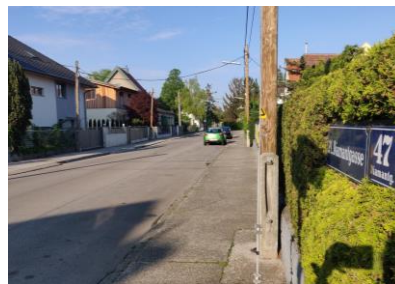
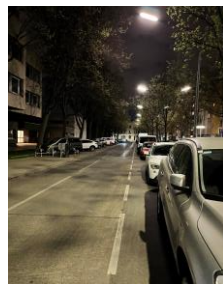
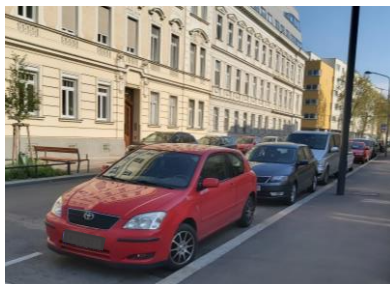




**Stadt
Wien**

Verkehrsorganisation und
technische Verkehrsangelegenheiten

Ausweitung der Parkraum- bewirtschaftung in Wien **Nachher-Untersuchung 21. Bezirk** Bericht



Wien, 30. August 2023

TRAFFIX®

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

Magistrat der Stadt Wien
Magistratsabteilung 46

Ausweitung der Parkraum- bewirtschaftung in Wien

Nachher-Untersuchung 21. Bezirk

Bericht

Auftraggeber:

Magistrat der Stadt Wien
Magistratsabteilung 46
vertreten durch: Ing. Michael Rischer
1120 Wien, Niederhofstraße 21-23

Auftragnehmer:

TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH
1120 Wien, Zeleborgasse 5/4
Tel.: +43 1 586 41 81
M: terminal@traffix.co.at | www.traffix.co.at

Bearbeitungsteam:

Andreas Käfer, Dipl.-Ing.
Bernhard Fürst, Mag.
Gerhard Nendwich, Dipl.-Ing.
Oswald Thaller, Dipl.-Ing. Dr.
Pia Toth, Dipl.-Ing.

Wien, 30. August 2023

GZ: 1692C PRB2122 Bericht 21. Bezirk F1 231221

INHALTSVERZEICHNIS

| | Seite |
|---|-------|
| EXECUTIVE SUMMARY | 4 |
| 1 AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG | 5 |
| 2 ERGEBNISSE DER STICHPROBENERHEBUNG | 5 |
| 2.1 Stellplatznachfrage (Grunderhebung) | 5 |
| 2.2 Abstelllegitimation und Art der Gebührentrichtung | 10 |
| 2.3 Herkunft der Fahrzeuge | 11 |
| 3 HOCHRECHNUNG PARKKRAUMAUSLASTUNG GESAMTBEZIRK .. | 12 |
| 3.1 Hochrechnungsmethodik | 12 |
| 3.2 Ergebnisse der Hochrechnung | 12 |
| 4 VORHER-NACHHER-VERGLEICH | 15 |
| 4.1 Vergleich Kennzeichenverteilung | 15 |
| 4.2 Vergleich Stellplatzauslastung | 16 |
| 5 RESÜMEE | 17 |
| QUELLENVERZEICHNIS | 18 |

EXECUTIVE SUMMARY

Nach Ausweitung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung auf den Großteil des Bezirks Floridsdorf war eine Nachher-Untersuchung zur Beurteilung der Auswirkungen durchzuführen. Es wurden 16 Erhebungsgebiete definiert. Die Auslastung der mit Parkpickerl uneingeschränkt nutzbaren (Kurzpark-)Stellplätze liegt im Durchschnitt der Stichprobengebiete bei 53 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) bzw. 64 % am Abend (20 bis 22 Uhr). Generell belegen die insgesamt geringen Auslastungswerte die Wirksamkeit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung. In Summe über alle Stichprobengebiete zeigt sich ein Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen von nur 7,5 %, wobei Pkw mit niederösterreichischem Kennzeichen mit 4,9 % den größten Anteil ausmachen.

Räumlich betrachtet zeigen sich hohe Auslastungen nur mehr sehr begrenzt, beispielsweise im zentralen Bereich Am Spitz / Bahnhof Floridsdorf sowie abends in einzelnen dicht besiedelten Bereichen mit älterer Bebauungsstruktur und geringer Garagedichte. Insgesamt liegt jedoch ein überwiegender Großteil der Bezirksfläche nach Einführung des Parkpickerls bei sehr niedrigen Auslastungswerten. Als Konsequenz beträgt der verbleibende Anteil an abgestellten Fahrzeugen mit Nicht-Wiener Kennzeichen in Summe über alle Stichprobengebiete durchschnittlich nur mehr 7,5 %. Gegenüber der Vorher-Untersuchung stellt dies eine Abnahme um fast zwei Drittel vormittags (20,3 auf 7,7 %) und um mehr als die Hälfte abends (16,0 auf 7,3 %) dar. Die Auswertung der Abstelllegitimation zeigt zudem, dass ca. 80 % aller abgestellten Fahrzeuge über ein Parkpickerl des 21. Bezirks verfügen.

