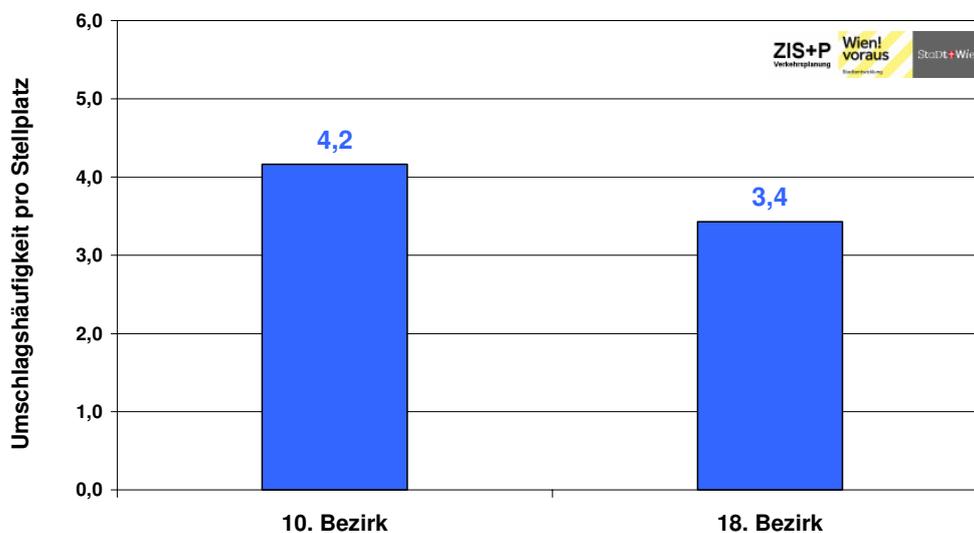


Abbildung 2.2-6: Mittlere Umschlagshäufigkeit der Kurzparkplätze in Geschäftsstraßen im 10. und 18. Bezirk im Beobachtungszeitraum über 14 Stunden, 2018 (Basis: Erhebungsblöcke der vertieften Parkraumerhebung; Stichprobe, nicht hochgerechnet)

Parkdauerverteilung

Eine wichtige Information für die Abschätzung der Auswirkungen der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist die Parkdauerverteilung. Diese wird für den 10. Bezirk in der Abbildung 2.2-7 und für den 18. Bezirk in der Abbildung 2.2-8 dargestellt. Das Ergebnis zeigt deutlich, dass der Anteil der Kurzparkzonen-Nutzer ($\leq 3h$) im 10. Bezirk mit ca. 60% und im 18. Bezirk mit ca. 63% in den Kurzparkzonen sehr hoch ist. Bei den Langzeitparkern ($>10h$) ist auf den Stellplätzen im 10. Bezirk der Anteil mit ca. 15% und im 18. Bezirk mit ca. 14% deutlich geringer. Der Vergleich der Parkdauerverteilung zeigt, dass die Kurzparkzonenstellplätze für kurzzeitige Aktivitäten genutzt werden, d.h. der Parkraum wird nicht durch Langzeitparker, wie durch die Wohnbevölkerung oder Wochenpendler „blockiert“. Der Parkraum steht dadurch verstärkt typischen Kurzzeitparkvorgängen (Kunden, Besucher etc.) zur Verfügung, die das durch die Parkraumbewirtschaftung frei werdende Stellplatzangebot wieder verstärkt annehmen.

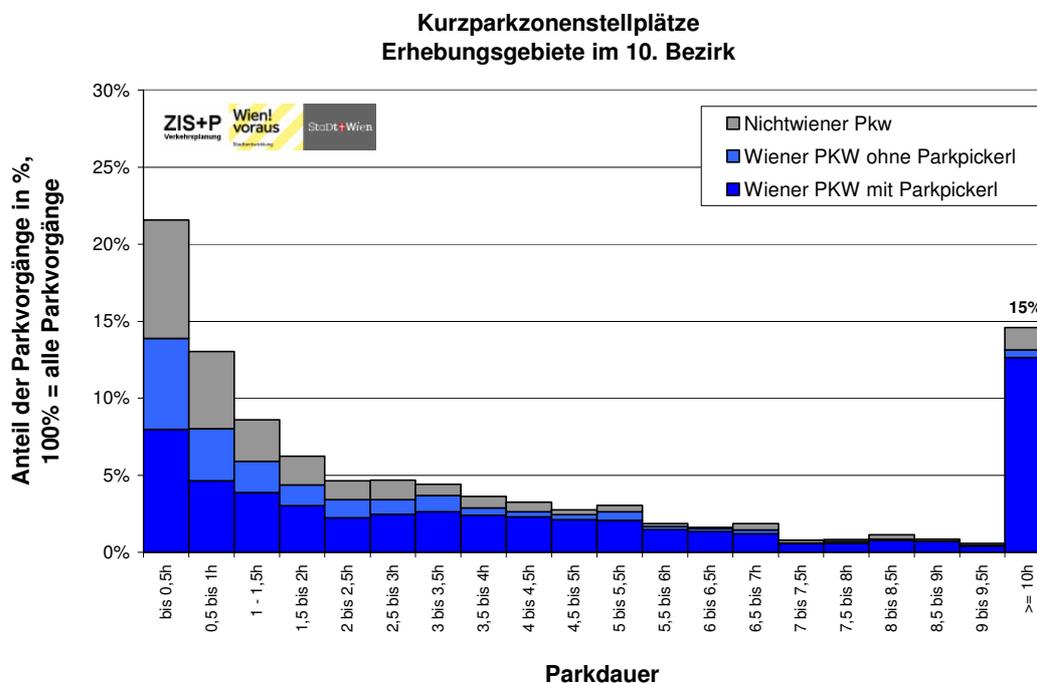


Abbildung 2.2-7: Parkdauerverteilung der Parkraum-Nutzer der Kurzparkzonenstellplätze in den neuen Bewirtschaftungszonen im 10. Bezirk, 2018
(Basis: Erhebungsböcke der vertieften Erhebung, Stichprobe, nicht hochgerechnet)

**Kurzparkzonenstellplätze
Erhebungsgebiete im 18. Bezirk**

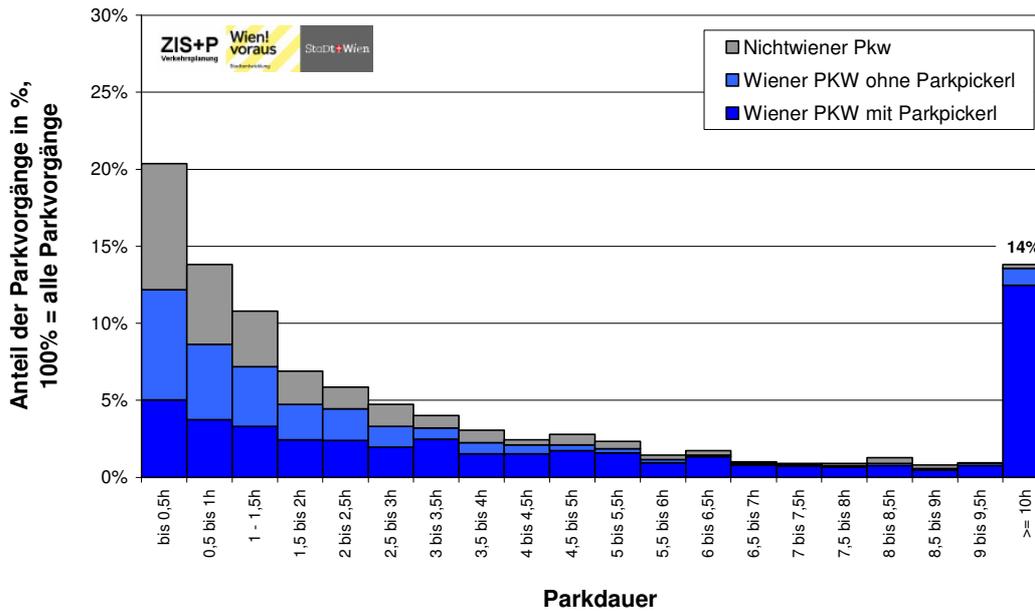


Abbildung 2.2-8: Parkdauerverteilung der Parkraum-Nutzer der Kurzparkzonenstellplätze in den neuen Bewirtschaftungszonen im 18. Bezirk, 2018 (Basis: Erhebungsböcke der vertieften Erhebung, Stichprobe, nicht hochgerechnet)

In der Abbildung 2.2-9 ist die Parkdauerverteilung der "Kurzparkplätze in Geschäftsstraßen" im 10. Bezirk dargestellt. Es zeigt sich, dass ca. 23% der Fahrzeuglenker den Kurzparkplatz länger als die erlaubten 90 min genutzt haben. Bei der Erhebung 2013 lag dieser Anteil noch bei ca. 16%.

**Kurzparkplätze in Geschäftsstraßen
Erhebungsgebiete im 10. Bezirk**

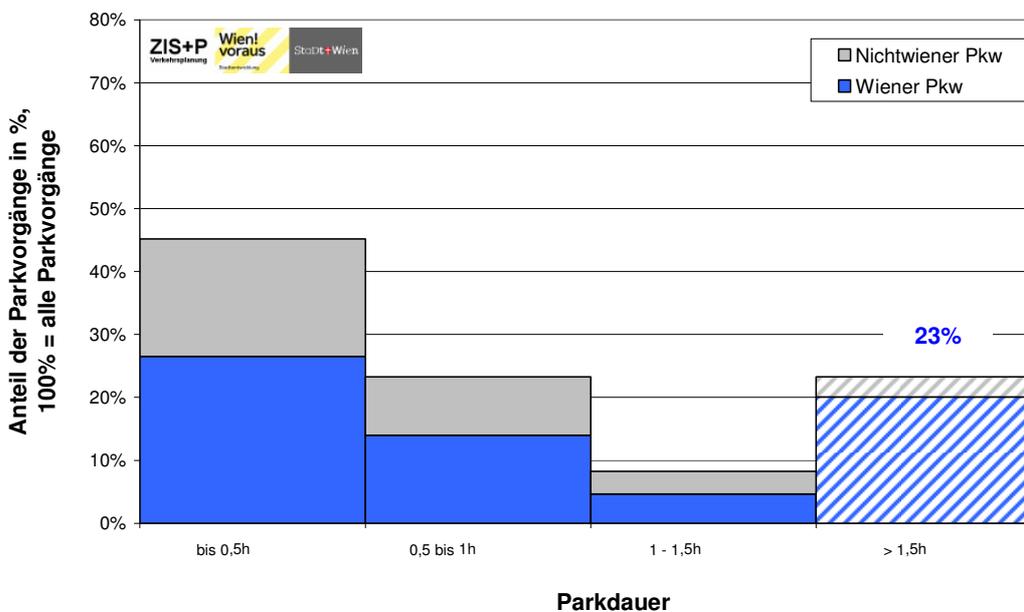


Abbildung 2.2-9: Parkdauerverteilung der Parkraum-Nutzer der Kurzparkstellplätze in Geschäftsstraßen im 10. Bezirk, 2018 (Basis: Erhebungsböcke der vertieften Parkraumerhebung, Stichprobe, nicht hochgerechnet)

