

**Stadt  
Wien**

Stadtentwicklung  
und Stadtplanung

# Ausweitung der Parkraum- bewirtschaftung in Wien Nachher-Untersuchung 19. Bezirk

## Endbericht



Wien, 2. Dezember 2021

**TRAFFIX**<sup>®</sup>

**TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH**  
A - 1120 Wien, Zeleborgasse 5/4  
T: +43 (0) 1 - 586 41 81, F: DW 10  
terminal@traffix.co.at | www.traffix.co.at

Magistrat der Stadt Wien  
Magistratsabteilung 18

# Ausweitung der Parkraum- bewirtschaftung in Wien Nachher-Untersuchung 19. Bezirk

## Endbericht

**Auftraggeber:**

Magistrat der Stadt Wien  
Magistratsabteilung 18  
vertreten durch: Dipl.-Ing. Roman Riedel  
1082 Wien, Rathausstraße 14-16

**Auftragnehmer:**

TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH  
1120 Wien, Zeleborgasse 5/4  
Tel.: +43 1 586 41 81, Fax: +43 1 586 41 81-10  
E-Mail: terminal@traffix.co.at

**Bearbeitungsteam:**

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

Wien, 2. Dezember 2021

GZ: 1471 PRB19 Endbericht C1 221003.docx

## INHALTSVERZEICHNIS

|   | Seite |
|---|-------|
| KURZFASSUNG .....   | 5     |
| 1      AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG .....  | 8     |
| 1.1    Ausgangslage .....   | 8     |
| 1.2    Aufgabenstellung .....   | 8     |
| 2      UNTERSUCHUNGSaufbau .....  | 9     |
| 3      ANALYSE STADTSTRUKTURELLER DATEN .....   | 11    |
| 4      ERHEBUNGSDESIGN UND DURCHFÜHRUNG DER ERHEBUNG ..   | 20    |
| 4.1    Auswahl Erhebungsgebiete .....   | 20    |
| 4.2    Erhebungsdesign Stellplatzerhebung (Stellplatzangebot) .....                             | 22    |
| 4.3    Erhebungsdesign Auslastungserhebung (Stellplatznachfrage)<br>.....                       | 22    |
| 4.3.1    Grunderhebung .....  | 23    |
| 4.3.2    Ganztägige Detailerhebung .....  | 24    |
| 5      ERGEBNISSE DER STICHPROBENERHEBUNG .....   | 25    |
| 5.1    Ergebnisse Stellplatzerhebung (Stellplatzangebot) .....                                  | 25    |
| 5.1.1    Stellplatzzahlen Grunderhebung .....   | 25    |
| 5.1.2    Stellplatzzahlen Detailerhebung .....  | 27    |
| 5.2    Ergebnisse Grunderhebung (Stellplatznachfrage) .....                                     | 29    |
| 5.2.1    Parkraumauslastung Stellplätze mit flächendeckender PRB<br>vormittags und abends ..... | 29    |
| 5.2.2    Parkraumauslastung Stellplätze in lokalen Kurzparkzonen<br>vormittags und abends ..... | 36    |
| 5.2.3    Parkraumauslastung Sonderstellplätze vormittags und abends<br>.....                    | 37    |
| 5.3    Ergebnisse Detailerhebung .....  | 38    |
| 5.3.1    Tagesganglinien der Parkraumauslastung .....   | 38    |
| 5.3.2    Umschlagshäufigkeit .....  | 41    |
| 5.3.3    Parkdauer .....  | 42    |

|         |  |    |
|---------|--|----|
| 5.4     | Kennzeichenherkunft .....                                | 44 |
| 5.4.1   | Kennzeichenherkunft auf Basis der Grunderhebung .....    | 44 |
| 5.4.2   | Parkdauer nach Kennzeichenherkunft .....                 | 47 |
| 5.5     | Analyse Zonenbinnenverkehr.....                          | 49 |
| 6       | HOCHRECHNUNG PARKRAUMAUSLASTUNG GESAMTBZIRK ..           | 53 |
| 6.1     | Hochrechnungsmethodik .....                              | 53 |
| 6.1.1   | Hochrechnungsmethodik Stellplatzangebot .....            | 53 |
| 6.1.2   | Hochrechnungsmethodik Parkraumauslastung .....           | 54 |
| 6.1.2.1 | Generelles Verfahren .....                               | 54 |
| 6.1.2.2 | Regressionsmodell Parkraumauslastung Vormittag .....     | 55 |
| 6.1.2.3 | Regressionsmodell Parkraumauslastung Abend.....          | 56 |
| 6.2     | Ergebnisse der Hochrechnung.....                         | 56 |
| 6.2.1   | Ergebnisse der Hochrechnung des Stellplatzangebots ..... | 56 |
| 6.2.2   | Ergebnisse der Hochrechnung der Stellplatznachfrage..... | 57 |
| 6.2.2.1 | Darstellung der der Hochrechnungsergebnisse .....        | 58 |
| 6.2.2.2 | Gleitender Durchschnitt.....                             | 58 |
| 6.2.2.3 | Fazit.....   | 59 |
| 7       | VERGLEICH MIT ERHEBUNGEN 2011 UND 2013.....              | 62 |
| 7.1     | Gebietsabgrenzung .....                                  | 62 |
| 7.2     | Vergleich 2011 – 2013 – 2019 .....                       | 63 |
| 8       | ZUSAMMENFASSUNG .....                                    | 64 |
|         | VERWENDETE ABKÜRZUNGEN .....                             | 65 |
|         | QUELLENVERZEICHNIS .....                                 | 66 |
|         | ABBILDUNGSVERZEICHNIS .....                              | 67 |
|         | TABELLENVERZEICHNIS.....                                 | 69 |

## **KURZFASSUNG**

### **Ausgangslage und Aufgabenstellung**

Nach der Ausweitung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in Wien auf Teilgebiete des 19. Wiener Gemeindebezirks Döbling sollte eine Nachher-Untersuchung zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Parkraumsituation durchgeführt werden.

### **Erhebungsdesign und Durchführung der Erhebung**

Unter Berücksichtigung relevanter stadtstruktureller Daten wurden insgesamt 15 repräsentative Erhebungsgebiete definiert. In der Grunderhebung (Stichprobenumfang 5.693 Stellplätze) wurde die Parkraumauslastung an einem durchschnittlichen Werktag vormittags und abends ermittelt. Für eine Teilstichprobe von 1.167 Stellplätzen erfolgte darüber hinaus eine Detailerhebung im Halbstundentakt von 7 bis 22 Uhr.

### **Erhebung Stellplatzangebot**

In den 15 Stichprobengebieten wurden insgesamt 5.693 Stellplätze erfasst. 199 Stellplätze davon (3,3 %) befinden sich in ausgeschilderten Kurzparkzonen (z.B. Geschäftsstraßen). 123 (2,2 %) Stellplätze weisen Halte- bzw. Parkeinschränkungen (Ladezonen, Behindertenparkplätze etc.) auf und 329 potenzielle Stellplätze (5,8 %) waren zum Erhebungszeitpunkt temporär nicht verfügbar.

### **Erhebung Stellplatznachfrage**

Die Auslastung der Stellplätze, die mit Parkpickerl uneingeschränkt nutzbar sind, liegt im Durchschnitt aller erhobenen Stichprobengebiete bei 60,2 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) bzw. 70,5 % am Abend (20 bis 22 Uhr). Der gegenüber dem Abend niedrigere Wert am Vormittag ist tendenziell auf das bezirkstypische Pendlerverhalten (EinwohnerInnen des 19. Bezirks, die tagsüber mit dem Pkw auspendeln) zurückzuführen. Generell belegen die insgesamt geringen Auslastungswerte die Wirksamkeit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung, sowohl unmittelbar während des Gültigkeitszeitraums (bis 19 Uhr) als auch in Form einer ausstrahlenden Wirkung (durch Wegfall von bezirksfremden Langzeitparkern) am Abend.

### **Umschlagshäufigkeit und Parkdauer**

Die mittlere Umschlagshäufigkeit der Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung und der Sonderstellplätze liegt bei 2,3 Parkvorgängen je Stellplatz. Die Umschlagshäufigkeit der Stellplätze in lokalen Kurzparkzonen ist mit 4,2 Umschlägen fast doppelt so hoch. Der weitaus größte Anteil mit fast der Hälfte aller Parkvorgänge (46,2 %) fällt in die Kategorie der Parkdauer  $\leq 2$  Stunden. 15,2 % aller Parkvorgänge dauerten länger

als 12 Stunden, wobei Parkdauern über 15 Stunden nicht erhoben, sondern näherungsweise geschätzt wurden. Unter den Kurzzeitparkern ( $\leq 2$  Stunden) beträgt der Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen zu jedem Erhebungszeitpunkt über 10 % mit maximal 15,5 % um 10 Uhr. Zu den Zeitpunkten 15:30 und 21 Uhr beträgt der Anteil Nicht-Wiener auch in der Kategorie Parkdauer 4 bis 6 Stunden jeweils über 10 %, wobei um 15:30 Uhr dieser Anteil mit 16,7 % sogar der höchste erhobenen Relativwert darstellt.

### **Herkunft der Fahrzeuge**

In Summe über alle Stichprobengebiete zeigt sich ein Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen von nur 5,4 %. Dabei stellen Pkw mit niederösterreichischem Kennzeichen mit 3,3 % den größten Anteil. Ein Spitzenwert wird von 11,3 % erreicht in Teilgebiet 3 (Hohe Warte) vormittags erreicht.

### **Analyse Zonenbinnenverkehr**

Die Analyse der Abstellentfernung der Kfz mit Parkpickerl für den 19. Bezirk vom Hauptwohnsitz der ParkpickerlbesitzerInnen zeigt, dass knapp 35 % der Parkvorgänge „wohnortfern“ und somit dem Zonenbinnenverkehr zuzurechnen sind. Hochgerechnet ergibt sich daraus eine Gesamtzahl von rund 11.700 Kfz-Fahrten pro Werktag und Richtung im Zonenbinnenverkehr des 19. Bezirks. Unter vereinfachter Berücksichtigung von Hin- und Rückfahrt wäre dieser Wert noch mit dem Faktor 2 zu multiplizieren, woraus sich insgesamt ca. 23.400 Kfz-Fahrten pro Werktag ergeben.

### **Hochrechnung Parkraumauslastung Gesamtbezirk**

Auf Basis der durchgeführten Stichprobenerhebungen wurde eine modellhafte Hochrechnung des Stellplatzangebots und der Parkraumauslastung für den gesamten 19. Bezirk erarbeitet. Hinsichtlich der Parkraumauslastung wurde mittels Korrelations- und Regressionsanalysen eine Reihe potenzieller Einflussvariablen getestet. Unter Verwendung der hinsichtlich Modellgüte am besten geeigneten Variablen wurden zwei getrennte Regressionsmodelle für die Parkraumauslastung vormittags und abends implementiert.

Demnach stehen im öffentlichen Straßenraum des 19. Bezirks innerhalb der derzeit gültigen parkraumbewirtschafteten Zone insgesamt ca. 29.300 Stellplätze zur Verfügung. Eine Aussage über Stellplätze außerhalb der PRB-Zone wäre nicht sinnvoll, da sich über den Großteil dieses Bereichs das Naturschutzgebiet Wienerwald erstreckt. Innerhalb der PRB-Zone befinden sich weiters rund 400 Stellplätze in gesondert ausgeschilderten, lokalen Kurzparkzonen sowie ca. 700 Sonderstellplätze (z.B. Ladezonen, Behindertenstellplätze, Taxistandplätze etc.). Unter zusätzlicher Berücksichtigung von ca. 1.900 während des Er-

hebungszeitraums temporär nicht verfügbarer Stellplätze ergibt sich in Summe eine theoretische Gesamtzahl von ca. 32.300 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum des 19. Bezirks.

Die hochgerechnete durchschnittliche Parkraumauslastung der Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung im 19. Bezirk liegt am Vormittag (9 bis 11 Uhr) bei ca. 50 % und am Abend bei ca. 56 %. Umgekehrt ergibt sich daraus, dass nahezu die Hälfte des Stellplatzangebotes frei ist, womit sich zeigt, dass die Parkraumbewirtschaftung während des gesamten Gültigkeitszeitraums (9-19 Uhr) eine hohe Wirksamkeit aufweist. Dies ist darüber hinaus ein Beleg dafür, dass die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung durch den Wegfall von bezirksfremden Langzeitparkern auch auf Zeiträume außerhalb ihrer Gültigkeit ausstrahlt. Die bestehenden Stellplätze in lokalen Kurzparkzonen sind vormittags (während der Gültigkeit der Kurzparkzonen) im Durchschnitt zu ca. 69 % ausgelastet.

### **Vergleich 2011 – 2013 – 2019**

Zwischen 2011 und 2013 stieg (nach Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in mehreren Wiener Außenbezirken) die Parkraumauslastung im Bezugsgebiet des 19. Bezirks vormittags kaum und abends von 83 % auf 91 % an. Demgegenüber zeigt die aktuelle Untersuchung für 2021, dass nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Döbling eine massive Reduktion der Auslastung von je über 30 Prozentpunkte sowohl am Vormittag als auch am Abend erreicht werden konnte.

# **1 AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG**

## **1.1 Ausgangslage**

Nach der Ausweitung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in Wien auf Teilgebiete des 19. Wiener Gemeindebezirks Döbling sollte eine Nachher-Untersuchung zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Parkraumsituation durchgeführt werden.

## **1.2 Aufgabenstellung**

Die Aufgabenstellung umfasste die Durchführung einer entsprechenden Nachher-Untersuchung in Bezug auf die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im 19. Bezirk und hatte im Wesentlichen folgende Inhalte zum Gegenstand:

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



## 2 UNTERSUCHUNGSaufbau

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

Die derzeitige Parkraumsituation im öffentlichen Straßenraum wurde anhand definierter Stichprobengebiete erhoben und ausgewertet (sh. Pos. B-D). Das Erhebungsdesign umfasste einerseits eine Grunderhebung mit einem Stichprobenumfang von 5.693 Stellplätzen, anhand derer die Parkraumauslastung an einem durchschnittlichen Werktag vormittags (9-11 Uhr) und abends (20-22 Uhr) ermittelt wurde. Für eine Teilstichprobe von 1.167 Stellplätzen erfolgte darüber hinaus eine Detailerhebung im Halbstundentakt von 7 bis 22 Uhr zur Ableitung von Daten hinsichtlich Tagesganglinien, Abstelldauer und Umschlagshäufigkeit.<sup>1</sup>

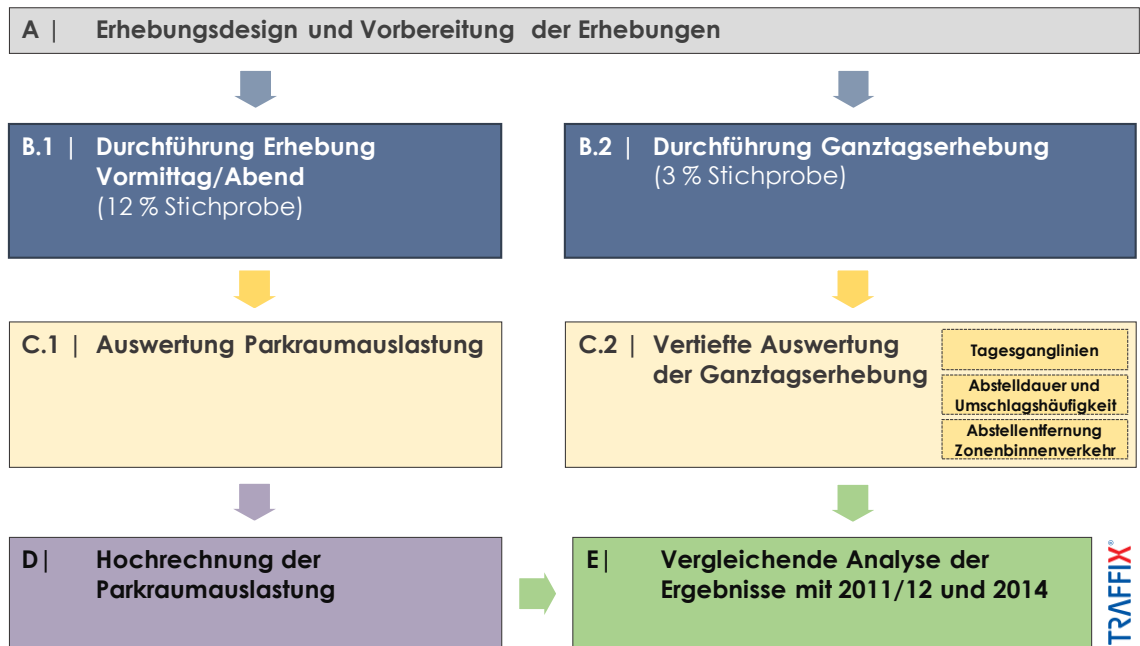
Auf Basis der Erhebungsergebnisse in den Stichprobengebieten wurde in weiterer Folge ein Hochrechenmodell zur näherungsweisen Hochrechnung der Parkraumauslastung für den gesamten 19. Bezirk erstellt (sh. Pos. E).

Abschließend wurden Empfehlungen für die Konzeption einer möglichen Ausweitung des Parkraumbewirtschaftungsmodells für den 19. Bezirk ausgearbeitet.

---

<sup>1</sup> Gemäß Aufgabenstellung sollte die Stichprobe in der Grunderhebung mindestens ca. 4.200 Stellplätze umfassen, die Teilstichprobe für die Detailerhebung ca. 1.050 Stellplätze. Im Vorfeld der Stellplatzerhebung wurde die zu erwartende Stellplatzanzahl anhand der Straßenlänge abgeschätzt und ein entsprechender Sicherheitspuffer einkalkuliert.

Abbildung 2-1: Untersuchungsaufbau



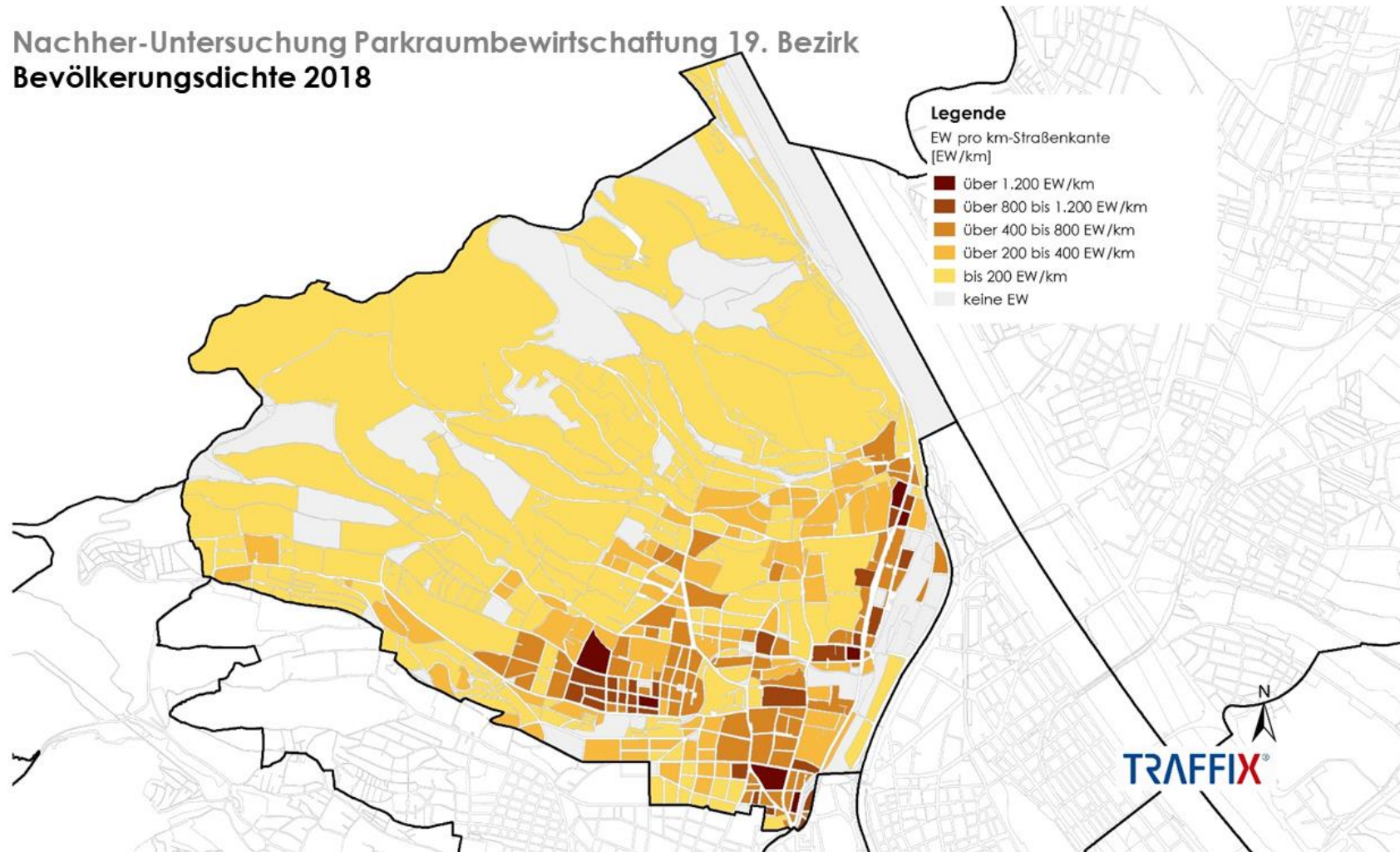
### **3 ANALYSE STADTSTRUKTURELLER DATEN**

Die durchgeführte Analyse relevanter raum- bzw. stadtstruktureller Daten für den 19. Wiener Gemeindebezirk als Untersuchungsgebiet diente als Grundlage für die Auswahl von möglichst repräsentativen Stichprobengebieten (vgl. Kapitel 4.1) sowie in weiterer Folge als Basis für die Variablendefinition im Rahmen der Hochrechnung (vgl. Kapitel 6). Abbildung 3-1 bis Abbildung 3-8 zeigen eine grafische Auswertung der nachstehend angeführten raumstrukturellen Parameter, je nach Datenverfügbarkeit auf Baublock- oder Zählgebietsebene.

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

Abbildung 3-1: Bevölkerungsdichte

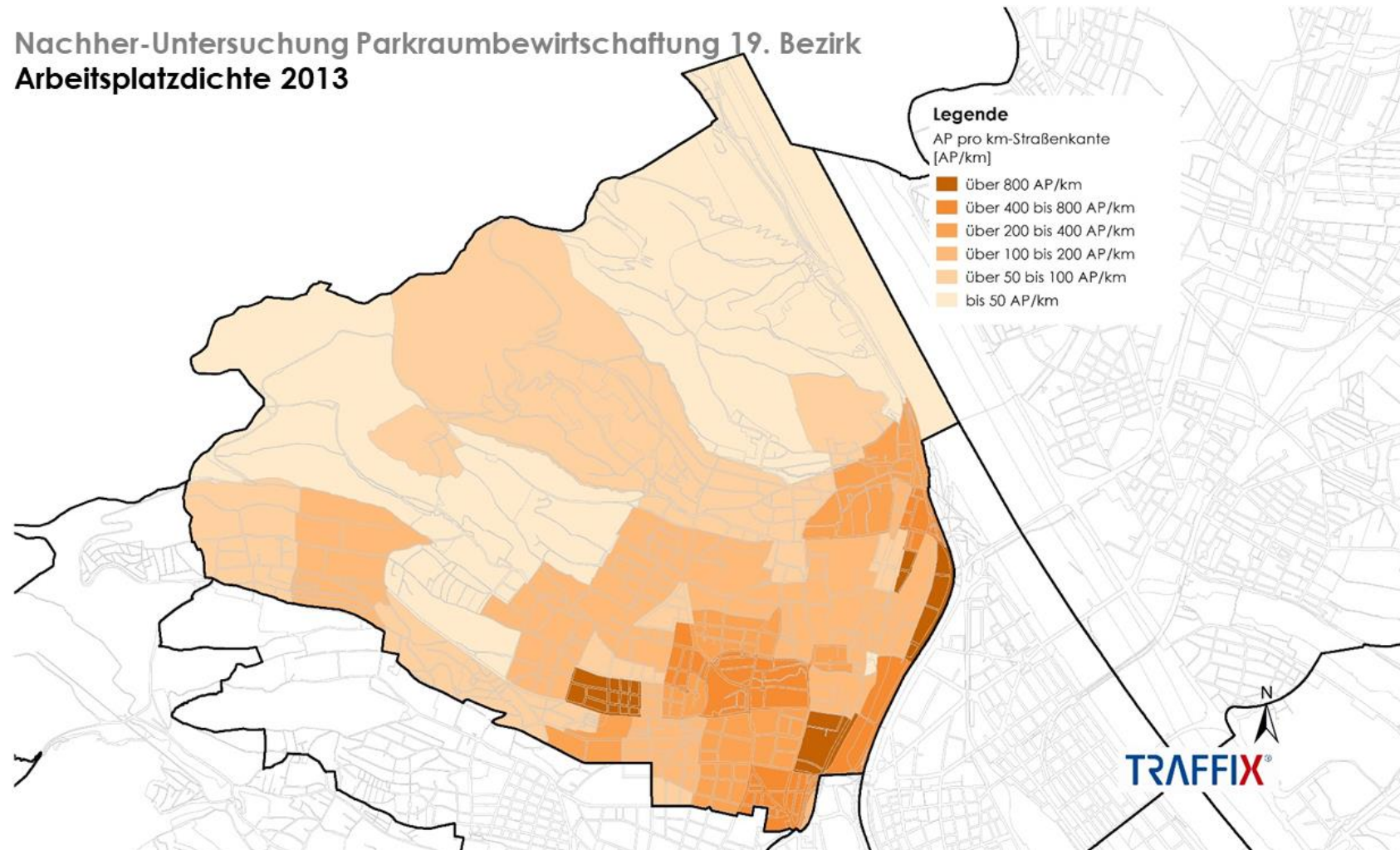
### Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk Bevölkerungsdichte 2018



