



Garagenprogramm 2014 Strategiepapier

Wien, März 2014

TRAFFIX[®]

TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH
Wien - Salzburg

Büro Wien: A - 1060 Wien, Gumpendorfer Straße 21/6A

T: 01-586 41 81, F: 01-586 41 81-10

M: terminal@traffix.co.at, W: www.traffix.co.at

Magistrat der Stadt Wien
MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung

Garagenprogramm 2014

Strategiepapier

Auftraggeber:

Magistrat der Stadt Wien
MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
vertreten durch: DI Roman Riedel
1082 Wien, Rathausstraße 14-16
Magistratsdirektion der Stadt Wien
vertreten durch: DI Thomas Keller
1082 Wien, Rathaus, Lichtenfelsgasse 2

Auftragnehmer:

TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH
1060 Wien, Gumpendorfer Straße 21/6A
Tel.: +43-1-586 41 81, Fax: +43-1-586 41 81-10
E-Mail: terminal@traffix.co.at

Bearbeitungsteam:

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

Wien, 28. März 2014

GZ: 782 Strategiepapier-I3-150113

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1 HINTERGRUND UND STAND DER DINGE	4
2 ZIELSETZUNGEN UND STRATEGIE	7
2.1 Inhaltliche Abgrenzung	7
2.2 Kategorisierung von öffentlichen Garagen	8
2.3 Übergeordnete verkehrspolitische Ziele	9
2.4 Ziele des Garagenprogramms	10
2.5 Strategie	11
3 MASSNAHMEN	14
4 BEURTEILUNGSKRITERIEN	18
4.1 Bedarfsbezogene Kriterien (räumliche Priorisierung)	18
4.2 Technische und ausstattungsbezogene Kriterien	21
5 PROZESSABLAUF UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	22
5.1 Genereller Prozessablauf für Garagenprojekte	22
5.2 Öffentlichkeitsarbeit und Monitoring	22
ANHANG	23

1 HINTERGRUND UND STAND DER DINGE

Hintergrund

- Derzeit sind in Österreich etwas mehr als 4,5 Mio. Pkw zugelassen. Die langfristige Entwicklung zeigt, dass sich deren Zahl zwischen 1937 und 2011 um das 150-fache erhöht hat, wobei seit den 60iger Jahren eine Steigerung um das 10-fache zu verzeichnen ist.
- Im Durchschnitt ist ein Pkw pro Tag ca. 1 Stunde in Betrieb und 23 Stunden abgestellt. Der Platzbedarf eines fahrenden Pkw ist etwa 20 mal so groß wie jener eines Fahrgasts in einer Straßenbahn. Dieser Faktor vergrößert sich noch drastisch, wenn abgestellte Pkw hinzugerechnet werden (Verhältnis abgestellte Pkw zu abgestellte Straßenbahn-Garnituren).
- Garagen sind zur Unterbringung abgestellter Pkw grundsätzlich Bestandteil des städtischen Verkehrssystems.
- Die gegebenen Rahmenbedingungen, unter denen das Dauerparken von privaten Pkw im öffentlichen Straßenraum, der insbesondere im städtischen Gebiet ein knappes Gut darstellt, weitgehend kostenlos ist, erschweren den privatwirtschaftlichen Garagenbau.
- Für den Aufbau der nötigen Stellplatzkapazität in Wien ist daher ein Zusammenwirken der Stadt Wien und privater Investoren erforderlich, wobei die Aufgabe der Stadt Wien gemäß Masterplan Verkehr *„in einer zielorientierten Gestaltung der finanziellen, rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen zur Unterstützung der Eigenvorsorge für private Stellplätze außerhalb des öffentlichen Raums“* besteht.

Historie der Garagenförderung

- Ab ca. 1960 (vereinzelt auch schon früher): Garagenbau in Wien (im Sinne von „Großgaragen“)
- 1975 wurde vom Wiener Gemeinderat die erste Garagenförderungsaktion beschlossen.
- Ab 1990 wurde die Errichtung von Hoch- und Tiefgaragen im dichtbebauten Gebiet in Form von 20 %igen Zuschüssen zu den Herstellungskosten gefördert.

- Ab 1993 wurden die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung eingeführt sowie das Wiener Garagenprogramm umgesetzt.
- Ab 1999: Wienweites Sonderprogramm zur Garagenförderung (zur Errichtung von sogenannten „Volksgaragen“)
- Derzeit:
 - Garagenaktion der Wirtschaftsagentur Wien zur Förderung der Errichtung von Garagen in Gebieten mit dicht verparkten Straßenräumen (Barzuschuss pro Stellplatz: 2.800 € bei Hochgaragen, 4.600 € bei Tiefgaragen, 5.800 € bei mechanischen Garagen)
 - Von 2003 bis 2012 wurden im Rahmen der Aktion 78 Garagen mit 10.055 Stellplätzen gefördert, wobei sich die kumulierten Fördermittel auf ca. 28,5 Mio. € beliefen.
 - Wienweites Sonderprogramm zur Förderung von Wohnsammelgaragen (85 %iges zinsfreies Darlehen, förderbare Herstellungskosten max. 25.000 € pro Stellplatz, Tarifbindung)
 - Für 25 Volksgaragen- bzw. Wohnsammelgaragen-Standorte wurden bisher Fördermittel in Höhe von ca. 91 Mio. € bereitgestellt.
 - Förderung von Park & Ride Anlagen (85 %iges zinsfreies Darlehen, Tarifbindung)
 - Für 16 P+R Standorte wurden bisher Fördermittel in Höhe von ca. 92,5 Mio. € bereitgestellt.