3. Hochrechnung der Parkraumauslastung

Die Parkraumerhebung wurde 2018 in Form einer räumlichen und zeitlichen Stichprobenerhebung durchgeführt. Als Input für die Modellrechnung für den 10. und 18. Bezirk wurden die Auslastung der Straßenparkplätze nach Baublöcken vormittags und abends sowie räumliche, strukturelle Daten herangezogen. Die Erhebung wurde so konzipiert, dass diese Baublöcke repräsentativ für das Untersuchungsgebiet sind. Als Basis für die Modellentwicklung wurden repräsentative Baublöcke als statistische Datengrundlage herangezogen, da hierfür flächendeckend Basisdaten wie Einwohner, Arbeitsplätze, Pkw-Besitz etc. vorhanden sind. Ziel der Modellentwicklung ist es, das Parkraumangebot und die Parkraumnachfrage mittels eines mathematisch-funktionalen Modellzusammenhangs repräsentativ für die Hochrechnung der Stichprobenerhebung nachbilden zu können. Ähnlich wie 2013 wurde ein robuster Formelansatz inklusive statistischer Kalibrierungsfaktoren entwickelt. Für das Parkraumangebot sowie für die Parkraumnachfrage im 10. und 18. Bezirk wurden Kalibrierungsfaktoren für charakteristische Baublocktypenklassen (Einwohner pro km Straßenlänge, Arbeitsplätze pro km Straßenlänge) statistisch abgeschätzt, um eine optimierte Übereinstimmung der beobachteten und modellierten Kennziffern zu erreichen. Die kalibrierten Modellkoeffizienten und sowie ein Teil der Kalibrierungsfaktoren für alle Variablen wurden mit linearer Regression für Teilsegmente der Parkraumsituation, wie Angebot und Nachfrage der Parkraumbewirtschaftungsgebiete ermittelt. Die räumliche Verteilung der Hochrechnung ist für den 10. und den 18. Bezirk in Abbildung 3-5 bis 3-12 für das Jahr 2018 und das Vergleichsjahr 2013 dargestellt. Mit zunehmendem Farbton in Rot steigt die Auslastung, beginnend mit Gelb bei 50% Auslastung. Deutlich erkennbar ist am Vormittag die Abnahme der Parkraumauslastung sowohl im 10. und im 18. Bezirk nach Einführung der neuen Parkraumbewirtschaftungszonen. Wichtig ist hier zu erwähnen, dass die Auslastung und der damit verbundene Parksuchverkehr örtlich stark schwanken können. Bei der Hochrechnung zeigte sich, dass im direkten Vergleich einzelner Gebiete mit dem Hochrechnungsansatz 2013 geringfügige Unterschiede aufgetreten, die primär nicht durch das lokale Parkraumangebot bzw. die Parkraumnachfrage erklärbar sind. Einen wesentlichen Grund stellt die kleinräumige Stichprobenaggregation des Modells dar, in dem die Einflussfaktoren unterschiedlich gewichtet einfließen. Deshalb wurden für die Vergleichsdarstellungen die Teilgebiete stärker aggregiert, um Differenzen, die rein durch die kleinräumige Aggregation der Modellierung entstehen, zu minimieren. Das Ergebnis der Hochrechnung zeigte folgendes Bild:

- **10. Bezirk:** Durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung sank die durchschnittliche Parkraumauslastung im 10. am Vormittag deutlich, von ca. 81% auf ca. 62% (Untersuchungsgebiet 2018). Am Abend ist eine Abnahme der Parkraumauslastung im 10. von ca. 93% (2013) auf ca. 80% (2018) gegeben.
- **18. Bezirk:** Durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung sank die durchschnittliche Parkraumauslastung im 18. am Vormittag von ca. 90% auf ca. 70% (Untersuchungsgebiet 2018). Am Abend ist eine Abnahme der Parkraumauslastung im 18. von ca. 94% (2013) auf ca. 82% (2018) gegeben.

Das bedeutet, dass einerseits für Kunden von Geschäften, Dienstleistungsbetrieben sowie Bewohnern (Hauptwohnsitz) mehr freie Stellplätze zur Verfügung stehen und andererseits ein großer Teil an Pendlerverkehr auf andere Verkehrsmittel, aber auch in andere Bereiche verlagert wurde.

In beiden Bezirken muss bei der Interpretation der Durchschnittswerte beachtet werden, dass die Parkraumauslastung innerhalb der Bezirke deutlich variiert.

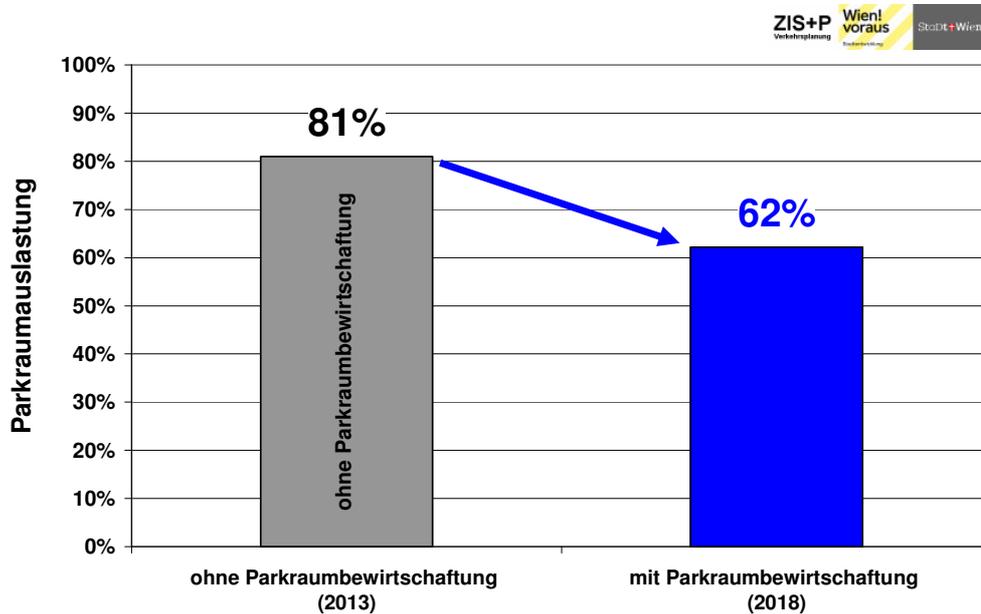


Abbildung 3-1: Mittlere Auslastung der Stellplätze vor (Bezugsjahr 2013) und nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung 2018 im 10. Bezirk, vormittags
 (Modellrechnung, Basis: Parkraumbewirtschaftungszone im 10. und 18. Bezirk, Quelle: ZIS+P 2018)

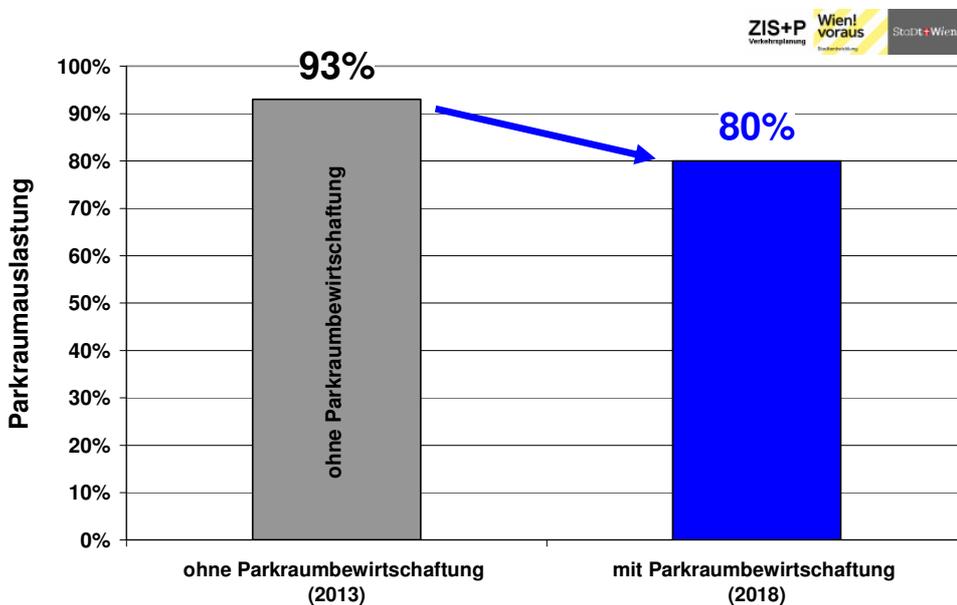


Abbildung 3-2: Mittlere Auslastung der Stellplätze vor (Bezugsjahr 2013) und nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung 2018 im 10. Bezirk, abends
 (Modellrechnung, Basis: Parkraumbewirtschaftungszone im 10. und 18. Bezirk, Quelle: ZIS+P 2018)

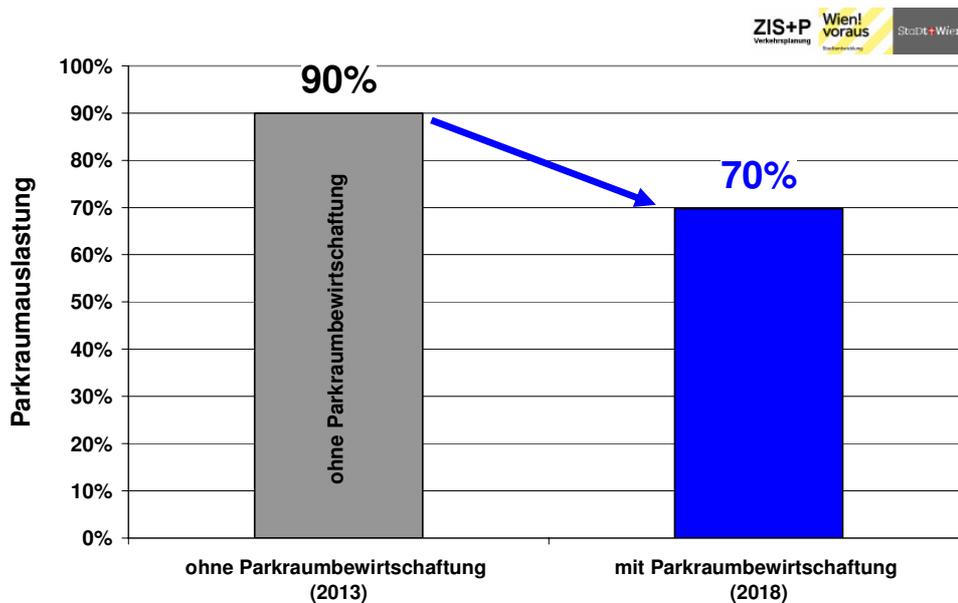


Abbildung 3-3: Mittlere Auslastung der Stellplätze vor (Bezugsjahr 2013) und nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung 2018 im 18. Bezirk, vormittags
 (Modellrechnung, Basis: Parkraumbewirtschaftungszone im 10. und 18. Bezirk, Quelle: ZIS+P 2018)

