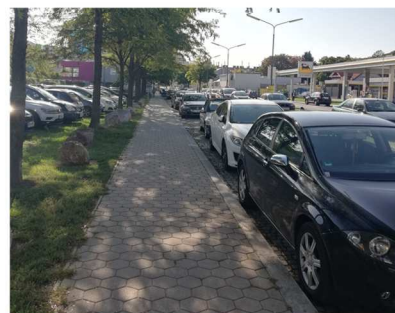
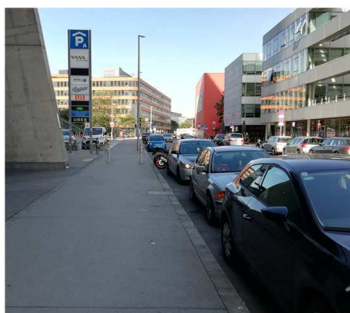
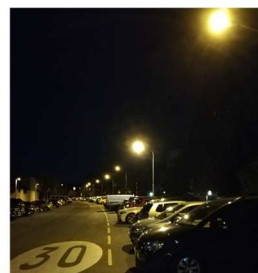


Ausweitung der Parkraum- bewirtschaftung in Wien **Nachher-Untersuchung 11. Bezirk**

Endbericht



Wien, 23. April 2020

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

Ausweitung der Parkraum- bewirtschaftung in Wien

Nachher-Untersuchung 11. Bezirk

Endbericht

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)
Roland Fersterer, Ing. MSc.
Pia Toth, Dipl.-Ing.
Andreas Käfer, Dipl.-Ing.

Wien, 23. April 2020

GZ: 1471 PRB11 Endbericht C1 200423

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
KURZFASSUNG	5
1 AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG.....	8
1.1 Ausgangslage	8
1.2 Aufgabenstellung	8
2 UNTERSUCHUNGSaufbau	9
3 ANALYSE STADTSTRUKTURELLER DATEN	11
4 ERHEBUNGSDESIGN UND DURCHFÜHRUNG DER ERHEBUNG ..	19
4.1 Auswahl Erhebungsgebiete	19
4.2 Erhebungsdesign Stellplatzerhebung (Stellplatzangebot)	21
4.3 Erhebungsdesign Auslastungserhebung (Stellplatznachfrage)	21
4.3.1 Grunderhebung	22
4.3.2 Ganztags-Detailerhebung.....	23
5 ERGEBNISSE DER STICHPROBENERHEBUNG	24
5.1 Ergebnisse Stellplatzerhebung (Stellplatzangebot)	24
5.1.1 Stellplatzzahlen Grunderhebung	24
5.1.2 Stellplatzzahlen Ganztags-Detailerhebung	27
5.2 Ergebnisse Parkraumauslastungserhebung (Stellplatznachfrage)	30
5.2.1 Grunderhebung: Parkraumauslastung vormittags und abends	31
5.2.2 Ganztags-Detailerhebung: Tagesganglinien der Parkraumauslastung	39
5.2.3 Ergebnisse Kennzeichenerhebung und Parkdauer	42
5.2.3.1 Herkunft der Kfz nach Kennzeichen	42
5.2.3.2 Umschlagshäufigkeit und Parkdauer	48

5.2.4	Analyse Zonenbinnenverkehr.....	53
6	HOCHRECHNUNG PARKRAUMAUSLASTUNG GESAMTBEZIRK ..	57
6.1	Hochrechnungsmethodik	57
6.1.1	Hochrechnungsmethodik Stellplatzangebot	57
6.1.2	Hochrechnungsmethodik Parkraumauslastung	58
6.1.2.1	Generelles Verfahren	58
6.1.2.2	Regressionsmodell Parkraumauslastung Vormittag	59
6.1.2.3	Regressionsmodell Parkraumauslastung Abend.....	59
6.2	Ergebnisse der Hochrechnung.....	60
7	VERGLEICH MIT ERHEBUNGEN 2011 UND 2013.....	65
7.1	Gebietsabgrenzung	65
7.2	Vergleich 2011 – 2013 – 2019	66
8	RESÜMEE UND EMPFEHLUNGEN	67
8.1	Resümee	67
8.2	Empfehlungen.....	68
	QUELLENVERZEICHNIS	70
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	71
	TABELLENVERZEICHNIS.....	74

KURZFASSUNG

Ausgangslage und Aufgabenstellung

Nach der Ausweitung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in Wien auf Teilgebiete des 11. Wiener Gemeindebezirks Simmering war eine Nachher-Untersuchung zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Parkraumsituation durchzuführen.

Erhebungsdesign und Durchführung der Erhebung

Unter Berücksichtigung relevanter stadtstruktureller Daten wurden insgesamt 13 repräsentative Erhebungsgebiete definiert. In der Grunderhebung (Stichprobenumfang 5.310 Stellplätze) wurde die Parkraumauslastung an einem durchschnittlichen Werktag vormittags und abends ermittelt. Für eine Teilstichprobe von 1.083 Stellplätzen erfolgte darüber hinaus eine Detailerhebung im Halbstundentakt von 7 bis 22 Uhr.

Erhebung Stellplatzangebot

In den 13 Stichprobengebieten wurden insgesamt 5.310 Stellplätze erfasst – 2.124 davon liegen innerhalb der derzeit gültigen flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung, 3.186 außerhalb. 19 Stellplätze davon (0,4 %) befinden sich in ausgeschilderten Kurzparkzonen (z.B. Geschäftsstraßen). 506 (9,5 %) Stellplätze weisen Halte- bzw. Parkeinschränkungen (Ladezonen, Behindertenparkplätze etc.) auf und 182 potenzielle Stellplätze (3,4 %) waren zum Erhebungszeitpunkt temporär nicht verfügbar.

Erhebung Stellplatznachfrage

Die Auslastung der Stellplätze innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung liegt im Durchschnitt aller erhobenen Stichprobengebiete bei 66,7 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) bzw. 85,6 % am Abend (20 bis 22 Uhr). Der relativ niedrige Wert am Vormittag und insbesondere der deutliche Anstieg am Abend deuten bereits auf eine hohe Wirksamkeit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung während des Gültigkeitszeitraums (bis 19 Uhr) hin. Die Auslastung der Dauerstellplätze außerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung liegt am Vormittag im Durchschnitt bei 78,9 % und am Abend bei 88,5 %.

Herkunft der Fahrzeuge, Umschlagshäufigkeit und Parkdauer

Der Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen ist außerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung mit ca. 18 % fast doppelt so hoch wie innerhalb der bewirtschafteten Zone (ca. 10 %). In einzelnen Teilbereichen (ohne Parkraumbewirtschaftung) werden Spitzenwerte von ca. 40 % Nicht-Wiener Kennzeichen erreicht. Erwartungsgemäß ist der Anteil an Kurzparkern innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung deutlich

größer als außerhalb. Bei Fahrzeugen mit Nicht-Wiener Kennzeichen, die in Gebieten außerhalb der Parkraumbewirtschaftung abgestellt sind, handelt es sich überdurchschnittlich häufig um Dauerparker (Parkdauer > 14 Stunden).

Analyse Zonenbinnenverkehr

Die Analyse der Abstellentfernung der Kfz mit Parkpickerl für den 11. Bezirk vom Hauptwohnsitz des Pickerl-Besitzers zeigt, dass knapp 32 % der Parkvorgänge „wohntfern“ und somit dem Zonenbinnenverkehr zuzurechnen sind. Hochgerechnet ergibt sich daraus eine Gesamtzahl von knapp 2.800 Kfz-Fahrten pro Werktag und Richtung im Zonenbinnenverkehr des 11. Bezirks. Unter vereinfachter Berücksichtigung von Hin- und Rückfahrt wäre dieser Wert noch mit dem Faktor 2 zu multiplizieren, woraus sich insgesamt ca. 5.600 Kfz-Fahrten pro Werktag ergeben.

Hochrechnung Parkraumauslastung Gesamtbezirk

Auf Basis der Stichprobenerhebungen wurde eine modellhafte Hochrechnung für den gesamten 11. Bezirk erarbeitet. Hinsichtlich der Parkraumauslastung wurde mittels Korrelations- und Regressionsanalysen eine Reihe potenzieller Einflussvariablen getestet. Unter Verwendung der hinsichtlich Modellgüte am besten geeigneten Variablen wurden vier getrennte Regressionsmodelle für die Parkraumauslastung vormittags und abends (differenziert zwischen Stellplätzen innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung und Dauerstellplätzen außerhalb) implementiert. Laut Hochrechnung stehen im öffentlichen Straßenraum des 11. Bezirks ca. 9.990 Stellplätze innerhalb der derzeitigen flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung und 15.730 Dauerstellplätze außerhalb zur Verfügung. Weiters gibt es insgesamt rund 240 ausgeschilderte Kurzparkstellplätze sowie ca. 2.840 Stellplätze mit definierten Halte- bzw. Parkeinschränkungen (z.B. Ladezonen, Behindertenstellplätze etc.). Unter zusätzlicher Berücksichtigung von ca. 220 während des Erhebungszeitraums temporär nicht verfügbaren Stellplätzen ergibt sich in Summe eine theoretische Gesamtzahl von ca. 29.020 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum des 11. Bezirks. Die hochgerechnete Parkraumauslastung am Vormittag (9-11 Uhr) liegt im Durchschnitt bei 66 % innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung und bei 77 % im Rest des 11. Bezirks. Am Abend (20-22 Uhr) liegen die entsprechenden Werte bei 86 % innerhalb und wiederum 77 % außerhalb der PRB. Es zeigt sich, dass die Parkraumbewirtschaftung während des Gültigkeitszeitraums (9-19 Uhr) eine hohe Wirksamkeit aufweist. Nach 19 Uhr steigt die Stellplatzauslastung deutlich an. Außerhalb der parkraumbewirtschafteten Zone liegt die Auslastung im Durchschnitt knapp unter dem Schwellenwert von 80 %, der für die potenzielle Einführung einer Parkraumbewirtschaftung relevant ist. Wesentlich höhere Auslastungen zeigen sich jedoch in mehreren Gebieten wie insbesondere im Nahbereich der bestehenden PRB-Grenze sowie entlang der Straßenbahnlinien 11 und 71 bis nach Kaiserebersdorf.

Vergleich 2011 – 2013 – 2019

Von 2011 bis 2013 stieg (nach Einführung der PRB in mehreren Wiener Außenbezirken) die Parkraumauslastung in Simmering von 79 auf 84 % am Vormittag bzw. von 88 auf 90 % am Abend. Die aktuelle Untersuchung für 2019 zeigt, dass nach Einführung der PRB im bewirtschafteten Teil von Simmering während des Gültigkeitszeitraums (9 bis 19 Uhr) eine deutliche Reduktion (von 84 auf 66 % am Vormittag) erreicht wurde. Abends (20 bis 22 Uhr) fällt die Entlastung mit einer Reduktion von 90 auf 86 % geringer aus. Gründe dafür sind einerseits ein stärkerer Effekt untertags wegen Reduzierung von Einpendlern bzw. Nicht-Wiener Langzeitparkern und andererseits ein geringerer Effekt abends wegen verstärkter Nutzung durch Bewohner bzw. aufgrund des Endes der Parkraumbewirtschaftung um 19 Uhr.

Empfehlungen

Die Wirksamkeit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung hat sich durch die deutlichen Entlastungseffekte, die durch deren Einführung erzielt werden konnten, bestätigt. Aufgrund hoher Auslastungswerte in Teilbereichen des derzeit nicht bewirtschafteten Gebiets (einerseits im Nahbereich zur bestehenden PRB-Grenze, andererseits im Zwickel zwischen Simmeringer Hauptstraße und Kaiser-Ebersdorfer-Straße) ist eine Ausweitung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung grundsätzlich zu empfehlen. Gegebenenfalls könnten dabei die sehr dünn besiedelten Gebiete im Bereich Simmeringer Haide sowie außerhalb des Zentralfriedhofs ausgenommen bleiben.

Vor dem Hintergrund des beträchtlichen Ausmaßes des Zonenbinnenverkehrs wäre im Zusammenhang mit der derzeit in Diskussion befindlichen Neuausrichtung des Wiener Parkraumbewirtschaftungsmodells im Rahmen einer einheitlichen Systematik die Definition von kleinräumigeren Berechtigungszonen bzw. Parkpickerl-Geltungsbereichen zu empfehlen, um den verkehrspolitisch unerwünschten Effekt einer Förderung der Pkw-Nutzung für Fahrten innerhalb eines Bezirks zu minimieren.

1 AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG

1.1 Ausgangslage

Nach der Ausweitung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in Wien auf Teilgebiete des 11. Wiener Gemeindebezirks Simmering sollte eine Nachher-Untersuchung zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Parkraumsituation durchgeführt werden.

1.2 Aufgabenstellung

Die Aufgabenstellung umfasste die Durchführung einer entsprechenden Nachher-Untersuchung in Bezug auf die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im 11. Bezirk und hatte im Wesentlichen folgende Inhalte zum Gegenstand:

- Erhebung, Darstellung und Analyse der Parkraumsituation im Straßenraum anhand definierter Stichprobengebiete (Stellplatzangebot- und Nachfrage, Tagesganglinien, Abstelldauer und Umschlagshäufigkeit, Analyse Zonenbinnenverkehr)
- Hochrechnung der Parkraumauslastung auf den gesamten Bezirk mittels Modellrechnung
- Vergleichende Gegenüberstellung mit den 2011/12 bzw. 2014 durchgeführten Untersuchungen

2 UNTERSUCHUNGSaufbau

Abbildung 2-1 zeigt den generellen Untersuchungsaufbau im Überblick. Als Ausgangspunkt und insbesondere für die Definition von möglichst repräsentativen Stichprobengebieten erfolgte eine räumliche Analyse relevanter stadtstruktureller Daten (sh. Pos. A) wie Bevölkerungsdichte, Arbeitsplatzdichte, Motorisierung, Gebäudealter und Einzugsbereiche von ÖV-Halttestellen.

Die derzeitige Parkraumsituation im öffentlichen Straßenraum wurde anhand definierter Stichprobengebiete erhoben und ausgewertet (sh. Pos. B-D). Das Erhebungsdesign umfasste einerseits eine Grunderhebung mit einem Stichprobenumfang von 5.310 Stellplätzen, anhand derer die Parkraumauslastung an einem durchschnittlichen Werktag vormittags (9-11 Uhr) und abends (20-22 Uhr) ermittelt wurde. Für eine Teilstichprobe von 1.083 Stellplätzen erfolgte darüber hinaus eine Detailerhebung im Halbstundentakt von 7 bis 22 Uhr zur Ableitung von Daten hinsichtlich Tagesganglinien, Abstelldauer und Umschlagshäufigkeit.¹

Auf Basis der Erhebungsergebnisse in den Stichprobengebieten wurde in weiterer Folge ein Hochrechenmodell zur näherungsweisen Hochrechnung der Parkraumauslastung für den gesamten 11. Bezirk erstellt (sh. Pos. E).

Abschließend wurden Empfehlungen für die Konzeption einer möglichen Ausweitung des Parkraumbewirtschaftungsmodells für den 11. Bezirk ausgearbeitet.

¹ Gemäß Aufgabenstellung sollte die Stichprobe in der Grunderhebung mindestens ca. 4.200 Stellplätze umfassen, die Teilstichprobe für die Detailerhebung ca. 1.050 Stellplätze. Im Vorfeld der Stellplatzerhebung wurde die zu erwartende Stellplatzanzahl anhand der Straßenlänge abgeschätzt und ein entsprechender Sicherheitspuffer einkalkuliert, woraus sich letztlich ein Stichprobenumfang von ca. 5.310 Stellplätzen bzw. 1.080 Stellplätzen in der Detailerhebung ergibt.

Abbildung 2-1: Untersuchungsaufbau

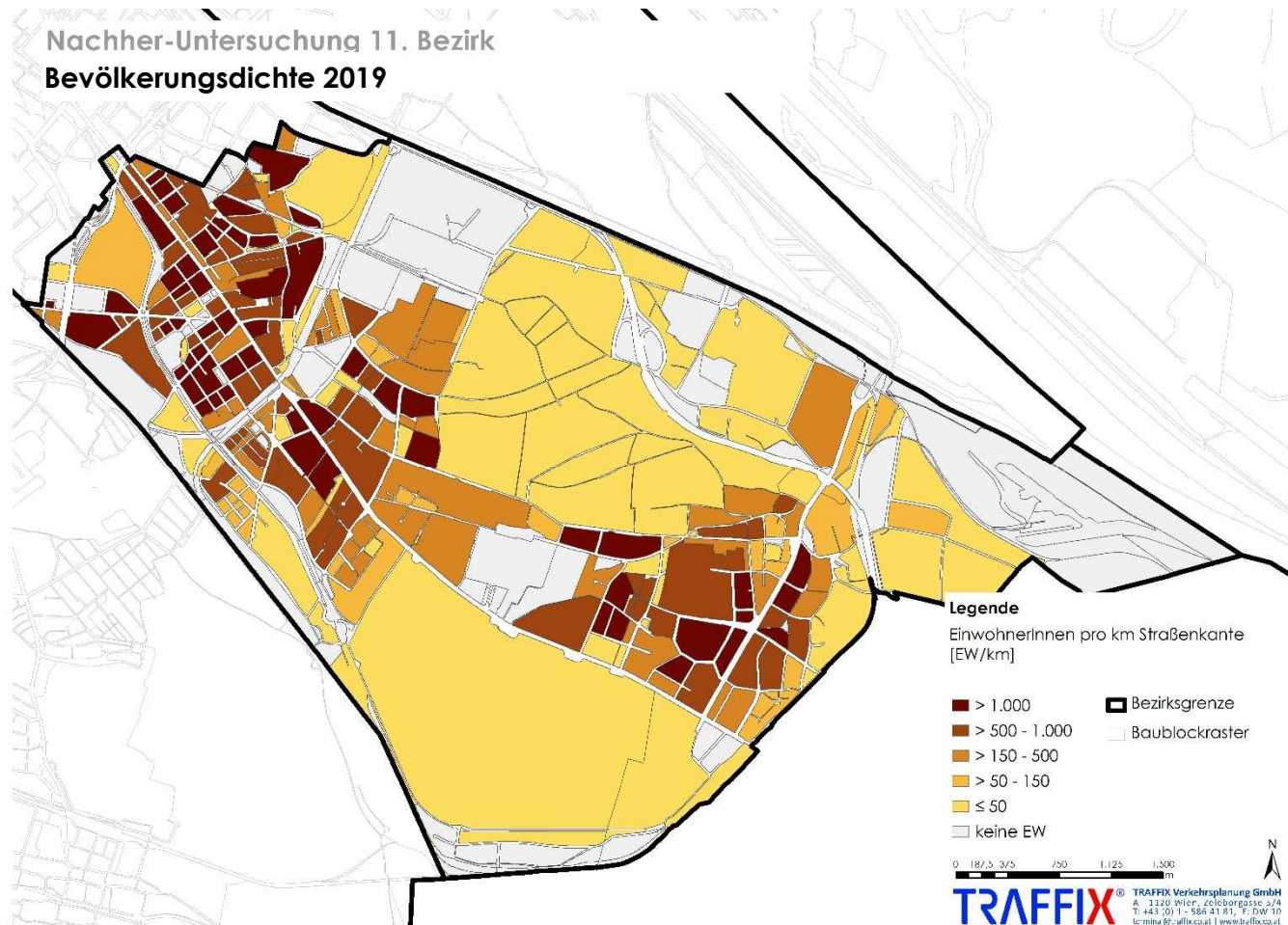


3 ANALYSE STADTSTRUKTURELLER DATEN

Die durchgeführte Analyse relevanter raum- bzw. stadtstruktureller Daten für den 11. Wiener Gemeindebezirk als Untersuchungsgebiet diente zum einen als Grundlage für die Auswahl von möglichst repräsentativen Stichprobengebieten (vgl. Kapitel 4.1) sowie in weiterer Folge als Basis für die Variablendefinition im Rahmen der Hochrechnung (vgl. Kapitel 6). Zum anderen wurden die entsprechenden Auswertungen bei der Ableitung der Empfehlungen (vgl. Kapitel 8) berücksichtigt. Abbildung 3-1 bis Abbildung 3-7 zeigen eine grafische Auswertung der nachstehend angeführten raumstrukturellen Parameter, je nach Datenverfügbarkeit auf Baublock- oder Zählgebietsebene.

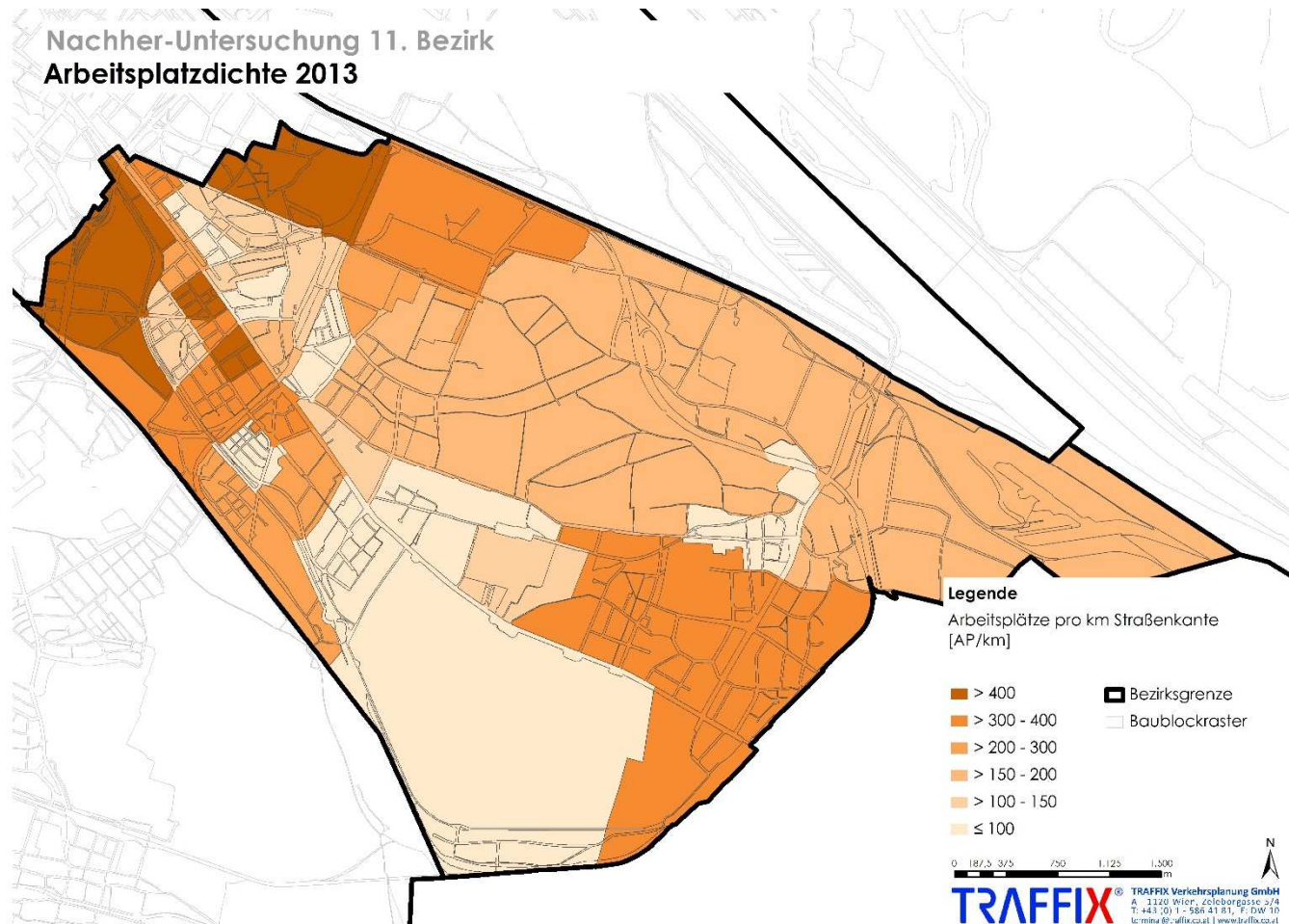
- Bevölkerungsdichte (Baublockebene)
- Arbeitsplatzdichte (Zählgebietsebene)
- Motorisierungsrate Privat-Pkw (Baublockebene)
- ÖV-Einzugsbereiche (GIS-Analyse)
- Bebauungsalter (Anteil Gebäude mit Baujahr bis 1960; Zählgebietsebene)
- Handelsdichte (Baublockebene)
- Gastronomiedichte (Baublockebene)

Abbildung 3-1: Bevölkerungsdichte



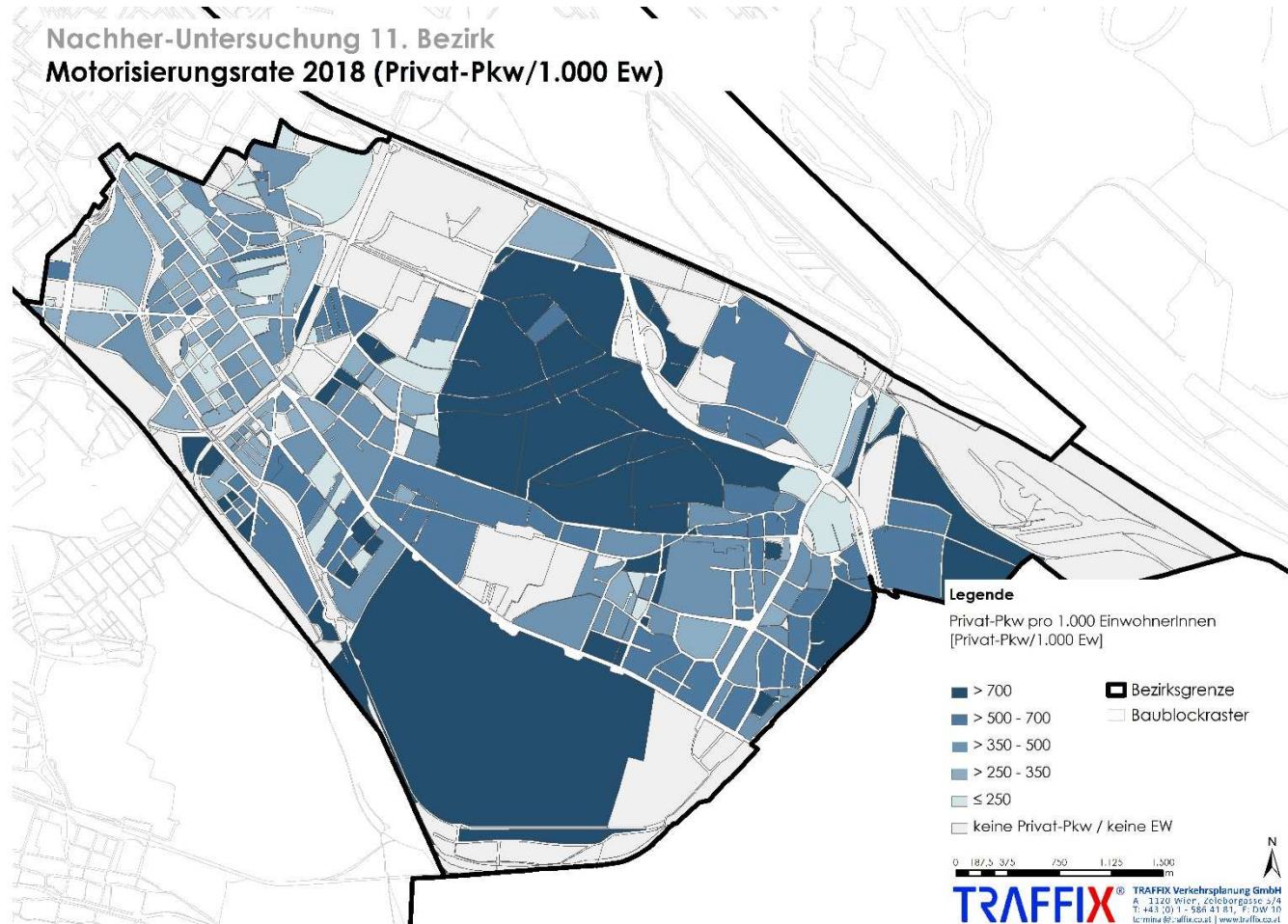
Datenquelle: MA18 (2019); Kartenhintergrund: OGD Stadt Wien (2019)