Garagen im Bestand

- 261 öffentliche Garagen mit ca. 88.100 Stellplätzen
 - Grundsätzlich gibt es noch Kapazitätsreserven, konkrete Auslastungszahlen liegen jedoch nicht vor, verschiedene Standorte sind sehr heterogen
- davon 23 Volksgaragen und 1 Wohnsammelgarage mit insgesamt 5.171 Stellplätzen
 - Auslastung dieser Garagen ist weitgehend sehr hoch (Wartelisten)
- 13 P+R Anlagen (Hochgaragen und Parkplätze) mit insgesamt 8.935 Stellplätzen (inkl. 3 unbewirtschaftete Anlagen)
 - Auslastung der meisten P+R Standorte sehr hoch, seit Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung 2012 weiter gesteigert (z.B. Erdberg, Hütteldorf, Spittelau 100 %, Siebenhirten ca. 80 %), Ausnahmen mit geringerer Auslastung (z.B. Leopoldau ca. 30 %)
- Nach der Anzahl der Stellplätze gliedert sich das aktuelle Garagenangebot also zu ca. 86 % in öffentlichen Garagen ohne Sonderwidmung, ca. 5 % in Volks- bzw. Wohnsammelgaragen und ca. 9 % in Park&Ride Anlagen

- Hinsichtlich der Auslastung können vergleichbare Angaben nur für P+R gemacht werden, indem am gleichen Wochentag und zum gleichen Zeitpunkt gemessen wird (Momentaufnahme). In den anderen Garagen haben je nach Standort die verschiedenen Nutzergruppen eine unterschiedliche Bedeutung und der Zeitpunkt der maximalen Auslastung ist dementsprechend uneinheitlich und weder verfügbar noch vergleichbar.

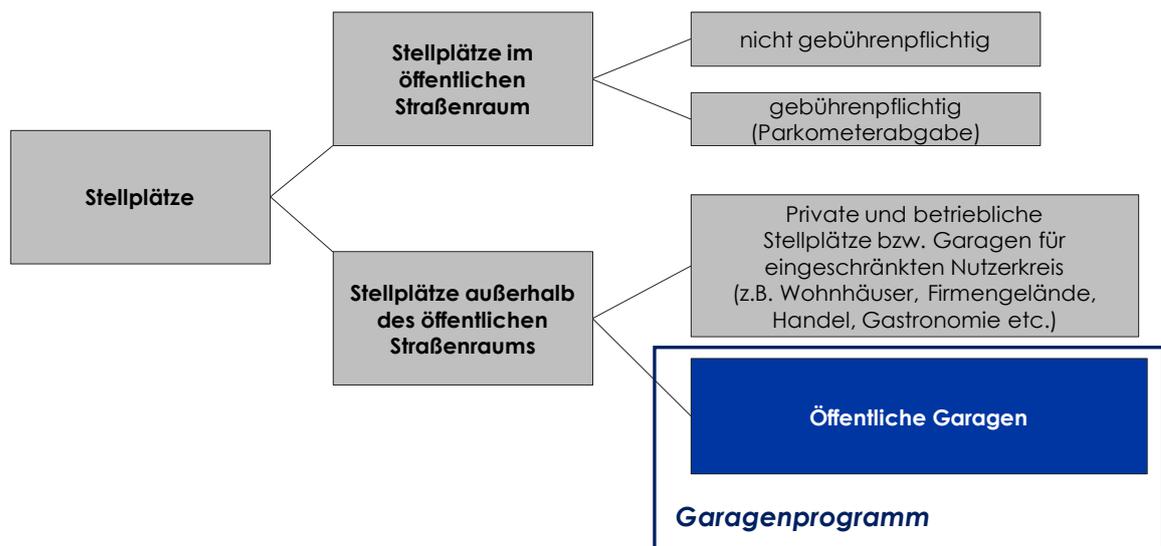
Warum Garagenprogramm 2014?

- Politischer Auftrag zur Ausarbeitung eines strategischen Garagenprogramms
- Neue Rahmenbedingungen: z.B. Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung
- Koalitionsvereinbarung: Bekenntnis zum Garagenbau, mit folgenden Vorgaben für das Garagenprogramm:
 - Garagenprogramm soll künftig gezieltere, transparentere und strategisch angelegte Vorgehensweise ermöglichen
 - Klares Prozessdesign
 - Effizienter Einsatz der begrenzten finanziellen Mittel (es kann also nicht alles gefördert werden)
 - Beitrag zur Umsetzung der verkehrspolitische Ziele gemäß MPV und STEP