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

Abbildung 3-2: Arbeitsplatzdichte

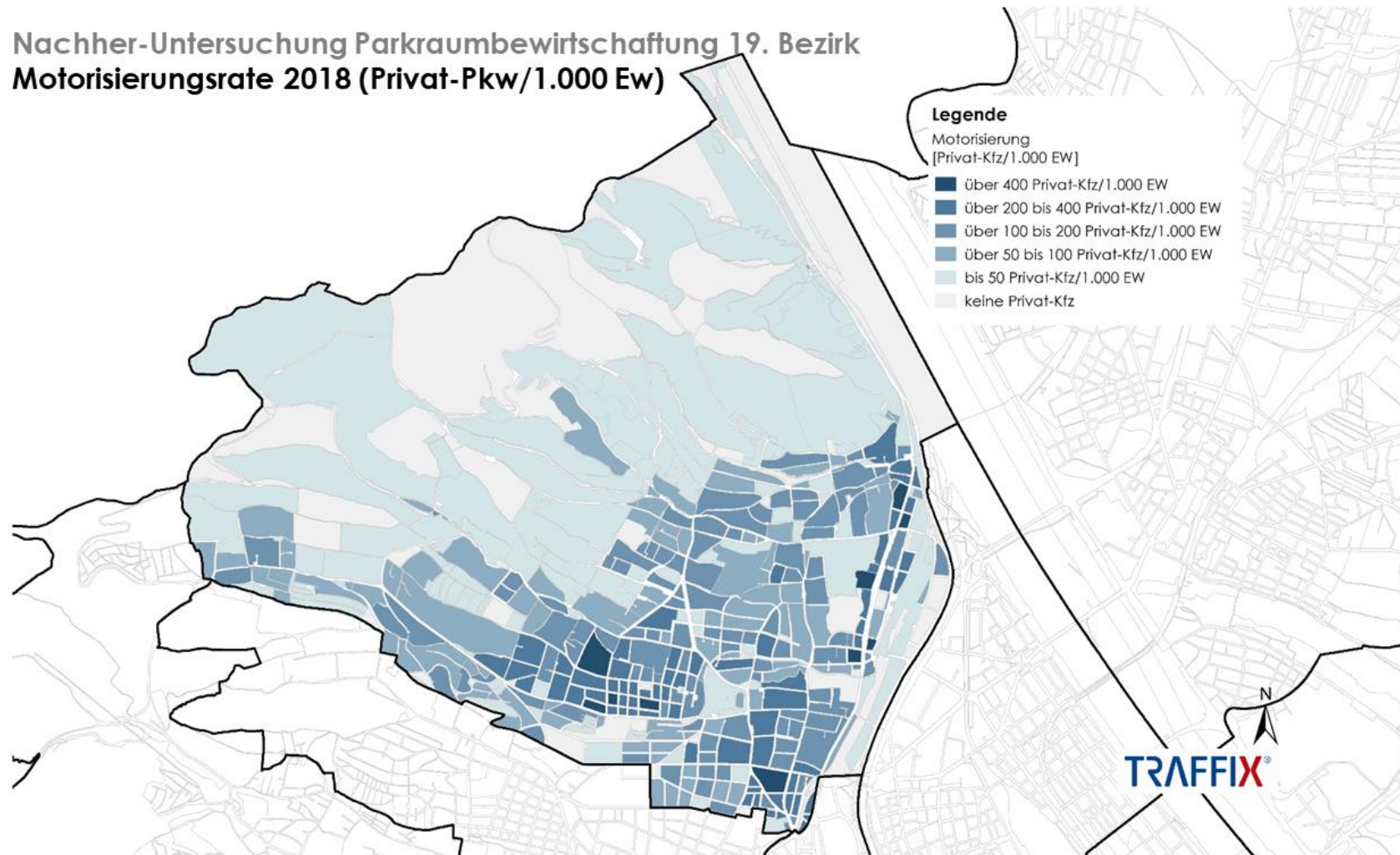
### Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk Arbeitsplatzdichte 2013



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

Abbildung 3-3: Motorisierungsrate

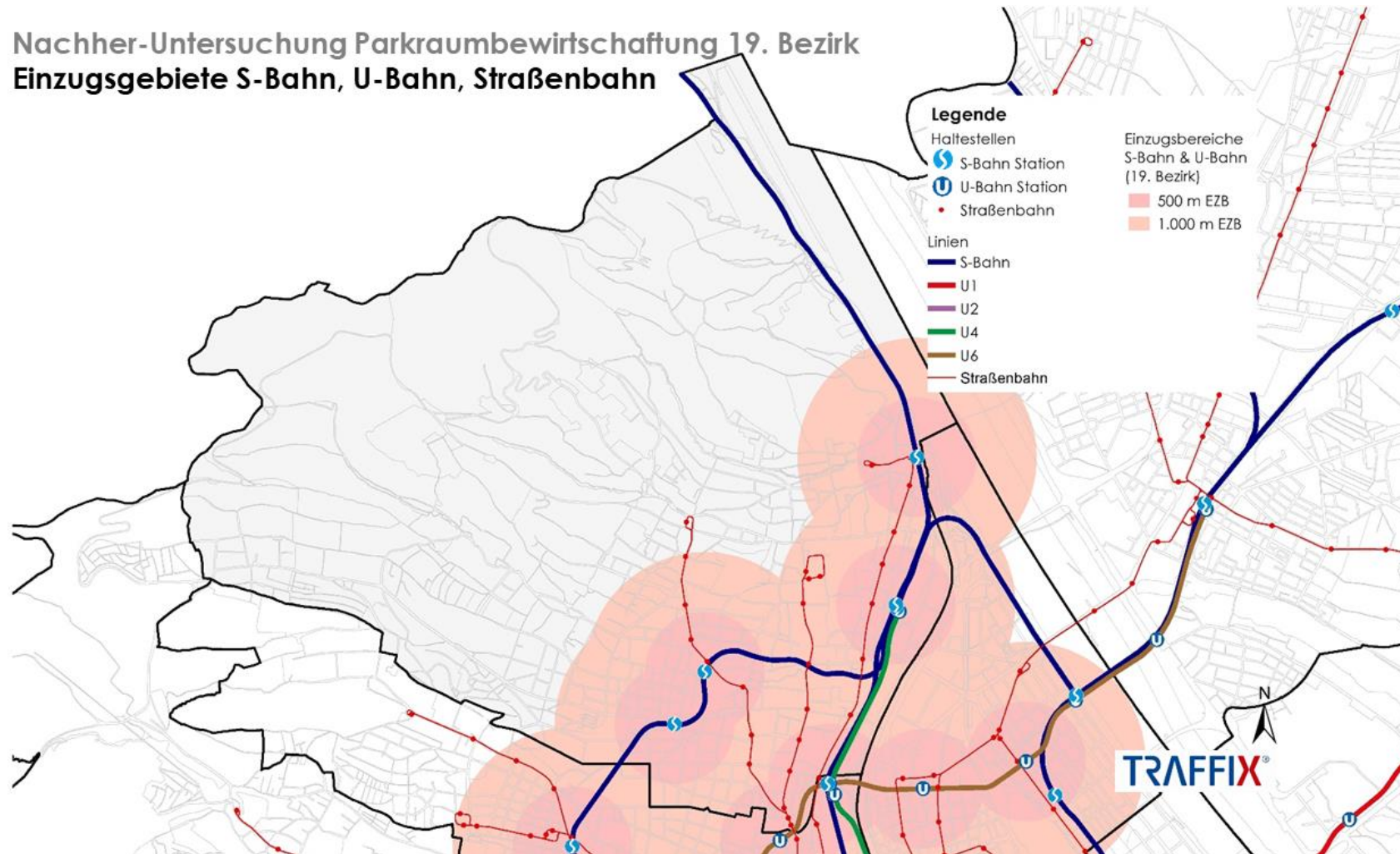
### Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk Motorisierungsrate 2018 (Privat-Pkw/1.000 Ew)



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

Abbildung 3-4: ÖV-Einzugsbereiche

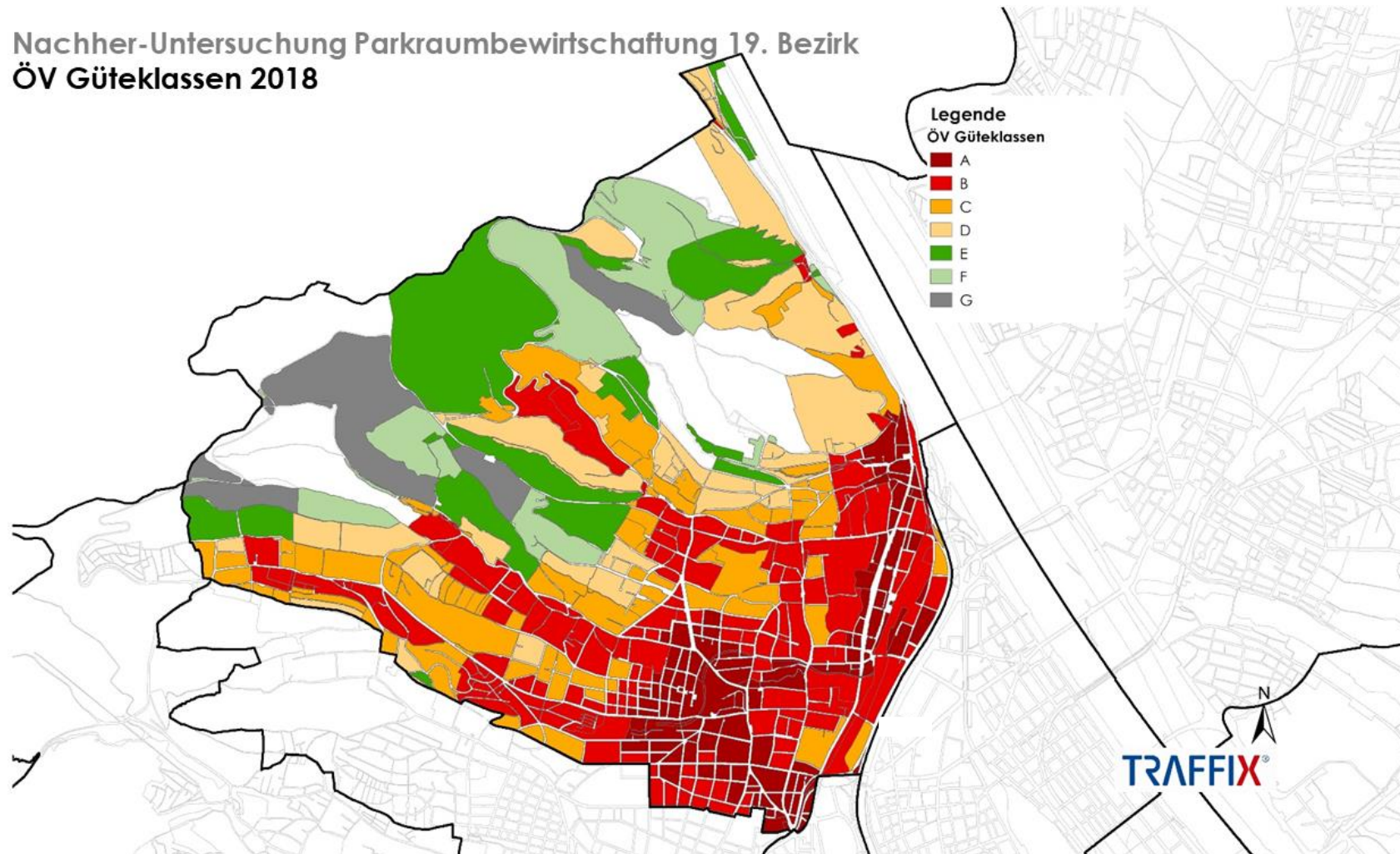
### Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk Einzugsgebiete S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn



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

Abbildung 3-5: ÖV Güteklassen

### Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk ÖV Güteklassen 2018

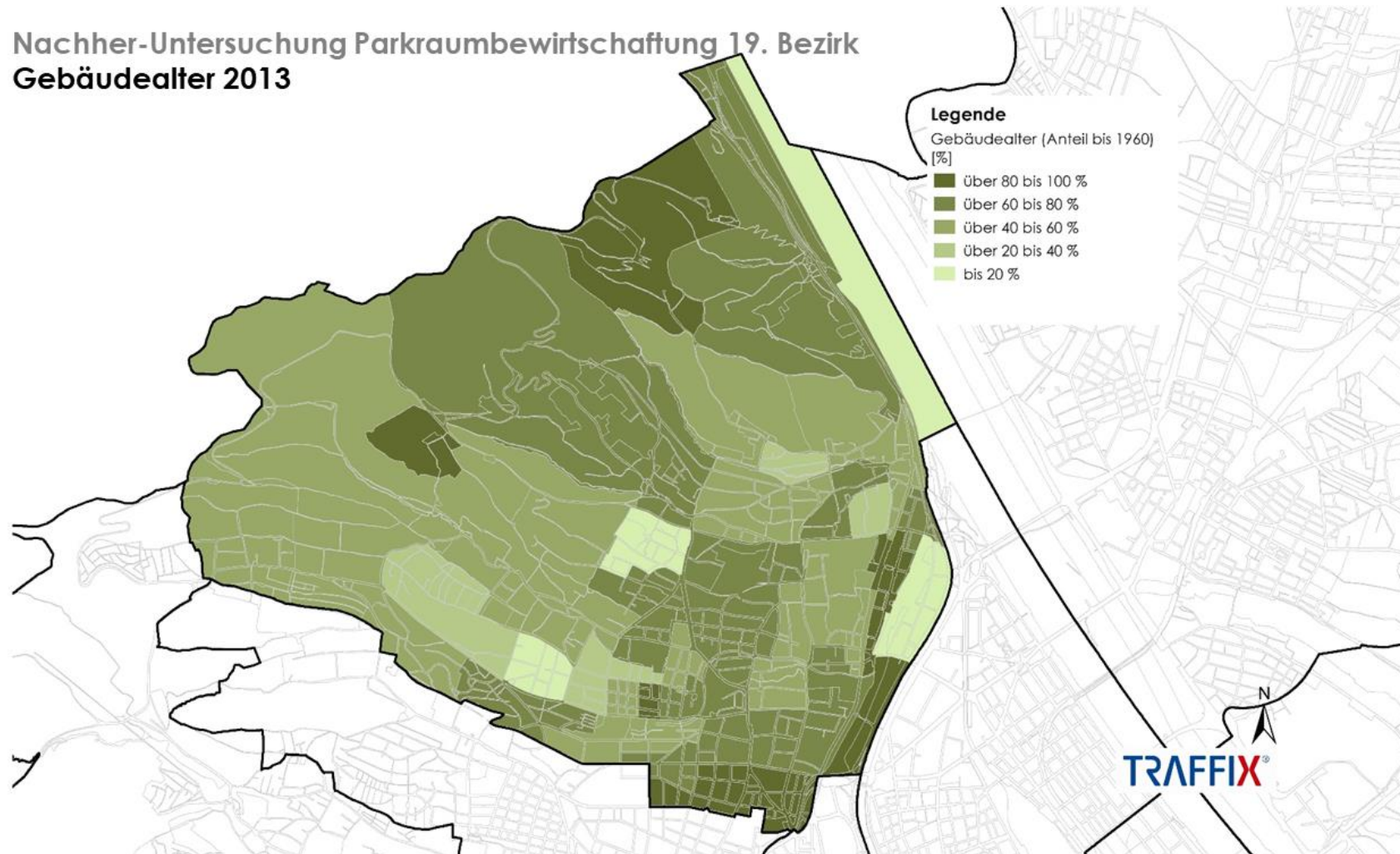


Datenquelle: GIS-Analyse auf Basis OGD Stadt Wien (2019)



Abbildung 3-6: Bebauungsalter

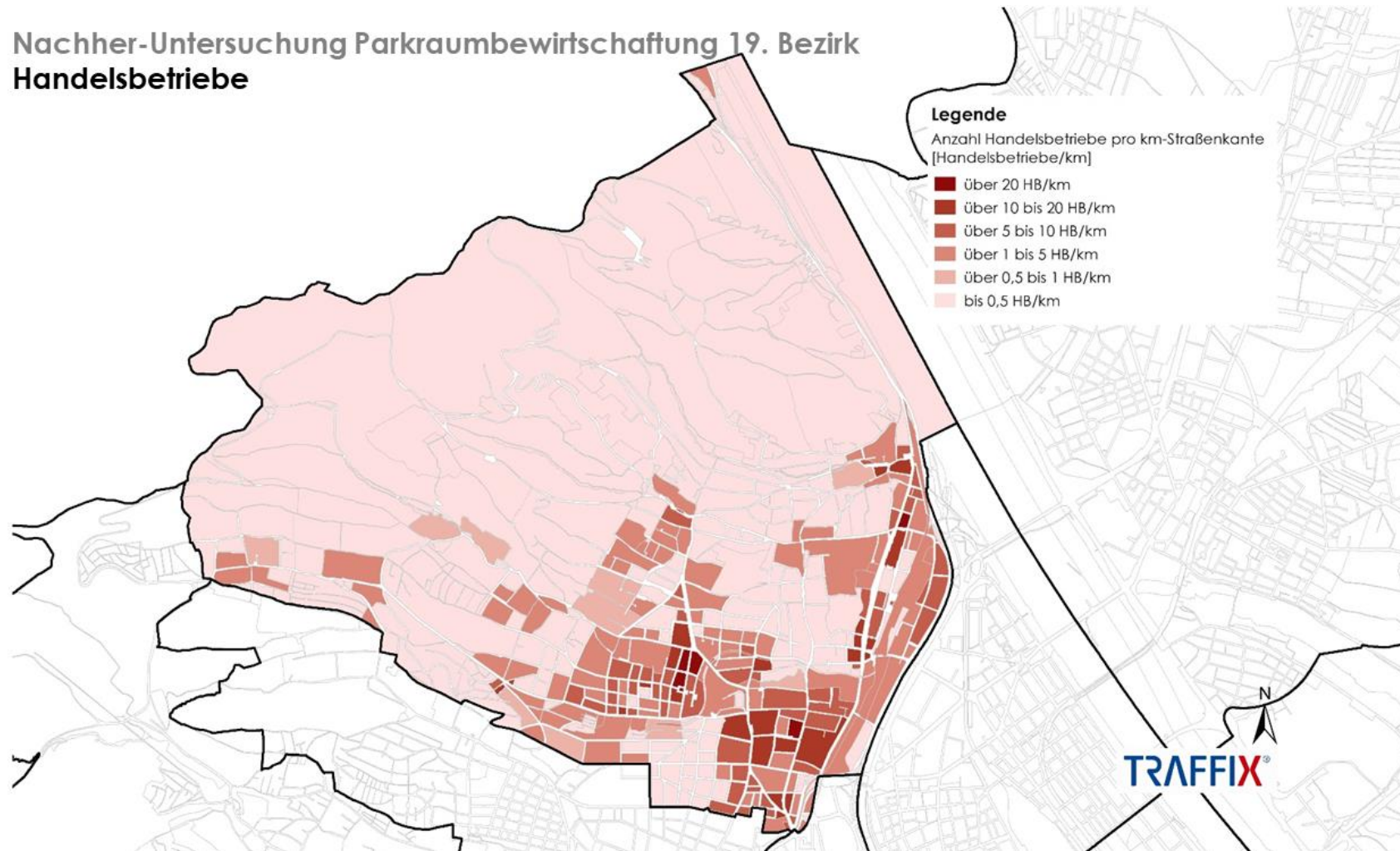
### Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk Gebäudealter 2013



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

Abbildung 3-7: Handelsdichte

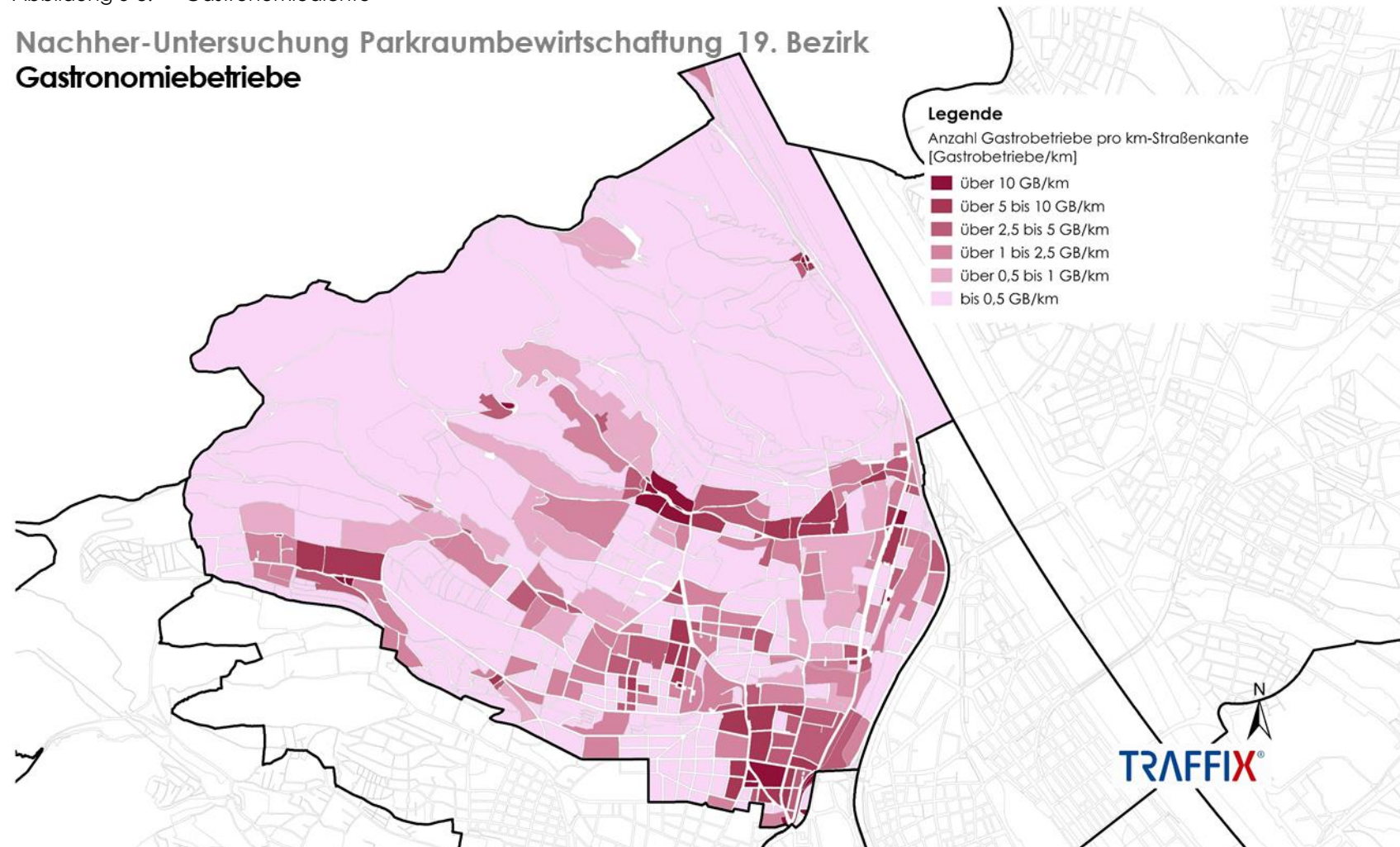
### Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk Handelsbetriebe



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

Abbildung 3-8: Gastronomiedichte

### Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk Gastronomiebetriebe



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

## 4 ERHEBUNGSDESIGN UND DURCHFÜHRUNG DER ERHEBUNG

### 4.1 Auswahl Erhebungsgebiete

Das Untersuchungsgebiet umfasste grundsätzlich den gesamten 19. Wiener Gemeindebezirk. Innerhalb des Untersuchungsgebietes waren repräsentative Gebiete für die durchzuführende Stichprobenerhebung zu definieren. Zu diesem Zweck wurden unter Berücksichtigung der in Kapitel 3 dargestellten raumstrukturellen Daten (Bevölkerungsdichte, Arbeitsplatzdichte, Motorisierung, ÖV-Einzugsbereiche und Güteklassen, Bauungsalter, Handelsdichte und Gastronomiedichte) insgesamt 15 Erhebungsgebiete ausgewählt, die eine möglichst große Bandbreite hinsichtlich dieser Parameter abdecken und gleichzeitig eine adäquate räumliche Abdeckung des Untersuchungsgebiets sicherstellen. Da die Gebiete außerhalb der Parkraumbewirtschaftungszone in Döbling im Landschaftsschutzgebiet Wienerwald liegen und eine Erhebung hier nicht repräsentativ wäre, wurden alle Gebiete innerhalb der PRB-Zone verortet.

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

- **Stichprobe Grunderhebung** (Parkraumauslastung werktags 9-11 und 20-22 Uhr): Stichprobenumfang **ca. 5.693 Stellplätze**
- **Teilstichprobe Detailerhebung** (Erhebung werktags von 7 bis 22 Uhr im Halbstundentakt): Erhebungsumfang **ca. 1.167 Stellplätze<sup>2</sup>**

Abbildung 4-1 zeigt die 15 ausgewählten Stichprobengebiete im Überblick. Die rot umrandeten Baublöcke stellen die Stichprobe der Grunderhebung dar, die zusätzlich schraffierten Baublöcke die Teilstichprobe der Detailerhebung. Lila markierte Baublöcke wurden bereits in der Vorher-Untersuchung<sup>3</sup> im Jahr 2011 erhoben.

