

Entscheidungsgrundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien

Zusatzuntersuchung - Parkraumbewirtschaftungszone „Diskussionsstand Bezirke“

März 2012

Im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -
Stadtentwicklung und Stadtplanung

ZIS+P Verkehrsplanung
Sammer&Partner ZT GmbH

Leonhardstraße 12
8010 Graz
Tel.: (0316) 38-20-21

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

Auftraggeber und Projektleitung:

R. Riedel, DI

Verfasser:

G. Sammer, o. Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.
G. Röschel, DI Dr.
C. Gruber, DI.
G. Sammer, Mag.



ZIS+P
VERKEHRSPLANUNG

Inhaltsverzeichnis

1. Problemstellung.....	3
2. Systemabgrenzung und Projektmanagement.....	3
2.1. Systemgrenzen	3
3. Bestandsanalyse (Parkraumerhebung, Stichprobenerhebung)	5
3.1. Parkraumerhebung	5
3.2. Ergebnisse Parkraumanalyse für das gesamte Untersuchungsgebiet (Modellrechnung).....	13
4. Abschätzung der Parkraumauslastung der zusätzlichen Bewirtschaftungsgebiete	17
4.1. Neue Variante der Grenzlinie „Diskussionsstand Bezirke“	17
4.2. Parkraumauslastung der mitwirkenden Bezirke der neuen Parkraumbewirtschaftungsvariante „Diskussionsstand Bezirke“	20
5. Schlussfolgerung	29
6. Anhang	31
6.1. Bezirksergebnis der Stichprobenerhebung.....	31
6.2. Parkraumauslastung des erweiterten Untersuchungsgebiets.....	32
6.3. Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen bei einer Umsetzung der definierten Grenze der Parkraumbewirtschaftung.....	34
6.4. Bezirksergebnisse – 10. Bezirk.....	37
6.5. Bezirksergebnisse – 12. Bezirk.....	40
6.6. Bezirksergebnisse – 14. Bezirk.....	43
6.7. Bezirksergebnisse – 15. Bezirk.....	46
6.8. Bezirksergebnisse – 16. Bezirk.....	49
6.9. Bezirksergebnisse – 17. Bezirk.....	52
6.10. Bezirksergebnisse – 18. Bezirk.....	55

1. Problemstellung

Aufbauend auf der „Studie zur Erstellung von Grundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, Jänner 2012“ sind von Seiten der Bezirke Änderungsvorschläge ausgearbeitet worden. Diese wurden zusammengefasst und liegen in Form eines neuen Grenzlinienvorschlages der Parkraumbewirtschaftung vor (Diskussionsstand Bezirke, Februar 2012). Gegenstand dieser Untersuchung ist es, die verkehrlichen Auswirkungen (Auslastung, etc.) bzw. den Unterschied zur Grenzlinie „Hauptvorschlag“ zu ermitteln und aufzuzeigen. Als Vorgabe wurde die Gültigkeitsdauer (9:00 bis 22:00 Uhr), die Parkdauer von 2 Stunden von der bestehenden Bewirtschaftungszone (1. bis 9. sowie 20. Bezirk) übernommen. Die Parkbewirtschaftungszone „Diskussionsstand Bezirke“ in den Bezirken 10., 12., 16., 17. und 18. ist gegenüber dem „Hauptvorschlag“ deutlich ausgeweitet worden. Diese Erweiterung umfasst auch eine räumliche Ausdehnung entlang von Straßenbahn- bzw. Buslinien (Linie 41, 43, 67). Im 14. Bezirk ist die Parkraumbewirtschaftungszone in Relation zum „Hauptvorschlag“ deutlich kleiner. Im 15. Bezirk sollen jene Gebiete, die noch keine flächige Parkraumbewirtschaftung haben, in die neue Bewirtschaftungszone integriert werden. Die bestehende Zone im 15. Bezirk bzw. dessen Rahmenbedingungen (Gültigkeitszeit, Bewirtschaftung abends inkl. der Wochenenden, etc.) soll aufrecht bleiben. Die Bezirke 11, 13 und 19 sowie die Inselgebiete im 21., 22. und 23. Bezirk sind in dem vorliegenden Grenzvorschlag „Diskussionsstand Bezirke“ nicht enthalten. Durch die teilweise größere Ausdehnung der vorgeschlagenen Parkraumbewirtschaftungszone bei der Variante „Diskussionsstand Bezirke“ wurde das gesamte Untersuchungsgebiet erweitert, zusätzliche Erhebungen in den Stadtrandbereichen durchgeführt sowie das Modell adaptiert und an die neuen Rahmenbedingungen angepasst.

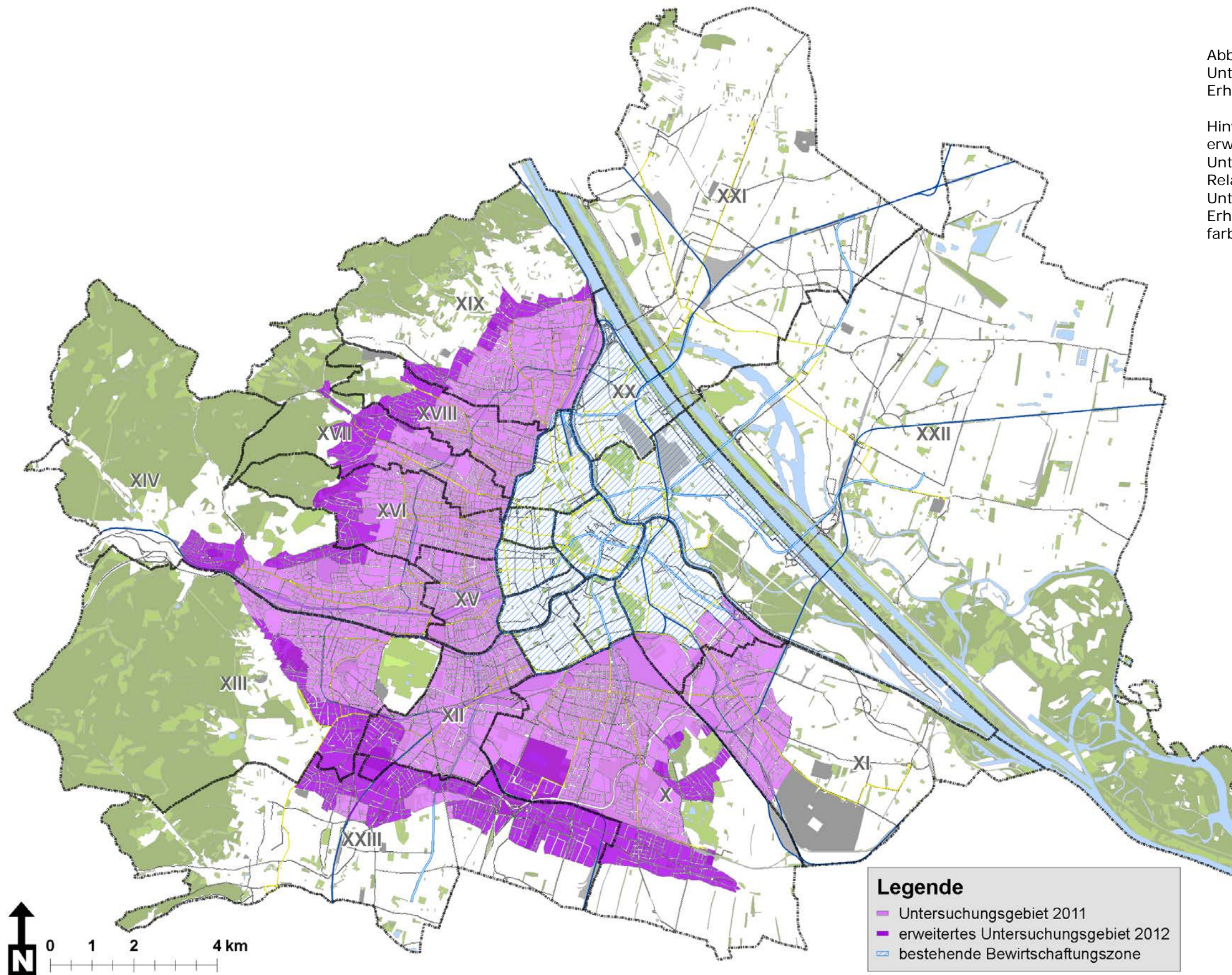
2. Systemabgrenzung und Projektmanagement

2.1. Systemgrenzen

- Räumliche Systemgrenze**
 Die engere Systemgrenze wird durch die zusätzlichen Gebiete des neuen Grenzvorschlages „Diskussionsstand Bezirke“ definiert. Die weitere räumliche Systemgrenze geht über die definierten Grenzlinien hinaus, um auch Verlagerungswirkungen aufzeigen zu können. Dieser Bereich ist als Untersuchungsgebiet definiert und wurde an die neuen Vorgaben angepasst und in den Stadtrandbereichen der Bezirke 10, 12, 14, 16, 17 und 18 erweitert. Diese Erweiterung ist in Abbildung 2.1-1 farblich gekennzeichnet ausgewiesen. Die Inselzonen im Bereich der ÖV-Haltestellen der Bezirke 21, 22 und 23 sind in dem vorliegenden Vorschlag für die Grenzlinie „Diskussionsstand Bezirke“ nicht mehr enthalten und daher auch nicht mehr Teil des Untersuchungsgebietes (siehe Abbildung 2.1-1).
- Zeitliche Systemgrenze**
 Die Systemgrenze bezieht sich auf das Parkraumangebot und die Parkraumnachfrage eines Werktags im Juni 2011 sowie im Februar 2012 (Ergänzungserhebung).

Abbildung 2.1-1:
Untersuchungsgebiet,
Erhebungsstand 2012

Hinweis: Die Gebiete des erweiterten Untersuchungsgebietes in Relation zum Untersuchungsgebiet, Erhebungsstand 2011 sind farblich dunkler ausgewiesen.



Legende

- Untersuchungsgebiet 2011
- erweitertes Untersuchungsgebiet 2012
- bestehende Bewirtschaftungszone

3. Bestandsanalyse (Parkraumerhebung, Stichprobenerhebung)

Aufbauend auf die im Jahr 2011 erhobene Grundstichprobe wurde für die neuen Gebiete des Untersuchungsgebiets eine ergänzende Parkraumerhebung für einen durchschnittlichen Werktag im Zeitraum von 9 bis 11 Uhr (vormittags) und 20 bis 22 Uhr (abends) durchgeführt. Zusätzlich wurde im Bereich von drei Straßenbahnhaltestellen eine vertiefte Erhebung in den Zeiträumen 6:30 bis. 10:30 Uhr, 14:00 bis 17:00 Uhr und 20:00 bis 22:00 Uhr (werktags) durchgeführt. Für diese Stichprobe wurde eine Erhebung der Auto-Kennzeichen durchgeführt, um zusätzliche Informationen, wie Stellplatzwechsel, mittlere Parkdauer etc. zu erhalten. Die ergänzende Erhebung wurde außerhalb der Ferienzeit am Dienstag dem 14. Februar, Mittwoch dem 15. Februar 2012 und Donnerstag den 16. Februar 2012 durchgeführt.

3.1. Parkraumerhebung

Zusätzlich zu den Parkraumerhebungen im Frühjahr 2011 wurden im Februar 2012 ca. 4.800 Stellplätze (siehe Tabelle 3.1-1) erhoben. Dies entspricht für das Untersuchungsgebiet der Bezirke 10. bis 19. einer Erweiterung der Stichprobe um ca. +27% gegenüber der Stichprobe aus dem Jahr 2011 (siehe Tabelle 3.1-2). Für diese neuen Gebiete wurde die ungewichtete Parkraumauslastung am Vormittag (im Zeitraum 9:00 bis 11 Uhr) sowie am Abend (20:00 bis 22:00 Uhr) ermittelt. Die Ergebnisse der Parkraumauslastung der ungewichteten Stichprobe (Erhebung 2011 und 2012) der Dauerstellplätze und Kurzparkplätze sind im Anhang als Bezirksübersicht für die Bezirke 10., 12., 14., 16., 17. und 18. dargestellt (siehe Anhang, Kapitel 6.3 bis 6.9). Bei der Erhebung der neuen Gebiete zeigte sich, dass ein Großteil des vorhandenen Parkraumangebotes Dauerstellplätze (ca. 4.700) sind. In Summe wurden bei der Erhebung 2012 bedingt durch die Siedlungsstruktur nur ca. 13 Kurzparkplätze erhoben. Eine explizite Auswertung der Kurzparkplätze für die neuen Erhebungsgebiete ist auf Grund dieser geringen Anzahl nicht sinnvoll.

Tabelle 3.1-1: Untersuchtes Stellplatzangebot (werktags 9 bis 11 Uhr, Basis: Erhebungsblöcke der Stichprobe 2012, Quelle: ZIS+P)

	Dauerparkplätze	Kurzparkplätze	Kurzparkplätze (Zone 15, abends gebührenpflichtig)	Ladezone zeitlich beschränkt	zeitlich beschränkte Park- und Halteverbotsstellplätze	sonstige Stellplätze (Bus, Behinderten etc.)	Summe Untersuchungsgebiet	mögliche Stellplätze, temporäre Baustelle
	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E
10. Bezirk	958	5	0	9	5	1	978	0
12. Bezirk	681	3	0	6	0	2	692	0
14. Bezirk	474	0	0	6	11	0	491	6
16. Bezirk	525	0	0	0	1	2	528	3
17. Bezirk	1.200	5	0	0	11	2	1.218	0
18. Bezirk	848	0	0	3	9	1	861	0
Summe	4.686	13	0	24	37	8	4.768	9

Tabelle 3.1-2: Untersuchtes Stellplatzangebot (werktags 9 bis 11 Uhr, Basis: Erhebungsblöcke der Stichprobe 2011, Quelle: ZIS+P)

	Dauerparkplätze	Kurzparkplätze	Kurzparkplätze (Zone 15, abends gebührenpflichtig)	Ladezone zeitlich beschränkt	zeitlich beschränkte Park- und Halteverbotsstellplätze	sonstige Stellplätze (Bus, Behinderten etc.)	Summe Untersuchungsgebiet	mögliche Stellplätze, temporäre Baustelle
	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E	PKW-E
10. Bezirk	2.003	32	0	17	10	17	2.079	9
11. Bezirk	1.586	10	0	37	17	11	1.661	13
12. Bezirk	2.063	58	0	29	28	15	2.193	15
13. Bezirk	1.457	36	0	11	24	4	1.532	4
14. Bezirk	2.085	44	0	26	19	3	2.177	40
15. Bezirk	553	114	815	66	62	7	1.617	27
16. Bezirk	1.913	114	0	46	62	21	2.156	38
17. Bezirk	947	109	0	37	12	33	1.138	34
18. Bezirk	1.632	46	0	39	10	23	1.750	14
19. Bezirk	1.561	54	0	21	11	10	1.657	43
Summe	15.800	617	815	329	255	144	17.960	237

Falschparker (lt. StVO)

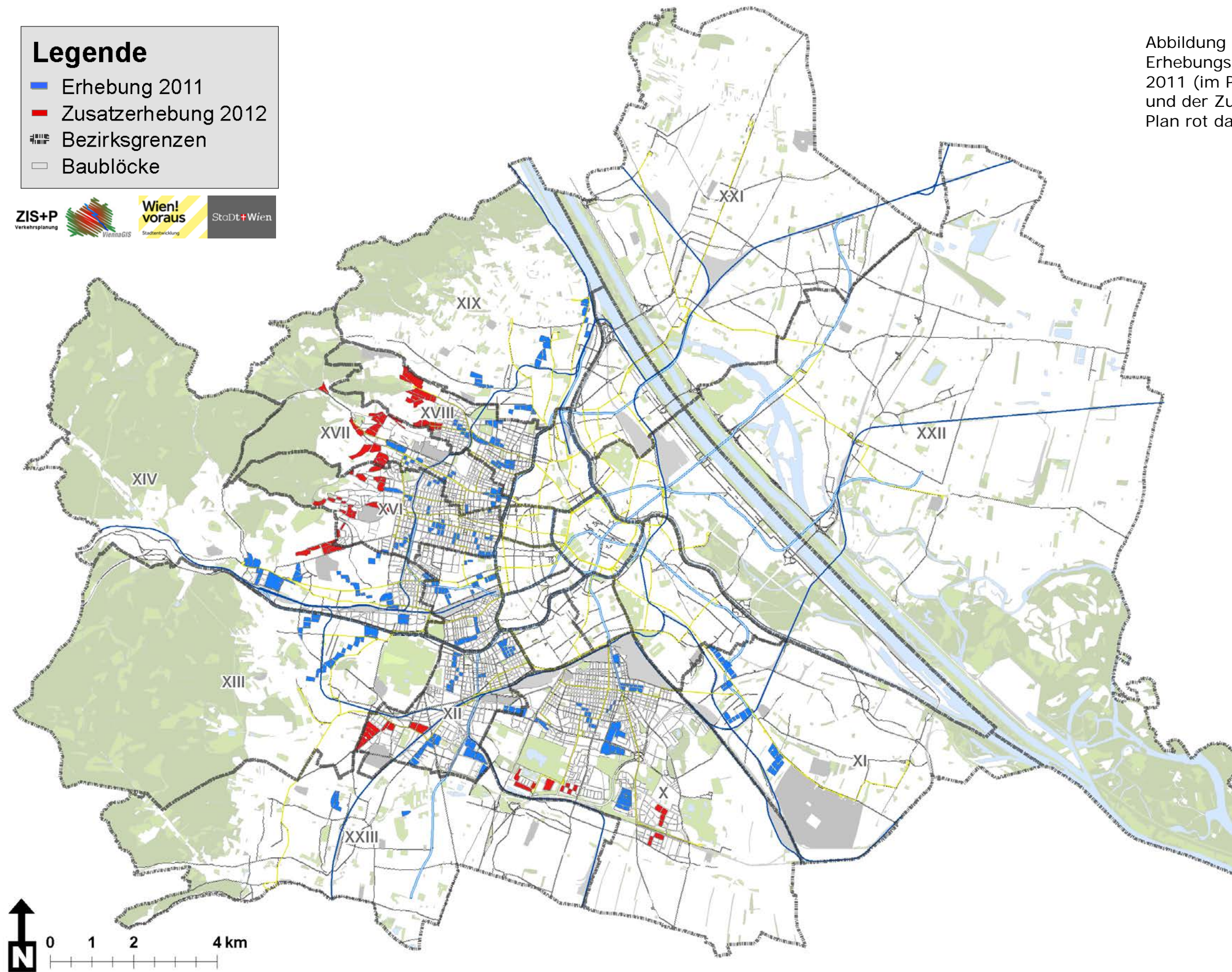
Bei den Parkraumerhebungen wurden auch Falschparker lt. StVO erhoben. Die dargestellte Anzahl der Falschparker setzt sich zusammen aus jenen Fahrzeugen die illegal im Straßenraum (Einfahrten, Gehsteigen, Baustellen etc.), Halteverbotszonen etc. abgestellt wurden. Fahrzeuge, die in zeitlich beschränkten Halteverbotszonen geparkt haben, wurden nur innerhalb des jeweiligen Gültigkeitszeitraums als Falschparker gewertet. Nicht in den Falschparkern enthalten sind jene Parkraumnutzer, die auf den Kurzparkplätzen (inkl. bestehende Parkbewirtschaftungszone) ohne gültige Parkkarte, Parkschein etc. gestanden sind. Bei der Erhebung 2012 wurden am Vormittag ca. 12 zusätzliche Falschparker und am Abend ca. 9 zusätzliche Falschparker erhoben. Bezogen auf das gesamte Stellplatzangebot (ca. 4.800) der zusätzlich erhobenen Gebiete entspricht dies einem Anteil von weniger als 1%. Für das gesamte Untersuchungsgebiet bedeutet dies, dass sich durch die Ausweitung des Untersuchungsgebietes der Anteil der Falschparker auf Grund des geringeren Parkdrucks am Vormittag von 3,6% auf 3,2% und am Abend von 2,2% auf 2,1% verringert (siehe Anhang, Abbildung 6.1-3).

Bei der Zusatzerhebung (2012) wurde in den Stadtrandbereichen (Wilhelminenberg, Schafberg etc.) versucht, auch jene Falschparker zu identifizieren, die aufgrund von zu geringen Fahrbahnbreiten nicht legal in diesen neu erhobenen Gebieten parken. Das Ergebnis zeigt, dass derzeit ca. 8 bis 10% des aktiv genutzten Parkraums laut StVO auf Grund der zu geringen Fahrbahnbreiten nicht legal genutzt werden dürfte (sofern diese nicht markiert sind). Für die Abschätzung der Modellparameter für die Stadtrandbereiche wurde für diese Bereiche daher das Parkraumangebot um diesen Faktor reduziert. Dadurch ergibt sich in manchen Gebieten eine Parkraumauslastung, die z.T. deutlich höher ist als die subjektive Wahrnehmung der Bevölkerung ist.

- Legende**
- Erhebung 2011
 - Zusatzerhebung 2012
 - Bezirksgrenzen
 - Baublöcke



Abbildung 3.1-1:
Erhebungsblöcke der Erhebung
2011 (im Plan blau dargestellt)
und der Zusatzerhebung 2012 (im
Plan rot dargestellt)



Parkraumauslastung der Stichprobe (2012), ungewichtet

Für die zusätzlich erhobenen Gebiete wurde die relevante Stellplatzauslastung der Dauerstellplätze ermittelt. Die Untersuchungsgebiete (Baublöcke) wurden so gewählt, dass diese ergänzende Inputdaten für die Stadtrangebiete liefern. Diese neuen Erhebungsgebiete sind in Abbildung 3.1-1 planlich dargestellt. Das Ergebnis der Stichprobenerhebung (ungewichtet) zeigt, dass die neuen Gebiete relativ gering ausgelastet sind. Am Vormittag sind die Gebiete im 10., 12., und 18. Bezirk über 50% ausgelastet. Im 14., 16. und 17. Bezirk liegt diese unter 50%. Am Abend sind die Erhebungsgebiete im 10., 12. und 18. Bezirk mit ca. 80 bis 90% relativ hoch ausgelastet. Die Erhebungsgebiete im 14. (im Bereich Baumgartnerhöhe) sowie im 16. Bezirk (Bereich Wilhelminenberg) sind mit ca. 40% bis 50% relativ gering ausgelastet.

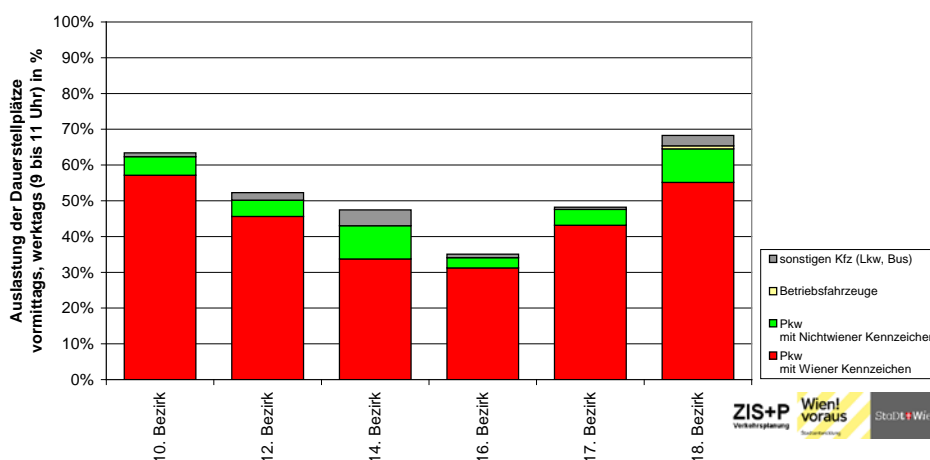


Abbildung 3.1-2: Auslastung der Dauerstellplätze der zusätzlichen Stichprobe 2012 an einem Werktag, vormittags (9 bis 11 Uhr, Basis: Erhebungsblöcke, Stichprobe 2012, ungewichtet, Quelle: ZIS+P)

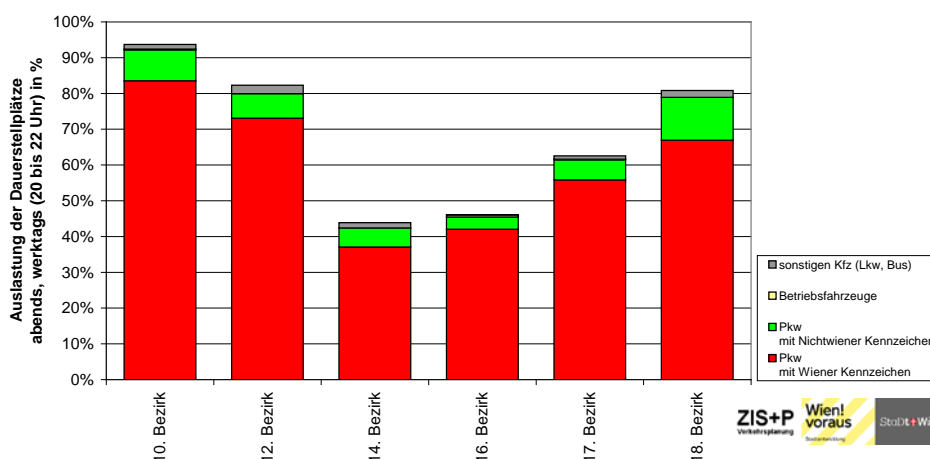


Abbildung 3.1-3: Auslastung der Dauerstellplätze der zusätzlichen Stichprobe 2012 an einem Werktag, abends (20 bis 22 Uhr, Basis: Erhebungsblöcke, Stichprobe 2012, ungewichtet, Quelle: ZIS+P)

Zusätzlich zur Parkraumauslastung wurde in den neuen Erhebungsgebieten für drei definierte Gebiete eine vertiefte Erhebung (Nummerntafelerhebung) im Umfeld einer Haltestelle der Straßenbahnlinien 41 und 43 sowie der Buslinie 48A in den Zeiten von 6:30 bis 10:30 Uhr, 14:00 bis 17:00 Uhr und 20:00 bis 22 Uhr durchgeführt. Alle 30 Minuten wurden die Kennzeichen der parkenden KFZ notiert und ausgewertet. Als Ergebnis stehen zusätzlich wichtige Daten für die Parkraumnachfrage und die Identifizierung von Tageseinpender im Umfeld von ÖV-Haltestellen (z.B. der Straßenbahnlinie 43) zur Verfügung. Im Gegensatz zu der Nummerntafelerhebung im Jahr 2011 wurden die Untersuchungszeiten geändert, um zusätzliche Informationen zum Parkverhalten zu erhalten. Wichtig dabei war zu welchem Zeitpunkt die Parkraumnutzer am Morgen sein Kfz abstellt. Zusätzlich wurden die Langzeitparker (>24h), Tageseinpender, Tagesauspender bzw. Bewohner, die länger als ca. 6 Stundennicht im Umfeld ihres Wohnortes parken sowie Kurzzeitparkern (<2 Stunden) identifiziert.

Straßenbahnlinie 41, Haltestelle Pötzleinsdorf

Im Umfeld der Straßenbahnlinie 41 Haltestelle Pötzleinsdorf zeigt sich, dass der Tageseinpenderanteil mit ca. 6% relativ gering ist. 43% der Parkvorgänge können den Bewohnern zugeordnet werden, die im Laufe des Vormittags den Stellplatz verlassen. Der Anteil der Kurzparker liegt bei ca. 19%. Im Umfeld dieser Haltestelle liegt die Morgenspitze der Ankünfte im Zeitraum von 8:00 bis 8:30 Uhr.