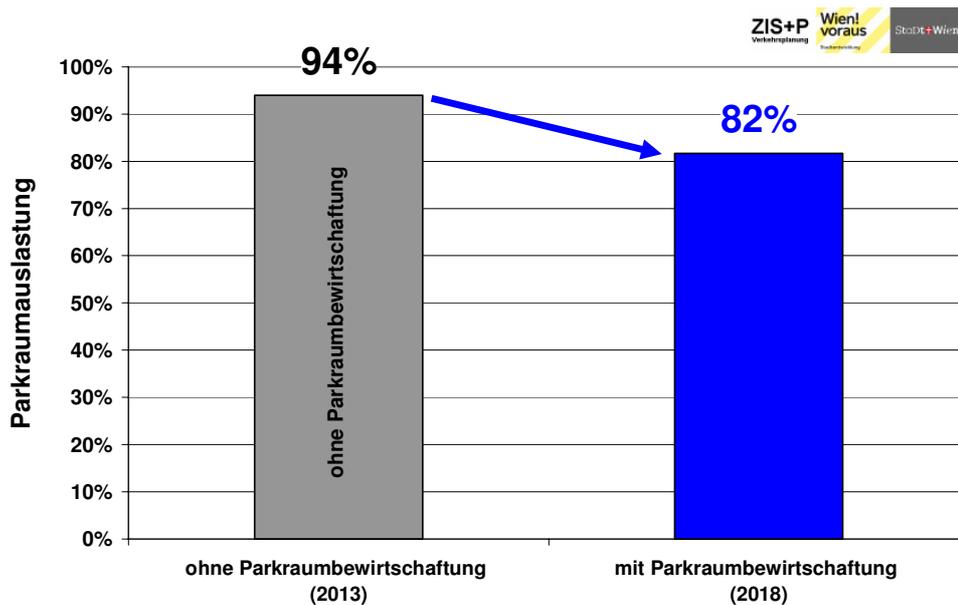


Abbildung 3-4: Mittlere Auslastung der Stellplätze vor (Bezugsjahr 2013) und nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung 2018 im 18. Bezirk, abends
 (Modellrechnung, Basis: Parkraumbewirtschaftungszone im 10. und 18. Bezirk, Quelle: ZIS+P 2018)

Am Vormittag ist in Summe für beide untersuchten Bezirke eine Reduktion der Parkraumauslastung im Mittel von ca. 86% vor Einführung (2013) auf ca. 64% nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung (2018) ersichtlich. In den zentralen Gebieten der beiden Bezirke liegt die Parkraumauslastung jedoch immer noch über 80%. Auch am Abend ist für beide Bezirke in Summe eine Abnahme von ca. 92% auf ca. 80% gegeben. Diese Reduktion zeigt, dass die Parkraumbewirtschaftung auch abends nach 19:00 Uhr (außerhalb des Geltungszeitraums der Parkraumbewirtschaftung) wirksam ist und Bewohner der Parkraumbewirtschaftungszone nach 19:00 Uhr generell wieder etwas einfacher einen Parkplatz finden. Auch am Abend sind - vor allem im 10. Bezirk - regionale Unterschiede in der Auslastung zu verzeichnen. Vor allem in reinen Wohngebieten kann das bestehende Modell der Parkraumbewirtschaftung keine große Entlastung bewirken.

Tabelle 3-1: Stellplatzauslastung vor (Bezugsjahr 2013) und nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung im 10. und 18. Bezirk, vormittags (Modellrechnung, Basis: 2018, Parkraumbewirtschaftungszone im 10. und 18. Bezirk, Quelle: ZIS+P 2018)

Parkbewirtschaftungszone, Modellrechnung (mit verfügbaren Vergleichsdaten der Parkraumerhebung 2013)	Kurzparkzonen- stellplätze 2018		Stellplatzauslastung			
			vormittags (9 bis 11 Uhr)		abends (20 bis 22 Uhr)	
	Angebot 2018	Nachfrage 2018 (vormittags zwischen 9 bis 11 Uhr)	Modell- rechnung 2013	Modell- rechnung 2018 (Kurzpark- zonen, 10 und 18. Bezirk)	Modell- rechnung 2013	Modell- rechnung 2018 (Kurzpark- zonen, 10. und 18. Bezirk)
Zone 10	162.655	101.095	81%	62%	93%	80%
Zone 18	52.509	36.625	90%	70%	94%	82%
Gesamt	215.165	137.720	86%	64%	92%	80%

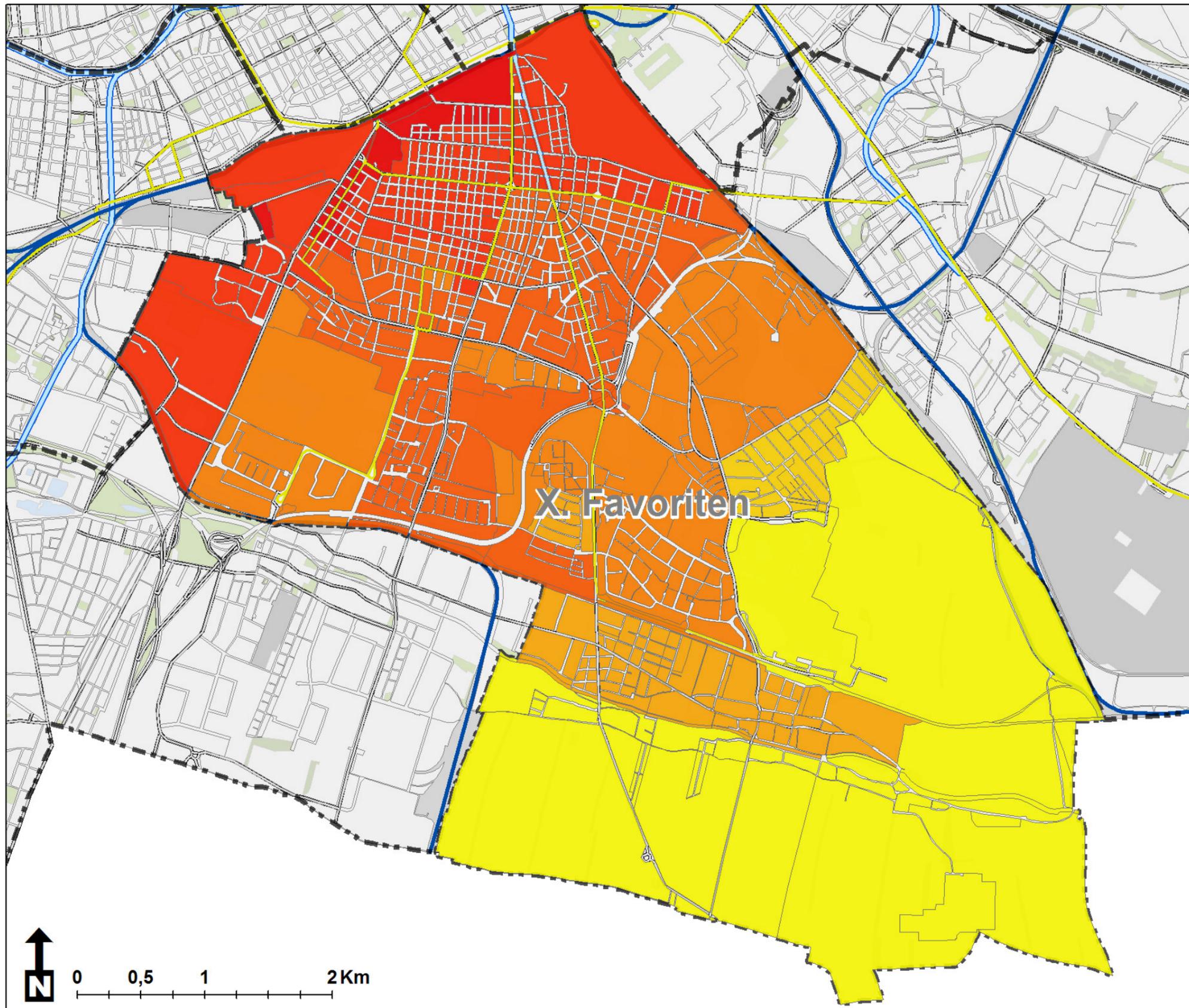


Abbildung 3-5:
Parkraumauslastung alle Stell-
plätze im Untersuchungsgebiet,
Bezugsjahr 2013 vor Einführung
der neuen Kurzparkzone im 10.
Bezirk, vormittags
 (Modellrechnung, 9 bis 11 Uhr)

Hinweis: Die in den Auslastungsplänen dargestellten Ergebnisse stellen naturgemäß modellierte, geglättete Werte dar. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten.