Die festgestellten deutlichen Entlastungseffekte belegen die Wirksamkeit der Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung. Demgegenüber wäre in einem Szenario, in dem der 21. und/oder der 22. Bezirk als wienweit einzige Bezirke ohne Parkpickerl geblieben wären, aufgrund der dann eintretenden Verlagerungseffekte mit einer signifikanten Steigerung der Parkraumauslastung gegenüber der Vorher-Situation zu rechnen gewesen.

1 AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG

Nach der per 1. März 2022 erfolgten Ausweitung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in Wien auf den 21. Wiener Gemeindebezirk Floridsdorf sollte, anknüpfend an die im Vorfeld durch TRAFFIX erstellte Vorher-Untersuchung, eine Nachher-Untersuchung zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Parkraumsituation durchgeführt werden.

2 ERGEBNISSE DER STICHPROBENERHEBUNG

2.1 Stellplatznachfrage (Grunderhebung)

Die Auslastung der mit Parkpickerl uneingeschränkt nutzbaren Stellplätze (exkl. lokale Kurzparkzonen und Sonderstellplätze) liegt im Durchschnitt aller erhobenen Stichprobengebiete bei 52,7 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) bzw. 63,8 % am Abend (20 bis 22 Uhr). Gegenüber der Vorher-Untersuchung bedeutet dies einen Rückgang um im Mittel 15% (Auslastungen von 71,7% am Vormittag und 74,9% am Nachmittag im Mittel über alle erhobenen Stichprobengebiete). Der gegenüber dem Abend niedrigere Wert am Vormittag ist tendenziell auf das bezirkstypische Pendlerverhalten (EinwohnerInnen des 21. Bezirks, die tagsüber mit dem Pkw auspendeln) zurückzuführen. Generell belegen die insgesamt geringen Auslastungswerte die Wirksamkeit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung. Der im Zuge der Erhebung festgestellte Falschparker-Anteil ist mit 0,1 % am Vormittag und 0,0 % am Abend vernachlässigbar.

Vormittags (vgl. Abbildung 2-1) weist lediglich ein Stichprobengebiet eine Auslastung von über 80 % auf. Abends (vgl. Abbildung 2-2) zeigt sich in drei Gebieten eine Auslastung von über 90 %. Die folgenden Karten veranschaulichen die in den Grafiken dargestellten Ergebnisse je Stichprobengebiet in kartographischer Form.

Abbildung 2-1: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet vormittags | 9 bis 11 Uhr

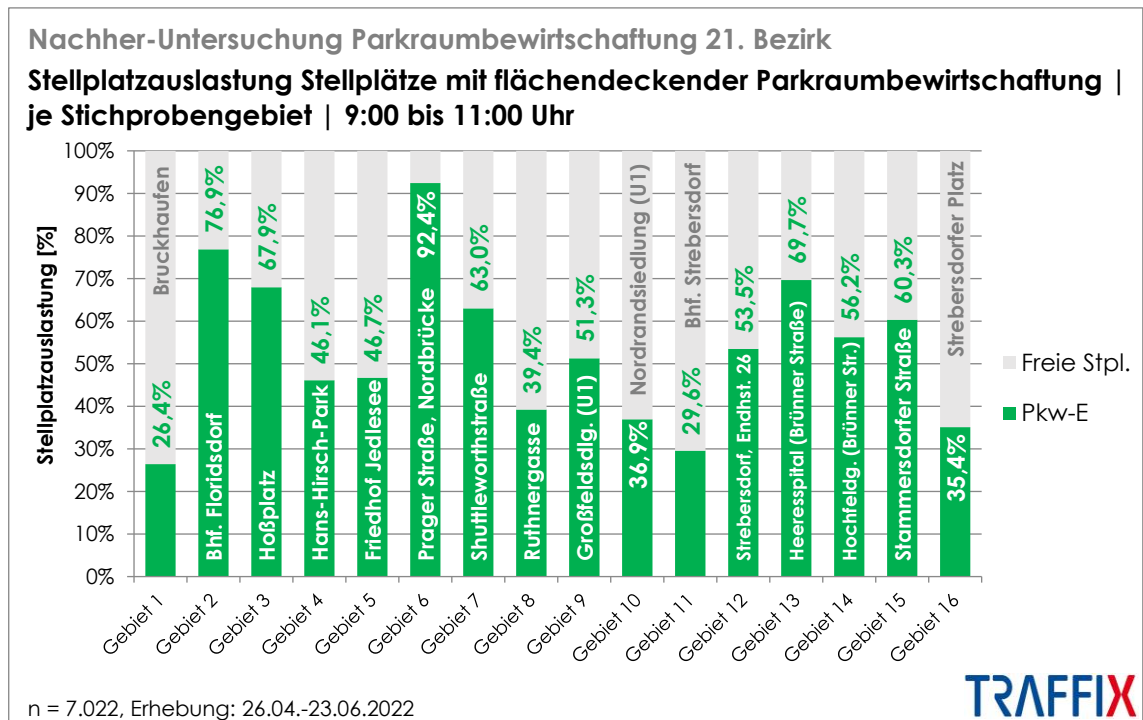


Abbildung 2-2: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet abends | 20 bis 22 Uhr