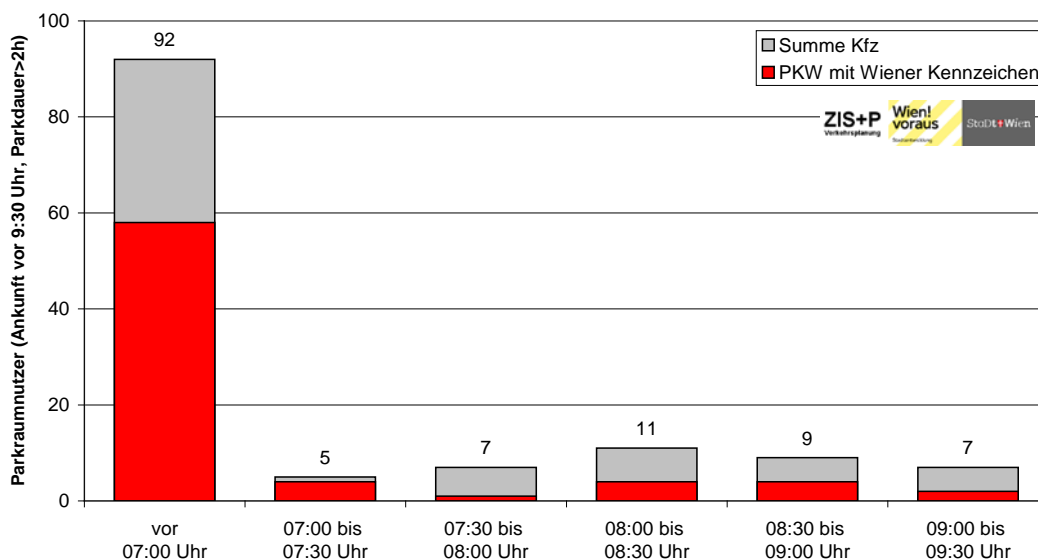


Abbildung 3.1-4: Ankunftszeit der Parkraumnutzer (>2 Stunden) im Zeitraum 6:30 bis 9:30 im Umfeld der Straßenbahnlinie 41, Haltestelle Pötzleinsdorf (Basis: Vertiefte Erhebungsblöcke der Stichprobe 2012, ungewichtet, Quelle: ZIS+P)

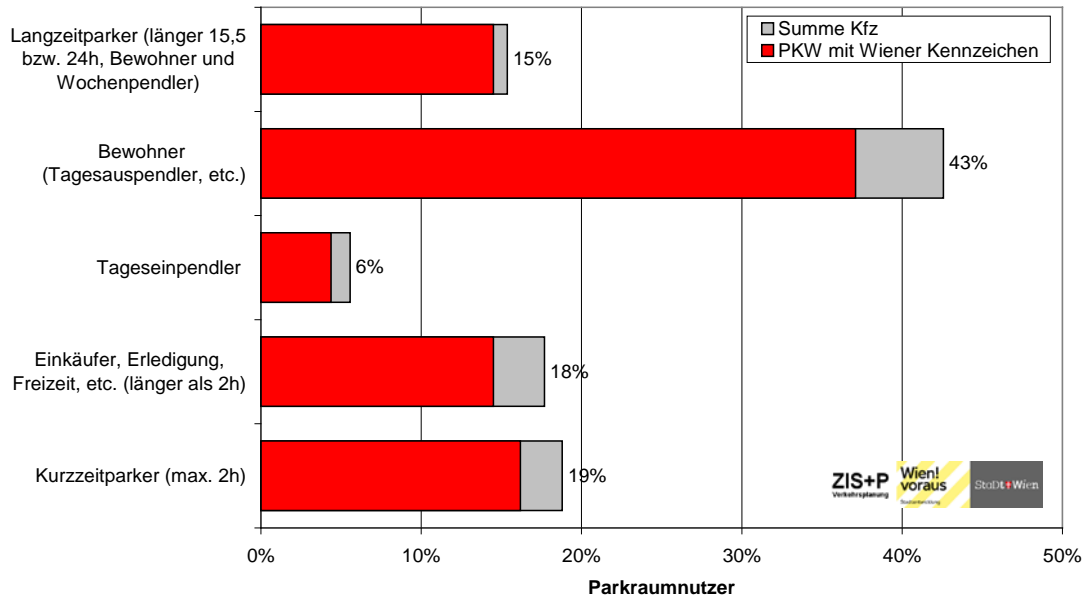


Abbildung 3.1-5: Parkraumnutzung im Umfeld der Straßenbahnlinie 41, Haltestelle Pötzleinsdorf (Basis: Vertiefte Erhebungsblöcke der Stichprobe 2012, ungewichtet, Quelle: ZIS+P)

Straßenbahnlinie 43, Haltestelle Neuwaldegg

Bei der Untersuchung des Umfeldes der Haltestelle Straßenbahnlinie 43 fällt der relativ hohe Anteil an Kurzparkern (ca. 32%) auf. Der Anteil der Bewohner liegt bei ca. 31%, jener der Tageseinpendler bei ca. 5%. Der Anteil jener, die zwar länger als 2 Stunden, aber außerhalb des normalen Zeitrahmens von Bewohnern bzw. Pendlern geparkt haben, wird mit ca. 19% abgeschätzt. Im Umfeld dieser Haltestelle liegt die Morgenspitze der Ankünfte im Zeitraum von 7:00 bis 7:30 Uhr.

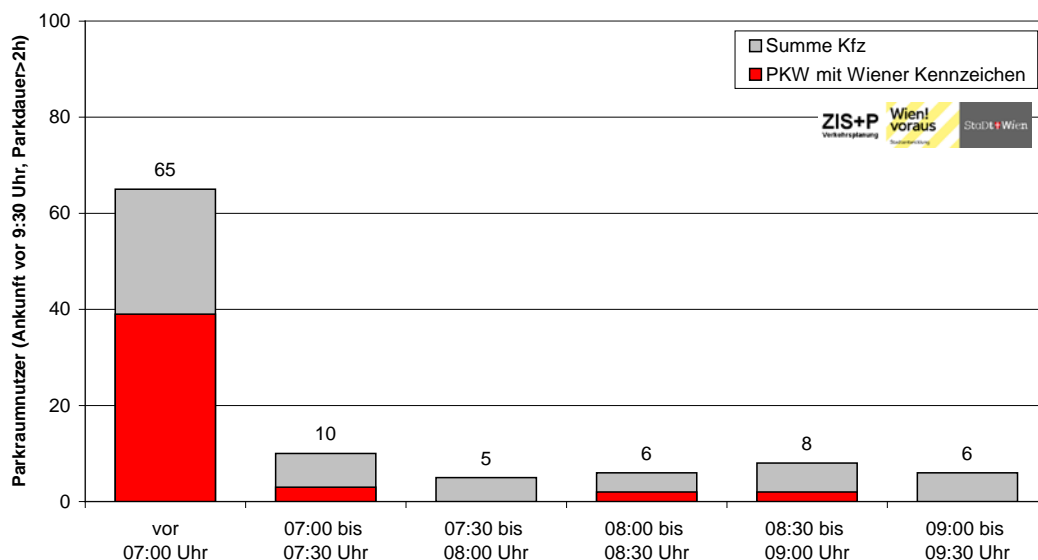


Abbildung 3.1-6: Ankunftszeit der Parkraumnutzer (>2 Stunden) im Zeitraum 6:30 bis 9:30 im Umfeld der Straßenbahnlinie 43, Haltestelle Neuwaldegg (Basis: Vertiefte Erhebungsblöcke der Stichprobe 2012, ungewichtet, Quelle: ZIS+P)

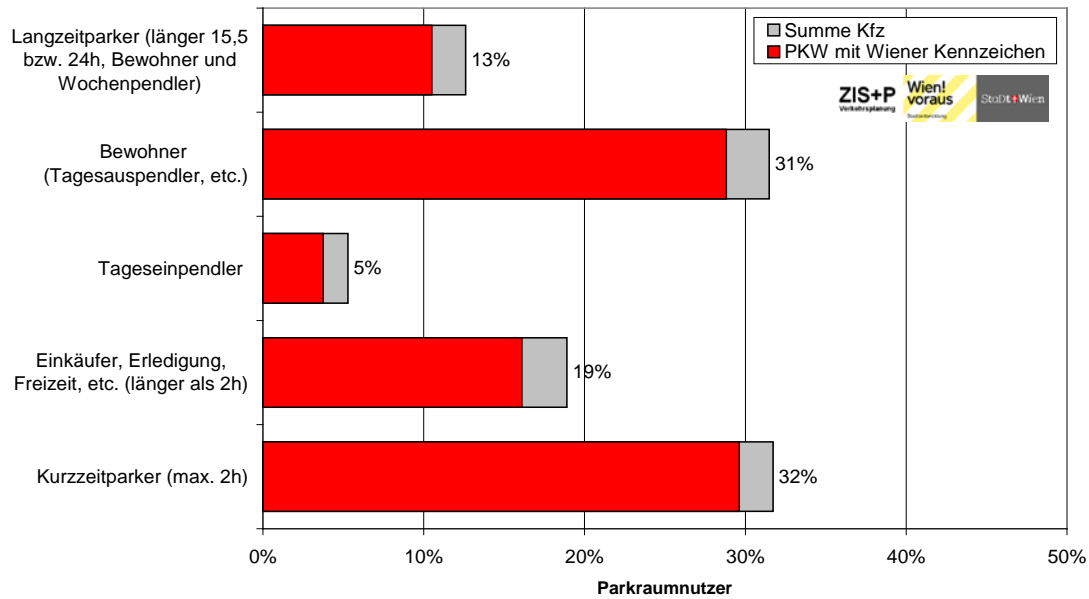


Abbildung 3.1-7: Parkraumnutzung im Umfeld der Straßenbahnlinie 43, Haltestelle Neuwaldegg (Basis: Vertiefte Erhebungsblöcke der Stichprobe 2012, ungewichtet, Quelle: ZIS+P)

Buslinie 48A, Haltestelle Baumgartnerhöhe

Im Umfeld dieser Haltestelle liegt das Sozialmedizinisches Zentrum Baumgartner Höhe (Otto Wagner Spital), wodurch der Hauptanteil der Parkbewegungen durch Besucher, aber auch von Tageseinpendlern (zum Teil Beschäftigte der Baumgartner Höhe) erfolgt. Als Anteil für die Kurzzeitparknachfrage konnten ca. 22% (< 2 Stunden) bzw. 47% (über 2 bis 6 Stunden) aller Parkvorgänge identifiziert werden. Den Tageseinpendlern konnten ca. 16% der Parkvorgänge zugewiesen werden. Auffallend gering war der geringe Anteil an Dauerparkern (Parkdauer > 15,5 bzw. 24 Stunden). Im Umfeld dieser Haltestelle liegt die Morgenspitze im Zeitraum von 8:00 bis 8:30 Uhr.

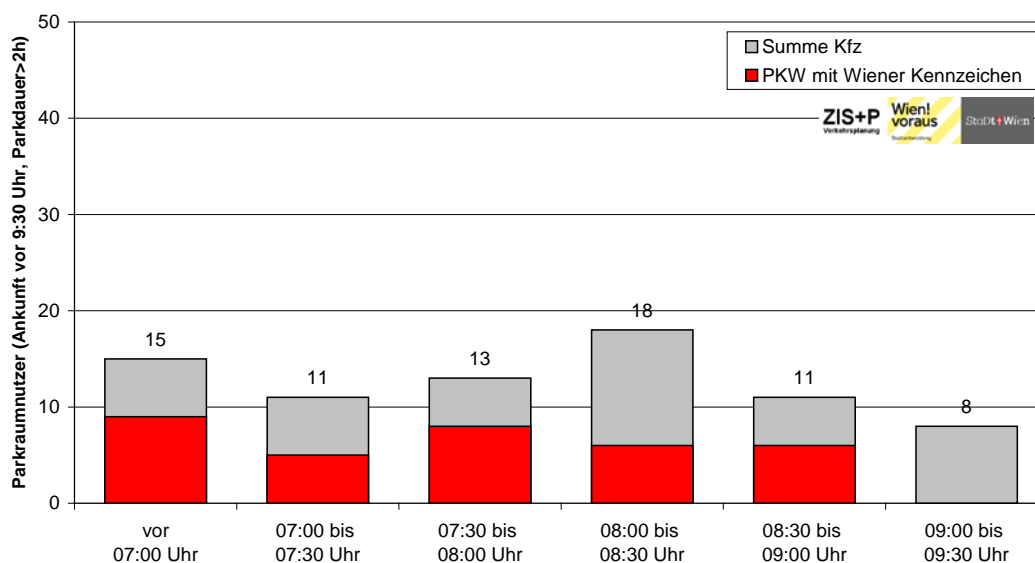


Abbildung 3.1-8: Ankunftszeit der Parkraumnutzer (>2 Stunden) im Zeitraum 6:30 bis 9:30 im Umfeld der Buslinie 48A, Haltestelle Baumgartnerhöhe (Basis: Vertiefte Erhebungsblöcke der Stichprobe 2012, ungewichtet, Quelle: ZIS+P)

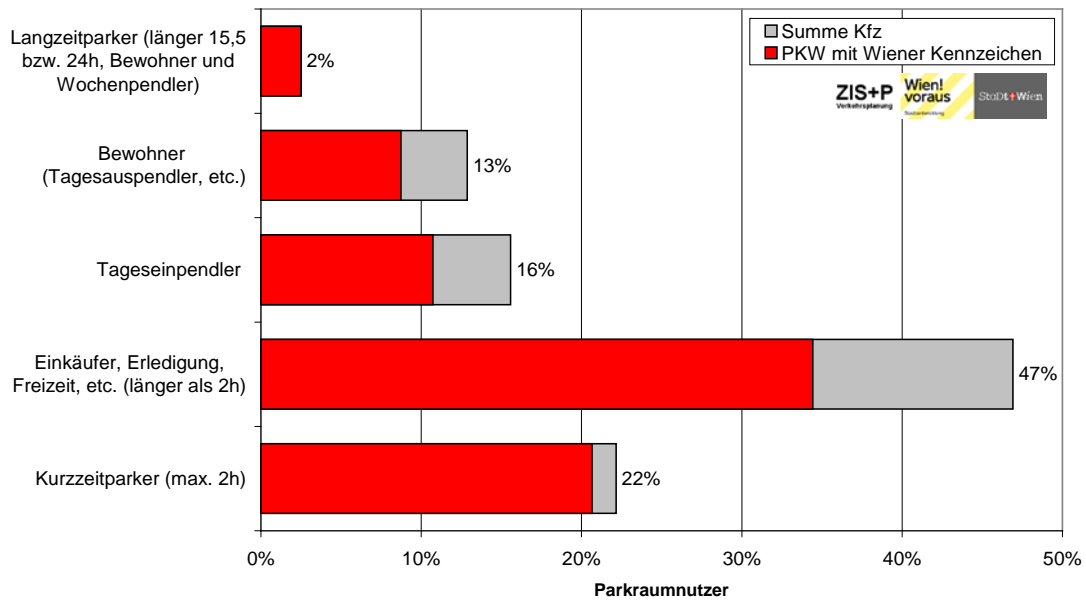


Abbildung 3.1-9: Parkraumnutzung im Umfeld der Buslinie 48A, Haltestelle Baumgartnerhöhe (Basis: Vertiefte Erhebungsblöcke der Stichprobe 2012, ungewichtet, Quelle: ZIS+P)

3.2. Ergebnisse Parkraumanalyse für das gesamte Untersuchungsgebiet (Modellrechnung)

In den folgenden Graphiken und Tabellen sind die Ergebnisse der Parkraumanalyse für das Untersuchungsgebiet Stand 2012 dargestellt. Im Anhang ist die Parkraumauslastung (Hochrechnung) zusätzlich getrennt für die Bezirke 10, 12, 14, 16, 17 und 18 planlich dargestellt. Durch die Erweiterung des Untersuchungsgebietes und die zusätzlichen Erhebungen konnte für die Stadtrandbereiche die Qualität der Hochrechnung weiter verbessert werden. Dies hat zur Folge, dass es in den Randzonen zu Verschiebungen der Auslastung gegenüber der Hochrechnung, basierend auf den Erhebungen 2011, kommen kann. In der Tabelle 3.2-1 sind das hochgerechnete Stellplatzangebot und die Stellplatznachfrage des Untersuchungsgebietes 2012 ausgewiesen. Das Untersuchungsgebiet Stand 2012 für die Bezirke 10 bis 19 umfasst in Summe ca. 230.000 Stellplätze (hochgerechnet, gewichtet). Dies ist gegenüber 2011 eine Erweiterung von ca. 30.000 Stellplätzen. Bei der Hochrechnung wurde auch die Reduktion des Parkraumangebotes auf Grund der z.T. zu geringen Fahrbahnbreiten mit einem Abminderungsfaktor in den Stadtrandgebieten (Einfamilienhäuser, engere Wege, etc.) miteinbezogen. Dadurch erhöht sich in diesen Gebieten die Auslastung gegenüber jener der ungewichteten Stichproben geringfügig.

Tabelle 3.2-1: Hochgerechnetes Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage (Modellrechnung) der Dauerstellplätze und Kurzparkplätze im Untersuchungsgebiet Stand 2012, getrennt nach Bezirken 10 bis 19 (Quelle: ZIS+P)

	Parkraumangebot			Parkraumnachfrage			Parkraumauslastung		
	Dauerstellplätze		Kurz-parkplätze	Dauerstellplätze		Kurz-parkplätze	Dauerstellplätze		Kurz-parkplätze
	vormittags	abends	vormittags	vormittags	abends	vormittags	vormittags	abends	vormittags
10.Bezirk	52.100	53.600	700	41.500	46.200	400	79%	86%	61%
11.Bezirk	17.300	17.800	200	13.300	15.200	100	77%	85%	60%
12.Bezirk	27.200	28.000	400	21.900	23.900	200	81%	86%	59%
13.Bezirk	19.100	19.600	200	13.600	14.300	100	71%	73%	65%
14.Bezirk	22.100	22.700	300	16.500	18.000	200	74%	79%	56%
15.Bezirk	14.000	8.400	600	11.800	7.600	300	84%	90%	59%
16.Bezirk	21.300	22.000	600	17.500	19.200	300	82%	87%	63%
17.Bezirk	13.800	14.300	300	10.600	11.700	200	77%	82%	57%
18.Bezirk	14.400	14.800	200	11.700	12.400	200	82%	84%	60%
19.Bezirk	23.300	24.000	400	17.600	20.100	200	76%	84%	58%
Summe	224.600	225.200	3.900	176.000	188.600	2.200	78%	84%	56%

In den Abbildungen 3.2-1 und 3.2-2 ist die hochgerechnete Stellplatzauslastung in Kartenform dargestellt. Mit zunehmendem Ton in Rot steigt die Auslastung, beginnend mit Gelb bei einer Auslastung von weniger als 50%. Erwartungsgemäß nimmt die Auslastung vom Stadtrand beginnend in Richtung Stadtzentrum zu. Das gilt sowohl vormittags als auch abends, allerdings ist die Auslastung abends höher als vormittags. Es ist zu berücksichtigen, dass die Auslastung örtlich stark schwanken kann und damit auch der Parksuchverkehr je nach Ort sehr unterschiedlich sein kann. Die Werte

zeigen Mittelwerte für Baublockgruppen. Innerhalb dieser Gruppen können einzelne Blöcke deutlich unterschiedliche Auslastungen aufweisen.

Legende

Hochrechnung Auslastung

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

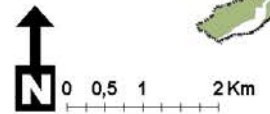
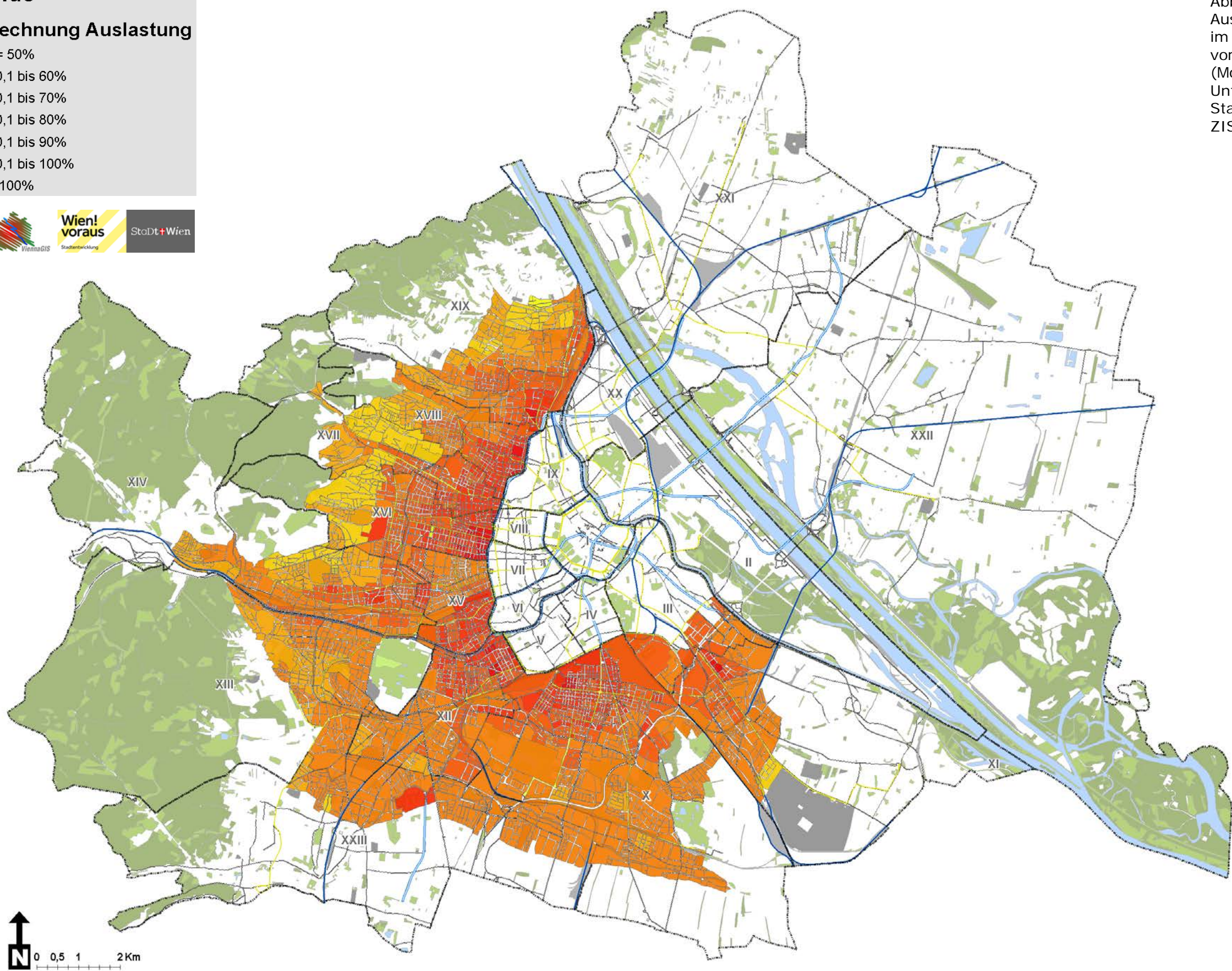


Abbildung 3.2-1:
Auslastung der Stellplätze
im öffentlichen Raum,
vormittags
(Modellrechnung,
Untersuchungsgebiet
Stand 2012, Quelle:
ZIS+P)

Legende

Hochrechnung Auslastung

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

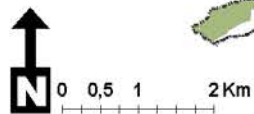
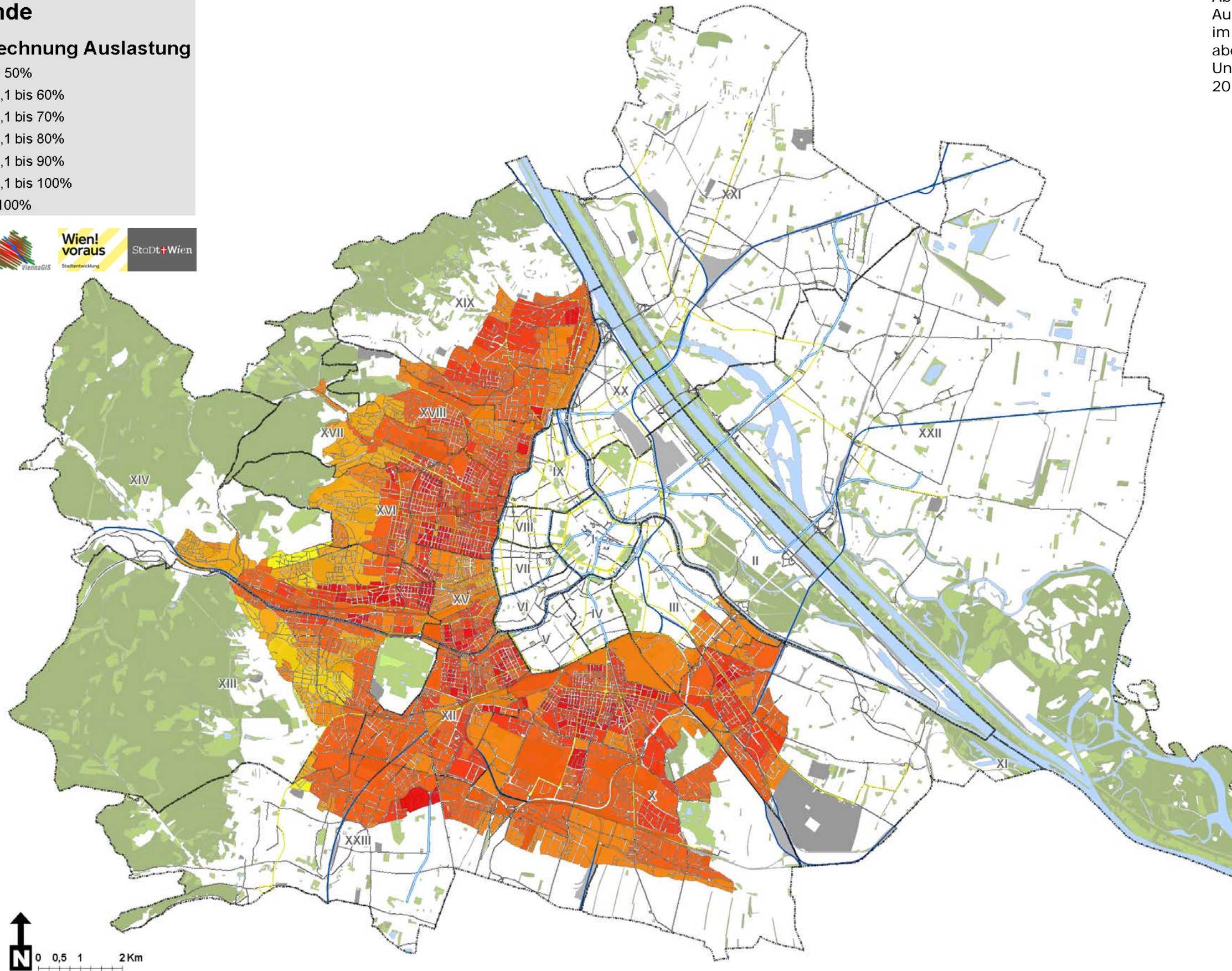


Abbildung 3.2-2:
Auslastung der Stellplätze
im öffentlichen Raum,
abends (Modellrechnung,
Untersuchungsgebiet Stand
2012, Quelle: ZIS+P)

4. Abschätzung der Parkraumauslastung der zusätzlichen Bewirtschaftungsgebiete

In den inneren Bezirken 1 bis 9 sowie im 20. Bezirk der Stadt Wien ist derzeit eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung Montag bis Freitag (werktags) im Zeitraum von 9:00 bis 22:00 Uhr mit einer Parkdauer von zwei Stunden eingerichtet. Das bestehende Parkbewirtschaftungsgebiet ist durch den Gürtel und die Donau relativ einfach und verständlich abgegrenzt. Im 15. Bezirk im Bereich der Stadthalle ist eine Parkraumbewirtschaftung in den Abendstunden täglich von 18:00 Uhr bis 23:00 Uhr vorhanden, die weiter bestehen bleiben soll. In den derzeit nicht bewirtschafteten Gebieten sind straßenabschnittsweise gebührenpflichtige Kurzparkplätze, vor allem entlang von Geschäftsstraßen, ausgewiesen.

4.1. Neue Variante der Grenzlinie „Diskussionsstand Bezirke“

Für die geplante Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung wurde in der „Studie zur Erstellung von Grundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, Jänner 2012“ ein Vorschlag für eine Parkbewirtschaftungszone entwickelt, basierend auf der Vorgabe des Auftraggebers sowie der Bezirke das bestehende System der Innenstadtbezirke (Parkdauer, Gültigkeitszeitraum etc.) zu übernehmen. Dieser Vorschlag („Hauptvorschlag“) war eine Diskussionsgrundlage für die weitere Abstimmung mit den Bezirken und ist als violette Grenzlinie in Abbildung 4-1 dargestellt. Aufbauend auf diesem Vorschlag wurde von den Bezirken der Stadt Wien folgende neue Variante des Grenzverlaufs entwickelt:

- **Parkraumbewirtschaftungsgrenze „Diskussionsstand Bezirke“:** Dieser Grenzverlauf wurde von den einzelnen Bezirken bzw. Bezirksvertretungen definiert. Im Gegensatz zur Grenze „Hauptvorschlag“ wurde die Bewirtschaftungszone deutlich verändert. In den Bezirken 10, 12, 16, 17 und 18 wurde die Bewirtschaftungszone erweitert. Im 17. Bezirk soll die Grenze als Korridor entlang der Straßenbahnlinie 43 bzw. der Buslinie 43B verlaufen. Die Zone im 14. Bezirk wurde deutlich verkleinert. In den Bezirken 11, 13 und 19 soll bei dieser Variante keine Parkraumbewirtschaftung installiert werden. Der Grenzverlauf der Variante „Diskussionsstand Bezirke“ ist in Abbildung 4.1-1 als rote Linie dargestellt.