Abbildung 3-2: Arbeitsplatzdichte



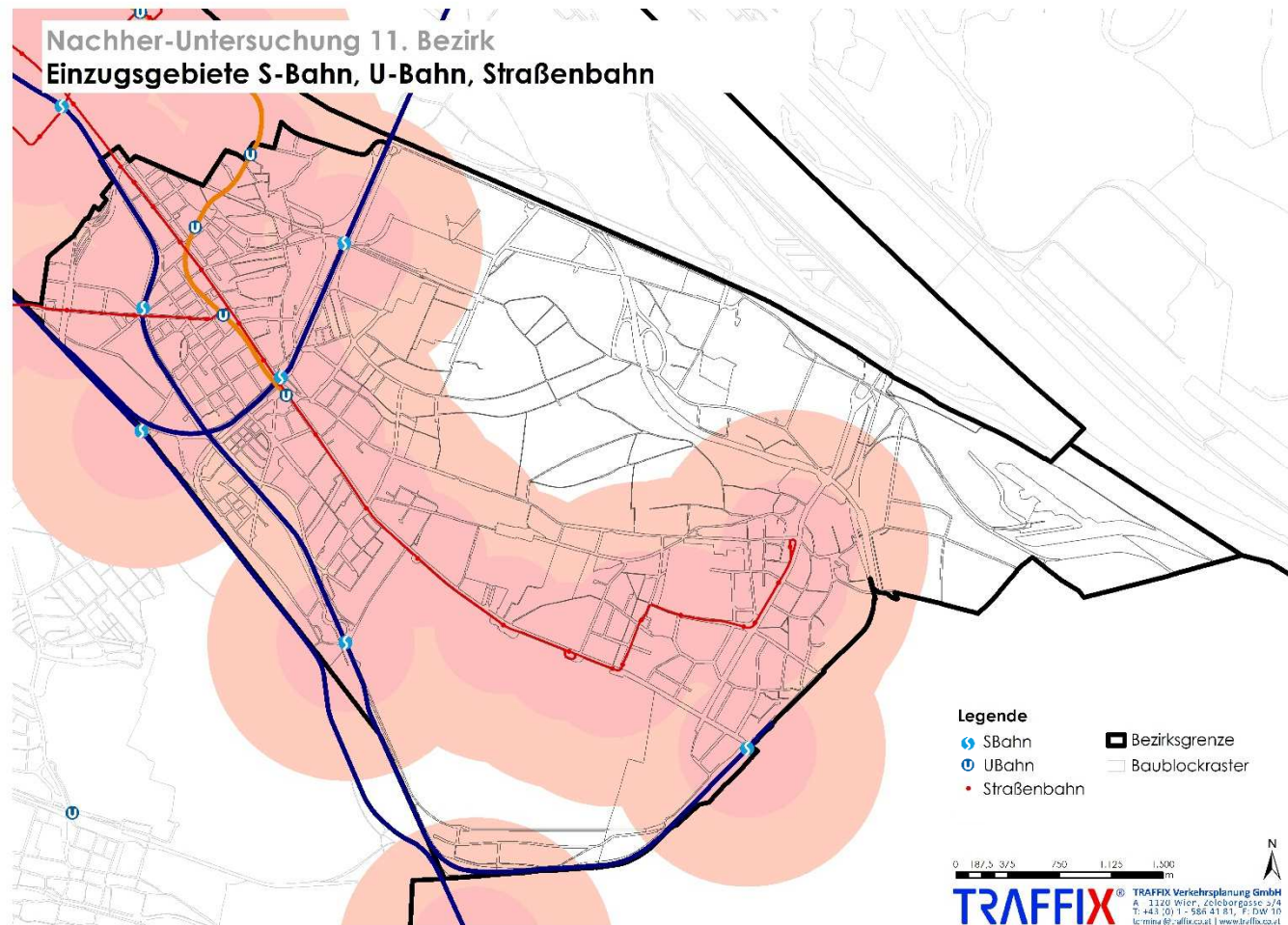
Datenquelle: MA18 (2013); Kartenhintergrund: OGD Stadt Wien (2019)

Abbildung 3-3: Motorisierungsrate



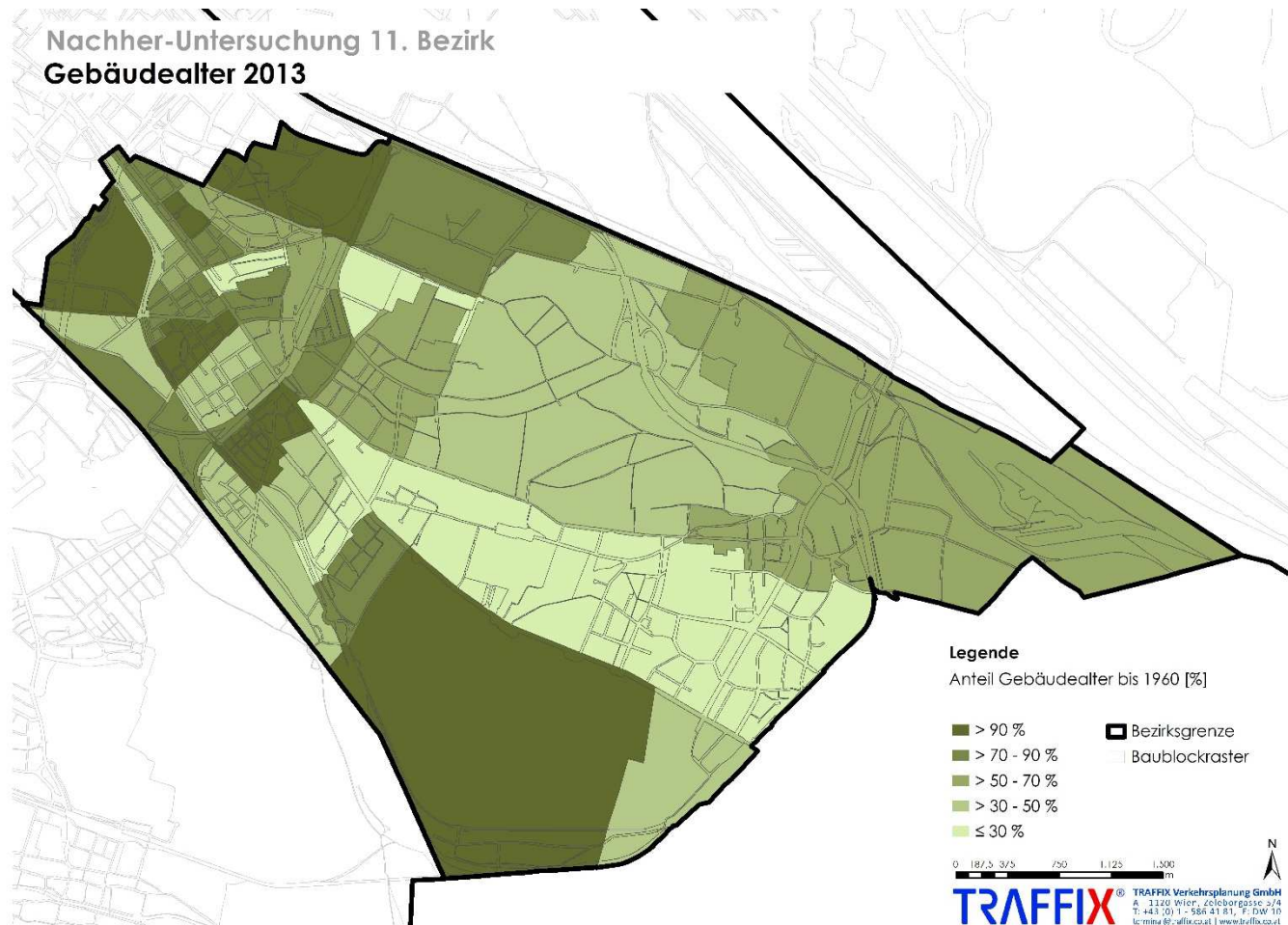
Datenquelle: MA18 (2018); Kartenhintergrund: OGD Stadt Wien (2019)

Abbildung 3-4: ÖV-Einzugsbereiche



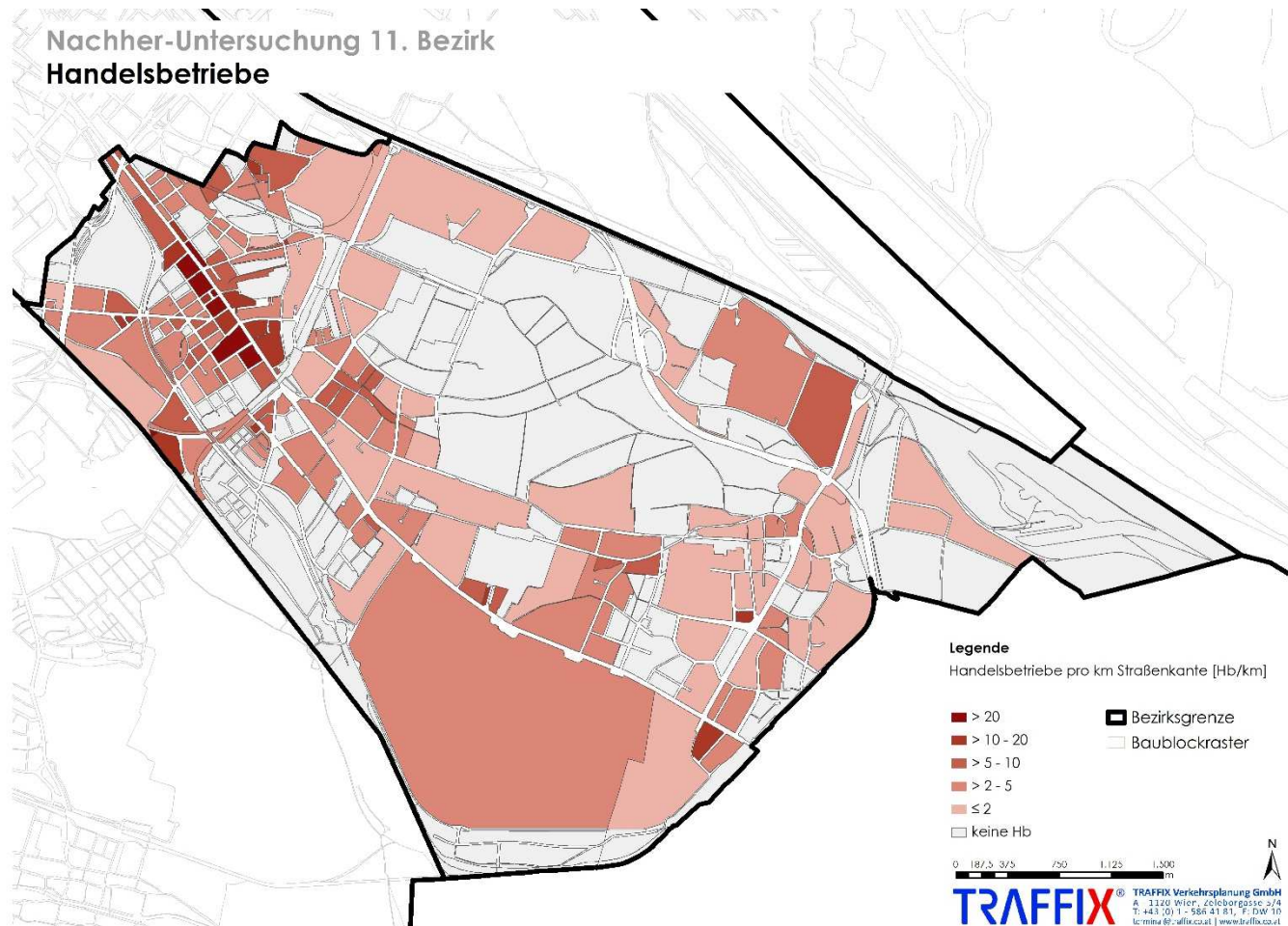
Datenquelle: GIS-Analyse auf Basis OGD Stadt Wien (2019)

Abbildung 3-5: Bebauungsalter



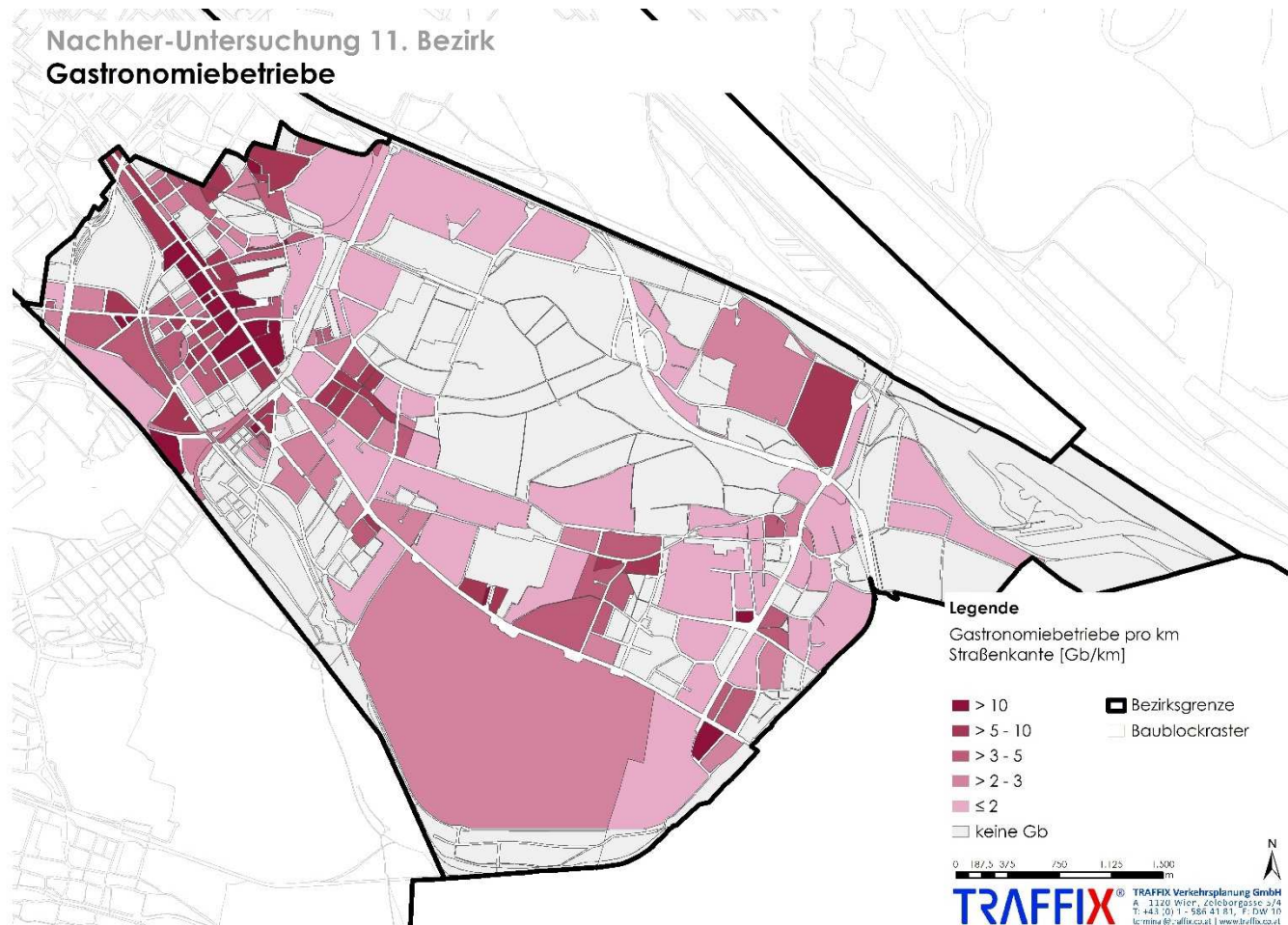
Datenquelle: MA18 (2013); Kartenhintergrund: OGD Stadt Wien (2019)

Abbildung 3-6: Handelsdichte



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

Abbildung 3-7: Gastronomiedichte



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

4 ERHEBUNGSDESIGN UND DURCHFÜHRUNG DER ERHEBUNG

4.1 Auswahl Erhebungsgebiete

Das Untersuchungsgebiet umfasste grundsätzlich den gesamten 11. Wiener Gemeindebezirk. Innerhalb des Untersuchungsgebietes waren repräsentative Gebiete für die durchzuführende Stichprobenerhebung zu definieren. Zu diesem Zweck wurden unter Berücksichtigung der in Kapitel 3 dargestellten raumstrukturellen Daten (Bevölkerungsdichte, Arbeitsplatzdichte, Motorisierung, ÖV-Einzugsbereiche, Bebauungsalter, Handelsdichte und Gastronomiedichte) insgesamt 13 Erhebungsgebiete ausgewählt, die eine möglichst große Bandbreite hinsichtlich dieser Parameter abdecken und gleichzeitig eine adäquate räumliche Abdeckung des Untersuchungsgebiets sicherstellen. 5 Gebiete liegen innerhalb der derzeitigen flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung, 8 Gebiete außerhalb.

Abbildung 4-1 zeigt die festgelegten Stichprobengebiete im Überblick. Gemäß Aufgabenstellung sind diese Gebiete jeweils in zwei Kategorien unterteilt:

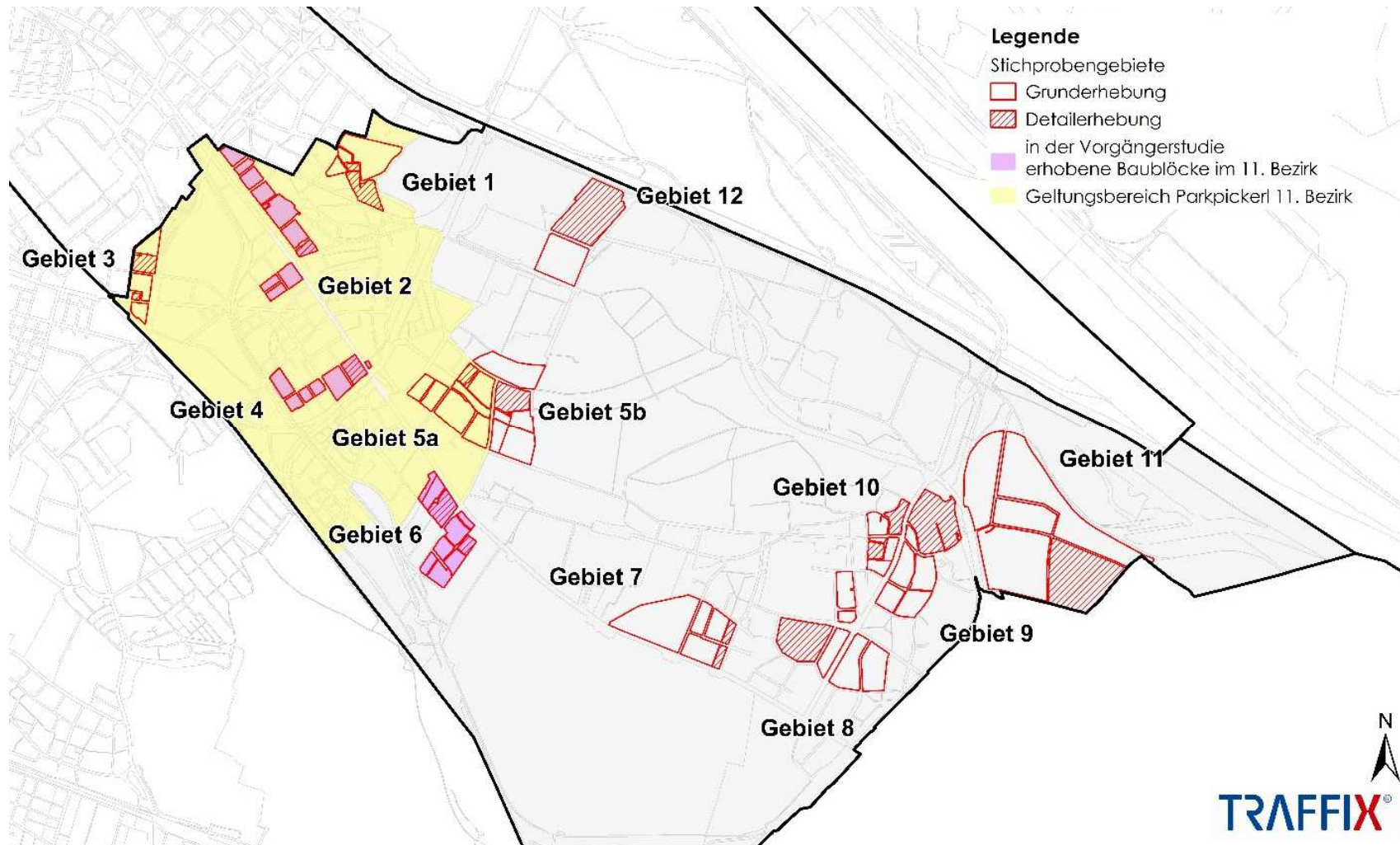
- **Stichprobe Grunderhebung** (Parkraumauslastung werktags 9-11 und 20-22 Uhr): Stichprobenumfang **ca. 5.310 Stellplätze**
- **Teilstichprobe Detailerhebung** (Erhebung werktags von 7 bis 22 Uhr im Halbstundentakt): Erhebungsumfang **ca. 1.080 Stellplätze²**

Abbildung 4-1 zeigt die 13 ausgewählten Stichprobengebiete im Überblick. Die rot umrandeten Baublöcke stellen die Stichprobe der Grunderhebung dar, die zusätzlich schraffierten Baublöcke die Teilstichprobe der Detailerhebung. Lila markierte Baublöcke wurden bereits in der Vorher-Untersuchung³ im Jahr 2011 erhoben.

² in den 5.310 Stellplätzen der Grunderhebung inkludiert

³ Sammer G. et al. (2012)

Abbildung 4-1: Auswahl Stichprobengebiete



Kartenhintergrund: OGD Stadt Wien (2019)

4.2 Erhebungsdesign Stellplatzerhebung (Stellplatzangebot)

Im Rahmen einer Vorerhebung (im Vorfeld der Parkraumauslastungserhebung) wurde durch speziell geschultes Erhebungspersonal die Anzahl der in den Stichprobengebieten (vgl. Kapitel 4.1) vorhandenen Stellplätze je Baublock, unterschieden nach den in Tabelle 4-1 dargestellten Kategorien, erfasst. Da sich insbesondere in der Kategorie „zum Erhebungszeitpunkt temporär nicht verfügbare Stellplätze“ zwischenzeitlich punktuelle Änderungen ergeben können, wurden ggf. im Zuge der Auslastungserhebung (vgl. Kapitel 4.3) entsprechenden Anpassungen vorgenommen.

Tabelle 4-1: Stellplatzkategorien

Kategorie	Erläuterung
Dauerstellplätze	Stellplätze ohne jegliche Einschränkungen (Dauerparken erlaubt); außerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung
Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung	Stellplätze innerhalb der flächendeckenden Kurzparkzone, die von Parkpickerlbesitzern als Dauerstellplätze genutzt werden können
Kurzparkstellplätze (ausgeschilderte Kurzparkzonen)	Ausgeschilderte Kurzparkzonen bzw. Kurzparkstreifen (z.B. Geschäftsstraßen)
Zum Erhebungszeitpunkt temporär nicht verfügbare Stellplätze	z.B. Baustellen, Veranstaltungen (i.d.R. mit provisorischer Kundmachung), Schanigärten in der Parkspur, Übersiedlungshalteverbote etc.
Stellplätze mit definitiven Halte-/ Parkeinschränkungen	z.B. Behindertenparkplätze, Taxistandplätze, Ladezonen, Fiaker-Standplätze, Busparkplätze, Parkplätze mit eingeschränkter Nutzung (für Hotelgäste, Veranstaltungsteilnehmer etc.)

4.3 Erhebungsdesign Auslastungserhebung (Stellplatznachfrage)

Aufbauend auf der im Vorfeld durchgeführten Stellplatzerhebung (sh. Kapitel 4.2) wurde die Parkraumauslastung in den definierten Stichprobengebieten erhoben, wobei hinsichtlich Erhebungszeiten und Erhebungsmerkmalen zwischen **Grunderhebung** (gesamte Stichprobe, sh. Kapitel 4.3.1) und **Ganztags-Detailerhebung** (Teilstichprobe, sh. Kapitel 4.3.2) zu differenzieren ist. Die Durchführung der Erhebung erfolgte durch speziell geschultes Erhebungspersonal unter Verwendung von anhand der Vorerhebung baublockspezifisch vorgefertigten Erhebungsblättern und Grundlagenplänen.

4.3.1 Grunderhebung

Erhebungszeiten

Die Grunderhebung erfolgte je Gebiet an einem repräsentativen Werktag in feiertagsfreien Wochen während der Schulzeit im Zeitraum zwischen 10.9.2019 und 19.9.2019, jeweils vormittags zwischen 9 und 11 Uhr und abends zwischen 20 und 22 Uhr. Tabelle 4-2 zeigt die konkreten Erhebungstage im Überblick.

Tabelle 4-2: Erhebungstage bzw. -zeiten Grunderhebung

Erhebungstage	Erhebungszeiten
Dienstag 10.9.2020	jeweils vormittags (9-11 Uhr) und abends (20-22 Uhr)
Mittwoch 11.9.2020	
Donnerstag 12.9.2020	
Dienstag 17.9.2020	
Mittwoch 18.9.2020	
Donnerstag 19.9.2020	

Erhebungsmerkmale

Im Rahmen der Grunderhebung (Stichprobe ca. 5.310 Stellplätze) wurden je Baublock folgende **Erhebungsmerkmale** erfasst:

- Anzahl abgestellte Kfz je Baublock
- Differenzierung nach Stellplatzkategorie gemäß Tabelle 4-1
- Untergliederung der abgestellten Kfz nach:
 - Pkw mit Wiener Kennzeichen ohne Parkpickerl
 - Pkw mit Wiener Kennzeichen mit Parkpickerl
 - Pkw mit NÖ Kennzeichen
 - Pkw mit sonst. österreichischen Kennzeichen
 - Pkw mit ausländischen Kennzeichen
- Erfassung legal abgestellter Fahrzeuge und Falschparker⁴

⁴ Da zusätzlich zu den legal abgestellten Fahrzeugen auch Falschparker erfasst wurden (z.B. in Halteverboten, vor Einfahrten, im Kreuzungsbereich), kann die Stellplatzauslastung in einzelnen Baublocken bzw. Teilgebieten rechnerisch über 100 % betragen.

4.3.2 Ganztags-Detailerhebung

Erhebungszeiten

Die Ganztags-Detailerhebung erfolgte parallel zur Grunderhebung jeweils an denselben Erhebungstagen. Um detaillierte Tagesganglinien der Parkraumnachfrage ermitteln zu können, wurde jedoch im Zeitraum von 7 bis 22 Uhr im Halbstundentakt erhoben.

Tabelle 4-3: Erhebungstage bzw. -zeiten Ganztags-Detailerhebung

Erhebungstage	Erhebungszeiten
Dienstag 10.9.2020	jeweils 7-22 Uhr im Halbstundentakt
Mittwoch 11.9.2020	
Donnerstag 12.9.2020	
Dienstag 17.9.2020	
Mittwoch 18.9.2020	
Donnerstag 19.9.2020	

Erhebungsmerkmale

Zusätzlich zu den Erhebungsinhalten der Grunderhebung wurde in den für die vertiefende Detailerhebung ausgewählten Gebieten (Teilstichprobe ca. 1.080 Stellplätze) eine **Kennzeichenerhebung** durchgeführt, wodurch die Auswertung von Abstelldauer bzw. Umschlagshäufigkeit der abgestellten Fahrzeuge ermöglicht wird.

5 ERGEBNISSE DER STICHPROBENERHEBUNG

5.1 Ergebnisse Stellplatzerhebung (Stellplatzangebot)

5.1.1 Stellplatzzahlen Grunderhebung

In den 13 Stichprobengebieten wurden insgesamt 5.310 Stellplätze erfasst – 2.124 davon liegen innerhalb der derzeit gültigen flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung, 3.186 außerhalb. 19 Stellplätze davon (0,4 %) befinden sich in ausgeschilderten Kurzparkzonen (z.B. Geschäftsstraßen). 506 (9,5 %) Stellplätze weisen Halte- bzw. Parkeinschränkungen (Ladezonen, Behindertenparkplätze etc.) auf und 182 potenzielle Stellplätze (3,4 %) waren zum Erhebungszeitpunkt temporär nicht verfügbar. Abbildung 5-1 und Abbildung 5-2 zeigen die Ergebnisse innerhalb und außerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung im Überblick.