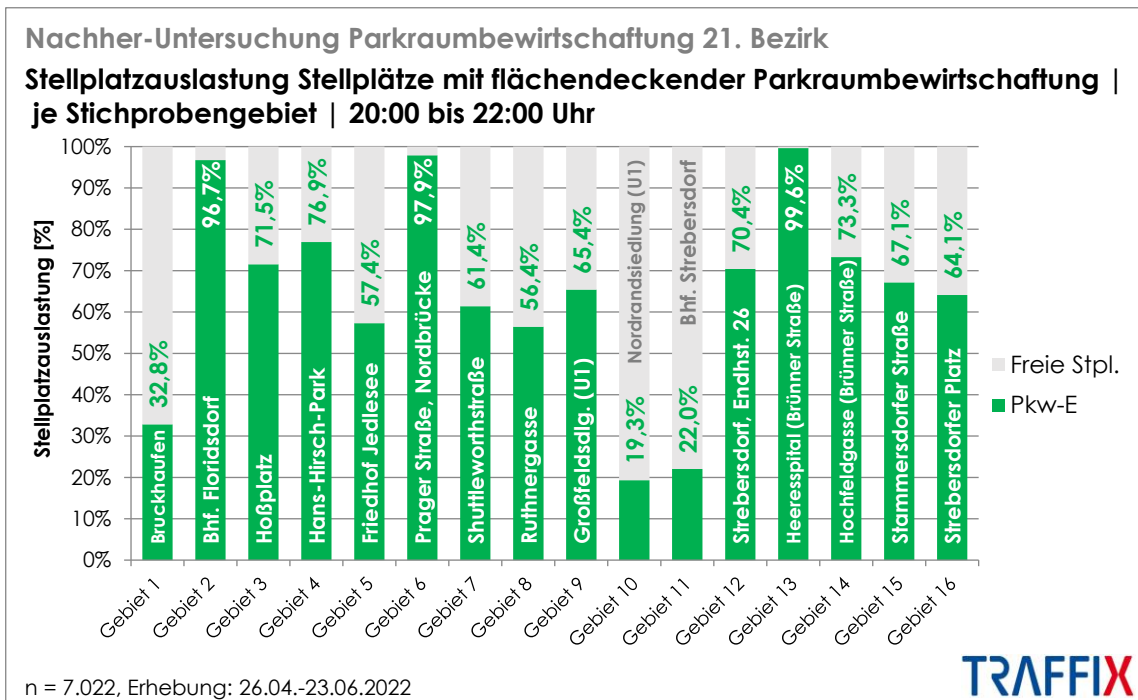


Abbildung 2-3: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobenbaublock vormittags | 9 bis 11 Uhr

Parkraumbewirtschaftung 21. Bezirk Auslastung Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung je Stichprobenbaublock | Vormittag (9 – 11 Uhr)

Legende

Stellplatzauslastung [%]

- > 100 %
- > 90 - 100 %
- > 80 - 90 %
- > 70 - 80 %
- > 60 - 70 %
- ≤ 60 %
- keine Stpl. mit flächend. PRB

Erhebung: 26.4.22 - 23.6.22
Kartengrundlage:
Baublockraster OGD Wien (2019)