2 ZIELSETZUNGEN UND STRATEGIE

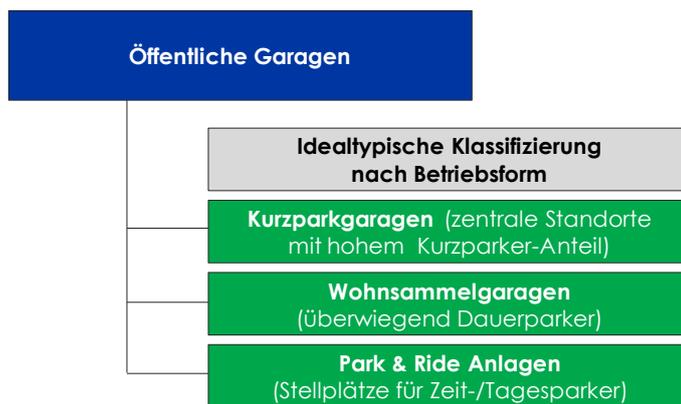
2.1 Inhaltliche Abgrenzung

Die nachstehende Abbildung gibt einen Überblick über die grundsätzlich gegebenen Abstellmöglichkeiten für Pkw. Im Sinne einer umfassenden Verkehrspolitik ist zu bedenken, dass Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und Stellplätze bzw. Garagen außerhalb des öffentlichen Straßenraums „kommunizierende Gefäße“ sind und jeweils entsprechende Wechselwirkungen in Bezug auf Angebot und Nachfrage bestehen. Dennoch ist im Rahmen des Garagenprogramms 2014 eine inhaltliche Abgrenzung erforderlich, die sich auf die Behandlung der in der nachstehenden Abbildung farbig hervorgehobenen „öffentlichen Garagen“ beschränkt. Diese öffentlichen Garagen unterscheiden sich von privaten und betrieblichen Garagen bzw. Stellplätzen (zu denen beispielsweise auch Kundenparkplätze von Supermärkten zählen) durch die allgemeine Zugänglichkeit für jedermann (sei es in Form eines Kurzparktickets oder eines Mietvertrags). Ebenso nicht Gegenstand des Garagenprogramms sind sonstige Privatstellplätze und -garagen, Sonderformen wie Busgaragen (sh. Buskonzept der Stadt Wien) und Fahrradgaragen sowie die Thematik der Stellplatzverpflichtung gemäß Wiener Garagengesetz 2008.

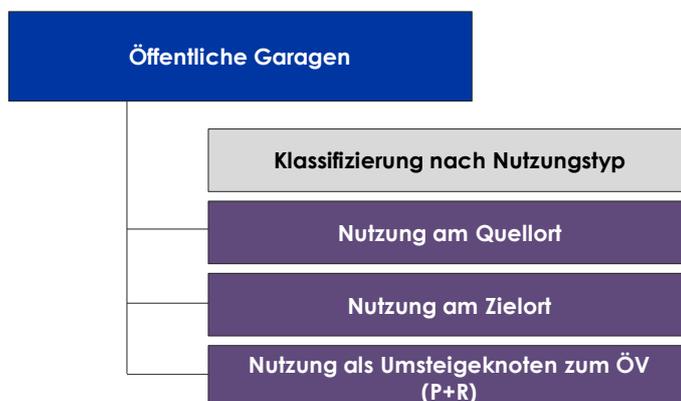


2.2 Kategorisierung von öffentlichen Garagen

Grundsätzlich kann eine Kategorisierung bzw. Klassifizierung von öffentlichen Garagen nach verschiedenen Gesichtspunkten erfolgen. Eine Möglichkeit besteht in der Anwendung von allgemein bekannten und gängigen Begriffen wie Kurzparkgaragen, Wohnsammelgaragen und Park & Ride Anlagen:



Eine eindeutige Einteilung der in der Praxis vorkommenden Garagen in diese Typen, die auf eine idealtypische Betriebsform abzielen, erweist sich jedoch als problematisch und verkürzt, weil die Unterscheidung der drei Gruppen primär durch die unterschiedliche Förderung gegeben ist, Standorte mit Sonderförderung nicht ausschließlich nach verkehrspolitischen Maßstäben gewählt wurden und da in den meisten Garagen ein Mischbetrieb (sowohl Kurz- als auch Dauerparker in je nach Standort unterschiedlichen Zusammensetzungen) gegeben ist. Eine aus verkehrspolitischer Sicht sinnvolle Unterscheidung zielt hingegen auf den Nutzungstyp ab, wobei zwischen Abstellen des Fahrzeugs am Quellort (z.B. am Wohnort) und am Zielort (z.B. Arbeitsplatz, Einkauf etc.) sowie der Sonderform des P+R (Nutzung als Umsteigeknoten zum ÖV) unterschieden wird:



Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über typische Nutzungen (sowohl Kurz- als auch Dauerparker) und verdeutlicht deren jeweilige Zuordnung zu den Kategorien Quellnutzung, Zielnutzung und Park & Ride Nutzung. Dabei wird deutlich, dass eine nachvollziehbare Klassifizierung in der Praxis nicht über den Garagentyp, sondern über die Nutzungsart erfolgen muss, weil je nach Garagenstandort ein unterschiedlicher Nutzungsmix gegeben ist und auch wirtschaftlich sinnvoll ist (beispielsweise wird eine Garage in zentraler Lage gleichzeitig vom Einkaufs- und Freizeitverkehr als „Kurzparkgarage“ am Zielort und von Anrainern als „Dauerparkgarage“ am Quellort genutzt).

	Nutzung	Nutzung am Quellort	Nutzung am Zielort	P+R Nutzung
Dauerparker (Mietvertrag)	bei Wohnung	X		
	Park & Ride (Einpender nach Wien)		X	X
	Park & Ride (Pender innerhalb Wiens)	X	X	X
	am Arbeitsplatz		X	
Kurzparker (fallweise Nutzung)	Park & Ride (Einpender nach Wien)		X	X
	Park & Ride (Pender innerhalb Wiens)	X	X	X
	Einkaufs- und Erledigungsverkehr		X	
	Wirtschaftsverkehr		X	
	Freizeit- und Erholungsverkehr		X	

2.3 Übergeordnete verkehrspolitische Ziele

Die im Folgenden dargestellten übergeordneten verkehrspolitischen Ziele der Stadt Wien¹ bilden die Grundlage bzw. geben den Rahmen für die Ableitung der konkreten Ziele des Garagenprogramms vor:

- Erhöhung der Gestaltungs- und Nutzungsspielräume im öffentlichen Straßenraum durch entsprechende Parkraumpolitik
- Ausreichend Stellplätze für Fahrzeuge der BewohnerInnen und Betriebe
- Verlagerung von Dauerstellplätzen vom Straßenraum in Garagen

¹ Ziele gemäß MPV, STEP

- Weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs und Änderung des Modal Split zugunsten des ÖV (Der MIV-Anteil am Modal Split sank zwischen 1993 und 2012 bereits von 40 auf 27 %², Ziel ist MIV-Anteil von 25 % bis 2020 bzw. 20 % bis 2025)

2.4 Ziele des Garagenprogramms

Ausgehend von den übergeordneten verkehrspolitischen Zielen der Stadt Wien (sh. Kapitel 2.3) werden die folgenden Ziele für das Garagenprogramm 2014 definiert:



Das Garagenprogramm soll im Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen (insbesondere der Parkraumbewirtschaftung) zu einer sukzessiven Rückgewinnung und Attraktivierung des Straßenraums für höherwertige, effizientere Nutzungen³ sowie zur Reduktion des Parkplatzsuchverkehrs beitragen. Gleichzeitig ist jedoch sicherzustellen, dass die übergeordneten Modal Split Ziele (Reduktion des MIV) nicht konterkariert werden.⁴

² Quelle: Wiener Linien (2012)

³ Das Garagenprogramm kann keinen direkt Einfluss darauf nehmen, für welche Nutzungen rückgewonnene Flächen im Straßenraum tatsächlich verwendet werden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass grundsätzlich jene Nutzungen, die unmittelbar der Bevölkerung zugute kommen (z.B. Gehwege, Grünflächen, Spielplätze etc.), anzustreben sind. Eine Kommerzialisierung dieser Flächen soll dagegen vermieden werden.

⁴ Die Verfügbarkeit von Parkmöglichkeiten am Zielort ist ein wichtiges Kriterium dafür, ob für eine Fahrt das Auto gewählt wird oder nicht. Ein Überangebot an Stellplätzen (vor allem an Zielorten) kann dem Ziel der Reduktion des MIV-Anteils zugunsten von ÖV, RadfahrerInnen und FußgängerInnen entgegenwirken.

2.5 Strategie

Um ausgehend von der Ist-Situation die definierten Ziele erreichen zu können, ist eine entsprechende Strategie zu verfolgen, wobei gezielte öffentliche Interventionen in den freien Markt unumgänglich sind.⁵ Im Mittelpunkt der grundlegenden Wirkungsmechanismen steht dabei die Förderung des privatwirtschaftlichen Garagenbaus. Diese Förderung kann zum einen in Form einer generellen Förderung im Sinne von allgemeinen verkehrspolitische Lenkungsmaßnahmen (z.B. gesetzliche Rahmenbedingungen, Parkmöglichkeiten und Preise im öffentlichen Straßenraum etc.) und zum anderen über eine direkte monetäre Förderung (im Sinne einer Subventionierung) erfolgen.

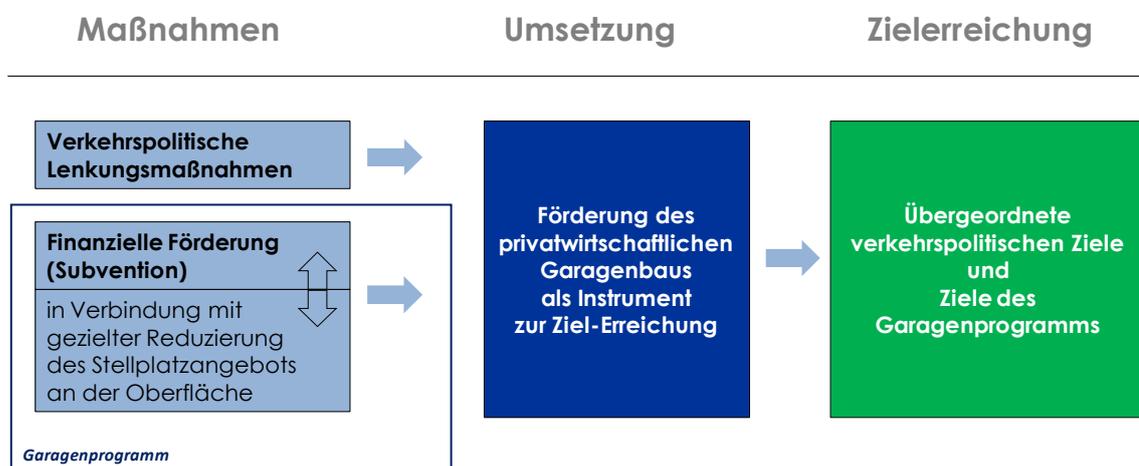
Internationale Beispiele zeigen, dass diesbezüglich in diversen Städten neben grundsätzlichen Gemeinsamkeiten (Parkraumbewirtschaftung, unterschiedliche Preise) graduelle Unterschiede bestehen:

- In Amsterdam kommt die Parkraumbewirtschaftung ohne flächendeckende Kurzparkzonen aus. Der Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage für Parken im öffentlichen Raum erfolgt nur über den Preis (in Form von Parkgebühren). Die Parkgebühren werden so festgelegt, dass Parkplatzsuchverkehr vermieden wird (die Auslastung der Stellplätze im Straßenraum soll unter 85 % bleiben). Wenn die Auslastung in einem Gebiet über 85 % steigt, werden die Preise angepasst. Dadurch wird unter anderem die Nachfrage auf Garagenstellplätze gelenkt, wodurch diese wirtschaftlich betrieben werden können.
- In Zürich kommt neben der Parkraumbewirtschaftung das sogenannte Fahrtenmodell zur Anwendung, das öffentlich zugängliche Parkplätze an zentralen Orten über die Festlegung einer maximal zulässigen durchschnittlichen Zahl von Ein- und Ausfahrten pro Tag limitiert.
- In Genf wird neben der Parkraumbewirtschaftung eine stark an der Menge der verfügbaren Stellplätze ausgerichtete Steuerung verfolgt, dort ist die Innenstadt weitgehend frei von Stellplätzen im öffentlichen Raum.
- Im Gegensatz zu den zuvor genannten Städten gibt es in München zusätzlich zur Parkraumbewirtschaftung eine explizite Garagenförderung. Seit 2001 wird der Bau von Anwohnergaragen in Form einer Bezuschussung im Ausmaß von 50 % der Baukosten bis zu einer Höhe von max. 18.000 € pro Stellplatz gefördert.

⁵ Generell ist darauf hinzuweisen, dass öffentliche Interventionen in den freien Markt nur dann erfolgen sollen, wenn sie notwendig und gut begründet sind. Im gegenständlichen Fall wird durch die gegebenen Rahmenbedingungen, unter denen das kostenlose (bzw. in parkraumbewirtschafteten Zonen relativ kostengünstige) Dauerparken von privaten Pkw im öffentlichen Straßenraum (der ein knappes Gut darstellt) erlaubt ist, eine derartige Intervention erforderlich.

Im Hinblick auf Wien erscheint es (insbesondere auch unter realpolitischen Gesichtspunkten) als zielführend, die Erreichung der Ziele zum einen im Rahmen des Garagenprogramms über eine zielgerichtete monetäre Förderung des Garagenbaus zu adressieren. Zum anderen ist darauf hinzuweisen, dass auch durch eine generelle Förderung im Sinne von allgemeinen verkehrspolitischen Lenkungsmaßnahmen, die außerhalb des Garagenprogramms stehen, ein entsprechender Beitrag zu leisten ist.⁶ Hierbei zeigen die Beispiele Amsterdam, Zürich und Genf, dass in Wien hinsichtlich der Ausgestaltung der Rahmenbedingungen jedenfalls noch Spielraum für Verbesserungen besteht.

Übersicht Wirkungsmechanismen:



Die vorhergehende Abbildung veranschaulicht die grundlegenden Wirkungsmechanismen im Zusammenhang mit der Erreichung der verkehrspolitischen Ziele. Ein wesentliches Instrument zur Zielerreichung ist die Förderung des privatwirtschaftlichen Garagenbaus. Diese kann einerseits durch eine direkte monetäre Förderung (im Sinne einer Subvention) erfolgen. Andererseits sind (als Voraussetzung für das Funktionieren des Garagenprogramms) allgemeine verkehrspolitische Lenkungsmaßnahmen erforderlich, welche wiederum die Wirtschaftlichkeit der Garagen verbessern und dadurch den Subventionsbedarf reduzieren. Derartige Maßnahmen sind insbesondere:

- Tarifgestaltung für das Parken im Straßenraum (Parkraumbewirtschaftung)
- Reduzierung von Stellplätzen im Straßenraum

⁶ Insbesondere soll hier auch auf die Stellplatzverpflichtung gemäß Wiener Garagengesetz 2008 verwiesen werden, die eine **Mindestanzahl an Pflichtstellplätzen auch für Zielorte** festlegt und damit beispielsweise dem Ansatz des Züricher Fahrtenmodells konträr gegenübersteht.

Strategie des Garagenprogramms 2014:

- Wenn der öffentliche Straßenraum von parkenden Autos entlastet werden soll, müssen Alternativen außerhalb des Straßenraums (in Form von Garagen oder Parkplätzen auf Privatgrund) geschaffen werden.
- Daher gibt es ein **grundsätzliches Bekenntnis zum Garagenbau bzw. zu dessen Förderung**.
- Der Garagenbau bzw. die Garagenförderung soll **zielorientiert und bedarfsorientiert** erfolgen.
- Eine möglichst **effiziente Verwendung der begrenzten Mittel** (unter Berücksichtigung der Relation zwischen Treffsicherheit und damit verbundenem Verwaltungsaufwand) ist sicherzustellen.

3 MASSNAHMEN

Die Maßnahmen, die im Rahmen des Garagenprogramms festgelegt werden, basieren auf der festgelegten Strategie, wobei eine ziel- und bedarfsorientierte Förderung sowie eine effiziente Mittelverwendung im Mittelpunkt stehen. Aus diesen Vorgaben sind die folgenden Fördergrundsätze abzuleiten:

Fördergrundsätze des Garagenprogramms 2014:

1. Förderung (generell) jener Garagen-Stellplätze, die aufgrund ihrer üblichen **Nutzungsmuster** am stärksten **den gesetzten Zielen⁷ dienen**
2. Förderung (generell) in jenen Gebieten, in denen trotz Parkraumbewirtschaftung der größte **Stellplatzbedarf** besteht
3. Förderung (monetär) nur dann, **wenn die gemäß Punkt 1 und 2 angestrebte Realisierung** sonst (unter den jeweiligen Rahmenbedingungen) **nicht stattfinden würde**

Da die Praxis zeigt, dass die überwiegende Zahl der Garagen einen Mischbetrieb in unterschiedlichen Ausprägungen aufweist (sh. Kap. 2.2), ist eine Unterscheidung nach Garagentypen (im Sinne gebräuchlicher Begriffe wie „Kurzparkgaragen“ oder „Wohnsammelgaragen“) nicht zielführend⁸. Vielmehr ist im Hinblick auf eine möglichst hohe Treffsicherheit im Rahmen einer Förderung auf die verschiedenen Nutzungstypen abzustellen.