Abbildung 5-1: Ergebnisse Stellplatzerhebung – Summe Stichprobengebiete innerhalb flächendeckender PRB

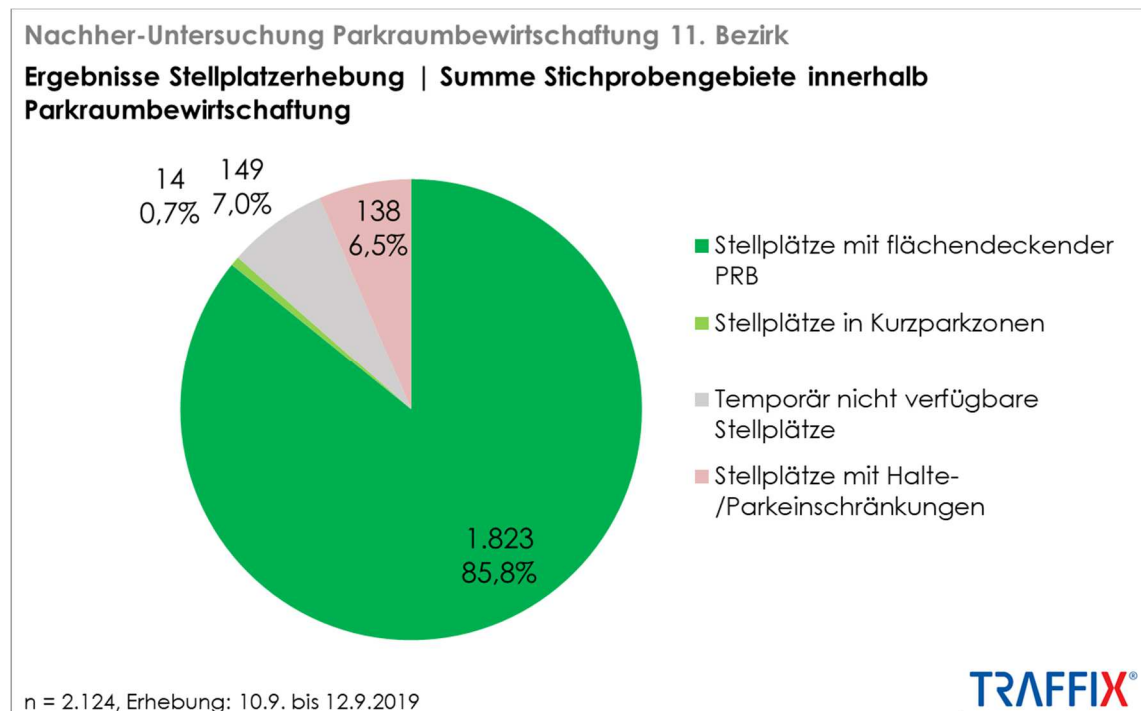


Abbildung 5-2: Ergebnisse Stellplatzerhebung – Summe Stichprobengebiete außerhalb flächendeckender PRB

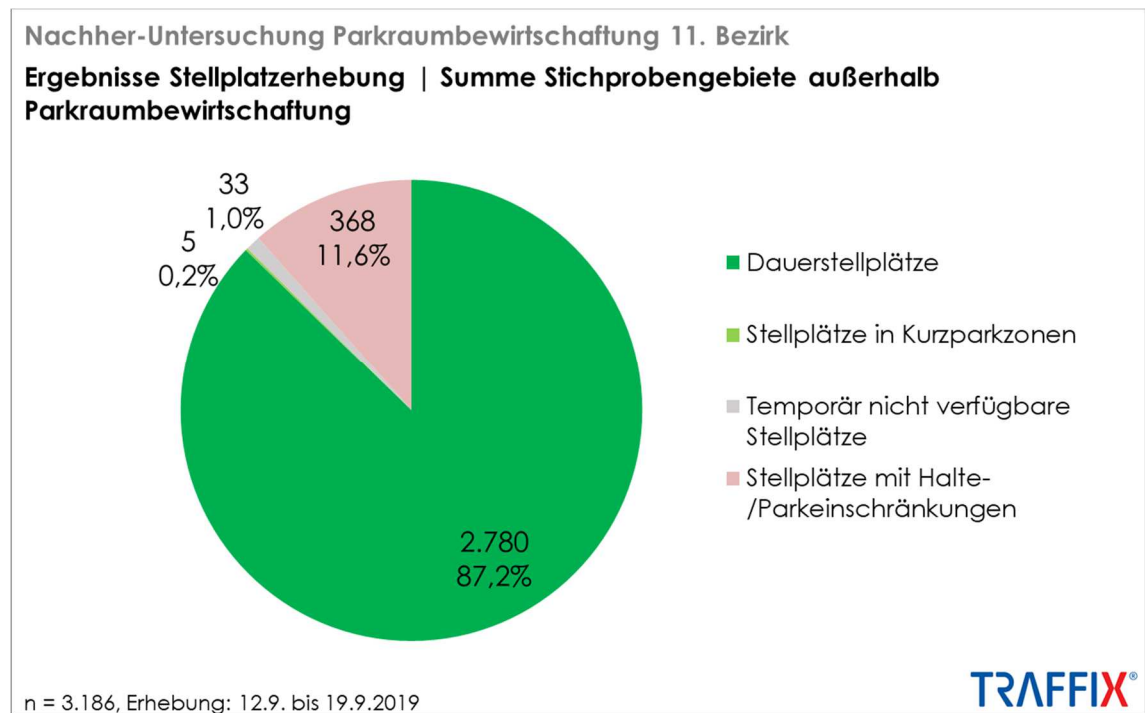


Tabelle 5-1, Tabelle 5-2 und Abbildung 5-3 bieten eine detaillierte Übersicht über die erhobenen Stellplatzzahlen je Stichprobengebiet.

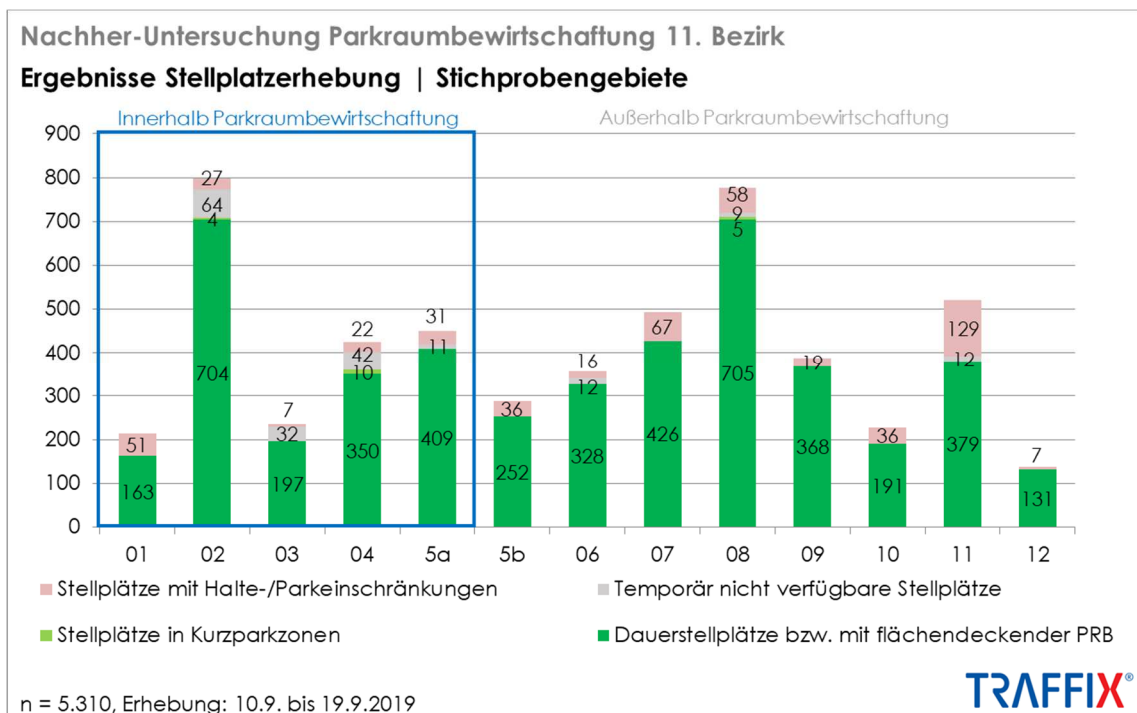
Tabelle 5-1: Ergebnisse Stellplatzerhebung innerhalb und außerhalb flächendeckender PRB

Stichpro- bengebiet	Dauerstell- plätze		Stpl. mit flächen- deckender PRB		Kurzparkstell- plätze		Temporär nicht verfügbare Stpl.		Stpl. mit Halte-/Park- einschrän- kungen	
	An- zahl	Anteil [%]	An- zahl	Anteil [%]	An- zahl	Anteil [%]	An- zahl	Anteil [%]	An- zahl	Anteil [%]
Innerhalb PRB	-	-	1.823	85,8%	14	0,7%	149	7,0%	138	6,5%
Außerhalb PRB	2.780	87,2%	-	-	5	0,2%	33	1,0%	368	11,6%
Summe Stichprobe	2.780	52,4%	1.823	34,3%	19	0,4%	182	3,4%	506	9,5%

Tabelle 5-2: Ergebnisse Stellplatzzerhebung je Stichprobengebiet

Stichprobengebiet	Dauerstellplätze		Stpl. mit flächendeckender PRB		Kurzparkstellplätze		Temporär nicht verfügbare Stpl.		Stpl. mit Halte-/Park-einschränkungen	
	Anzahl	Anteil [%]	Anzahl	Anteil [%]	Anzahl	Anteil [%]	Anzahl	Anteil [%]	Anzahl	Anteil [%]
1	-	-	163	76,2%	0	0,0%	0	0,0%	51	23,8%
2	-	-	704	88,1%	4	0,5%	64	8,0%	27	3,4%
3	-	-	197	83,4%	0	0,0%	32	13,6%	7	3,0%
4	-	-	350	82,5%	10	2,4%	42	9,9%	22	5,2%
5a	-	-	409	90,7%	0	0,0%	11	2,4%	31	6,9%
5b	252	87,5%	-	-	0	0,0%	0	0,0%	36	12,5%
6	328	92,1%	-	-	0	0,0%	12	3,4%	16	4,5%
7	426	86,4%	-	-	0	0,0%	0	0,0%	67	13,6%
8	705	90,7%	-	-	5	0,6%	9	1,2%	58	7,5%
9	368	95,1%	-	-	0	0,0%	0	0,0%	19	4,9%
10	191	84,1%	-	-	0	0,0%	0	0,0%	36	15,9%
11	379	72,9%	-	-	0	0,0%	12	2,3%	129	24,8%
12	131	94,9%	-	-	0	0,0%	0	0,0%	7	5,1%
Summe Stichprobe	2.780	52,4%	1.823	34,3%	19	0,4%	182	3,4%	506	9,5%

Abbildung 5-3: Ergebnisse Stellplatzzerhebung je Stichprobengebiet



5.1.2 Stellplatzzahlen Ganztags-Detailerhebung

Wie in Kapitel 4.1 beschrieben, wurde je Stichprobengebiet eine Teilstichprobe für die Ganztags-Detailerhebung festgelegt. In dieser Teilstichprobe wurden insgesamt 1.083 Stellplätze erfasst – 296 davon liegen innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung, 787 außerhalb.

Abbildung 5-4: Ergebnisse Stellplatzerhebung – Teilstichprobe Detailerhebung innerhalb flächendeckender PRB

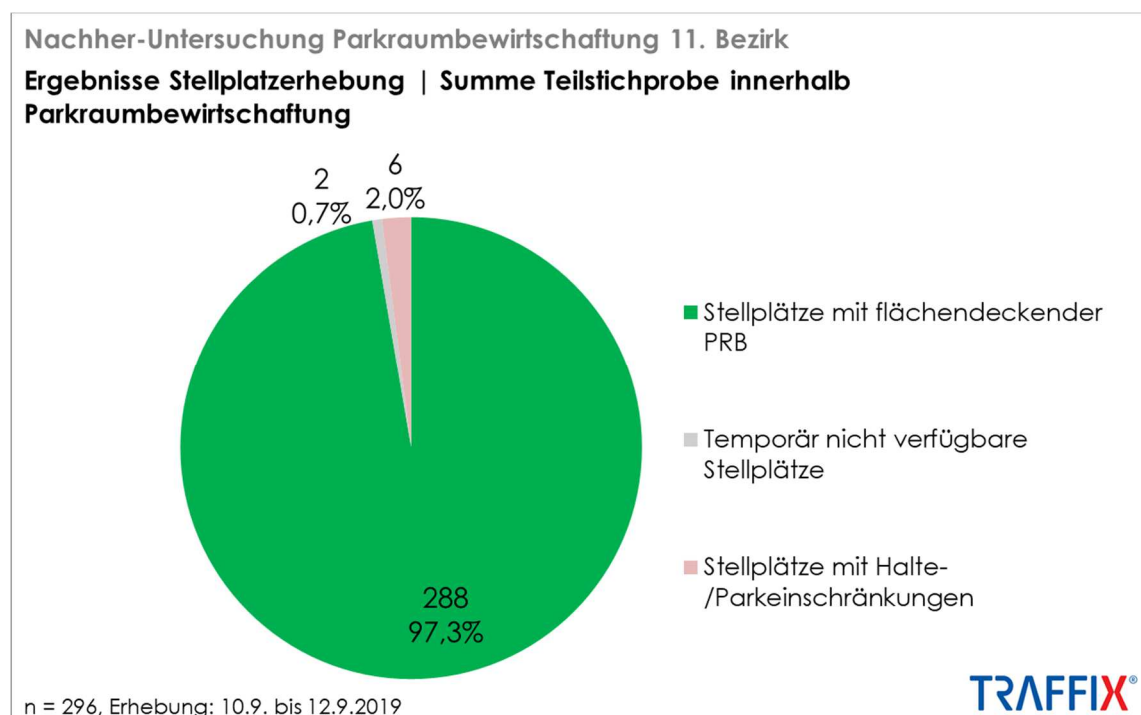


Abbildung 5-5: Ergebnisse Stellplatzerhebung – Teilstichprobe Detaillerhebung außerhalb flächendeckender PRB

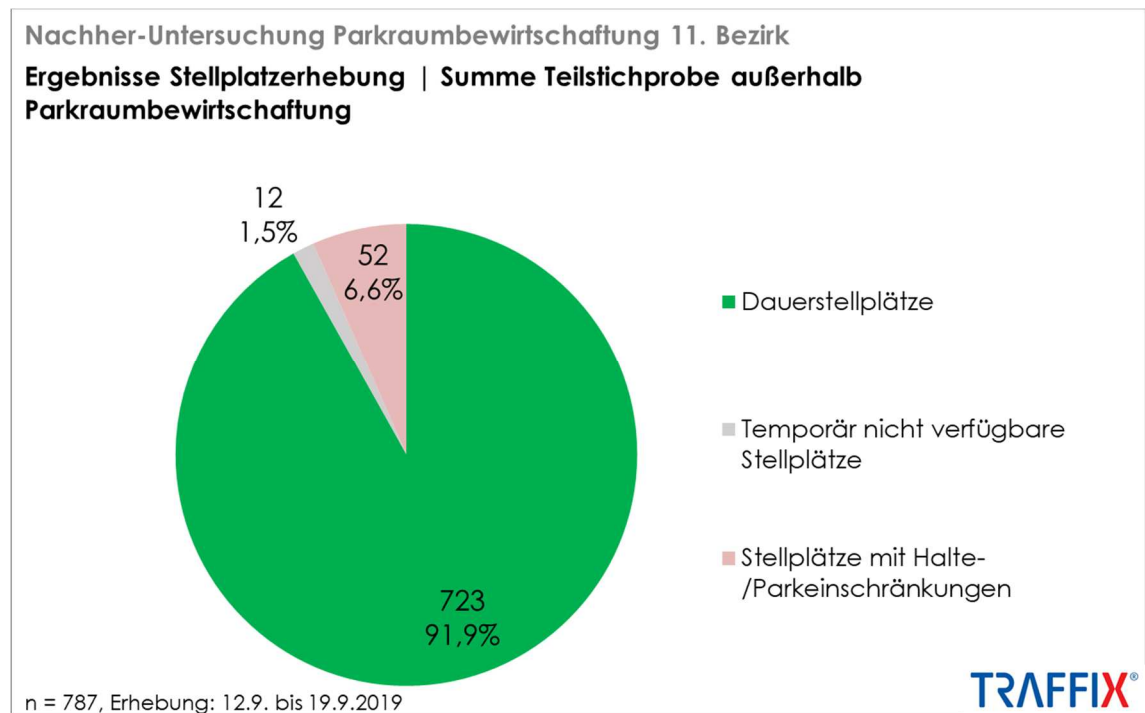


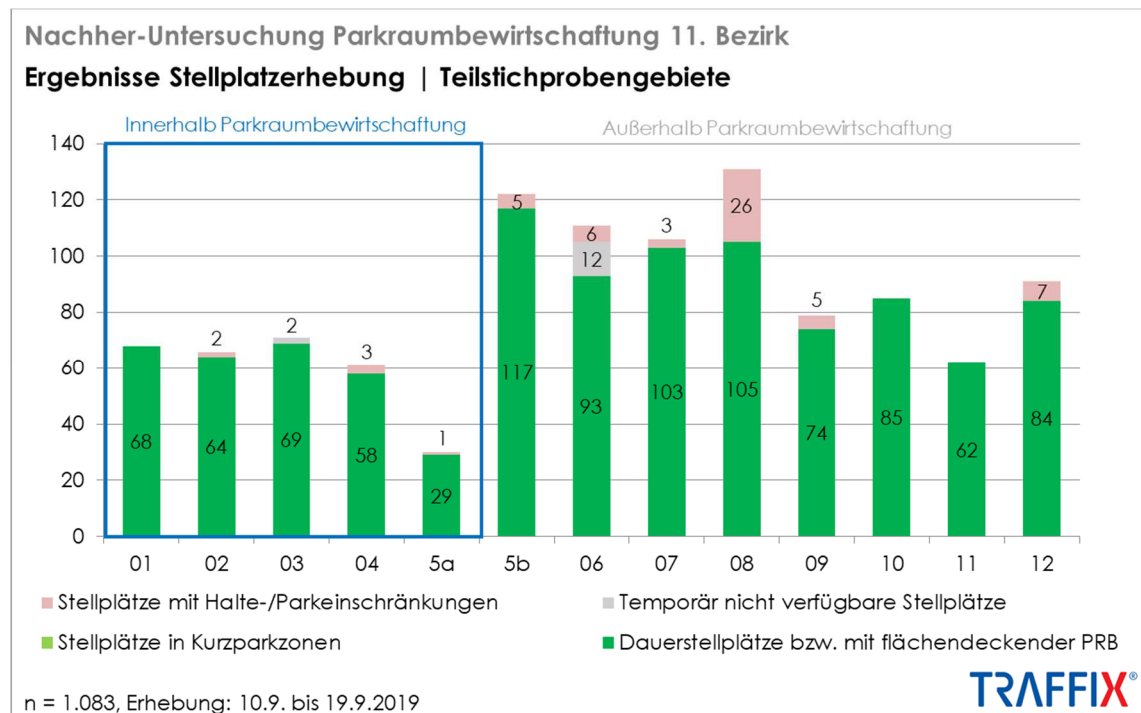
Tabelle 5-3: Ergebnisse Stellplatzerhebung innerhalb und außerhalb flächendeckender PRB – Teilstichprobe Detaillerhebung

Stichprobengebiet	Dauerstellplätze		Stpl. mit flächendeckender PRB		Kurzparkstellplätze		Temporär nicht verfügbare Stpl.		Stpl. mit Halte-/Park-einschränkungen	
	Anzahl	Anteil [%]	Anzahl	Anteil [%]	Anzahl	Anteil [%]	Anzahl	Anteil [%]	Anzahl	Anteil [%]
Innerhalb PRB	-	-	288	97,3%	0	0,0%	2	0,7%	6	2,0%
Außerhalb PRB	723	91,9%	-	-	0	0,0%	12	1,5%	52	6,6%
Summe Stichprobe	723	66,8%	288	26,6%	0	0,0%	14	1,3%	58	5,3%

Tabelle 5-4: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet – Teilstichprobe Detailerhebung

Stichpro- bengebiet	Dauerstell- plätze		Stpl. mit flächen- deckender PRB		Kurzparkstell- plätze		Temporär nicht verfügbare Stpl.		Stpl. mit Halte-/Park- einschrän- kungen	
	An- zahl	Anteil [%]	An- zahl	Anteil [%]	An- zahl	Anteil [%]	An- zahl	Anteil [%]	An- zahl	Anteil [%]
1	-	-	68	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
2	-	-	64	97,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	3,0%
3	-	-	69	97,2%	0	0,0%	2	2,8%	0	0,0%
4	-	-	58	95,1%	0	0,0%	0	0,0%	3	4,9%
5a	-	-	29	96,7%	0	0,0%	0	0,0%	1	3,3%
5b	117	95,9%	-	-	0	0,0%	0	0,0%	5	4,1%
6	93	83,8%	-	-	0	0,0%	12	10,8%	6	5,4%
7	103	97,2%	-	-	0	0,0%	0	0,0%	3	2,8%
8	105	80,2%	-	-	0	0,0%	0	0,0%	26	19,8%
9	74	93,7%	-	-	0	0,0%	0	0,0%	5	6,3%
10	85	100,0%	-	-	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
11	62	100,0%	-	-	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
12	84	92,3%	-	-	0	0,0%	0	0,0%	7	7,7%
Summe Stichprobe	723	66,8%	288	26,6%	0	0,0%	14	1,3%	58	5,3%

Abbildung 5-6: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet – Teilstichprobe Detailerhebung



5.2 Ergebnisse Parkraumauslastungserhebung (Stellplatznachfrage)

Die Ergebnisse der Parkraumauslastungserhebung werden im Folgenden differenziert zwischen Grunderhebung (Kapitel 5.2.1) und Ganztags-Detailerhebung (Kapitel 5.2.2) dargestellt. Darüber hinaus sind in Kapitel 5.2.3 die Auswertungen hinsichtlich Herkunft der abgestellten Kfz nach Kennzeichen-Kategorie (Bundesland bzw. Staat) sowie hinsichtlich durchschnittlicher Parkdauer zusammengefasst.⁵

⁵ Die Erfassung der Kennzeichen ist datenschutzrechtlich unbedenklich. Die Auswertung bezüglich Herkunft der Fahrzeuge erfolgte lediglich auf Ebene der Kategorien Bundesland bzw. Staat. Zum Zweck der Ermittlung von Parkdauer und Umschlagshäufigkeit wurden konkrete Kennzeichen intern unmittelbar fiktiven IDs zugeordnet und die eigentlichen Kennzeichendaten nicht gespeichert.

5.2.1 Grunderhebung: Parkraumauslastung vormittags und abends

Die Auslastung der Stellplätze innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung liegt im Durchschnitt aller erhobenen Stichprobengebiete bei 66,7 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) bzw. 85,6 % am Abend (20 bis 22 Uhr) – sh. Abbildung 5-7. Der relativ niedrige Wert am Vormittag und insbesondere der deutliche Anstieg am Abend deuten bereits auf eine hohe Wirksamkeit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung während des Gültigkeitszeitraums (bis 19 Uhr) hin.

Die Auslastung der Dauerstellplätze außerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung liegt am Vormittag im Durchschnitt bei 78,9 % und am Abend bei 88,5 % – sh. Abbildung 5-8. Aufgrund einer relativ großen Inhomogenität innerhalb des 11. Bezirks bzw. zwischen den einzelnen Stichprobengebieten ist die Aussagekraft der Gesamtwerte allerdings begrenzt. Eine nach den 13 Stichprobengebieten differenzierte Betrachtung zeigt erwartungsgemäß eine große Bandbreite an Auslastungswerten.

Abbildung 5-7: Stellplatzauslastung Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung – Stichprobengebiete innerhalb flächendeckender PRB

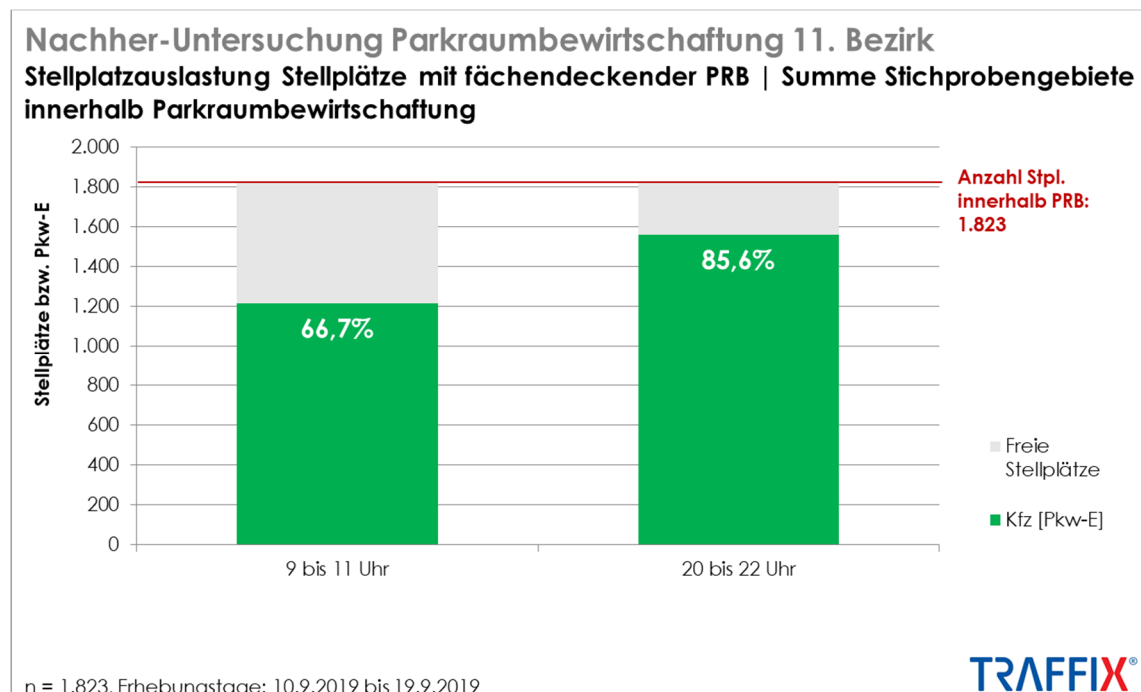
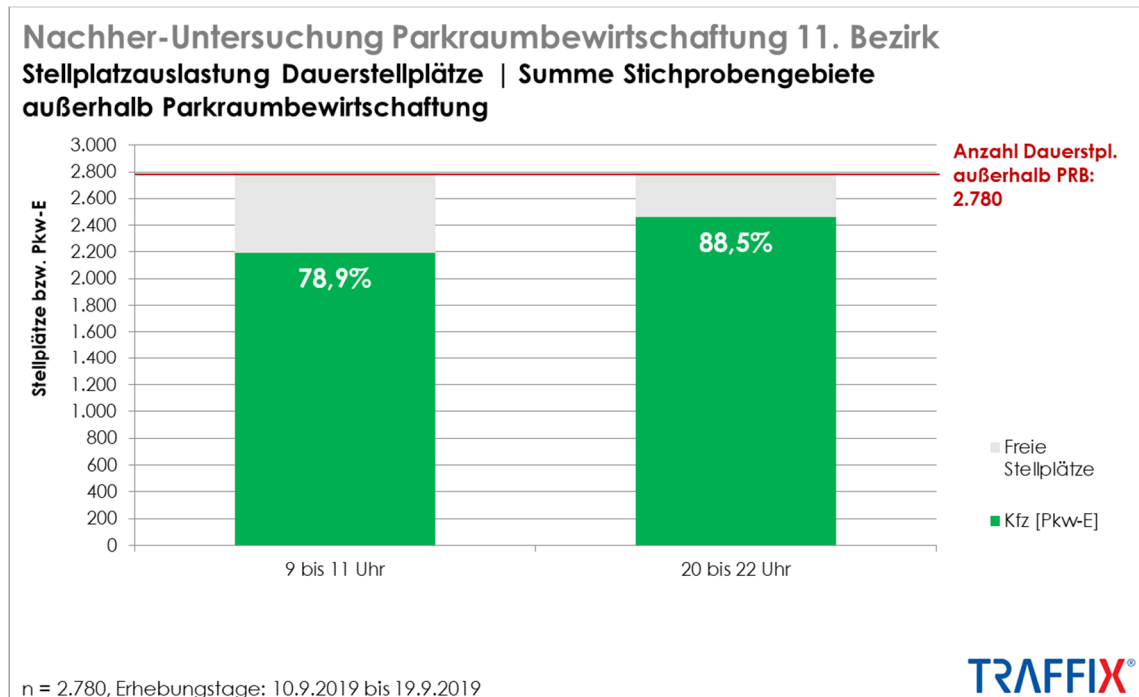


Abbildung 5-8: Stellplatzauslastung Dauerstellplätze – Stichprobengebiete außerhalb flächendeckender PRB



Vormittags (vgl. Abbildung 5-9) reicht die Spanne der Auslastungswerte von 43,9 % in Gebiet Nr. 3 (innerhalb PRB) bis 90,3 % in Gebiet Nr. 10 (außerhalb PRB; Bereich um die Endhaltestelle der Straßenbahnlinien 11 und 71). Insgesamt weist nur eines von 5 Gebieten innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung eine Auslastung von über 80 % auf, während 5 von 8 Gebieten außerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung bei Werten von über 80 % liegen. Abends (vgl. Abbildung 5-10) zeigen die erhobenen Auslastungswerte eine Bandbreite von 40,2 % (Gebiet Nr. 11) bis 111,6 % (Gebiet Nr. 4). Je ein Gebiet innerhalb und außerhalb der Parkraumbewirtschaftung weisen eine Auslastung von unter 80 % auf. 6 Gebiete weisen eine Auslastung von über 90 und 2 Gebiete von über 100 % auf. Die Spitzenwerte sind in den Bereichen U3/S-Bahn Simmering (Gebiet Nr. 4; 111,6 %) und Bereich Am Leberberg in Kaiserebersdorf (Gebiet Nr. 8; 111,4 %) zu verzeichnen.