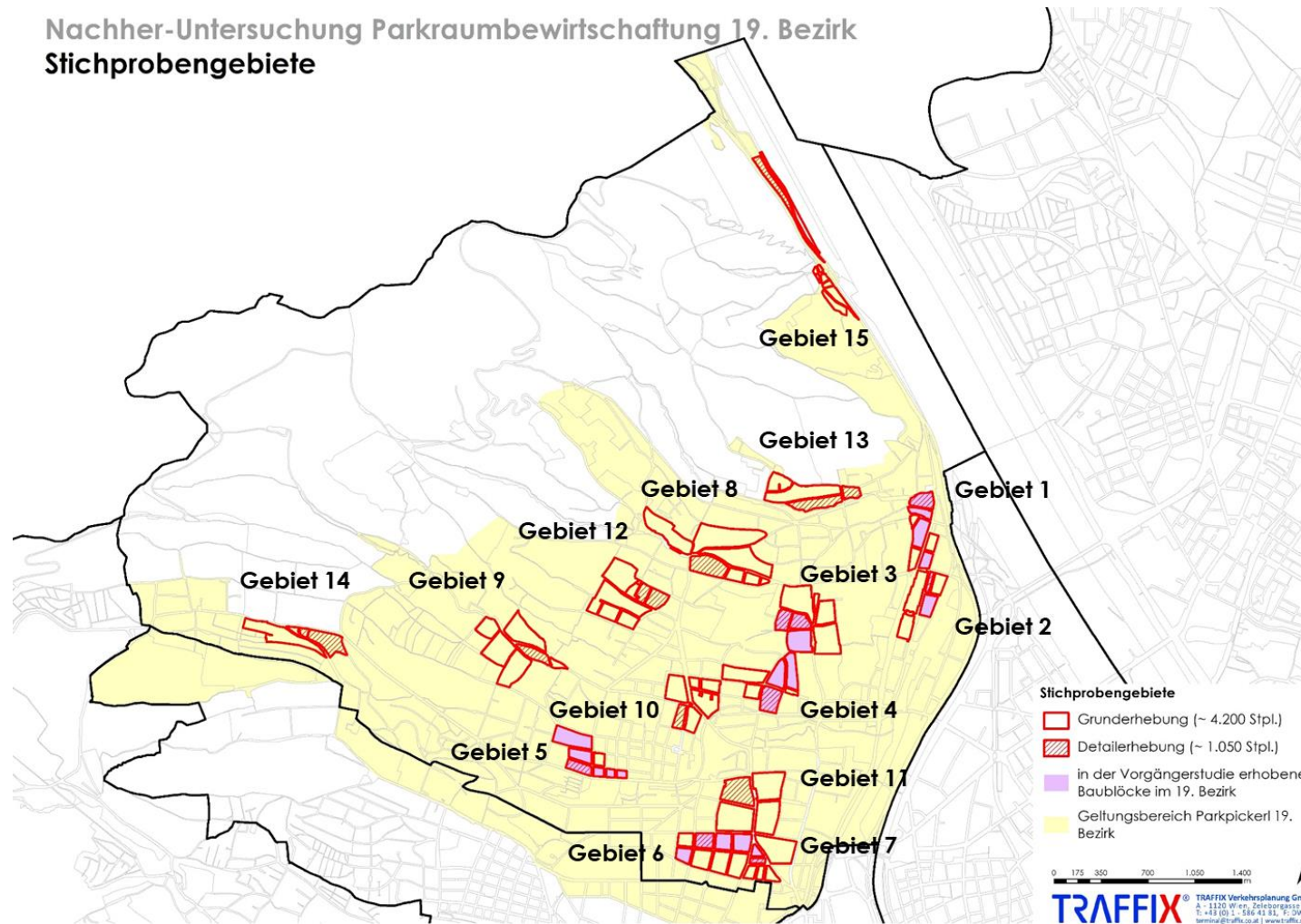
---

<sup>2</sup> in den 5.693 Stellplätzen der Grunderhebung inkludiert

<sup>3</sup> Sammer G. et al. (2012)

Abbildung 4-1: Auswahl Stichprobengebiete

### Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk Stichprobengebiete



Kartenhintergrund: OGD Stadt Wien (2019)

## 4.2 Erhebungsdesign Stellplatzerhebung (Stellplatzangebot)

Im Rahmen einer Vorerhebung (im Vorfeld der Parkraumauslastungserhebung) wurde durch speziell geschultes Erhebungspersonal die Anzahl der in den Stichprobengebieten (vgl. Kapitel 4.1) vorhandenen Stellplätze je Baublock, unterschieden nach den in Tabelle 4-1 dargestellten Kategorien, erfasst. Da sich insbesondere in der Kategorie „zum Erhebungszeitpunkt temporär nicht verfügbare Stellplätze“ zwischenzeitlich punktuelle Änderungen ergeben können, wurden ggf. im Zuge der Auslastungserhebung (vgl. Kapitel 5) entsprechenden Anpassungen vorgenommen.

Tabelle 4-1: Stellplatzkategorien

| Kategorie   | Erläuterung   |
|---|---|
| Dauerstellplätze  | Stellplätze ohne jegliche Einschränkungen (Dauerparken erlaubt) außerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung; aufgrund mangelnder Aussagekraft (Lage im Wienerwald) nicht erhoben |
| Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung            | Stellplätze innerhalb der flächendeckenden Kurzparkzone, die von ParkpickerlbesitzerInnen als Dauerstellplätze genutzt werden können  |
| Stellplätze in lokalen Kurzparkzonen                                | Stellplätze in gesondert ausgeschilderten, lokalen Kurzparkzonen bzw. auf Kurzparkstreifen (z.B. Geschäftsstraßen)  |
| Sonderstellplätze   | z.B. Behindertenparkplätze, Taxistandplätze, Ladezonen, Fiaker-Standplätze, Busparkplätze, Parkplätze mit eingeschränkter Nutzung (für Hotelgäste, Veranstaltungsteilnehmer etc.)           |
| Zum Erhebungszeitpunkt <b>temporär nicht verfügbare Stellplätze</b> | z.B. Baustellen, Veranstaltungen (i.d.R. mit provisorischer Kundmachung), Schanigärten in der Parkspur, Übersiedlungshalteverbote etc.  |

## 4.3 Erhebungsdesign Auslastungserhebung (Stellplatznachfrage)

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

### 4.3.1 Grunderhebung

#### Erhebungszeiten

Die Grunderhebung erfolgte je Gebiet an einem repräsentativen Werktag in feiertagsfreien Wochen während der Schulzeit im COVID19-bedingt sehr langen Zeitraum zwischen 10.3.2020 und 24.6.2021, jeweils vormittags zwischen 9 und 11 Uhr und abends zwischen 20 und 22 Uhr. Tabelle 4-2 zeigt die konkreten Erhebungstage im Überblick. Die Erhebungspause von Mitte März 2020 bis Juni 2021 ergab sich durch das nicht repräsentative Verkehrsaufkommen zur Zeit der COVID19-bedingten Lockdowns.

Tabelle 4-2: Erhebungstage bzw. -zeiten Grunderhebung

| Erhebungstage         | Erhebungszeiten  |
|-----------------------|--|
| Dienstag, 10.3.2020   | jeweils<br>vormittags (9-11 Uhr)<br>und abends (20-22 Uhr) |
| Mittwoch, 11.3.2020   |  |
| Donnerstag, 12.3.2020 |  |
| Dienstag, 15.6.2021   |  |
| Mittwoch, 16.6.2021   |  |
| Donnerstag, 17.6.2021 |  |
| Dienstag, 22.6.2021   |  |
| Mittwoch, 23.6.2021   |  |
| Donnerstag, 24.6.2021 |  |

#### Erhebungsmerkmale

Im Rahmen der Grunderhebung (Stichprobe ca. 5.693 Stellplätze) wurden je Baublock folgende **Erhebungsmerkmale** erfasst:

- Anzahl abgestellte Kfz je Baublock
- Differenzierung nach Stellplatzkategorie gemäß Tabelle 4-1
- Untergliederung der abgestellten Kfz nach Kennzeichenkategorie:
  - Pkw mit Wiener Kennzeichen ohne Parkpickerl für den 19. Bezirk
  - Pkw mit Wiener Kennzeichen mit Parkpickerl für den 19. Bezirk
  - Pkw mit Kennzeichen Niederösterreich
  - Pkw mit anderen österreichischen Kennzeichen
  - Pkw mit ausländischen Kennzeichen

- Untergliederung der abgestellten Pkw nach Abstelllegitimation:
  - Parkpickerl für den 19. Bezirk
  - Einlegetafel
  - Analoger Parkschein
  - Digitaler Parkschein
  - Ausnahmerechtigungen, Sonstige
- Erfassung legal abgestellter Fahrzeuge und Falschparker<sup>4</sup>

### 4.3.2 Ganztägige Detailerhebung

#### Erhebungszeiten

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

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

| Erhebungstage         | Erhebungszeiten                           |
|-----------------------|---|
| Dienstag, 10.3.2020   | jeweils<br>7-22 Uhr<br>im Halbstundentakt |
| Mittwoch, 11.3.2020   |   |
| Donnerstag, 12.3.2020 |   |
| Dienstag, 15.6.2021   |   |
| Mittwoch, 16.6.2021   |   |
| Donnerstag, 17.6.2021 |   |
| Dienstag, 22.6.2021   |   |
| Mittwoch, 23.6.2021   |   |
| Donnerstag, 24.6.2021 |   |

#### Erhebungsmerkmale

Zusätzlich zu den Erhebungsinhalten der Grunderhebung wurde in den für die vertiefende Detailerhebung ausgewählten Gebieten (Teilstichprobe 1.167 Stellplätze) eine **Kennzeichenerhebung** durchgeführt, wodurch die Auswertung von Abstelldauer bzw. Umschlagshäufigkeit der abgestellten Fahrzeuge ermöglicht wird.

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



## 5 ERGEBNISSE DER STICHPROBENERHEBUNG

### 5.1 Ergebnisse Stellplatzerhebung (Stellplatzangebot)

#### 5.1.1 Stellplatzzahlen Grunderhebung

In den 15 Stichprobengebieten wurden insgesamt 5.693 Stellplätze erfasst. 199 Stellplätze davon (3,3 %) befinden sich in gesondert ausgeschilderten, lokalen Kurzparkzonen (z.B. Geschäftsstraßen). 123 (2,2 %) Stellplätze weisen Halte- bzw. Parkeinschränkungen (Ladezonen, Behindertenparkplätze etc.) auf und 329 potenzielle Stellplätze (5,8 %) waren zum Erhebungszeitpunkt temporär nicht verfügbar. Abbildung 5-1 zeigt die Ergebnisse der Stellplatzerhebung im Überblick und Abbildung 5-2 bieten eine detaillierte Übersicht über die erhobenen Stellplatzzahlen je Stichprobengebiet.

Abbildung 5-1: Ergebnisse Stellplatzerhebung - Stichprobe

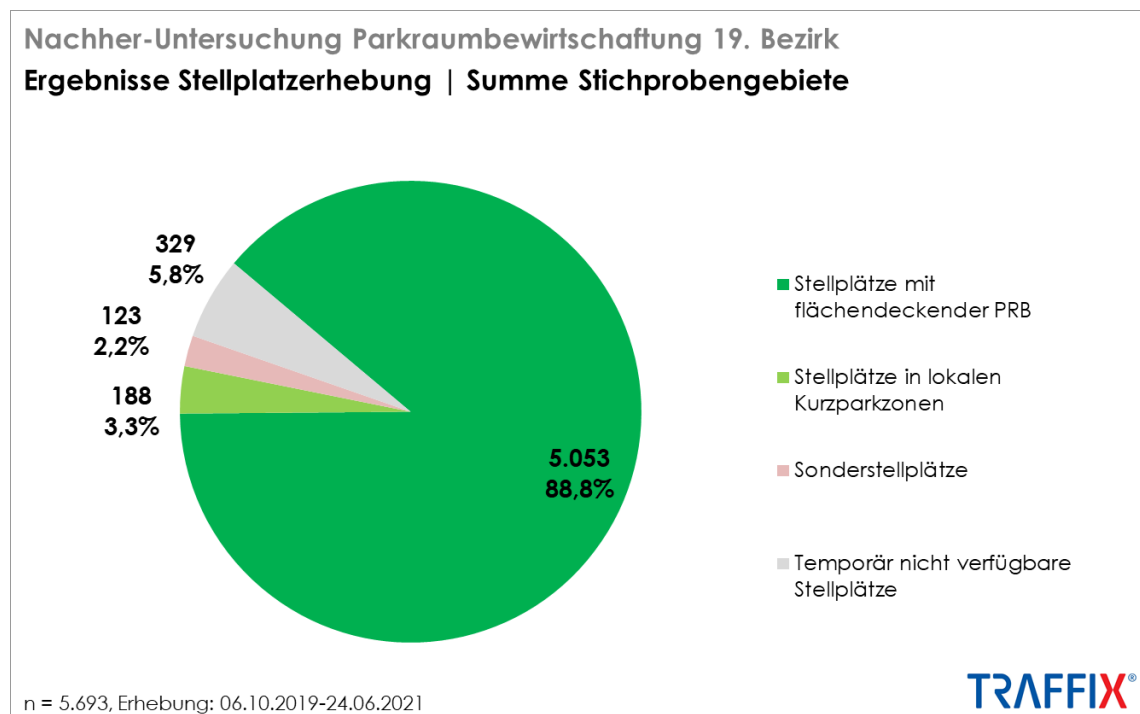
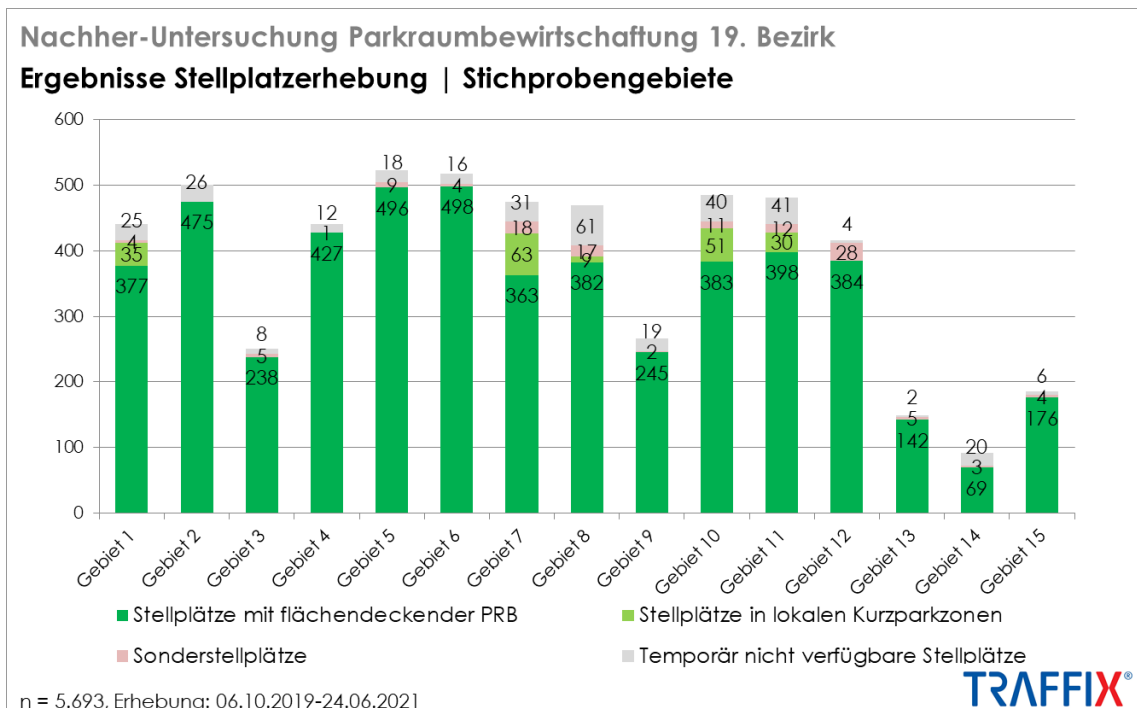


Tabelle 5-1: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet

| Stichproben-<br>gebiet | Stellplatzkategorie                     |              |   |             |                   |             |  |             | GESAMT       |
|------------------------|---|--------------|---|-------------|-------------------|-------------|--|-------------|--------------|
|                        | Stellplätze mit<br>flächendeckender PRB |              | Stellplätze in lokalen<br>Kurzparkzonen |             | Sonderstellplätze |             | Temporär nicht<br>verfügbare Stellplätze |             |              |
| 01                     | 377                                     | 85,5%        | 35                                      | 7,9%        | 4                 | 0,9%        | 25                                       | 5,7%        | 441          |
| 02                     | 475                                     | 94,8%        | 0                                       | 0,0%        | 0                 | 0,0%        | 26                                       | 5,2%        | 501          |
| 03                     | 238                                     | 94,8%        | 0                                       | 0,0%        | 5                 | 2,0%        | 8  | 3,2%        | 251          |
| 04                     | 427                                     | 97,0%        | 0                                       | 0,0%        | 1                 | 0,2%        | 12                                       | 2,7%        | 440          |
| 05                     | 496                                     | 94,8%        | 0                                       | 0,0%        | 9                 | 1,7%        | 18                                       | 3,4%        | 523          |
| 06                     | 498                                     | 96,1%        | 0                                       | 0,0%        | 4                 | 0,8%        | 16                                       | 3,1%        | 518          |
| 07                     | 363                                     | 76,4%        | 63                                      | 13,3%       | 18                | 3,8%        | 31                                       | 6,5%        | 475          |
| 08                     | 382                                     | 81,4%        | 9                                       | 1,9%        | 17                | 3,6%        | 61                                       | 13,0%       | 469          |
| 09                     | 245                                     | 92,1%        | 0                                       | 0,0%        | 2                 | 0,8%        | 19                                       | 7,1%        | 266          |
| 10                     | 383                                     | 79,0%        | 51                                      | 10,5%       | 11                | 2,3%        | 40                                       | 8,2%        | 485          |
| 11                     | 398                                     | 82,7%        | 30                                      | 6,2%        | 12                | 2,5%        | 41                                       | 8,5%        | 481          |
| 12                     | 384                                     | 92,3%        | 0                                       | 0,0%        | 28                | 6,7%        | 4  | 1,0%        | 416          |
| 13                     | 142                                     | 95,3%        | 0                                       | 0,0%        | 5                 | 3,4%        | 2  | 1,3%        | 149          |
| 14                     | 69                                      | 75,0%        | 0                                       | 0,0%        | 3                 | 3,3%        | 20                                       | 21,7%       | 92           |
| 15                     | 176                                     | 94,6%        | 0                                       | 0,0%        | 4                 | 2,2%        | 6  | 3,2%        | 186          |
| <b>GESAMT</b>          | <b>5.053</b>                            | <b>88,8%</b> | <b>188</b>                              | <b>3,3%</b> | <b>123</b>        | <b>2,2%</b> | <b>329</b>                               | <b>5,8%</b> | <b>5.693</b> |

Abbildung 5-2: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet



## 5.1.2 Stellplatzzahlen Detailerhebung

Wie in Kapitel 4.1 beschrieben, wurde je Stichprobengebiet eine Teilstichprobe für die ganztägige Detailerhebung festgelegt. Innerhalb der Teilstichprobe wurden insgesamt 1.167 Stellplätze erfasst.

Abbildung 5-3: Ergebnisse Stellplatzerhebung – Teilstichprobe Detailerhebung

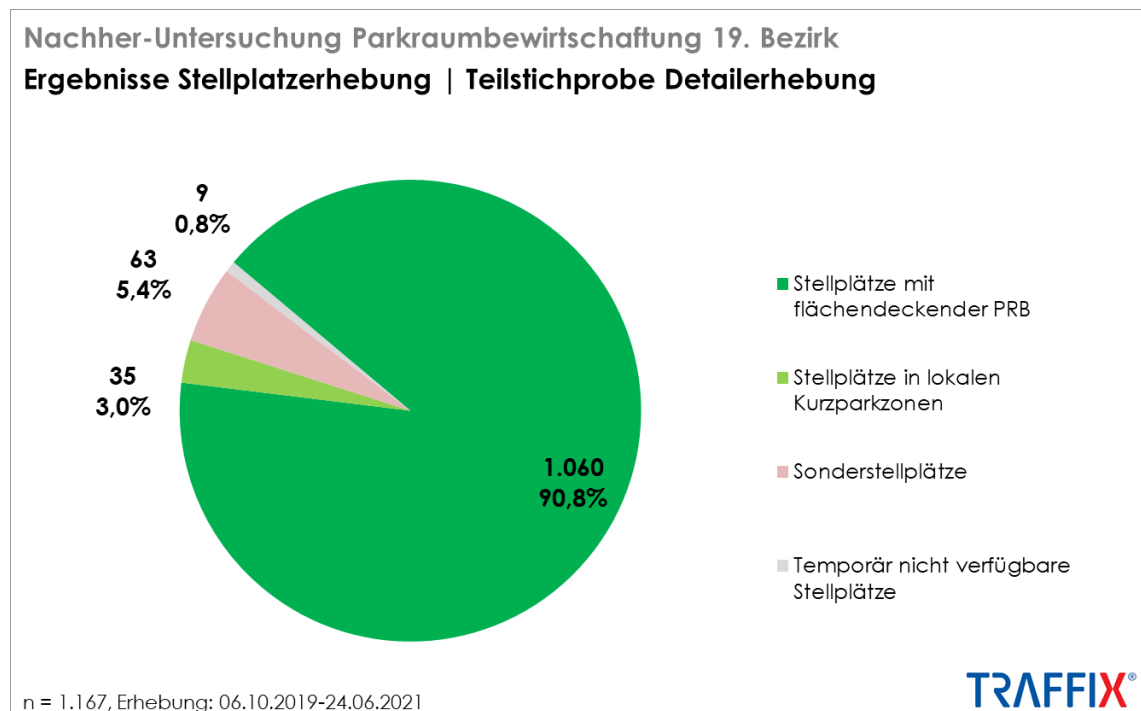
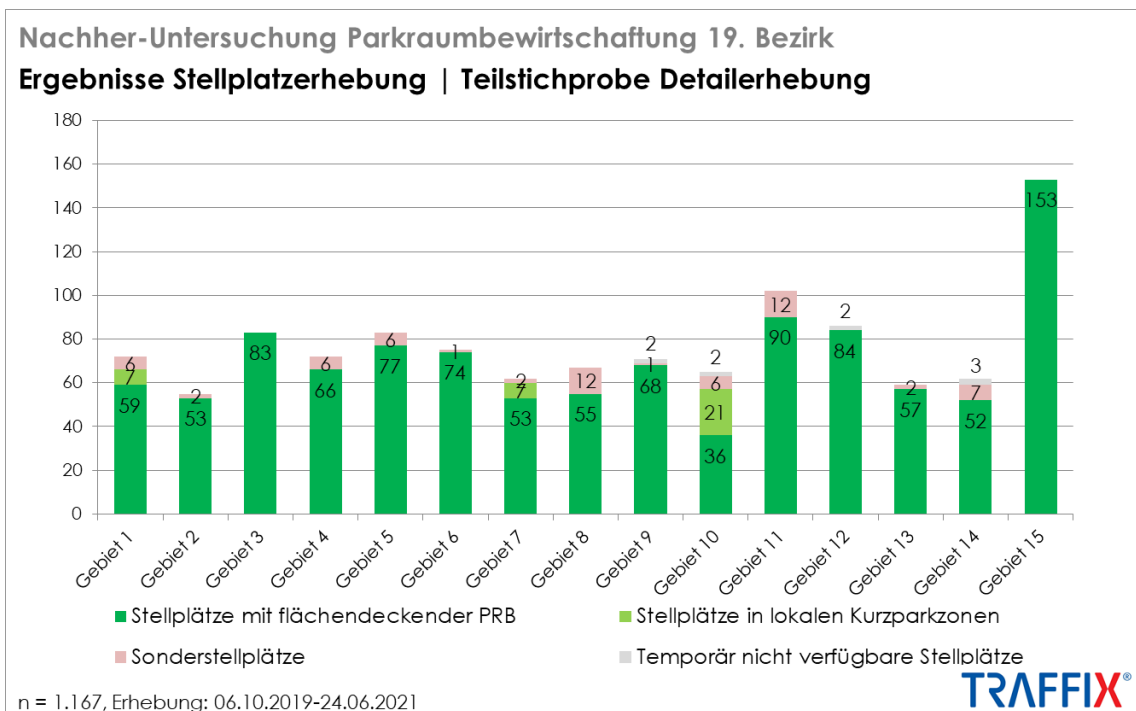


Tabelle 5-2: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet – Teilstichprobe Detailerhebung

| Stichprobengebiet | Stellplatzkategorie                  |              |                                      |             |                   |             |                                       |             | GESAMT       |
|-------------------|--------------------------------------|--------------|--------------------------------------|-------------|-------------------|-------------|---------------------------------------|-------------|--------------|
|                   | Stellplätze mit flächendeckender PRB |              | Stellplätze in lokalen Kurzparkzonen |             | Sonderstellplätze |             | Temporär nicht verfügbare Stellplätze |             |              |
| 01                | 59                                   | 81,9%        | 7                                    | 9,7%        | 6                 | 8,3%        | 0                                     | 0,0%        | 72           |
| 02                | 53                                   | 96,4%        | 0                                    | 0,0%        | 2                 | 3,6%        | 0                                     | 0,0%        | 55           |
| 03                | 83                                   | 100,0%       | 0                                    | 0,0%        | 0                 | 0,0%        | 0                                     | 0,0%        | 83           |
| 04                | 66                                   | 91,7%        | 0                                    | 0,0%        | 6                 | 8,3%        | 0                                     | 0,0%        | 72           |
| 05                | 77                                   | 92,8%        | 0                                    | 0,0%        | 6                 | 7,2%        | 0                                     | 0,0%        | 83           |
| 06                | 74                                   | 98,7%        | 0                                    | 0,0%        | 1                 | 1,3%        | 0                                     | 0,0%        | 75           |
| 07                | 53                                   | 85,5%        | 7                                    | 11,3%       | 2                 | 3,2%        | 0                                     | 0,0%        | 62           |
| 08                | 55                                   | 82,1%        | 0                                    | 0,0%        | 12                | 17,9%       | 0                                     | 0,0%        | 67           |
| 09                | 68                                   | 95,8%        | 0                                    | 0,0%        | 1                 | 1,4%        | 2                                     | 2,8%        | 71           |
| 10                | 36                                   | 55,4%        | 21                                   | 32,3%       | 6                 | 9,2%        | 2                                     | 3,1%        | 65           |
| 11                | 90                                   | 88,2%        | 0                                    | 0,0%        | 12                | 11,8%       | 0                                     | 0,0%        | 102          |
| 12                | 84                                   | 97,7%        | 0                                    | 0,0%        | 0                 | 0,0%        | 2                                     | 2,3%        | 86           |
| 13                | 57                                   | 96,6%        | 0                                    | 0,0%        | 2                 | 3,4%        | 0                                     | 0,0%        | 59           |
| 14                | 52                                   | 83,9%        | 0                                    | 0,0%        | 7                 | 11,3%       | 3                                     | 4,8%        | 62           |
| 15                | 153                                  | 100,0%       | 0                                    | 0,0%        | 0                 | 0,0%        | 0                                     | 0,0%        | 153          |
| <b>GESAMT</b>     | <b>1.060</b>                         | <b>90,8%</b> | <b>35</b>                            | <b>3,0%</b> | <b>63</b>         | <b>5,4%</b> | <b>9</b>                              | <b>0,8%</b> | <b>1.167</b> |

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

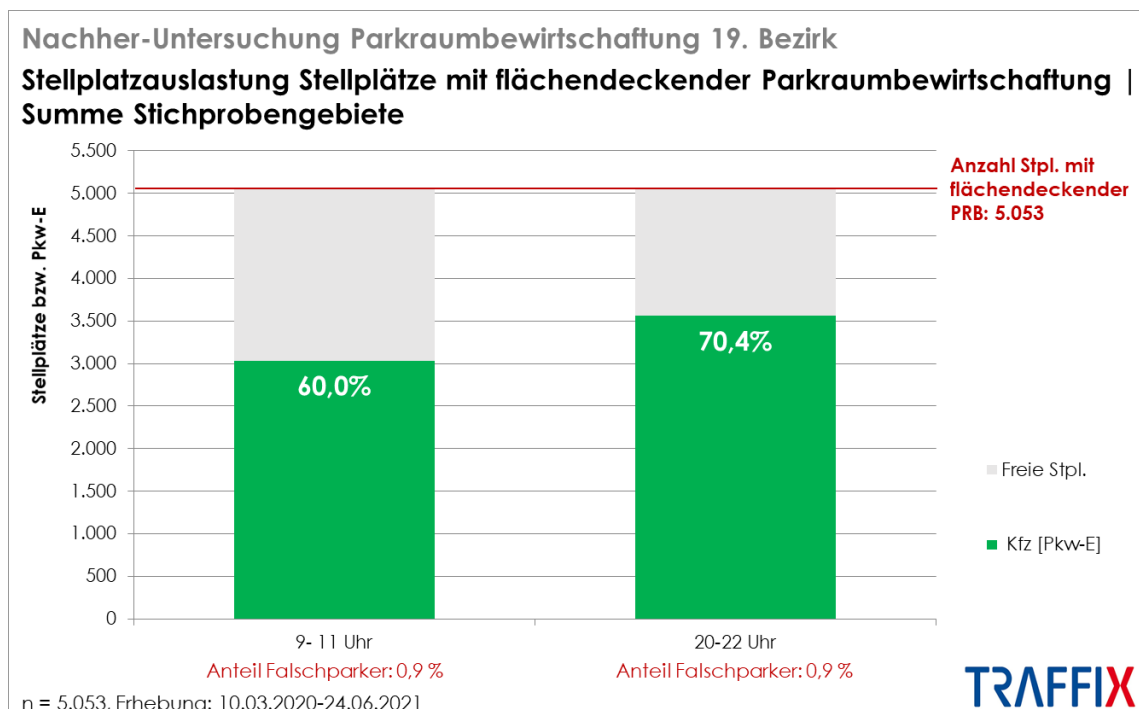


## 5.2 Ergebnisse Grunderhebung (Stellplatznachfrage)

### 5.2.1 Parkraumauslastung Stellplätze mit flächendeckender PRB vormittags und abends

Die Auslastung der Stellplätze, die mit Parkpickerl uneingeschränkt nutzbar sind, liegt im Durchschnitt aller erhobenen Stichprobengebiete bei 60,2 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) bzw. 70,5 % am Abend (20 bis 22 Uhr) – sh. Abbildung 5-5. Der gegenüber dem Abend niedrigere Wert am Vormittag ist tendenziell auf das bezirkstypische Pendlerverhalten (EinwohnerInnen des 19. Bezirks, die tagsüber mit dem Pkw auspendeln) zurückzuführen. Generell belegen die insgesamt geringen Auslastungswerte die Wirksamkeit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung, sowohl unmittelbar während des Gültigkeitszeitraums (bis 19 Uhr) als auch in Form einer ausstrahlenden Wirkung (durch Wegfall von bezirksfremden Langzeitparkern) am Abend.