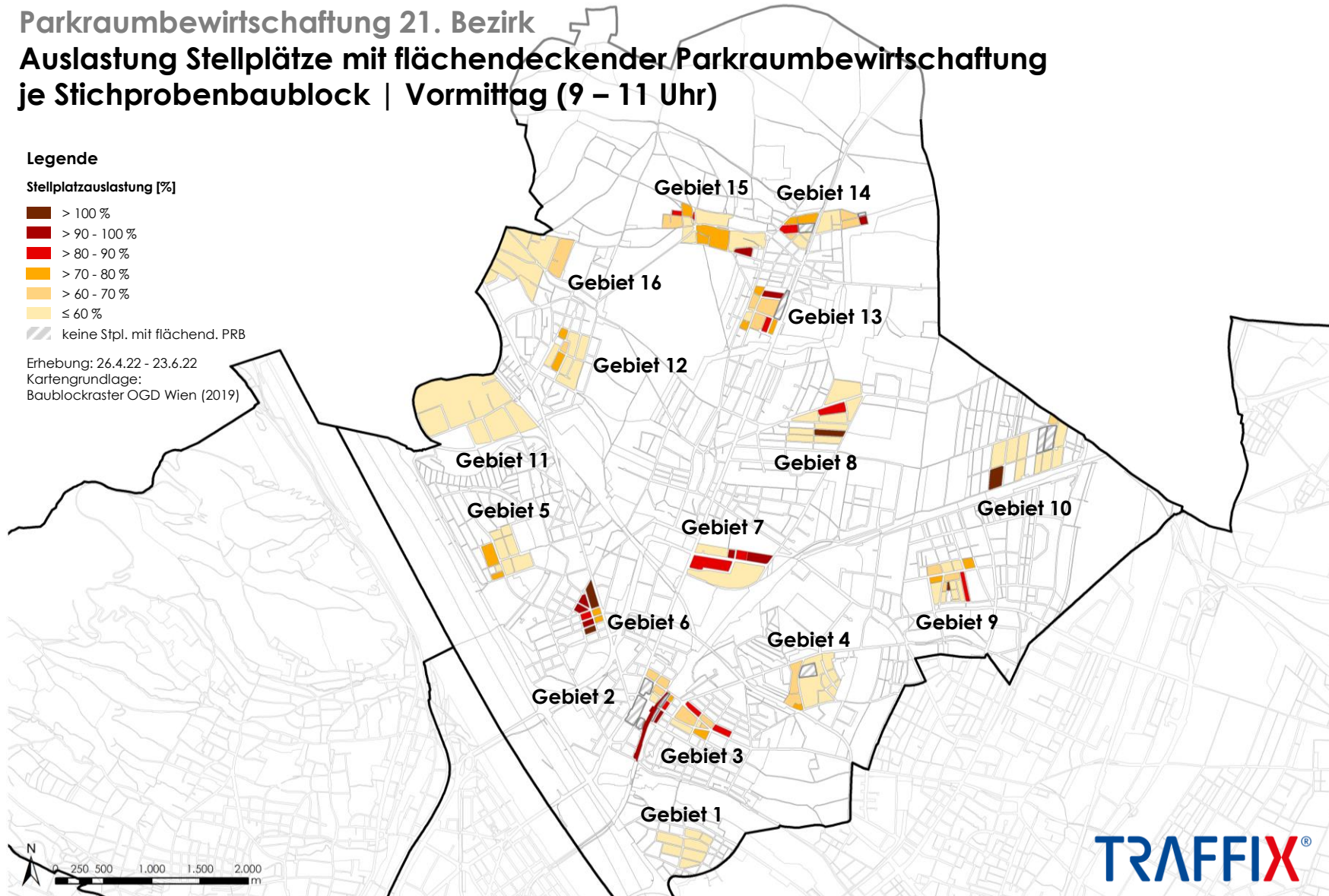
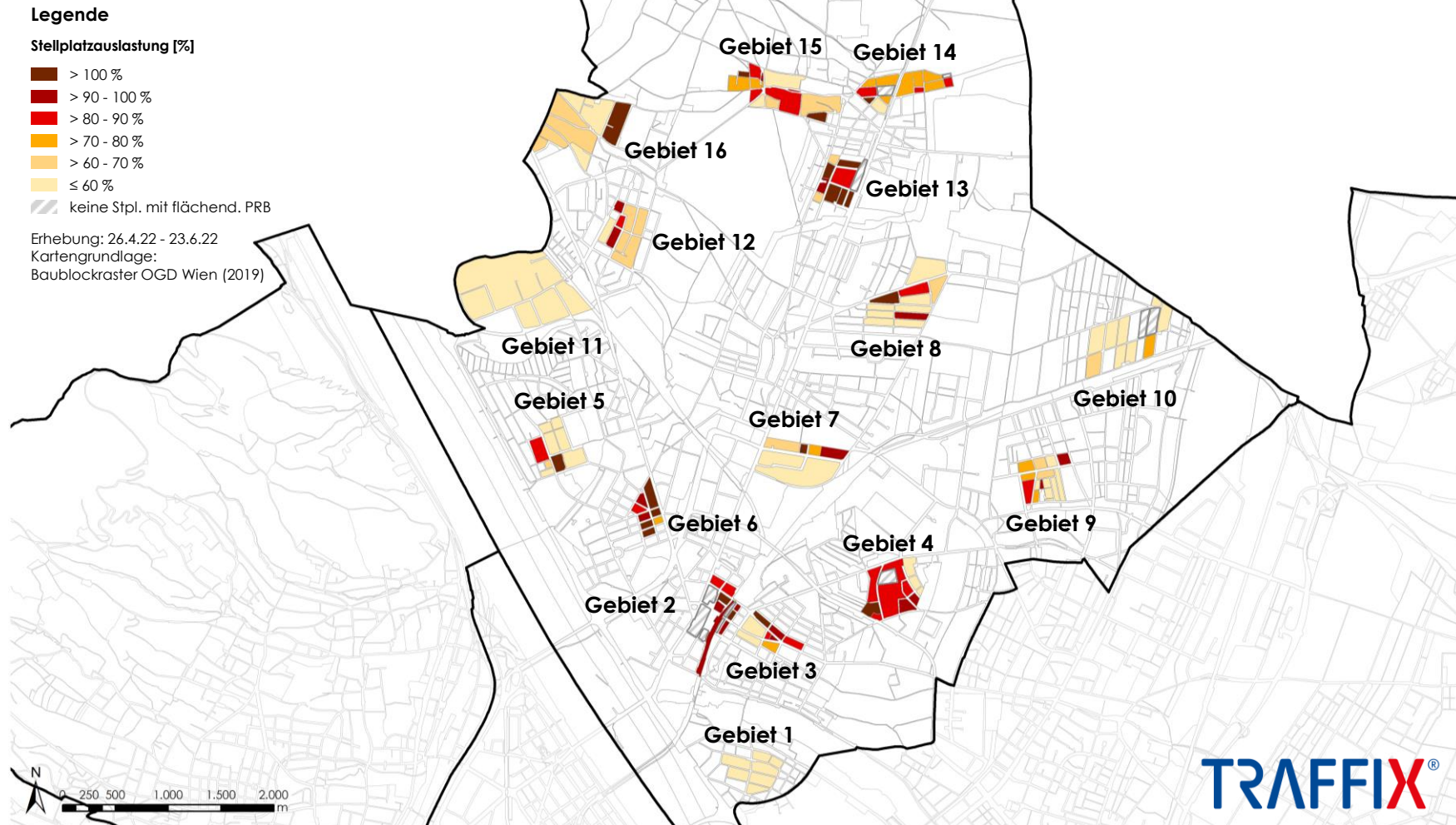