Die folgenden Karten (Abbildung 5-11 und Abbildung 5-12) veranschaulichen die in den Grafiken dargestellten Ergebnisse je Stichprobengebiet in kartographischer Form. Deutlich sichtbar ist die am Vormittag generell höhere Auslastung außerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung gegenüber innerhalb, insbesondere im Nahbereich der PRB-Grenze sowie entlang der Straßenbahnlinie bis Kaiserebersdorf (Endhaltestelle Gebiet Nr. 10). Abends (nach Ende der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung) nimmt die Auslastung auch in den zentraleren Bezirksteilen deutlich zu.

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

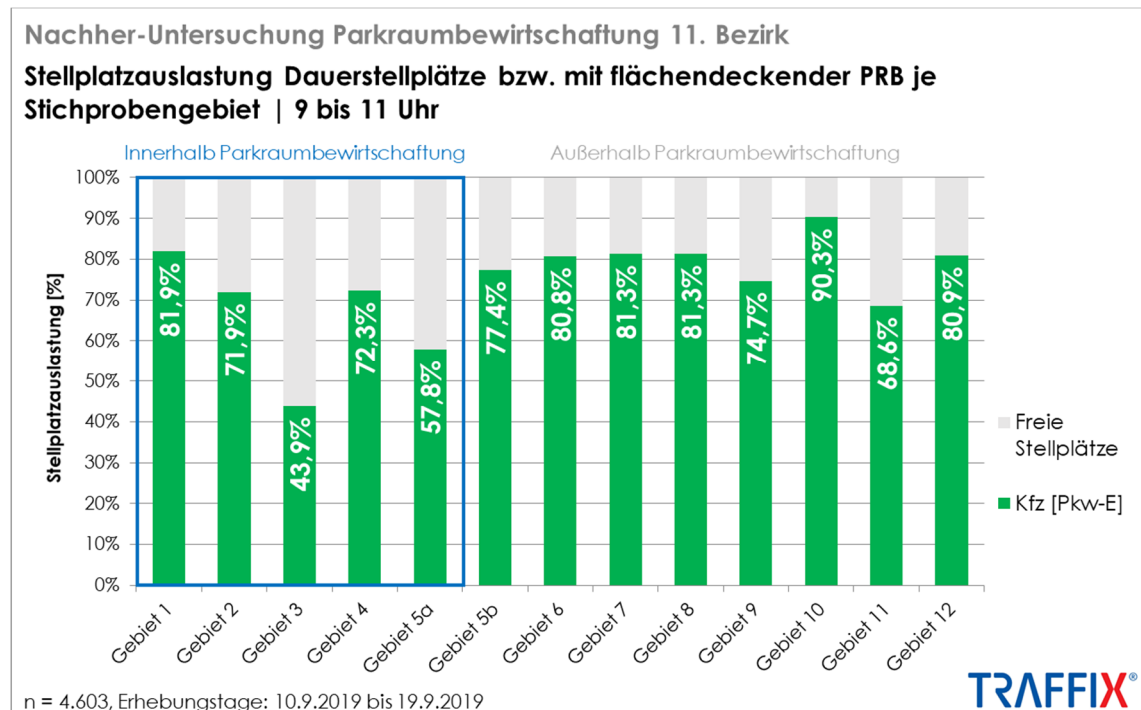


Abbildung 5-10: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 20 bis 22 Uhr

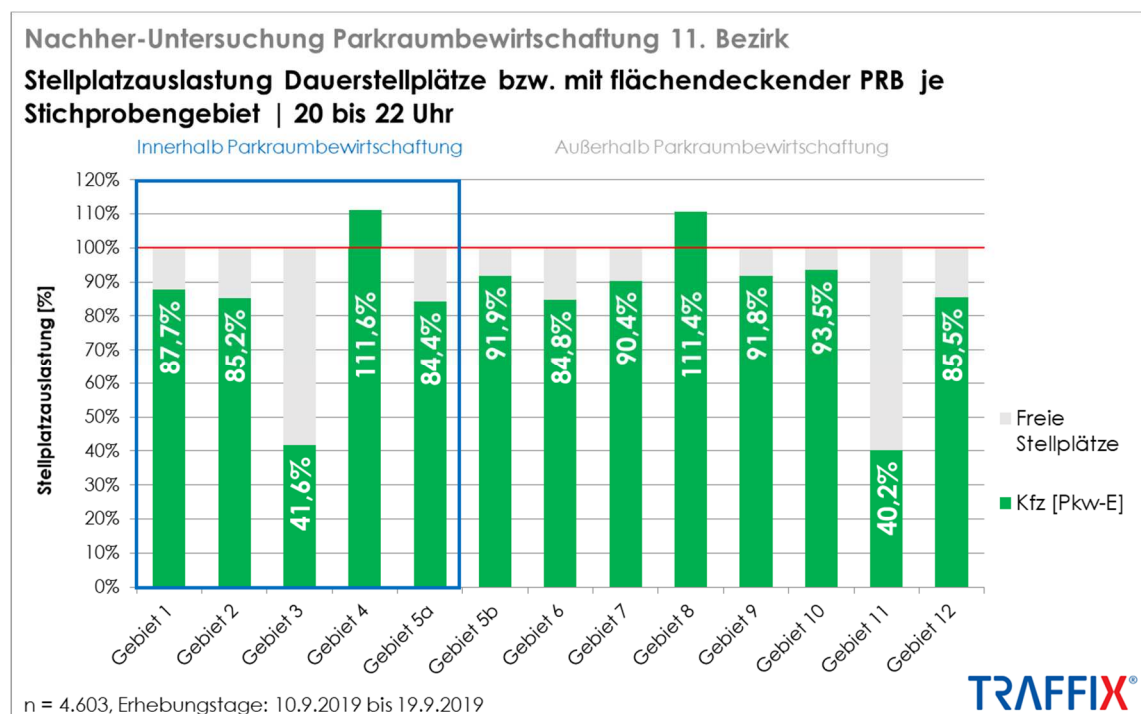


Abbildung 5-11: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 9 bis 11 Uhr

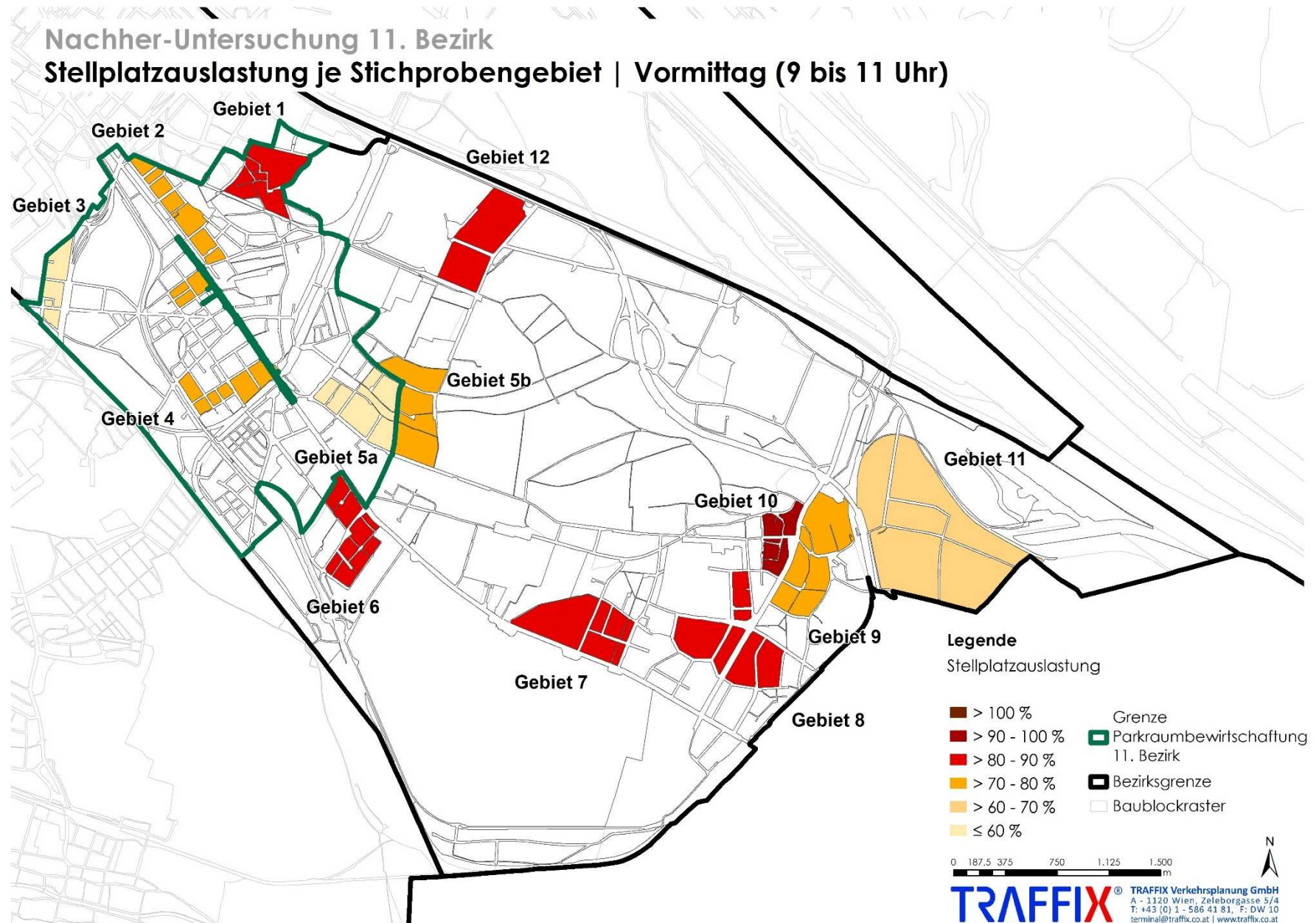


Abbildung 5-12: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 20 bis 22 Uhr

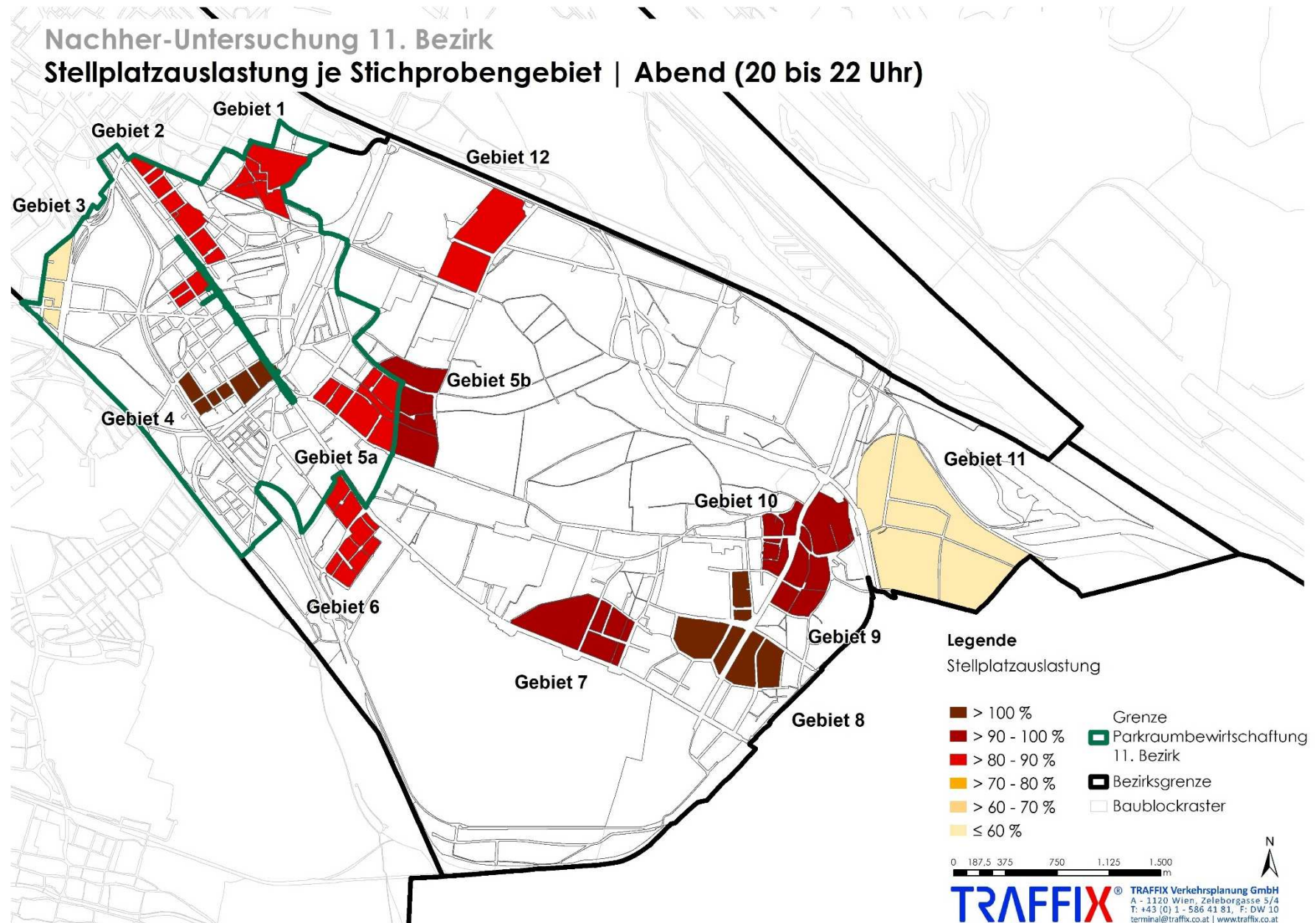
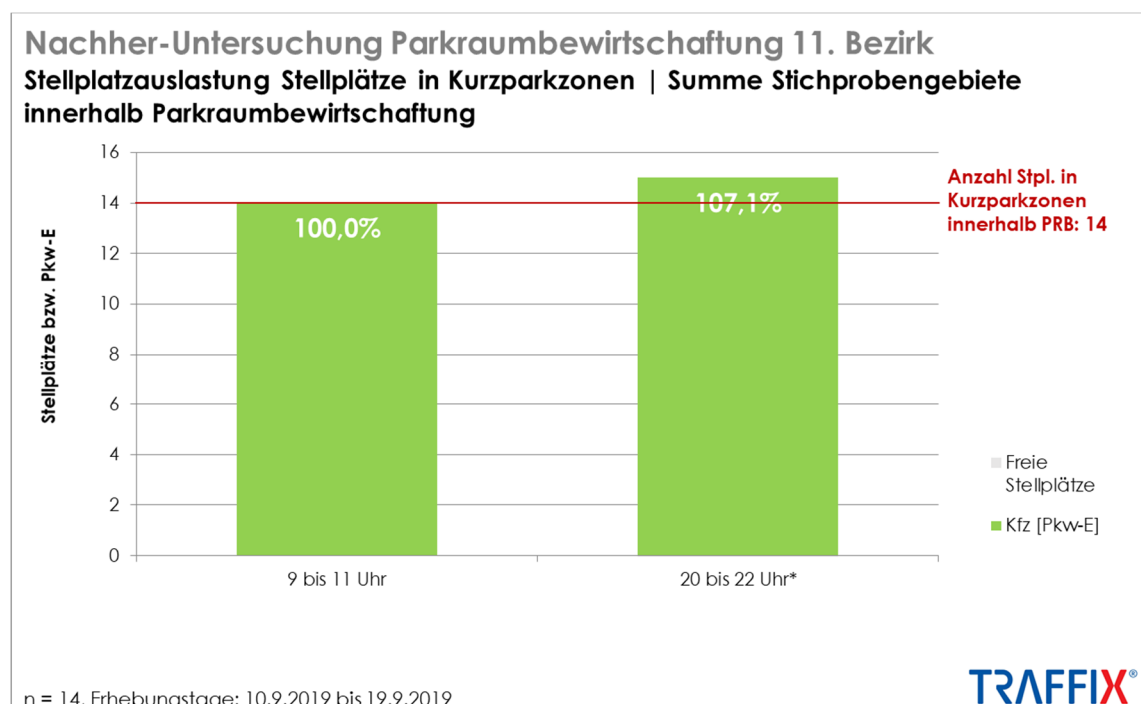


Abbildung 5-13 und Abbildung 5-16 zeigen die Auslastungswerte für die Kategorien ausgeschilderte Kurzparkstellplätze und Stellplätze mit Halte-/Parkeinschränkungen, jeweils separat betrachtet für die Gebiete innerhalb und außerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung.

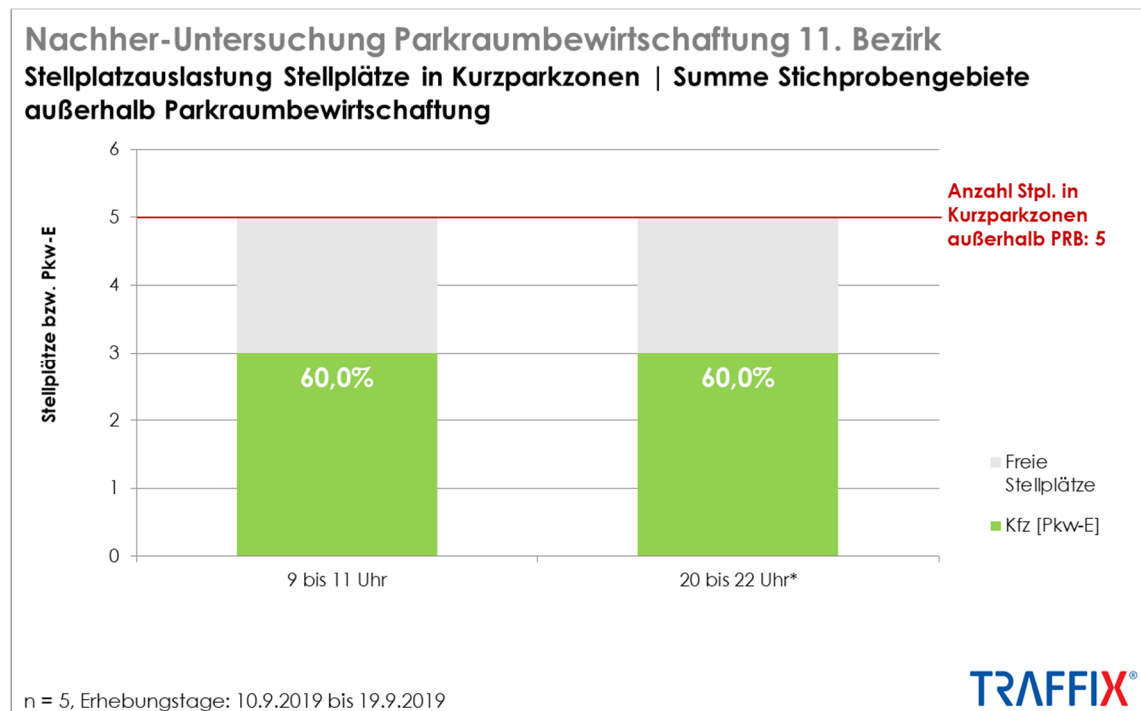
Die Auslastung der erhobenen ausgeschilderten Kurzparkstellplätze (z.B. Geschäftsstraßen) beträgt im Durchschnitt aller erhobenen Stichprobengebiete innerhalb der Parkraumbewirtschaftung 100 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) und 107,1 % am Abend (20 bis 22 Uhr), wobei diese Werte aufgrund der sehr kleinen Stichprobe nur bedingt aussagekräftig sind. Außerhalb der Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung (ebenfalls nur eingeschränkte Aussagekraft durch kleine Stichprobe) liegt die Auslastung vormittags wie abends bei 60 %.

Abbildung 5-13: Stellplatzauslastung Kurzparkstellplätze – Stichprobengebiete innerhalb flächendeckender PRB



* 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.

Abbildung 5-14: Stellplatzauslastung Kurzparkstellplätze –
Stichprobengebiete außerhalb flächendeckender PRB



Die Auslastung der Stellplätze mit definierten Halte- bzw. Parkeinschränkungen (z.B. Ladezonen) liegt im Durchschnitt aller erhobenen Stichprobengebiete innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung bei 12,7 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) und 18,1 % am Abend (20 bis 22 Uhr). Außerhalb der parkraumbewirtschafteten Gebiete liegt die Auslastung mit 41,7 % am Vormittag und 39,7 % am Abend jeweils deutlich höher.

* 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.

Abbildung 5-15: Stellplatzauslastung Stellplätze mit Halte-/Parkeinschränkungen – Stichprobengebiete innerhalb PRB

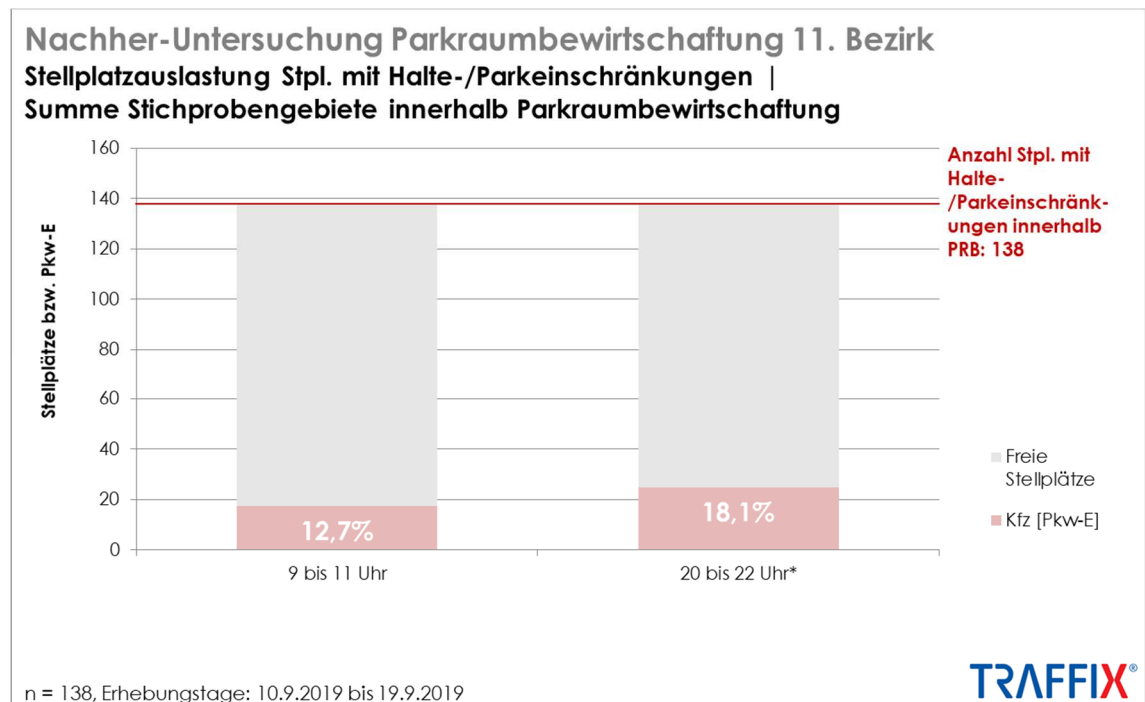
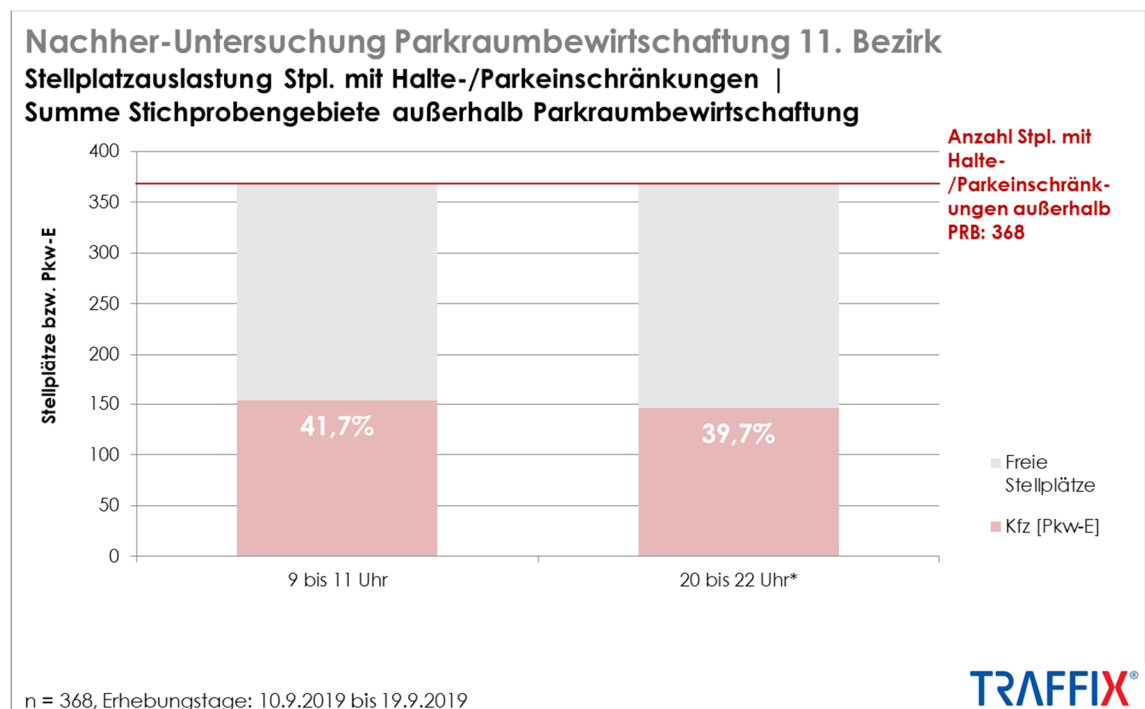


Abbildung 5-16: Stellplatzauslastung Stellplätze mit Halte-/Parkeinschränkungen – Stichprobengebiete außerhalb PRB



5.2.2 Ganztags-Detailerhebung: Tagesganglinien der Parkraumauslastung

Auf Basis der in der Teilstichprobe durchgeführten Ganztagerhebung im Halbstunden-takt wurden entsprechende Tagesganglinien der Parkraumauslastung abgeleitet. Die Tagesganglinie für die Summe der Stichprobengebiete innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung (sh. Abbildung 5-17) unterstreicht grundsätzlich deren Wirksamkeit: Zum einen steigt die Auslastung in den erhobenen Gebieten zu keinem Zeitpunkt über 73 %. Zum anderen zeigt der Tagesverlauf neben einer (vorwiegend durch Kurzpar-ker bedingten) Mittagsspitze einen Anstieg der Auslastung ca. ab dem Ende des Gültig-keitszeitraums um 19 Uhr.

Im Gegensatz dazu verläuft die Tagesganglinie der Gebiete außerhalb der flächende-ckenden Parkraumbewirtschaftung wesentlich flacher. Die Auslastung schwankt hier zwi-schen einem Minimalwert von 74,9 % um 14:30 Uhr und einer maximalen Auslastung von 83,7 % um 21 Uhr. Zwischen 7:30 und 17 Uhr liegt die Auslastung konstant bei knapp unter 80 %.