Abbildung 5-5: Stellplatzauslastung Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung



Vormittags (vgl. Abbildung 5-6) reicht die Spanne der Auslastungswerte von 29,8 % in Gebiet 15 Kuchlauer Hafenstraße mit bis 89,9 % in Gebiet 14 (Neustift am Walde). Insgesamt weist nur dieses eine Gebiet eine Auslastung von über 80 % auf, während die Auslastung von vier weiteren Gebieten über 70 % beträgt.

Abends (vgl. Abbildung 5-7) zeigen die erhobenen Auslastungswerte eine Bandbreite von 40,1 % in Gebiet 15 bis 94,3 % in Gebiet 5 (Krottenbachstraße ggü. Hugo-Wolf-Park). Zwei Gebiete weisen abends eine Auslastung von über 90 % auf. Zwei weitere Gebiete weisen eine Auslastung von über 80 und fünf weitere Gebiete von über 70 % auf.

Abbildung 5-6: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 9 bis 11 Uhr

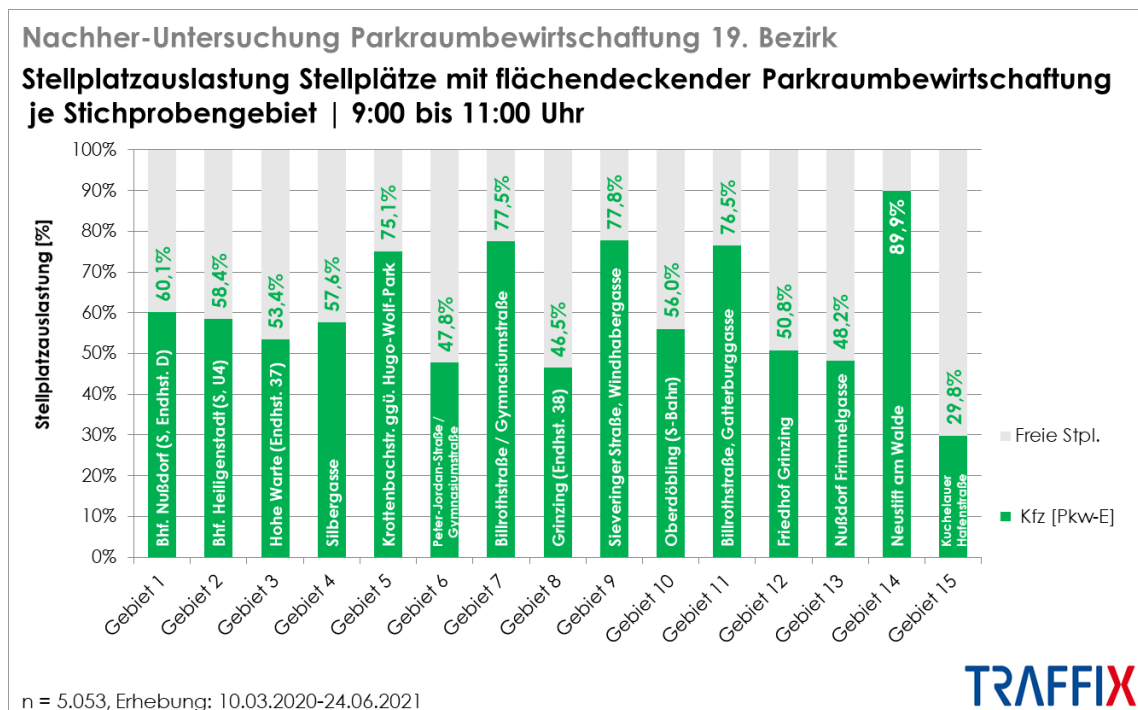
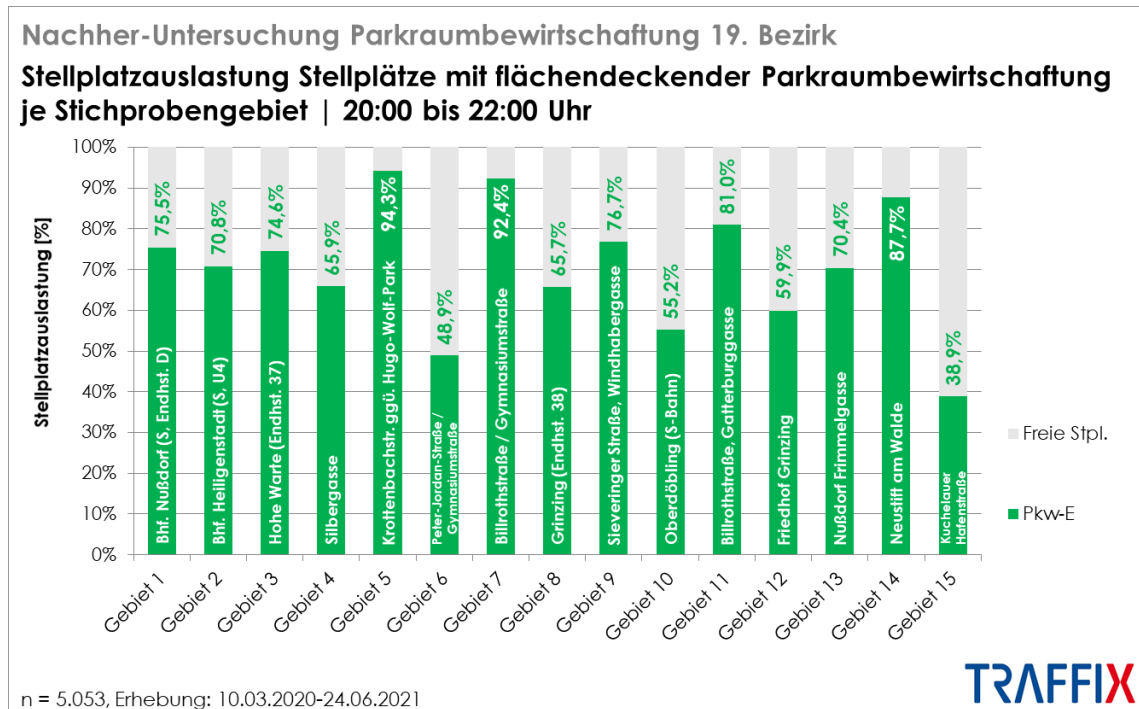


Abbildung 5-7: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 20 bis 22 Uhr



Die folgenden Karten (Abbildung 5-8 und Abbildung 5-9) veranschaulichen die in den Grafiken dargestellten Ergebnisse je Stichprobengebiet in kartographischer Form. Dabei zeigt sich vormittags eine besonders hohe Auslastung im Gebiet 14 (Neustift am Walde) gefolgt von den Gebieten 5, 7, 9 und 11. Besonders stark ausgelastet sind abends die Gebiete 5, 7, 11 und 14, aber auch die Gebiete 1, 2, 3, 9 und 13.

Abbildung 5-8: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobenbaublock – 9 bis 11 Uhr

## Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk Stellplatzauslastung Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung je Stichprobenbaublock | Vormittag (9 - 11 Uhr)

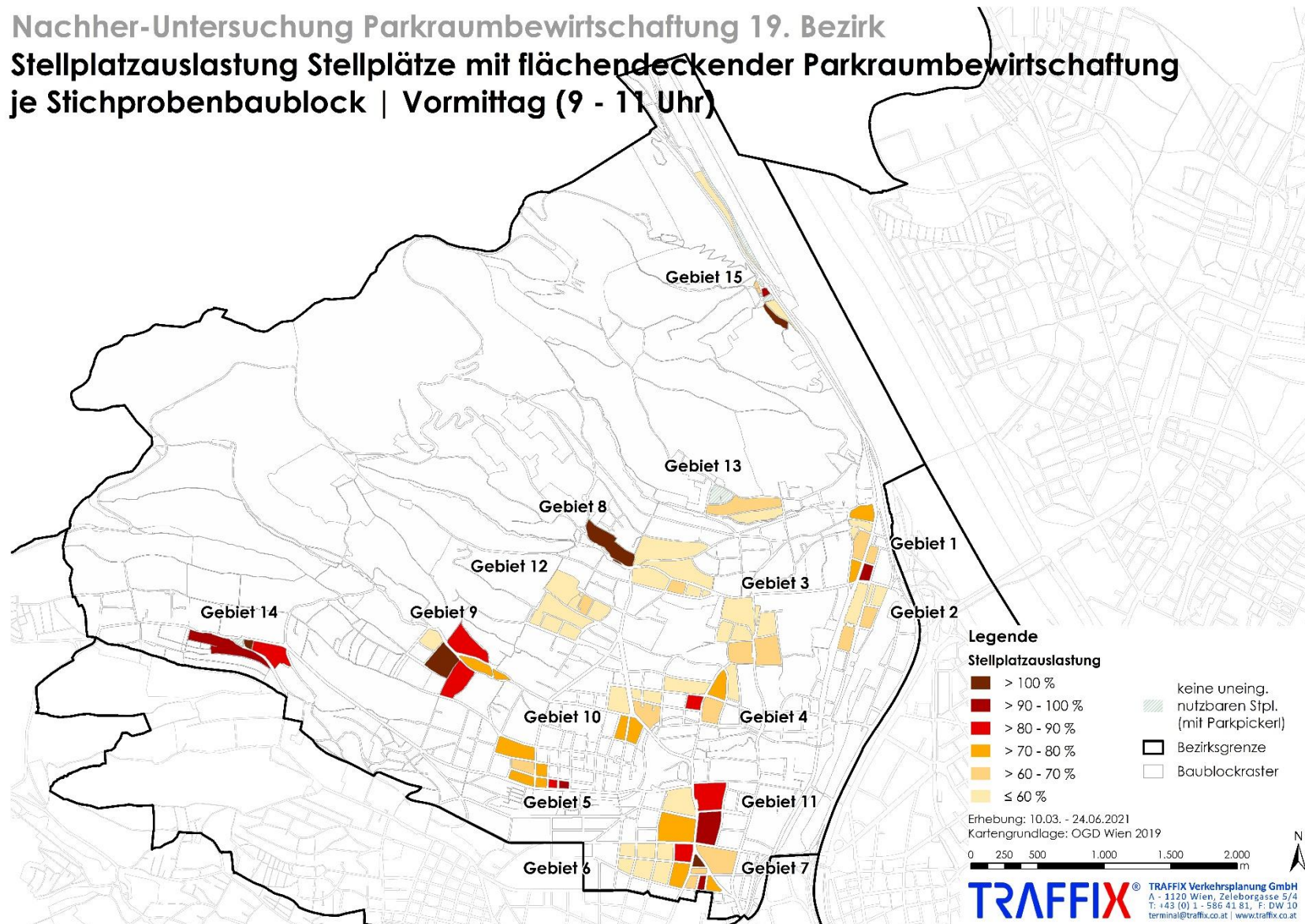




Abbildung 5-9: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobenbaublock – 20 bis 22 Uhr

## Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk Stellplatzauslastung Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung je Stichprobenbaublock | Abend (20 - 22 Uhr)

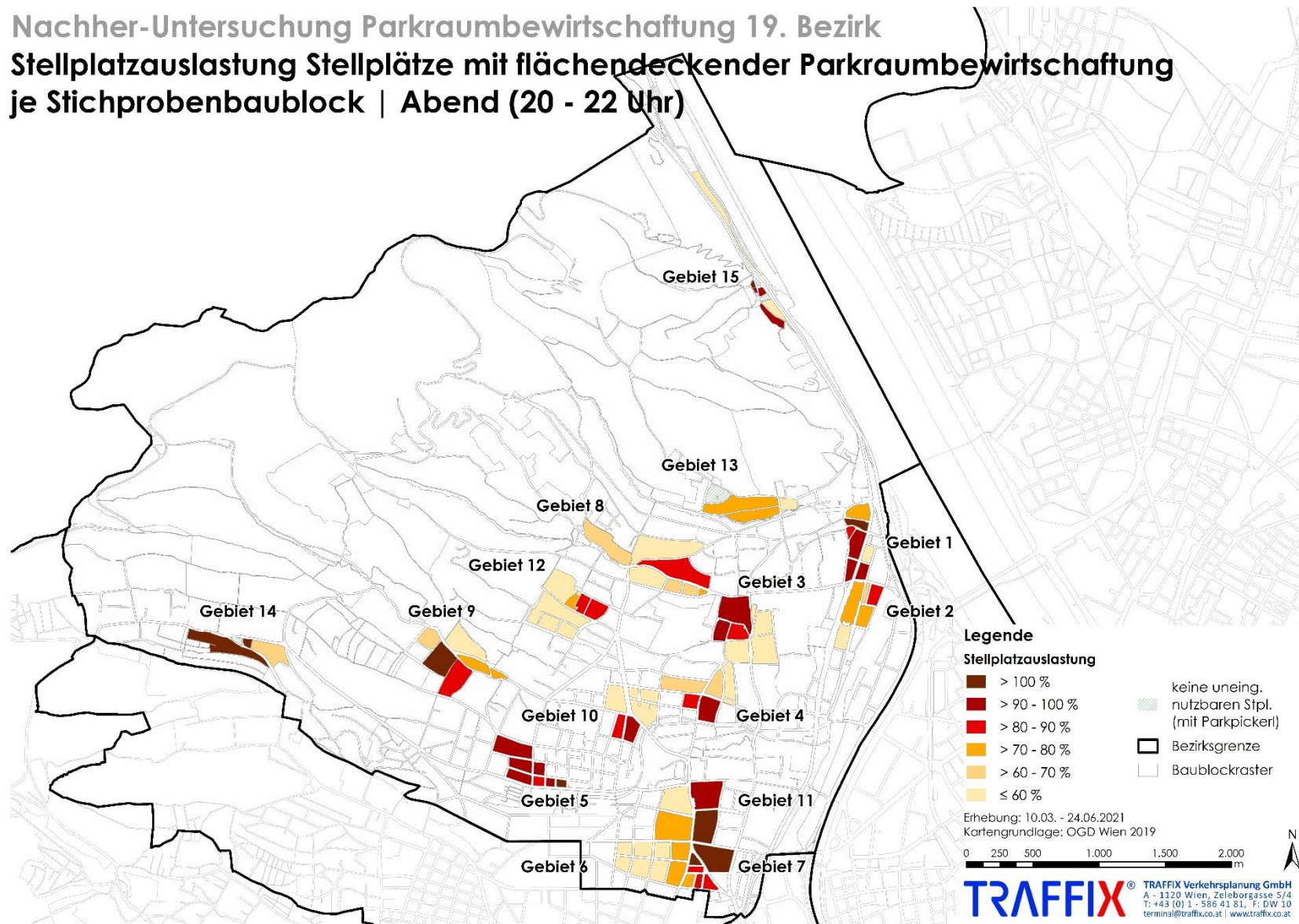


Abbildung 5-10: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 9 bis 11 Uhr

## Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk Stellplatzauslastung Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung je Stichprobengebiet | Vormittag (9 - 11 Uhr)

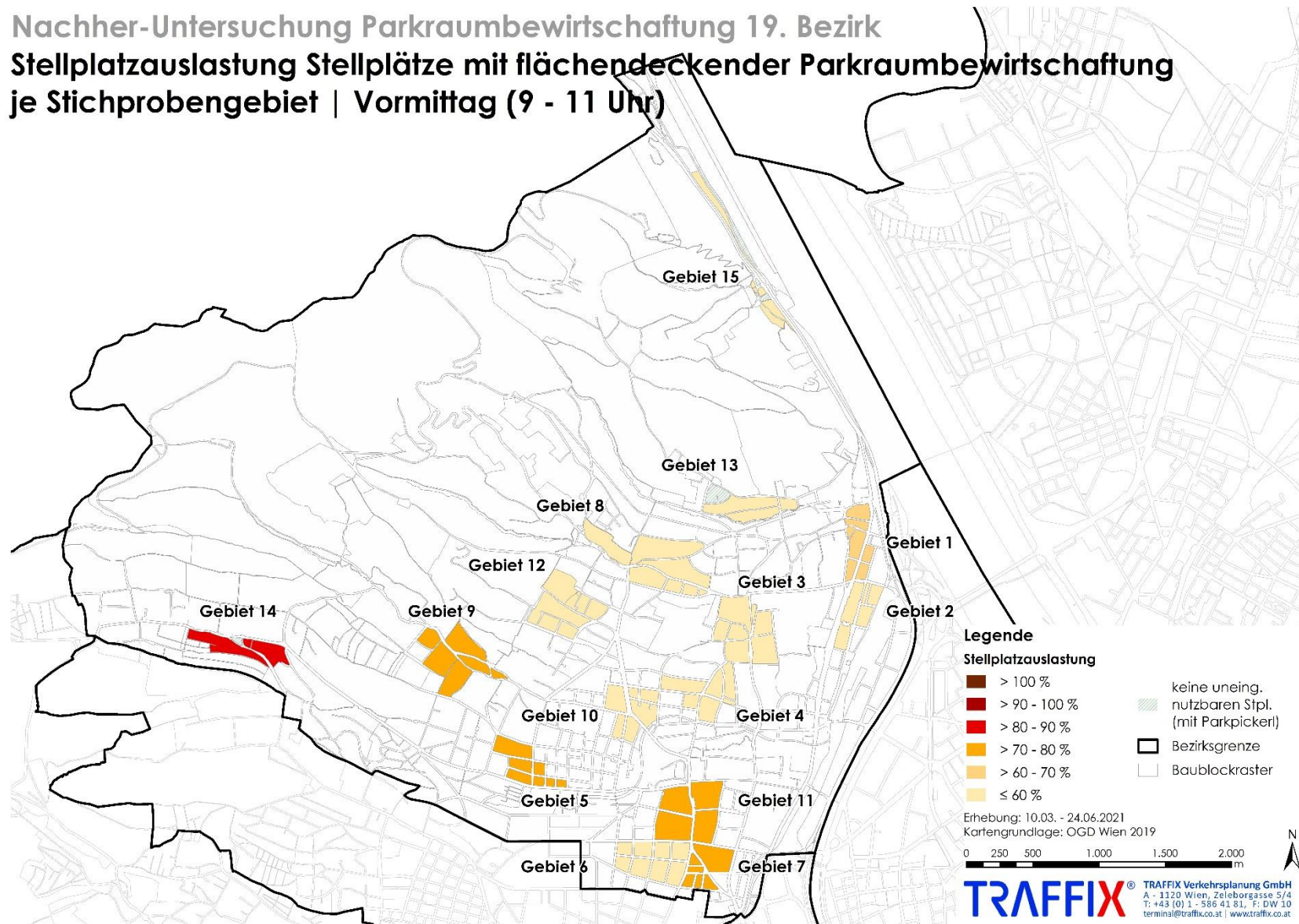
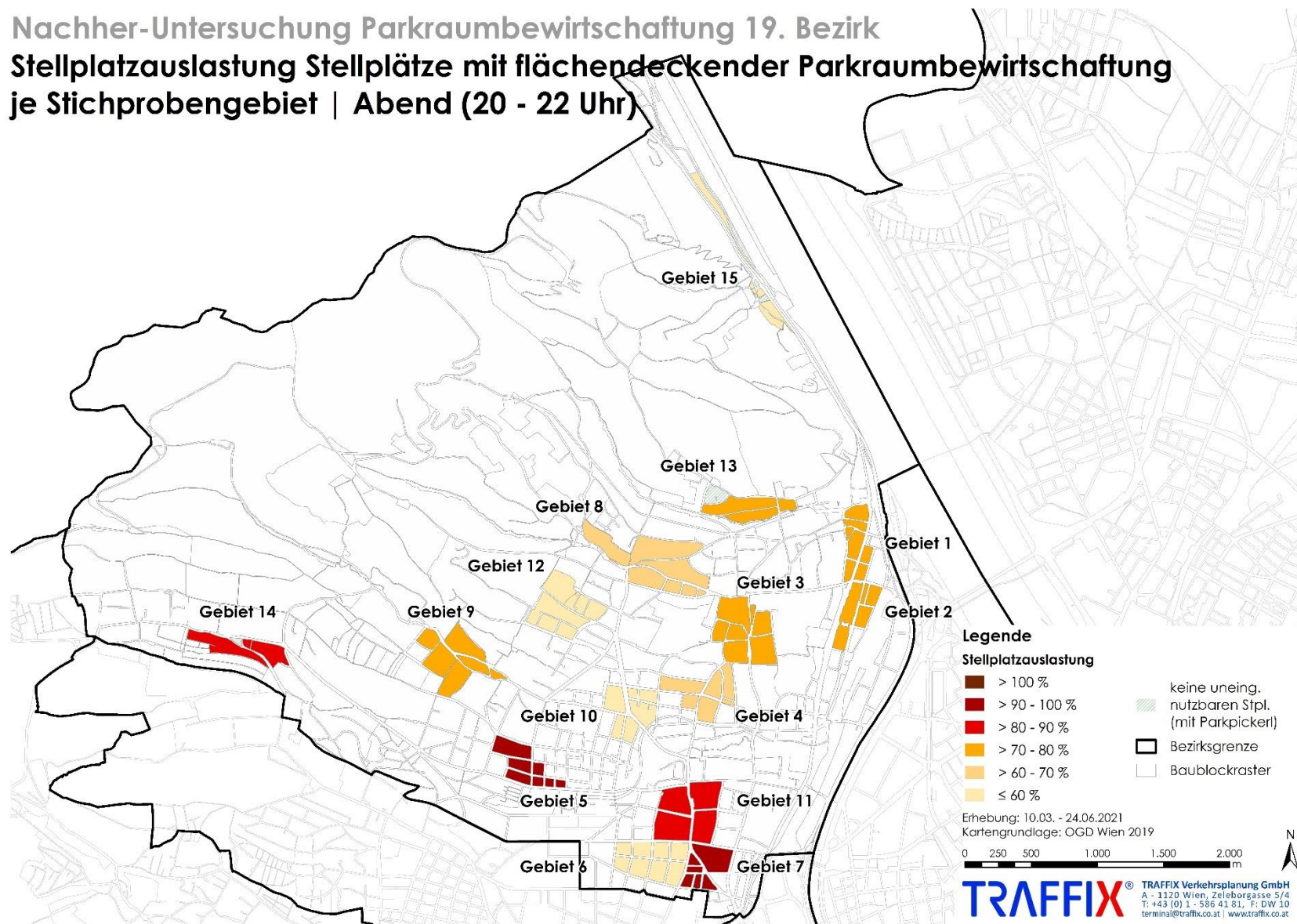


Abbildung 5-11: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 20 bis 22 Uhr

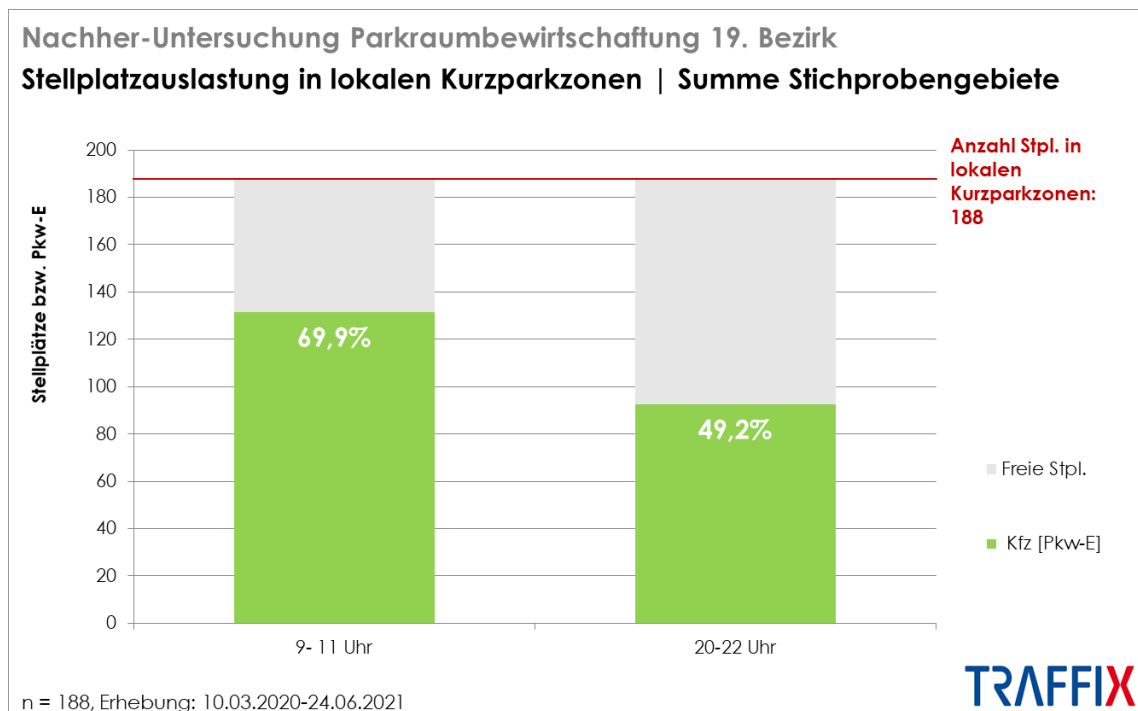
## Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk Stellplatzauslastung Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung je Stichprobengebiet | Abend (20 - 22 Uhr)



## 5.2.2 Parkraumauslastung Stellplätze in lokalen Kurzparkzonen vormittags und abends

Stellplätze in lokalen Kurzparkzonen befinden sich in den Gebieten 1, 7, 8, 10 und 11. Die Auslastung der erhobenen Stellplätze in lokalen Kurzparkzonen beträgt im Schnitt 69,4 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) und 49,2 % am Abend (20 bis 22 Uhr), wobei diese Werte aufgrund der kleinen Stichprobe (188 Stellplätze) nur bedingt aussagekräftig sind – sh. Abbildung 5-12. Die geringe Stellplatzauslastung in lokalen Kurzparkzonen abends deutet auf eine geringe Stellplatznachfrage auch außerhalb des Gültigkeitszeitraums der Parkraumbewirtschaftung hin. Zudem befinden sich in den Gebieten jeweils auch Sonderstellplätze, die beispielsweise bei Ladezonen ebenfalls abends als normale Stellplätze genutzt werden können.