Abbildung 2-4: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobenbaublock abends | 20 bis 22 Uhr

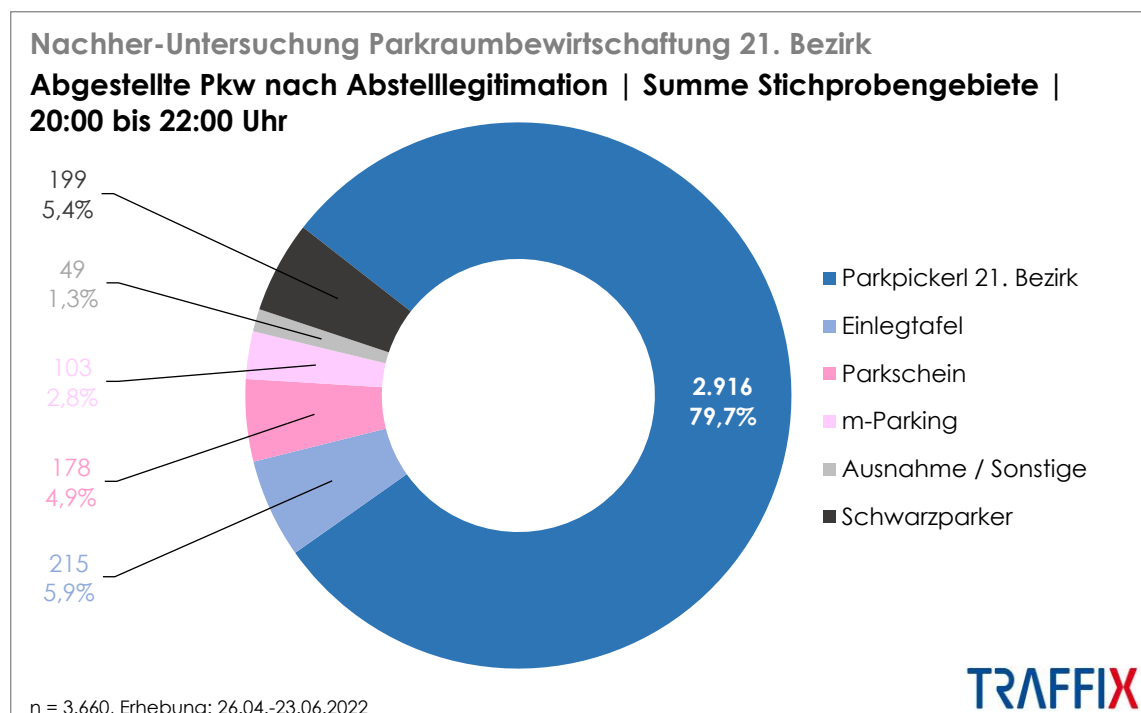
Parkraumbewirtschaftung 21. Bezirk Auslastung Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung je Stichprobenbaublock | Abend (20 – 22 Uhr)



2.2 Abstelllegitimation und Art der Gebührentrichtung

Als zusätzliches Merkmal im Rahmen der Parkraumerhebung wurde die Abstelllegitimation bzw. die Art der Gebührentrichtung erfasst. Es zeigt sich, dass ca. 80 % aller abgestellten Pkw über ein Parkpickerl des 21. Bezirks verfügen. Die tageszeitlichen Unterschiede zwischen Vormittag und Abend fallen dabei generell gering aus. Knapp 5 % entfallen auf analoge Parkscheine und knapp 3 % auf m-Parking (Handyparken). Einlegkarten und sonstige Ausnahmen machen zusammen etwa 7 bis 8 % aus. Der Schwarzparker-Anteil (abgestellte Pkw ohne gültige Legitimation) liegt bei etwa 5 % und deckt sich damit größenordnungsmäßig gut mit den Erfahrungswerten aus anderen Bezirken.¹ Die folgende Abbildung zeigt beispielhaft die Verteilung abends (20 bis 22 Uhr).