Daher bewertet die folgende Tabelle für jeden Nutzungstyp die Zielkonformität mit den definierten Zielen des Garagenprogramms sowie die Realisierungschancen ohne Subvention. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, inwieweit unter der Voraussetzung, dass begleitende verkehrspolitische Rahmenbedingungen (Tarife für Parken im Straßenraum, Reduzierung von Stellplätzen im Straßenraum) vorliegen, ein Beitrag zu den definierten Zielen geleistet wird.

⁷ sh. Kapitel 2.4

⁸ In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass ein Mischbetrieb per se die Wirtschaftlichkeit einer Garage erhöht, da beispielsweise Stellplätze für Dauerparker während deren Abwesenheit von Kurzparkern benützt werden können.

	Zielkonformität ⁹			Realisierungschancen ohne monetäre Förderung
	Rückgewinnung des Straßenraums	Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs	Konformität mit Modal Split Zielen	
Parken am Quellort	ja	ja	grundsätzlich neutral	unter derzeitigen Rahmenbedingungen gering
Parken am Zielort	ja	ja	tendenziell negativ , da durch hohe Parkplatzverfügbarkeit am Zielort die Pkw-Benützung attraktiviert werden kann ¹⁰	unter geeigneten Voraussetzungen ¹¹ hoch
Park & Ride Nutzung	ja	ja	teilweise , sofern möglichst quellnahe Standorte gewählt werden ¹²	unter derzeitigen Rahmenbedingungen gering

9 unter der Voraussetzung, dass begleitende verkehrspolitische Rahmenbedingungen (Tarife für Parken im Straßenraum, Reduzierung von Stellplätzen im Straßenraum) gegeben sind

10 Zu bedenken ist insbesondere, dass ein Überangebot an Stellplätzen (Summe im Straßenraum und in Garagen), vor allem an Zielorten, dem Ziel der Reduktion des MIV-Anteils entgegenwirken kann.

11 abhängig von externen Faktoren wie der Menge und dem Preis der Abstellmöglichkeiten im Straßenraum sowie der Attraktivität des Standorts

12 P+R ist aus verkehrspolitischer Sicht ambivalent zu sehen, sie können einerseits zu einer Verbesserung der Intermodalität führen, andererseits jedoch auch einen Beitrag zur Ausdünnung der Flächenerschließung im öffentlichen Verkehr leisten.

Unter Berücksichtigung der aufgezeigten Aspekte sind folgende Erkenntnisse abzuleiten:

- **Garagenstellplätze, die hauptsächlich am Quellort genutzt werden** (dazu gehören insbesondere auch die geläufigen Kategorien „Wohnsammelgaragen“ bzw. „Volksgaragen“) entsprechen sämtlichen Zielen des Garagenprogramms. Sie weisen jedoch einen **hohen Förderbedarf** auf, da unter den derzeitigen Rahmenbedingungen (insbesondere durch das relativ günstige Parkpickerl und den gestützten Dauerparktarif) ein wirtschaftlicher Betrieb praktisch nicht möglich ist. Die Realisierungschancen ohne monetäre Förderung sind deshalb derzeit sehr gering.
- **Garagenstellplätze, die hauptsächlich am Zielort genutzt werden**, entsprechen den Zielen der Rückgewinnung des Straßenraums und der Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs. Mit den übergeordneten Modal Split Zielen (Reduzierung des MIV) kann diese Nutzungsart jedoch am ehesten im Konflikt stehen. Da „Zielgaragen“ mit hohem Kurzparkanteil unter den richtigen Rahmenbedingungen (insbesondere entsprechende Preisgestaltung für das Parken im Straßenraum) eigenwirtschaftlich betrieben werden können, ist vergleichsweise ein **deutlich geringerer monetärer Förderbedarf** gegeben.
- **Stellplätze in P+R-Anlagen**, die insofern einen Sonderfall bilden als es sich um verkehrspolitisch erwünschte Umsteigepunkte zum ÖV handelt, deren Akzeptanz durch einen niedrigen Parktarif erkaufte werden muss, haben einen **hohen monetären Förderbedarf**. P+R weist die geringste Eigenwirtschaftlichkeit auf, die Realisierungschancen ohne Förderung sind derzeit sehr gering.

Zusammenfassung – Förderbedarf nach Nutzungsart:

Nutzungsart	Förderbedarf (monetär)	
	hoch	gering
Garagen mit überwiegender Nutzung am Quellort	x ¹³	
Garagen mit überwiegender Nutzung am Zielort		x ¹⁴
P+R-Anlagen	x ¹⁵	

13 mit Tarifbindung und Begleitmaßnahmen (Oberflächengestaltung)

14 Hier sind unter Berücksichtigung des Preisgefüges zur Förderung auch andere Lenkungsmaßnahmen (z.B. Verteuerung von Kurzparken im Straßenraum, das zu höherer Nachfrage nach Garagenstellplätzen führt) geeignet.