In Abbildung 4.1-2 sind die Unterschiede zwischen der neuen Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“ und der Variante „Hauptvorschlag“ dargestellt. In Grün sind jene Gebiete gekennzeichnet die zusätzlich zum Hauptvorschlag dazukommen. Rot sind jene Gebiete gekennzeichnet, die gegenüber dem Hauptvorschlag reduziert werden. Die bestehende Parkbewirtschaftungszone im 15. Bezirk soll nicht auf das neue System umgestellt werden, sondern als Abendzone (18:00 bis 23:00 Uhr) bestehen bleiben. Für diese Differenzgebiete wurden Detailauswertungen durchgeführt, diese sind in Kap. 4.2 dargestellt.

Legende

- Parkraumbewirtschaftung - Grenze "Diskussionsstand Bezirke"
- Parkraumbewirtschaftungszone "Diskussionsstand Bezirke"
- Parkraumbewirtschaftung - Grenze "Hauptvorschlag"
- Parkraumbewirtschaftungszone "Hauptvorschlag"
- Bestehende Bewirtschaftungszone (1.-9. und 20. Bezirk)
- Bezirksgrenzen

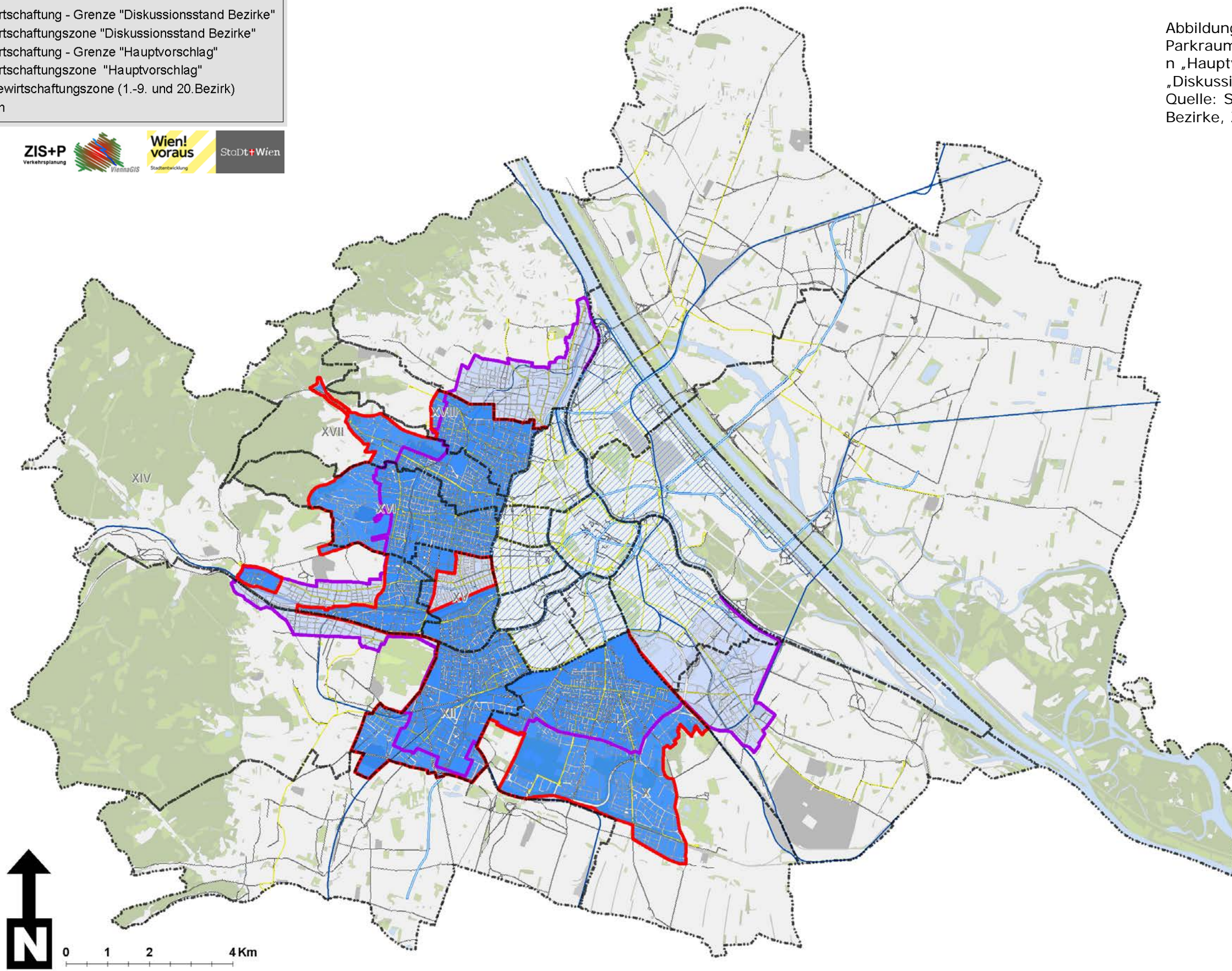
ZIS+P Verkehrsplanung

ViennaGIS

Wien! voraus Stadtentwicklung

StoDt+Wien

Abbildung 4.1-1:
Parkraumbewirtschaftungszone
n „Hauptvorschlag“ und
„Diskussionsstand Bezirke“,
Quelle: Stadt Wien, MA18,
Bezirke, ZIS+P



Legende

Differenzgebiete "Bezirksvorschlag" versus "Hauptvorschlag"

- Gebiete entsprechend dem "Hauptvorschlag"
- neu hinzugekommene Gebiete beim "Bezirksvorschlag"
- nicht mehr enthaltene Gebiete im "Bezirksvorschlag"
- Zone "15. Bezirk", Zone bleibt wie im Bestand
- Parkraumbewirtschaftung - Grenze "Diskussionsstand Bezirke"
- Bezirksgrenzen

ZIS+P
Verkehrsplanung

Wien! voraus
Stadtentwicklung

StoDt+Wien

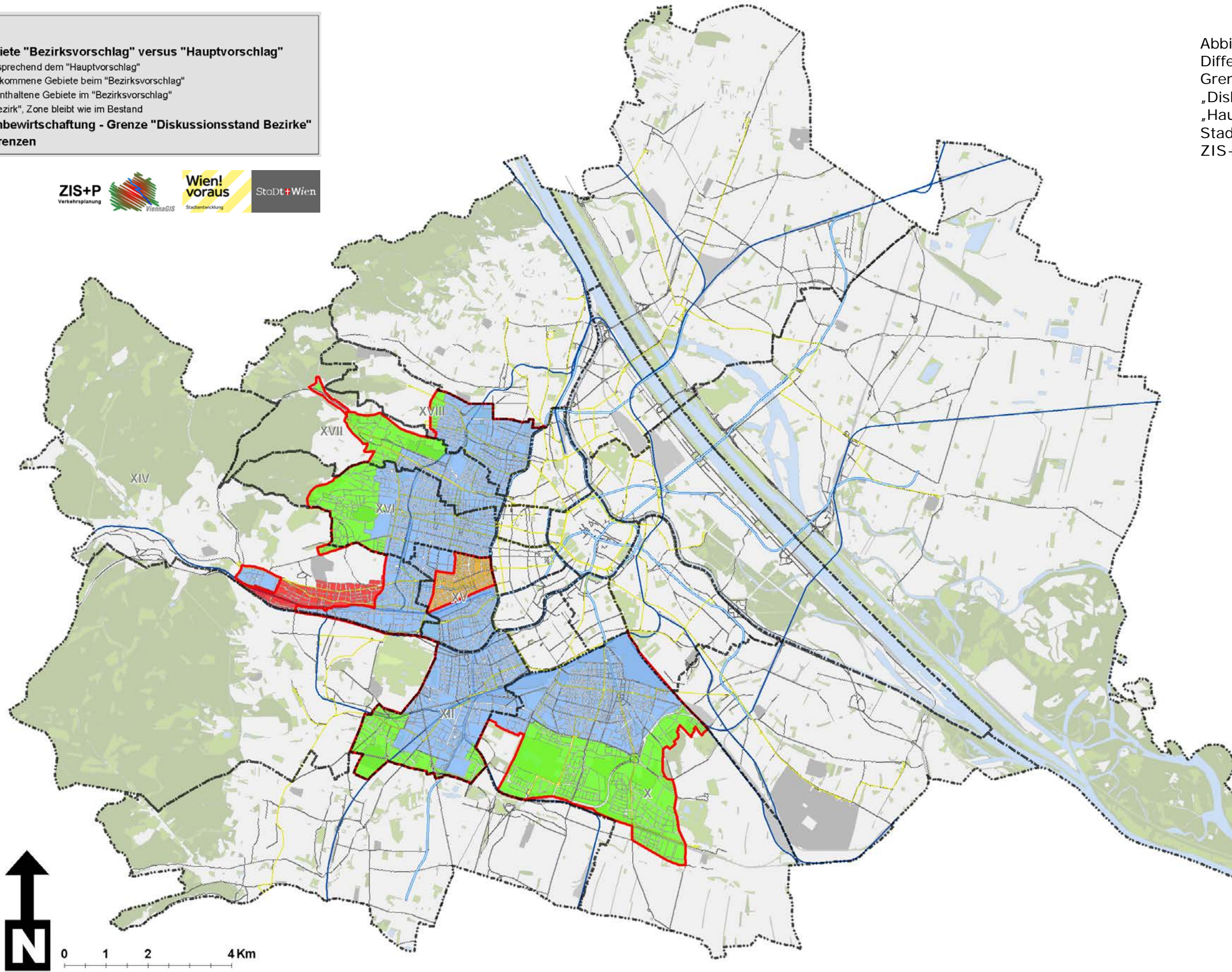


Abbildung 4.1-2:
Differenzgebiete zwischen
Grenzvariante
„Diskussionsstand Bezirke“ und
„Hauptvorschlag“, Quelle:
Stadt Wien, MA18, Bezirke,
ZIS+P

4.2. Parkraumauslastung der mitwirkenden Bezirke der neuen Parkraumbewirtschaftungsvariante „Diskussionsstand Bezirke“

Die für die Bewirtschaftungszone „Diskussionsstand Bezirke“ abgeschätzten Auswirkungen bzw. Verhaltensreaktionen durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Anhang, Kap. 6.3) wurden als Grundlage für die Abschätzung der Auslastung herangezogen. Das Ergebnis ist in einer räumlichen Graphik für die Parkraumbewirtschaftungszone „Diskussionsstand Bezirke“ dargestellt (Abb. 4.1-7). Durch das Ausweiten des Untersuchungsgebietes wurden für die Stadtrandbereiche neue Parameter für die Modellansätze für die Hochrechnung aber auch für die Verlagerungseffekte entwickelt. Bedingt durch die Einbeziehung der Straßenbahnlinie 41, 43 und 67 sowie der Buslinie 48a wurden für die Verlagerungseffekte auch die ÖV Reisezeiten (Erreichbarkeit der innerstädtischen Bezirke mittels Fahrzeiten inkl. Umsteigezeiten) in die Verlagerungsabschätzung integriert. Für die Verlagerung wurde per Definition eine maximale Auslastung von 95% verwendet, Überlastungen sind nur in jenen Gebieten ausgewiesen, die schon im Bestand überlastet waren. In Abb. 4.2-1 ist die Auslastung pro Bezirk vor und nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung Grenzlinie „Diskussionsstand Bezirke“ als Ergebnis der Modellrechnung dargestellt. Die Auswertung der Zonen zeigt, dass in den Bezirken 12. und 16. und 17. die Auslastung nach Einführung stärker reduziert wird als bei der Variante „Hauptvorschlag“. Im 14. Bezirk hat die Verkleinerung der Parkbewirtschaftungszone die Folge, dass ein Verlagern („Zonenflüchtlinge“) wieder einfacher wird, da in diesem Bereich ein deutlich größeres bewirtschaftungsfreies Stellplatzangebot vorhanden ist. Die dargestellte Auslastung des 15. Bezirks enthält bei dieser Übersicht nur jenen Bereich außerhalb der bestehenden Parkraumbewirtschaftung (18:00 bis 23:00 Uhr), in diesem Bereich ist tagsüber (außerhalb vor 18:00 Uhr) mit einer starken Erhöhung des Parkdrucks zu rechnen.

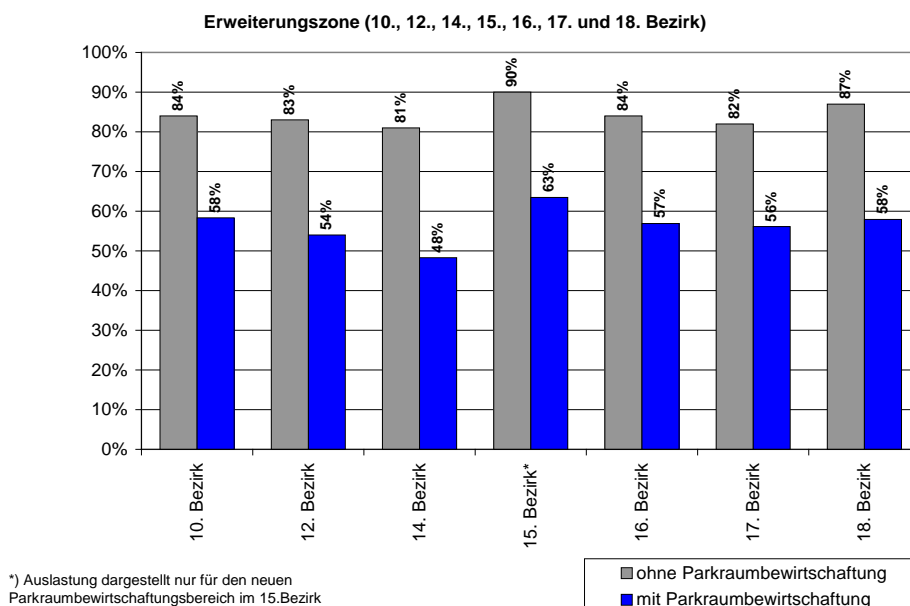
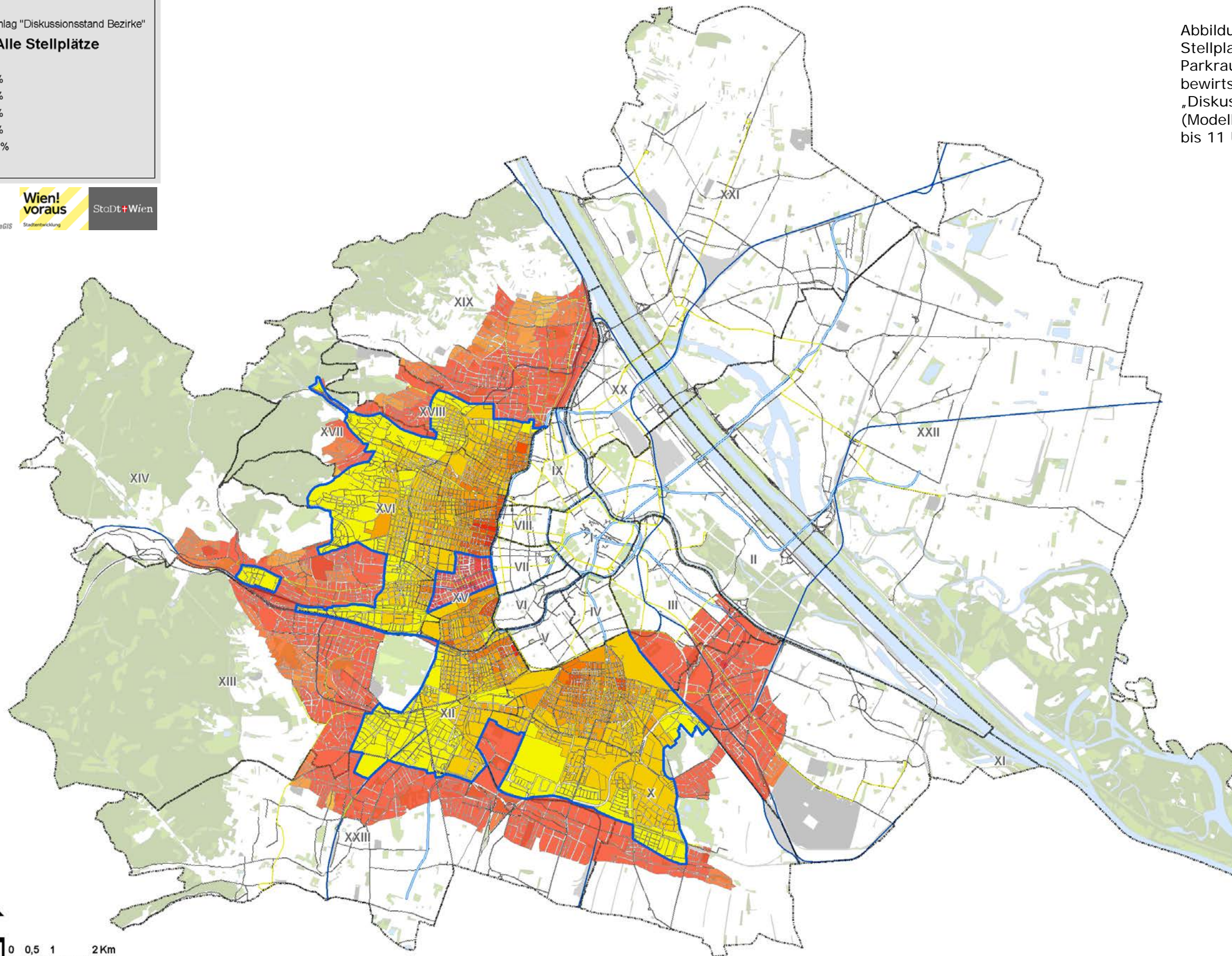
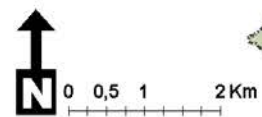
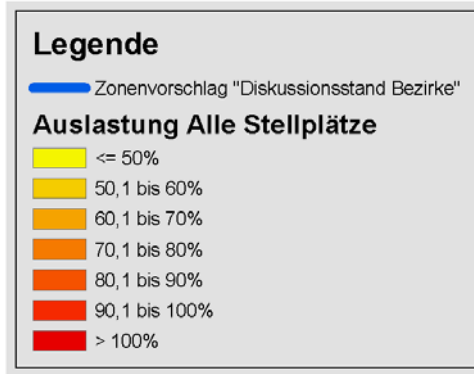


Abbildung 4.2-1: Abgeschätzte mittlere Stellplatzauslastung für die Parkraumbewirtschaftungsvariante „Diskussionsstand Bezirke“

Abbildung 4.2-2:
Stellplatzauslastung für die
Parkraum-
bewirtschaftungszone
„Diskussionsstand Bezirke“
(Modellrechnung, vormittags 9
bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)



- **Neu hinzukommende Parkraumbewirtschaftungsgebiete im 10. Bezirk der Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“**

Im 10. Bezirk soll bei der Variante „Diskussionsstand Bezirke“ das Parkraumbewirtschaftungsgebiet nach Süden erweitert werden, dazu gehören auch die Bereiche der Straßenbahnlinie 67 bis nach Oberlaa und die Per Albin Hansson Siedlung Ost. Die Flächenausdehnung der Parkraumbewirtschaftung der Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“ ist um ca. 127% größer als die Variante „Hauptvorschlag“. Das dadurch zusätzlich bewirtschaftete Stellplatzangebot (Hochrechnung) steigt um ca. +78%. Die Auslastung in den neu hinzukommenden Gebieten (im Plan grün gekennzeichnet) liegt derzeit am Vormittag (Zeitraum 9:00 bis 11:00 Uhr) bei ca. 76% und am Abend (Zeitraum 20:00 bis 22:00 Uhr) bei ca. 88%. Durch die relativ große Ausdehnung der Zone wird prognostiziert, dass der Zonenbinnenverkehr höher als bei Variante „Hauptvorschlag“ sein wird. Anteilsmäßig steigt auch das Interesse der Kfz-Besitzer (Wiener Bewohner, aber auch Nichtwiener, die ihren Hauptwohnsitz ummelden), ein Bewohner-Parkpickerl zu erwerben.

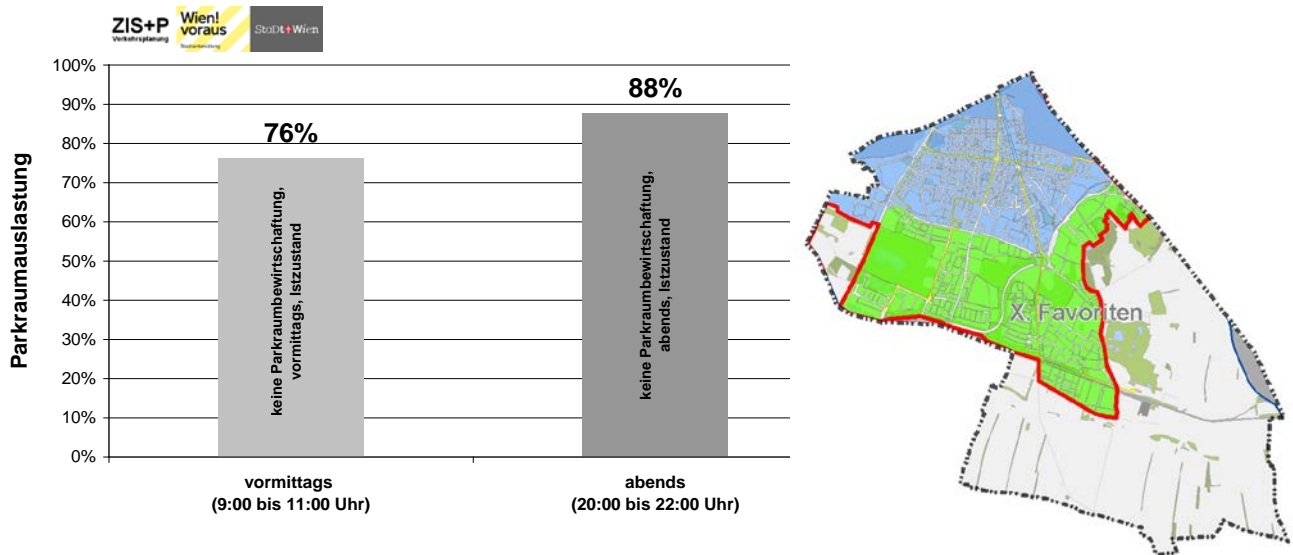


Abbildung 4.2-3: Parkraumauslastung aller Stellplätze in den neu hinzukommenden Gebieten der Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“ im 10. Bezirk (hellgrün)

- **Neu hinzukommende Parkraumbewirtschaftungsgebiete im 12. Bezirk der Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“**

Im 12. Bezirk soll die Parkraumbewirtschaftung den ganzen Bezirk abdecken. Die Erweiterung gegenüber dem Hauptvorschlag ist relativ gering. Die Flächenausdehnung ist um ca. 38% größer als bei der Variante „Hauptvorschlag“. Das dadurch zusätzlich bewirtschaftete Stellplatzangebot (Hochrechnung) steigt um ca. +27%. Die Parkraumauslastung (alle Stellplätze) in den neu hinzukommenden Gebieten (im Plan grün gekennzeichnet) liegt derzeit am Vormittag (Zeitraum 9:00 bis 11:00 Uhr) bei ca. 72% und am Abend (Zeitraum 20:00 bis 22:00 Uhr) bei ca. 84%.

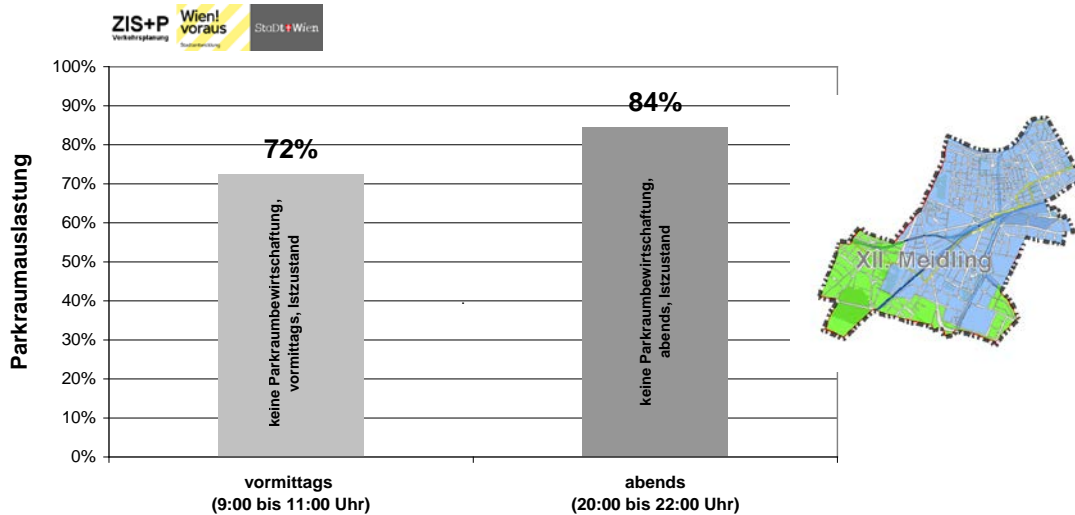


Abbildung 4.2-4: Parkraumauslastung aller Stellplätze in den neu hinzukommenden Gebieten der Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“ im 12. Bezirk (hellgrün)

- Parkraumbewirtschaftungsgebiet im 14. Bezirk der Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“**

Im 14. Bezirk wurde die Parkbewirtschaftungszone bei der Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“ gegenüber dem „Hauptvorschlag“ deutlich reduziert (westlicher Bereich angrenzend zum 15. Bezirk, den Korridor entlang der U4 bis zur Haltestelle Ober St.Veit sowie eine Inselzone im Bereich von Hütteldorf). Angrenzend zum 16. Bezirk ist ein Bereich auf der Baumgartnerhöhe enthalten. Die Auslastung der gesamten vorgeschlagenen Zone („Diskussionsstand Bezirke“. im Plan blau gekennzeichnet) des 14. Bezirks liegt am Vormittag (Zeitraum 9:00 bis 11:00 Uhr) bei ca. 81% und am Abend (Zeitraum 20:00 bis 22:00 Uhr) bei ca. 89%. Der Zonenvorschlag des 14. Bezirks ist räumlich relativ klein. Durch die geplante Parkraumbewirtschaftung der angrenzenden Bezirke (Ottakring und Rudolfsheim-Fünfhaus) aber auch durch die relativ attraktive räumliche Lage für Einpendler („P&R Nutzung“) aus dem Westen wird für die nicht bewirtschafteten Bereiche des 14. Bezirks eine hohe Parkraumnachfrage bzw. Parkraumauslastung in Relation zum Istzustand prognostiziert.

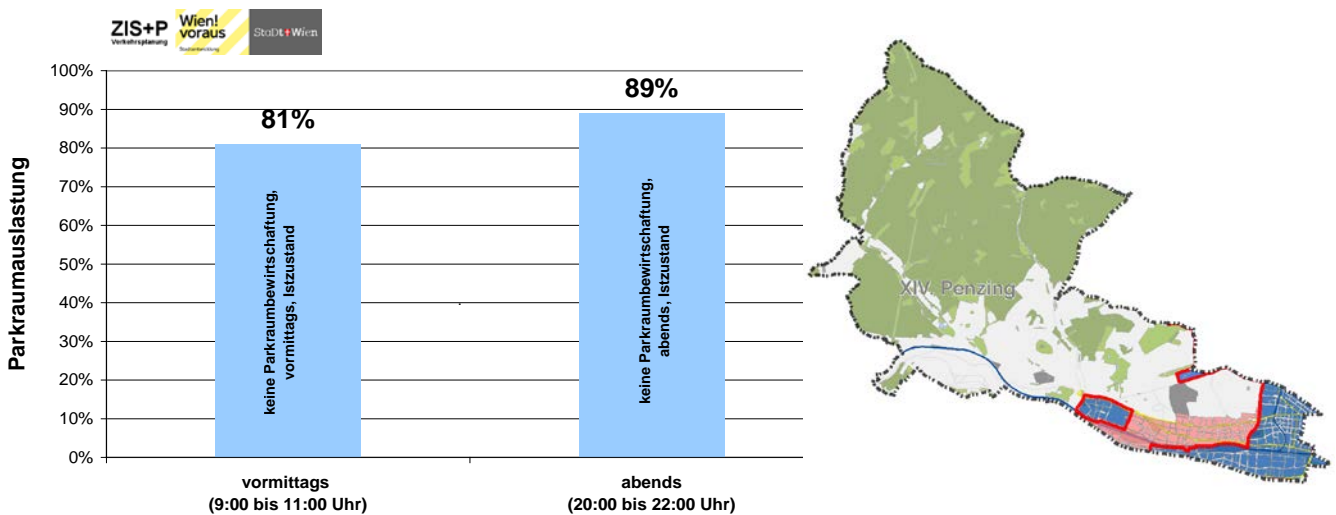


Abbildung 4.2-5: Parkraumauslastung aller Stellplätze der Parkraumbewirtschaftungszone Variante „Diskussionsstand Bezirke“ im 14. Bezirk (blau)

- Parkraumbewirtschaftungsgebiet im 15. Bezirk der Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“**

Im 15. Bezirk soll die Parkraumbewirtschaftungszone den gesamten Bezirk abdecken. Bei der Variante der Parkraumbewirtschaftung „Diskussionsstand Bezirke“ soll im Gegensatz zum „Hauptvorschlag“ der Bereich der bestehenden Parkraumbewirtschaftung am Abend (18:00 bis 23:00 Uhr, im Zeitraum 1.9. bis 30.6.) weiterbestehen und von der neuen Bewirtschaftung ausgeklammert werden. Die derzeitige Parkraumauslastung der Gebiete der neuen Bewirtschaftungszone („Diskussionsstand Bezirke“ im Plan blau gekennzeichnet) des 15. Bezirks liegt am Vormittag (Zeitraum 9:00 bis 11:00 Uhr) bei ca. 90% (am Abend liegt die Auslastung bei ca. 91%). Die Bereiche der bestehenden Zonen sind derzeit am Vormittag mit ca. 77% ausgelastet. In den Gebieten der bestehenden Parkraumbewirtschaftung (18:00 bis 23:00 Uhr) ist zu diesem Zeitpunkt keine Parkgebühr zu entrichten. Dies hat zur Folge, dass dieser Bereich voll zugeparkt sein wird (in der Graphik ausgewiesen mit 95%).