Abbildung 2-5: Abgestellte Pkw nach Abstelllegitimation abends | 20 bis 22 Uhr

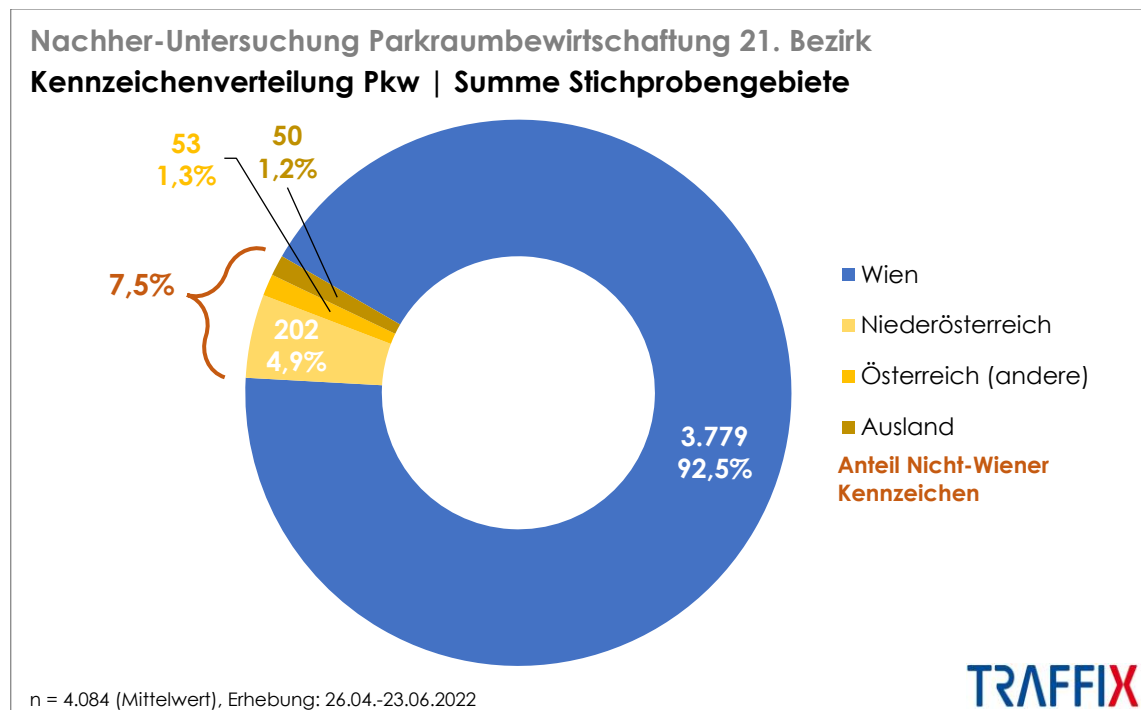


¹ vgl. Sammer G. et al. (2014) und Sammer G. et al. (2019)

2.3 Herkunft der Fahrzeuge

In Summe über alle in den Stichprobengebieten erhobenen Pkw ergibt sich ein Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen von nur 7,5 %, wovon 4,9 % auf niederösterreichische Kennzeichen entfallen (sh. Abbildung 2-6). Erwartungsgemäß zeigt sich hier eine deutliche Reduktion gegenüber der Vorher-Untersuchung (Details sh. Kapitel 4.1). Die verbleibenden Fahrzeuge mit Nicht-Wiener Kennzeichen sind auf die weiterhin mögliche Nutzung der bewirtschafteten Stellplätze mittels Parkschein, m-Parking, Einlegetafel/Pauschalierung etc. sowie teilweise auch auf die insgesamt ca. 5 % Schwarzparker (vgl. Kapitel 2.2) zurückzuführen.

Abbildung 2-6: Kennzeichenverteilung



3 HOCHRECHNUNG PARKRAUMAUSLASTUNG GESAMTBEZIRK

Auf Basis der durchgeführten Stichprobenerhebungen wurde eine Hochrechnung der Parkraumauslastung für den gesamten 21. Bezirk erarbeitet.

3.1 Hochrechnungsmethode

Ausgehend von Korrelations- und Regressionsanalysen wurde zunächst eine Reihe von potenziellen Einflussvariablen analysiert und getestet. Darauf aufbauend erfolgte die Identifizierung der im Hinblick auf die Modellgüte der zu definierenden Regressionsmodelle am besten geeigneten Einflussvariablen. Unter Verwendung dieser Variablen wurden getrennte Regressionsmodelle für die Parkraumauslastung vormittags und abends implementiert.

3.2 Ergebnisse der Hochrechnung

Durch die Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung sank die durchschnittliche Parkraumauslastung im 21. Bezirk. Es zeigt sich eine Reduktion der Auslastung von ca. 15 bis 20 Prozentpunkten.