Legende

Stellplatzauslastung 2013, vormittags

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

Bezirksgrenzen

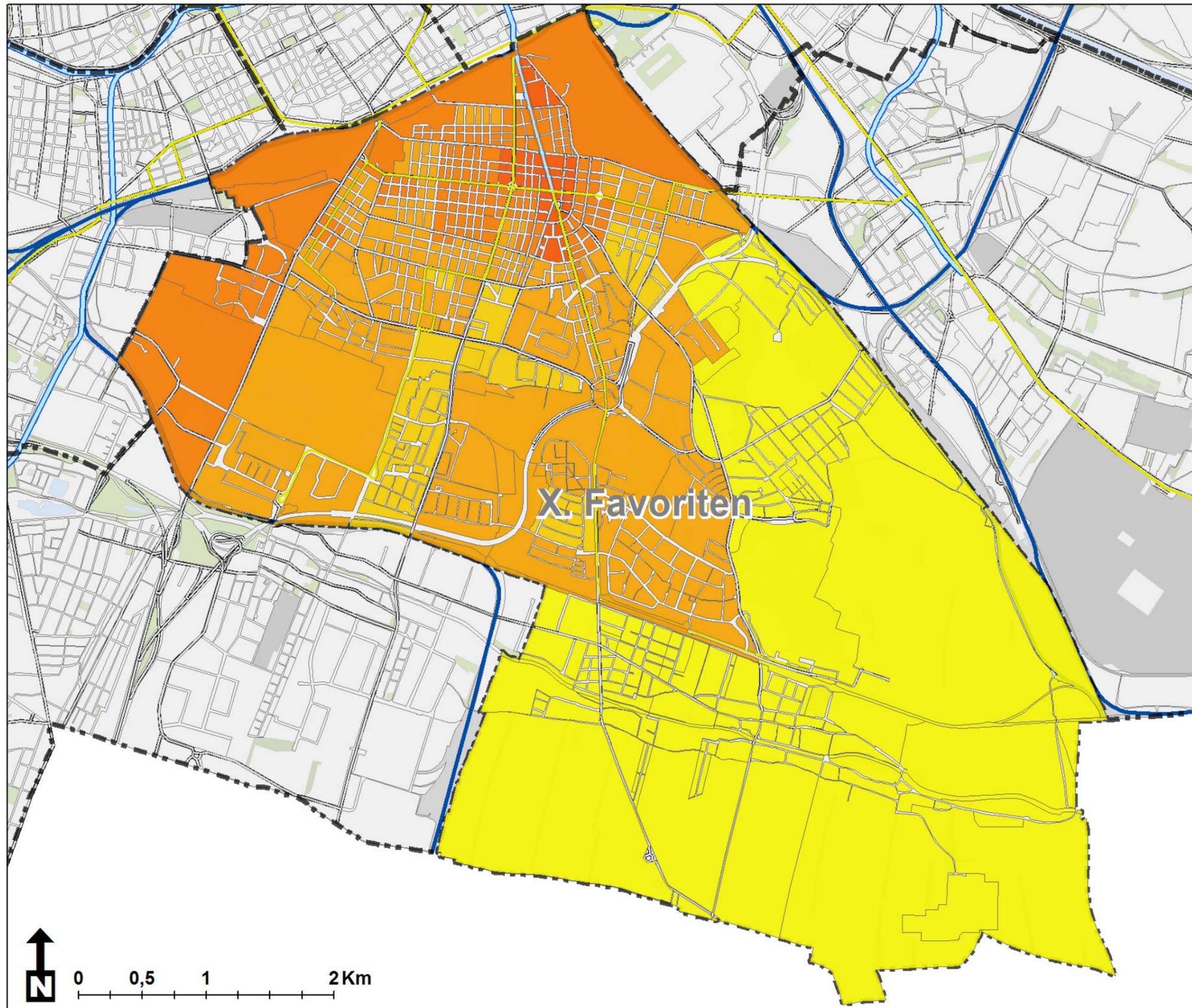


Abbildung 3-6:
Parkraumauslastung alle Stell-
plätze im Untersuchungsgebiet,
Bezugsjahr 2018 nach Einführung
der neuen Kurzparkzone im 10.
Bezirk, vormittags
 (Modellrechnung, 9 bis 11 Uhr)

Hinweis: Die in den Auslastungsplänen dargestellten Ergebnisse stellen naturgemäß modellierte, geglättete Werte dar. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten.

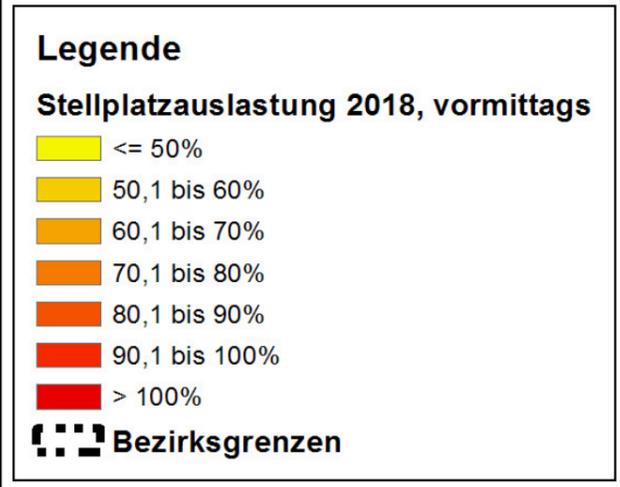
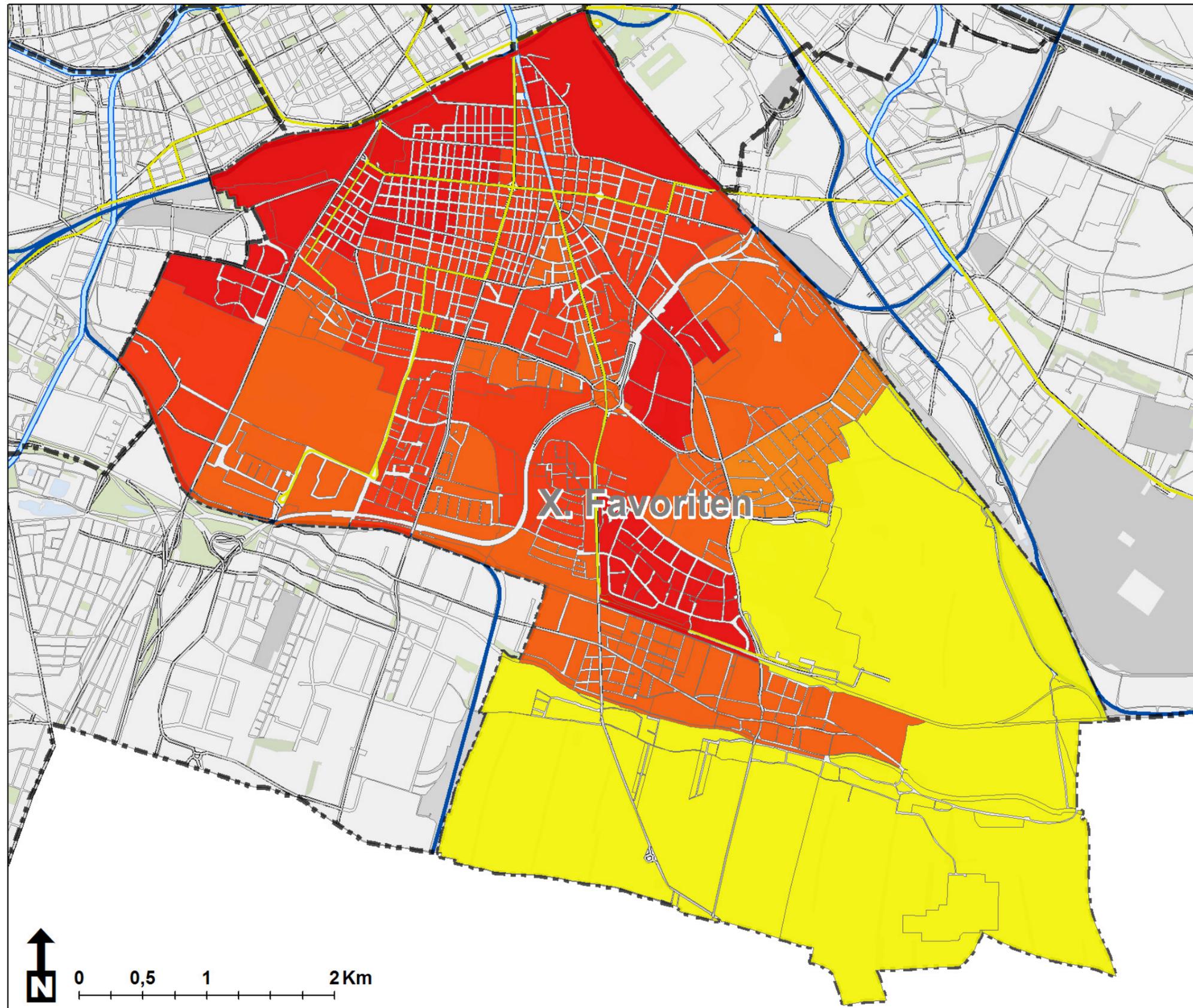


Abbildung 3-7:
Parkraumauslastung alle Stell-
plätze im Untersuchungsgebiet,
Bezugsjahr 2013 vor Einführung
der neuen Kurzparkzone im 10.
Bezirk, abends
 (Modellrechnung, 20 bis 22 Uhr)



Hinweis: Die in den Auslastungsplänen dargestellten Ergebnisse stellen naturgemäß modellierte, geglättete Werte dar. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten.