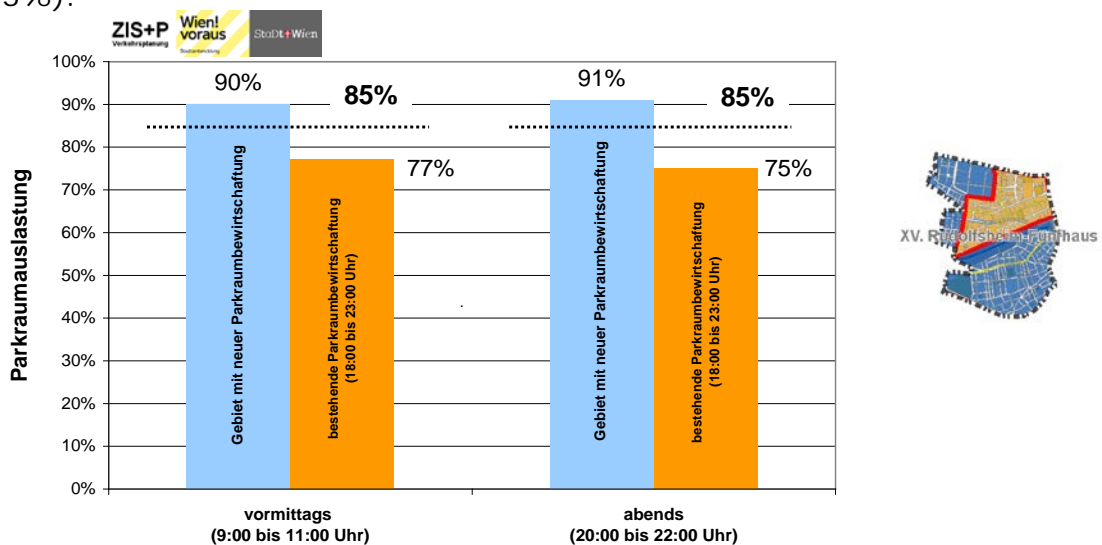


Abbildung 4.2-6: Parkraumauslastung aller Stellplätze in den neu hinzukommenden Gebieten der Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“ im 15. Bezirk (neu Zone blau, bestehende Zone Orange)

- Neu hinzukommende Parkraumbewirtschaftungsgebiete im 16. Bezirk der Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“**

Im 16. Bezirk soll bei dem Grenzvorschlag „Diskussionsstand“ Bezirke die Parkraumbewirtschaftungszone deutlich nach Westen (Wilhelminenberg) ausgeweitet werden. Die Bewohner- und Arbeitsplatzdichte ist in dem Erweiterungsgebiet relativ gering (Einfamilienhäuser, Kleingärten etc.). Die Flächenausdehnung ist um ca. 67% größer als bei der Variante „Hauptvorschlag“. Das dadurch zusätzlich bewirtschaftete Stellplatzangebot (Hochrechnung) steigt um ca. +20%. In diesem Bereich kommt zum Tragen, dass ein Teil der derzeit genutzten Stellplätze auf Grund von zu geringen Fahrbahnbreiten lt. StVO nicht legal sind, und daher nicht in das Angebot eingerechnet wurden. Die Parkraumauslastung (alle Stellplätze) in den neu hinzukommenden Gebieten (im Plan grün gekennzeichnet) liegt am Vormittag (Zeitraum 9:00 bis 11:00 Uhr) bei ca. 59% und am Abend (Zeitraum 20:00 bis 22:00 Uhr) bei ca. 70%. Die relativ große Ausdehnung der Zone bewirkt, dass in Relation zur Grenzvariante „Hauptvorschlag“ der Zonenbinnenverkehr höher sein wird.

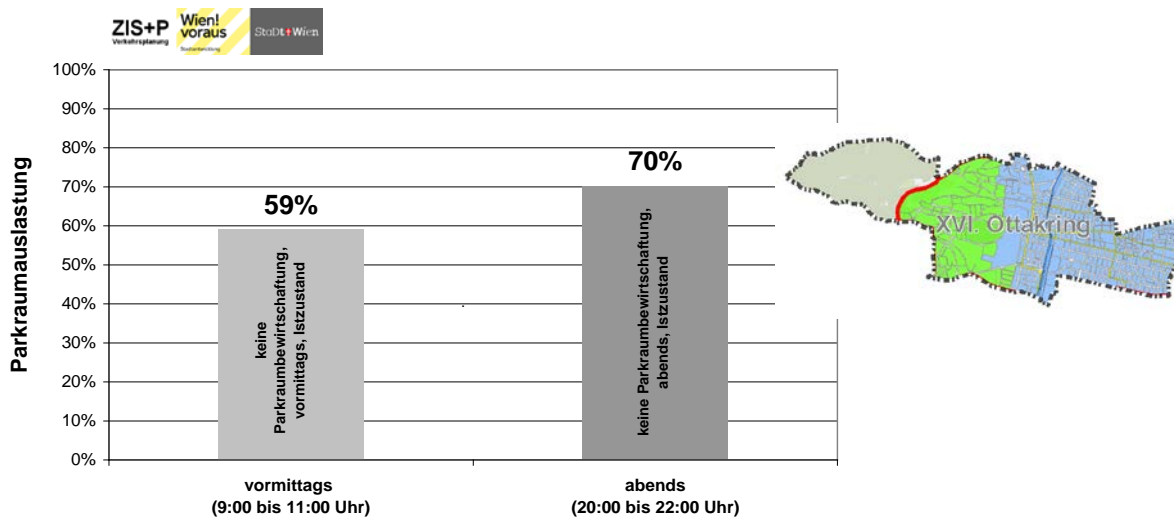


Abbildung 4.2-7: Parkraumauslastung aller Stellplätze in den neu hinzukommenden Gebieten der Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“ im 16. Bezirk (hellgrün)

- Neu hinzukommende Parkraumbewirtschaftungsgebiete im 17. Bezirk der Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“**

Im 17. Bezirk soll bei dem Grenzvorschlag „Diskussionsstand“ Bezirke die Parkraumbewirtschaftungszone entlang der Straßenbahnlinie 43 (Neuwaldegg) und der Buslinie 43B nach Westen aber auch in Richtung Nordwesten (Schafberg) ausgeweitet werden. Die Flächenausdehnung ist um ca. 95% größer als bei der Variante „Hauptvorschlag“. Das dadurch zusätzlich bewirtschaftete Stellplatzangebot (Hochrechnung) steigt um ca. +35%. Auch in diesen Gebieten wurde auf Grund der zum Teil geringen Fahrbahnbreiten ein reduziertes Stellplatzangebot als Basis für die Auslastungsermittlung herangezogen. Die Parkraumauslastung (alle Stellplätze) in den neu hinzukommenden Gebieten (im Plan grün gekennzeichnet) liegt derzeit am Vormittag (Zeitraum 9:00 bis 11:00 Uhr) bei ca. 59% und am Abend (Zeitraum 20:00 bis 22:00 Uhr) bei ca. 70%. Bei der Ermittlung der Verlagerungspotentiale wurde auch die ÖV-Erreichbarkeit der Innenstadtbezirke als zusätzlicher Faktor einbezogen. Es zeigte sich, dass die Erreichbarkeit von Neuwaldegg aus Westen (St. Pölten, Pressbaum) über die Exelbergstraße relativ gut ist. Zusammen mit dem attraktiven ÖV-Takt und den Fahrtzeiten der Straßenbahnlinie 43 ist dieses Gebiet für Einpendler aus dem Westen („Park&Ride Nutzung“) relativ attraktiv (siehe auch Abbildung 3.1-6).

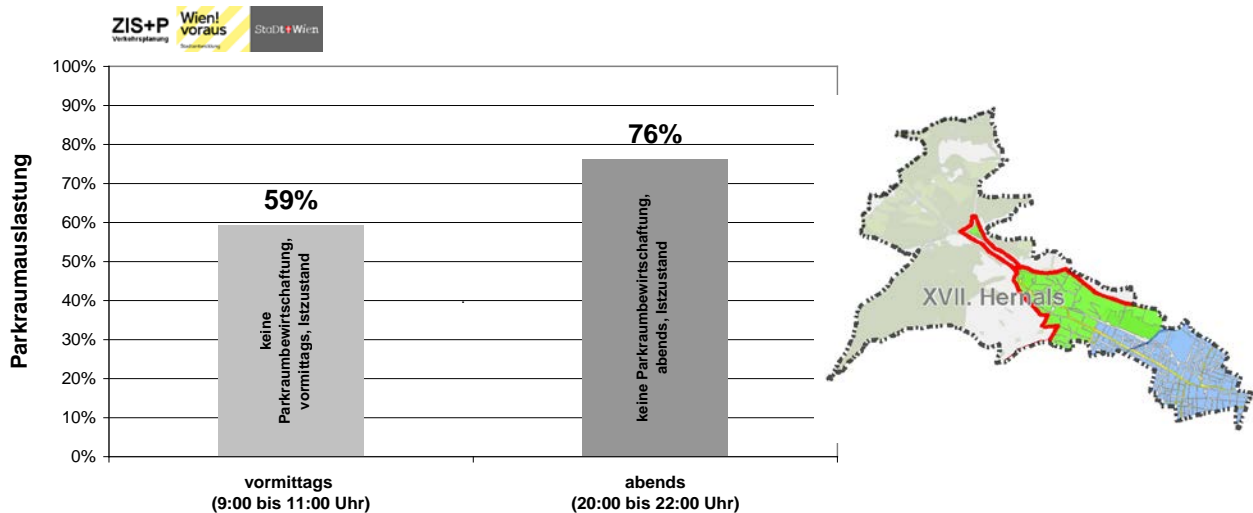


Abbildung 4.2-7: Parkraumauslastung aller Stellplätze in den neu hinzukommenden Gebieten der Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“ im 17. Bezirk (hellgrün)

- **Neu hinzukommende Parkraumbewirtschaftungsgebiete im 18. Bezirk der Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“**

Im 18. Bezirk ist die Differenz des Grenzvorschlages „Diskussionsstand Bezirke“ zum „Hauptvorschlag“ relativ gering. Das Gebiet soll in Richtung Westen um eine Baublockreihe erweitert werden. Die Flächenausdehnung ist um ca. 9% größer als bei der Variante „Hauptvorschlag“. Das dadurch zusätzlich bewirtschaftete Stellplatzangebot (Hochrechnung) steigt um ca. +6%. Die Parkraumauslastung (alle Stellplätze) in den neu hinzukommenden Gebieten (im Plan grün gekennzeichnet) ist derzeit relativ hoch und liegt derzeit am Vormittag (Zeitraum 9:00 bis 11:00 Uhr) bei ca. 77% und am Abend (Zeitraum 20:00 bis 22:00 Uhr) bei ca. 86%.

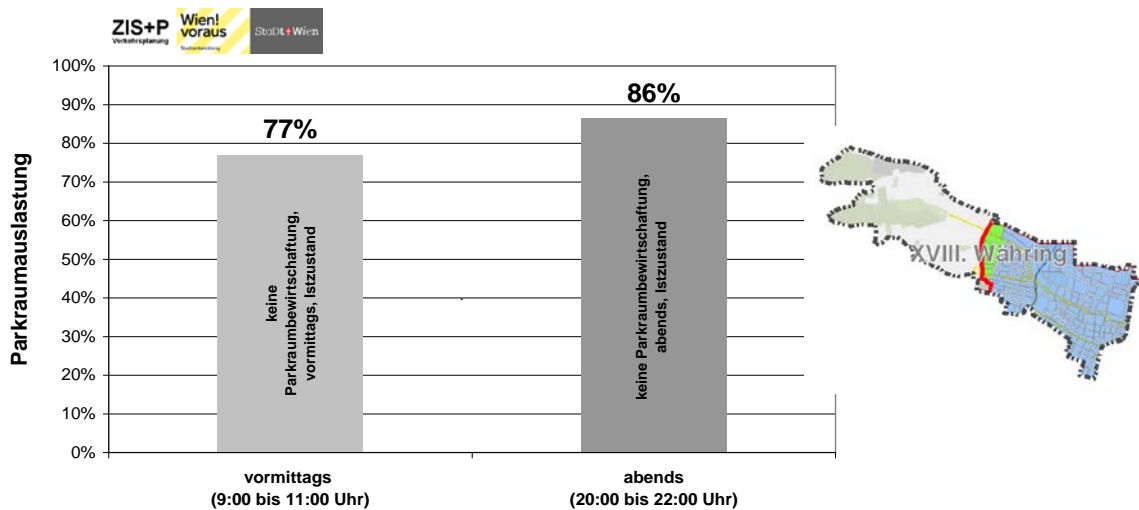


Abbildung 4.2-8: Parkraumauslastung aller Stellplätze in den neu hinzukommenden Gebieten der Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“ im 18. Bezirk (hellgrün)

5. Schlussfolgerung

Die vorliegende Untersuchung ist eine Ergänzung zur „Studie zur Erstellung von Grundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung“ und stellt die Auswirkungen einer zusätzlichen Variante der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung in Wien dar. Diese Variante entspricht den derzeit vorliegenden Wünschen und Vorschlägen der Bezirke (Diskussionsstand Bezirke, Februar 2012). Diese Erweiterung umfasst eine räumliche Ausdehnung entlang von Straßenbahn- bzw. Buslinien (Linie 41, 43, 67) sowie zusätzliche Erweiterungen im 10., 12., 16., 17. und 18. Bezirk. Die Bewirtschaftungszone im 14. Bezirk wurde deutlich verringert. Im 15. Bezirk soll bei dieser Variante auf Wunsch des Bezirks die bestehende Zone (Bewirtschaftung abends zwischen 18:00 und 23:00 Uhr inkl. Wochenenden) aufrecht bleiben und im restlichen Bezirk die neue Parkbewirtschaftungszone installiert werden. Die Bezirke 11, 13 und 19 sind in dem vorliegenden Vorschlag nicht enthalten. Auch bei dieser Untersuchung war die Vorgabe des Auftraggebers, von der bestehenden Bewirtschaftungszone (1. bis 9. sowie 20. Bezirk) die Gültigkeitsdauer (9:00 bis 22:00 Uhr), die Parkdauer von maximal 2 Stunden sowie die Gebühren (Stand 2011) zu übernehmen, um ein einheitliches System zu schaffen (Bewohner-Parkpickerl, Ausnahmegenehmigung auf Bezirksbasis).

Die Untersuchung der Variante Parkraumbewirtschaftungsgrenze „Diskussionsstand Bezirke“ insbesondere der zusätzlichen Gebiete zeigt folgendes Bild:

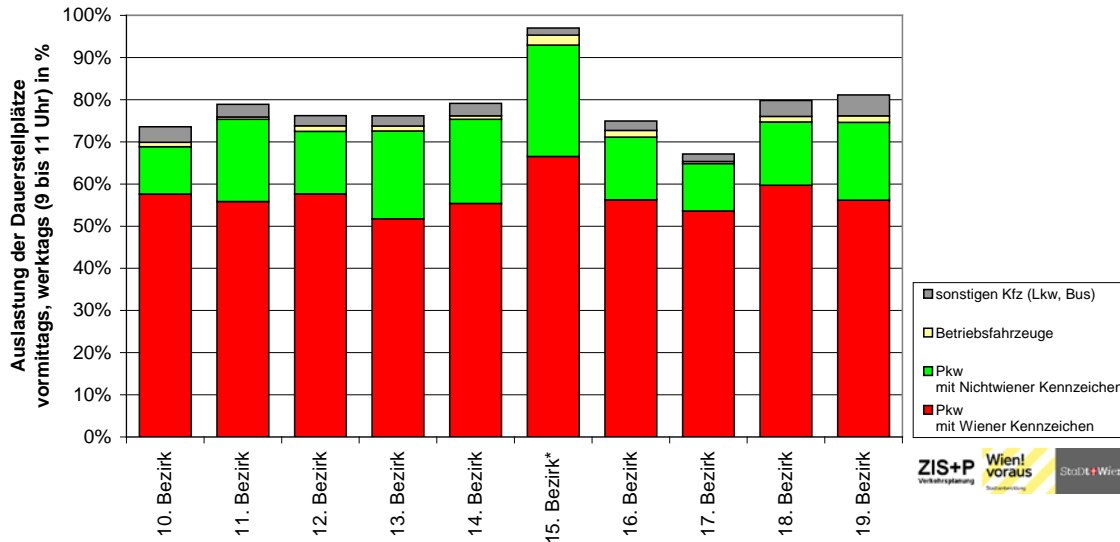
- Das Parkraumbewirtschaftungsgebiet ist flächenmäßig in etwa gleich groß wie die Variante „übersichtlich“. Die Ausdehnung und das Stellplatzangebot dieser Variante ist gegenüber dem „Hauptvorschlag“ höher, die Stellplatznachfrage und somit auch die Auslastung geringfügig geringer. Die Wirkung der Parkraumbewirtschaftung reduziert sich durch die Ausdehnung in die Gebiete mit geringerer Parknachfrage und durch die Attraktivitätssteigerung für das Bewohnerpark-Pickerl, bedingt durch die größeren Zonen für die Ausnahmegenehmigungen (Bewohner-Parkpickerl, Parkkarten). Der Parkraum innerhalb der gesamten Bewirtschaftungszone wird im Mittel um ca. 33% entlastet.
- Der vorliegende Grenzvorschlag ist auf Grund der bezirksbezogenen Vorgangsweise in seinem Verlauf inhomogen. Vor allem an den vorgeschlagenen Grenzen des 14. und 16. Bezirks sind Zielkonflikte gegeben. Der 16. Bezirk möchte eine deutlich größere und der 14. Bezirk eine eher kleinere Parkraumbewirtschaftungszone. Dies führt zu einem verstärkten Verlagerungsdruck der Parkraumnachfrage vom 16. Bezirk in den 14. Bezirk.
- Die vorgeschlagene Erweiterung im 18. Bezirk weicht nur geringfügig von der Grenzziehung „Hauptvorschlag“ ab. Die derzeitige durchschnittliche Auslastung in diesem zusätzlichen Gebiet liegt am Vormittag bei ca. 80 und am Abend bei ca. 90%.
- Es zeigte sich, dass im 17. Bezirk bei der Variante „Diskussionsstand Bezirk“ die neu hinzugekommenen Gebiete relativ gering ausgelastet sind. Die Untersuchung ergab, dass die Erreichbarkeit von Neuwaldegg aus Westen (St. Pölten, Pressbaum) über die Exelbergstraße relativ gut ist. Zusammen mit dem

attraktiven ÖV-Takt und den Fahrtzeiten der Straßenbahnlinie 43 wäre dieses Gebiet für Einpendler aus dem Westen relativ attraktiv und bietet eine relativ komfortable Anbindung in die Innenstadtbezirke („Park&Ride Nutzung“), wenn dieser Bereich nicht bewirtschaftet wird.

- Am Schafberg (17. / 18. Bezirk) war die Parkraumauslastung zum Untersuchungszeitraum ebenfalls relativ gering. Durch das Schafbergbad bzw. der Nutzung der Kleingärten ist zu erwarten, dass diese Gebiete in den Sommermonaten deutlich höher ausgelastet sind als in der Hochrechnung der Parkraumauslastung ausgewiesen.
- Im 16. Bezirk ist die bestehende durchschnittliche Parkraumauslastung in den neu hinzugekommen Gebieten derzeit relativ gering. Die Parkraumnachfrage wird vor allem im westlichen Bereich (am Wilhelminenberg) primär durch Bewohner, Kleingartenbesitzer und zum Teil Erholungssuchende generiert.
- Der Zonenvorschlag des 14. Bezirks ist räumlich relativ eng gefasst. Durch die geplante Parkraumbewirtschaftung der angrenzenden Bezirke Ottakring und Rudolfsheim-Fünfhaus aber auch durch die relativ attraktive räumliche Lage für Einpendler („P&R Nutzung“) aus dem Westen wird für die nicht bewirtschafteten Bereiche des 14. Bezirks eine relativ hohe Parkraumnachfrage bzw. Parkraumauslastung in Relation zum Istzustand prognostiziert.
- Bei der Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“ soll im ganzen 12. Bezirk eine Parkraumbewirtschaftung eingerichtet werden. Dies führt zu einer leicht merkbaren und logischen Abgrenzung der Bewirtschaftungszone. Die durchschnittliche Parkraumauslastung (alle Stellplätze) aller neu hinzukommenden Gebieten liegt am Vormittag (Zeitraum 9:00 bis 11:00 Uhr) bei ca. 72% und am Abend (Zeitraum 20:00 bis 22:00 Uhr) bei ca. 84%.
- Im 10. Bezirk reicht die vorgeschlagene Erweiterung entlang der Straßenbahnlinie 67 bis zum Bereich Oberlaa, Per Albin Hansson Siedlung. In diesem Gebiet ist die bestehende Parkraumauslastung relativ hoch, begründet mit der Siedlungsstruktur und der damit verbundenen Parkraumnachfrage. Verstärkt wird die Parkraumnachfrage auch durch die bestehende ÖV Anbindung der U1 und der Straßenbahnlinie 67 in Kombination mit der guten Erreichbarkeit des Gebietes für Einpendler aus dem Südraum von Wien („Park & Ride Nutzung“).

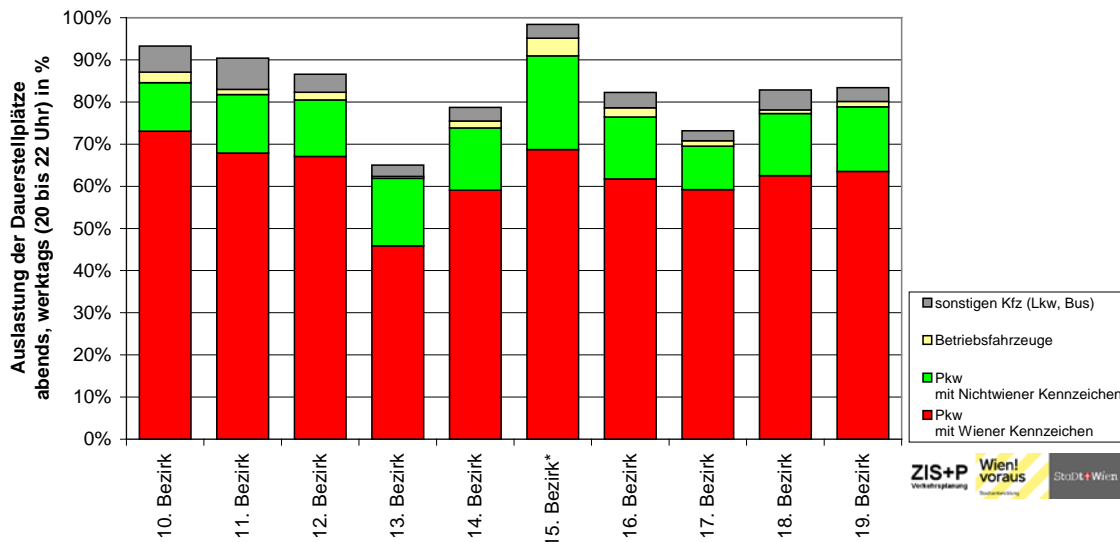
6. Anhang

6.1. Bezirksergebnis der Stichprobenerhebung



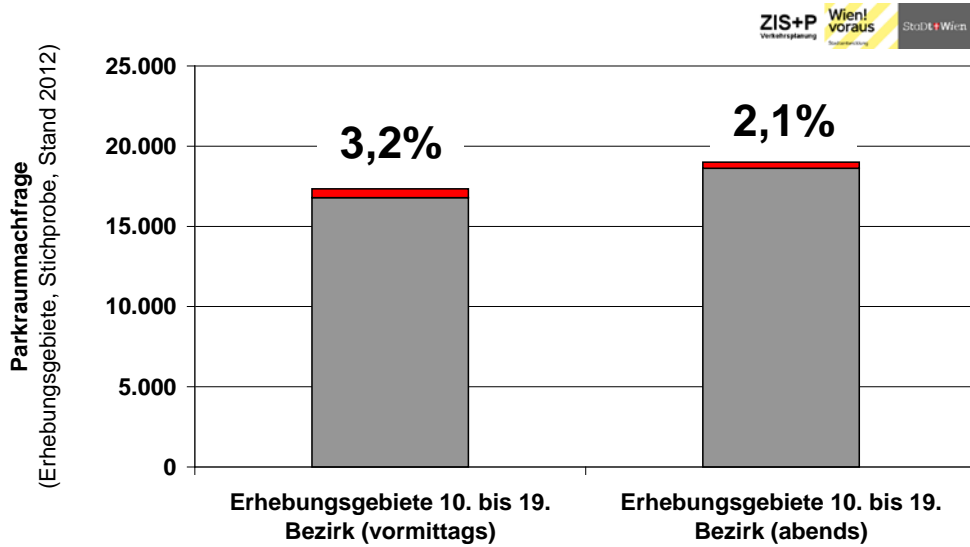
* Die dargestellten Werte repräsentieren die Dauerparkplätze außerhalb der bestehenden Bewirtschaftungszone des 15. Bezirks

Abbildung 6.1-1: Auslastung der Dauerstellplätze an einem Werktag, vormittags (9 bis 11 Uhr, Basis: alle Erhebungsblöcke der Stichprobe 2011 und 2012, ungewichtet, Quelle: ZIS+P)



* Die dargestellten Werte repräsentieren die Dauerparkplätze außerhalb der bestehenden Bewirtschaftungszone des 15. Bezirks

Abbildung 6.1-2: Auslastung der Dauerstellplätze an einem Werktag, abends (20 bis 22 Uhr, Basis: alle Erhebungsblöcke der Stichprobe 2011 und 2012, ungewichtet, Quelle: ZIS+P)



*) Falschparker in Kurzparkplätzen ohne Parkschein bzw. Parkpickerl sind nicht enthalten, Falschparker in zeitlich beschränkten Halteverbotszonen nur innerhalb des jeweiligen Gültigkeitszeitraumes

Abbildung 6.1-3: Anteil der Falschparker lt. StVO bezogen auf die Parkraumnachfrage in den Erhebungsgebieten vormittags und abends, werktags (Basis: Erhebungsblöcke der Stichprobe 2011 und 2012 in den Bezirken im Untersuchungsgebiet, Quelle: ZIS+P)

6.2. Parkraumauslastung des erweiterten Untersuchungsgebiets

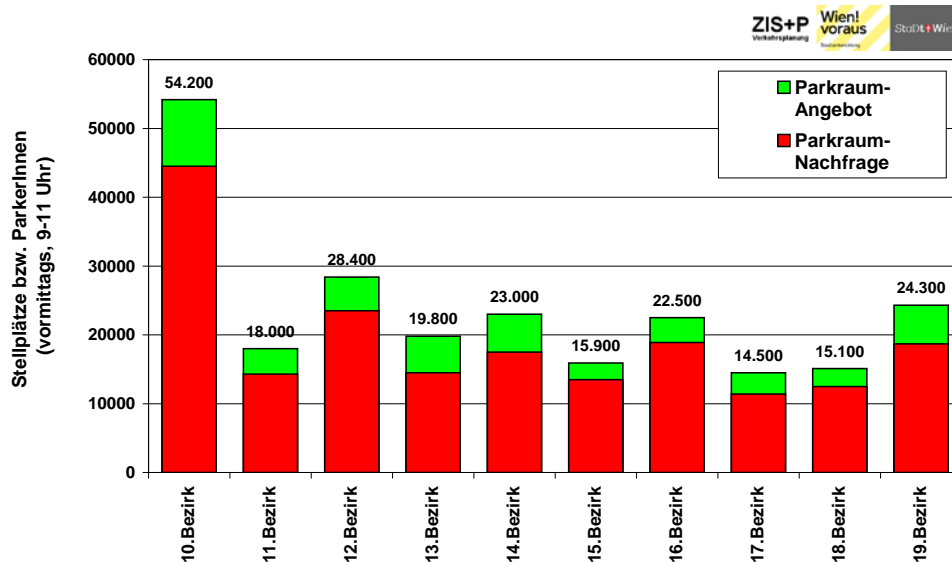


Abbildung 6.2-1: Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage (Modellrechnung) aller Stellplätze im erweiterten Untersuchungsgebiet (Stand 2012) getrennt nach Bezirken, vormittags (9-11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

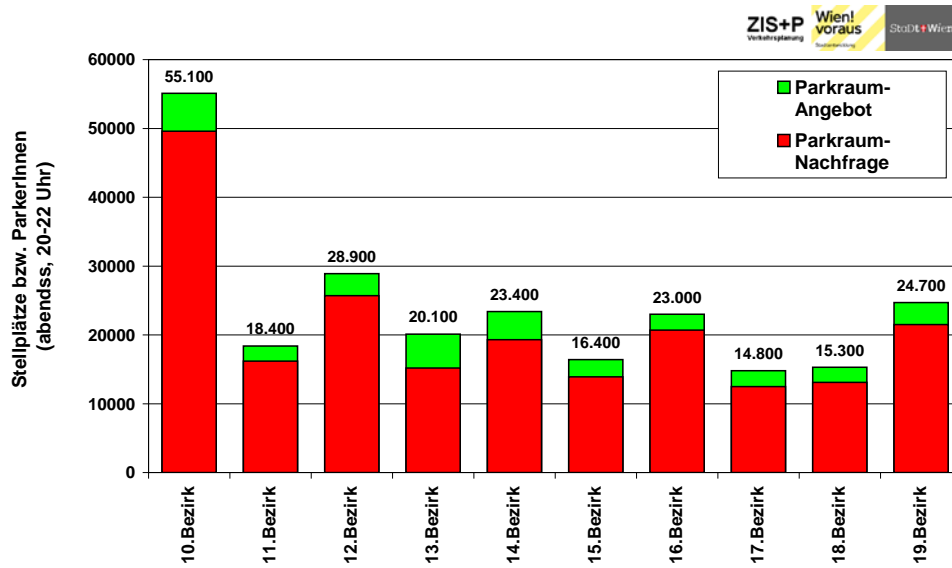


Abbildung 6.2-2: Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage (Modellrechnung) aller Stellplätze im erweiterten Untersuchungsgebiet (Stand 2012) getrennt nach Bezirken, abends (20-22 Uhr, Quelle: ZIS+P)

6.3. Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen bei einer Umsetzung der definierten Grenze der Parkraumbewirtschaftung

Für die Abschätzung der Wirksamkeit der Parkraumbewirtschaftung wurde die Methode zur Modellierung der Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung basierend auf den definierten Vorgaben (Parkdauer, Gültigkeitszeit, Gebühren Stand 2011) für die Stadtrandgebiete adaptiert. In dieser ergänzenden Untersuchung wurden die Auswirkungen für die Parkraumbewirtschaftungszone „Diskussionsstand Bezirke“ ermittelt, um die Auslastung in den neu bewirtschafteten Zonen abschätzen zu können. Die Stichprobe bzw. die Stellplatzmenge der zusätzlichen neuen Gebiete sind für die Auftrennung der Verlagerungseffekte pro Bezirk und Zusatzgebiet zu gering. Es werden daher nur die Gesamtreaktionen dargestellt. Für die Ermittlung und Darstellung der Parkraumauslastung nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung „Diskussionsstand Bezirke“ wird die Entlastungswirkung pro Baublock herangezogen.