Da diese Durchschnittswerte für den gesamten Bezirk aufgrund der Inhomogenität der verschiedenen Teilbereiche (z.B. Gebiete mit höherer vs. geringerer Einwohner-/Beschäftigtendichte; zentrale, gut im ÖV erschlossene Gebiete vs. eher periphere Gebiete) nur begrenzt aussagekräftig sind, bieten Abbildung 3-1 und Abbildung 3-2 einen kartographischen Überblick über die räumliche Verteilung der für den Gesamtbezirk hochgerechneten Parkraumauslastung. Hinsichtlich der Interpretation ist generell festzuhalten, dass üblicherweise ab einer Parkraumauslastung von ca. 80 % mit Parkplatzsuchverkehr in nennenswertem Ausmaß zu rechnen ist.

Die Kartendarstellungen zeigen, dass die Auslastung vormittags (9 bis 11 Uhr) fast im gesamten Bezirk bei unter 60 % liegt. Auslastungswerte von über 80 % treten räumlich nur sehr begrenzt im zentralen Bereich Am Spitz / Bahnhof Floridsdorf auf. Am Abend (20 bis 22 Uhr) steigt die Auslastung tendenziell, wobei immer noch große Teile des Bezirks bei Werten von unter 60 % liegen. Auslastungen von über 80 % zeigen sich erwartungsgemäß in einzelnen Bereichen mit hoher Bevölkerungsdichte (und gleichzeitig einer tendenziell älteren Bebauungsstruktur mit geringer Garagendichte).

Abbildung 3-1: Karte Stellplatzauslastung | Hochrechnung Gesamtbezirk vormittags | 9 bis 11 Uhr

Parkraumbewirtschaftung 21. Bezirk Auslastung Stellplätze mit flächendeckender PRB je Baublock (gleitender Durchschnitt*) Vormittag (9 – 11 Uhr) | Hochrechnung Gesamtbezirk