Abbildung 5-12: Stellplatzauslastung in lokalen Kurzparkzonen



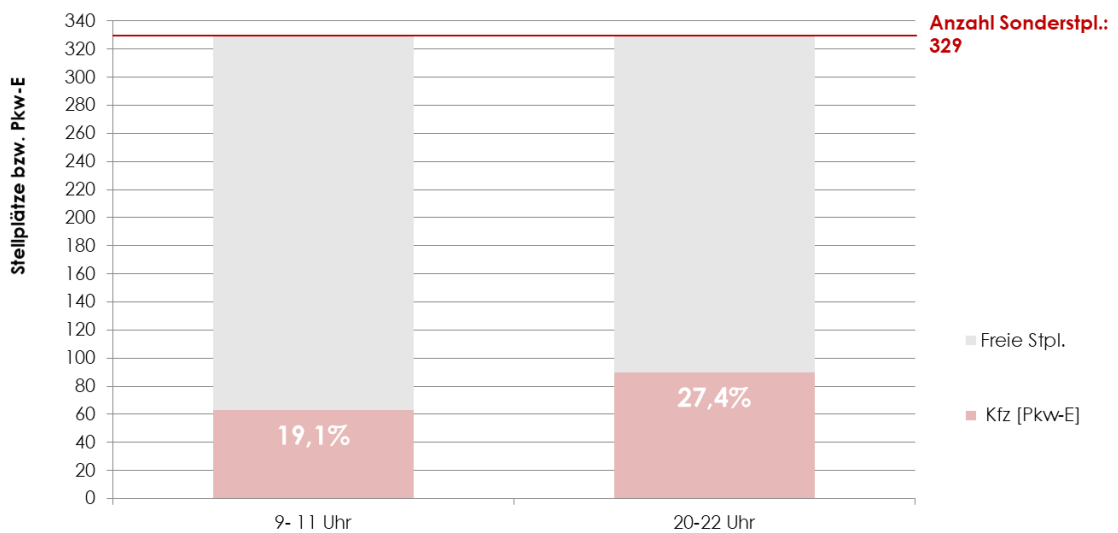
\* Zum Zeitpunkt 20 bis 22 Uhr ist die Gültigkeit von Kurzparkzonen i.d.R. aufgehoben, weshalb die entsprechenden Stellplätze hier korrekterweise nicht als Kurzparkstellplätze zu bezeichnen wären. An dieser Stelle erfolgt dennoch eine von den Stellplätzen mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung getrennte Ausweisung. Aufgrund der Tatsache, dass die betreffenden Stellplätze am nächsten Morgen wieder zur Kurzparkzone werden, können diese nicht uneingeschränkt genutzt werden und sind daher auch nicht zu den Dauerstellplätzen zu zählen.

### 5.2.3 Parkraumauslastung Sonderstellplätze vormittags und abends

In allen Erhebungsgebieten befinden sich Sonderstellplätze – die meisten in den Gebieten 7, 8, 10 und 11. Die Auslastung der erhobenen Stellplätze mit Halte- und Parkein-schränkungen beträgt im Schnitt 19,1 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) und 27,4 % am Abend (20 bis 22 Uhr), wobei diese Werte aufgrund der kleinen Stichprobe (329 Stellplätze) nur bedingt aussagekräftig sind – sh. Abbildung 5-13.

Abbildung 5-13: Stellplatzauslastung Sonderstellplätze

#### Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk Stellplatzauslastung Sonderstellplätze | Summe Stichprobengebiete



n = 329, Erhebung: 10.03.2020-24.06.2021

**TRAFFIX**

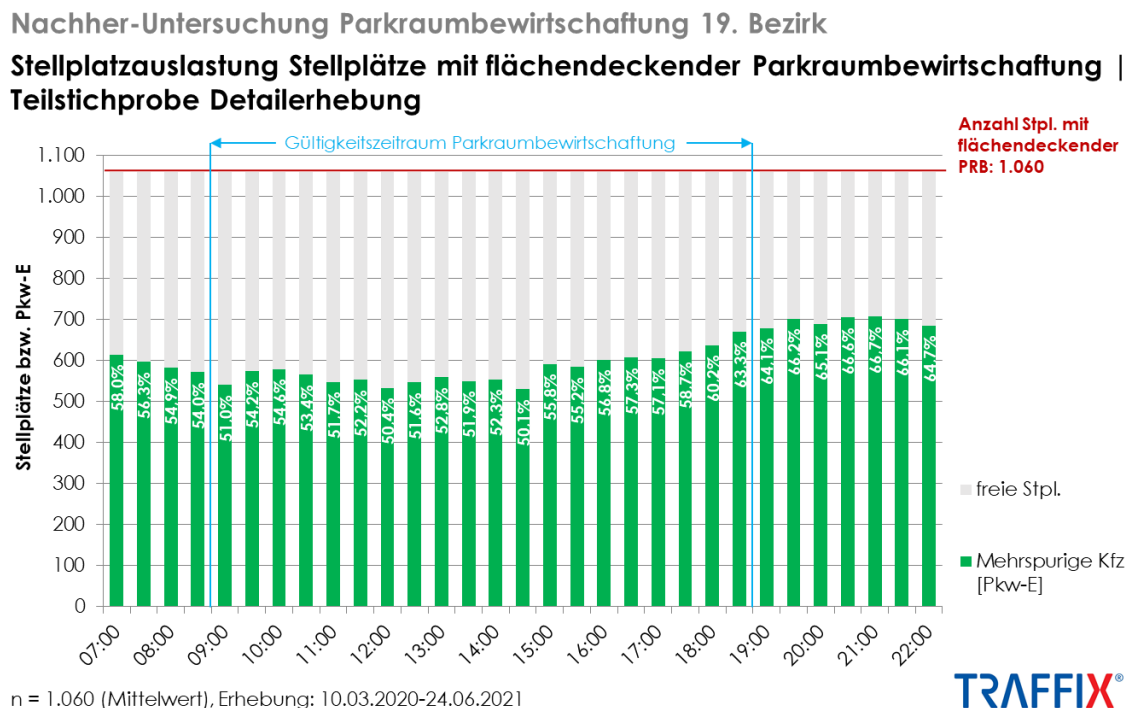
\* Zum Zeitpunkt 20 bis 22 Uhr ist die Gültigkeit von Halte-/Parkein-schränkungen teilweise aufgehoben (z.B. Ladezonen), weshalb die entsprechenden Stellplätze hier korrekterweise nicht als Stellplätze mit Halte-/Parkein-schränkungen zu bezeichnen wären. An dieser Stelle erfolgt dennoch eine von den Stellplätzen mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung getrennte Ausweisung. Aufgrund der Tatsache, dass die betreffenden Einschränkungen i.d.R. am nächsten Morgen wieder aktiv werden, können die entsprechenden Stellplätze nicht uneingeschränkt genutzt werden und sind daher auch nicht zu den Dauerstell-plätzen zu zählen.

## 5.3 Ergebnisse Detailerhebung

### 5.3.1 Tagesganglinien der Parkraumauslastung

Auf Basis der in der Teilstichprobe durchgeführten Ganztagerhebung im Halbstunden-takt wurden entsprechende Tagesganglinien der Parkraumauslastung abgeleitet. Die geringsten Auslastungen mit knapp über 50 % treten um die Mittagszeit (etwa 11:00 bis 14:30 Uhr) auf. Zur höchsten Auslastung mit rund 67 % kommt es abends, außerhalb des Gültigkeitszeitraums der Parkraumbewirtschaftung (etwa 19:30 bis 21:00 Uhr).

Abbildung 5-14: Tagesganglinie Stellplatzauslastung



Im Folgenden werden die Tagesganglinien für vier exemplarisch ausgewählte Teilgebiete im Einzelnen betrachtet.

Detailgebiet 1 (Bahnhof Nußdorf (S, Endhst. D); sh. Abbildung 5-15) zeigt einen typischen Verlauf mit einer Vormittags- und einer Abendspitze (Auslastung von 65,3 % um 10:00 Uhr und 81,9 % um 19:00 Uhr). Auslastungen von 50 % oder weniger treten vor 9:30 Uhr, um 12:00 Uhr und ab 22 Uhr auf. Die kurzzeitig hohen Auslastungen lassen sich am wahrscheinlichsten durch die hohe Dichte an Handelsbetrieben erklären.

Detailgebiet 3 (Hohe Warte (Endhst. 37; sh. Abbildung 5-16) zeigt eine Kurve mit hohen Auslastungswerten in der Früh (68,7%), geringen Werten zu Mittag (39,8 %) und hohen Auslastungen am Abend (85,5 %). Dieses Bild zeigt deutlich die Wirksamkeit der Parkraumbewirtschaftung und einen idealtypischen Verlauf für ein Gebiet, das stärker von Wohnbevölkerung als von Arbeitsplätzen geprägt ist.

Die Auslastung von Detailgebiet 7 (Billrothstraße / Gymnasiumstraße; sh. Abbildung 5-17) stellt sich über den gesamten Tag relativ gleichmäßig dar, mit einem Minimum von 62,9 % um 16:30 Uhr und einem Maximum von 80,6 % um 20:30 Uhr. Die relativ konstante Auslastung ergibt sich höchstwahrscheinlich durch eine Ausgewogenheit an Nutzungen mit unterschiedlichen Spitzenzeiten, die sich gegenseitig überlagern: hohe Einwohnerdichte, viele Arbeitsplätze, sehr gute ÖV-Erschließung und hohe Dichte an Handel und Gastro.

In Detailgebiet 9 (Sieveringer Straße, Windhabergasse; sh. Abbildung 5-18) zeigt sich wiederum ein typischer, durch EinwohnerInnen geprägter Tagesverlauf, wobei es hier durch die hohe Bevölkerungsdichte am Vormittag (vor 9:00 Uhr) und am Abend (ab 17:00 Uhr) sogar trotz Parkpickerl zu punktuellen Überlastungen des Stellplatzangebots kommt.

Abbildung 5-15: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Detailgebiet 1

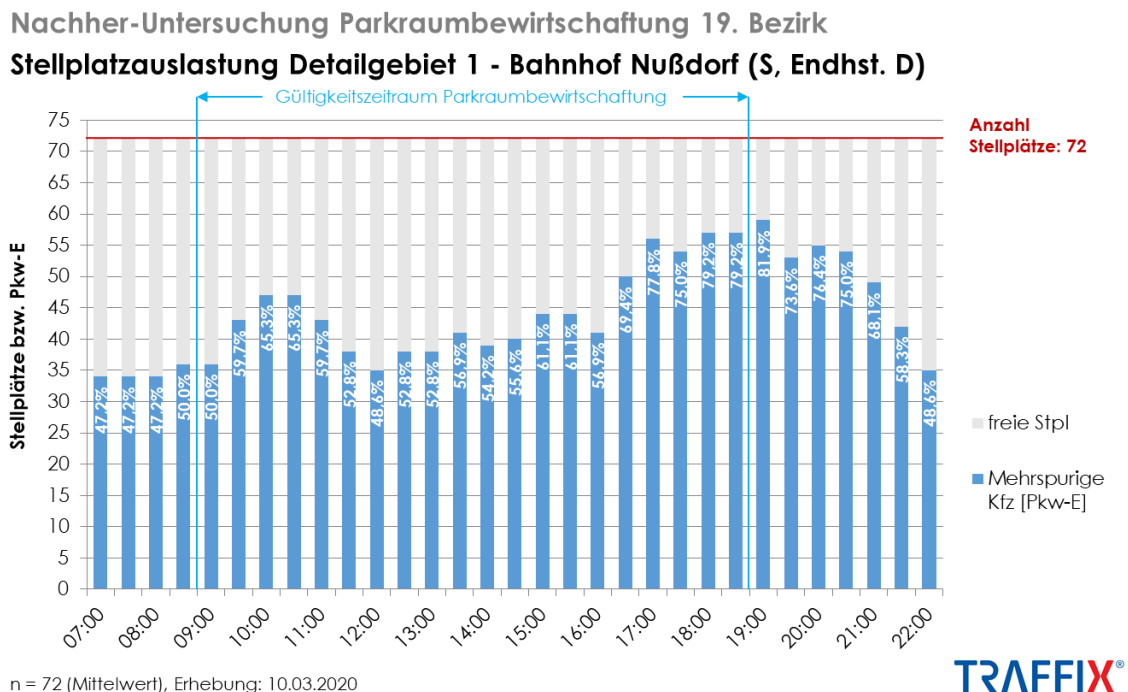
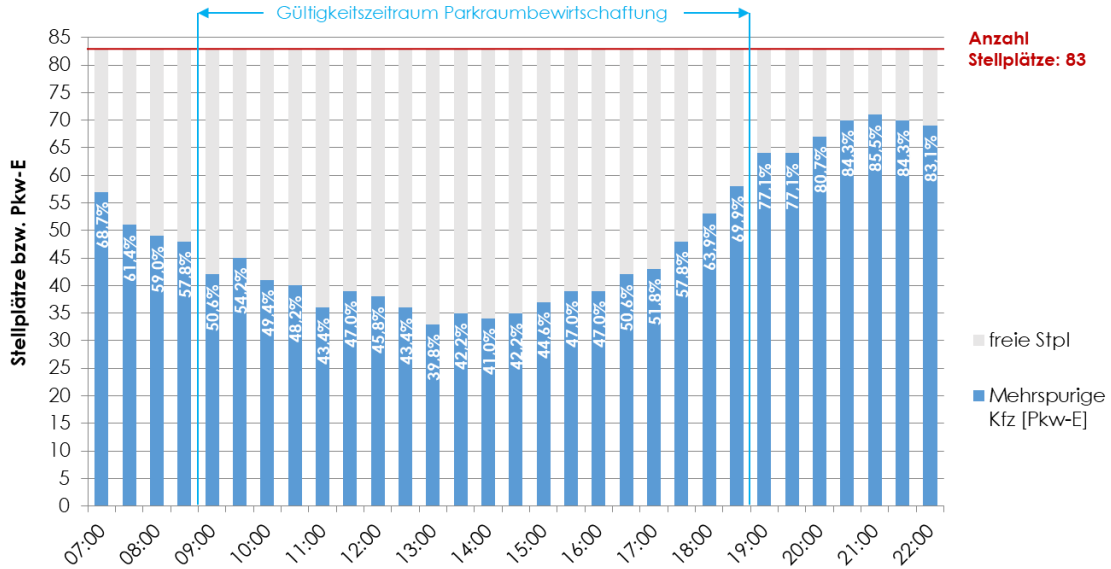


Abbildung 5-16: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Detailgebiet 3

**Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk  
 Stellplatzauslastung Detailgebiet 3 - Hohe Warte (Endhst. 37)**

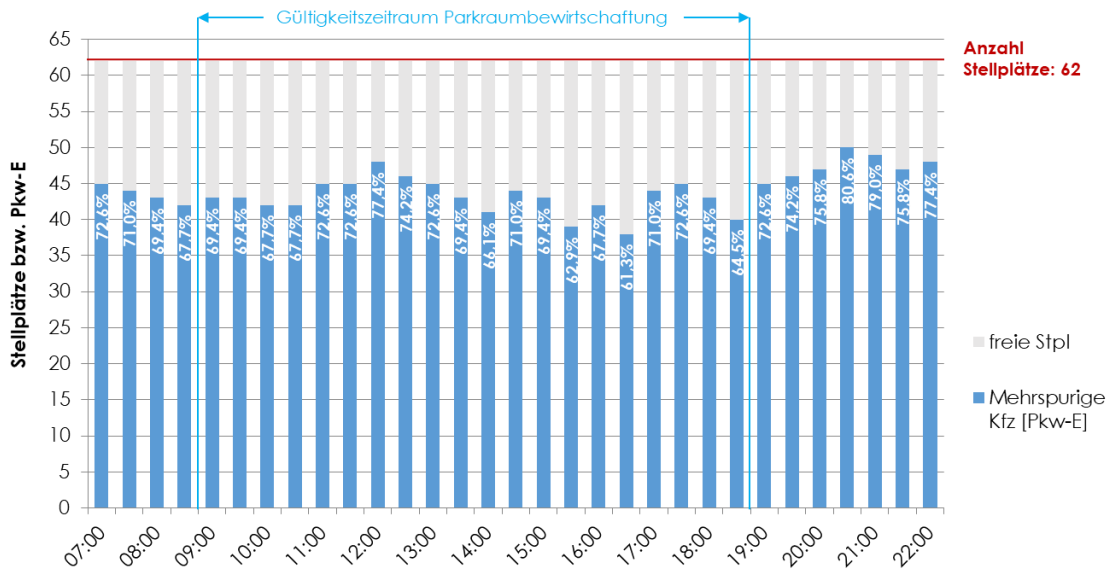


n = 83 (Mittelwert), Erhebung: 16.06.2021



Abbildung 5-17: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Detailgebiet 7

**Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk  
 Stellplatzauslastung Detailgebiet 7 - Billrothstraße / Gymnasiumstraße**



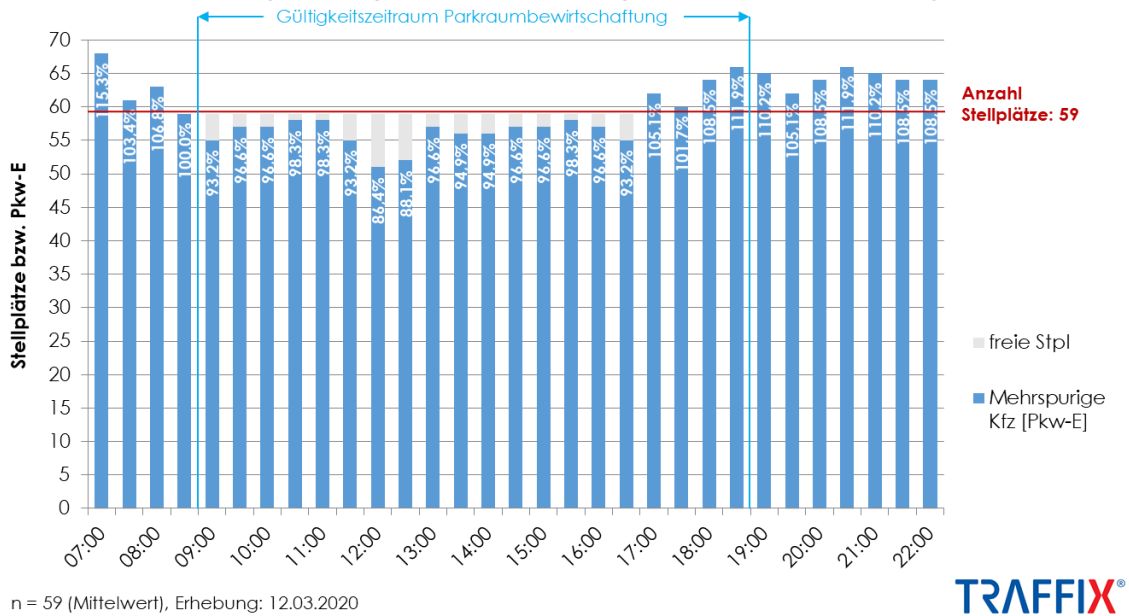
n = 62 (Mittelwert), Erhebung: 17.06.2021





Abbildung 5-18: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Detailgebiet 9

**Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk**  
**Stellplatzauslastung Detailgebiet 9 - Sieveringer Straße, Windhabergasse**



**5.3.2 Umschlagshäufigkeit**

Die Umschlagshäufigkeit der Stellplätze im Untersuchungsgebiet errechnet sich als Quotient aus der Zahl der während des 15-stündigen Beobachtungszeitraums erfassten Parkvorgänge und der Anzahl der verfügbaren Stellplätze. Tabelle 5-3 fasst die Ergebnisse je Stellplatzkategorie im Überblick zusammen. Die mittlere Umschlagshäufigkeit der Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung und der Sonderstellplätze liegt bei 2,3 Parkvorgängen je Stellplatz. Die Umschlagshäufigkeit der Stellplätze in lokalen Kurzparkzonen ist mit 4,2 Umschlägen fast doppelt so hoch. Durch den geringen Stichprobenumfang der Kurzpark- und Sonderstellplätze ist das Ergebnis jedoch nur bedingt aussagekräftig.

Tabelle 5-3: Mittlere Umschlagshäufigkeit je Stellplatzkategorie

| Stellplatzkategorie                                      | Anzahl Parkvorgänge | Stellplatzangebot | Umschlagshäufigkeit |
|--|---------------------|-------------------|---------------------|
| Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung | 2.419               | 1.060             | 2,3                 |
| Stellplätze in lokalen Kurzparkzonen                     | 148                 | 35                | 4,2                 |
| Sonderstellplätze  | 145                 | 63                | 2,3                 |

### 5.3.3 Parkdauer

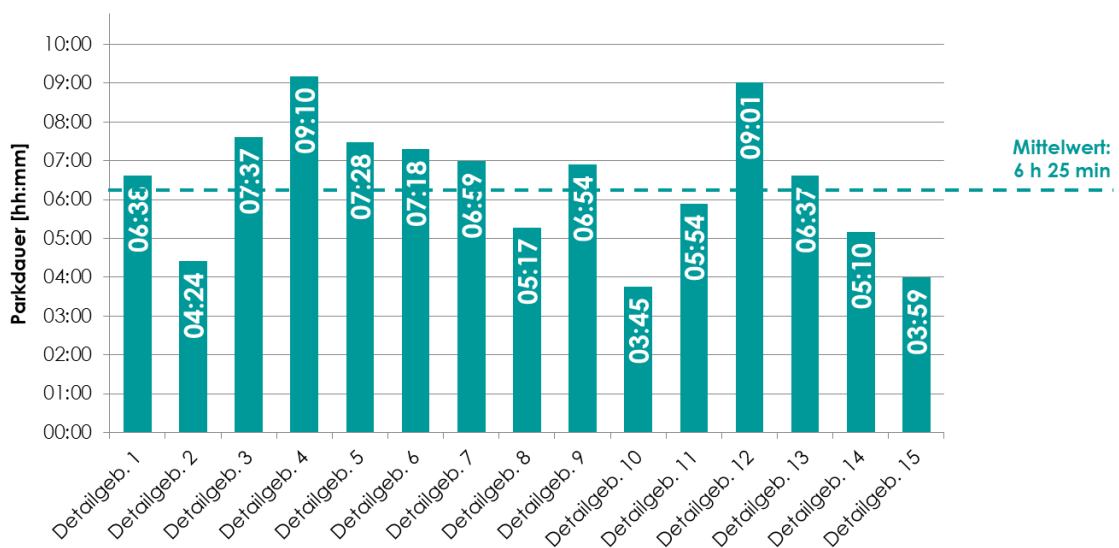
Bezüglich der Auswertung zur Parkdauer ist vorweg anzumerken, dass aufgrund des begrenzten Erhebungszeitraums von 15 Stunden (7 bis 22 Uhr an einem Erhebungstag) bei Fahrzeugen, bereits um 7 Uhr und/oder bis inkl. 22 Uhr im Erhebungsgebiet abgestellt waren, eine exakte Ermittlung der tatsächlichen Parkdauer nicht möglich ist. Da jedoch eine reine Vernachlässigung der Parkdauer vor 7 bzw. nach 22 Uhr zu großen Verzerrungen in der durchschnittlichen Parkdauer führen würde, wurde der Nachtzeitraum unter Berücksichtigung von wahrscheinlichen Verhaltensmustern interpoliert. Dabei wurde angenommen, dass ein Fahrzeug, das um 22 Uhr geparkt war, die ganze Nacht über dort bleibt – Zur tatsächlich erhobenen Parkdauer wurden also 8,5 Stunden (22:30 bis 7:00 Uhr) dazugerechnet. Mit dieser Methode ist es nicht seriös möglich den Anteil jener Fahrzeuge, die über mehrere Tage geparkt sind, abzuschätzen, weshalb der errechnete Mittelwert tendenziell etwas nach unten verzerrt ist.