Bei der Untersuchung zeigte sich, dass innerhalb des Gebietes der neuen Bewirtschaftungszone „Diskussionsstand Bezirke“ der öffentliche Parkraum von ca. 7.700 Kurzzeitparkern sowie 103.600 Langzeitparkern (>2 Stunden) genutzt wurden, die bei Einführung der Parkbewirtschaftung reagieren müssen. In Gebieten mit hohem Parkdruck führt die Entlastungswirkung bedingt durch eine Parkraumbewirtschaftungszone mittelfristig zu einer Erhöhung der Kurzzeitparker-Nachfrage, die als induzierte Nachfrage zu bezeichnen ist. Diese liegt am Vormittag bei ca. plus 2.100 Parkern zum Untersuchungszeitpunkt (siehe Abbildung 6.3-1). In den Stadtrandgebieten, wie z.B. die geplante Erweiterung im 16. Bezirk (Wilhelminenberg) ist die bestehende Parkraumauslastung relativ gering. Die Parkraumnachfrage wird vorwiegend durch Bewohner erzeugt. Bei Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung unter den gegebenen Rahmenbedingungen ist in diesen Gebieten mit keiner induzierten Parkraumnachfrage der Kurzzeitparker zu rechnen.

Bei dieser Grenzvariante „Diskussionsstand Bezirke“ ist entlang der Grenze im Mittel eine geringere Nachfrage gegeben, da diese zum Teil in weniger dicht besiedelten Bereichen verläuft. In diesen Gebieten ist damit zu rechnen, dass viele Bewohner ihr Kfz wieder auf privaten Stellflächen (Garagen, Hauszufahrten, etc.) abstellen werden, da in diesen Gebieten ein hoher Anteil an Einfamilienhäusern (mit Freiflächen) gegeben ist. Die größeren Zonen im „Diskussionsstand Bezirke“ führen dazu, dass der Anteil jener Kfz-Nutzer die sich ein Bewohner-Parkpickerl kaufen gegenüber dem „Hauptvorschlag“ steigen wird. Gleiches gilt für Nichtwiener, in den Bezirken bei denen die Bewirtschaftungsgrenze gegenüber dem „Hauptvorschlag“ vergrößert wird, wird prognostiziert, dass mehr Nichtwiener ihren Hauptwohnsitz nach Wien ummelden werden. In Summe führt dies zu deutlich geringeren Verlagerungseffekten als bei der Grenzvariante „Hauptvorschlag“. Die Ausweitung in die Stadtrandbereiche führt auch dazu, dass die Erreichbarkeit mit dem anderen Verkehrsmittel (z.B. ÖV) als Alternative zum Teil nicht gegeben ist. Es ist zu erwarten, dass der Anteil jener Nichtwiener, die den Kriterien für eine Ausnahme (Parkkarte) erfüllen, höher sein wird. Dieser Anteil wurde mit ca. 2% abgeschätzt.

In der Abbildung 6.3-1 sind die Reaktionen der Kurzzeitparker, der Wiener- und Nichtwiener-Langzeitparker für die Parkraumbewirtschaftungsvariante „Diskussionsstand Bezirke“ für eine Momentaufnahme eines Vormittages (werktags)

zusammenfasst dargestellt. Derzeit parken in diesem Zonenbereich der Bewirtschaftungszone ca. 111.340 Parker innerhalb der neuen Bewirtschaftungszone (10., 12., 14., 15., 16., 17. und 18. Bezirk). Davon werden in Summe ca. 9.800 Kurzzeit-Parker auch nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung den öffentlichen Parkraum benutzen. Durch die generelle Reduktion der Parkraumauslastung und der damit verbundenen Möglichkeit, wieder einfacher einen Kfz-Stellplatz zu finden, wird gegenüber dem Bestand eine zusätzliche Nachfrage von ca. 2.100 Parker abgeschätzt. Es wird prognostiziert, dass ca. 38.900 Parker (Momentaufnahme vormittags) ihr Kfz nicht mehr auf den öffentlichen Stellplätzen innerhalb der neuen Bewirtschaftungszone abstellen werden. Davon nutzen ca. 49% andere Verkehrsmittel (ÖV inkl. Park&Ride, Rad etc.), ca. 22% werden ihr Kfz außerhalb der Parkbewirtschaftungszone abstellen, ca. 15% nutzen das Stellplatzangebot der öffentlich/gewerblichen Garagen, ca. 11% bilden eine Fahrgemeinschaft und ca. 3% werden rückverlagert. Für die neuen Bewirtschaftungszone im 10., 12., 14., 15., 16., 17. und 18. Bezirk ergibt dies eine Entlastung der Parkraumnachfrage um ca. 33% (Abbildung 6.3-2) gegenüber dem Bestand.

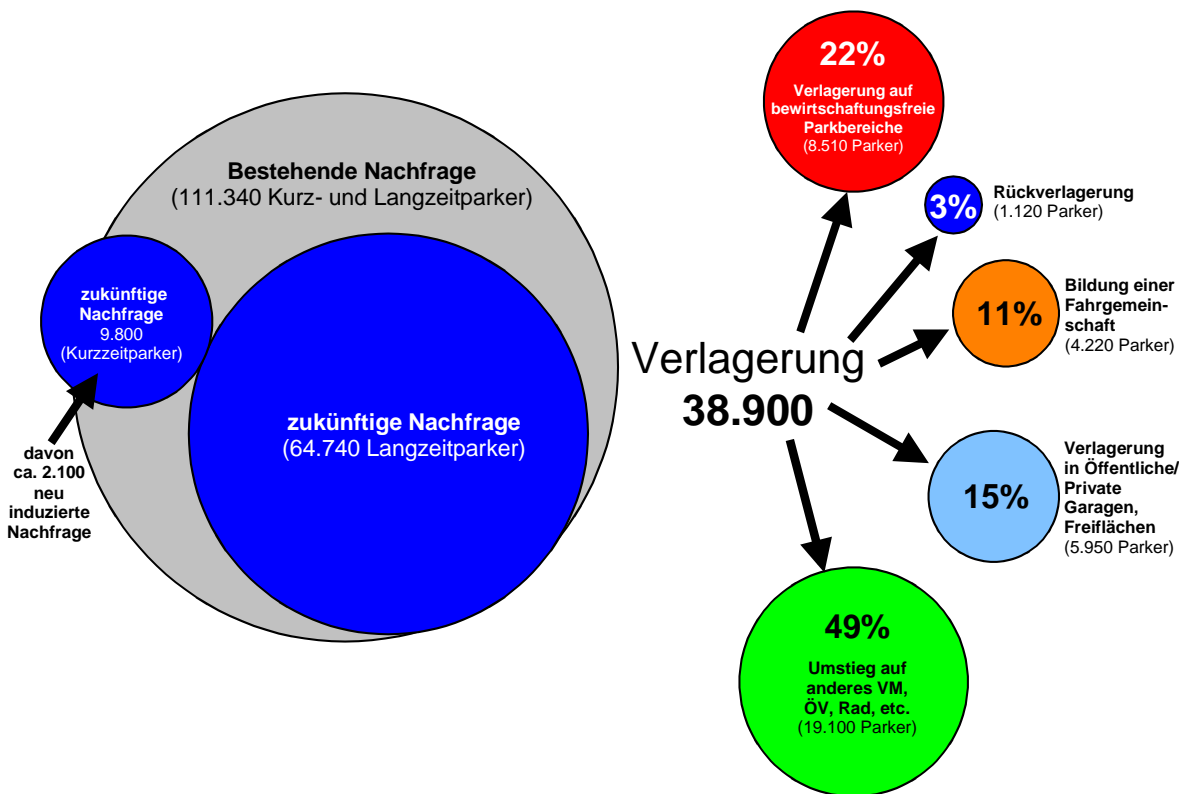


Abbildung 6.3-1: Verhaltensreaktionen und Verlagerungseffekte aller derzeitigen Parkraum-Nutzer (inkl. induzierte Nachfrage) bei Einführung der neuen Bewirtschaftungszone „Diskussionsstand Bezirke“ (vormittags zwischen 9 bis 11 Uhr, Basis Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P)

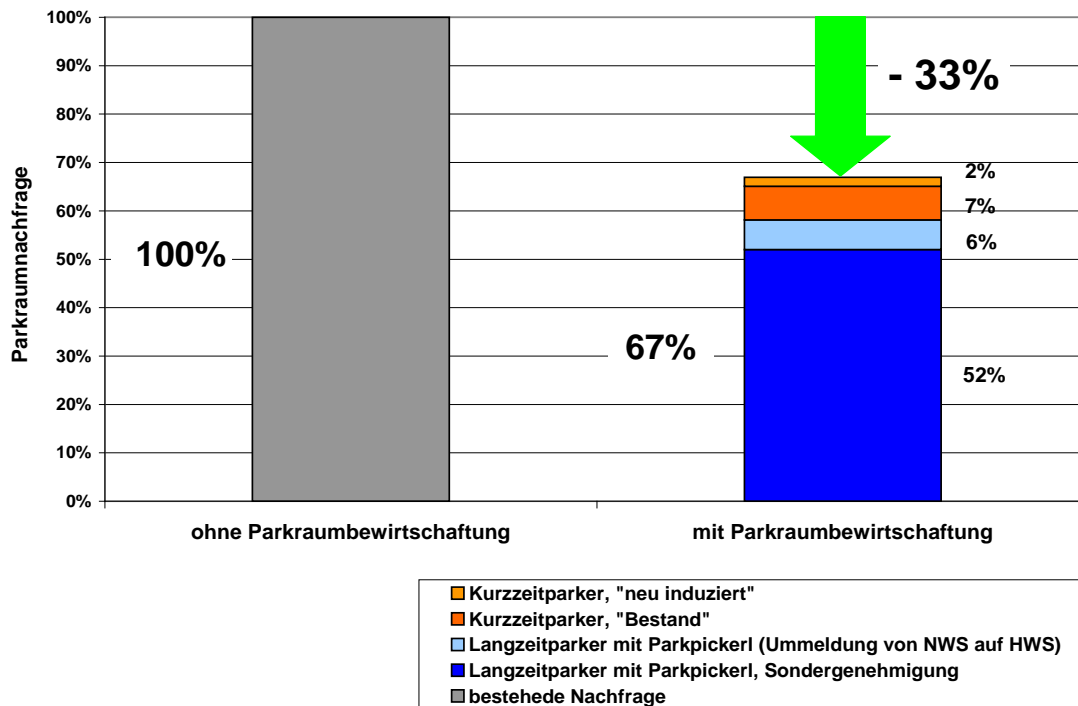


Abbildung 6.3-2: Stellplatznachfrageentwicklung bei Einführung einer Bewirtschaftungszone „Diskussionsstand Bezirke“ (vormittags zwischen 9 bis 11Uhr, Basis Stellplätze in Pkw-E, Quelle: ZIS+P)

6.4. Bezirksergebnisse – 10. Bezirk

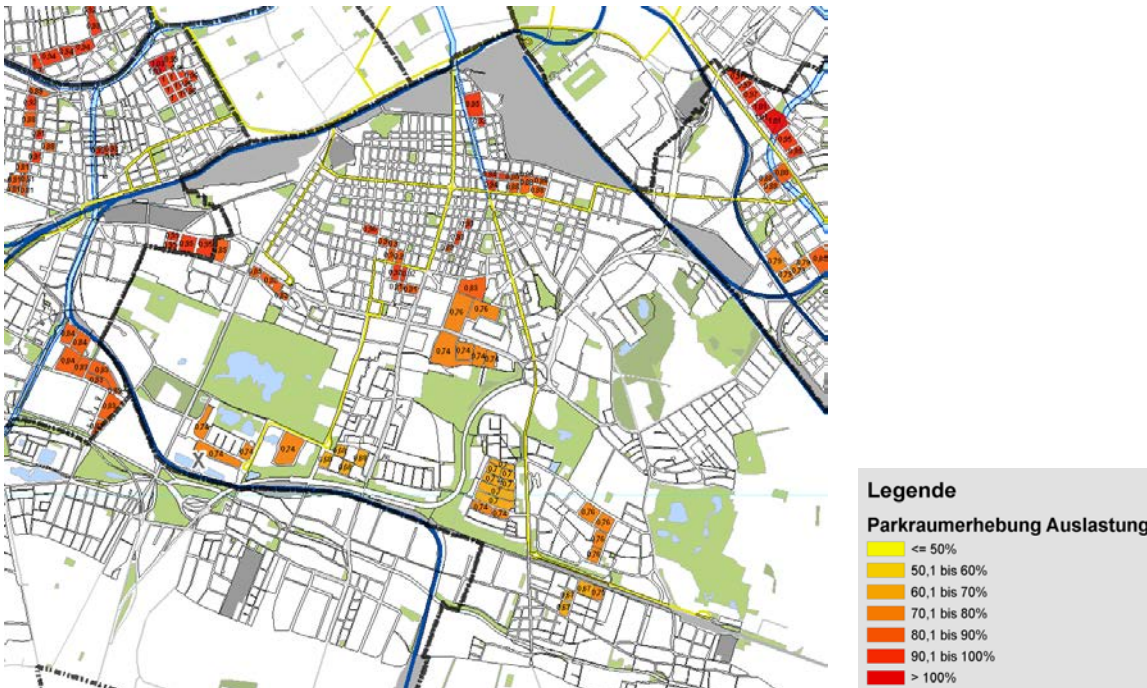


Abbildung 6.4-1: Auslastung der Stellplätze der Erhebungsgebiete im 10. Bezirk, vormittags (Erhebungszeitraum 9 bis 11 Uhr inkl. Erhebungsgebiete 2012, Quelle: ZIS+P)

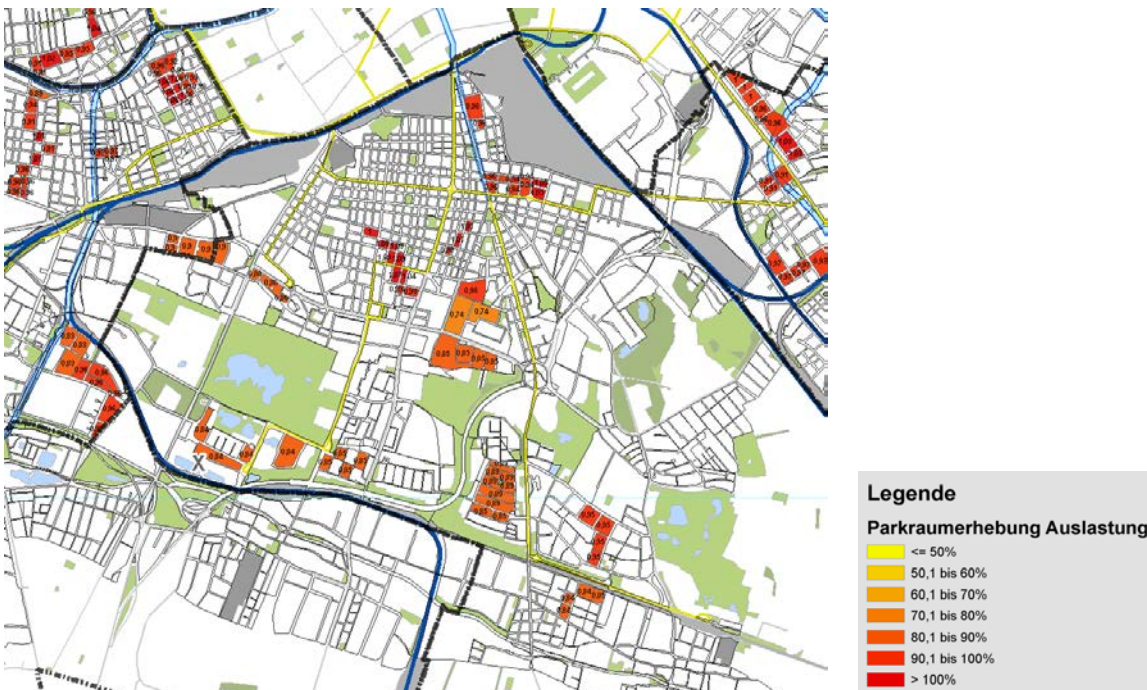


Abbildung 6.4-2: Auslastung der Stellplätze der Erhebungsgebiete im 10. Bezirk, abends (Erhebungszeitraum 20 bis 22 Uhr inkl. Erhebungsgebiete 2012, Quelle: ZIS+P)

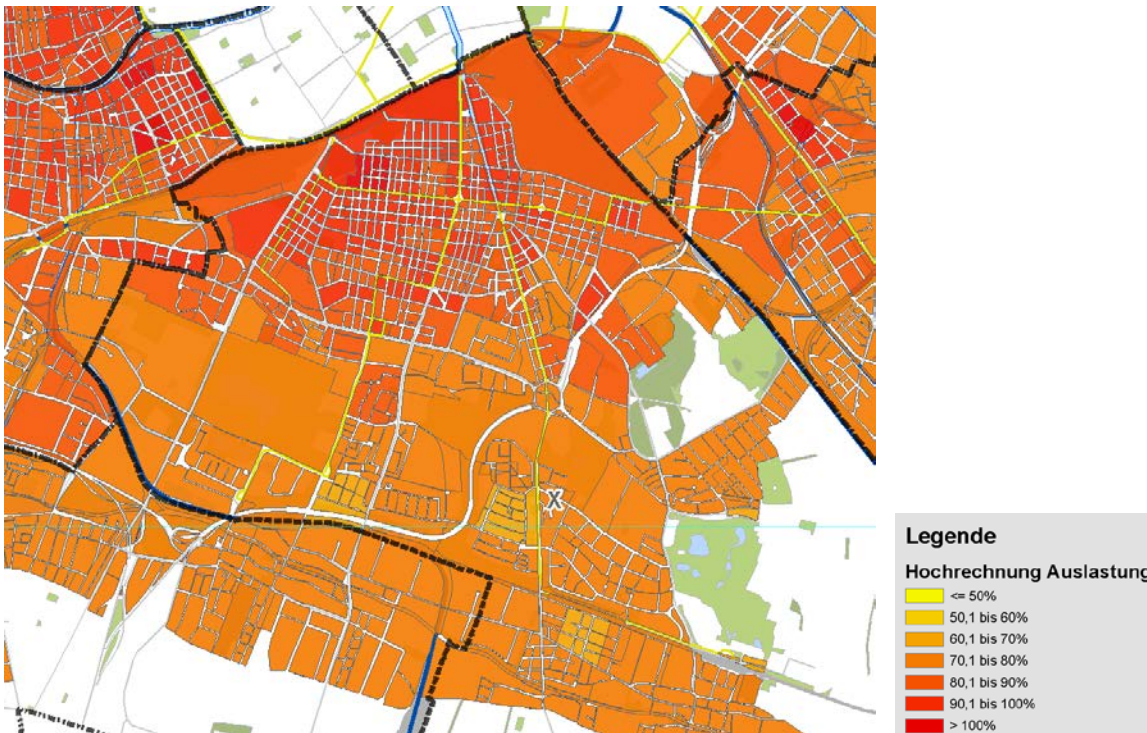


Abbildung 6.4-3: Auslastung der Stellplätze im 10. Bezirk, vormittags (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

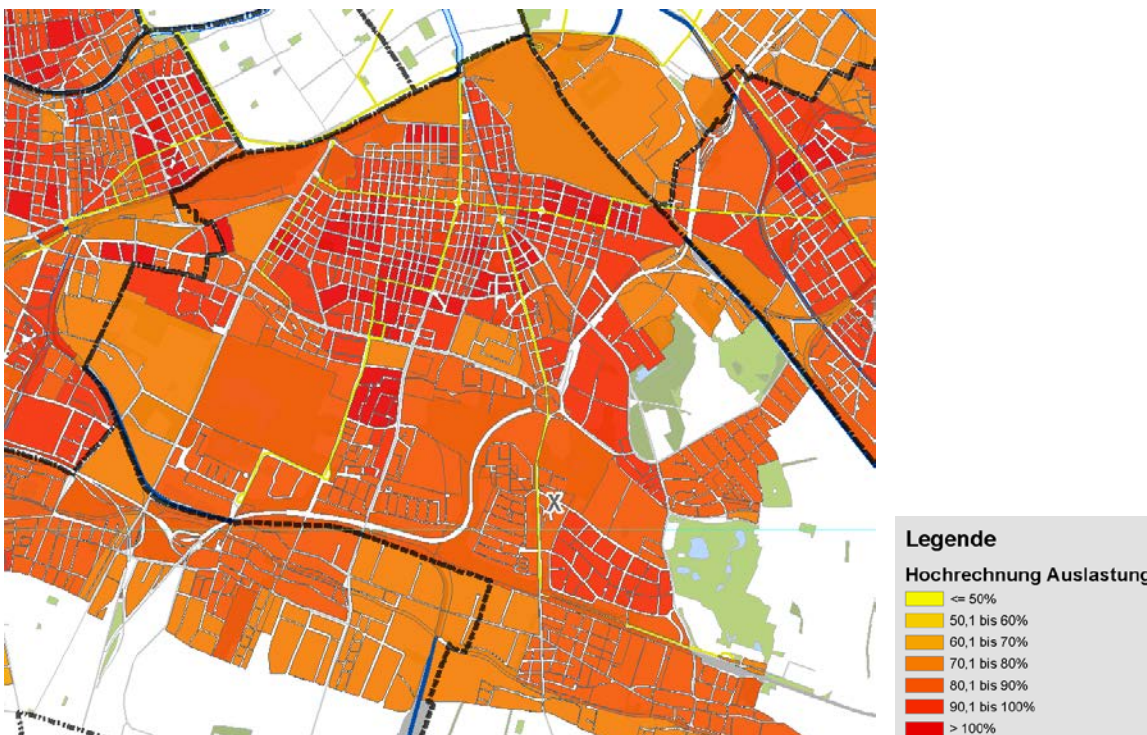


Abbildung 6.4-4: Auslastung der Stellplätze im 10. Bezirk, abends (Modellrechnung, Stand 2012, abends 20 bis 22 Uhr, Quelle: ZIS+P)

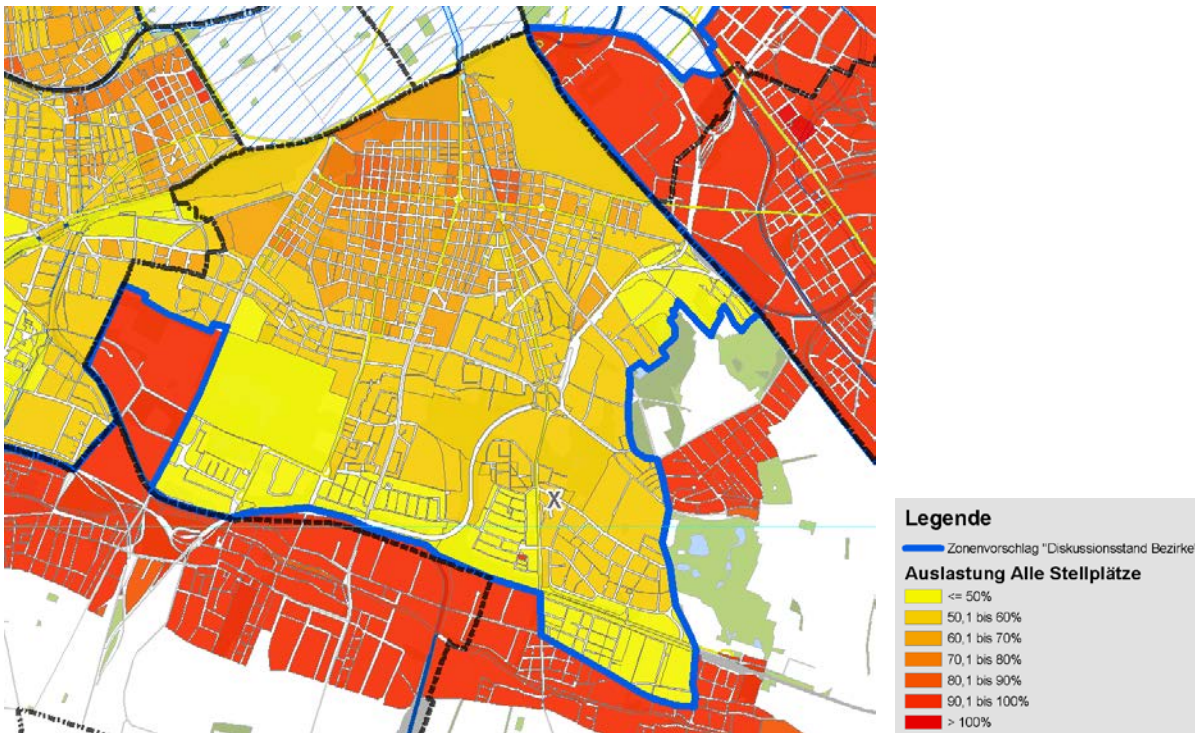


Abbildung 6.4-5: Auslastung der Stellplätze im 10. Bezirk nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung, Parkraumbewirtschaftungszone „Diskussionsstand Bezirke“ (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