Abbildung 5-17: Tagesganglinie Stellplatzauslastung –
Teilstichprobe Detailerhebung innerhalb PRB

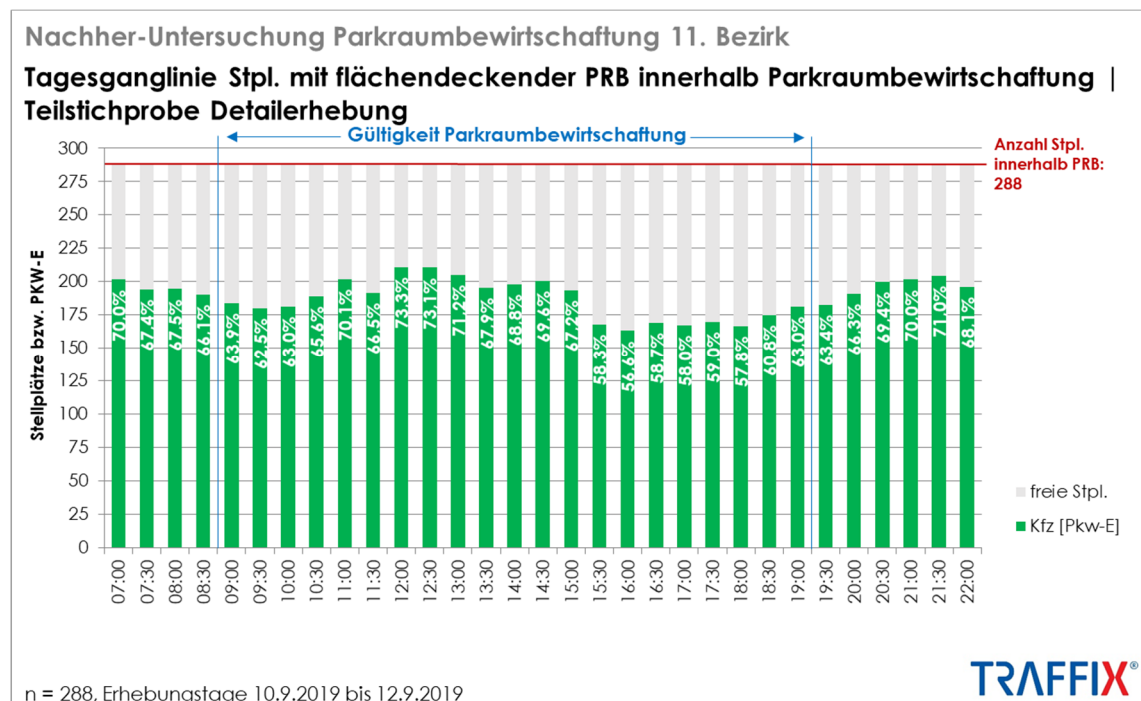
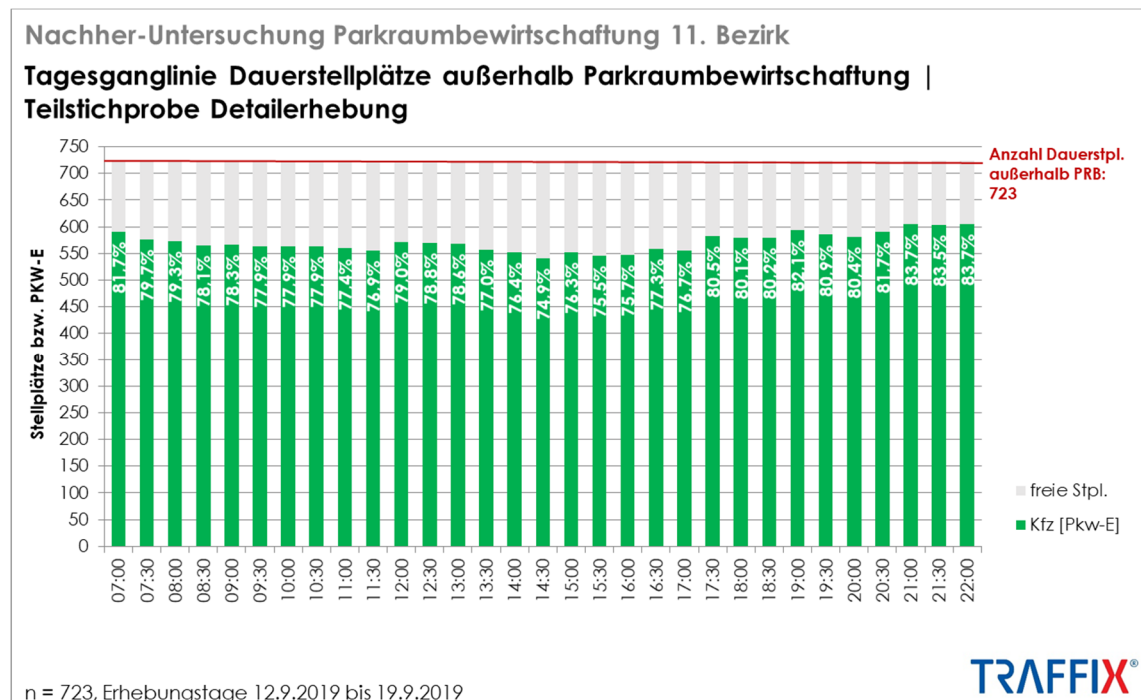


Abbildung 5-18: Tagesganglinie Stellplatzauslastung –
Teilstichprobe Detailerhebung außerhalb PRB



Im Folgenden werden die Tagesganglinien für drei exemplarisch ausgewählte Teilgebiete im Einzelnen betrachtet. Detailgebiet Nr. 2 (Bereich U3 Zippererstraße; sh. Abbildung 5-19) stellt ein Musterbeispiel für die Wirksamkeit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung dar. Im gesamten Tagesverlauf bis ca. 19 Uhr liegen die Auslastungswerte konstant niedrig in einem Bereich zwischen 52 und 69 %. Nach dem Ende des PRB-Gültigkeitszeitraum ab 19 Uhr steigt die Auslastung sukzessive auf über 80 % an.

Detailgebiet Nr. 4 (Bereich S-Bahn / U3 Simmering; sh. Abbildung 5-20) ist ein Beispiel für ein Gebiet, welches trotz flächendeckender Parkraumbewirtschaftung zeitweise von Überlastungen geprägt ist. Vormittags bis ca. 14 Uhr werden konstant hohe Auslastungswerte von mindestens 89 % erreicht. Zu mehreren Zeitpunkten wird eine Auslastung von 100 %, bedingt durch Falschparker, überschritten. Ab 15 Uhr sinkt die Auslastung kurzfristig auf knapp unter 80 %. Ab Ende des Gültigkeitszeitraums der Parkraumbewirtschaftung um 19 Uhr steigt die Auslastung wieder auf über 100 %.

Abbildung 5-19: Tagesganglinie Stellplatzauslastung flächendeckende PRB – Gebiet Nr. 2

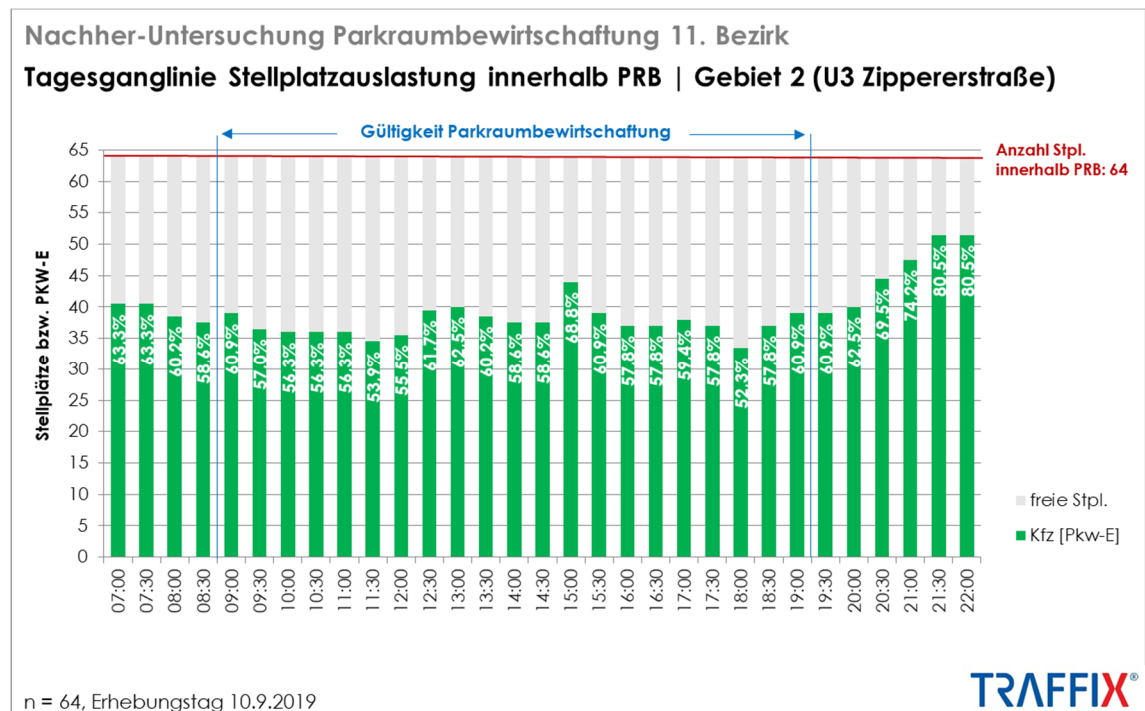
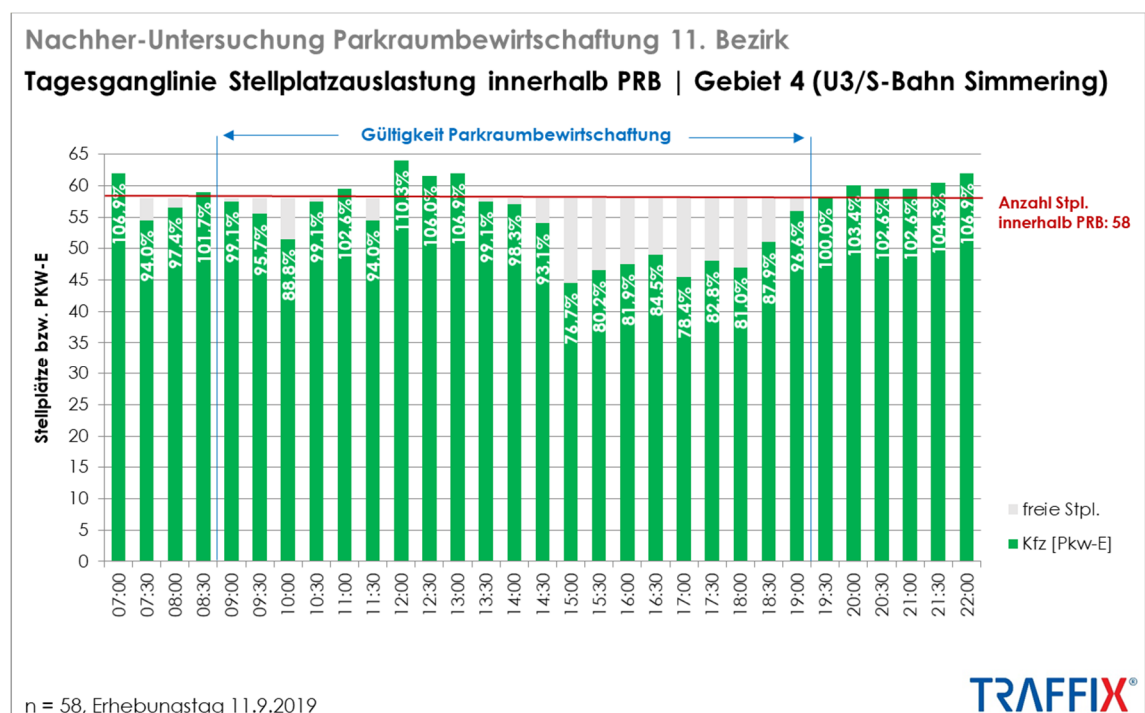
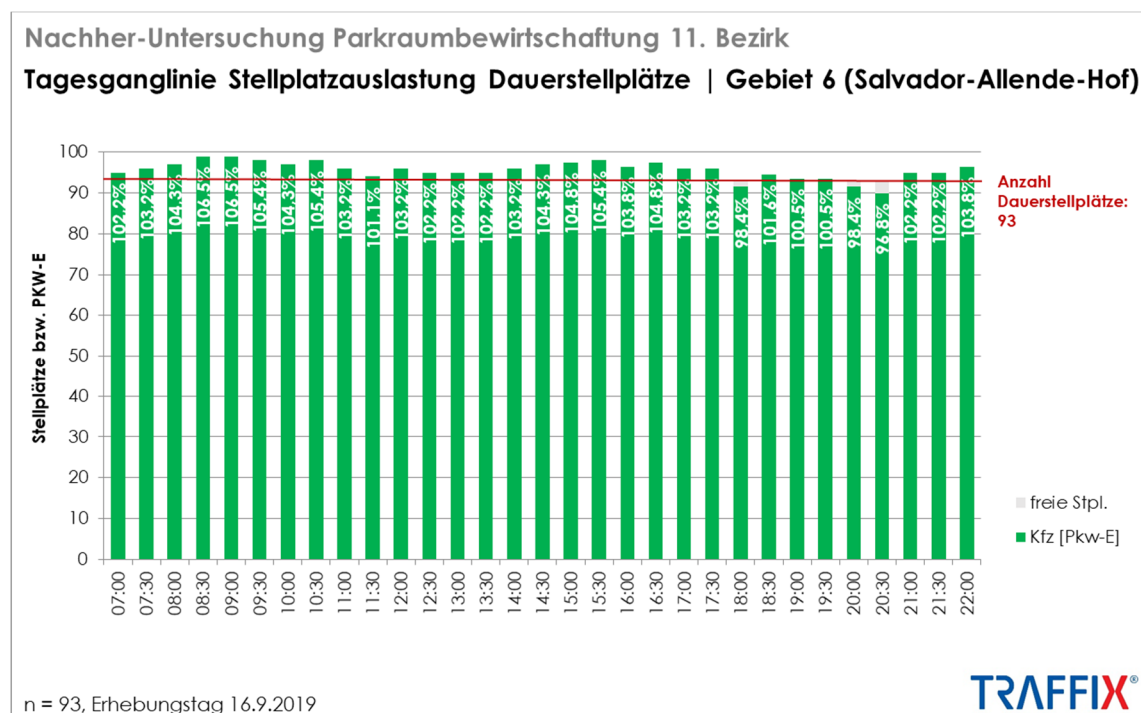


Abbildung 5-20: Tagesganglinie Stellplatzauslastung flächendeckende PRB – Gebiet Nr. 4



Im Detailgebiet Nr. 6 (Bereich Salvador-Allende-Hof; sh. Abbildung 5-21), welches sich unmittelbar an der Grenze außerhalb der flächendeckenden Kurzparkzone befindet, liegt die Auslastung im gesamten Tagesverlauf im Bereich von ca. 100 % bzw. meist (bedingt durch Falschparker) sogar deutlich darüber. Hierbei handelt es sich um ein klassisches Beispiel für ein Gebiet, das vom Verdrängungseffekt im Nahbereich der Parkraumbewirtschaftungsgrenze unmittelbar betroffen ist.

Abbildung 5-21: Tagesganglinie Stellplatzauslastung Dauerstellplätze – Gebiet Nr. 6



5.2.3 Ergebnisse Kennzeichenerhebung und Parkdauer

Im Rahmen der Ganztags-Detailerhebung erfolgte in den entsprechenden Teilstichprobengebieten eine Kennzeichenerhebung, anhand derer in weiterer Folge Auswertungen bezüglich Herkunft der abgestellten Kfz nach Kennzeichen (sh. Kapitel 5.2.3.1) sowie bezüglich durchschnittlicher Parkdauer bzw. Parkdauerverteilungen (sh. Kapitel 5.2.3.2) durchgeführt wurden.

5.2.3.1 Herkunft der Kfz nach Kennzeichen

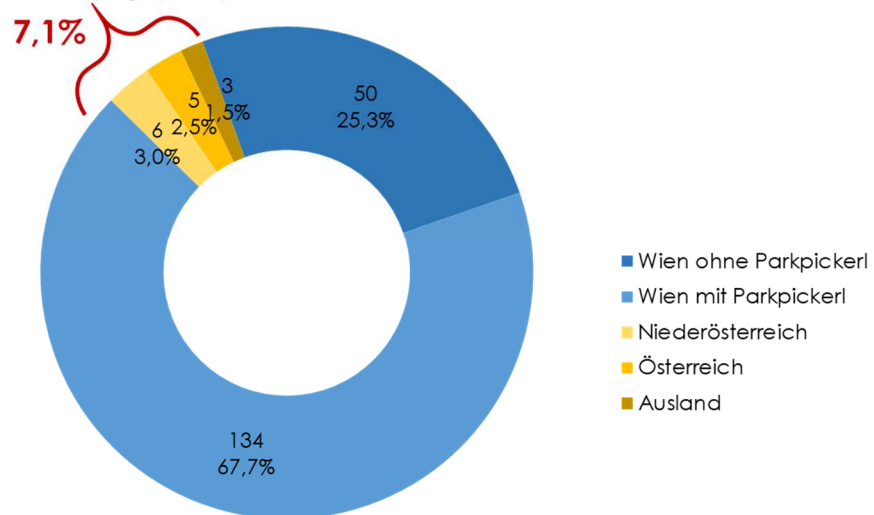
Anhand der Kennzeichenerhebung wurde ermittelt, wie viele Fahrzeuge in Wien (hier zusätzlich differenziert nach mit/ohne Parkpickerl), in Niederösterreich, im restlichen Österreich und im Ausland zugelassen sind. Für die Auswertung wurden aus der Ganztagerhebung die drei Zeitpunkte 9:00, 14:00 und 20:00 Uhr herangezogen (sh. Abbildung 5-22 bis Abbildung 5-27). Hinsichtlich des Anteils der geparkten Pkw mit Nicht-Wiener Kennzeichen (Niederösterreich, rest. Österreich und Ausland) zeigt sich ein deutliches räumliches

Gefälle. Während der Anteil innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung im Mittel lediglich ca. 7 bis 10 % beträgt, werden in den Bereichen ohne Parkraumbewirtschaftung mit ca. 16 bis 18 % etwa doppelt so hohe Werte erreicht.

Abbildung 5-22: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen – Zeitpunkt 9:00 Uhr innerhalb PRB

Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 11. Bezirk

Abgestellte Kfz nach Kennzeichen | Teilstichprobe Detailerhebung innerhalb Parkraumbewirtschaftung | Zeitpunkt 9 Uhr



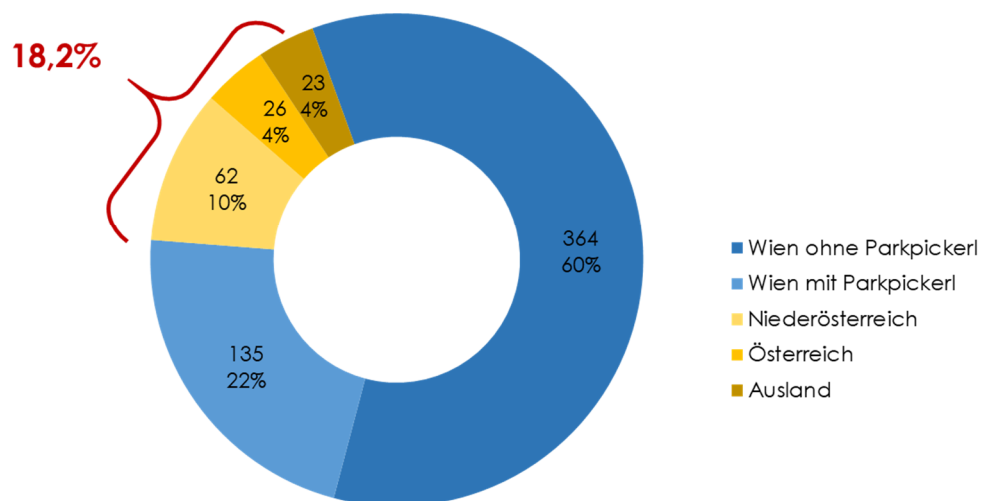
n = 198, Erhebungstage 10.9.2019 bis 12.9.2019

TRAFFIX

Abbildung 5-23: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen – Zeitpunkt 9:00 Uhr außerhalb PRB

Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 11. Bezirk

Abgestellte Kfz nach Kennzeichen | Teilstichprobe Detailerhebung außerhalb Parkraumbewirtschaftung | Zeitpunkt 9 Uhr



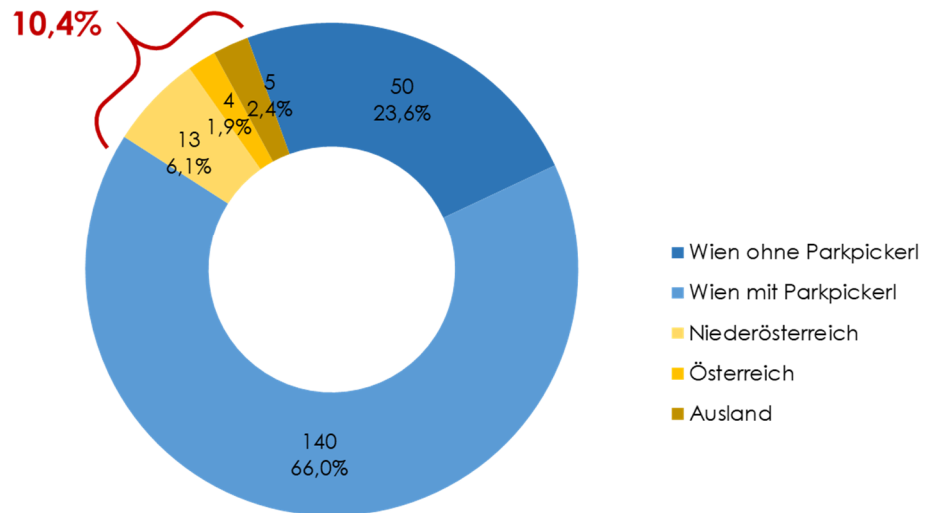
n = 610, Erhebungstage 12.9.2019 bis 19.9.2019

TRAFFIX

Abbildung 5-24: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen – Zeitpunkt 14:00 Uhr innerhalb PRB

Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 11. Bezirk

Abgestellte Kfz nach Kennzeichen | Teilstichprobe Detailerhebung innerhalb Parkraumbewirtschaftung | Zeitpunkt 14 Uhr



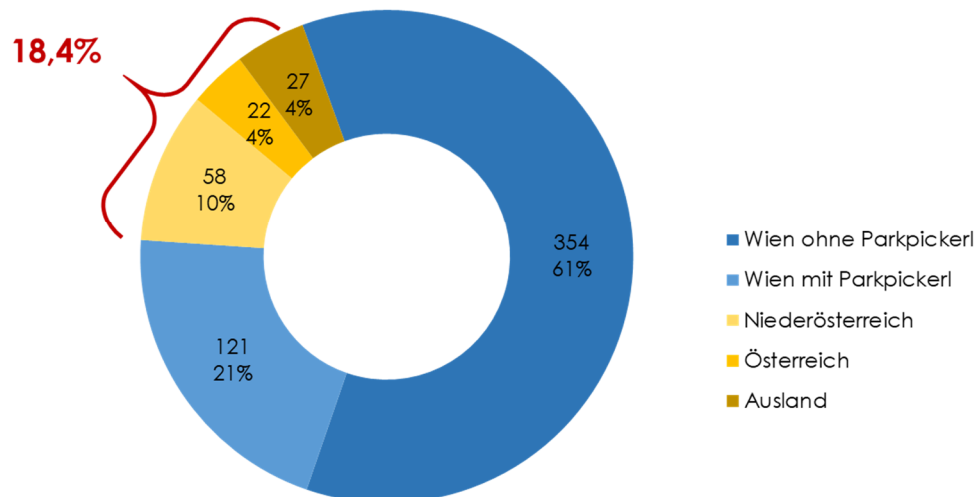
n = 212, Erhebungstage 10.9.2019 bis 12.9.2019

TRAFFIX

Abbildung 5-25: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen – Zeitpunkt 14:00 Uhr außerhalb PRB

Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 11. Bezirk

Abgestellte Kfz nach Kennzeichen | Teilstichprobe Detailerhebung außerhalb Parkraumbewirtschaftung | Zeitpunkt 14 Uhr



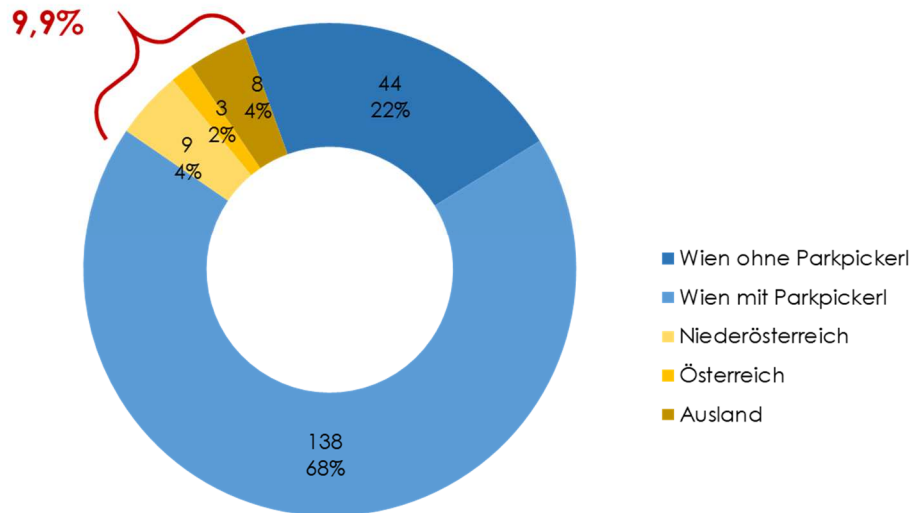
n = 582, Erhebungstage 12.9.2019 bis 19.9.2019

TRAFFIX

Abbildung 5-26: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen – Zeitpunkt 20:00 Uhr innerhalb PRB

Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 11. Bezirk

Abgestellte Kfz nach Kennzeichen | Teilstichprobe Detailerhebung innerhalb Parkraumbewirtschaftung | Zeitpunkt 20 Uhr



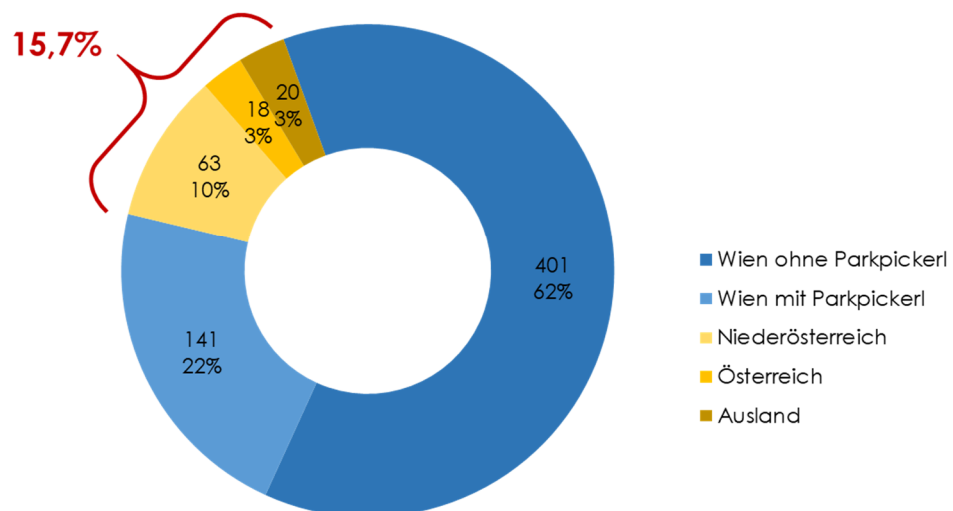
n = 202, Erhebungstage 10.9.2019 bis 12.9.2019

TRAFFIX

Abbildung 5-27: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen – Zeitpunkt 20:00 Uhr außerhalb PRB

Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 11. Bezirk

Abgestellte Kfz nach Kennzeichen | Teilstichprobe Detailerhebung außerhalb Parkraumbewirtschaftung | Zeitpunkt 20 Uhr



n = 643, Erhebungstage 12.9.2019 bis 19.9.2019

TRAFFIX

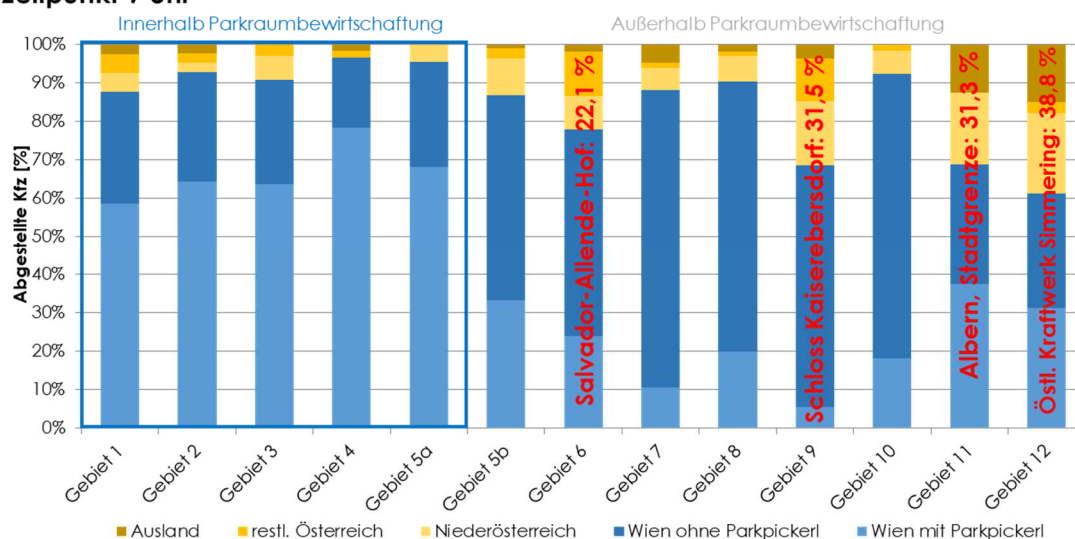
Erwartungsgemäß zeigt eine nach Teilgebieten differenzierte Betrachtung hinsichtlich der Kennzeichenverteilung große Unterschiede. In den folgenden Abbildungen sind jene Erhebungsgebiete, welche je nach Uhrzeit die größten Anteile an Nicht-Wiener Kennzeichen aufweisen, beispielhaft hervorgehoben. Generell ist ersichtlich, dass der Anteil der Nicht-Wiener Fahrzeuge in den Stichprobengebieten innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung zu allen Zeitpunkten deutlich niedriger ist als außerhalb.