Weiters wurde die Parkdauer von Fahrzeugen, die mehr als einen Parkvorgang absolvierten, gemittelt. Parkt also ein Fahrzeug am Vormittag 2 Stunden und am Nachmittag 4 Stunden wurde das Ergebnis auf 2 Parkvorgänge mit je 3 Stunden Parkdauer vereinfacht.

Die mittlere Parkdauer in den erhobenen Stichprobengebieten liegt bei 6 Stunden und 25 Minuten - sh. Abbildung 5-19. Die Gebiete 4 und 12 liegen mit einer durchschnittlichen Parkdauer von über 9 Stunden deutlich über dem Durchschnitt, die Gebiete 2, 10 und 15 mit jeweils weniger als 4 Stunden und 30 Minuten Parkdauer darunter. Die Werte sind nur begrenzt aussagekräftig, da es sich einerseits um Durchschnittswerte, andererseits um geringe Stichprobengrößen je Detailgebiet handelt.

Abbildung 5-19: Durchschnittliche Parkdauer je Stichprobengebiet

**Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk**  
**Durchschnittliche Parkdauer je Detailgebiet**



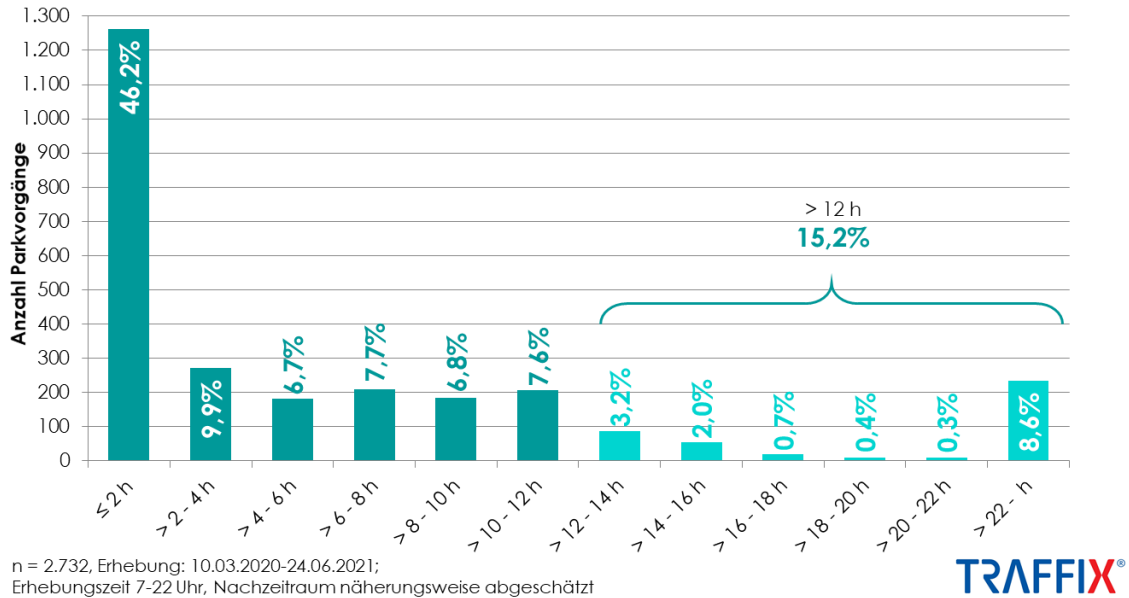
n = 2.732, Erhebung: 10.03.2020-24.06.2021;  
 Erhebungszeit 7-22 Uhr, Nachzeitraum näherungsweise abgeschätzt



Eine bessere Interpretation der Gesamtsituation ermöglicht die Auswertung der Parkdauer-Verteilung – sh. Abbildung 5-20. Der weitaus größte Anteil mit fast der Hälfte aller Parkvorgänge (46,2 %) fällt in die Kategorie der Parkdauer ≤ 2 Stunden. 15,2 % aller Parkvorgänge dauerten länger als 12 Stunden, wobei Parkdauern über 15 Stunden nicht erhoben, sondern näherungsweise geschätzt wurden.

Abbildung 5-20: Parkdauerverteilung – Summe aller Parkvorgänge

**Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk**  
**Verteilung der Parkdauer | Summe aller Parkvorgänge in Detailgebieten**



## 5.4 Kennzeichenherkunft

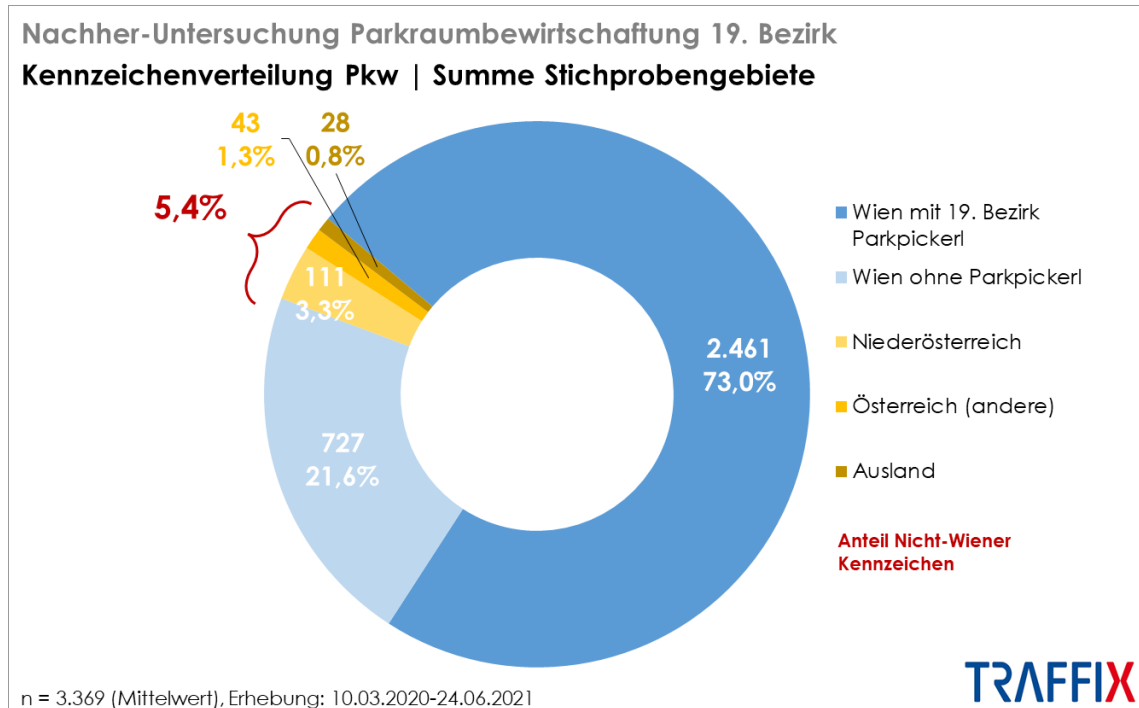
### 5.4.1 Kennzeichenherkunft auf Basis der Grunderhebung

Während im Rahmen der ganztägigen Detailerhebung das Kennzeichen erhoben wurde, und so eine Zuordnung zur entsprechenden Kennzeichenkategorie erfolgen konnte, wurde im Zuge der Grunderhebung direkt die Kennzeichenkategorie (sh. Kapitel 4.3.1) erfasst. Die Kennzeichenherkunft lässt sich also über beide Erhebungsmodi analysieren, wobei sich die Verschneidung der Abstelldauer mit der Kennzeichenherkunft von Kfz lediglich aus der Detailerhebung ableiten lässt.

Bezüglich Auswertung der Kennzeichenherkunft der erfassten Pkw wurde einerseits die Gesamtsumme der Stichprobengebiete dargestellt, andererseits die Kennzeichenherkunft separat nach Stichprobengebiet und Erhebungszeitpunkt (Vormittag, Abend) ausgewertet. Im Fokus steht dabei jeweils ein Anteil von über 10 % an Nicht-Wiener Kennzeichen. Darüber hinaus wurde die Parkdauer mit der Kennzeichenherkunft verschnitten.

In Summe über alle Stichprobengebiete zeigt sich ein Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen von nur 5,4 %. Dabei stellen Pkw mit niederösterreichischem Kennzeichen mit 3,3 % der größte Anteil.

Abbildung 5-21: Kennzeichenverteilung Pkw



Der Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen ist in allen Erhebungsgebieten relativ gering. Der größte Anteil findet sich in Gebiet 3 (Hohe Warte (Endhst. 37)) wo er vormittags 11,3 % und abends 9,2 % beträgt. Über 8 % werden außerdem vormittags in den Gebieten 8, 12 und 14 (die entlang der PRB-Grenze innerhalb des Bezirks liegen) erreicht und abends in den Gebieten 1, 7 und 10 (die sich in der Nähe von hochrangigen ÖV-Stationen befinden).

Abbildung 5-22: Kennzeichenverteilung Pkw – 9:00 – 11:00 Uhr

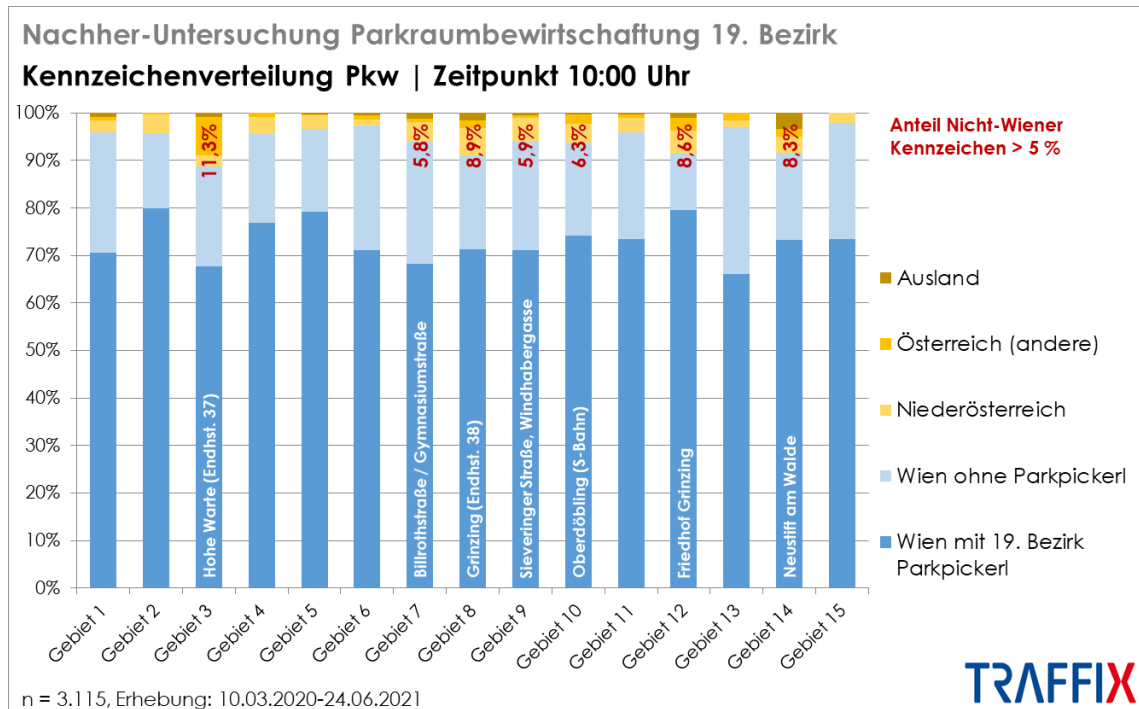
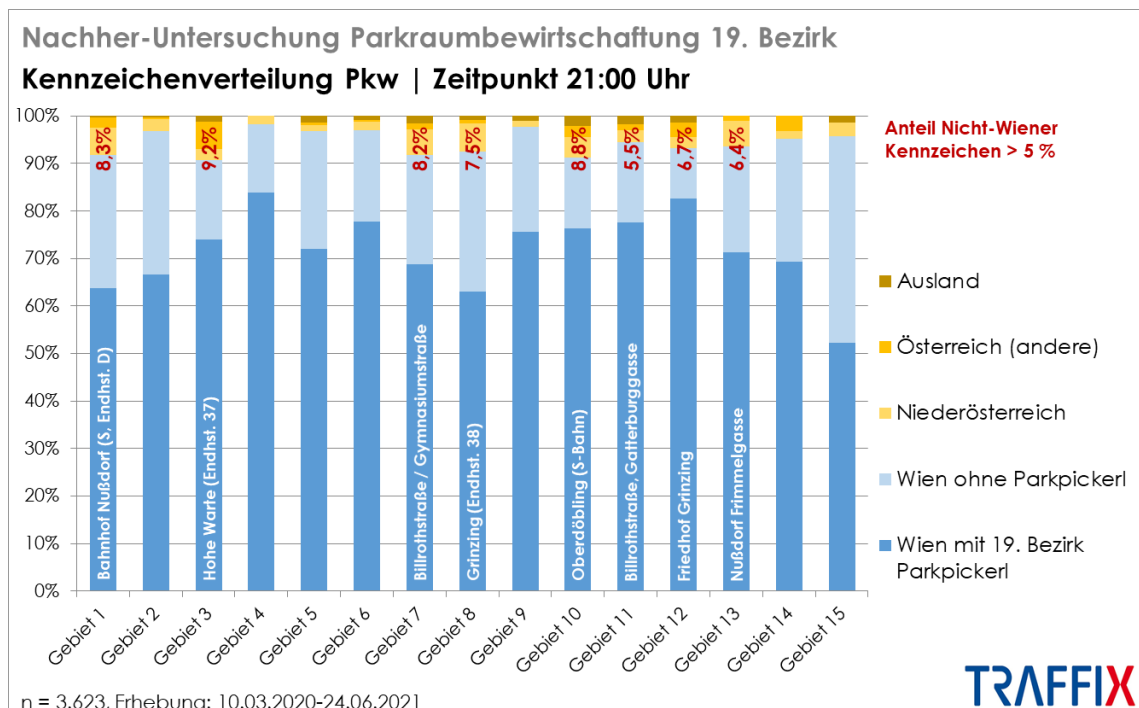


Abbildung 5-23: Kennzeichenverteilung Pkw – 20:00 – 22:00 Uhr



### 5.4.2 Parkdauer nach Kennzeichenherkunft

Die folgenden Abbildungen (Abbildung 5-24, Abbildung 5-25 und Abbildung 5-26) zeigen die Parkdauerverteilung differenziert nach Kennzeichenherkunft zu unterschiedlichen Erhebungszeiten (10, 15:30 und 21 Uhr). In Bezug auf den Anteil der Nicht-Wiener Kennzeichen zeigen sich deutliche Unterschiede. Unter den Kurzzeitparkern ( $\leq 2$  Stunden) beträgt der Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen zu jedem Erhebungszeitpunkt über 10 % mit maximal 15,5 % um 10 Uhr. Zu den Zeitpunkten 15:30 und 21 Uhr beträgt der Anteil Nicht-Wiener auch in der Kategorie Parkdauer 4 bis 6 Stunden jeweils über 10 %, wobei um 15:30 Uhr dieser Anteil mit 16,7 % sogar der höchste erhobenen Relativwert darstellt.

Abbildung 5-24: Parkdauerverteilung Kfz nach Kennzeichenherkunft zum Zeitpunkt 10 Uhr

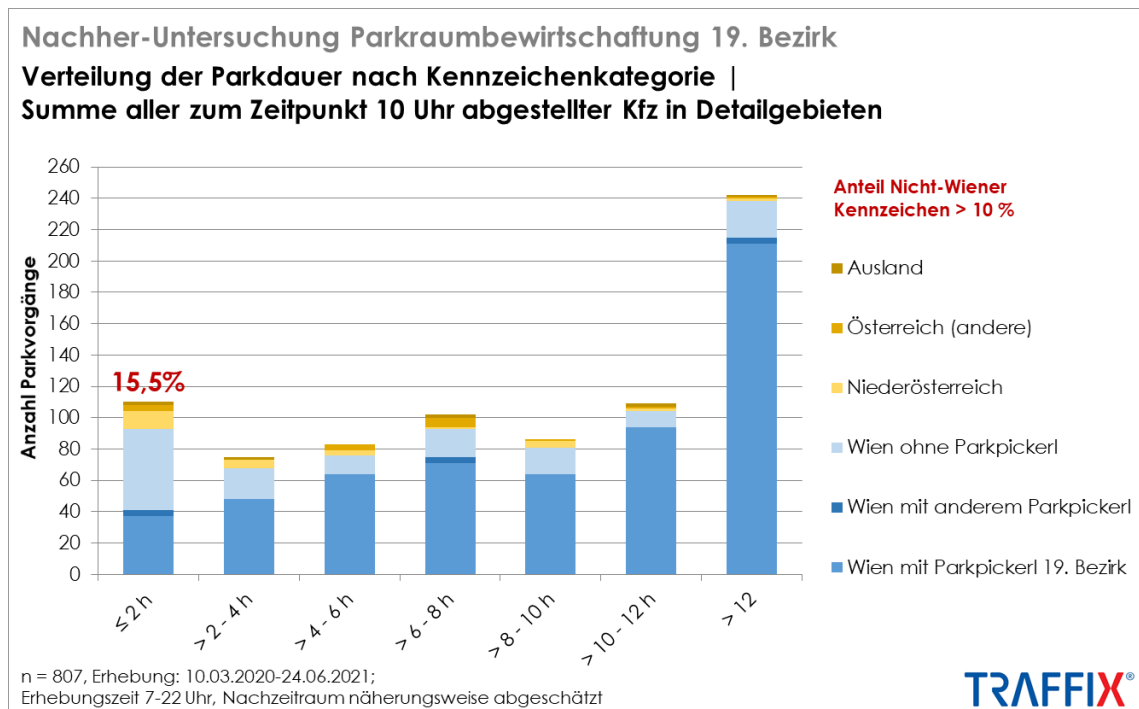


Abbildung 5-25: Parkdauerverteilung Kfz nach Kennzeichenherkunft zum Zeitpunkt 15 Uhr

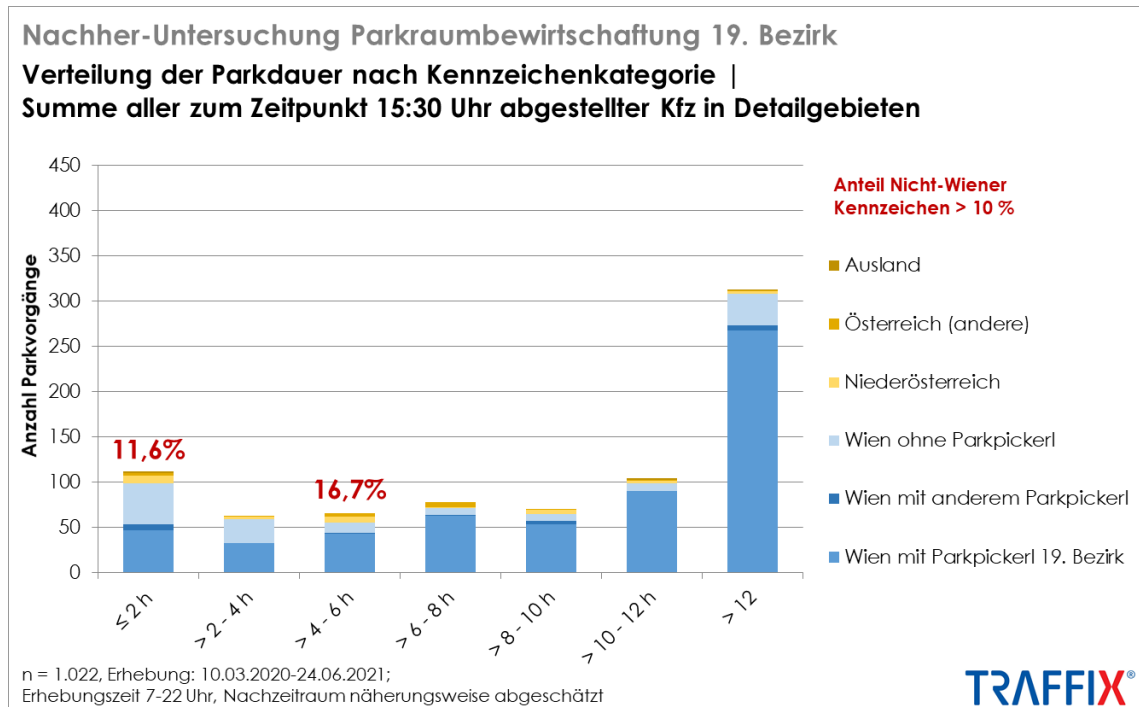
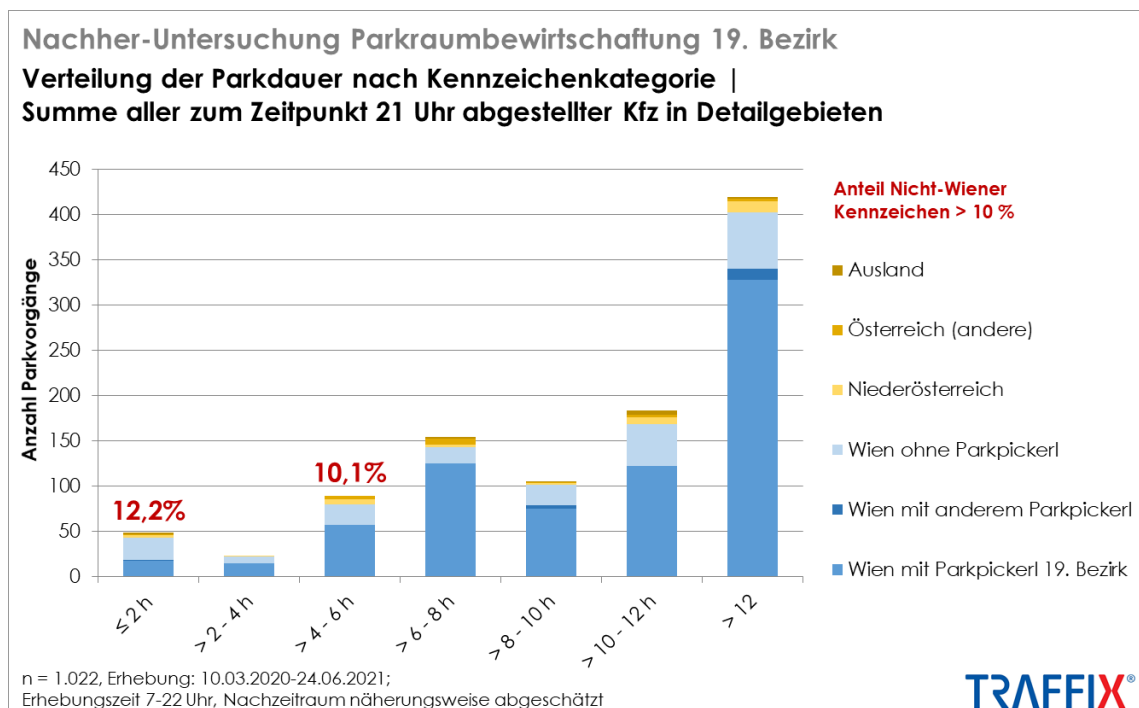


Abbildung 5-26: Parkdauerverteilung Kfz nach Kennzeichenherkunft zum Zeitpunkt 21 Uhr

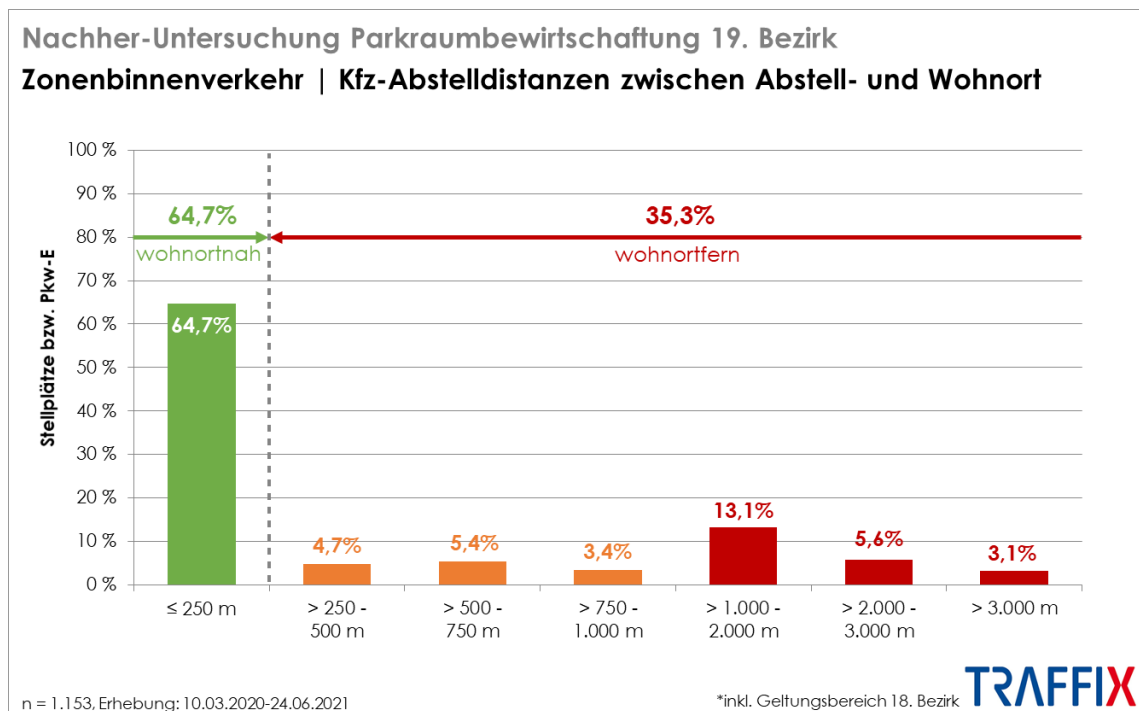




## 5.5 Analyse Zonenbinnenverkehr

Um das Ausmaß des sogenannten Zonenbinnenverkehrs für den 19. Bezirk abbilden zu können, wurde auf Basis der Kennzeichenerhebung eine Analyse der Entfernung zwischen Abstellort der Kfz und Baublock der Wohnung (Hauptwohnsitz) durchgeführt.<sup>5</sup>

Abbildung 5-27: Abstellentfernung Zonenbinnenverkehr

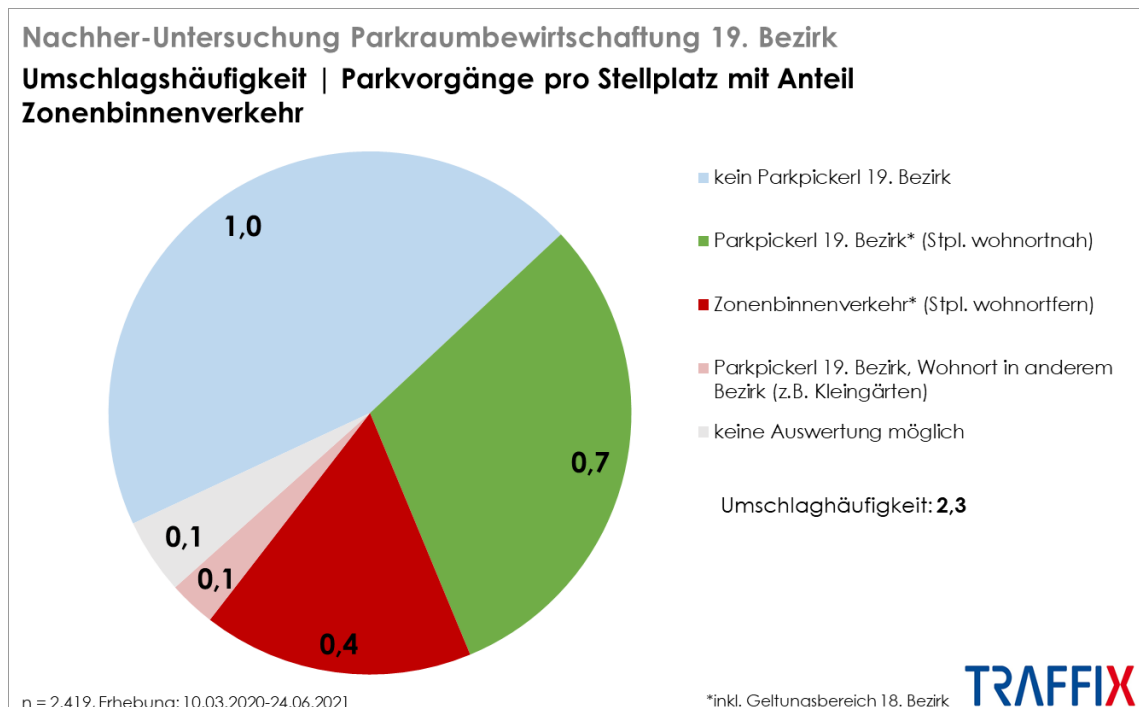


<sup>5</sup> Die Erfassung und dahingehende Auswertung der Kennzeichen erfolgt ohne personenbezogene Daten ist datenschutzrechtlich daher unbedenklich. Die erhobenen Kennzeichen wurden an die zuständige Stelle des Magistrats der Stadt Wien übergeben. Dort erfolgte mittels Abfrage aus dem Melderegister eine Zuordnung zwischen Abstellort der Fahrzeuge und Baublock der zugehörigen Wohnung. Die Ergebnisse dieser Abfrage wurden in der Folge ausschließlich in anonymisierter und aggregierter Form als Entfernungen auf Baublockebene weiterverwendet. Die Kennzeichen an sich wurden nach Abschluss der Auswertungen gelöscht.