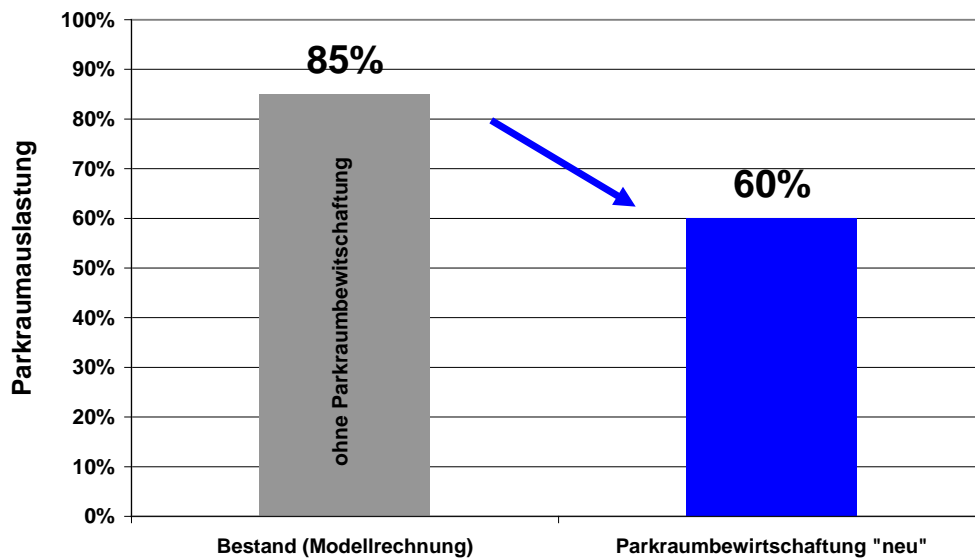


Abbildung 6.4-6: Auslastung der Stellplätze (gerundet) im vorgeschlagenen Bewirtschaftungsgebiet vor und nach der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im 10. Bezirk (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

6.5. Bezirksergebnisse – 12. Bezirk

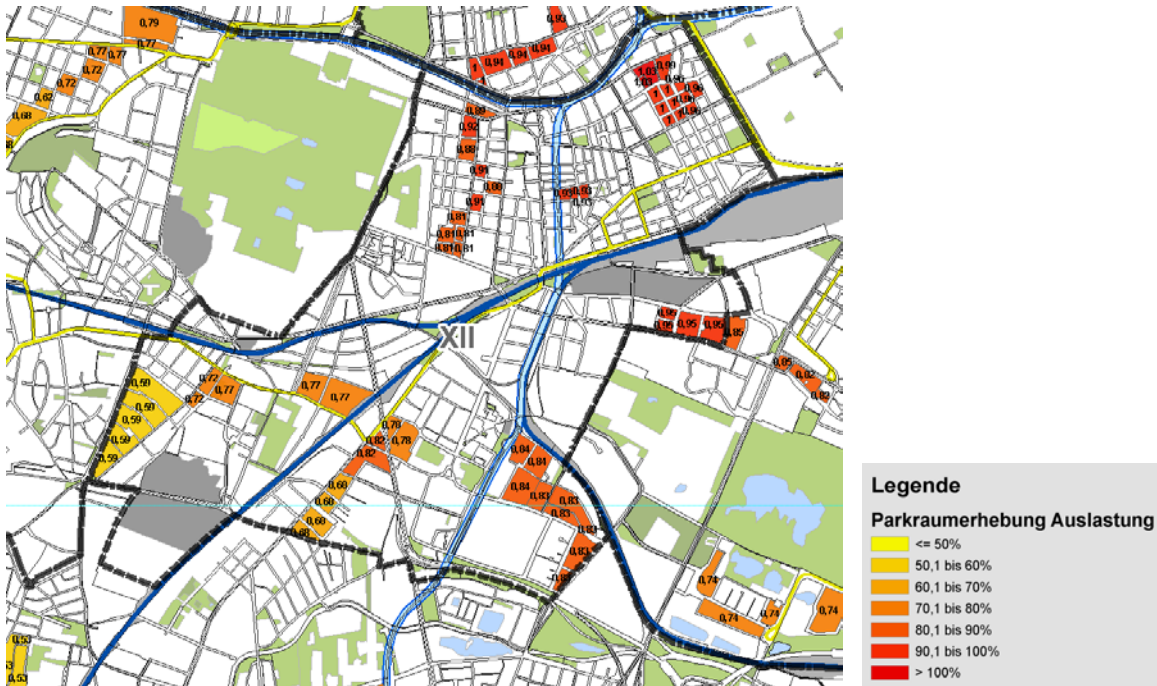


Abbildung 6.5-1: Auslastung der Stellplätze der Erhebungsgebiete im 12. Bezirk, vormittags (Erhebungszeitraum 9 bis 11 Uhr inkl. Erhebungsgebiete 2012, Quelle: ZIS+P)

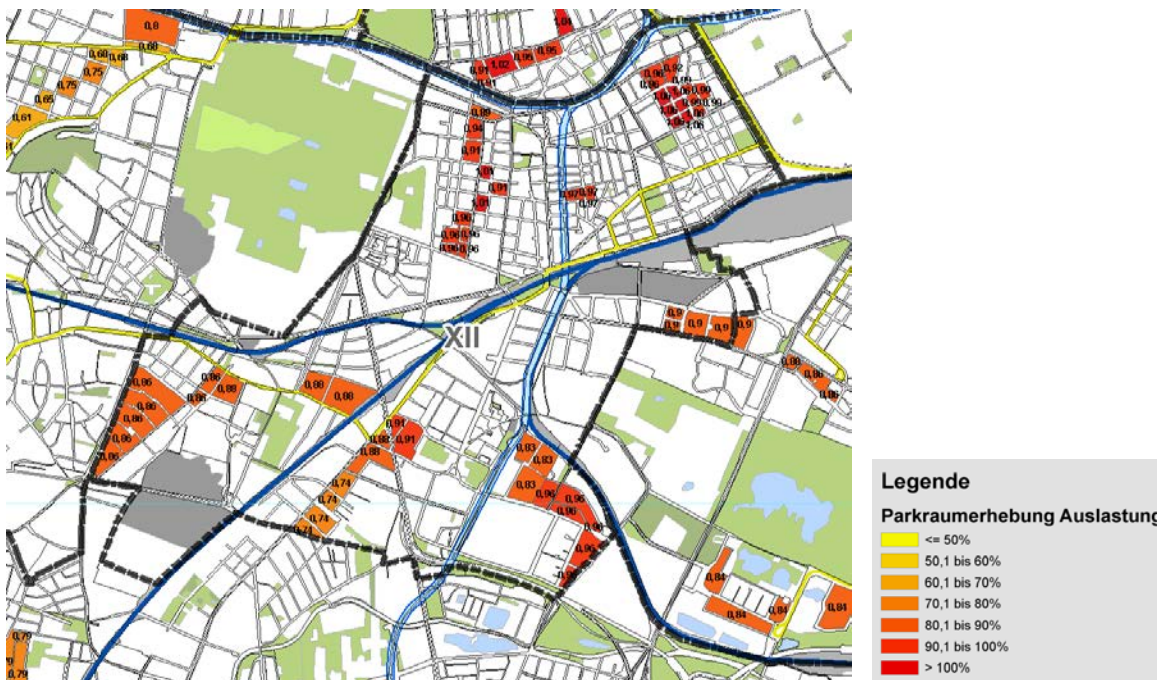


Abbildung 6.5-2: Auslastung der Stellplätze der Erhebungsgebiete im 12. Bezirk, abends (Erhebungszeitraum 20 bis 22 Uhr inkl. Erhebungsgebiete 2012, Quelle: ZIS+P)

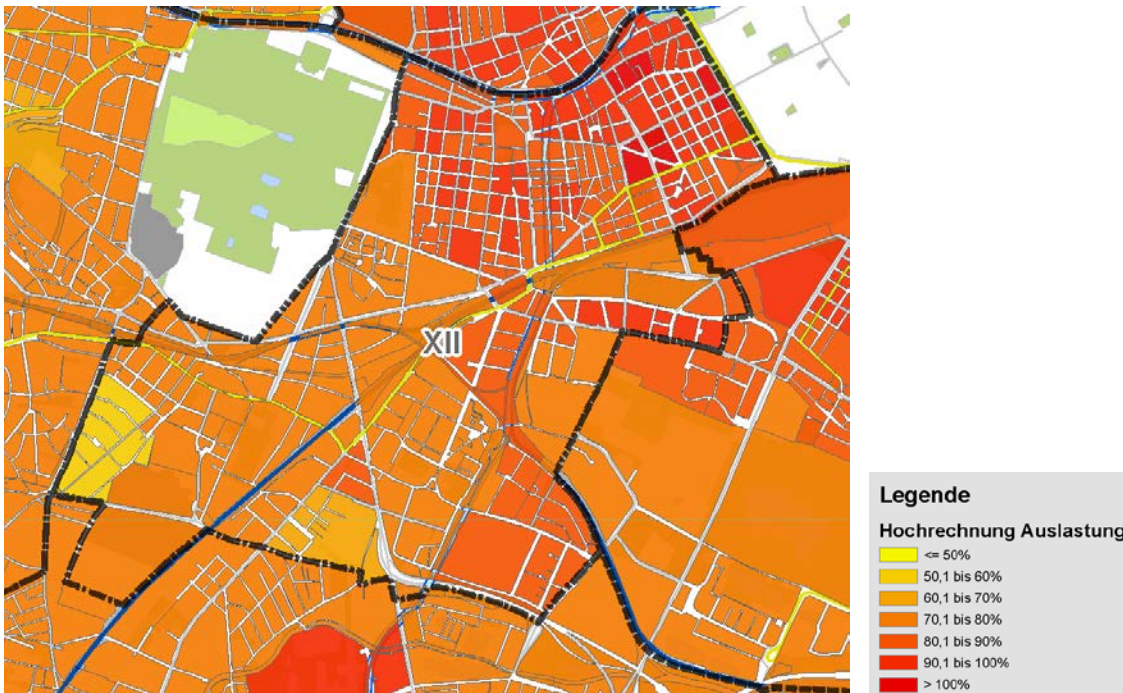


Abbildung 6.5-3: Auslastung der Stellplätze im 12. Bezirk, vormittags (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

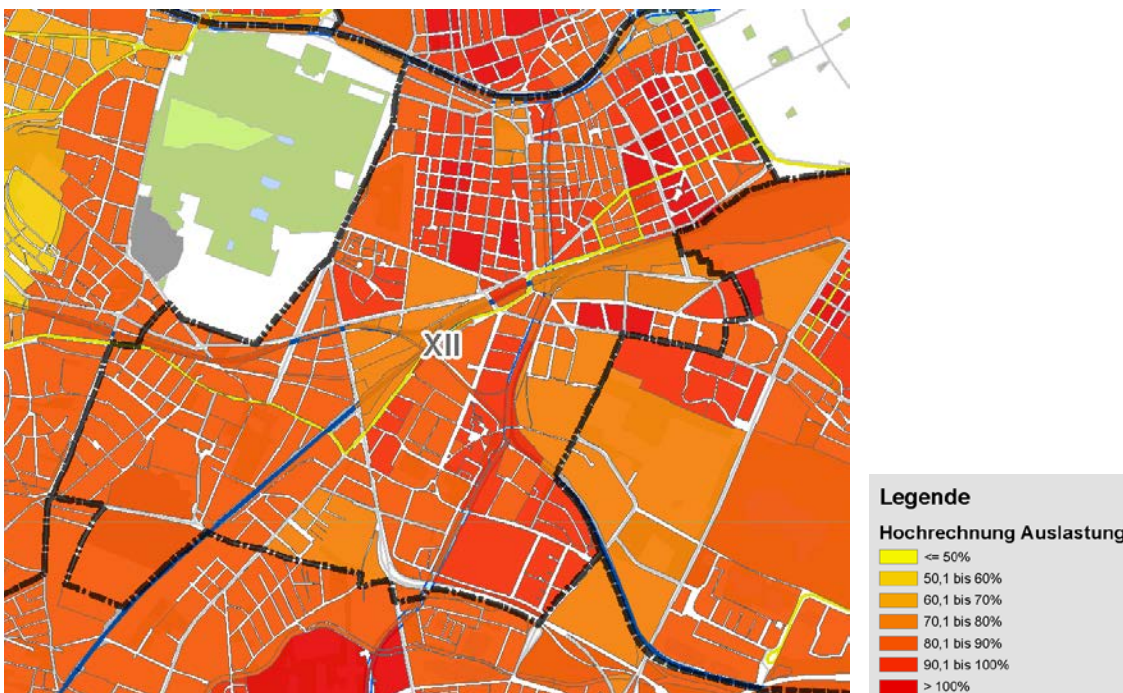


Abbildung 6.5-4: Auslastung der Stellplätze im 12. Bezirk, abends (Modellrechnung, Stand 2012, abends 20 bis 22 Uhr, Quelle: ZIS+P)

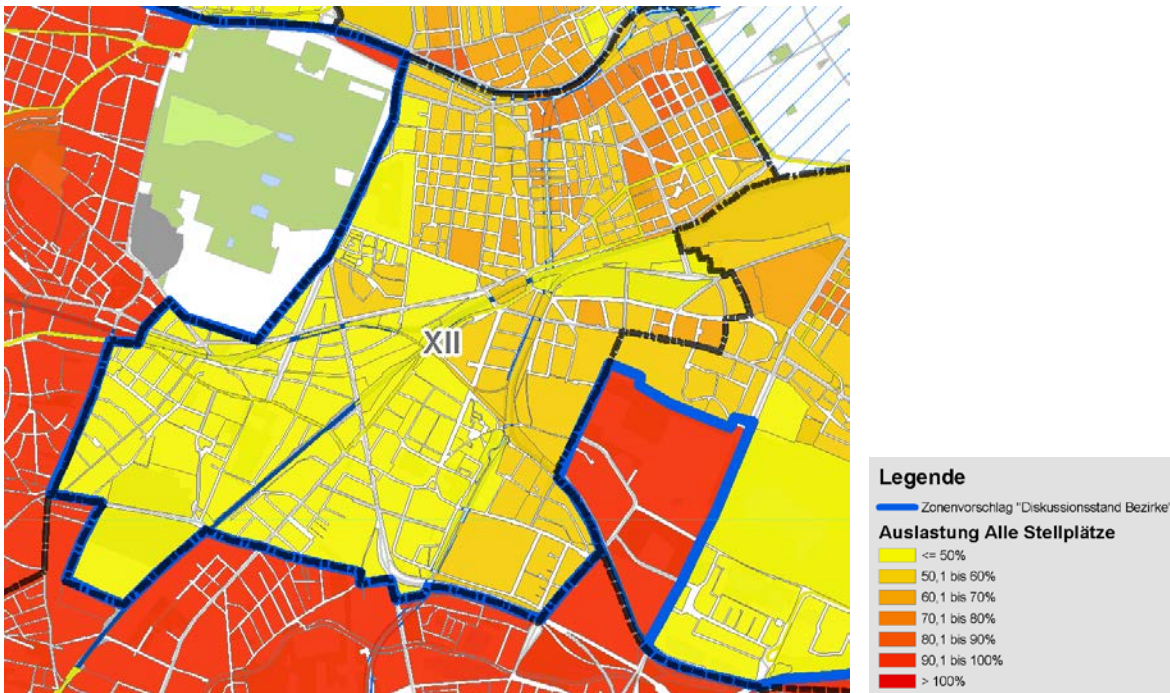


Abbildung 6.5-5: Auslastung der Stellplätze im 12. Bezirk nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung, Parkraumbewirtschaftungszone „Diskussionsstand Bezirke“ (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

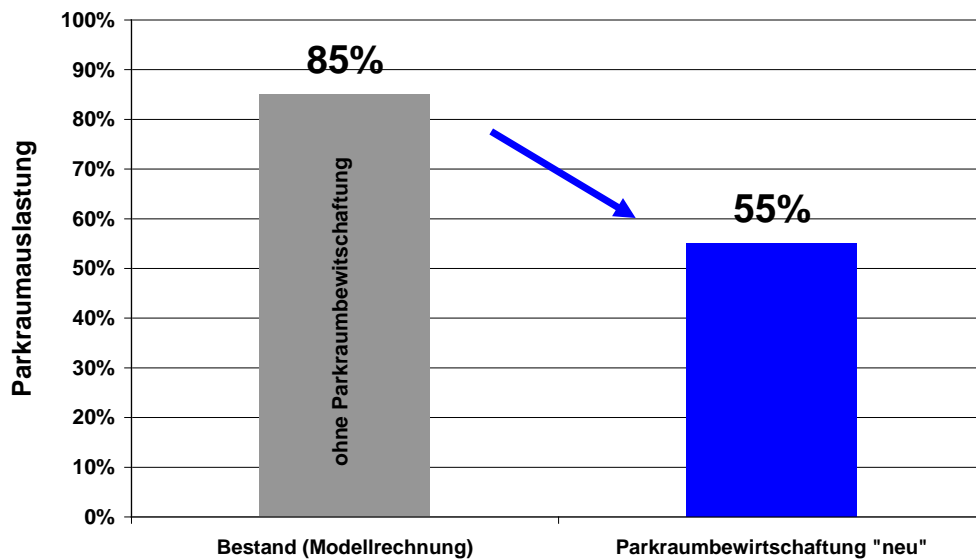


Abbildung 6.5-6: Auslastung der Stellplätze (gerundet) im vorgeschlagenen Bewirtschaftungsgebiet vor und nach der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im 12. Bezirk (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

6.6. Bezirksergebnisse – 14. Bezirk

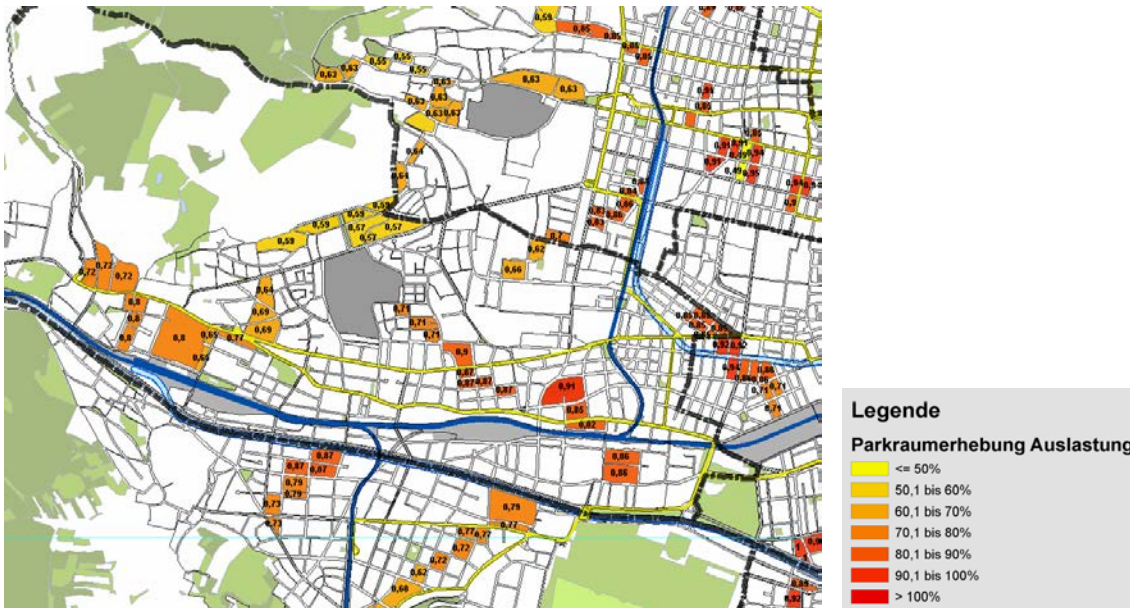


Abbildung 6.6-1: Auslastung der Stellplätze der Erhebungsgebiete im 14. Bezirk, vormittags (Erhebungszeitraum 9 bis 11 Uhr inkl. Erhebungsgebiete 2012, Quelle: ZIS+P)

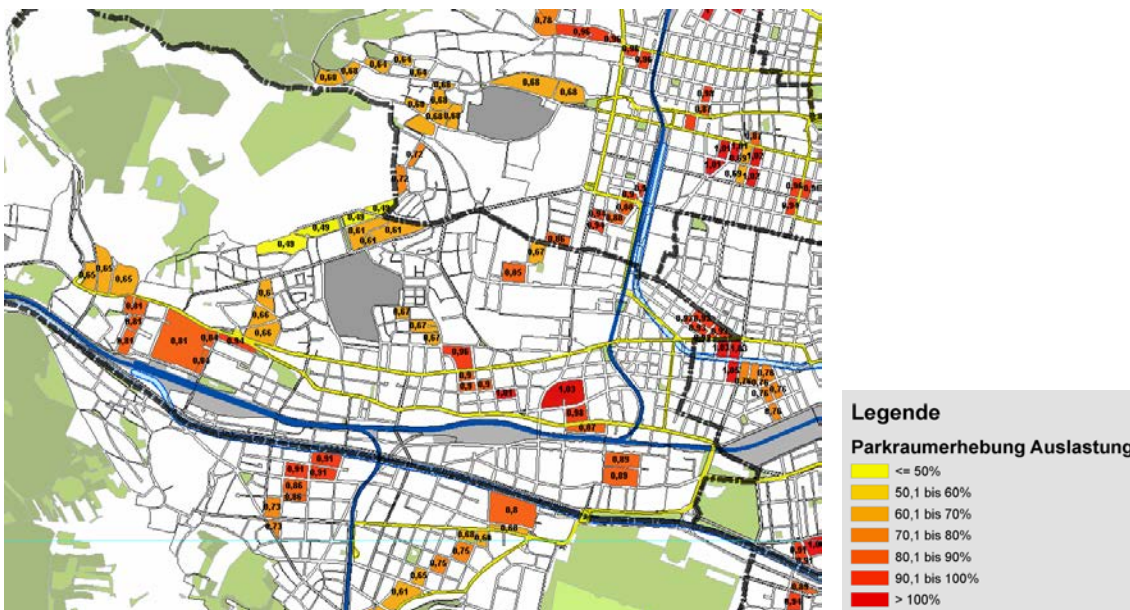


Abbildung 6.6-2: Auslastung der Stellplätze der Erhebungsgebiete im 14. Bezirk, abends (Erhebungszeitraum 20 bis 22 Uhr inkl. Erhebungsgebiete 2012, Quelle: ZIS+P)

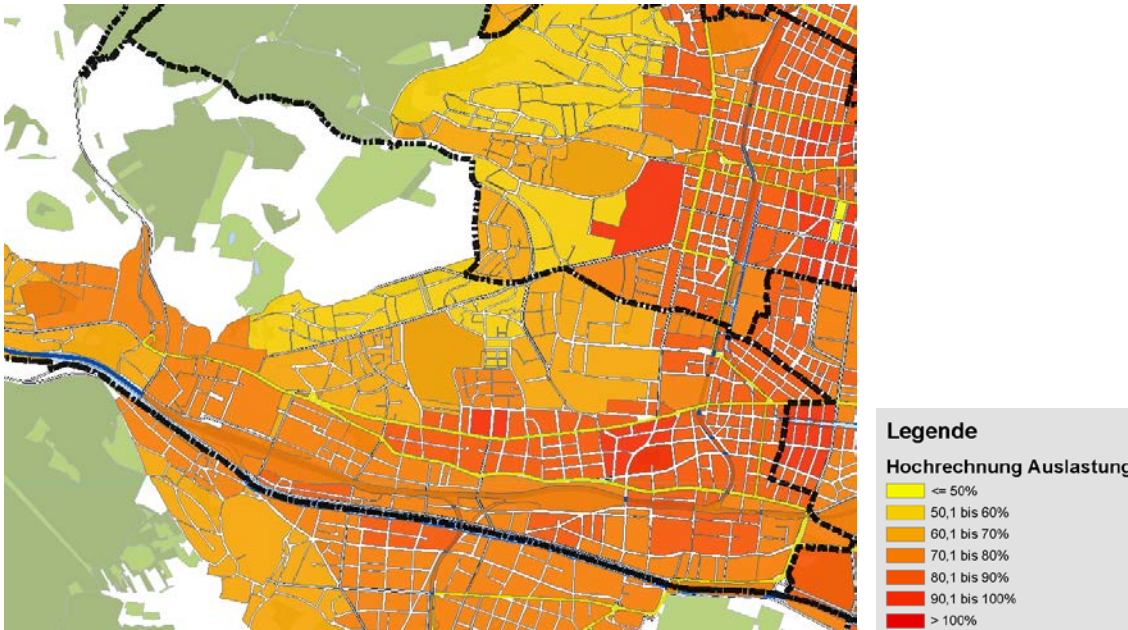


Abbildung 6.6-3: Auslastung der Stellplätze im 14. Bezirk, vormittags (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

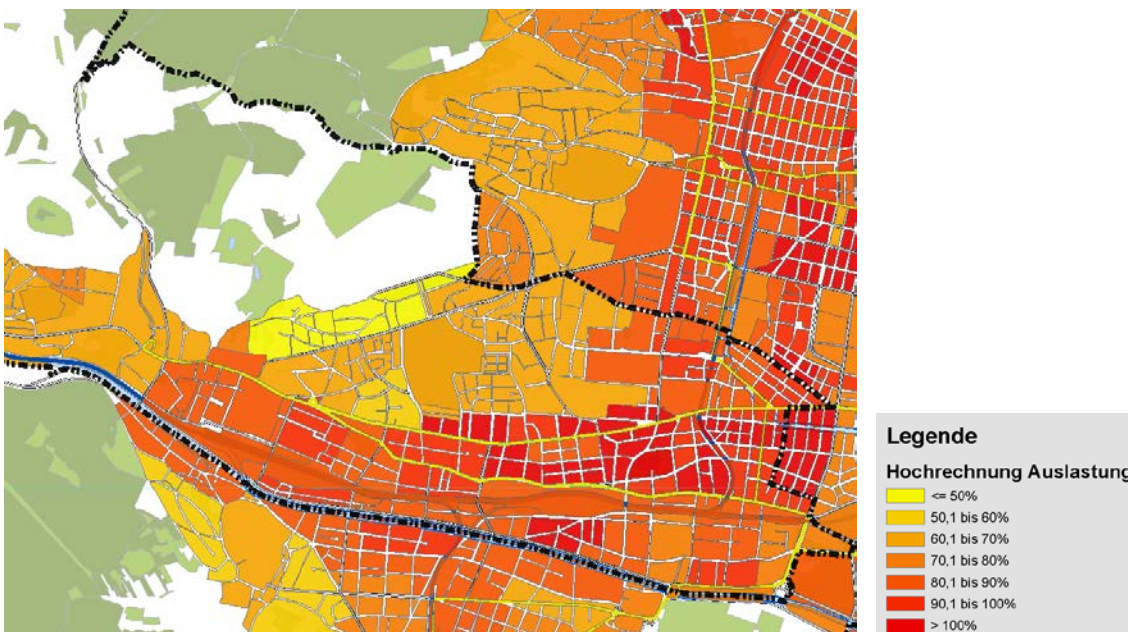


Abbildung 6.6-4: Auslastung der Stellplätze im 14. Bezirk, abends (Modellrechnung, Stand 2012, abends 20 bis 22 Uhr, Quelle: ZIS+P)

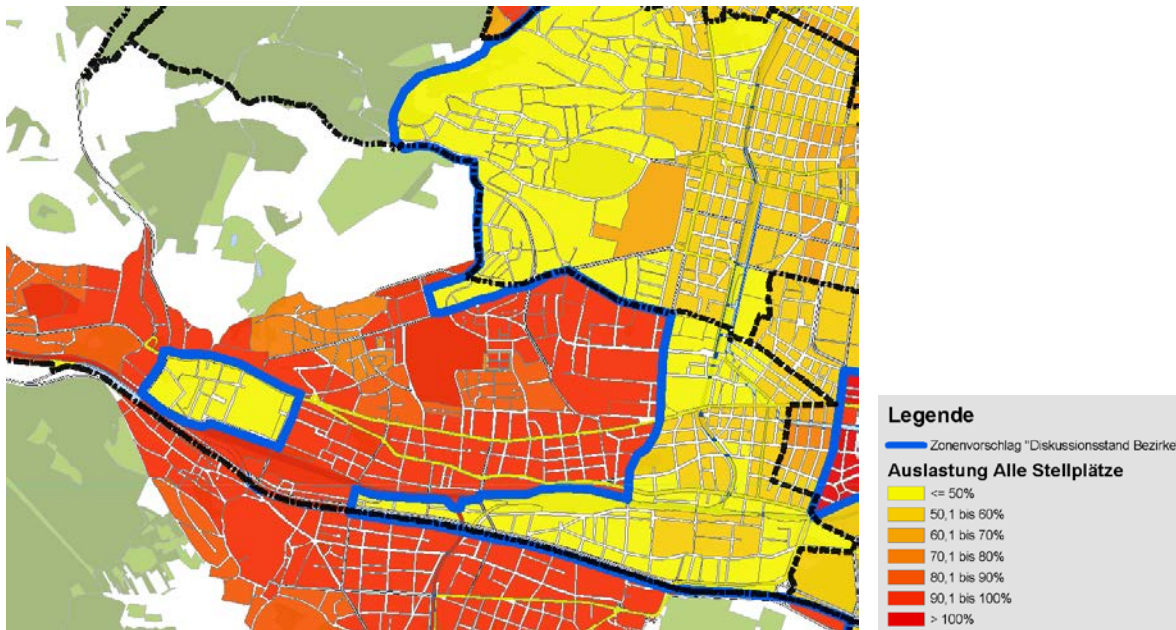


Abbildung 6.6-5: Auslastung der Stellplätze im 14. Bezirk nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung, Parkraumbewirtschaftungszone „Diskussionsstand Bezirke“ (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