Im Bereich außerhalb der Parkraumbewirtschaftung sind in verschiedenen Teilgebieten relativ hohe Anteile an Nicht-Wiener Kennzeichen vorzufinden, wobei das Maximum mit 50 % um 20 Uhr im Gebiet östlich des Kraftwerks Simmering (Gebiet Nr. 12) erreicht wird. Werte von über 20, 30 oder 40 % sind keine Seltenheit und sind je nach Uhrzeit in den Gebieten Nr. 6 (Salvador-Allende-Hof), Nr. 9 (Schloss Kaiserebersdorf), Nr. 11 (Albern, Stadtgrenze) und Nr. 12 (Öst. Kraftwerk Simmering) zu verzeichnen.

Abbildung 5-28: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen je Stichprobengebiet – Zeitpunkt 9:00 Uhr

Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 11. Bezirk

Abgestellte Kfz nach Kennzeichen je Detailgebiet | Teilstichprobe Detailerhebung | Zeitpunkt 9 Uhr



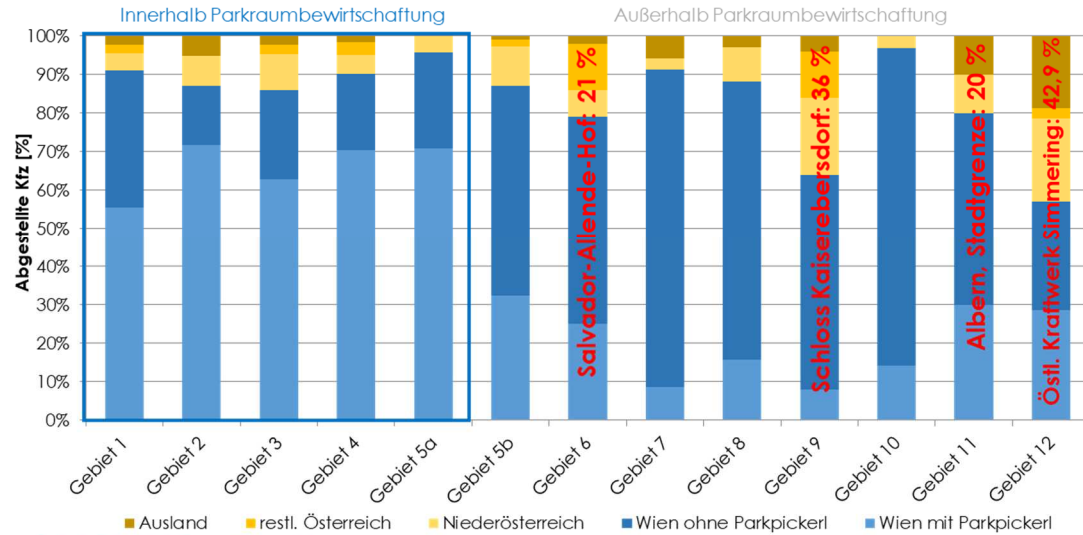
xx %: Anteil Nicht-Wiener Kennzeichen
n = 808, Erhebungstage 10.9.2019 bis 19.9.2019

TRAFFIX

Abbildung 5-29: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen je Stichprobengebiet – Zeitpunkt 14:00 Uhr

Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 11. Bezirk

Abgestellte Kfz nach Kennzeichen je Detailgebiet | Teilstichprobe Detailerhebung | Zeitpunkt 14 Uhr



xx %: Anteil Nicht-Wiener Kennzeichen

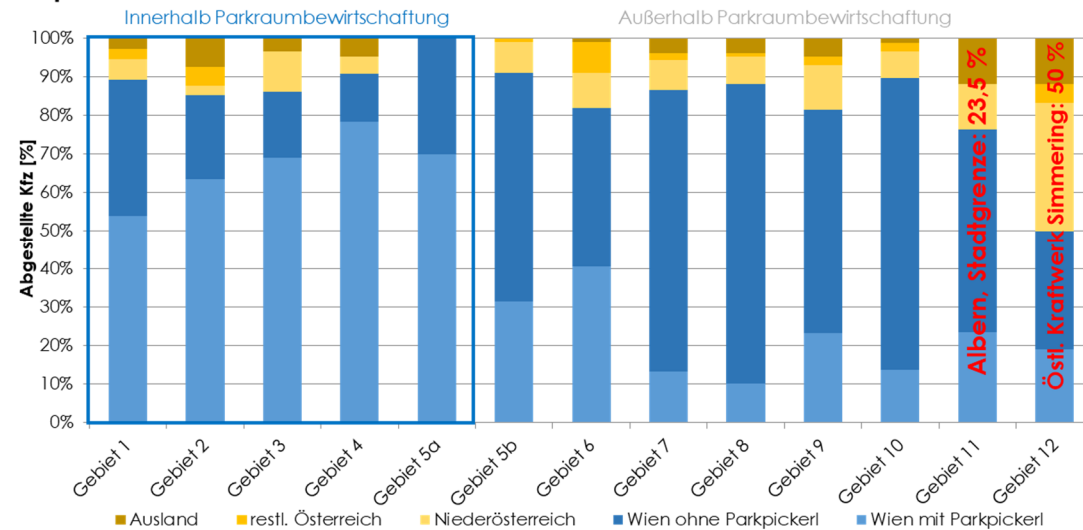
n = 794, Erhebungstage 10.9.2019 bis 19.9.2019

TRAFFIX

Abbildung 5-30: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen je Stichprobengebiet – Zeitpunkt 20:00 Uhr

Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 11. Bezirk

Abgestellte Kfz nach Kennzeichen je Detailgebiet | Teilstichprobe Detailerhebung | Zeitpunkt 20 Uhr



xx %: Anteil Nicht-Wiener Kennzeichen

n = 845, Erhebungstage 10.9.2019 bis 19.9.2019

TRAFFIX

5.2.3.2 Umschlagshäufigkeit und Parkdauer

Die Umschlagshäufigkeit der Stellplätze im Untersuchungsgebiet errechnet sich als Quotient aus der Zahl der während des 15-stündigen Beobachtungszeitraums erfassten Parkvorgänge und der Anzahl der verfügbaren Stellplätze. Tabelle 5-5 fasst die Ergebnisse je Stellplatzkategorie im Überblick zusammen. Die mittlere Umschlagshäufigkeit der Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung liegt bei 2,4 jene der Dauerstellplätze außerhalb der Parkraumbewirtschaftung bei 2,5. Das bedeutet, dass ein Stellplatz während des 15-stündigen Erhebungszeitraums im Durchschnitt von 2,4 bzw. 2,5 Fahrzeugen belegt war. Stellplätze mit definierten Halte-/Parkeinschränkungen (z.B. Ladezonen) weisen innerhalb der Parkraumbewirtschaftung eine Umschlagshäufigkeit von 3,2 auf, außerhalb von 2,5.

Tabelle 5-5: Mittlere Umschlagshäufigkeit je Stellplatzkategorie

Gebiet	Stellplatzkategorie	Anzahl Parkvorgänge	Stellplatzangebot	Umschlagshäufigkeit*
Innerhalb Parkraumbewirtschaftung	Stellplätze mit flächendeckender PRB	681	288	2,4
	Stellplätze mit Halte-/Parkeinschränkungen	19	6	3,2
Außerhalb Parkraumbewirtschaftung	Dauerstellplätze	1.799	723	2,5
	Stellplätze mit Halte-/Parkeinschränkungen	129	52	2,5

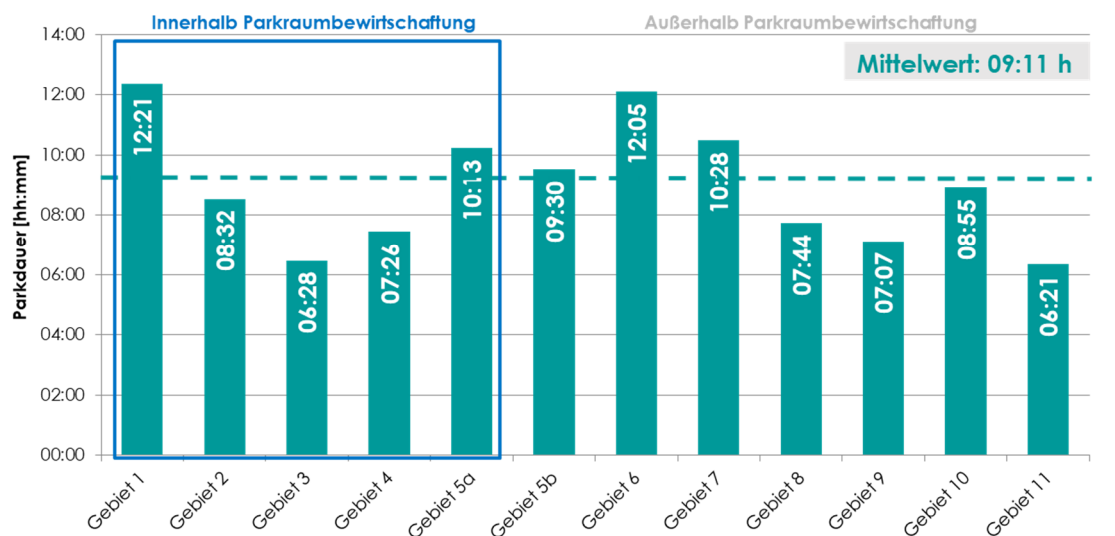
* während 15 h Erhebungszeit

Bezüglich der Auswertung zur Parkdauer ist vorweg anzumerken, dass aufgrund des begrenzten Erhebungszeitraums von 15 Stunden (7 bis 22 Uhr an einem Erhebungstag) bei Fahrzeugen, bereits um 7 Uhr und/oder bis inkl. 22 Uhr im Erhebungsgebiet abgestellt waren, eine exakte Ermittlung der tatsächlichen Parkdauer nicht möglich ist. Da jedoch ein „Abschneiden“ der Parkdauer vor 7 bzw. nach 22 Uhr zu großen Verzerrungen führen würde, wurde der Ansatz gewählt, den Nachtzeitraum mit möglichst plausiblen Abschätzungen unter Berücksichtigung von wahrscheinlichen Verhaltensmustern zu ergänzen. Vereinfacht wurde beispielsweise angenommen, dass ein Fahrzeug, welches sowohl um 22 Uhr als auch um 7 Uhr geparkt war, tatsächlich die ganze Nacht über abgestellt war. Mit dieser Methode nicht seriös möglich ist jedoch eine Abschätzung der Anteile jener Fahrzeuge, die über mehrere Tage (z.B. eine ganze Woche) geparkt sind, weshalb der errechnete Mittelwert tendenziell etwas nach unten verzerrt ist.

Die auf diese Weise berechnete mittlere Parkdauer in den erhobenen Stichprobengebiet-
ten liegt bei 9 Stunden und 11 Minuten. Dieser Wert ist, da es sich um einen reinen Durch-
schnittswert handelt, nur begrenzt aussagekräftig. Eine wesentlich bessere Interpretation
der Gesamtsituation ermöglicht die Auswertung von Parkdauerverteilungen, welche Ab-
bildung 5-32 und Abbildung 5-33 zu entnehmen sind. Die durchschnittliche Parkdauer er-
laubt jedoch einen übersichtlichen Vergleich zwischen den einzelnen Teilgebieten, wo-
bei sich durchaus deutliche Unterschiede von +/- ca. 3 Stunden um den Mittelwert erge-
ben (sh. Abbildung 5-31). Bei der Interpretation dieser Unterschiede ist zu bedenken, dass
die Stichprobengrößen, heruntergebrochen auf die einzelnen Teilstichprobengebiete
der Detailerhebung, teilweise sehr gering werden und die Schwankungsbreiten entspre-
chend hoch sind.

Abbildung 5-31: Durchschnittliche Parkdauer je Stichprobengebiet

Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 11. Bezirk Durchschnittliche Parkdauer je Stichprobengebiet



n = 2.258, Erhebungstage 10.9.2019 bis 19.9.2019
Erhebungszeit: 7 bis 22 Uhr; Zusätzlich Nachtzeitraum (22 bis 7 Uhr) näherungsweise abgeschätzt

TRAFFIX

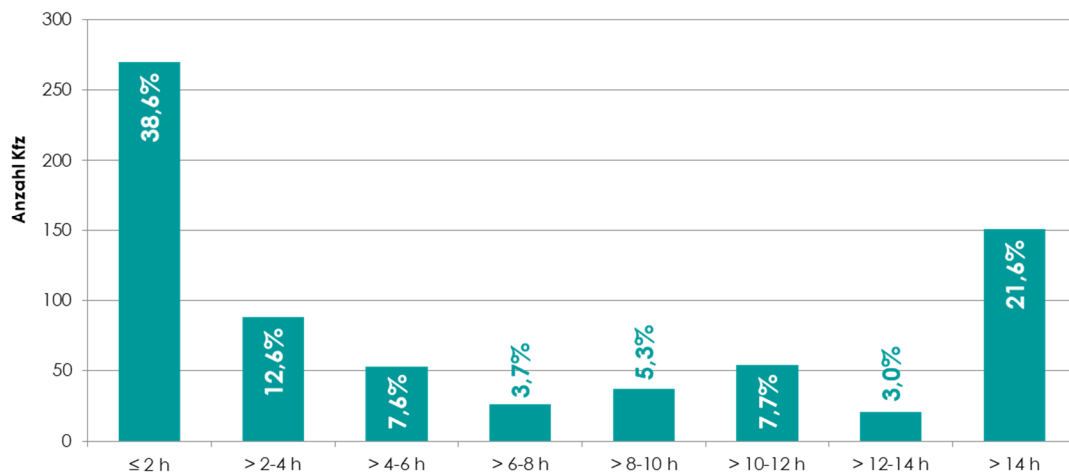
Hinsichtlich der Auswertung von Parkdauerverteilungen wurde zwischen verschiedenen
Betrachtungsweisen unterscheiden. Abbildung 5-32 und
Abbildung 5-33 geben zunächst einen Überblick über die Parkdauerverteilung bezogen
auf sämtliche Parkvorgänge während des gesamten Erhebungszeitraums. Dabei ist der
Stichprobenumfang (Anzahl Parkvorgänge) wesentlich größer als die Anzahl der zu einer
konkreten Tageszeit abgestellten Fahrzeuge.

Die Auswertung zeigt, dass außerhalb der Parkraumbewirtschaftung ein größerer Anteil an Parkvorgängen länger als 14 Stunden dauert als innerhalb (25,4 % außerhalb zu 21,6 % innerhalb PRB). Innerhalb der Parkraumbewirtschaftung dauern 38,6 % aller Parkvorgänge kürzer als 2 Stunden, während außerhalb nur 29,1 % in diese Kategorie fallen.

Abbildung 5-32: Parkdauerverteilung – Summe aller Parkvorgänge innerhalb PRB

Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 11. Bezirk

Verteilung der Parkdauer | Summe Parkvorgänge innerhalb Parkraumbewirtschaftung



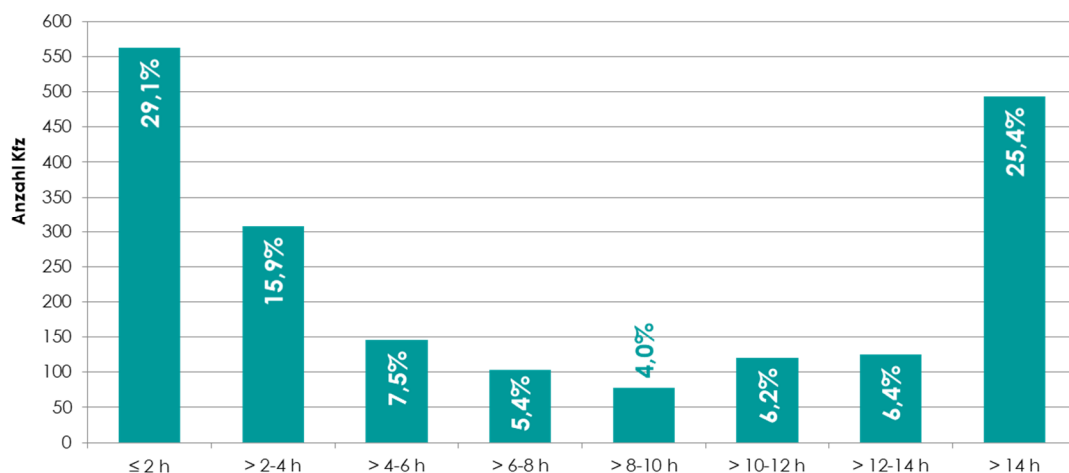
n = 700, Erhebungstage 10.9.2019 bis 12.9.2019
Erhebungszeit: 7 bis 22 Uhr; Zusätzlich Nachtzeitraum (22 bis 7 Uhr) näherungsweise abgeschätzt

TRAFFIX

Abbildung 5-33: Parkdauerverteilung – Summe aller Parkvorgänge außerhalb PRB

Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 11. Bezirk

Verteilung der Parkdauer | Summe Parkvorgänge außerhalb Parkraumbewirtschaftung



n = 1.938, Erhebungstage 12.9.2019 bis 19.9.2019
Erhebungszeit: 7 bis 22 Uhr; Zusätzlich Nachtzeitraum (22 bis 7 Uhr) näherungsweise abgeschätzt

TRAFFIX

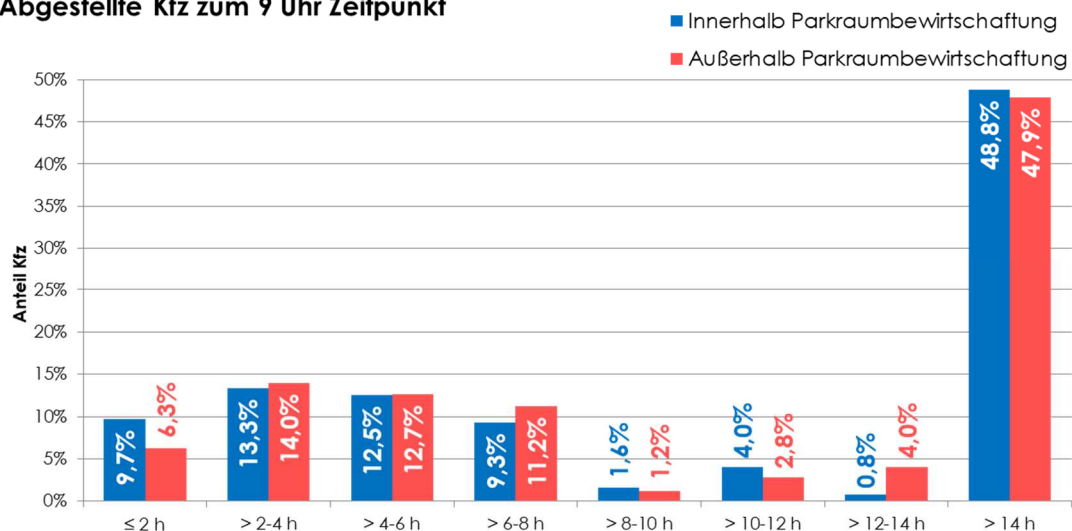
Werden hingegen die Parkdauerverteilungen als Momentaufnahme von zu einem konkreten Beobachtungszeitpunkt abgestellten Fahrzeugen betrachtet, ergibt sich ein deutlich anderes Bild. Der Grund dafür ist, dass bei dieser Betrachtung ein großer Teil der Kurzzeitparker, die über den ganzen Tag verteilt mit einer großen Umschlagshäufigkeit auftreten, entfällt. Abbildung 5-34 und Abbildung 5-35 zeigen die Parkdauerverteilung jener Fahrzeuge, die um 9 Uhr bzw. um 20 Uhr im Untersuchungsgebiet abgestellt waren.

Sowohl zum Zeitpunkt 9 Uhr als auch zum Zeitpunkt 20 Uhr ist der Anteil der Kurzzeitparker (< 2 Stunden) innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung deutlich größer als außerhalb. Bei den Langzeitparkern (> 14 h) zeigen sich zwischen den Gebieten innerhalb und außerhalb der Parkraumbewirtschaftung nur marginale Unterschiede (48,8 % vs. 47,9 % am Vormittag; 39,8 % vs. 40,7 % am Abend. Die Tatsache, dass in Bezug auf die für Arbeitspendler typischen Parkdauerkategorien zwischen 6 und 12 Stunden nur geringe Unterschiede zwischen den Bereichen innerhalb und außerhalb der Parkraumbewirtschaftung gegeben sind, könnte ein Indiz für einen relativ großen Anteil an Zonenbinnenverkehr sein (Details vgl. Kapitel 5.2.4).

Abbildung 5-34: Parkdauerverteilung – Zum Zeitpunkt 9:00 Uhr abgestellte Kfz

Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 11. Bezirk

Verteilung der Parkdauer innerhalb bzw. außerhalb Parkraumbewirtschaftung | Abgestellte Kfz zum 9 Uhr Zeitpunkt



n = 998, Erhebungstage 10.9.2019 bis 12.9.2019

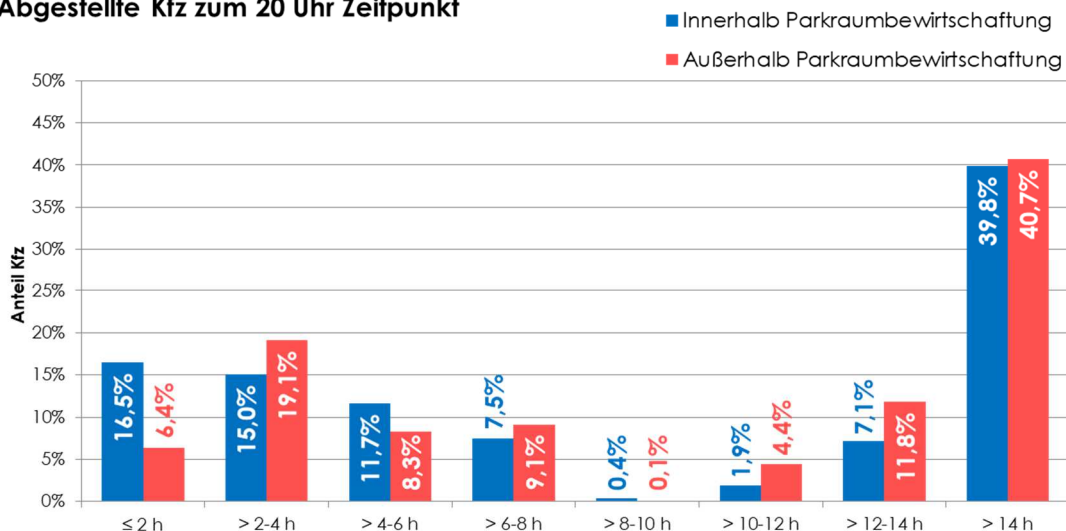
Erhebungszeit: 7 bis 22 Uhr; Zusätzlich Nachtzeitraum (22 bis 7 Uhr) näherungsweise abgeschätzt

TRAFFIX

Abbildung 5-35: Parkdauerverteilung – Zum Zeitpunkt 20:00 Uhr abgestellte Kfz

Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 11. Bezirk

Verteilung der Parkdauer innerhalb bzw. außerhalb Parkraumbewirtschaftung | Abgestellte Kfz zum 20 Uhr Zeitpunkt



n = 998, Erhebungstage 10.9.2019 bis 12.9.2019

Erhebungszeit: 7 bis 22 Uhr; Zusätzlich Nachtzeitraum (22 bis 7 Uhr) näherungsweise abgeschätzt

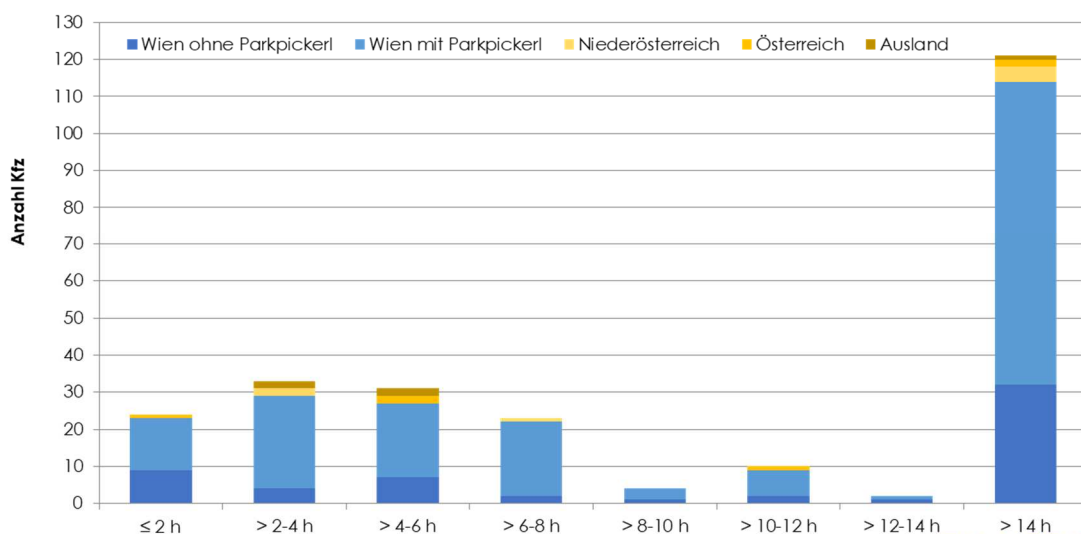
TRAFFIX

Die folgenden Abbildungen zeigen die Parkdauerverteilung (Zeitpunkt 9 Uhr) differenziert nach Kennzeichenherkunft. Als wesentliche Aussage ist zu erkennen, dass der Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen außerhalb der flächendeckenden Kurzparkzone höher ist als innerhalb, wobei der größte Anteil davon wiederum auf Langzeitparker (> 14 h) entfällt.