15 mit Tarifbindung und geeigneten Begleitmaßnahmen (Parkraumbewirtschaftung im Umfeld)

Im Hinblick auf eine möglichst hohe Treffsicherheit einer Förderung besteht das wesentliche Kriterium also in einer Unterscheidung zwischen der Nutzung einer Garage am Quellort vs. am Zielort. Für die konkrete Umsetzung dieser Maßnahme im Rahmen eines Förderprogramms ist festzulegen, in welcher Form dieses Kriterium operationalisiert werden kann. Da eine Garage in den meisten Fällen eine Mischnutzung zwischen Parken am Quellort und Parken am Zielort aufweist (was auch wirtschaftlich sinnvoll ist), ist zu überlegen, gewisse Staffelungen einer Förderung in Abhängigkeit der Anteile von Quell- und Zielnutzung vorzusehen. Im Zuge eines Garagenprojekts ist dabei eine Prognose der am geplanten Standort zu erwartenden Nutzergruppen durchzuführen, wobei üblicherweise ein Einzugsbereich von 300 m zu betrachten ist. Gleichzeitig ist festzulegen, in welcher Form und in welchen Abständen diese Angaben zu überprüfen sind.

4 BEURTEILUNGSKRITERIEN

4.1 Bedarfsbezogene Kriterien (räumliche Priorisierung)

Im Hinblick auf eine räumliche Priorisierung nach dem Bedarf an Garagenstellplätzen wurde eine Karte (sh. Anhang) erarbeitet, die das Stadtgebiet flächendeckend in Prioritätszonen für die Subventionierung von Wohnsammelgaragen¹⁶ einteilt:

- | |
|---|
| Zone 1: Hohe Subventionierungspriorität |
| Zone 2: Geringe Subventionierungspriorität |
| Zone 3: Keine Subventionierungspriorität |

Das wesentliche Ziel dieser Karte ist es, Entscheidungsträgern für den Umgang mit Standortvorschlägen für geförderte Garagen ein Instrument zur Verfügung zu stellen, das eine erste Standortbewertung ermöglicht, die auf einheitlichen, objektiven und wissenschaftlichen Kriterien basiert. Die Karte ist jedoch nicht dazu geeignet, eine tiefer gehende, detaillierte Standortuntersuchung bzw. Bedarfsanalyse für ein konkretes Garagenprojekt zu ersetzen. Ebenso wenig werden konkrete, standortspezifische Fragen (wie z.B. betreffend Garagen unter Parkanlagen, auf Privatgrund etc.) behandelt. Die Prioritätszonen stellen eine relative Reihung verschiedener Gebiete zueinander dar, erlauben jedoch keine Quantifizierung des Stellplatzbedarfs in absoluten Zahlen.

Für die Erstellung dieser Zonen-Karte wurde mittels GIS-Analyse eine Gebietstypisierung auf Ebene der Wiener Zählgebiete unter Verwendung von 5 Kriterien bzw. Indikatoren vorgenommen. Die Auswahl dieser Indikatoren ergibt sich zum einen aus einer möglichst großen fachlichen Aussagekraft im Hinblick auf den Bedarf an Garagenstandorten in verschiedenen Stadtgebieten und zum anderen aus der Datenverfügbarkeit. Demzufolge wurden die folgenden Kriterien bzw. Indikatoren ausgewählt:

¹⁶ Die Karte bezieht sich gemäß der auf S. 16 dargestellten Unterscheidung des Förderbedarfs nach Nutzungsart ausdrücklich auf Garagen mit überwiegender Nutzung am Quellort. Nicht anzuwenden ist diese Karte für die Bedarfsermittlung von Garagen mit überwiegender Nutzung am Zielort sowie von P+R Anlagen.

	Kriterium	Indikator	Erläuterung
1	Derzeitiges Stellplatzangebot in Privatgaragen	Baualter: Prozentueller Anteil der vor 1960 errichteten Gebäude	Da keine entsprechenden Daten zum Stellplatzangebot in Privatgaragen vorliegen, wurde als bestmögliche Annäherung der Indikator Baualter verwendet. ¹⁷
2	Derzeitiges Stellplatzangebot in öffentlich-gewerblichen Garagen	Anzahl der verfügbaren Stellplätze in öffentlich-gewerblichen Garagen pro Einwohner	Das Stellplatz-Angebot in öffentlich-gewerblichen Garagen ist datenmäßig gut erfasst und konnte direkt in die räumlichen Analyse (unter Berücksichtigung eines 300 m Einzugsbereichs einbezogen werden (Datenquelle: GARIS)
3	Einwohnerdichte	Einwohner pro m ²	
4	Geschoßflächendichte	Mittlere Netto-Geschoßflächenzahl je Zählgebiet	Netto-Geschoßflächendichte = Bruttogeschoßfläche / Netto-Bauplatzfläche
5	Grünflächendefizit	Grünfläche [m ²] pro Einwohner	Jeweils unter Berücksichtigung des betreffenden Zählgebiets sowie aller benachbarten Zählgebiete

Im Zuge der GIS-Analyse wurden die Wiener Zählgebiete (als räumliche Bezugseinheit) hinsichtlich der 5 Indikatoren jeweils in 5 Klassen kategorisiert, wobei für die einzelnen Klassen wiederum Punkte vergeben wurden. Die Zusammenführung der Indikatoren zu dem in der Karte dargestellten Gesamtwert erfolgte unter Anwendung einer Gewichtung der Indikatoren untereinander. Die nachstehende Tabelle zeigt die Klassifizierung, die Punktevergabe und die Gewichtung, welche der im Anhang befindlichen Karte zugrunde liegen.

¹⁷ Es ist davon auszugehen, dass in Gebäuden, die nach 1960 errichtet wurden, aufgrund der gesetzlichen Stellplatzverpflichtung entsprechende Garagen errichtet wurden. Bei Gebäuden mit einem Baualter vor 1960 kann hingegen angenommen werden, dass überwiegend keine Garagen verfügbar sind.