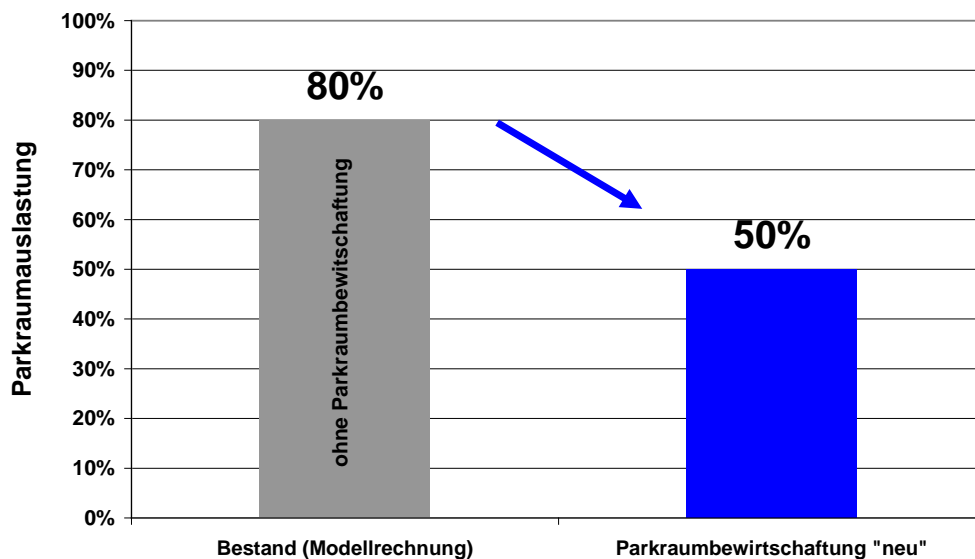


Abbildung 6.6-6: Auslastung der Stellplätze (gerundet) im vorgeschlagenen Bewirtschaftungsgebiet vor und nach der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im 14. Bezirk (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

6.7. Bezirksergebnisse – 15. Bezirk

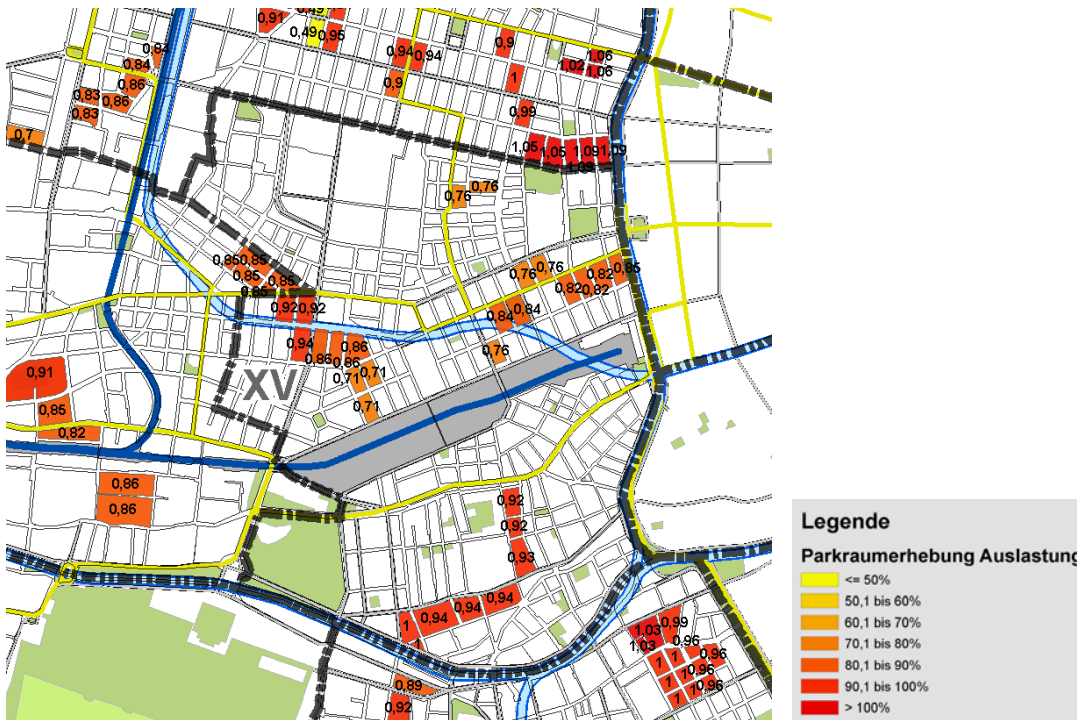


Abbildung 6.7-1: Auslastung der Stellplätze der Erhebungsgebiete im 15. Bezirk, vormittags (Erhebungszeitraum 9 bis 11 Uhr inkl. Erhebungsgebiete 2012, Quelle: ZIS+P)

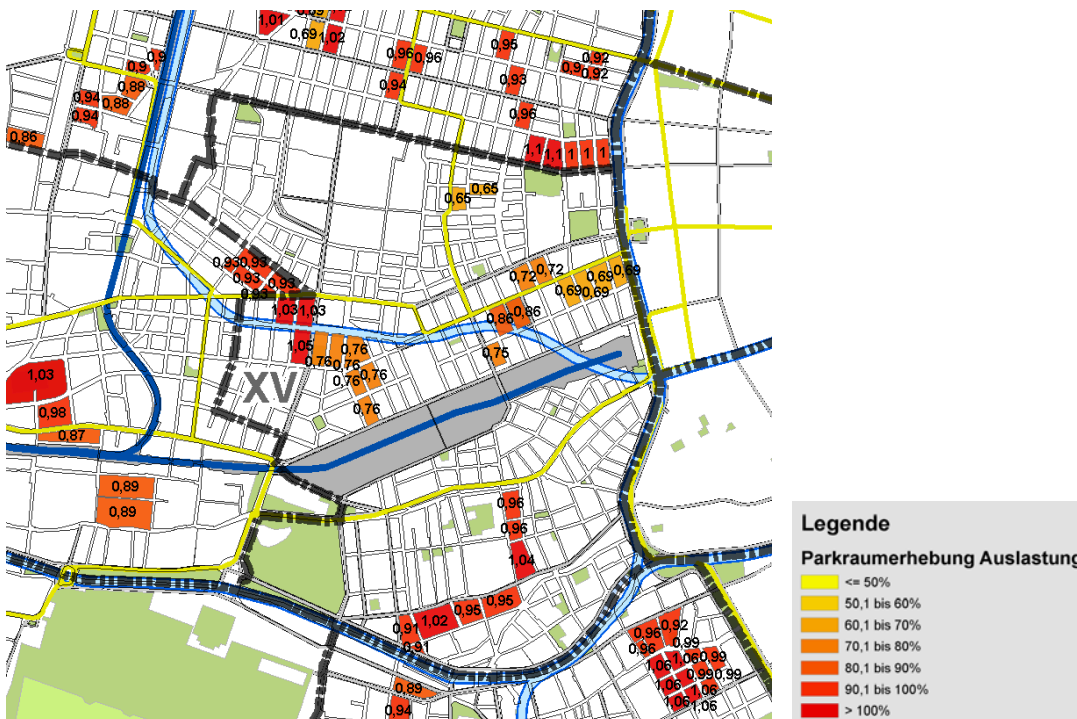


Abbildung 6.7-2: Auslastung der Stellplätze der Erhebungsgebiete im 15. Bezirk, abends (Erhebungszeitraum 20 bis 22 Uhr inkl. Erhebungsgebiete 2012, Quelle: ZIS+P)

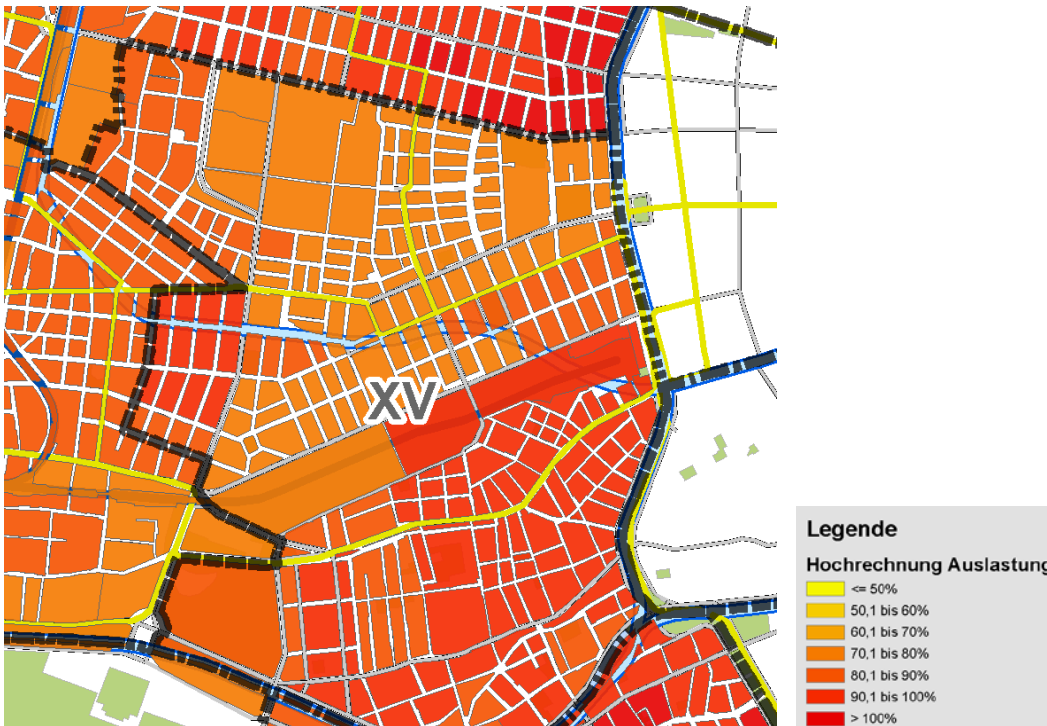


Abbildung 6.7-3: Auslastung der Stellplätze im 15. Bezirk, vormittags (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

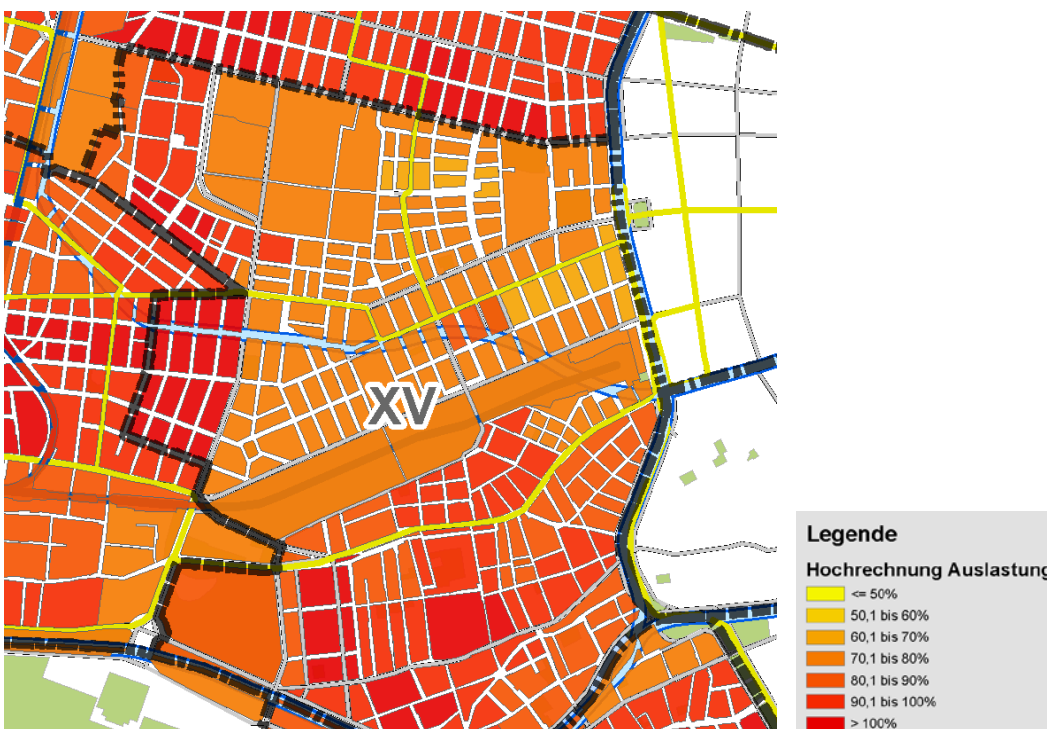


Abbildung 6.7-4: Auslastung der Stellplätze im 15. Bezirk, abends (Modellrechnung, Stand 2012, abends 20 bis 22 Uhr, Quelle: ZIS+P)

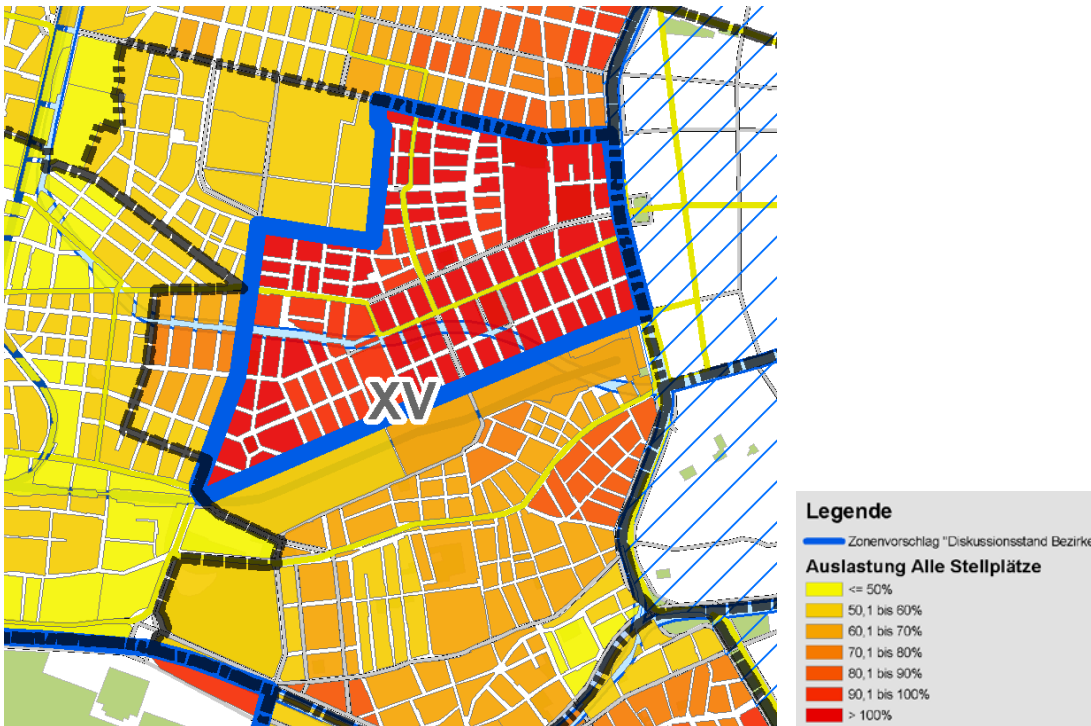


Abbildung 6.7-5: Auslastung der Stellplätze im 15. Bezirk nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung, Parkraumbewirtschaftungszone „Diskussionsstand Bezirke“ (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

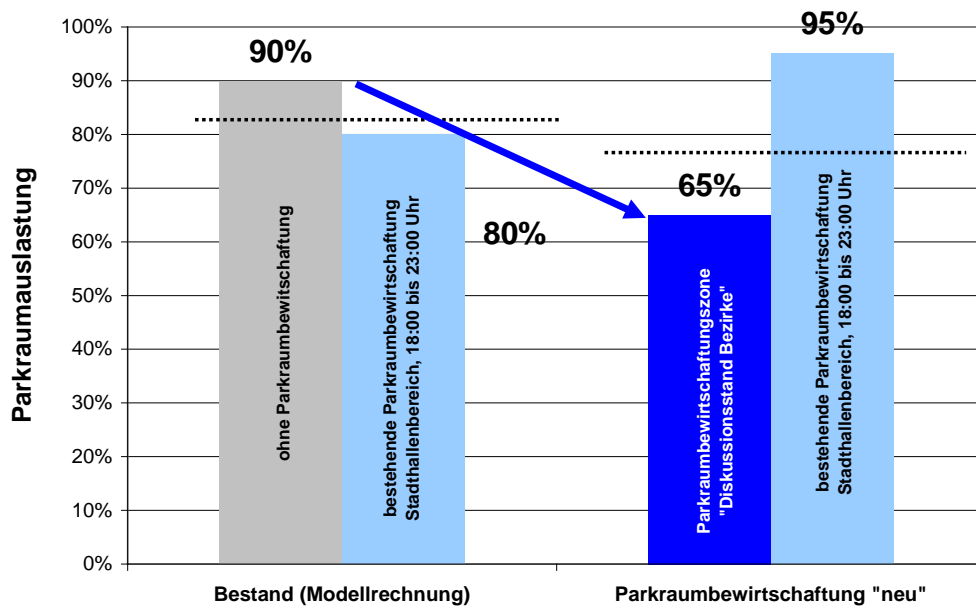


Abbildung 6.7-6: Auslastung der Stellplätze (gerundet) im vorgeschlagenen Bewirtschaftungsgebiet vor und nach der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im 15. Bezirk (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

6.8. Bezirksergebnisse – 16. Bezirk

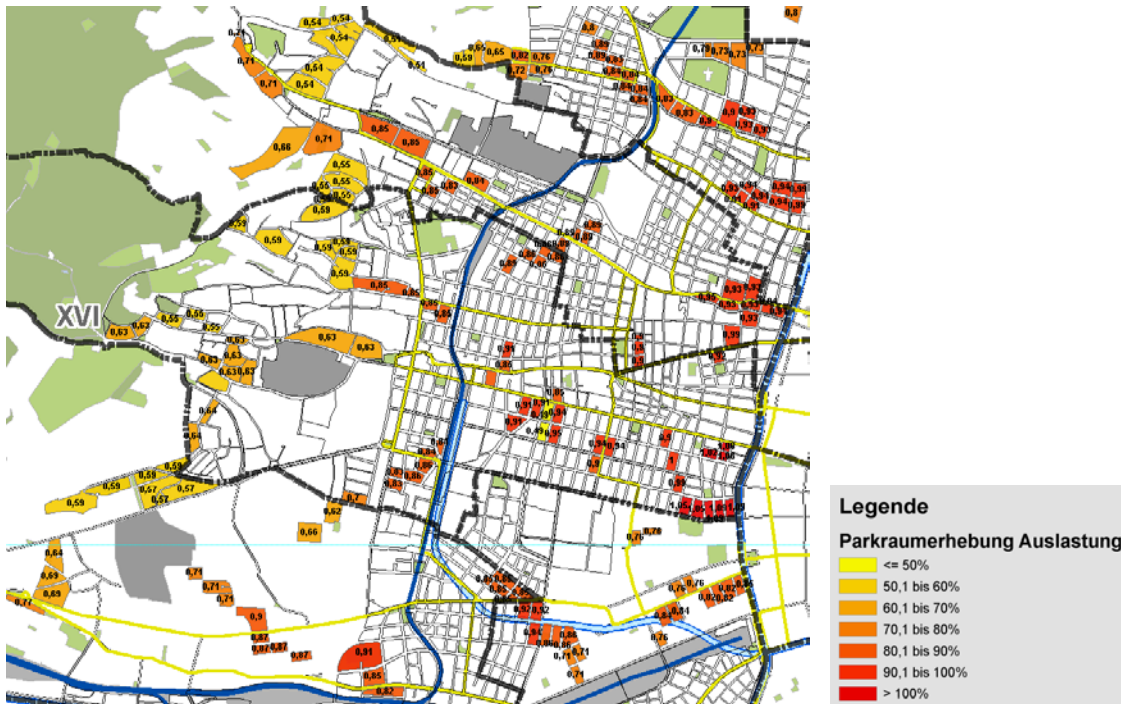


Abbildung 6.8-1: Auslastung der Stellplätze der Erhebungsgebiete im 16. Bezirk, vormittags (Erhebungszeitraum 9 bis 11 Uhr inkl. Erhebungsgebiete 2012, Quelle: ZIS+P)

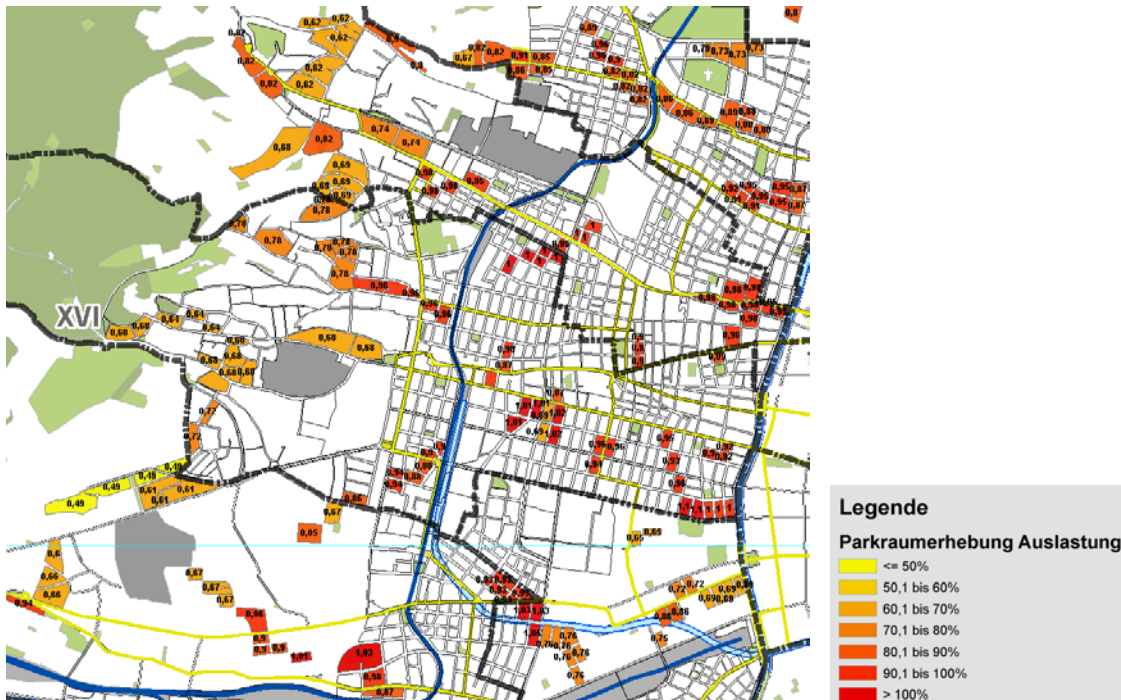


Abbildung 6.8-2: Auslastung der Stellplätze der Erhebungsgebiete im 16. Bezirk, abends (Erhebungszeitraum 20 bis 22 Uhr inkl. Erhebungsgebiete 2012, Quelle: ZIS+P)

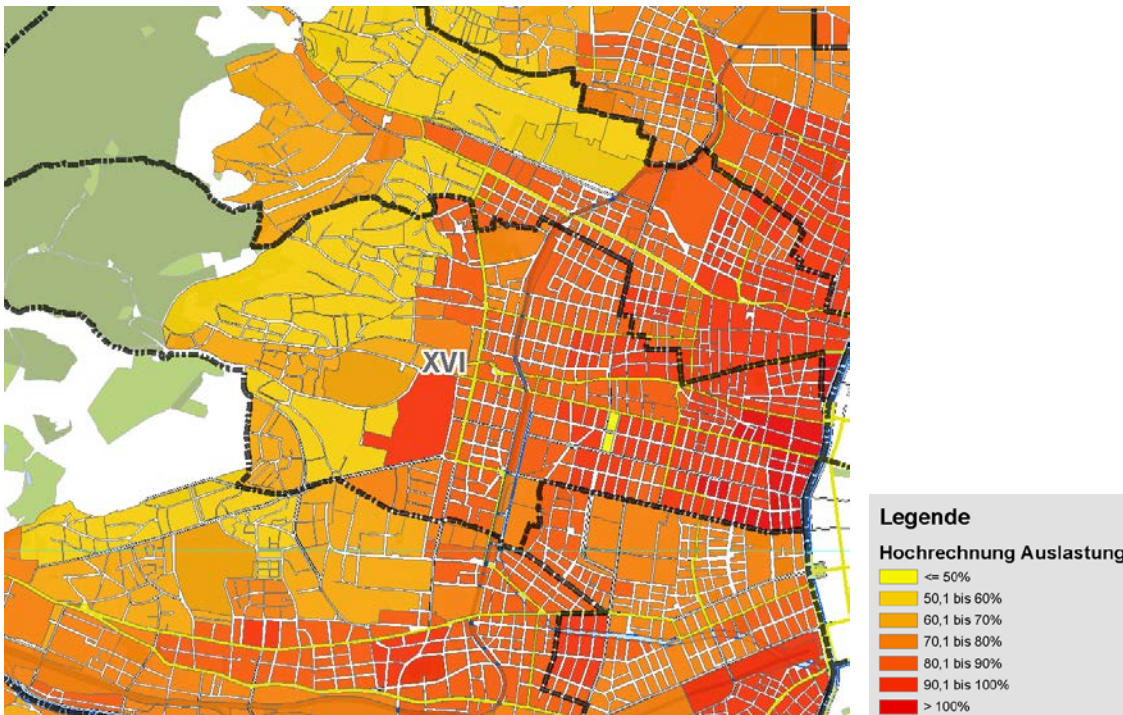


Abbildung 6.8-3: Auslastung der Stellplätze im 16. Bezirk, vormittags (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

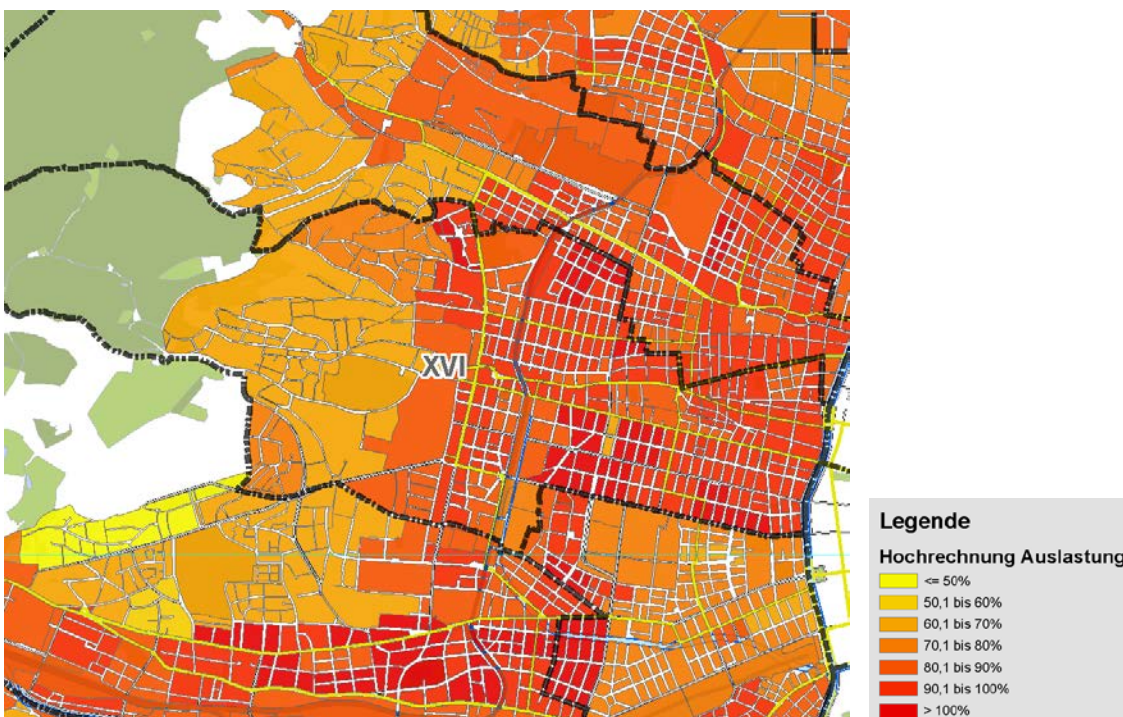


Abbildung 6.8-4: Auslastung der Stellplätze im 16. Bezirk, abends (Modellrechnung, Stand 2012, abends 20 bis 22 Uhr, Quelle: ZIS+P)