Abbildung 5-36: Parkdauerverteilung – Kfz nach Kennzeichen innerhalb PRB (9 Uhr)

Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 11. Bezirk

Verteilung der Parkdauer nach Kennzeichen innerhalb Parkraumbewirtschaftung | Abgestellte Kfz zum 9 Uhr Zeitpunkt



n = 248, Erhebungstage 10.9.2019 bis 12.9.2019

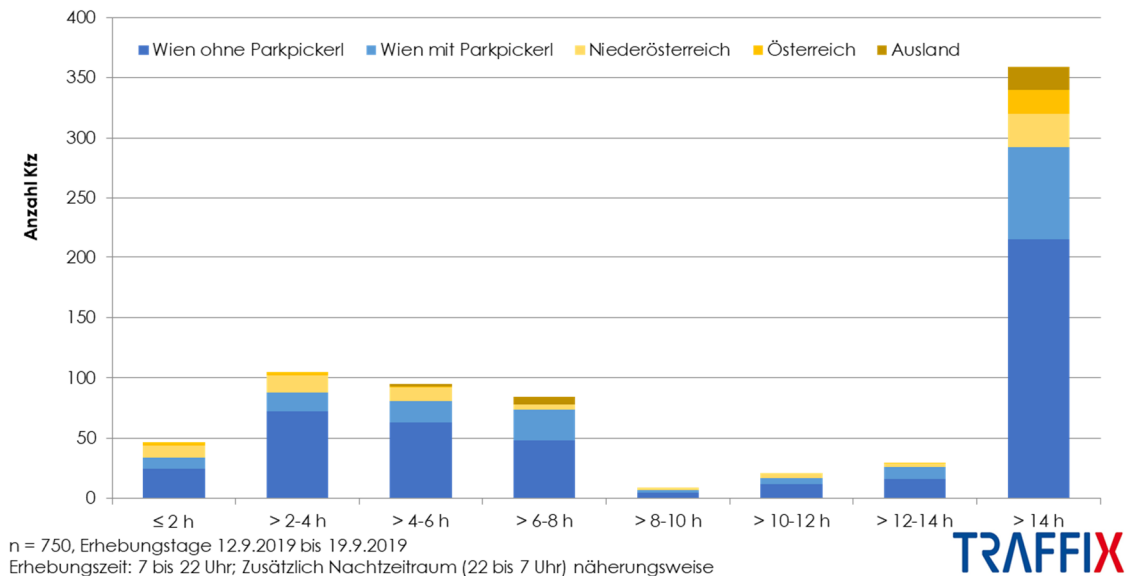
Erhebungszeit: 7 bis 22 Uhr; Zusätzlich Nachtzeitraum (22 bis 7 Uhr) näherungsweise abgeschätzt

TRAFFIX

Abbildung 5-37: Parkdauerverteilung –Kfz nach Kennzeichen innerhalb PRB (9 Uhr)

Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 11. Bezirk

Verteilung der Parkdauer nach Kennzeichen außerhalb Parkraumbewirtschaftung | Abgestellte Kfz zum 9 Uhr Zeitpunkt



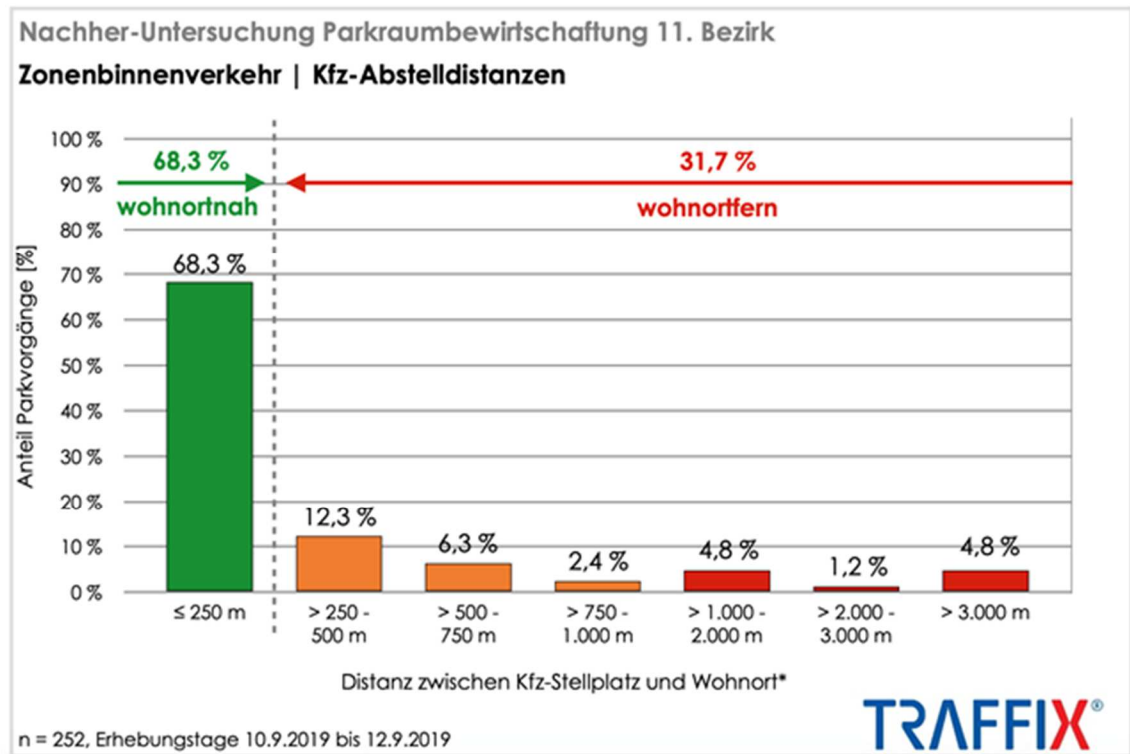
5.2.4 Analyse Zonenbinnenverkehr

Die in Wien derzeit bestehenden großen Berechtigungszonen für Parkpickerlbesitzer bilden in Verbindung mit der größeren Parkplatzverfügbarkeit in bewirtschafteten Gebieten einen Anreiz, das Auto häufiger für Fahrten innerhalb der Berechtigungszone zu verwenden. Um das Ausmaß dieses sogenannten Zonenbinnenverkehrs für den 11. Bezirk abbilden zu können, wurde auf Basis der Kennzeichenerhebung eine Analyse der Entfernung zwischen Abstellort der Kfz und Baublock der Wohnung (Hauptwohnsitz) durchgeführt.⁶ Die Auswertung dieser Stichprobe zeigt, dass rund 68 % der erhobenen Parkvorgänge innerhalb des parkraumbewirtschafteten Gebiets der Kategorie „wohnnortnah“ (Umkreis von 250 m Luftlinie um den Wohnort) zuzuordnen sind. Dagegen erfolgten knapp 32 % der Parkvorgänge „wohnnortfern“ und sind somit dem Zonenbinnenverkehr zuzurechnen (davon 21 % innerhalb 1 km, 6 % innerhalb 3 km und knapp 5 % weiter als 3 km vom Wohnort). Die Festlegung der Grenze zwischen „wohnnortnah“ und „wohnnortfern“ erfolgte

⁶ Die Erfassung und dahingehende Auswertung der Kennzeichen ist datenschutzrechtlich unbedenklich. Die erhobenen Kennzeichen wurden an die zuständige Stelle des Magistrats der Stadt Wien übergeben. Dort erfolgte mittels Abfrage aus dem Melderegister eine Zuordnung zwischen Abstellort der Fahrzeuge und Baublock der zugehörigen Wohnung. Die Ergebnisse dieser Abfrage wurden in der Folge ausschließlich in anonymisierter und aggregierter Form als Entfernungen auf Baublockebene weiterverwendet. Die Kennzeichen an sich wurden nach Abschluss der Auswertungen gelöscht.

aus Gründen der Vergleichbarkeit analog zur Nachher-Untersuchung für die Bezirke 12, 14, 15, 16 und 17.⁷ Abbildung 5-38 zeigt die Häufigkeitsverteilung im Überblick.

Abbildung 5-38: Abstellentfernung Zonenbinnenverkehr



Im nächsten Schritt wurde der ermittelte Zonenbinnenverkehr mit der Anzahl der Parkvorgänge je Stellplatz überlagert. Die gesamte Umschlagshäufigkeit eines Stellplatzes innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung liegt bei 2,36 Parkvorgängen pro Erhebungstag (vgl. Kapitel 5.2.3.2). Diese Umschlagshäufigkeit lässt sich hinsichtlich der Frage des Zonenbinnenverkehrs in die Komponenten gemäß Abbildung 5-39 zerlegen. Demnach entfallen 1,48 Parkvorgänge auf Fahrzeuge ohne bzw. 0,88 auf Fahrzeuge mit Parkpickerl für den 11. Bezirk. Von diesen 0,88 Parkvorgängen sind wiederum 0,60 als „wohnnah“ und 0,28 als „wohntfern“ einzustufen. Anhand dieses Faktors wurde in weiterer Folge die Gesamtzahl der durch den Zonenbinnenverkehr im 11. Bezirk bedingten Parkvorgänge bzw. der entsprechenden Kfz-Fahrten näherungsweise hochgerechnet. Demnach ergibt sich eine Gesamtzahl von knapp 2.800 Kfz-Fahrten pro Werktag und Richtung im Zonenbinnenverkehr des 11. Bezirks. Unter vereinfachter Berücksichtigung von Hin- und Rückfahrt wäre dieser Wert noch mit dem Faktor 2 zu multiplizieren, woraus sich insgesamt ca. 5.600 Kfz-Fahrten pro Werktag ergeben.

⁷ Sammer et al. (2014)

Abbildung 5-39: Parkvorgänge pro Stellplatz mit Anteil Zonenbinnenverkehr

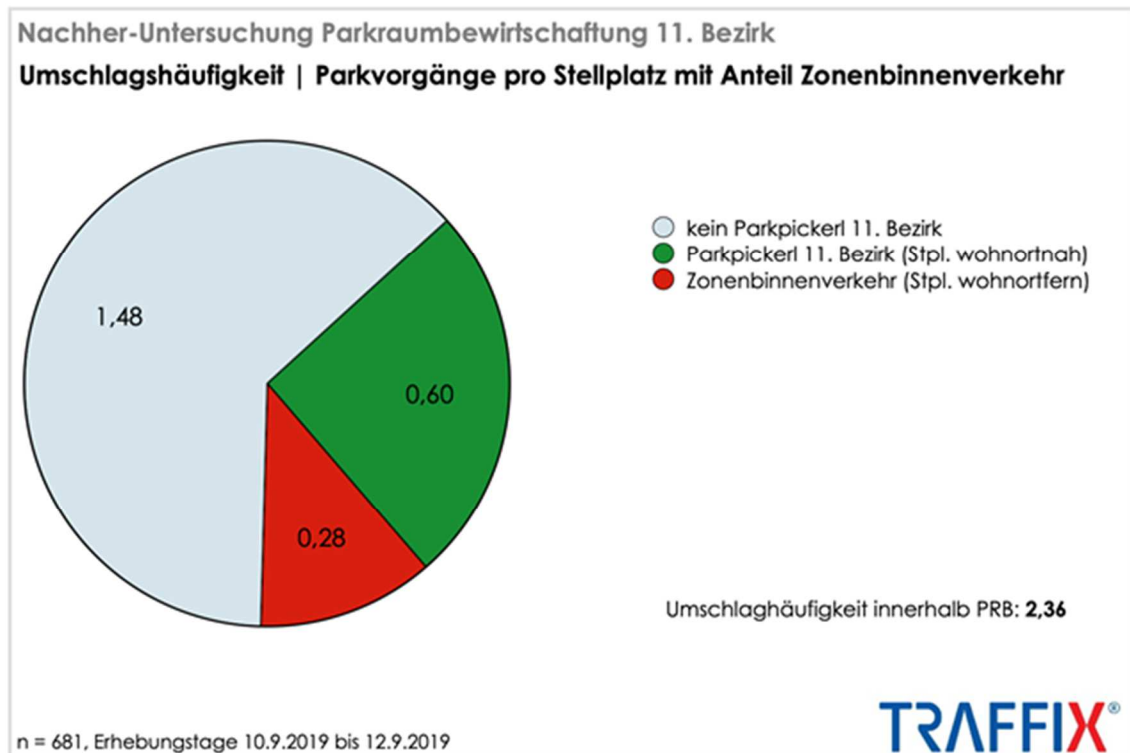
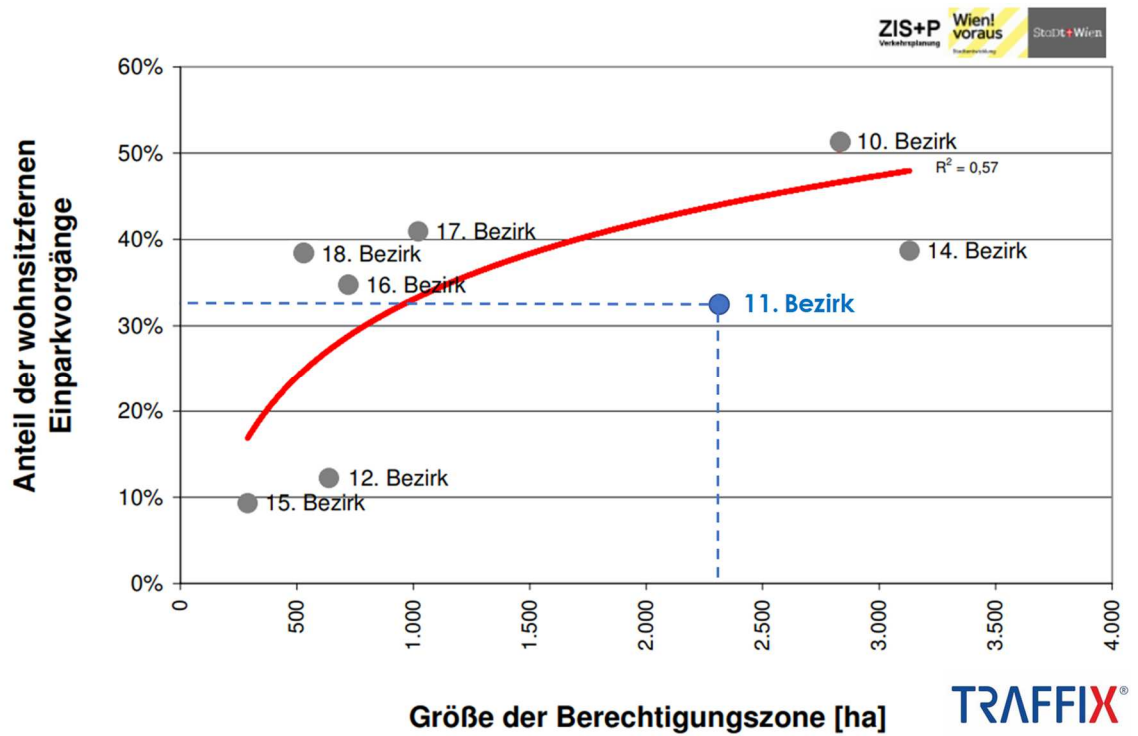


Tabelle 5-6: Gesamtzahl Parkvorgänge bzw. Kfz-Fahrten im Zonenbinnenverkehr

Anteil wohnortferner Parkvorgänge der Fahrzeuge mit Parkpickerl 11. Bezirk		31,7 %
Parkvorgänge pro Stellplatz im Zonenbinnenverkehr		0,28
Stellplatzanzahl innerhalb der flächendeckenden PRB (gemäß Hochrechnung, vgl. Kapitel 6.2)		9.990
Gesamtzahl der Parkvorgänge bzw. der resultierenden Kfz-Fahrten im Zonenbinnenverkehr	Anzahl Fahrten pro Werktag und Richtung	2.797
	Anzahl Fahrten pro Werktag	5.594

Abbildung 5-40 zeigt eine bezirksweise Gegenüberstellung der Anteile des Zonenbinnenverkehrs der Parkpickerlbesitzer in Relation zur Größe der jeweiligen Berechtigungszone. Dabei wurde die Auswertung aus der Nachher-Untersuchung für die Bezirke 12, 14, 15, 16 und 17 (Sammer et al. 2014) um den entsprechenden Wert für den 11. Bezirk ergänzt. Es zeigt sich, dass das Ausmaß des Zonenbinnenverkehrs im 11. Bezirk zwar geringfügig niedriger ist als im 14., 16. oder 17. Bezirk, sich jedoch mit einem Wert zwischen ca. 30 und 40 % durchaus in einer ähnlichen Größenordnung bewegt.

Abbildung 5-40: Anteil Zonenbinnenverkehr in Relation zur Größe der Berechtigungszone



Quelle: Grundlage andere Bezirke: Sammer et al. (2019); Eigene Ergänzung 11. Bezirk

6 HOCHRECHNUNG PARKRAUMAUSLASTUNG GESAMTBEZIRK

Auf Basis der durchgeführten Stichprobenerhebungen (vgl. Kapitel 5) wurde eine modellhafte Hochrechnung des Stellplatzangebots und der Parkraumauslastung für den gesamten 11. Bezirk erarbeitet. Kapitel 6.1 beschreibt das dabei angewendete methodische Verfahren, in Kapitel 6.2 werden die entsprechenden Ergebnisse präsentiert.

6.1 Hochrechnungsmethodik

6.1.1 Hochrechnungsmethodik Stellplatzangebot

Die Hochrechnung des im öffentlichen Straßenraum des 11. Bezirks verfügbaren Stellplatzangebots erfolgte anhand des in Tabelle 6-1 dargestellten Verfahrens. Zunächst (1) wurde die Gesamtzahl der Dauerstellplätze bzw. der Stellplätze innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung sowie der Kurzparkstellplätze über die durchschnittliche Anzahl der entsprechenden Stellplätze (Summe Dauerstellplätze bzw. mit flächendeckender PRB und Kurzparkstellplätze) pro km Straßenkante gemäß der durchgeführten Stichprobenerhebungen hochgerechnet. Im zweiten Schritt (2) erfolgte die gesonderte Hochrechnung der Kurzparkstellplätze anhand der durchschnittlichen Stellplatzzahl pro km Kurzparkstreifen gemäß des entsprechenden GIS-Layers (OGD Stadt Wien). Aus der Differenz von (1) und (2) ergibt sich die hochgerechnete Gesamtzahl an uneingeschränkt nutzbaren Dauerstellplätzen bzw. Stellplätzen innerhalb der Parkraumbewirtschaftung (3). Temporär nicht verfügbare Stellplätze sowie Stellplätze mit definierten Halte-/Parkein-schränkungen (z.B. Ladezonen etc.) wurden über das relative Verhältnis zur Zahl der Dauerstellplätze bzw. Stellplätze mit flächendeckender PRB gemäß Stichprobenerhebung abgeschätzt (4).

Tabelle 6-1: Hochrechnungsverfahren Stellplatzangebot

1 Hochrechnung Summe Dauerstpl. bzw. Stpl. mit flächendeckender PRB und Kurzparkstpl.
über durchschnittliche Stellplatzzahl pro km Straßenkante ⁸ gemäß Erhebung
Ø Stellplatzzahl pro km Straßenkante innerhalb PRB: ca. 93,9
Ø Stellplatzzahl pro km Straßenkante außerhalb PRB: ca. 62,6
2 Hochrechnung Kurzparkstellplätze
über durchschnittliche Stellplatzzahl pro km Kurparkstreifen ⁹ gemäß Erhebung
Ø Stellplatzzahl pro km Kurzparkstreifen: ca. 195,9
3 Ermittlung Dauerstellplätze bzw. Stpl. mit flächendeckender PRB als Differenz von (1) und (2)
4 Hochrechnung temporär nicht verfügbarer Stpl. u. Stpl. mit Halte-/Parkein-schränkungen
über relatives Verhältnis zu Dauerstellplätzen gemäß Erhebung

⁸ Datenquelle: OGD Stadt Wien, GIS-Layer Baublockraster (Stand 2019)

⁹ Datenquelle: OGD Stadt Wien, GIS-Layer Kurzparkstreifen (Stand 2019)

6.1.2 Hochrechnungsmethodik Parkraumauslastung

6.1.2.1 Generelles Verfahren

Tabelle 6-2 fasst das in Bezug auf die Parkraumauslastung entwickelte Hochrechnungsverfahren im Überblick zusammen. Ausgehend von umfassenden Korrelations- und Regressionsanalysen wurde zunächst eine Reihe von potenziellen Einflussvariablen analysiert und getestet (1). Darauf aufbauend erfolgte die Identifizierung der im Hinblick auf die Modellgüte der zu definierenden Regressionsmodelle am besten geeigneten Einflussvariablen (2). Unter Verwendung dieser Variablen wurden vier getrennte Regressionsmodelle für die Parkraumauslastung der Dauerstellplätze bzw. der Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung je vormittags und abends implementiert (3). Als räumliche Bezugsebene für die Regression wurden sämtliche Baublöcke des 11. Bezirks zu insgesamt 138 Teilgebieten gruppiert. Da für die Auslastung der Kurzparkzonen aufgrund zu geringer Fallzahlen eine Regression nicht zweckmäßig ist, wurden die in der Stichprobe erhobenen Werte als für den Gesamtbezirk repräsentativ angenommen (4).

Tabelle 6-2: Hochrechnungsverfahren Parkraumauslastung

1 | Korrelations- und Regressionsanalysen

auf Basis der Stichprobenerhebung unter Berücksichtigung der folgenden potenziellen Einflussvariablen auf die Stellplatzauslastung der uneingeschränkt nutzbaren Dauerstellplätze bzw. Stellplätze innerhalb der flächendeckenden PRB:

- Einwohner pro km Straßenkante
- Arbeitsplätze pro km Straßenkante
- Motorisierung (Privat-Kfz pro 1.000 Einwohner)
- Gebäudealter (Anteil bis 1960)
- Anzahl der Handelsbetriebe pro km Straßenkante
- Anzahl der Gastronomiebetriebe pro km Straßenkante
- Entfernung zur parkraumbewirtschafteten Zone (nur für Gebiete außerhalb PRB)
- Nähe zu ÖV (Invertierte Entfernung, gedeckelt bei 1 Kilometer)
 - o S-Bahn; U-Bahn; S-Bahn + U-Bahn; Straßenbahn; U-Bahn + Straßenbahn

2 | Identifizierung der für ein multiples lineares Regressionsmodell am besten geeigneten Einflussvariablen unter Berücksichtigung von:

- Korrelation der Einflussvariablen mit den erhobenen Auslastungswerten
- Multikollinearität (Einflussvariablen sollen untereinander möglichst wenig korrelieren)
- Bestimmtheitsmaß des Regressionsmodells (Stärke der Varianzaufklärung)
- Statistische Signifikanz des Regressionsmodells

3 | Hochrechnung Parkraumauslastung Dauerstellplätze bzw. mit flächendeckender PRB (Vormittag und Abend)

mittels entsprechender multipler linearer Regressionsmodelle
(räumliche Bezugsebene: 63 Teilgebiete innerhalb und 75 Teilgebiete außerhalb der parkraumbewirtschafteten Zone im 11. Bezirk)

4 | Hochrechnung Parkraumauslastung Kurzparkzonen:

Da aufgrund zu geringer Fallzahlen die Anwendung eines Regressionsmodells nicht zweckmäßig ist, wurde die durchschnittliche Auslastung von Kurzparkzonen gemäß Erhebung als für den Gesamtbezirk repräsentativ angenommen.

6.1.2.2 Regressionsmodell Parkraumauslastung Vormittag

Für das Regressionsmodell der Parkraumauslastung am Vormittag (9 bis 11 Uhr) wurden gemäß dem in Kapitel 6.1.2.1 beschriebenen Verfahren die unten angeführten Einflussvariablen identifiziert:

Tabelle 6-3: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Vormittag | innerhalb PRB

Variable	Erläuterung
EW	... Einwohner pro km Straßenkante
Mot	... Motorisierungsgrad (Zugelassene Privat-Pkw pro 1.000 Einwohner)
Handel	... Handelsbetriebe pro km Straßenkante

Tabelle 6-4: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Vormittag | außerhalb PRB

Variable	Erläuterung
S	... Nähe zu S-Bahn-Stationen (Invertierte Entfernung zur Haltestelle, gedeckelt bei 1 km)
Straba	... Nähe zu Straßenbahnhaltestellen (Invertierte Entfernung zur Haltestelle, gedeckelt bei 1 km)

Für die Beurteilung der Modellgüte des Regressionsmodells sind in erster Linie das Bestimmtheitsmaß (R^2) und die statistische Signifikanz zu betrachten. Gemäß Cohen (1988) liefern die vorliegenden Modelle mit einem R^2 von 0,747 (innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung) bzw. von 0,404 (außerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung) eine hohe Varianzaufklärung.¹⁰ Weiters bieten beide Modelle einen statistisch signifikanten Erklärungsbeitrag (F_{krit} deutlich kleiner als F).

6.1.2.3 Regressionsmodell Parkraumauslastung Abend

Für das Regressionsmodell der Parkraumauslastung am Abend (20 bis 22 Uhr) wurden gemäß dem in Kapitel 6.1.2.1 beschriebenen Verfahren die folgenden Einflussvariablen identifiziert:

¹⁰ gemäß Cohen (1988): hohe Varianzaufklärung ab $R^2 > 0,26$

Tabelle 6-5: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Abend | innerhalb PRB

Variable	Erläuterung
Mot	Motorisierung (Zugelassene Privat-Pkw pro 1.000 Einwohner)
S	... Nähe zu S-Bahn-Stationen (Invertierte Entfernung zur Haltestelle, gedeckelt bei 1 km)
U	... Nähe zu U-Bahn-Stationen (Invertierte Entfernung zur Haltestelle, gedeckelt bei 1 km)

Tabelle 6-6: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Abend | außerhalb PRB

Variable	Erläuterung
EW	... Einwohner pro km Straßenkante
ÖV	... Nähe zu hochrangigem ÖV (Invertierte Entfernung zur Haltestelle, gedeckelt bei 1 km)
Gastro	... Anzahl der Gastronomiebetriebe pro km Straßenkante

Für die Beurteilung der Modellgüte des Regressionsmodells sind in erster Linie das Bestimmtheitsmaß (R^2) und die statistische Signifikanz zu betrachten. Gemäß Cohen (1988) liefern die vorliegenden Modelle mit einem R^2 von 0,863 (innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung) bzw. von 0,524 (außerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung) eine hohe Varianzaufklärung.¹¹ Weiters bieten beide Modelle einen statistisch signifikanten Erklärungsbeitrag (F_{krit} deutlich kleiner als F).

6.2 Ergebnisse der Hochrechnung

Die folgenden Tabellen fassen die Hochrechnungsergebnisse für den gesamten Bezirk zusammen. Demnach stehen im öffentlichen Straßenraum des 11. Bezirks insgesamt ca. 9.990 Stellplätze innerhalb der derzeitigen flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung und 15.730 Dauerstellplätze außerhalb der Parkraumbewirtschaftung zur Verfügung. Weiters gibt es insgesamt rund 240 ausgeschilderte Kurzparkstellplätze sowie ca. 2.840 Stellplätze mit definierten Halte- bzw. Parkeinschränkungen (z.B. Ladezonen, Behindertenstellplätze, Taxistandplätze etc.). Unter zusätzlicher Berücksichtigung von ca. 220 während des Erhebungszeitraums temporär nicht verfügbarer Stellplätze ergibt sich in Summe eine theoretische Gesamtzahl von ca. 29.020 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum des 11. Bezirks. Als Vergleichsgröße hinsichtlich der Größenordnung sind im 11. Bezirk laut Zulassungsstatistik ca. 37.400 Privat-Pkw zugelassen.¹²

¹¹ gemäß Cohen (1988): hohe Varianzaufklärung ab $R^2 > 0,26$

¹² Stadt Wien – MA 23 (2018); allerdings ist dieser Vergleich insofern nicht aussagekräftig, als hier nur das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum berücksichtigt wird.

Tabelle 6-7: Hochrechnung Stellplatzangebot 11. Bezirk Gesamt (Herbst 2019)

Stellplatzkategorie	Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum [Anzahl Stellplätze]				
	Innerhalb PRB		Außerhalb PRB		Summe 11. Bezirk
	Stichprobe Erhebung	Hoch- rechnung 11. Bezirk *	Stichprobe Erhebung	Hoch- rechnung 11. Bezirk *	Hoch- rechnung 11. Bezirk *
Dauerstellplätze			2.780	15.730	25.720
Stellplätze mit flächen- deckender PRB	1.823	9.990			
Ausgeschilderte Kurzparkzonen	14	220	5	20	240
Temporär nicht ver- fügbare Stellplätze (Baustellen, Schani- gärten etc.)	5	30	33	190	220
Stellplätze mit Halte- /Parkeinschränkungen (z.B. Ladezonen, Behindertenstellplätze etc.)	138	760	368	2.080	2.840
SUMME Stellplätze	1.980	11.000	3.186	18.020	29.020

* Werte gerundet

Die hochgerechnete durchschnittliche Parkraumauslastung der Stellplätze mit flächen-deckender Parkraumbewirtschaftung im 11. Bezirk liegt am Vormittag (9 bis 11 Uhr) bei ca. 66 % und am Abend bei ca. 86 %. Die Auslastung der Dauerstellplätze außerhalb der parkraumbewirtschafteten Zone liegt sowohl am Vormittag als auch am Abend bei rund 77 %. Die wesentlich höhere Auslastung abends gegenüber vormittags innerhalb der flächendeckenden Kurzparkzone ist ein deutliches Indiz für den Effekt der Parkraumbewirtschaftung. Ab Ende des Gültigkeitszeitraums der Parkraumbewirtschaftung um 19 Uhr steigt die Auslastung innerhalb der PRB-Zone deutlich an. Die bestehenden Kurzparkstellplätze sind vormittags (während der Gültigkeit der Kurzparkzonen) im Durchschnitt zu ca. 89 % ausgelastet.¹³ Da die Durchschnittswerte für den gesamten Bezirk aufgrund der Inhomogenität der verschiedenen Teilbereiche nur begrenzt aussagekräftig sind, bieten Abbildung 6-1 und Abbildung 6-2 einen kartographischen Überblick über die räumliche Verteilung der für den Gesamtbezirk hochgerechneten Parkraumauslastung.

¹³ Aufgrund der geringen Stichprobengrößen wurde die Hochrechnung der Auslastung von ausgeschilderten Kurzparkzonen nicht zwischen Gebieten innerhalb und außerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung differenziert und stattdessen ein einheitlicher Hochrechnungswert angesetzt.

Tabelle 6-8: Hochrechnung Parkraumauslastung 11. Bezirk Gesamt (Herbst 2019)

Werte gerundet		Innerhalb PRB		Außerhalb PRB	
Zeitpunkt	Parameter	Stellplätze innerhalb PRB	Kurzparkstellplätze	Dauerstellplätze	Kurzparkstellplätze
Vormittag (9 bis 11 Uhr)	Stellplatzangebot [Anzahl Stellplätze]	9.990	220	15.730	20
	Ø Parkraum-auslastung	66 %	89 %*	77 %	89 %*
	Stellplatznachfrage [Pkw-E]	6.590	200	12.110	18
Abend (20 bis 22 Uhr)	Stellplatzangebot [Anzahl Stellplätze]	9.990	**	15.730	**
	Ø Parkraum-auslastung	86 %	-	77 %	-
	Stellplatznachfrage [Pkw-E]	8.590	**	12.110	**

* Aufgrund der geringen Stichprobengrößen wurde die Hochrechnung der Auslastung von ausgeschilderten Kurzparkzonen nicht zwischen Gebieten innerhalb und außerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung differenziert und stattdessen ein einheitlicher Hochrechnungswert angesetzt.

** 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.

Hinsichtlich der Interpretation der Kartendarstellungen 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. Innerhalb der bereits parkraumbewirtschafteten Zone ist ein deutlicher Effekt der Parkraumbewirtschaftung erkennbar. Während am Vormittag nur einzelne Bereiche entlang der Simmeringer Hauptstraße hohe Auslastungen aufweisen, steigt die Auslastung im Tagesverlauf deutlich an und erreicht abends (nach Ende der Parkraumbewirtschaftung um 19 Uhr) ihren Höhepunkt. Im Gebiet außerhalb der parkraumbewirtschafteten Zone zeigen sich insbesondere entlang der derzeitigen PRB-Grenze sowie im Zwickel zwischen Simmeringer Hauptstraße und Kaiser-Ebersdorfer-Straße und im Bereich um die Endhaltestelle der Straßenbahnlinien 11 und 71 konstant hohe Auslastungswerte von (teilweise deutlich) über 80 %.