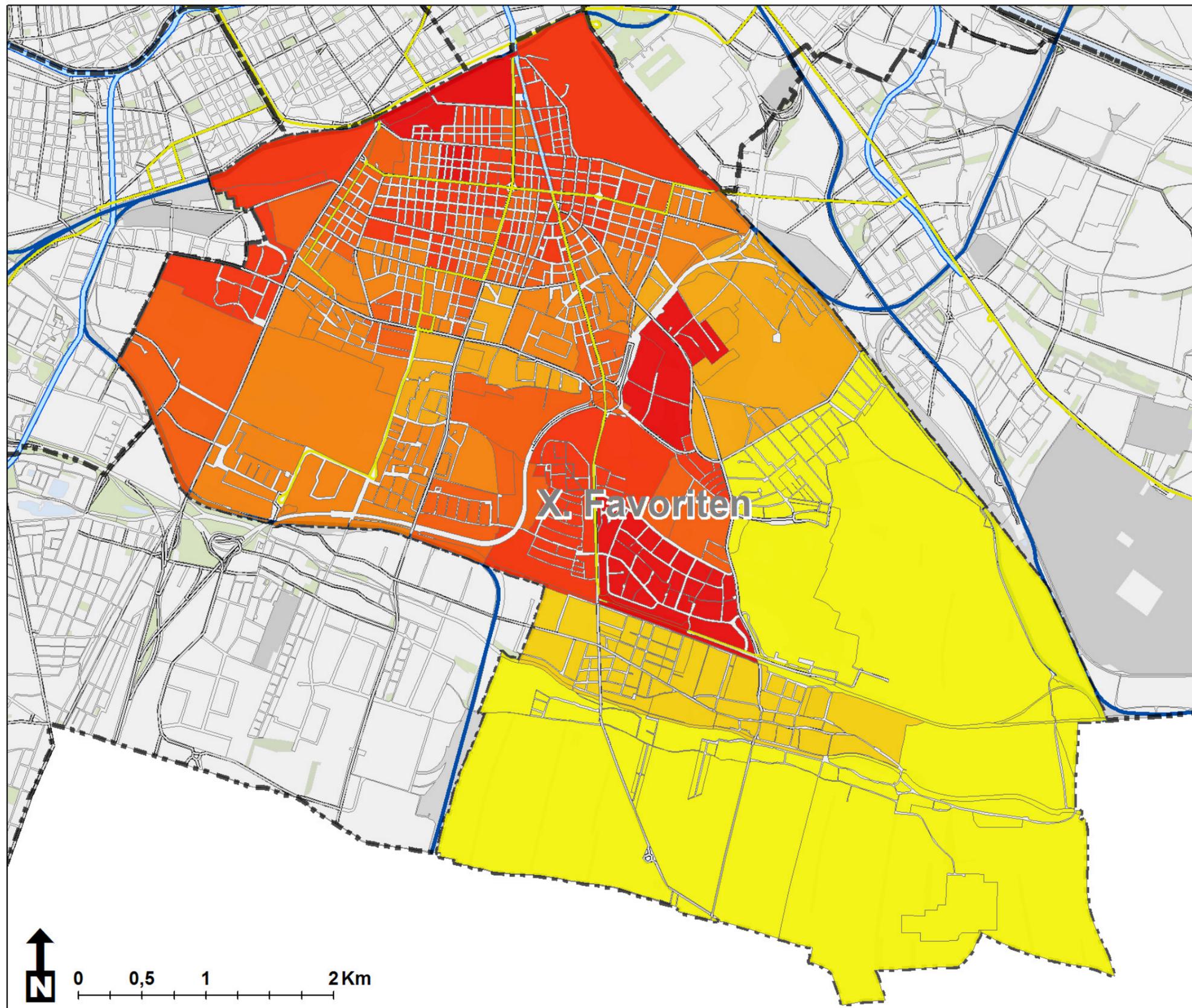
Legende

Stellplatzauslastung 2013, abends

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

Bezirksgrenzen

Abbildung 3-8:
Parkraumauslastung alle Stell-
plätze im Untersuchungsgebiet,
Bezugsjahr 2018 nach Einführung
der neuen Kurzparkzone im 10.
Bezirk, abends
 (Modellrechnung, 20 bis 22 Uhr)



Hinweis: Die in den Auslastungsplänen dargestellten Ergebnisse stellen naturgemäß modellierte, geglättete Werte dar. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten.



Legende

Stellplatzauslastung 2018, abends

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

Bezirksgrenzen

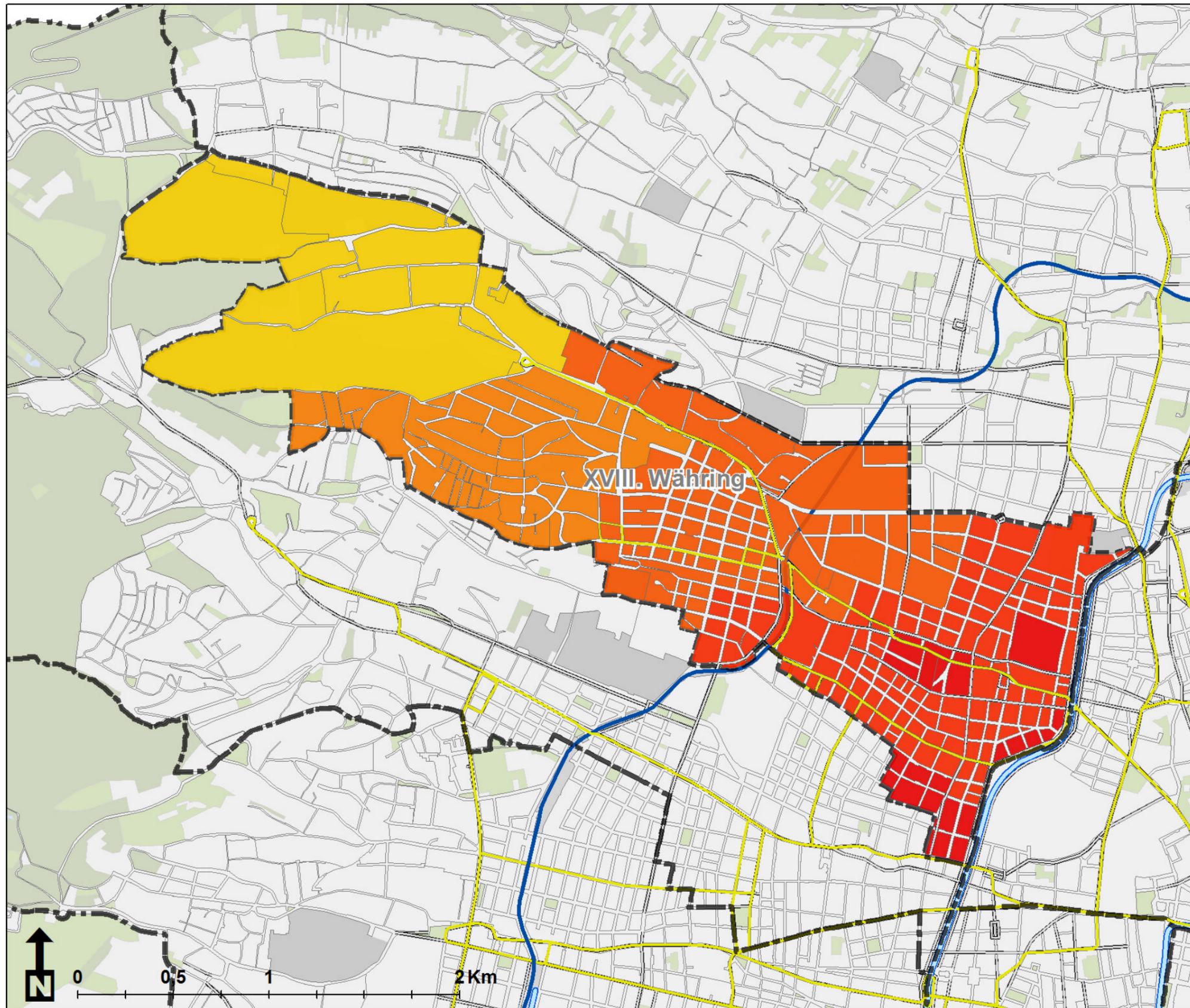


Abbildung 3-9:
Parkraumauslastung alle Stell-
plätze im Untersuchungsgebiet,
Bezugsjahr 2013 vor Einführung
der neuen Kurzparkzone im 18.
Bezirk, vormittags
 (Modellrechnung, 9 bis 11 Uhr)

Hinweis: Die in den Auslastungsplänen dargestellten Ergebnisse stellen naturgemäß modellierte, geglättete Werte dar. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten.



Legende

Stellplatzauslastung 2013, vormittags

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

[- - -] Bezirksgrenzen

Abbildung 3-10:
Parkraumauslastung alle Stell-
plätze im Untersuchungsgebiet,
Bezugsjahr 2018 nach Einführung
der neuen Kurzparkzone im 18.
Bezirk, vormittags
 (Modellrechnung, 9 bis 11 Uhr)

Hinweis: Die in den Auslastungsplänen dargestellten Ergebnisse stellen naturgemäß modellierte, geglättete Werte dar. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten.



Legende

Stellplatzauslastung 2018, vormittags

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

[- - -] Bezirksgrenzen

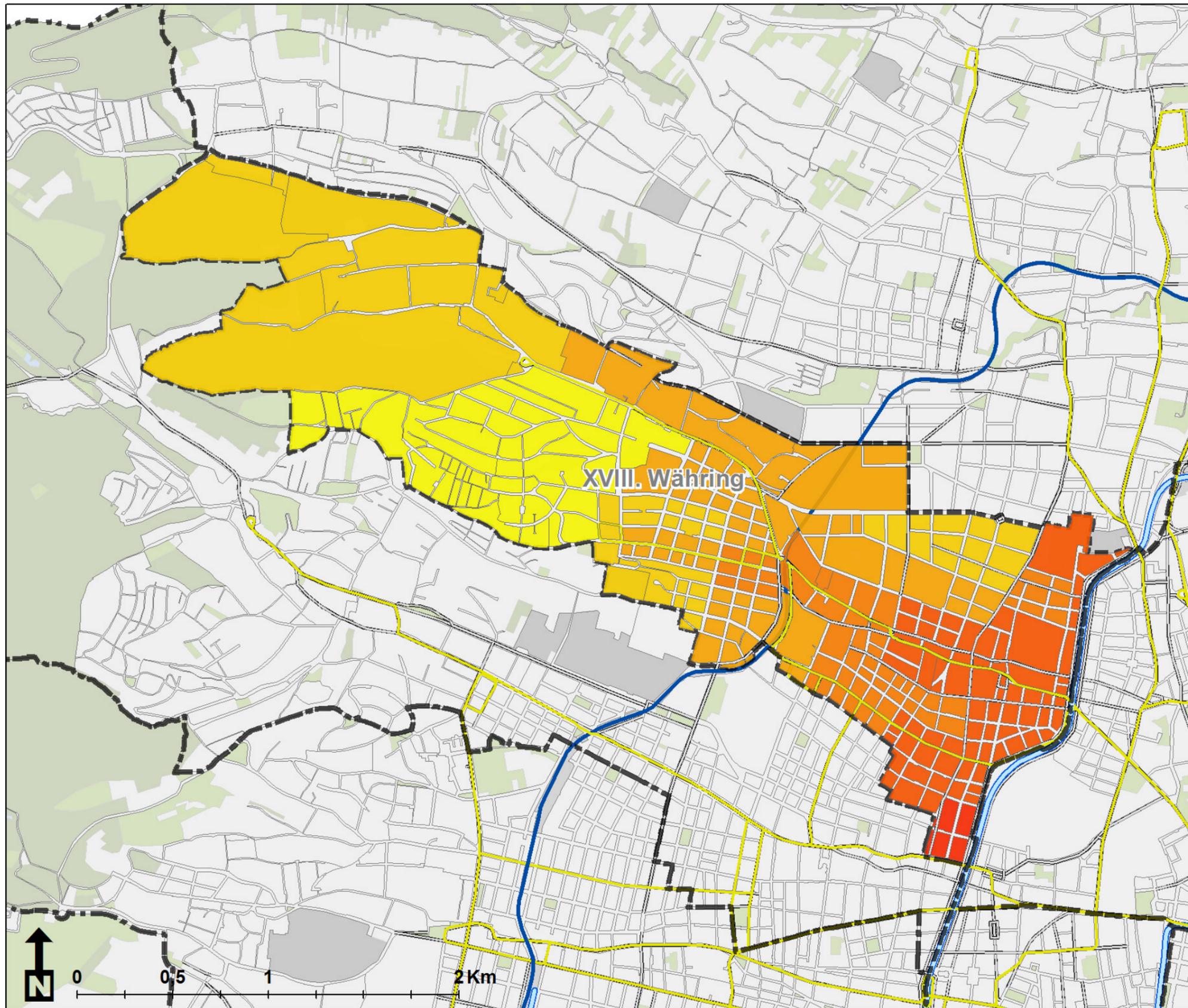
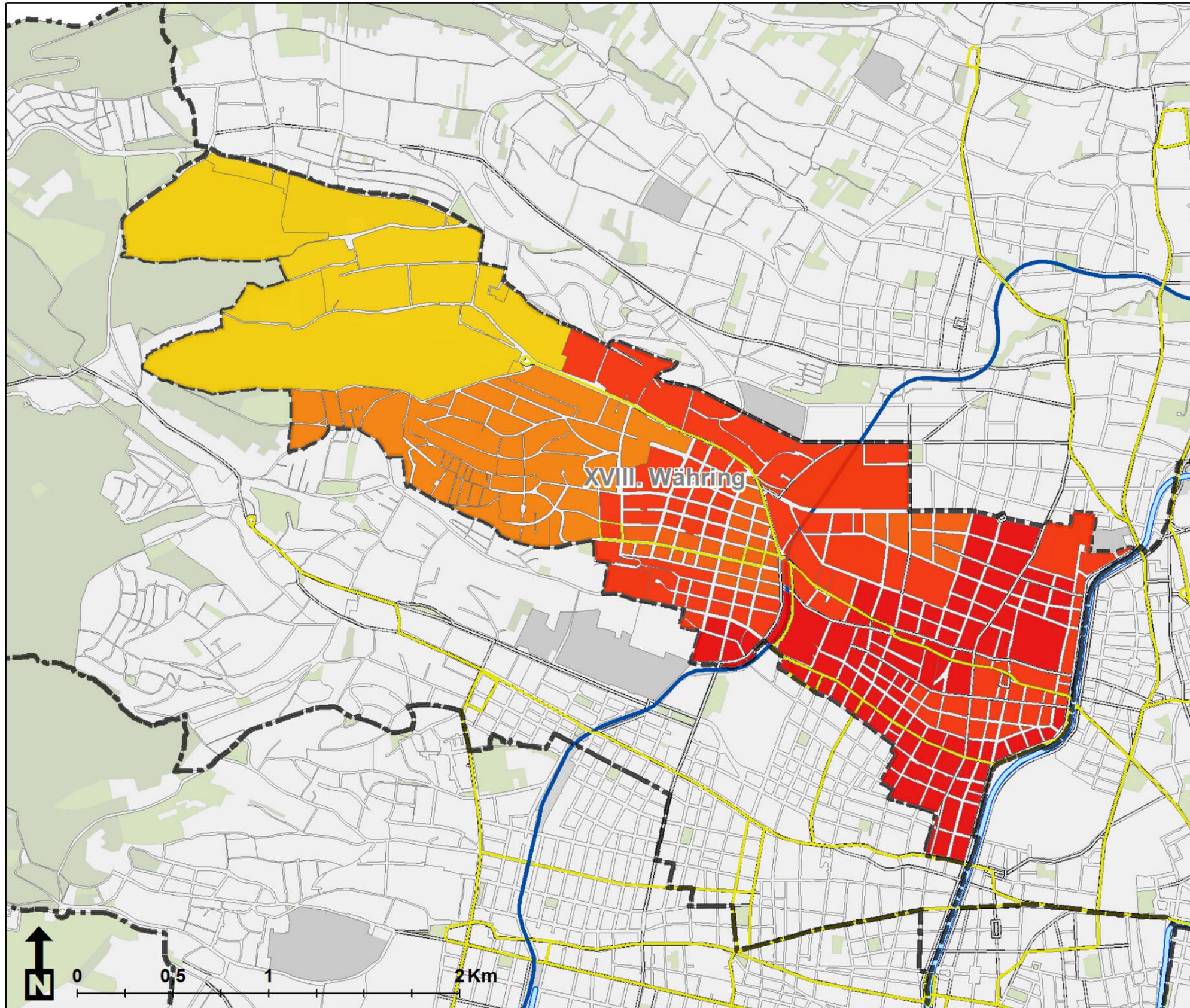