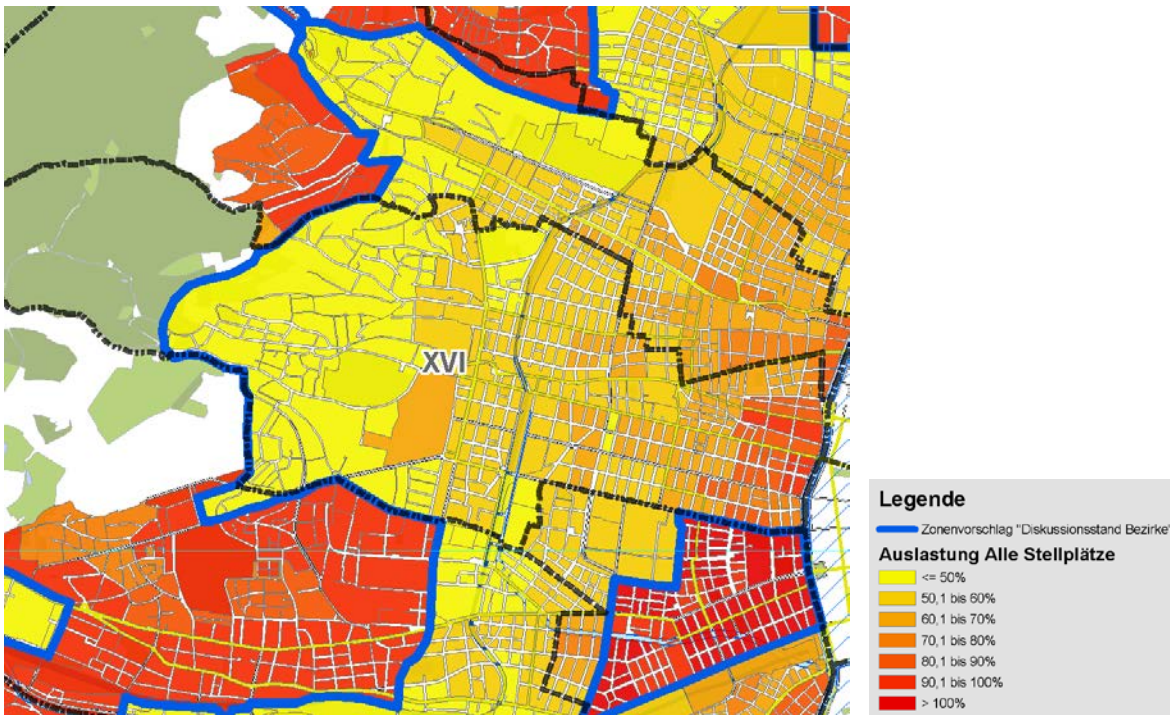


Abbildung 6.8-5: Auslastung der Stellplätze im 16. Bezirk nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung, Parkraumbewirtschaftungszone „Diskussionsstand Bezirke“ (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

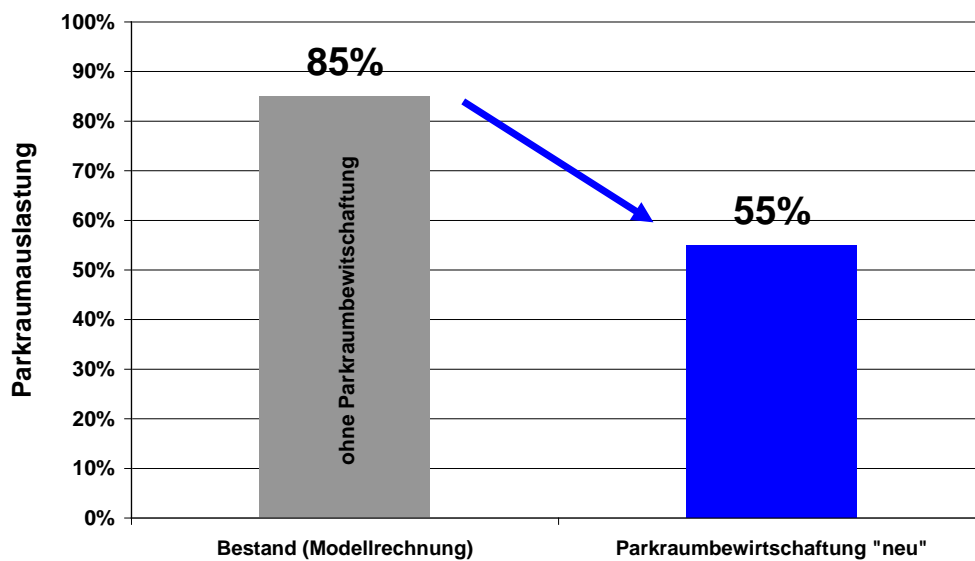


Abbildung 6.8-6: Auslastung der Stellplätze (gerundet) im vorgeschlagenen Bewirtschaftungsgebiet vor und nach der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im 16. Bezirk (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

6.9. Bezirksergebnisse – 17. Bezirk



Abbildung 6.9-1: Auslastung der Stellplätze der Erhebungsgebiete im 17. Bezirk, vormittags (Erhebungszeitraum 9 bis 11 Uhr inkl. Erhebungsgebiete 2012, Quelle: ZIS+P)



Abbildung 6.9-2: Auslastung der Stellplätze der Erhebungsgebiete im 17. Bezirk, abends (Erhebungszeitraum 20 bis 22 Uhr inkl. Erhebungsgebiete 2012, Quelle: ZIS+P)

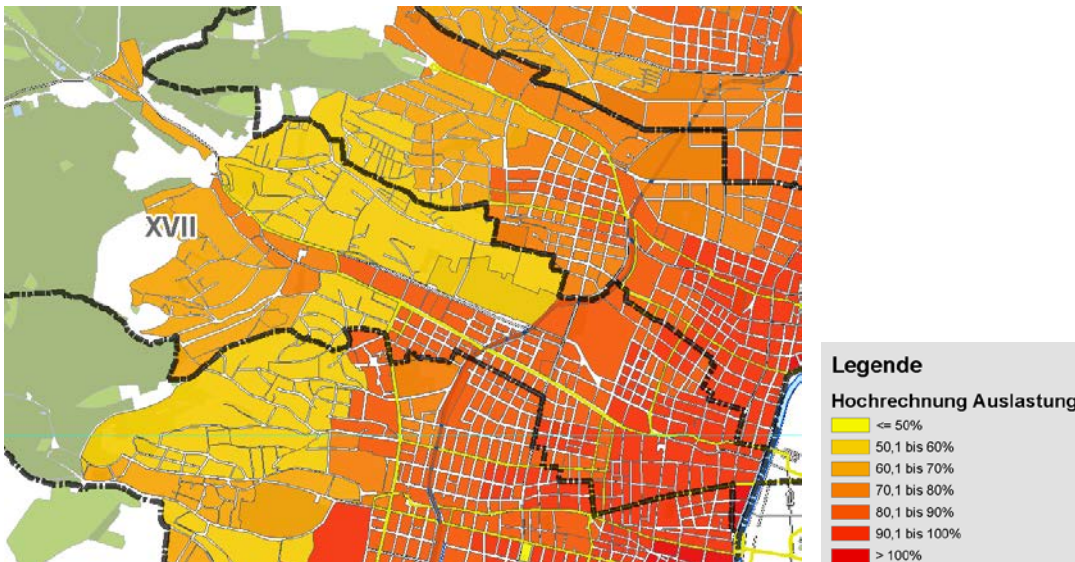


Abbildung 6.9-3: Auslastung der Stellplätze im 17. Bezirk, vormittags (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

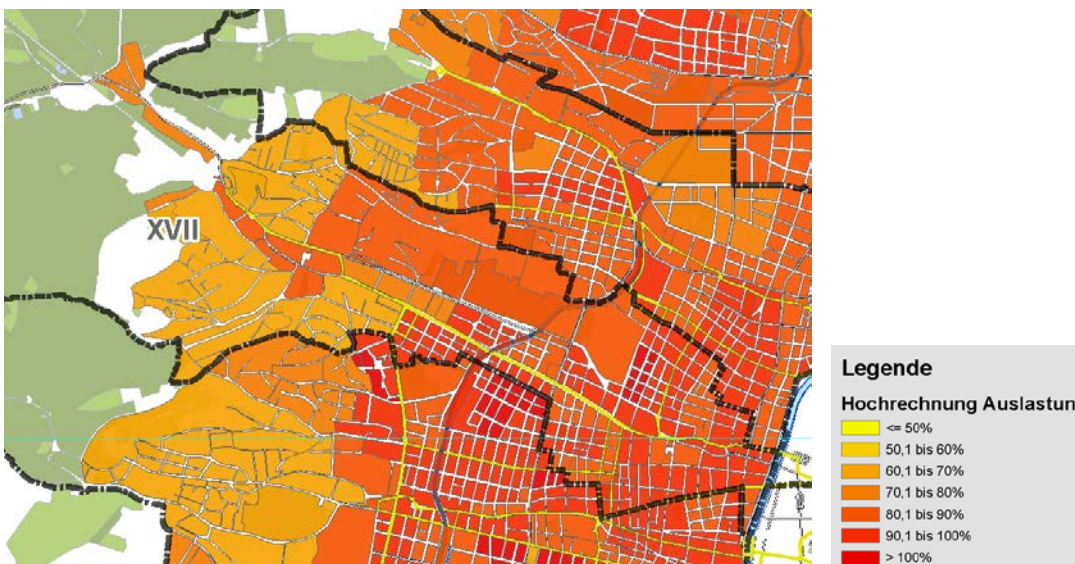


Abbildung 6.9-4: Auslastung der Stellplätze im 17. Bezirk, abends (Modellrechnung, Stand 2012, abends 20 bis 22 Uhr, Quelle: ZIS+P)

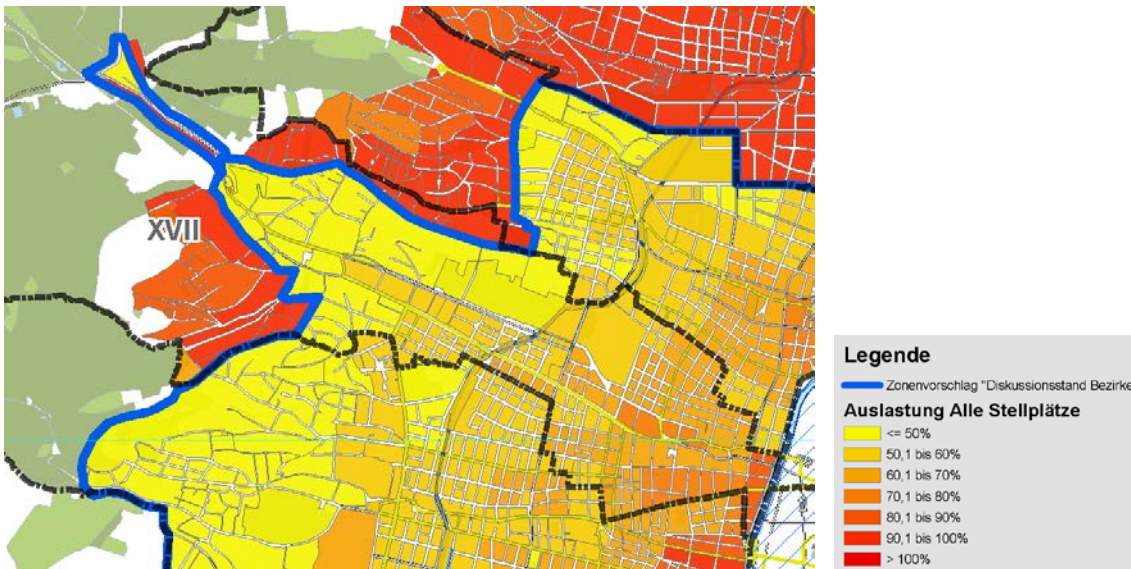


Abbildung 6.9-5: Auslastung der Stellplätze im 17. Bezirk nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung, Parkraumbewirtschaftungszone „Diskussionsstand Bezirke“ (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

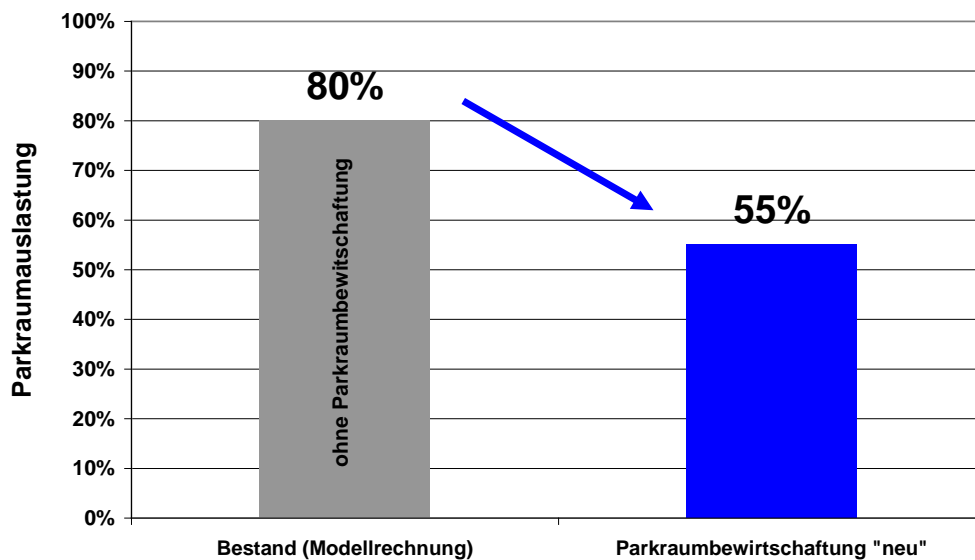


Abbildung 6.9-6: Auslastung der Stellplätze (gerundet) im vorgeschlagenen Bewirtschaftungsgebiet vor und nach der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im 17. Bezirk (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

6.10. Bezirksergebnisse – 18. Bezirk

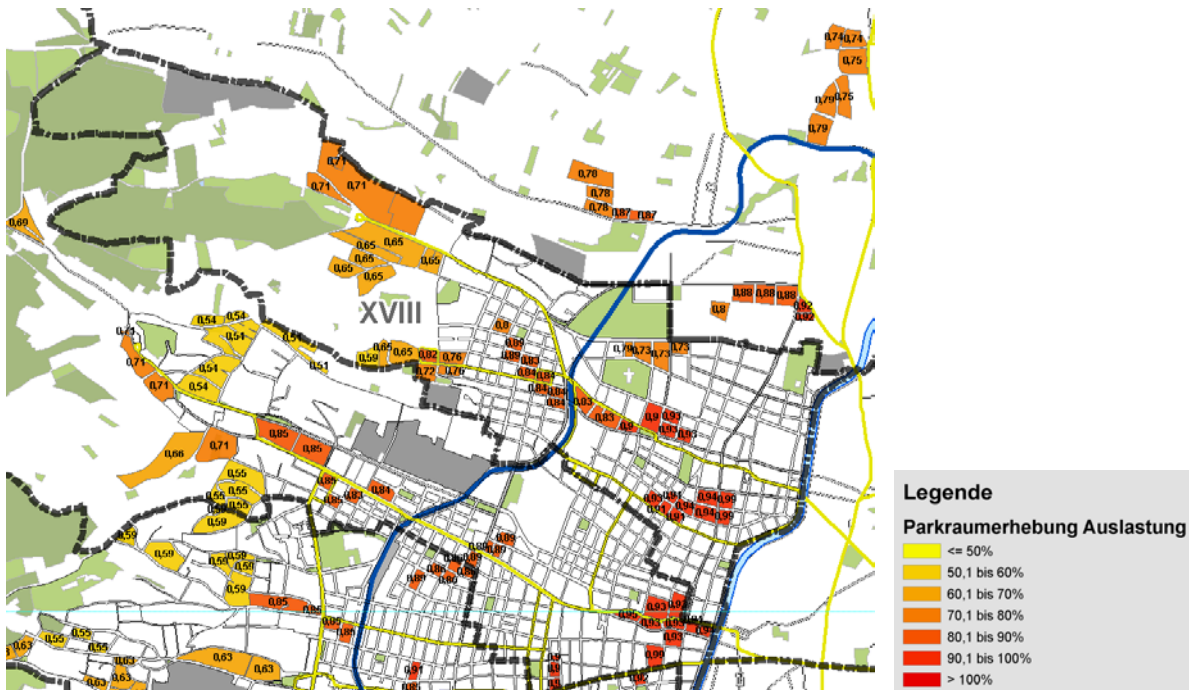


Abbildung 6.10-1: Auslastung der Stellplätze der Erhebungsgebiete im 18. Bezirk, vormittags (Erhebungszeitraum 9 bis 11 Uhr inkl. Erhebungsgebiete 2012, Quelle: ZIS+P)

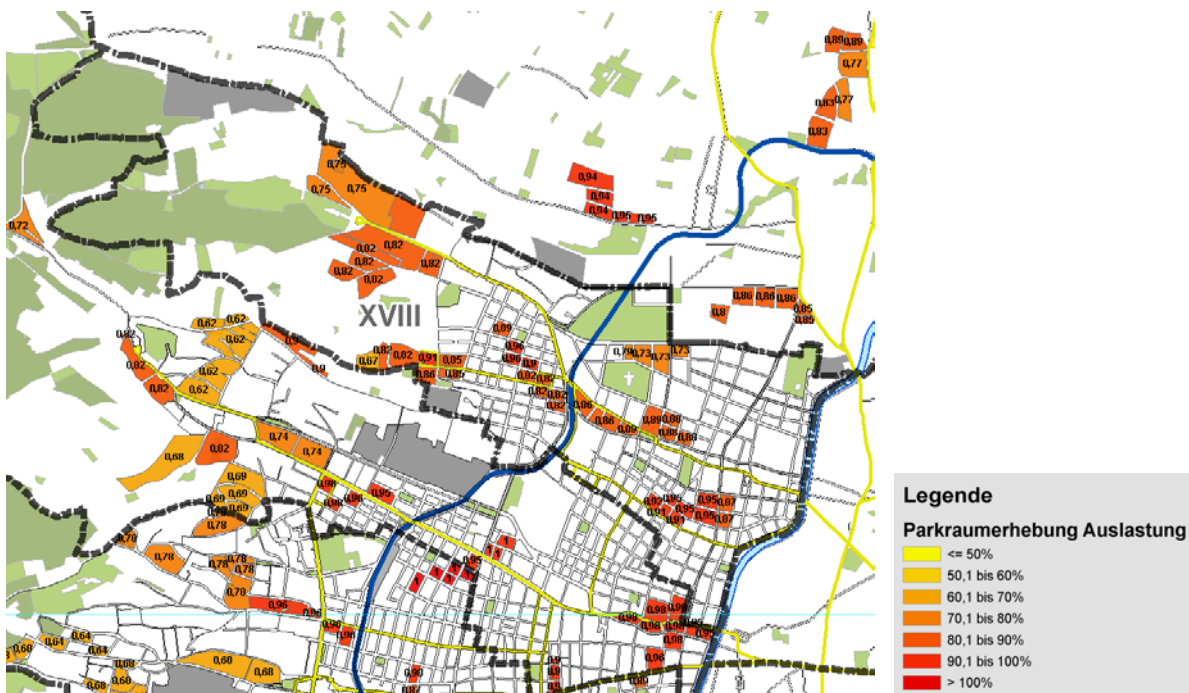


Abbildung 6.10-2: Auslastung der Stellplätze der Erhebungsgebiete im 18. Bezirk, abends (Erhebungszeitraum 20 bis 22 Uhr inkl. Erhebungsgebiete 2012, Quelle: ZIS+P)

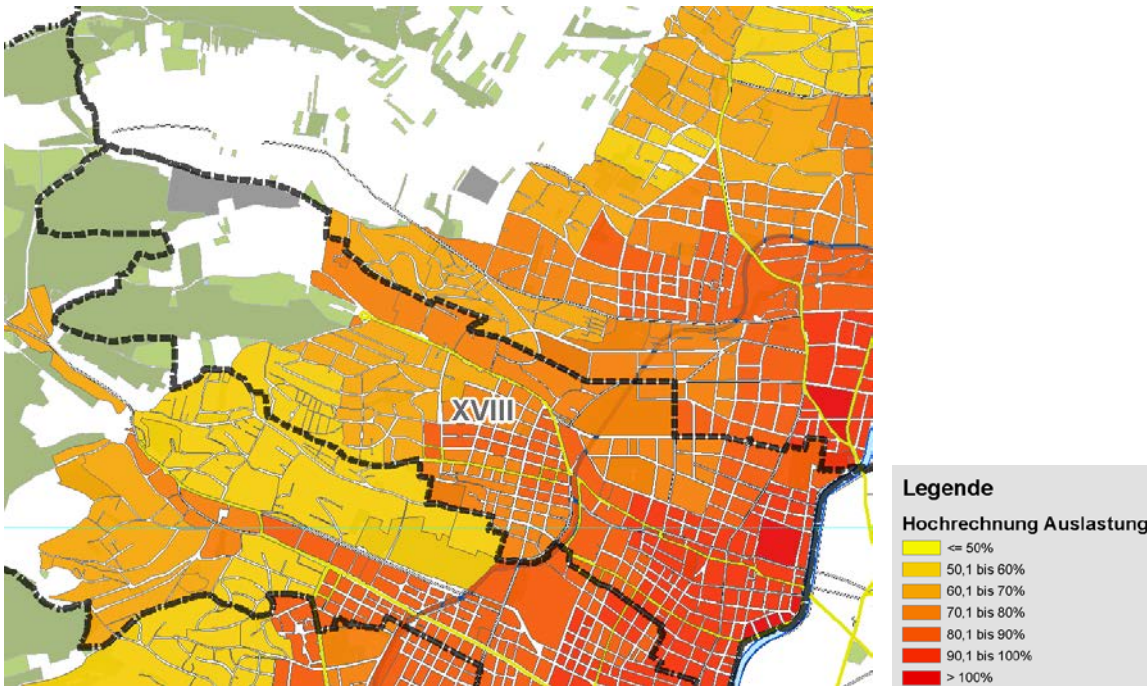


Abbildung 6.10-3: Auslastung der Stellplätze im 18. Bezirk, vormittags (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

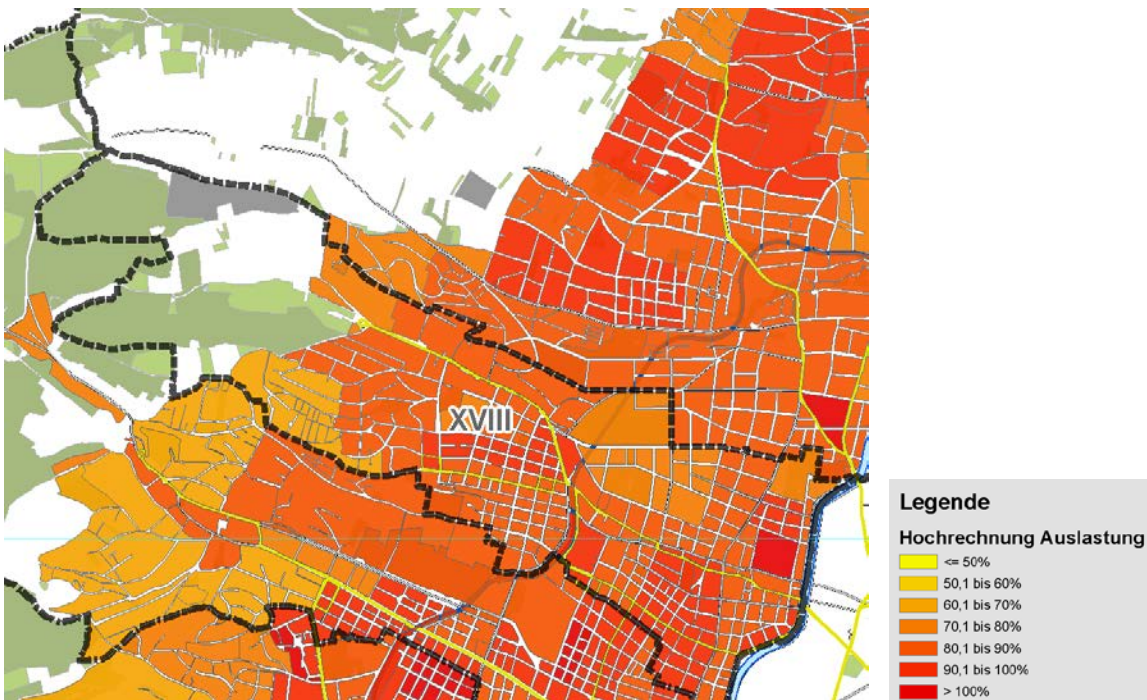


Abbildung 6.10-4: Auslastung der Stellplätze im 18. Bezirk, abends (Modellrechnung, Stand 2012, abends 20 bis 22 Uhr, Quelle: ZIS+P)

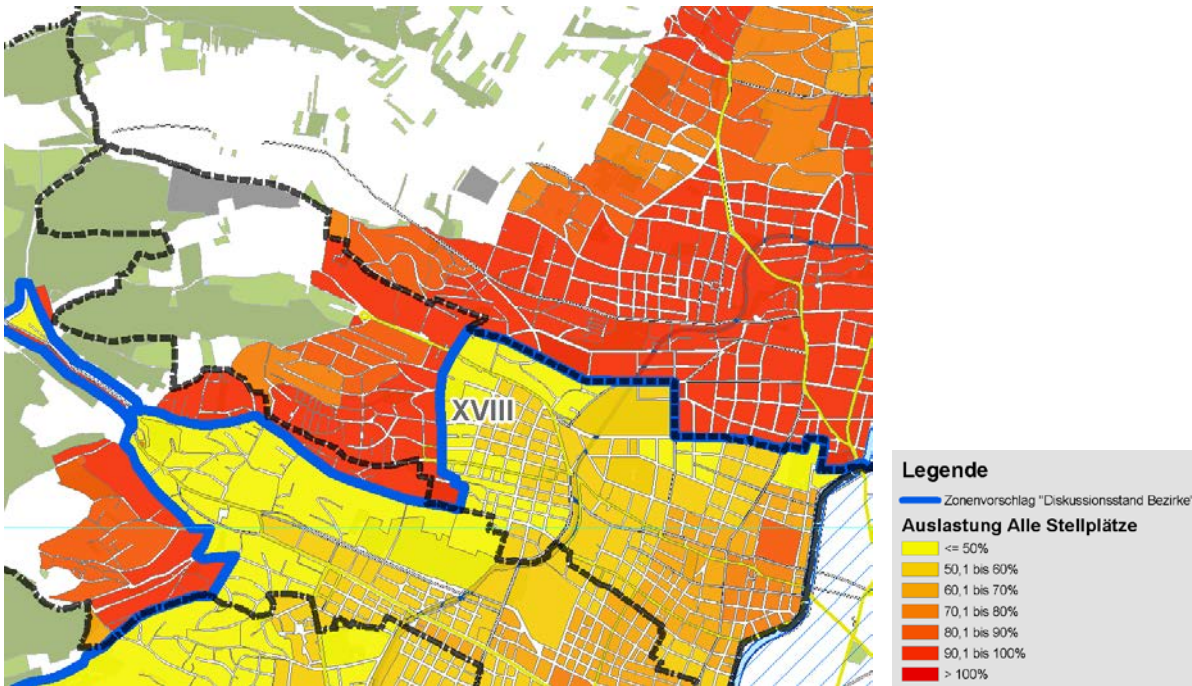


Abbildung 6.10-5: Auslastung der Stellplätze im 18. Bezirk nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung, Parkraumbewirtschaftungszone „Diskussionsstand Bezirke“ (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)

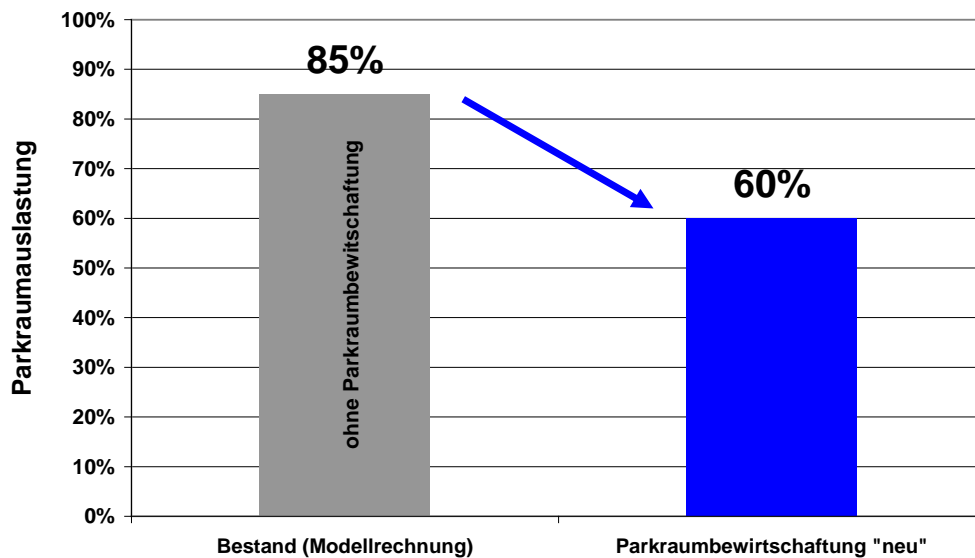


Abbildung 6.10-6: Auslastung der Stellplätze (gerundet) im vorgeschlagenen Bewirtschaftungsgebiet vor und nach der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im 18. Bezirk (Modellrechnung, Stand 2012, vormittags 9 bis 11 Uhr, Quelle: ZIS+P)