Abbildung 6-1: Karte Stellplatzauslastung – Hochrechnung Gesamtbezirk – 9 bis 11 Uhr

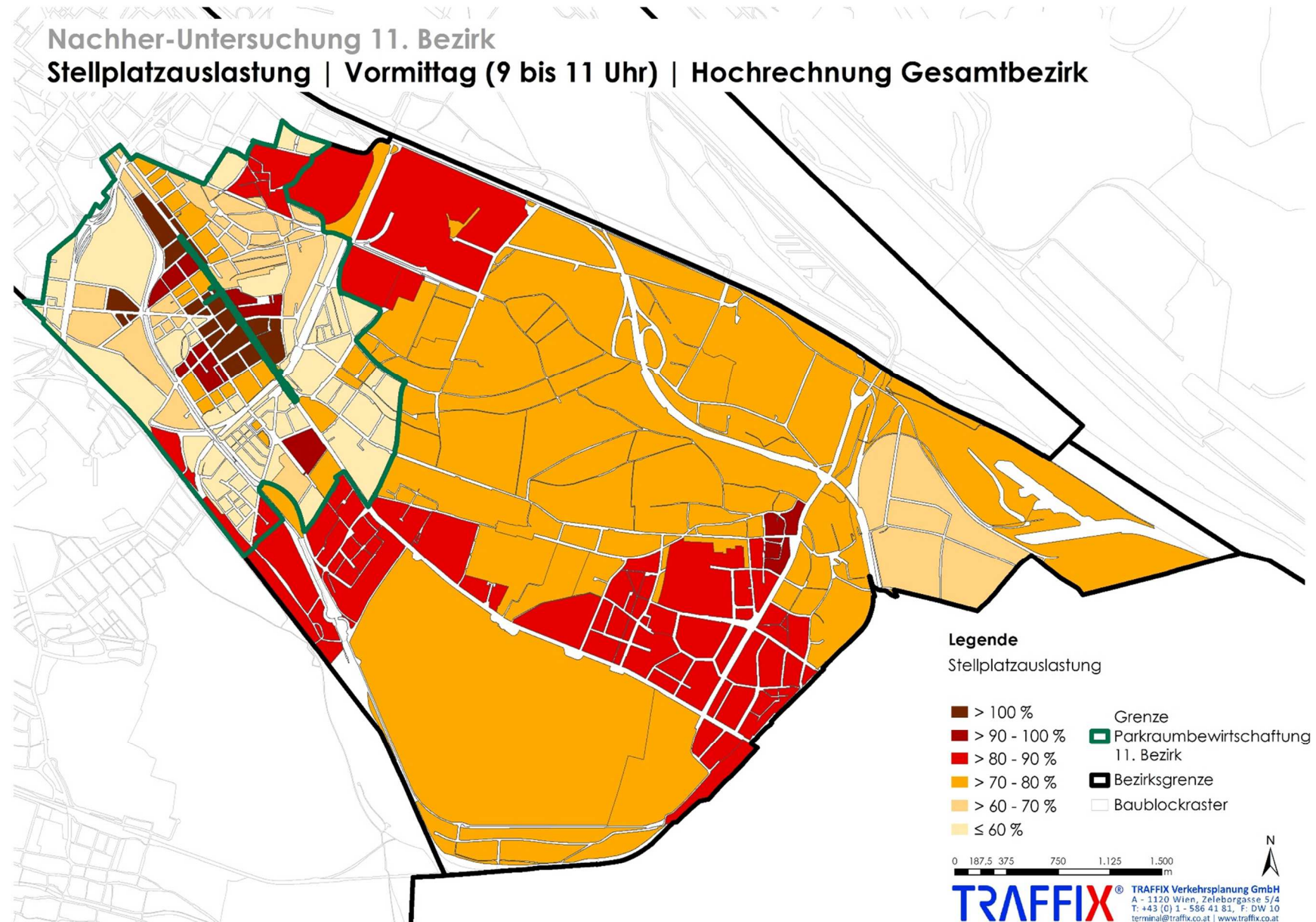
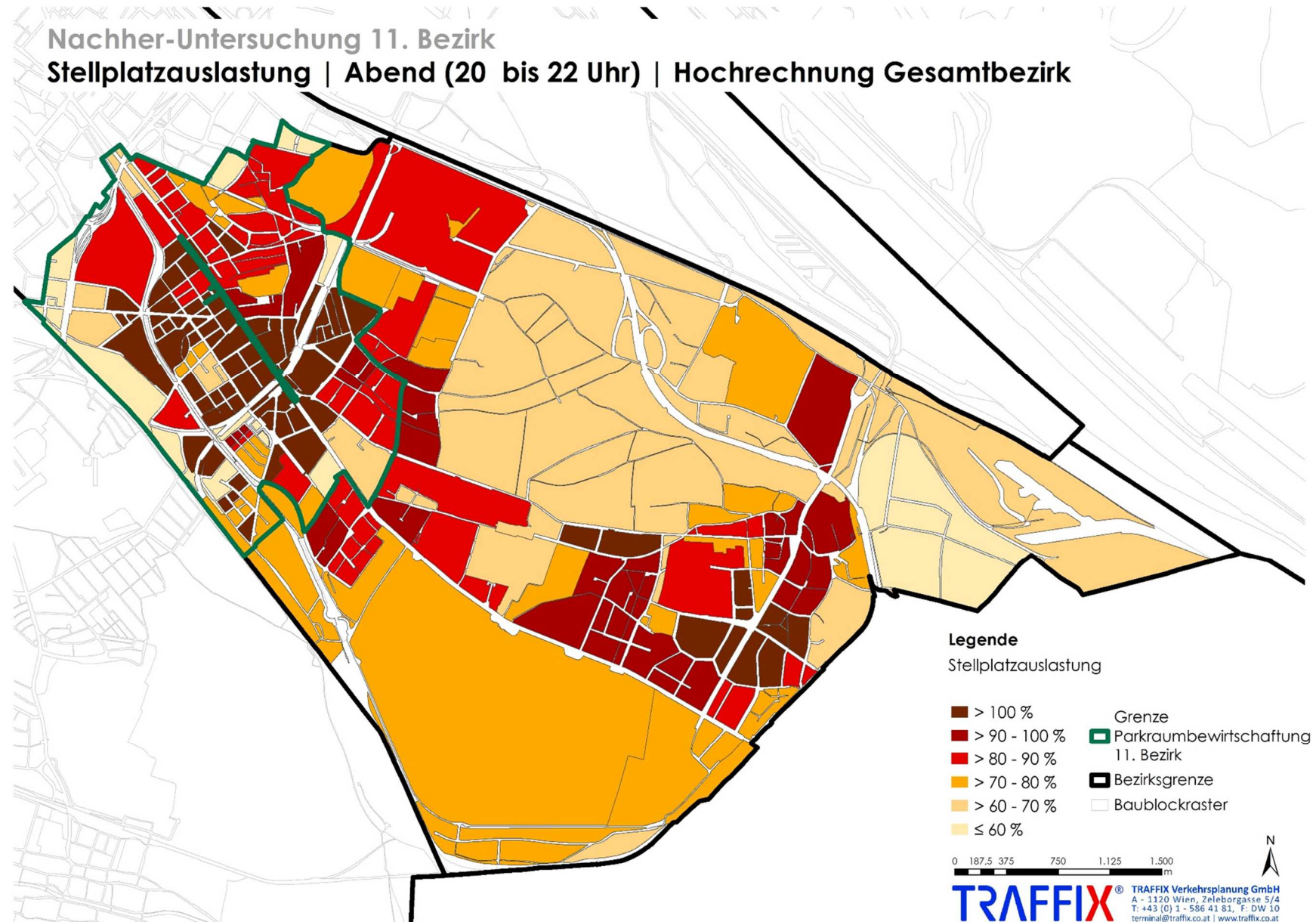


Abbildung 6-2: Karte Stellplatzauslastung – Hochrechnung Gesamtbezirk – 20 bis 22 Uhr



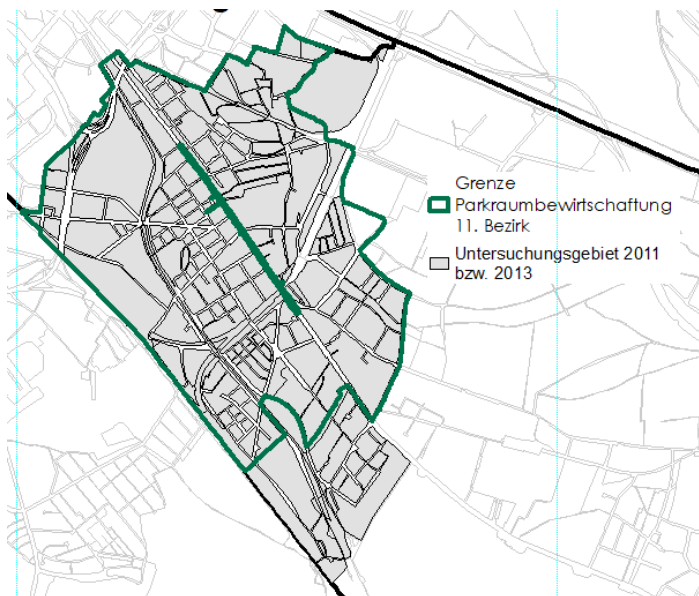
7 VERGLEICH MIT ERHEBUNGEN 2011 UND 2013

Auf Basis der in Kapitel 6 präsentierten Resultate wird im Folgenden eine vergleichende Gegenüberstellung mit den Ergebnissen der in den Jahren 2011¹⁴ und 2013¹⁵ durchgeführten Erhebungen vorgenommen.

7.1 Gebietsabgrenzung

Um die Vergleichbarkeit mit den Vorgängerstudien zu gewährleisten, sind zunächst die entsprechenden Untersuchungsgebiete zu betrachten. In den Erhebungen aus 2011 und 2013 wurde der in Abbildung 7-1 grau eingefärbte Bereich berücksichtigt. Der grün umrandete Bereich markiert die in weiterer Folge eingeführte flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Da diese Bereiche bis auf kleinere Abweichungen großteils deckungsgleich sind, können die jeweiligen Ergebnisse mit der aktuellen Untersuchung für den Bereich innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung verglichen werden. Für die in der vorliegenden Studie erhobenen Werte außerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung liegen dagegen keine Vergleichszahlen aus 2011 bzw. 2013 vor.

Abbildung 7-1: Vergleich Untersuchungsgebiete



Quelle: Sammer et al. (2012); eigene Darstellung

¹⁴ Sammer et al. (2012)

¹⁵ Sammer et al. (2014)

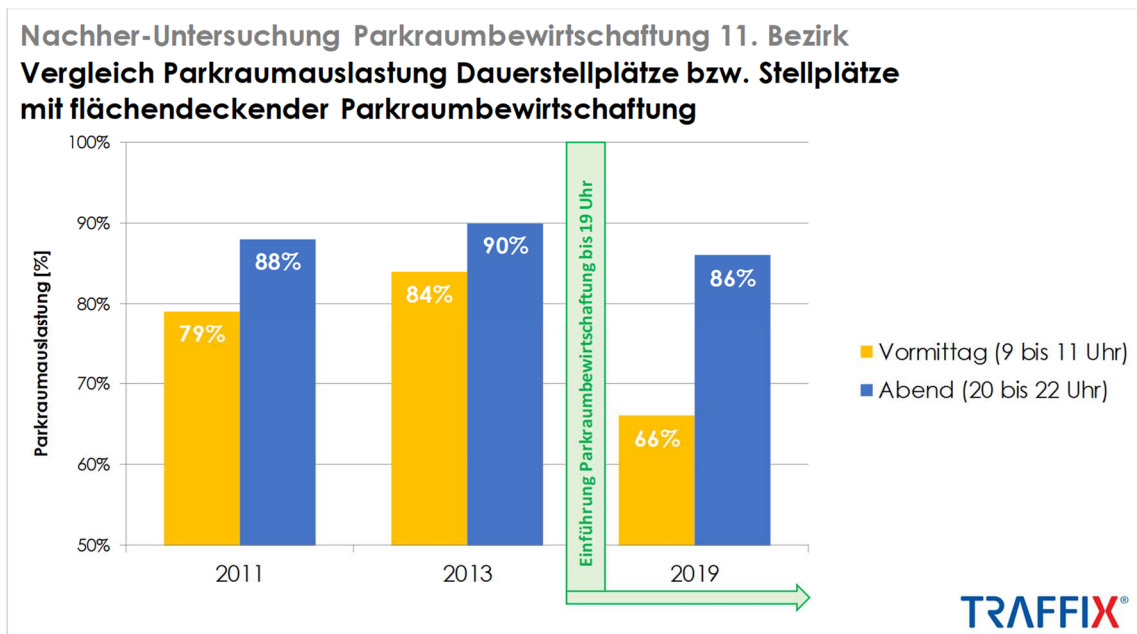
7.2 Vergleich 2011 – 2013 – 2019

Tabelle 7-1 und Abbildung 7-2 geben einen Überblick über die zeitliche Entwicklung der Parkraumauslastung gemäß den Untersuchungen aus 2011 und 2013 sowie der aktuellen Studie (Bezugszeitraum Herbst 2019). Zwischen 2011 und 2013 stieg (nach Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in mehreren Wiener Außenbezirken) die Parkraumauslastung im Bezugsgebiet des 11. Bezirks vormittags von 79 % auf 84 % und abends von 88 % auf 90 % an. Demgegenüber zeigt die aktuelle Untersuchung für 2019, dass nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Simmering im bewirtschafteten Teil des 11. Bezirks am Vormittag eine massive Reduktion der Auslastung von 84 % auf 66 % erreicht werden konnte. Abends fällt die Entlastung mit einer Reduktion von 90 auf 86 % deutlich geringer aus. Dieser Unterschied ist zum einen dadurch zu erklären, dass tagsüber ein stärkerer Effekt infolge der Reduzierung von Einpendlern bzw. Nicht-Wiener Langzeitparkern eintritt. Zum anderen fällt der Effekt abends durch verstärkte Nutzung der Bewohner sowie wegen Ende der Parkraumbewirtschaftung um 19 Uhr geringer aus.

Tabelle 7-1: Vergleich Parkraumauslastung 2011 – 2013 – 2019

	2011	2013	2019
	ohne Parkraumbewirtschaftung	mit Parkraumbewirtschaftung in anderen Außenbezirken	mit Parkraumbewirtschaftung in Teil des 11. Bezirks
Auslastung Vormittag	79 %	84 %	innerhalb PRB: 66 %
Auslastung Abend	88 %	90 %	Innerhalb PRB: 86 %

Abbildung 7-2: Vergleich Parkraumauslastung 2011 – 2013 – 2019



Datenquelle Vergleichszahlen 2011 bzw. 2013: Sammer et al. (2012), Sammer et al. (2014)

8 RESÜMEE UND EMPFEHLUNGEN

8.1 Resümee

Die Parkraumauslastung am Vormittag (9-11 Uhr) liegt im Durchschnitt bei 66 % innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung und bei 77 % im Rest des 11. Bezirks. Am Abend (20-22 Uhr) liegen die entsprechenden Werte bei 86 % innerhalb und wiederum 77 % außerhalb der PRB. Es zeigt sich, dass die Parkraumbewirtschaftung während des Gültigkeitszeitraums (9-19 Uhr) eine hohe Wirksamkeit aufweist. Nach 19 Uhr steigt die Stellplatzauslastung deutlich an. Außerhalb der parkraumbewirtschafteten Zone liegt die Auslastung im Durchschnitt knapp unter dem Schwellenwert von 80 %, der für die potenzielle Einführung einer Parkraumbewirtschaftung relevant ist. Wesentlich höhere Auslastungen zeigen sich jedoch in mehreren Gebieten wie insbesondere im Nahbereich der bestehenden PRB-Grenze sowie entlang der Straßenbahnlinien 11 und 71 bis nach Kaiserebersdorf.

Von 2011 bis 2013 stieg (nach Einführung der PRB in mehreren Wiener Außenbezirken) die Parkraumauslastung in Simmering von 79 auf 84 % am Vormittag bzw. von 88 auf 90 % am Abend. Die aktuelle Untersuchung für 2019 zeigt, dass nach Einführung der PRB im bewirtschafteten Teil von Simmering während des Gültigkeitszeitraums (9 bis 19 Uhr) eine deutliche Reduktion (von 84 auf 66 % am Vormittag) erreicht wurde. Abends (20 bis 22 Uhr) fällt die Entlastung mit einer Reduktion von 90 auf 86 % geringer aus. Gründe dafür sind einerseits ein stärkerer Effekt untertags wegen Reduzierung von Einpendlern bzw. Nicht-Wiener Langzeitparkern und andererseits ein geringerer Effekt abends wegen verstärkter Nutzung durch Bewohner bzw. aufgrund des Endes der Parkraumbewirtschaftung um 19 Uhr.

Der Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen ist außerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung mit ca. 18 % fast doppelt so hoch wie innerhalb der bewirtschafteten Zone (ca. 10 %). In einzelnen Teilbereichen (ohne Parkraumbewirtschaftung) werden Spitzenwerte von ca. 40 % Nicht-Wiener Kennzeichen erreicht. Erwartungsgemäß ist der Anteil an Kurzparkern innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung deutlich größer als außerhalb. Bei Fahrzeugen mit Nicht-Wiener Kennzeichen, die in Gebieten außerhalb der Parkraumbewirtschaftung abgestellt sind, handelt es sich überdurchschnittlich häufig um Dauerparker (Parkdauer > 14 Stunden).

Die Analyse der Abstellentfernung der Kfz mit Parkpickerl für den 11. Bezirk vom Hauptwohnsitz des Pickerl-Besitzers zeigt, dass knapp 32 % der Parkvorgänge „wohnt fern“ und

somit dem Zonenbinnenverkehr zuzurechnen sind. Hochgerechnet ergibt sich daraus eine Gesamtzahl von knapp 2.800 Kfz-Fahrten pro Werktag und Richtung im Zonenbinnenverkehr des 11. Bezirks. Unter vereinfachter Berücksichtigung von Hin- und Rückfahrt wäre dieser Wert noch mit dem Faktor 2 zu multiplizieren, woraus sich insgesamt ca. 5.600 Kfz-Fahrten pro Werktag ergeben.

8.2 Empfehlungen

Die Wirksamkeit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung hat sich durch die deutlichen Entlastungseffekte, die durch deren Einführung erzielt werden konnten, bestätigt. Aufgrund hoher Auslastungswerte in Teilbereichen des derzeit nicht bewirtschafteten Gebiets (einerseits im Nahbereich zur bestehenden PRB-Grenze, andererseits im Zwickel zwischen Simmeringer Hauptstraße und Kaiser-Ebersdorfer-Straße) ist eine Ausweitung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung grundsätzlich zu empfehlen. Gegebenenfalls könnten dabei die sehr dünn besiedelten Gebiete im Bereich Simmeringer Haide sowie außerhalb des Zentralfriedhofs ausgenommen bleiben.

Die in Wien derzeit bestehenden großen Berechtigungszonen für Parkpickerlbesitzer bilden in Verbindung mit der größeren Parkplatzverfügbarkeit in bewirtschafteten Gebieten einen Anreiz, das Auto häufiger für Fahrten innerhalb der Berechtigungszone zu verwenden. Vor dem Hintergrund des beträchtlichen Ausmaßes dieses Zonenbinnenverkehrs (im 11. Bezirk ebenso wie beispielsweise in den Bezirken 14, 16 und 17) wäre im Zusammenhang mit der derzeit in Diskussion befindlichen Neuausrichtung des Wiener Parkraumbewirtschaftungsmodells im Rahmen einer einheitlichen Systematik die Definition von kleinräumigeren Berechtigungszonen bzw. Parkpickerl-Geltungsbereichen zu empfehlen, um den verkehrspolitisch unerwünschten Effekt einer Förderung der Pkw-Nutzung für Fahrten innerhalb eines Bezirks zu minimieren.

VERWENDETE ABKÜRZUNGEN

AP	Arbeitsplätze
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
etc.	et cetera
Di	Dienstag
ggf.	gegebenenfalls
EW	Einwohner
h	Stunde(n)
i.d.R.	in der Regel
inkl.	inklusive
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
km	Kilometer
km ²	Quadratkilometer
MA	Magistratsabteilung
n	Stichprobengröße
NÖ	Niederösterreich
Nr.	Nummer
OGD	Open Government Data
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
Pkw-E	Pkw-Einheiten
Pos.	Position
S-Bahn	Schnellbahn
sh.	siehe
sonst.	sonstige
Stpl.	Stellplätze
U-Bahn	Untergrundbahn
v.a.	vor allem
vgl.	vergleiche
z.B.	zum Beispiel

QUELLENVERZEICHNIS

- Basemap.at (2019): Kartenhintergrund (WMTS-Service), Stand 2019 → www.basemap.at
- 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. / TRAFFIX (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>
- Käfer A., Fürst B. (2014): Garagenprogramm Wien 2014, Studie i.A. der MA 18, Endbericht, Wien 2014 → <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008406.html>
- 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 Auswirkungen der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Parkraumnachfrage, 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), 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 (2019): Bevölkerungsdaten auf Baublock-Ebene 2019, Daten zum Kfz-Bestand auf Baublock-Ebene 2018, Übermittlung: 10.9.2019
- Stadt Wien – MA 18 (2020): Zuordnung der Wohnsitz-Baublöcke zu den erhobenen Kfz-Kennzeichen mit Parkpickerl 11. Bezirk, Übermittlung: 24.3.2020
- Stadt Wien – MA 23 (2018): Daten aus Kfz-Zulassungsstatistik 11. Bezirk (31.12.2018)
- Stadt Wien – Open Government Data (2019): Diverse GIS Daten-Layer, Stand 2019
→ <https://digitales.wien.gv.at/site/open-data/>

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

	Seite
Abbildung 2-1: Untersuchungsaufbau	10
Abbildung 3-1: Bevölkerungsdichte	12
Abbildung 3-2: Arbeitsplatzdichte	13
Abbildung 3-3: Motorisierungsrate	14
Abbildung 3-4: ÖV-Einzugsbereiche	15
Abbildung 3-5: Bebauungsalter	16
Abbildung 3-6: Handelsdichte	17
Abbildung 3-7: Gastronomiedichte	18
Abbildung 4-1: Auswahl Stichprobengebiete	20
Abbildung 5-1: Ergebnisse Stellplatzerhebung – Summe Stichprobengebiete innerhalb flächendeckender PRB	24
Abbildung 5-2: Ergebnisse Stellplatzerhebung – Summe Stichprobengebiete außerhalb flächendeckender PRB	25
Abbildung 5-3: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet	26
Abbildung 5-4: Ergebnisse Stellplatzerhebung – Teilstichprobe Detailerhebung innerhalb flächendeckender PRB	27
Abbildung 5-5: Ergebnisse Stellplatzerhebung – Teilstichprobe Detailerhebung außerhalb flächendeckender PRB	28
Abbildung 5-6: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet – Teilstichprobe Detailerhebung	30
Abbildung 5-7: Stellplatzauslastung Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung – Stichprobengebiete innerhalb flächendeckender PRB	31
Abbildung 5-8: Stellplatzauslastung Dauerstellplätze – Stichprobengebiete außerhalb flächendeckender PRB	32
Abbildung 5-9: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 9 bis 11 Uhr	33
Abbildung 5-10: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 20 bis 22 Uhr	33
Abbildung 5-11: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 9 bis 11 Uhr	34
Abbildung 5-12: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 20 bis 22 Uhr	35
Abbildung 5-13: Stellplatzauslastung Kurzparkstellplätze – Stichprobengebiete innerhalb flächendeckender PRB	36

Abbildung 5-14: Stellplatzauslastung Kurzparkstellplätze – Stichprobengebiete außerhalb flächendeckender PRB	37
Abbildung 5-15: Stellplatzauslastung Stellplätze mit Halte-/Parkeinschränkungen – Stichprobengebiete innerhalb PRB.....	38
Abbildung 5-16: Stellplatzauslastung Stellplätze mit Halte-/Parkeinschränkungen – Stichprobengebiete außerhalb PRB	38
Abbildung 5-17: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Teilstichprobe Detailerhebung innerhalb PRB	39
Abbildung 5-18: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Teilstichprobe Detailerhebung außerhalb PRB.....	40
Abbildung 5-19: Tagesganglinie Stellplatzauslastung flächendeckende PRB – Gebiet Nr. 2.....	41
Abbildung 5-20: Tagesganglinie Stellplatzauslastung flächendeckende PRB – Gebiet Nr. 4.....	41
Abbildung 5-21: Tagesganglinie Stellplatzauslastung Dauerstellplätze – Gebiet Nr. 6.....	42
Abbildung 5-22: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen – Zeitpunkt 9:00 Uhr innerhalb PRB	43
Abbildung 5-23: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen – Zeitpunkt 9:00 Uhr außerhalb PRB	43
Abbildung 5-24: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen – Zeitpunkt 14:00 Uhr innerhalb PRB	44
Abbildung 5-25: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen – Zeitpunkt 14:00 Uhr außerhalb PRB	44
Abbildung 5-26: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen – Zeitpunkt 20:00 Uhr innerhalb PRB	45
Abbildung 5-27: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen – Zeitpunkt 20:00 Uhr außerhalb PRB	45
Abbildung 5-28: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen je Stichprobengebiet – Zeitpunkt 9:00 Uhr	46
Abbildung 5-29: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen je Stichprobengebiet – Zeitpunkt 14:00 Uhr	47
Abbildung 5-30: Abgestellte Kfz nach Kennzeichen je Stichprobengebiet – Zeitpunkt 20:00 Uhr	47
Abbildung 5-31: Durchschnittliche Parkdauer je Stichprobengebiet	49
Abbildung 5-32: Parkdauerverteilung – Summe aller Parkvorgänge innerhalb PRB	50

Abbildung 5-33: Parkdauerverteilung – Summe aller Parkvorgänge außerhalb PRB.....	50
Abbildung 5-34: Parkdauerverteilung – Zum Zeitpunkt 9:00 Uhr abgestellte Kfz.....	51
Abbildung 5-35: Parkdauerverteilung – Zum Zeitpunkt 20:00 Uhr abgestellte Kfz.....	52
Abbildung 5-36: Parkdauerverteilung –Kfz nach Kennzeichen innerhalb PRB (9 Uhr).....	52
Abbildung 5-37: Parkdauerverteilung –Kfz nach Kennzeichen innerhalb PRB (9 Uhr).....	53
Abbildung 5-38: Abstellentfernung Zonenbinnenverkehr.....	54
Abbildung 5-39: Parkvorgänge pro Stellplatz mit Anteil Zonenbinnenverkehr	55
Abbildung 5-40: Anteil Zonenbinnenverkehr in Relation zur Größe der Berechtigungszone	56
Abbildung 6-1: Karte Stellplatzauslastung – Hochrechnung Gesamtbezirk – 9 bis 11 Uhr	63
Abbildung 6-2: Karte Stellplatzauslastung – Hochrechnung Gesamtbezirk – 20 bis 22 Uhr	64
Abbildung 7-1: Vergleich Untersuchungsgebiete	65
Abbildung 7-2: Vergleich Parkraumauslastung 2011 – 2013 – 2019	66

TABELLENVERZEICHNIS

	Seite
Tabelle 4-1: Stellplatzkategorien	21
Tabelle 4-2: Erhebungstage bzw. -zeiten Grunderhebung	22
Tabelle 4-3: Erhebungstage bzw. -zeiten Ganztags-Detailerhebung	23
Tabelle 5-1: Ergebnisse Stellplatzerhebung innerhalb und außerhalb flächendeckender PRB	25
Tabelle 5-2: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet	26
Tabelle 5-3: Ergebnisse Stellplatzerhebung innerhalb und außerhalb flächendeckender PRB – Teilstichprobe Detailerhebung	28
Tabelle 5-4: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet – Teilstichprobe Detailerhebung	29
Tabelle 5-5: Mittlere Umschlagshäufigkeit je Stellplatzkategorie	48
Tabelle 5-6: Gesamtzahl Parkvorgänge bzw. Kfz-Fahrten im Zonenbinnenverkehr	55
Tabelle 6-1: Hochrechnungsverfahren Stellplatzangebot	57
Tabelle 6-2: Hochrechnungsverfahren Parkraumauslastung	58
Tabelle 6-3: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Vormittag innerhalb PRB	59
Tabelle 6-4: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Vormittag außerhalb PRB	59
Tabelle 6-5: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Abend innerhalb PRB	60
Tabelle 6-6: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Abend außerhalb PRB	60
Tabelle 6-7: Hochrechnung Stellplatzangebot 11. Bezirk Gesamt (Herbst 2019)	61
Tabelle 6-8: Hochrechnung Parkraumauslastung 11. Bezirk Gesamt (Herbst 2019)	62
Tabelle 7-1: Vergleich Parkraumauslastung 2011 – 2013 – 2019	66