Abbildung 3-11:
Parkraumauslastung alle Stell-
plätze im Untersuchungsgebiet,
Bezugsjahr 2013 vor Einführung
der neuen Kurzparkzone im 18.
Bezirk, abends
 (Modellrechnung, 20 bis 22 Uhr)



Hinweis: Die in den Auslastungsplänen dargestellten Ergebnisse stellen naturgemäß modellierte, geglättete Werte dar. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten.



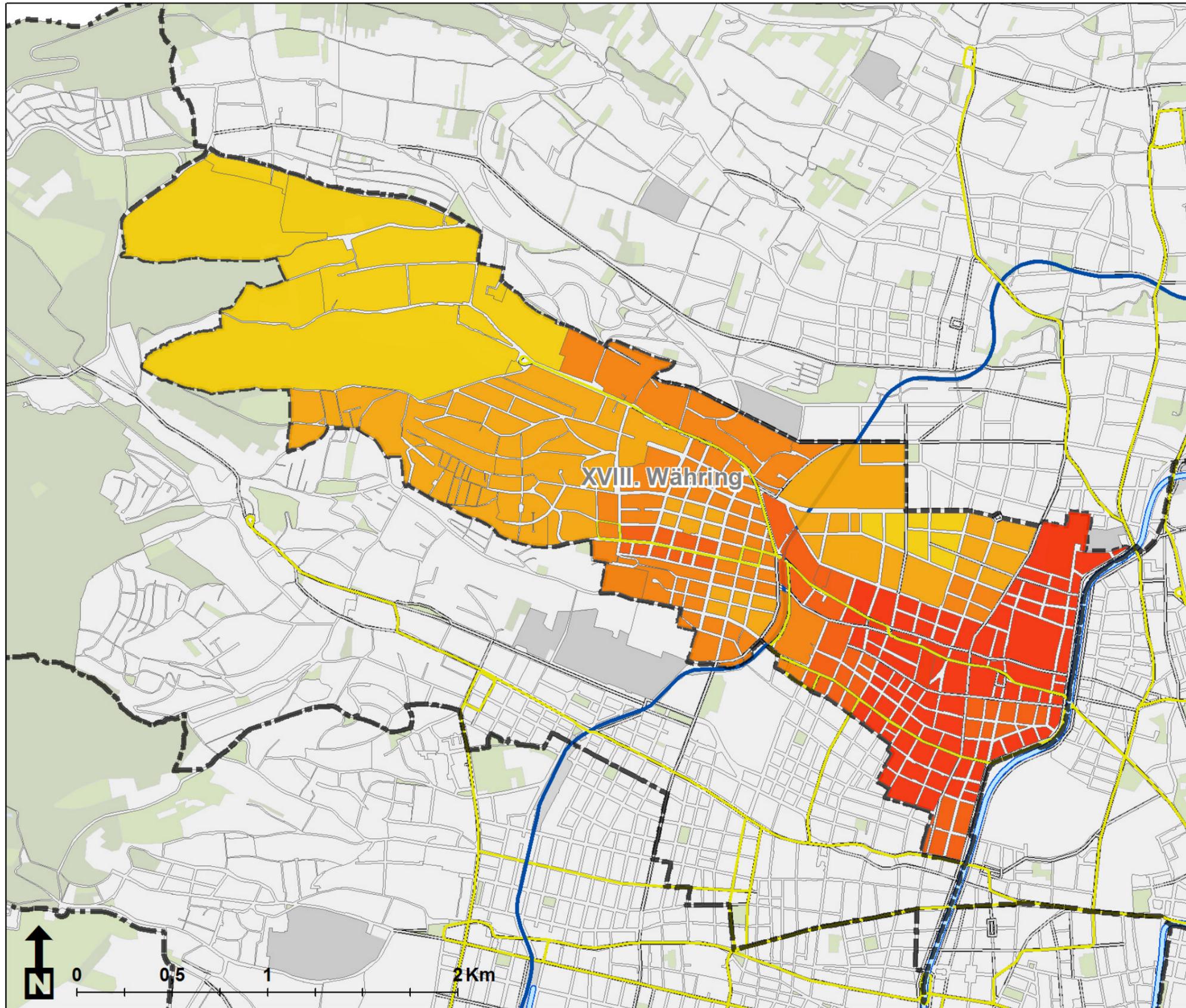
Legende

Stellplatzauslastung 2013, abends

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

[- - -] Bezirksgrenzen

Abbildung 3-12:
Parkraumauslastung alle Stell-
plätze im Untersuchungsgebiet,
Bezugsjahr 2018 nach Einführung
der neuen Kurzparkzone im 18.
Bezirk, abends
 (Modellrechnung, 20 bis 22 Uhr)



Hinweis: Die in den Auslastungsplänen dargestellten Ergebnisse stellen naturgemäß modellierte, geglättete Werte dar. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten.



Legende

Stellplatzauslastung 2018, abends

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

▬▬▬▬ Bezirksgrenzen

4. Zonenbinnenverkehr

Für die neuen Parkraumbewirtschaftungszonen reduziert sich die Parkraumauslastung und es steht den Nutzern (Bewohnern) ein größeres Parkraumangebot zur Verfügung. Dies führt in weiterer Folge dazu, dass bestimmte Wege innerhalb der Parkraumbewirtschaftungszone im 10. und im 18. Bezirk von Bewohner wieder verstärkt mit dem Kfz durchgeführt werden, weil für Besitzer einer Bewohnerparkberechtigung durch das Parken innerhalb ihrer Zone keine Zusatzkosten entstehen. Die Attraktivität, Wege innerhalb ihrer Parkberechtigungszone (Bezirk) mit dem Kfz durchzuführen, nimmt mit zunehmender Größe der Parkraumbewirtschaftungszone zu, ist aber auch von der Anzahl und Attraktivität der Ziele wie z.B. Geschäfte, Dienstleistungsbetriebe, Gesundheitseinrichtungen etc. abhängig.

In Wien können derzeit Bewohner des gesamten Bezirkes, in dem sie den Hauptwohnsitz haben, unabhängig von der Größe des Bezirkes bzw. der jeweiligen Bewirtschaftungszone eine Bewohnerparkberechtigung der jeweiligen Bewirtschaftungszone erwerben. Daraus ergibt sich, dass die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftungszone ein bestimmendes Maß für die Generierung des Zonenbinnenverkehrs durch Bewohner mit einer Bewohnerparkberechtigung ist.

Um den Anteil dieses Zonenbinnenverkehrs innerhalb der Parkraumbewirtschaftungszonen abschätzen zu können, wurde bei der Evaluierung 2013 ein einfacher Methodenansatz entwickelt, der jetzt auch für den 10. und 18. Bezirk angewendet wurde. Von der Stadt Wien wurden die Hauptwohnsitze der Parkpickerl-Besitzer anonym und auf Baublöcke aggregiert ermittelt. Mit diesen Daten konnten die Distanzen zwischen den Baublöcken des Wohnortes und den Baublöcken des Kfz-Abstellorts ermittelt und ausgewertet werden. Für wohnortnahe Einparkvorgänge wird eine Distanz von ca. 250m (Luftlinie) als eine maximal verträgliche Entfernung (entspricht in etwa der gewünschten Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen - maximal ca. 300m Gehweg) definiert.