Die Auswertung dieser Stichprobe zeigt, dass rund 65 % der erhobenen Parkvorgänge innerhalb des parkraumbewirtschafteten Gebiets der Kategorie „wohnnah“ (Umkreis von 250 m Luftlinie um den Wohnort) zuzuordnen sind. Dagegen erfolgten 35 % der Parkvorgänge „wohntfern“ und sind somit dem Zonenbinnenverkehr zuzurechnen (davon 13,5 % innerhalb 1 km, 18,5 % innerhalb 3 km und 3 % weiter als 3 km vom Wohnort). Die Festlegung der Grenze zwischen „wohnnah“ und „wohntfern“ erfolgte aus Gründen der Vergleichbarkeit analog zur Nachher-Untersuchung für die Bezirke 12, 14, 15, 16 und 17.<sup>6</sup> Abbildung 5-27 zeigt die Häufigkeitsverteilung im Überblick.

Im nächsten Schritt wurde der ermittelte Zonenbinnenverkehr mit der Anzahl der Parkvorgänge je Stellplatz überlagert. Die Umschlagshäufigkeit je Stellplatz liegt bei 2,3 Parkvorgängen (vgl. Kapitel 5.3.2). Diese Umschlagshäufigkeit lässt sich hinsichtlich der Frage des Zonenbinnenverkehrs in die Komponenten gemäß Abbildung 5-28 zerlegen. Demnach entfallen 1,0 Parkvorgänge auf Fahrzeuge ohne bzw. 1,1 auf Fahrzeuge mit Parkpickerl für den 19. Bezirk. 0,2 Umschläge können diesen beiden Kategorien nicht zugeordnet werden. Von den 1,1 Parkvorgängen der Kfz mit Parkpickerl sind wiederum 0,7 als „wohnnah“ und 0,4 als „wohntfern“ einzustufen.

Abbildung 5-28: Parkvorgänge pro Stellplatz mit Anteil Zonenbinnenverkehr



<sup>6</sup> Sammer et al. (2014)

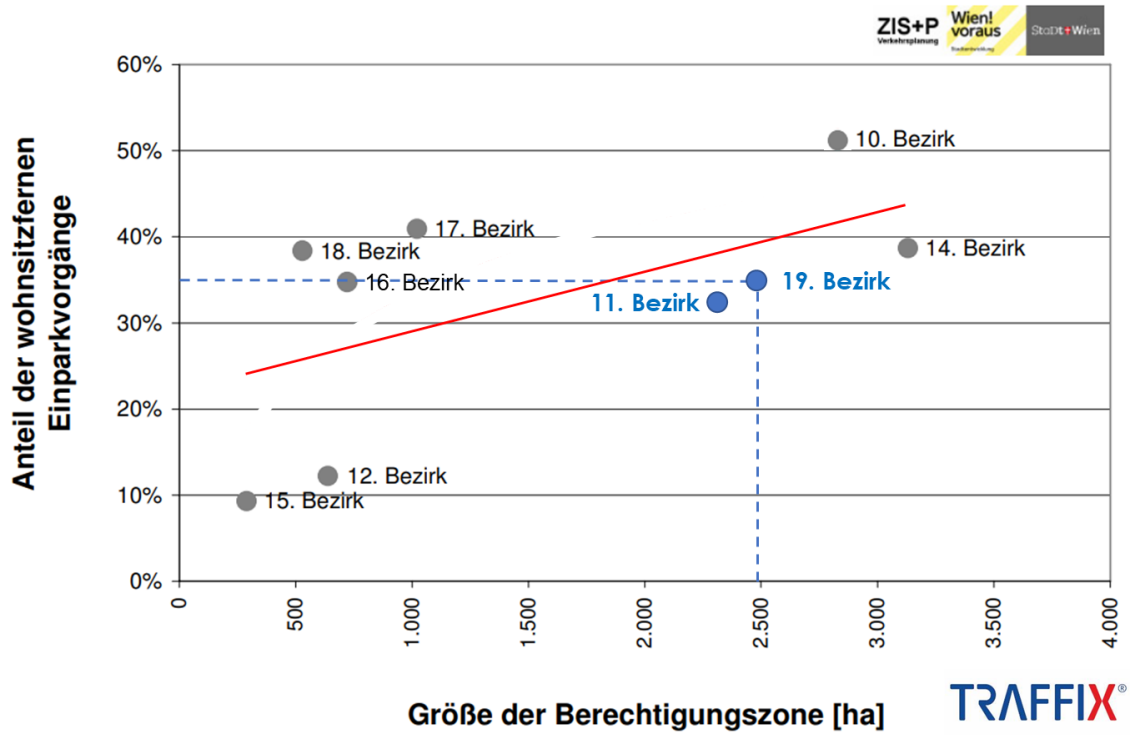
Anhand dieses Faktors wurde in weiterer Folge die Gesamtzahl der durch den Zonenbinnenverkehr im 19. Bezirk bedingten Parkvorgänge bzw. der entsprechenden Kfz-Fahrten näherungsweise hochgerechnet. Demnach ergibt sich eine Gesamtzahl von rund 11.700 Kfz-Fahrten pro Werktag und Richtung im Zonenbinnenverkehr des 19. Bezirks. Unter vereinfachter Berücksichtigung von Hin- und Rückfahrt wäre dieser Wert noch mit dem Faktor 2 zu multiplizieren, woraus sich insgesamt ca. 23.400 Kfz-Fahrten pro Werktag ergeben.

Tabelle 5-4: Gesamtzahl Parkvorgänge bzw. Kfz-Fahrten im Zonenbinnenverkehr

|  |   |               |
|--|---|---------------|
| <b>Anteil wohnortferner Parkvorgänge</b><br>der Fahrzeuge mit Parkpickerl 19. Bezirk                     |   | 35,3 %        |
| <b>Parkvorgänge pro Stellplatz im Zonenbinnenverkehr</b>   |   | 0,4           |
| <b>Stellplatzanzahl Stellplätze mit flächendeckender PRB</b><br>(gemäß Hochrechnung, vgl. Kapitel 6.2.1) |   | 29.290        |
| <b>Gesamtzahl der Parkvorgänge bzw. der resultierenden Kfz-Fahrten im Zonenbinnenverkehr</b>             | Anzahl Fahrten pro Werktag und Richtung | <b>11.716</b> |
|  | Anzahl Fahrten pro Werktag              | <b>23.432</b> |

Abbildung 5-29 zeigt eine bezirkweise Gegenüberstellung der Anteile des Zonenbinnenverkehrs der ParkpickerlbesitzerInnen in Relation zur Größe der jeweiligen Berechtigungszone. Dabei wurde die Auswertung aus der Nachher-Untersuchung für die Bezirke 12, 14, 15, 16 und 17 (Sammer et al. 2014) um den entsprechenden Werten für den 11. und 19. Bezirk ergänzt. Mit 35 % wohnsitzferner Umschläge liegt der 19. Bezirk in einer ähnlichen Größenordnung wie die Bezirke 11, 14, 16 und 18.

Abbildung 5-29: Anteil Zonenbinnenverkehr in Relation zur Größe der Berechtigungszone



Quelle: Grundlage andere Bezirke: Sammer et al. (2019); Eigene Ergänzung 11. + 19. Bezirk

## 6 HOCHRECHNUNG PARKRAUMAUSLASTUNG GESAMTBEZIRK

Auf Basis der durchgeführten Stichprobenerhebungen (vgl. Kapitel 5) wurde eine modellhafte Hochrechnung des Stellplatzangebots und der Parkraumauslastung für den gesamten 19. Bezirk erarbeitet. Kapitel 6.1 beschreibt das dabei angewendete methodische Verfahren, in Kapitel 6.2 werden die entsprechenden Ergebnisse präsentiert.

### 6.1 Hochrechnungsmethodik

#### 6.1.1 Hochrechnungsmethodik Stellplatzangebot

Die Hochrechnung des im öffentlichen Straßenraum des 19. Bezirks verfügbaren Stellplatzangebots erfolgte anhand des in Tabelle 6-1 dargestellten Verfahrens. Zunächst (1) wurde die Gesamtzahl der Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung sowie der Stellplätze in lokalen Kurzparkzonen über die durchschnittliche Anzahl der entsprechenden Stellplätze (Summe Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung und Stellplätze in lokalen Kurzparkzonen) pro km Straßenkante gemäß der durchgeführten Stichprobenerhebungen hochgerechnet. Aufgrund der Lage im Naturschutzgebiet Wienerwald kann über die Anzahl an Stellplätzen außerhalb der PRB-Zone keine sinnvolle Aussage getroffen werden. Im zweiten Schritt (2) erfolgte die gesonderte Hochrechnung der Stellplätze in lokalen Kurzparkzonen anhand der durchschnittlichen Stellplatzzahl pro km Kurzparkstreifen gemäß des entsprechenden GIS-Layers (OGD Stadt Wien). Aus der Differenz von (1) und (2) ergibt sich die hochgerechnete Gesamtzahl an Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung (3). Temporär nicht verfügbare Stellplätze sowie Sonderstellplätze (z.B. Ladezonen etc.) wurden über das relative Verhältnis zur Zahl der Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung gemäß Stichprobenerhebung abgeschätzt (4).

Tabelle 6-1: Hochrechnungsverfahren Stellplatzangebot

|  |
|--|
| <b>1   Hochrechnung Summe Stellplätze mit flächend. PRB und Stpl. in lokalen Kurzparkzonen</b>   |
| über durchschnittliche Stellplatzzahl pro km Straßenkante <sup>7</sup> gemäß Erhebung<br><i>Ø Stellplatzzahl pro km Straßenkante innerhalb PRB: ca. 92,3</i> |
| <b>2   Hochrechnung Stellplätze in lokalen Kurzparkzonen</b>   |
| über durchschnittliche Stellplatzzahl pro km Kurparkstreifen <sup>8</sup> gemäß Erhebung<br><i>Ø Stellplatzzahl pro km Kurparkstreifen: ca. 110,6</i>        |
| <b>3   Ermittlung Stellplätze mit flächendeckender PRB</b> als Differenz von (1) und (2)   |
| <b>4   Hochrechnung temporär nicht verfügbarer Stellplätze und Sonderstellplätze</b>   |
| über relatives Verhältnis zu Stellplätzen mit flächendeckender PRB gemäß Erhebung  |

## 6.1.2 Hochrechnungsmethodik Parkraumauslastung

### 6.1.2.1 Generelles Verfahren

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

---

<sup>7</sup> Datenquelle: OGD Stadt Wien, GIS-Layer Baublockraster (Stand 2019)

<sup>8</sup> Datenquelle: OGD Stadt Wien, GIS-Layer Kurparkstreifen (Stand 2019)

Tabelle 6-2: Hochrechnungsverfahren Parkraumauslastung

|  |
|--|
| <p><b>1   Korrelations- und Regressionsanalysen</b></p> <p>auf Basis der Stichprobenerhebung unter Berücksichtigung der folgenden potenziellen Einflussvariablen auf die Stellplatzauslastung der uneingeschränkt nutzbaren Stellplätze innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- EinwohnerInnen pro km Straßenkante</li> <li>- Arbeitsplätze pro km Straßenkante</li> <li>- Motorisierung (Privat-Kfz pro 1.000 EinwohnerInnen)</li> <li>- Gebäudealter (Anteil bis 1960)</li> <li>- ÖV-Güteklasse (A-G)</li> <li>- Anzahl der Handelsbetriebe pro km Straßenkante</li> <li>- Anzahl der Gastronomiebetriebe pro km Straßenkante</li> <li>- Entfernung zur B221 Wiener Gürtel Straße in Entfernungsklassen (gedeckt)</li> <li>- Entfernung zu PRB-Zonen mit Gültigkeitsdauer bis 22 Uhr in Entfernungsklassen (gedeckt)</li> </ul> |
| <p><b>2   Identifizierung der für ein multiples lineares Regressionsmodell am besten geeigneten Einflussvariablen unter Berücksichtigung von:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Korrelation der Einflussvariablen mit den erhobenen Auslastungswerten</li> <li>- Multikollinearität (Einflussvariablen sollen untereinander möglichst wenig korrelieren)</li> <li>- Bestimmtheitsmaß des Regressionsmodells (Stärke der Varianzaufklärung)</li> <li>- Statistische Signifikanz des Regressionsmodells</li> </ul>  |
| <p><b>3   Hochrechnung Parkraumauslastung mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung (Vormittag und Abend)</b></p> <p>mittels entsprechender multipler linearer Regressionsmodelle</p>   |
| <p><b>4   Hochrechnung Parkraumauslastung Stellplätze in lokalen Kurzparkzonen:</b></p> <p>Da aufgrund zu geringer Fallzahlen die Anwendung eines Regressionsmodells nicht zweckmäßig ist, wurde die durchschnittliche Auslastung von Stellplätzen in lokalen Kurzparkzonen gemäß Erhebung als für den Gesamtbezirk repräsentativ angenommen.</p>  |

### 6.1.2.2 Regressionsmodell Parkraumauslastung Vormittag

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

Tabelle 6-3: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Vormittag

| Variable | Erläuterung  |
|----------|--|
| AP       | ... Arbeitsplätze pro km Straßenkante                                    |
| Mot      | ... Motorisierungsgrad (Zugelassene Privat-Pkw pro 1.000 EinwohnerInnen) |
| Handel   | ... Handelsbetriebe pro km Straßenkante                                  |

Gemäß Cohen (1988) liefern die vorliegenden Modelle mit einem  $R^2$  von 0,419 (adj.  $R^2 = 0,261$ ) eine hohe Varianzaufklärung.<sup>9</sup> Weiters bieten beide Modelle mit  $0,101 < 2,649$  einen statistisch signifikanten Erklärungsbeitrag ( $F_{\text{krit}} < F$ ).

### 6.1.2.3 Regressionsmodell Parkraumauslastung Abend

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

Tabelle 6-4: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Abend

| Variable | Erläuterung  |
|----------|--|
| EW       | ... EinwohnerInnen pro km Straßenkante                                   |
| Mot      | ... Motorisierungsgrad (Zugelassene Privat-Pkw pro 1.000 EinwohnerInnen) |
| Gastro   | ... Gastronomiebetriebe pro km Straßenkante                              |

Gemäß Cohen (1988) liefern die vorliegenden Modelle mit einem  $R^2$  von 0,711 (adj.  $R^2 = 0,632$ ) eine hohe Varianzaufklärung.<sup>10</sup> Weiters bieten beide Modelle mit  $0,003 < 9,019$  einen statistisch signifikanten Erklärungsbeitrag ( $F_{\text{krit}} < F$ ).

## 6.2 Ergebnisse der Hochrechnung

### 6.2.1 Ergebnisse der Hochrechnung des Stellplatzangebots

Die folgenden Tabellen fassen die Hochrechnungsergebnisse für den gesamten Bezirk zusammen. Demnach stehen im öffentlichen Straßenraum des 19. Bezirks innerhalb der derzeit gültigen parkraumbewirtschafteten Zone insgesamt ca. 29.300 Stellplätze zur Verfügung. Eine Aussage über Stellplätze außerhalb der PRB-Zone wäre nicht sinnvoll, da sich über den Großteil dieses Bereichs das Naturschutzgebiet Wienerwald erstreckt.

Innerhalb der PRB-Zone befinden sich weiters rund 400 Stellplätze in gesondert ausgeschilderten, lokalen Kurzparkzonen sowie ca. 700 Sonderstellplätze (z.B. Ladezonen, Behindertenstellplätze, Taxistandplätze etc.). Unter zusätzlicher Berücksichtigung von ca. 1.900 während des Erhebungszeitraums temporär nicht verfügbarer Stellplätze ergibt sich

<sup>9</sup> gemäß Cohen (1988): hohe Varianzaufklärung ab  $R^2$  bzw. adj.  $R^2 > 0,26$

<sup>10</sup> gemäß Cohen (1988): hohe Varianzaufklärung ab  $R^2$  bzw. adj.  $R^2 > 0,26$



in Summe eine theoretische Gesamtzahl von ca. 32.300 Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum des 19. Bezirks. Als Vergleichsgröße hinsichtlich der Größenordnung sind im 19. Bezirk laut Zulassungsstatistik ca. 30.750 Privat-Pkw zugelassen.<sup>11</sup>

Tabelle 6-5: Hochrechnung Stellplatzangebot 19. Bezirk gesamt innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung

| Werte gerundet<br>Stellplatzkategorie<br>innerhalb PRB | Durchschnittliche Anzahl<br>an Stpl. pro km<br>Straßenkante | Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum<br>[Anzahl Stellplätze] |                            |
|--|---|---|----------------------------|
|  |   | Stichprobe Erhebung   | Hochrechnung<br>19. Bezirk |
| Stellplätze mit<br>flächendeckender PRB                | 92,256  | 5.053   | 29.290                     |
| Stellplätze in lokalen<br>Kurzparkzonen                | 110,632   | 188   | 400                        |
| Sonderstellplätze                                      |   | 123   | 710                        |
| Temp. nicht verfügbare Stpl.                           |   | 329   | 1.910                      |
| <b>SUMME</b>   |   | <b>5.693</b>  | <b>32.310</b>              |

## 6.2.2 Ergebnisse der Hochrechnung der Stellplatznachfrage

Die hochgerechnete durchschnittliche Parkraumauslastung der Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung im 19. Bezirk liegt am Vormittag (9 bis 11 Uhr) bei ca. 50 % und am Abend bei ca. 56 %. Die höhere Auslastung abends gegenüber vormittags kann als Indiz für den Effekt der Parkraumbewirtschaftung interpretiert werden. Die bestehenden Stellplätze mit lokalen Kurzparkzonen sind vormittags (während der Gültigkeit der Kurzparkzonen) im Durchschnitt zu ca. 69 % ausgelastet. Da die Durchschnittswerte für den gesamten Bezirk aufgrund der Inhomogenität der verschiedenen Teilbereiche nur begrenzt aussagekräftig sind, bieten Abbildung 6-1 und Abbildung 6-2 einen kartographischen Überblick über die räumliche Verteilung der für den Gesamtbezirk hochgerechneten Parkraumauslastung.

<sup>11</sup> Stadt Wien – MA 23 (2019); allerdings ist dieser Vergleich insofern nicht aussagekräftig, als hier nur das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum berücksichtigt wird.

Tabelle 6-6: Hochrechnung Parkraumauslastung 19. Bezirk gesamt innerhalb der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung

| Werte gerundet                | Stellplatzkategorie innerhalb PRB            | Stellplatzangebot [Anzahl Stellplätze] | Ø Parkraumauslastung | Stellplatznachfrage [Pkw-E] |
|-------------------------------|--|--|----------------------|-----------------------------|
| <b>Vormittag (9 - 11 Uhr)</b> | <b>Stellplätze mit flächendeckender PRB</b>  | 29.290                                 | <b>50,0%</b>         | 14.650                      |
|                               | <b>Stellplätze in lokalen Kurzparkzonen*</b> | 400                                    | 69,0%                | 280                         |
| <b>Abend (20 - 22 Uhr)</b>    | <b>Stellplätze mit flächendeckender PRB</b>  | 29.290                                 | <b>56,0%</b>         | 16.410                      |
|                               | <b>Stellplätze in lokalen Kurzparkzonen*</b> | -                                      | -                    | -                           |

\* Zum Zeitpunkt 20 bis 22 Uhr ist die Gültigkeit von Kurzparkzonen i.d.R. aufgehoben. Da die betreffenden Stellplätze jedoch i.d.R. am nächsten Morgen wieder zur Kurzparkzone werden, können diese nicht uneingeschränkt genutzt werden und sind daher auch nicht zu den Dauerstellplätzen zu zählen. Eine seriöse Hochrechnung für diese Mischform ist mit den verfügbaren Datengrundlagen nicht möglich.

### 6.2.2.1 Darstellung der der Hochrechnungsergebnisse

Hinsichtlich der Interpretation der Kartendarstellungen ist festzuhalten, dass üblicher Weise ab einer Parkraumauslastung von ca. 80 % mit Parkplatzsuchverkehr in nennenswertem Ausmaß zu rechnen ist. Dies liegt einerseits daran, dass die Auslastungswerte je Straßenzug bzw. Baublock kleinräumig stark schwanken können (und somit in einzelnen Bereichen bereits Überlastungen gegeben sind). Andererseits wird das vorhandene Stellplatzangebot in der Praxis i.d.R. insofern ineffizient genutzt, als häufig größere Zwischenräume zwischen abgestellten Fahrzeugen verbleiben. Dadurch kann eine faktische Auslastung des verfügbaren Stellplatzangebots schon bei rechnerischen Auslastungswerten von deutlich unter 100 % gegeben sein.

### 6.2.2.2 Gleitender Durchschnitt

Da im Zuge der Hochrechnung nur einzelne Einflussvariablen berücksichtigt wurden, kann es zu starken Sprüngen der Auslastung zwischen benachbarten Baublöcken kommen. In der Realität ist das weitgehend unrealistisch, da sich die besonders hohe Auslastung eines Baublocks, etwa von über 100 %, natürlicherweise auf die benachbarten Baublöcke verteilen würde. Um diesem Phänomen rechnerisch und in der Kartendarstellung gerecht zu werden, wurde für jeden Baublock ein gleitender Durchschnitt mit der hochgerechneten Auslastung der Baublöcke in einer definierten Entfernung berechnet. Jeder Baublock beeinflusst damit rechnerisch die Auslastung seiner benachbarten Baublöcke und es kann eine realitätsnahe Auslastungsverteilung dargestellt werden, die Zentren hoher Parkraumauslastungen besonders gut sichtbar macht.

### **6.2.2.3 Fazit**

Generell liegt die Auslastung vormittags fast im gesamten Bezirk bei unter 60 %. Auch eine hohe Auslastung außerhalb der PRB-Zone bleibt aufgrund der großzügig gesetzten Grenze aus. Die vergleichsweise höchsten Auslastungswerte fokussieren sich räumlich auf die Bereiche Muthgasse und Krottenbachstraße (vgl. Erhebungsgebiet 5). Daneben ergibt die Hochrechnung nur sehr punktuell einzelne Baublöcke mit etwas höheren Werten (z.B. Döblinger Hauptstraße oder ein Baublock unmittelbar außerhalb der PRB-Grenze, westlich der Agnesgasse), die aus entsprechenden Überlagerungen der relevanten Einflussvariablen (Arbeitsplätze, Motorisierungsgrad und Handelsbetriebe - vgl. Tabelle 6-3) resultieren.

Am Abend steigt die Stellplatzauslastung in den meisten Bereichen und viele Gebiete innerhalb der PRB-Zone sind zu über 60 % ausgelastet. Der räumliche Fokus hoher Auslastung liegt im Westen des Bezirks, insbesondere um die Bereiche Krottenbachstraße, Billrothstraße und Neustift am Walde (vgl. Erhebungsgebiete 5, 7 und 14). Ausschlaggebend dafür sind (je nach Lage in unterschiedlicher Gewichtung) die Faktoren EinwohnerInnen und Motorisierungsgrad sowie die Anzahl der Gastronomiebetriebe - vgl. Tabelle 6-4.