(1) Baualter: Anteil Gebäude vor 1960 [%]	Klassifizierung	Punkte	Gewichtung
	0 bis 20 %	1	1
	20 bis 40 %	2	
	40 bis 60 %	3	
	60 bis 80 %	4	
	80 bis 100 %	5	
(2) Stellplätze in öffentlich-gewerblichen Garagen pro Einwohner	Klassifizierung	Punkte	Gewichtung
	< 0,5	5	2
	0,5 bis 1,0	4	
	1,0 bis 1,5	3	
	1,5 bis 2	2	
	> 2,0	1	
(3) Einwohnerdichte [EW / m²]	Klassifizierung	Punkte	Gewichtung
	< 50	1	5
	50 bis 100	2	
	100 bis 200	3	
	200 bis 400	4	
	> 400	5	
(4) Netto-Geschoßflächenzahl (BGF / Netto-Bauplatzfläche)	Klassifizierung	Punkte ¹⁸	Gewichtung
	< 3,0	1,875	1
	3,0 bis 5,0	3,125	
	5,0 bis 6,0	3,75	
	6,0 bis 7,0	4,375	
	7,0 bis 8,0	5	
(5) Grünfläche [m²] pro Einwohner	Klassifizierung	Punkte	Gewichtung
	< 50	5	3
	50 bis 100	4	
	100 bis 250	3	
	250 bis 1.000	2	
	> 1.000	1	

Die Summe der gewichteten Punkte ergibt den Gesamtwert pro Zählgebiet. Anhand dieser Werte erfolgte die Reihung und Einteilung in die in der Karte dargestellten Gebiete. Grundsätzlich gliedert sich die Karte in 3 Kategorien, womit eine aus strategischer Sicht sinnvolle Differenzierung gegeben ist. Zusätzlich werden in den Zonen 1 und 2 jeweils zwei Subkategorien unterschieden. Diese Subkategorien ermöglichen bei Bedarf eine feinere Differenzierung (höhere und niedrigere Priorität innerhalb einer Zone).

¹⁸ Punktevergabe erfolgte entsprechend den Klassenobergrenzen
(z.B. 8,0 = 5 Punkte; 7,0 = 7*5/8 = 4,375; 6,0 = 6*5/8 = 3,75 etc.)

4.2 Technische und ausstattungsbezogene Kriterien

Das Garagenprogramm soll keine Festlegungen hinsichtlich technischer und ausstattungsbezogener Merkmale von Garagen vorgeben. Die relevanten technischen bzw. baulichen Aspekte, die ein Garagenprojekt zu berücksichtigen hat, sind den entsprechenden RVS 03.07.31-33¹⁹, dem Buch „Parkhäuser – Garagen“²⁰, den OIB-Richtlinien²¹, sowie der Wiener Bauordnung²² zu entnehmen.

Es wird angeregt, dass im Zuge von Garagenprojekten künftig verstärkt innovative und multimodal ausgerichtete Ausstattungsmerkmale (z.B. ÖV-Anbindung, E-Mobilität, Car-sharing, Fahrrad-Garagen, Einbindung in Verkehrsleitsysteme und Apps etc.) in die Überlegungen einfließen (Schlagwort „Garage der Zukunft“ bzw. „Garage als multimodales Mobilitätszentrum“). Diesbezüglich sollen jedoch keine konkreten Anforderungen oder Förderkriterien festgelegt werden, da ein Garagenerrichter bzw. -betreiber im Einzelfall entscheiden und auf Kundenanforderungen sowie wirtschaftliche Überlegungen Bedacht nehmen muss.

19 Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (2009): RVS 03.07.31: Vorplanung zu Garagenstandorten, Entwurf 03.2009, Wien

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (2009): RVS 03.07.32: Entwurfsgrundlagen für Garagen, Entwurf 03.2009, Wien

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (2009): RVS 03.07.33: Technische Garagenausstattung, Entwurf 03.2009, Wien

20 A. Pech, G. Warmuth, K. Jens, J. Zeininger (2009): Parkhäuser – Garagen: Grundlagen, Planung, Betrieb, 2. Auflage 2009, Springer-Verlag, Wien

21 Österreichisches Institut für Bautechnik (2007): OIB-Richtlinie 2.2: Brandschutz bei Garagen, überdachten Stellplätzen und Parkdecks, OIB-300.2-009/07, Wien

Österreichisches Institut für Bautechnik (2007): OIB-Richtlinie 4: Nutzungssicherheit und Barrierefreiheit, OIB-300.4-012/07, Wien

22 Bauordnung für Wien: LGBl. Nr. 24/2008

5 PROZESSABLAUF UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

5.1 Genereller Prozessablauf für Garagenprojekte

Im Zuge des Garagenprogramms wird ein generelles Schema der Prozess- und Ablauforganisation für die Planung bzw. Durchführung von Garagenprojekten dargestellt (sh. Anhang).

5.2 Öffentlichkeitsarbeit und Monitoring

Generell wird bezüglich des Prozesses der Bürgerbeteiligung auf den STEP bzw. das Handbuch Partizipation, das flexibel verschiedene Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung vorsieht, verwiesen. Während bei Garagenprojekten auf öffentlichem Grund eine Befragung der Bevölkerung vorzusehen ist, soll bei Projekten auf Privatgrund lediglich eine Information der Bevölkerung stattfinden.

Für ein laufendes Monitoring des Garagenprogramms soll eine entsprechende Steuerungsgruppe mit regelmäßigen Arbeitstreffen (ca. 1-2 mal pro Jahr) eingerichtet werden.

ANHANG

- Ergebniskarte Prioritätszonen
- Flowchart Ablauforganisation