Das Ergebnis zeigt für die Parkraumbewirtschaftungszone im 10. Bezirk, dass im Zeitraum von 9:00 bis 19:00 Uhr ein Anteil von ca. 51% der Einparkvorgänge auf nicht wohnungsnahen Stellplätzen bezogen auf den Hauptwohnsitz (siehe auch Abbildung 4-1) gegeben war. Dieser Anteil ist ein Maß für die Binnenverkehrsnutzung der Parkberechtigungszone und zeigt deutlich die Abhängigkeit zur Zonenausdehnung. Im 18. Bezirk lag dieser Anteil bei ca. 38% (Abbildung 4-2).

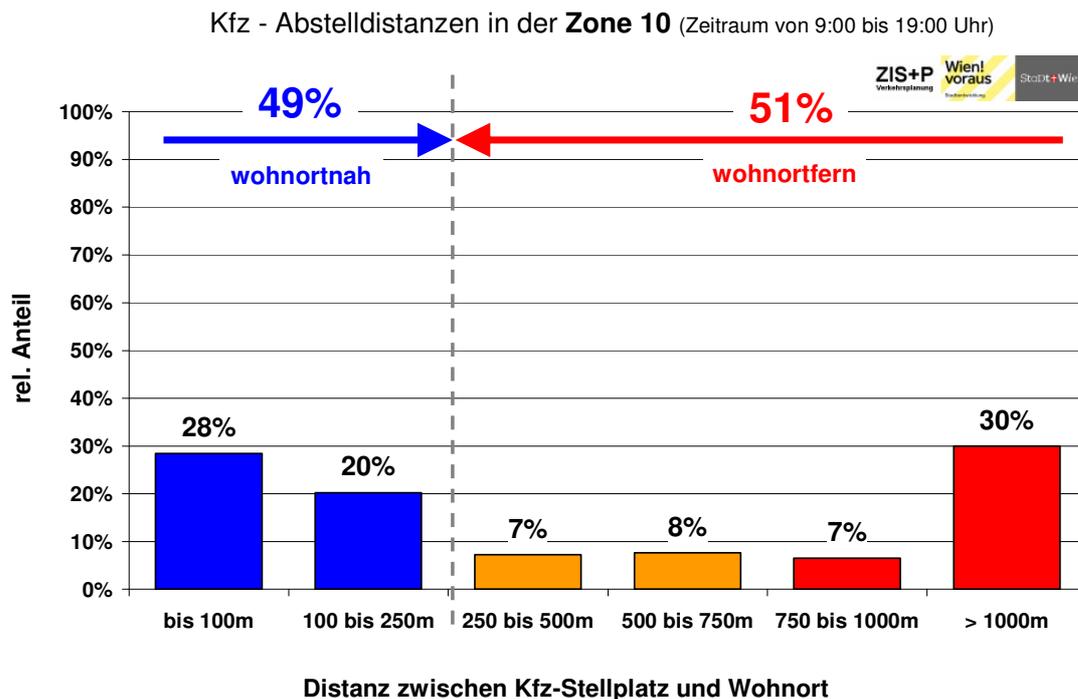


Abbildung 4-1: Häufigkeitsverteilung der Abstellabstände (Luftlinie) der Parkvorgänge zwischen Wohnort und Einparkstellplatz innerhalb der neuen Parkraumbewirtschaftungszone im 10. Bezirk, 2018 (Basis: Nutzer mit Bewohnerparkberechtigung, Vertiefte Erhebung 2018, Zeitraum von 9:00 bis 19:00 Uhr)

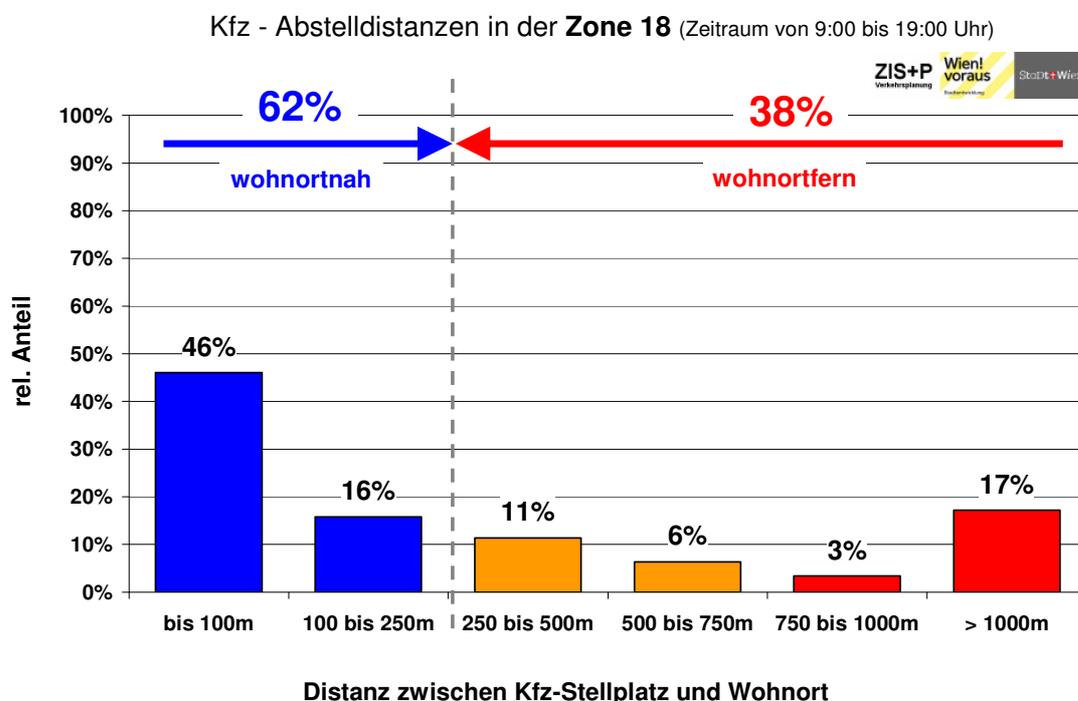


Abbildung 4-2: Häufigkeitsverteilung der Abstellabstände (Luftlinie) der Parkvorgänge zwischen Wohnort und Einparkstellplatz innerhalb der neuen Parkraumbewirtschaftungszone im 18. Bezirk, 2018 (Basis: Nutzer mit Bewohnerparkberechtigung, Vertiefte Erhebung 2018, Zeitraum von 9:00 bis 19:00 Uhr)

Durch die Überlagerung dieses Datensatzes mit den erhobenen Parkvorgängen pro Stellplatz der Parkraumnutzer mit einer für den 10. und 18. Bezirk gültigen Bewohnerparkberechtigung erhält man die Parkvorgänge sowie die Zonenbinnenverkehrsparkvorgänge innerhalb des öffentlichen Parkraums der jeweiligen Parkraumbewirtschaftungszone (10. und 18. Bezirk). Im Berechtigungsgebiet des 10. Bezirks sind mit 0,66 und im 18. Bezirk mit 0,43 Einparkvorgänge pro Stellplatz und Tag durch wohnungsferne Parkraumnutzer des Zonenbinnenverkehrs vorhanden (Abbildung 4-3).

Um den Nachweis zu erbringen, dass zwischen der Größe der Berechtigungszone und der Menge der Parkvorgänge des Zonenbinnenverkehrs ein Zusammenhang besteht, wurden unterschiedliche Einflussgrößen, wie Fläche, Hauptwohnsitze etc. in Relation zu den Parkvorgängen des Zonenbinnenverkehrs gesetzt und mit den Werten aus 2013 überlagert. Grundsätzlich zeigt sich, dass die Binnenverkehrsanteile gegenüber 2013 geringfügig höher liegen. Die daraus resultierende Trendkurve zeigt, dass zwischen diesen Parametern ein signifikanter Zusammenhang (r^2 entspricht ca. 0,6) gegeben ist (siehe Abbildung 4-4).

Dadurch zeigt sich deutlich, dass durch zu große Berechtigungszone (siehe auch StVO §43 Abs. 2a bzw. §45 Abs. 4) das primäre Ziel für die Implementierung von Parkraumbewirtschaftungszone, nämlich die Parkraumsituation für Bewohner zu verbessern und den Autoverkehr zu dämpfen, verwässert wird. Das Bewohnerparkvorrecht (Bewohnerparkberechtigung) wird nicht nur für das Abstellen des Pkw in Wohnungsnähe, sondern auch für Fahrten innerhalb des Bezirks verwendet.

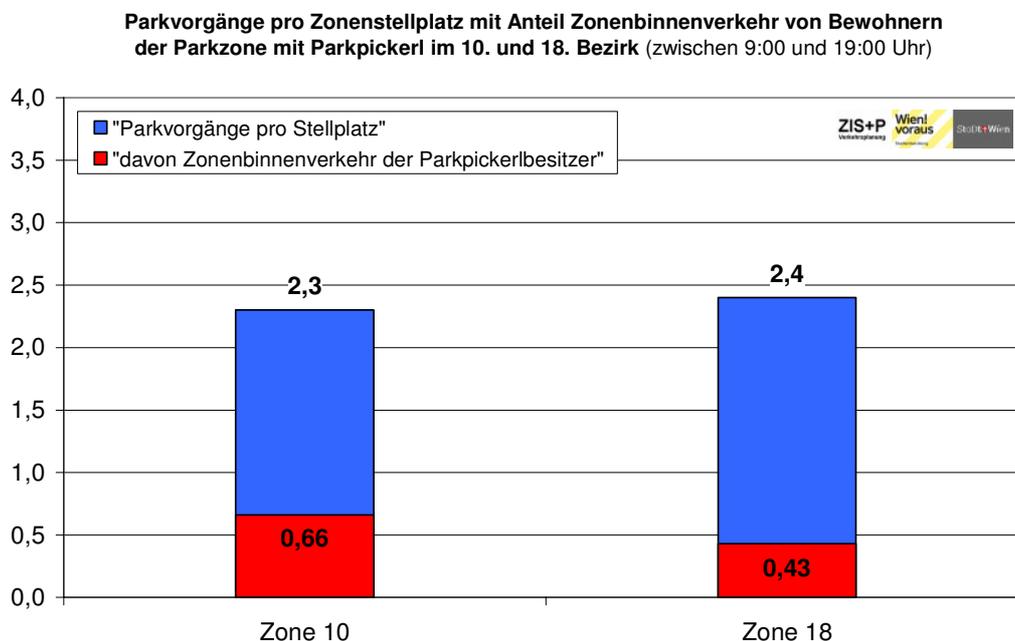


Abbildung 4-3: Parkvorgänge pro Stellplatz und Tag im Zonenbinnenverkehr von Bewohnern der Parkzone mit Bewohnerparkberechtigung, 2018 (Basis: Nutzer mit Bewohnerparkberechtigung, Vertiefte Erhebung 2018, Zeitraum von 9:00 bis 19:00 Uhr)