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

# Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk

## Stellplatzauslastung je Baublock (gleitender Durchschnitt\*)

### Vormittag (9 - 11 Uhr)

### Hochrechnung Gesamtbezirk

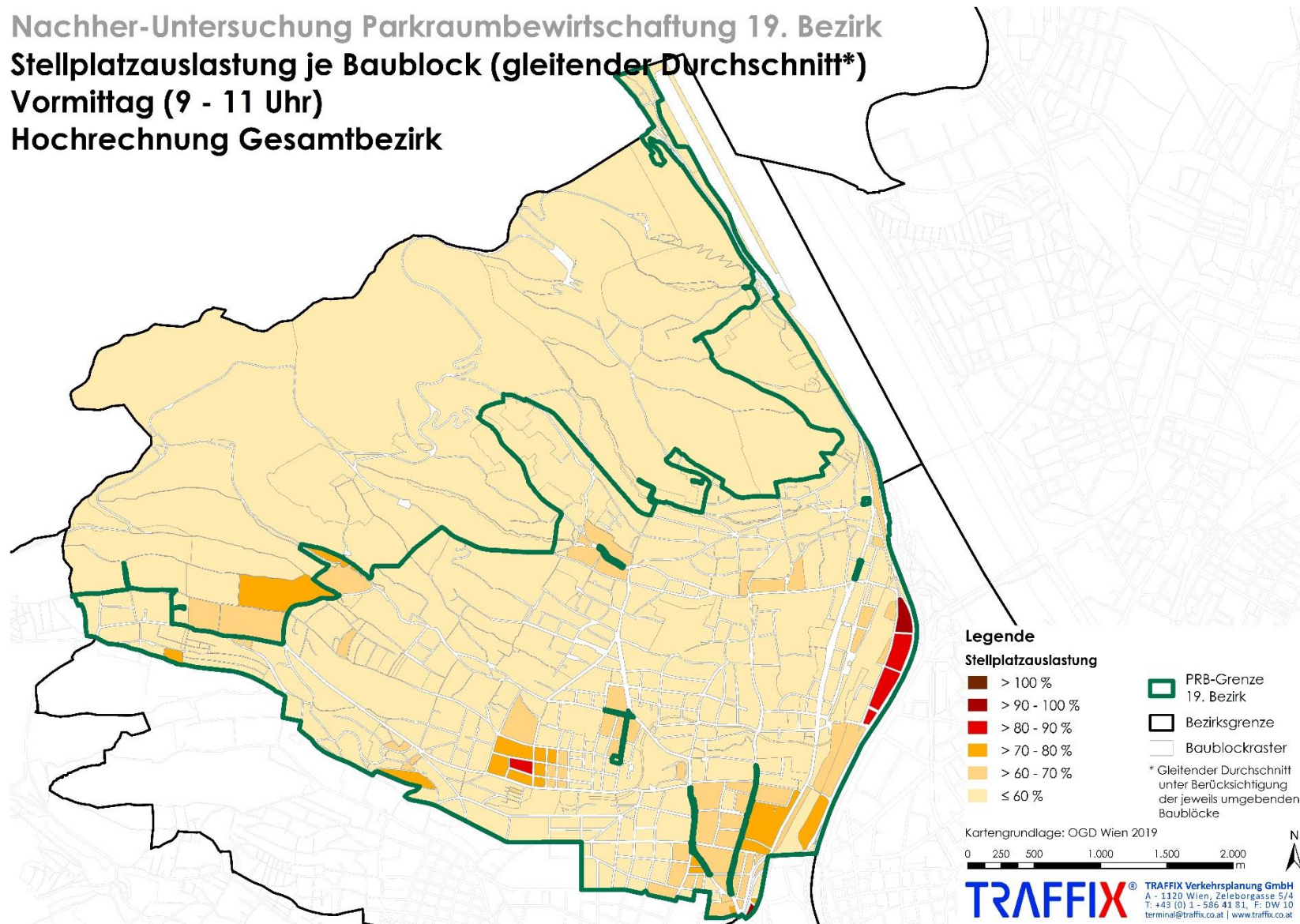
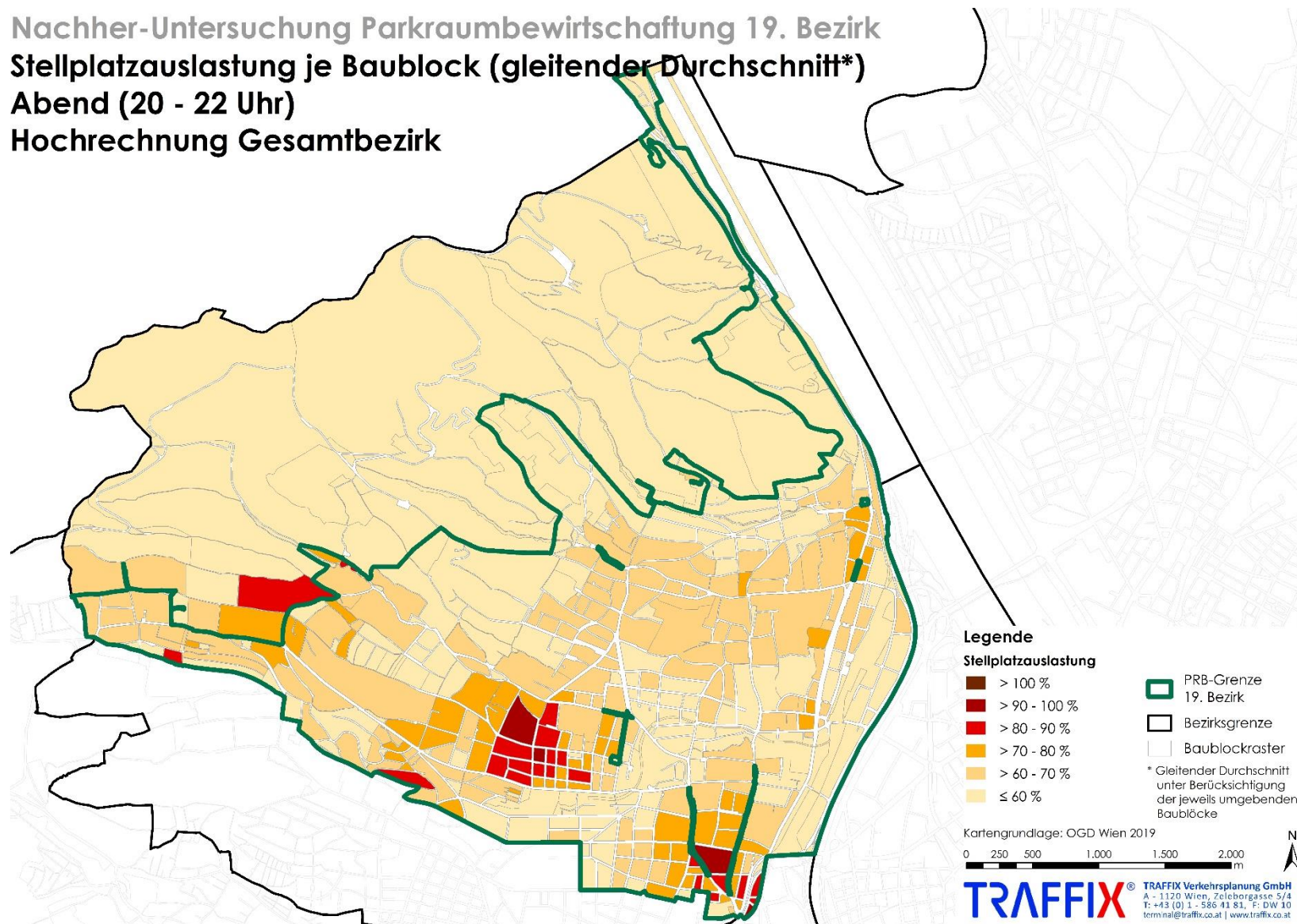


Abbildung 6-2: Karte Stellplatzauslastung – Hochrechnung Gesamtbezirk – 20 bis 22 Uhr

### Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk Stellplatzauslastung je Baublock (gleitender Durchschnitt\*) Abend (20 - 22 Uhr) Hochrechnung Gesamtbezirk



## 7 VERGLEICH MIT ERHEBUNGEN 2011 UND 2013

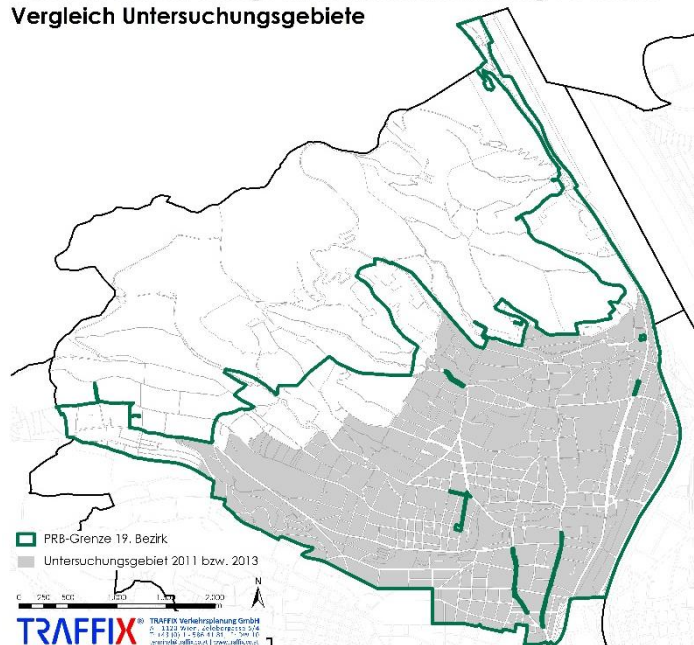
Auf Basis der in Kapitel 6 präsentierten Resultate wird im Folgenden eine vergleichende Gegenüberstellung mit den Ergebnissen der in den Jahren 2011<sup>12</sup> und 2013<sup>13</sup> durchgeführten Erhebungen vorgenommen.

### 7.1 Gebietsabgrenzung

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

Abbildung 7-1: Vergleich Untersuchungsgebiete

#### Nachher-Untersuchung Parkraumbewirtschaftung 19. Bezirk Vergleich Untersuchungsgebiete



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

<sup>12</sup> Sammer et al. (2012)

<sup>13</sup> Sammer et al. (2014)

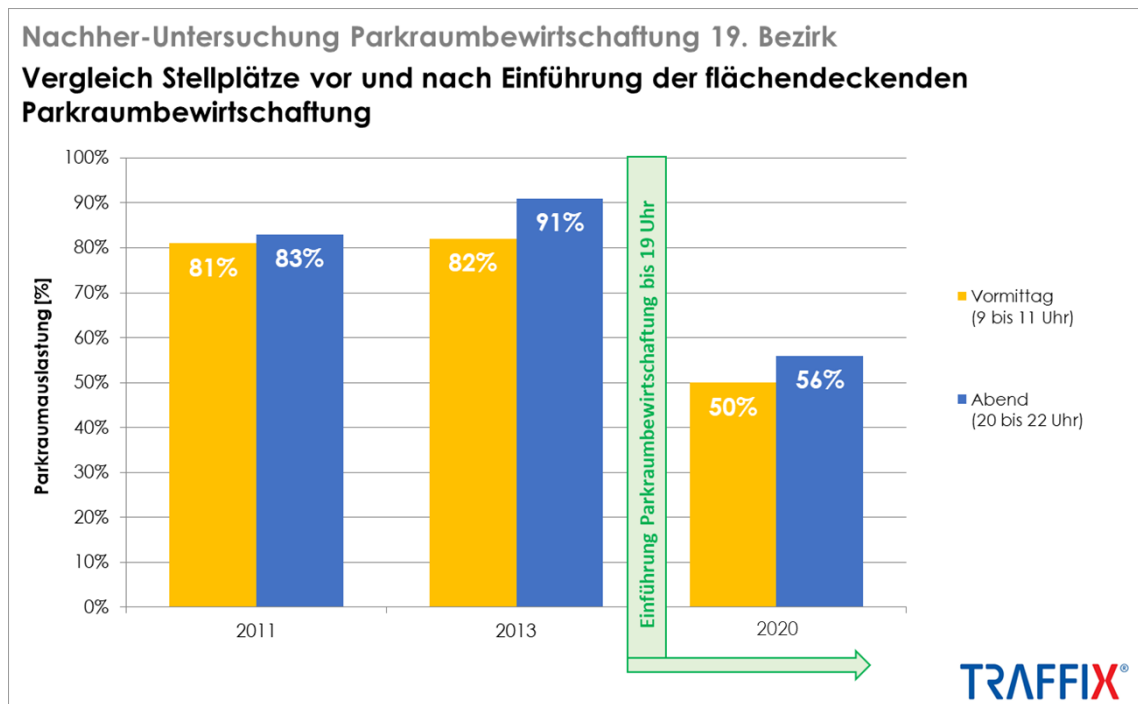
## 7.2 Vergleich 2011 – 2013 – 2019

Tabelle 7-1 und Abbildung 7-2 geben einen Überblick über die zeitliche Entwicklung der Parkraumauslastung gemäß den Untersuchungen aus 2011 und 2013 sowie der gegenständlichen Studie. Zwischen 2011 und 2013 stieg (nach Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in mehreren Wiener Außenbezirken) die Parkraumauslastung im Bezugsgebiet des 19. Bezirks vormittags kaum und abends von 83 % auf 91 % an. Demgegenüber zeigt die aktuelle Untersuchung für 2021, dass nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Döbling eine massive Reduktion der Auslastung von je über 30 Prozentpunkte sowohl am Vormittag als auch am Abend erreicht werden konnte.

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

|                      | 2011                                | 2013  | 2021   |
|----------------------|-------------------------------------|---|--|
|                      | <b>ohne Parkraumbewirtschaftung</b> | <b>mit Parkraumbewirtschaftung in anderen Außenbezirken</b> | <b>mit Parkraumbewirtschaftung im 19. Bezirk</b> |
| Auslastung Vormittag | 81 %                                | 82 %  | innerhalb PRB: 50 %                              |
| Auslastung Abend     | 83 %                                | 91 %  | Innerhalb PRB: 56 %                              |

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



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

## **8 ZUSAMMENFASSUNG**

Die Parkraumauslastung gemäß Hochrechnung liegt am Vormittag (9-11 Uhr) im Durchschnitt bei rund 50 % und steigt am Abend (20-22 Uhr) auf bis rund 56 % an. Umgekehrt ergibt sich daraus, dass nahezu die Hälfte des Stellplatzangebotes frei ist, womit sich zeigt, dass die Parkraumbewirtschaftung während des gesamten Gültigkeitszeitraums (9-19 Uhr) eine hohe Wirksamkeit aufweist. Dies ist darüber hinaus ein Beleg dafür, dass die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung durch den Wegfall von bezirksfremden Langzeitparkern auch auf Zeiträume außerhalb ihrer Gültigkeit ausstrahlt. Höhere Auslastungen zeigen sich räumlich am Vormittag im Bereich Muthgasse und Krottenbachstraße und am Abend im Westen des Bezirks, insbesondere um die Bereiche Krottenbachstraße, Billrothstraße und Neustift am Walde.

Von 2011 bis 2013 stieg (nach Einführung der PRB in mehreren Wiener Außenbezirken) die Parkraumauslastung in Döbling am Vormittag kaum und am Abend von 83 auf 91 %. Die aktuelle Untersuchung zeigt, dass nach Einführung der PRB in Döbling eine deutliche Reduktion erreicht wurde: Von 82 auf 50 % am Vormittag und von 91 auf 56 % am Abend. Die Wirksamkeit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung hat sich durch die deutlichen Entlastungseffekte, die durch deren Einführung erzielt werden konnten, bestätigt.

Der Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen beträgt in Summe über alle Stichprobengebiete 5,4 % und ist in allen Erhebungsgebieten relativ gering. In einzelnen Teilbereichen werden Spitzenwerte von ca. 10 % Nicht-Wiener Kennzeichen erreicht. Unter der Gruppe mit einer Parkdauer von  $\leq 2$  Stunden liegt der Anteil der Nicht-Wiener Kennzeichen zu allen Tageszeiten bei über 10 %.

Die Analyse der Abstellentfernung der Kfz mit Parkpickerl für den 19. Bezirk vom Hauptwohnsitz der ParkpickerlbesitzerInnen zeigt, dass rund 35 % der Parkvorgänge „wohnortfern“ und somit dem Zonenbinnenverkehr zuzurechnen sind. Hochgerechnet ergibt sich daraus eine Gesamtzahl von rund 11.700 Kfz-Fahrten pro Werktag und Richtung im Zonenbinnenverkehr des 19. Bezirks. Unter vereinfachter Berücksichtigung von Hin- und Rückfahrt wäre dieser Wert noch mit dem Faktor 2 zu multiplizieren, woraus sich insgesamt ca. 23.400 Kfz-Fahrten pro Werktag ergeben. Die derzeit bestehende große Berechtigungszonen für ParkpickerlbesitzerInnen bilden einen Anreiz, das Auto häufiger für Fahrten innerhalb der Berechtigungszone zu verwenden.



## VERWENDETE ABKÜRZUNGEN

|             |                                    |
|-------------|------------------------------------|
| AP          | Arbeitsplätze                      |
| Bhf.        | Bahnhof                            |
| bzw.        | beziehungsweise                    |
| ca.         | circa                              |
| etc.        | et cetera                          |
| ggf.        | gegebenenfalls                     |
| ggü.        | gegenüber                          |
| EZB         | Einzugsbereich                     |
| EW          | EinwohnerInnen                     |
| GB          | Gastronomiebetriebe                |
| GIS         | Geoinformationssystem              |
| h           | Stunde(n)                          |
| HB          | Handelsbetriebe                    |
| Hst.        | Haltestelle                        |
| i.d.R.      | in der Regel                       |
| inkl.       | inklusive                          |
| Kfz         | Kraftfahrzeug(e)                   |
| km          | Kilometer                          |
| MA          | Magistratsabteilung                |
| min         | Minute(n)                          |
| n           | Stichprobengröße                   |
| OGD         | Open Government Data               |
| ÖV          | Öffentlicher Verkehr               |
| Pkw / Pkw-E | Personenkraftwagen / Pkw-Einheiten |
| Pos.        | Position                           |
| PRB         | Parkraumbewirtschaftung            |
| sh.         | siehe                              |
| Stpl.       | Stellplätze                        |
| temp.       | temporär                           |
| vgl.        | vergleiche                         |
| z.B.        | zum Beispiel                       |

## QUELLENVERZEICHNIS

Cohen J. (1988): Statistical Power Analysis for the Behavioral Sciences, 2. Auflage, Taylor & Francis Inc., ISBN: 978-0805802832, 1988

OpenStreetMap: Pol-Daten, Stand 2019

→ <https://www.openstreetmap.org> / [geofabrik.de](https://www.geofabrik.de)

Sammer G., Röschel G., Gruber C., Sammer G. (2012): Entscheidungsgrundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien, Studie i.A. der MA 18, Endbericht, Wien 2012 → <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008217c.pdf>

Sammer G., Röschel G., Gruber C., Sammer G. (2014): Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien – Evaluierung der Auswirkungen der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Parkraumnachfrage, Endbericht, Wien 2014 → <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008368.pdf>

Sammer G., Röschel G., Gruber C., Sammer G. (2019): Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien – Nachher-Untersuchung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf den 10. Bezirk (Favoriten) und 18. Bezirk (Währing), Endbericht, Wien 2019 → <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/pdf/nachher-untersuchung-parkraumbewirtschaftung-favoriten-waehring.pdf>

Stadt Wien – MA 18 (2013): Arbeitsplatzdaten auf Zählgebiets-Ebene 2013, Übermittlung: 10.9.2019

Stadt Wien – MA 18 (2019): Bevölkerungsdaten auf Baublock-Ebene 2019, Daten zum Kfz-Bestand auf Baublock-Ebene 2018, Übermittlung: 10.9.2019

Stadt Wien – MA 18 (2020): Zuordnung der Wohnsitz-Baublöcke zu den erhobenen Kfz-Kennzeichen mit Parkpickerl 19. Bezirk, Übermittlung: 02.11.2021

Stadt Wien – MA 23 (2019): Daten aus Kfz-Zulassungsstatistik 19. Bezirk

Stadt Wien – Open Government Data (2019): Diverse GIS Daten-Layer, Stand 2019  
→ <https://digitales.wien.gv.at/site/open-data/>

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

|  | Seite |
|--|-------|
| Abbildung 2-1: Untersuchungsaufbau .....   | 10    |
| Abbildung 3-1: Bevölkerungsdichte .....  | 12    |
| Abbildung 3-2: Arbeitsplatzdichte .....  | 13    |
| Abbildung 3-3: Motorisierungsrate .....  | 14    |
| Abbildung 3-4: ÖV-Einzugsbereiche .....  | 15    |
| Abbildung 3-5: ÖV Güteklassen .....  | 16    |
| Abbildung 3-6: Bebauungsalter .....  | 17    |
| Abbildung 3-7: Handelsdichte .....   | 18    |
| Abbildung 3-8: Gastronomiedichte .....   | 19    |
| Abbildung 4-1: Auswahl Stichprobengebiete .....  | 21    |
| Abbildung 5-1: Ergebnisse Stellplatzerhebung - Stichprobe .....  | 25    |
| Abbildung 5-2: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet .....                                    | 26    |
| Abbildung 5-3: Ergebnisse Stellplatzerhebung – Teilstichprobe Detailerhebung .....                         | 27    |
| Abbildung 5-4: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet – Teilstichprobe<br>Detailerhebung ..... | 28    |
| Abbildung 5-5: Stellplatzauslastung Stellplätze mit flächendeckender<br>Parkraumbewirtschaftung .....      | 29    |
| Abbildung 5-6: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 9 bis 11 Uhr .....                              | 30    |
| Abbildung 5-7: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 20 bis 22 Uhr .....                             | 31    |
| Abbildung 5-8: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobenbaublock – 9 bis 11 Uhr .....                      | 32    |
| Abbildung 5-9: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobenbaublock – 20 bis 22 Uhr .....                     | 33    |
| Abbildung 5-10: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 9 bis 11 Uhr .....                       | 34    |
| Abbildung 5-11: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet – 20 bis 22 Uhr .....                      | 35    |
| Abbildung 5-12: Stellplatzauslastung in lokalen Kurzparkzonen .....  | 36    |
| Abbildung 5-13: Stellplatzauslastung Sonderstellplätze .....   | 37    |
| Abbildung 5-14: Tagesganglinie Stellplatzauslastung .....  | 38    |
| Abbildung 5-15: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Detailgebiet 1 .....                                 | 39    |
| Abbildung 5-16: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Detailgebiet 3 .....                                 | 40    |
| Abbildung 5-17: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Detailgebiet 7 .....                                 | 40    |
| Abbildung 5-18: Tagesganglinie Stellplatzauslastung – Detailgebiet 9 .....                                 | 41    |

|  |    |
|--|----|
| Abbildung 5-19: Durchschnittliche Parkdauer je Stichprobengebiet .....                         | 43 |
| Abbildung 5-20: Parkdauerverteilung – Summe aller Parkvorgänge .....                           | 44 |
| Abbildung 5-21: Kennzeichenverteilung Pkw .....  | 45 |
| Abbildung 5-22: Kennzeichenverteilung Pkw – 9:00 – 11:00 Uhr .....                             | 46 |
| Abbildung 5-23: Kennzeichenverteilung Pkw – 20:00 – 22:00 Uhr .....                            | 46 |
| Abbildung 5-24: Parkdauerverteilung Kfz nach Kennzeichenherkunft zum Zeitpunkt 10<br>Uhr ..... | 47 |
| Abbildung 5-25: Parkdauerverteilung Kfz nach Kennzeichenherkunft zum Zeitpunkt 15<br>Uhr ..... | 48 |
| Abbildung 5-26: Parkdauerverteilung Kfz nach Kennzeichenherkunft zum Zeitpunkt 21<br>Uhr ..... | 48 |
| Abbildung 5-27: Abstellentfernung Zonenbinnenverkehr .....                                     | 49 |
| Abbildung 5-28: Parkvorgänge pro Stellplatz mit Anteil Zonenbinnenverkehr .....                | 50 |
| Abbildung 5-29: Anteil Zonenbinnenverkehr in Relation zur Größe der<br>Berechtigungszone ..... | 52 |
| Abbildung 6-1: Karte Stellplatzauslastung – Hochrechnung Gesamtbezirk – 9 bis 11 Uhr<br>.....  | 60 |
| Abbildung 6-2: Karte Stellplatzauslastung – Hochrechnung Gesamtbezirk – 20 bis 22<br>Uhr ..... | 61 |
| Abbildung 7-1: Vergleich Untersuchungsgebiete .....  | 62 |
| Abbildung 7-2: Vergleich Parkraumauslastung 2011 – 2013 – 2019 .....                           | 63 |

## TABELLENVERZEICHNIS

|  | Seite |
|--|-------|
| Tabelle 4-1: Stellplatzkategorien .....  | 22    |
| Tabelle 4-2: Erhebungstage bzw. -zeiten Grunderhebung .....  | 23    |
| Tabelle 4-3: Erhebungstage bzw. -zeiten ganztägige Detallerhebung .....  | 24    |
| Tabelle 5-1: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet .....  | 26    |
| Tabelle 5-2: Ergebnisse Stellplatzerhebung je Stichprobengebiet – Teilstichprobe<br>Detallerhebung .....                       | 28    |
| Tabelle 5-3: Mittlere Umschlagshäufigkeit je Stellplatzkategorie .....   | 42    |
| Tabelle 5-4: Gesamtzahl Parkvorgänge bzw. Kfz-Fahrten im Zonenbinnenverkehr  | 51    |
| Tabelle 6-1: Hochrechnungsverfahren Stellplatzangebot .....  | 54    |
| Tabelle 6-2: Hochrechnungsverfahren Parkraumauslastung .....   | 55    |
| Tabelle 6-3: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Vormittag ..   | 55    |
| Tabelle 6-4: Einflussvariablen Regressionsmodell Parkraumauslastung Abend .....  | 56    |
| Tabelle 6-5: Hochrechnung Stellplatzangebot 19. Bezirk gesamt innerhalb der<br>flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung .....  | 57    |
| Tabelle 6-6: Hochrechnung Parkraumauslastung 19. Bezirk gesamt innerhalb der<br>flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung ..... | 58    |
| Tabelle 7-1: Vergleich Parkraumauslastung 2011 – 2013 – 2019 .....   | 63    |