Zonenbinnenverkehr – Wohnsitzferne Einparkvorgänge in Relation zur Größe der Berechtigungszone

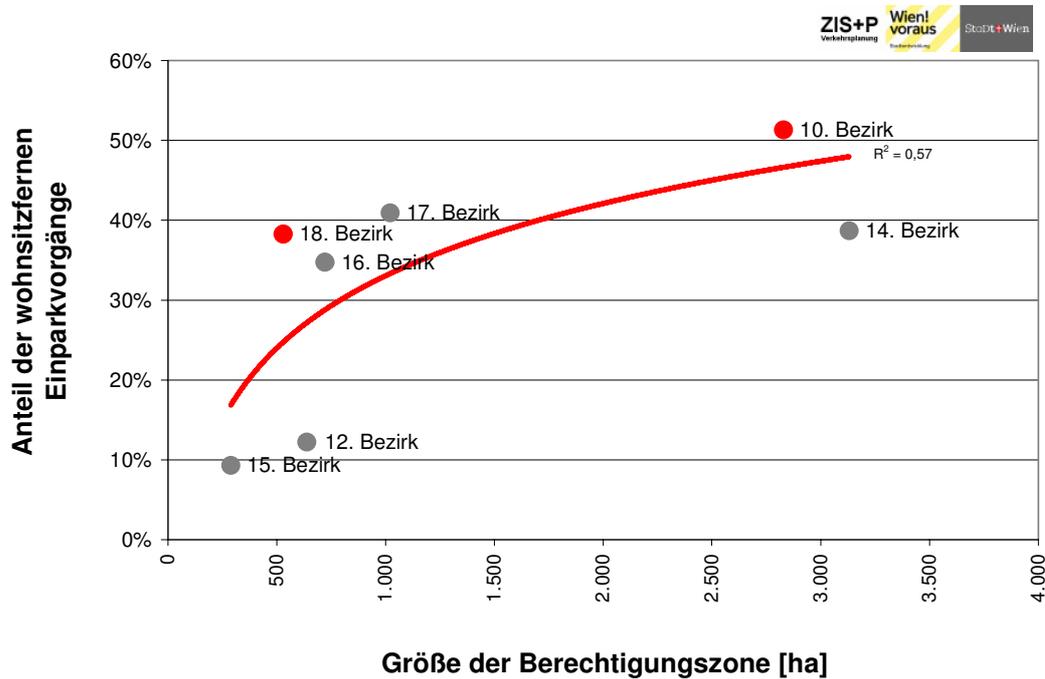


Abbildung 4-4: Anteil der wohnsitzfernen Einparkvorgänge in Relation zur Größe der Berechtigungszone, 2018 (Basis: Nutzer mit Bewohnerparkberechtigung, Vertiefte Erhebung 2018 im Zeitraum von 9:00 bis 19:00 Uhr)

5. Schlussbemerkungen

Die Evaluierung der Auswirkung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung für den 10. Bezirk (Favoriten) und den 18. Bezirk (Währing) zeigt folgendes Ergebnis:

- **10. Bezirk:** Durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Favoriten sank die Parkraumauslastung am Vormittag von ca. 81% (2013) auf ca. 62% (Untersuchungsgebiet 2018). Am Abend sank die Parkraumauslastung von ca. 93% (2013) auf ca. 80% (2018).
- **18. Bezirk:** Durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Währing sank die Parkraumauslastung am Vormittag von ca. 90% (2013) auf ca. 70% (Untersuchungsgebiet 2018). Am Abend sank die Parkraumauslastung von ca. 94% (2013) auf ca. 82% (2018).

Die Parkraumnachfrage und damit auch die Parkraumauslastung hat in den neu bewirtschafteten Zonen deutlich abgenommen. Es zeigt sich eine Reduktion der Auslastung, sowohl vormittags in der Größenordnung von bis zu 20%-Punkten und abends von bis zu 13%-Punkten. Diese Reduktion verbessert deutlich die Stellplatzsituation für die Bewohner und die Wirtschaft. Diese Auswirkungen gehen hauptsächlich zu Lasten des Pendlerverkehrs.

In beiden Bezirken gibt es regionale Unterschiede in der Parkraumauslastung, die der Siedlungsstruktur geschuldet sind. In den folgenden Abbildungen sind die Auswirkungen der neuen Parkraumbewirtschaftung auf die Parkraumauslastung im 10. und 18. Bezirk für den Vormittag (Abbildung 5-1) und den Abend (Abbildung 5-2) für das Jahr 2018 im Vergleich mit dem Jahr 2013 dargestellt.

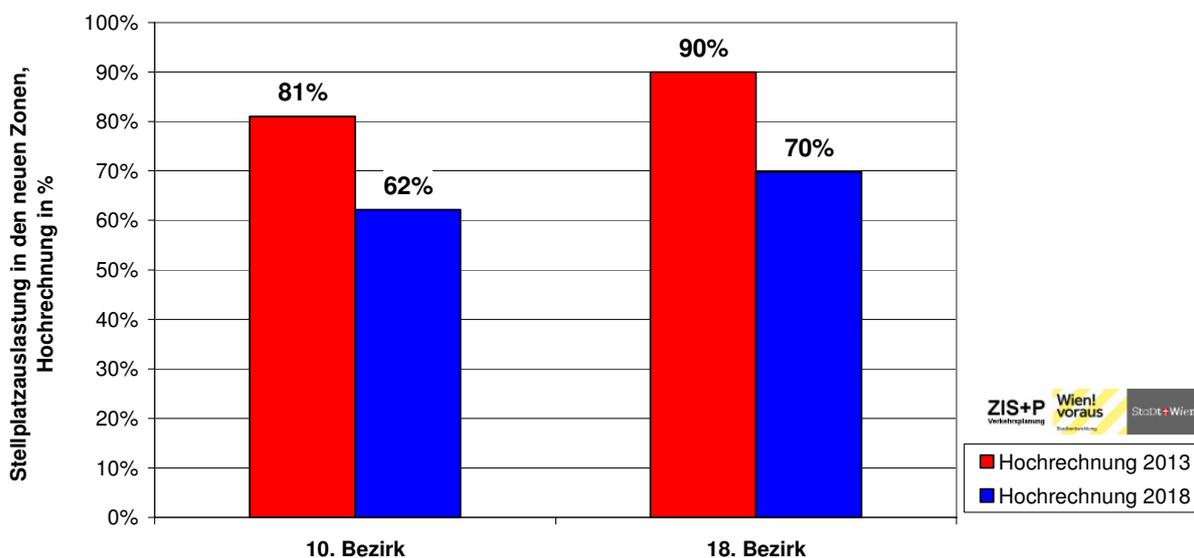


Abbildung 5-1: Vergleich der Stellplatzauslastung 2018 nach Einführung und 2013 vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung im 10. und 18. Bezirk, vormittags (Modellrechnung, 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P 2018)

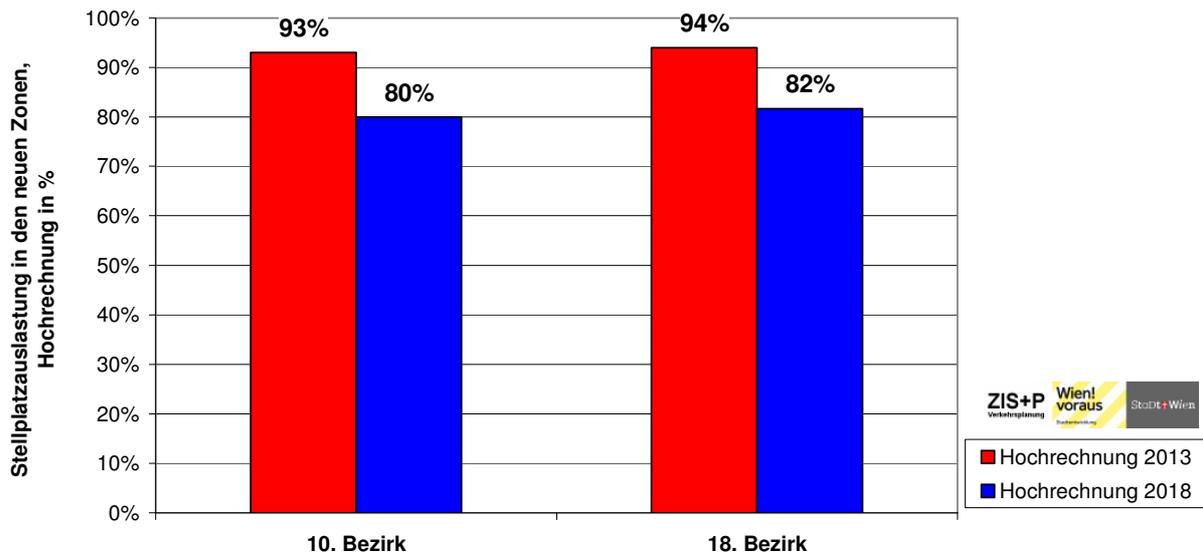


Abbildung 5-2: Vergleich der Stellplatzauslastung 2018 nach Einführung und 2013 vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung im 10. und 18. Bezirk, abends
(Modellrechnung, 20 bis 22 Uhr, Quelle: ZIS+P 2018)

Die Reduktion der Auslastung bewirkt eine signifikante Verringerung des Parkplatzsuchverkehrs und eine damit verbundene Reduktion des fließenden Kfz-Verkehrs, insbesondere des Pendlerverkehrs. Dies wirkt sich positiv auf die Umweltbelastungen aus. Längerfristig ist jedoch zu erwarten, dass ein "Rebound-Effekt" entsteht. D.h. dass durch die jetzt frei verfügbaren Stellplätze wieder neue Pkw-Fahrten generiert oder rückverlagert werden und die Pkw der Bewohner statt auf Privatgrund dank des wesentlich billigeren Parkpickerls bevorzugt im öffentlichen Raum geparkt werden. Diesem Effekt kann durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Verkehrsberuhigung, Nutzung von freigewordenen Straßenflächen für den nichtmotorisierten und öffentlichen Verkehr usw. gegengesteuert werden. Generell ist festzustellen, dass die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung auch im Bezirk Favoriten und im Bezirk Währing eine deutliche Änderung der Verkehrsmittelwahl im Sinne der verkehrspolitischen Zielsetzungen des Fachkonzeptes Mobilität der Stadt Wien bewirkt hat.