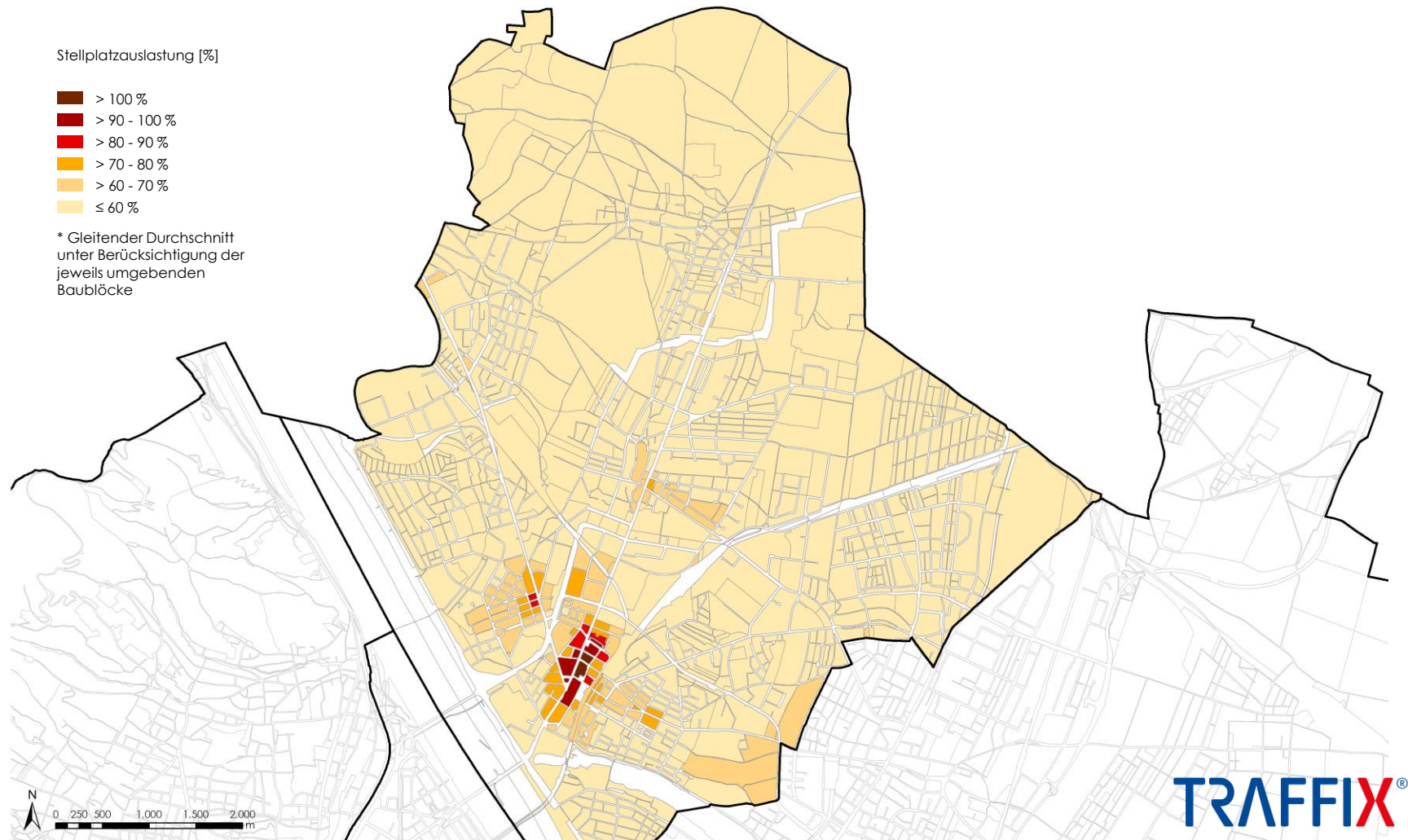
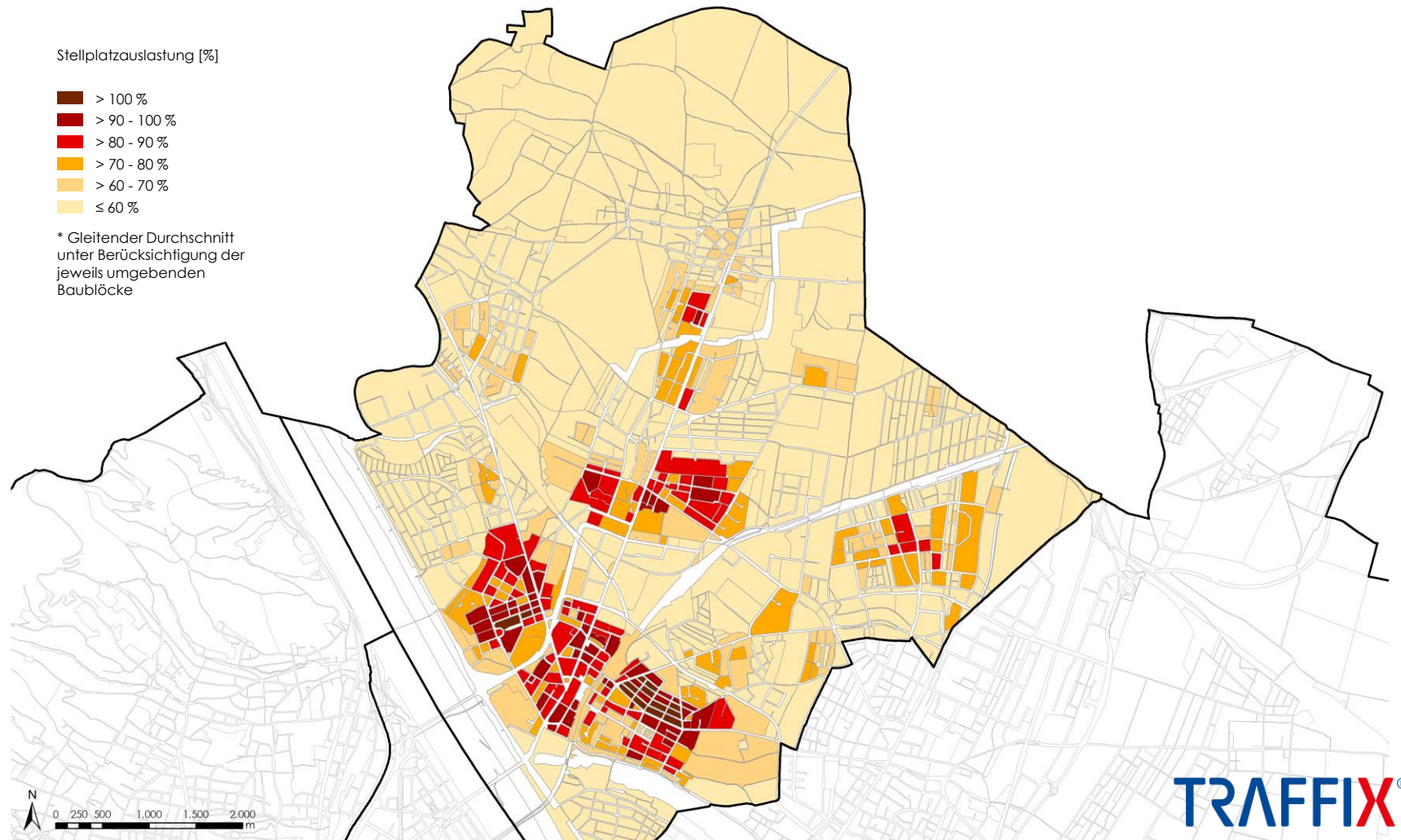


Abbildung 3-2: Karte Stellplatzauslastung | Hochrechnung Gesamtbezirk abends | 20 bis 22 Uhr

Parkraumbewirtschaftung 21. Bezirk Auslastung Stellplätze mit flächendeckender PRB je Baublock (gleitender Durchschnitt*) Abend (20 – 22 Uhr) | Hochrechnung Gesamtbezirk

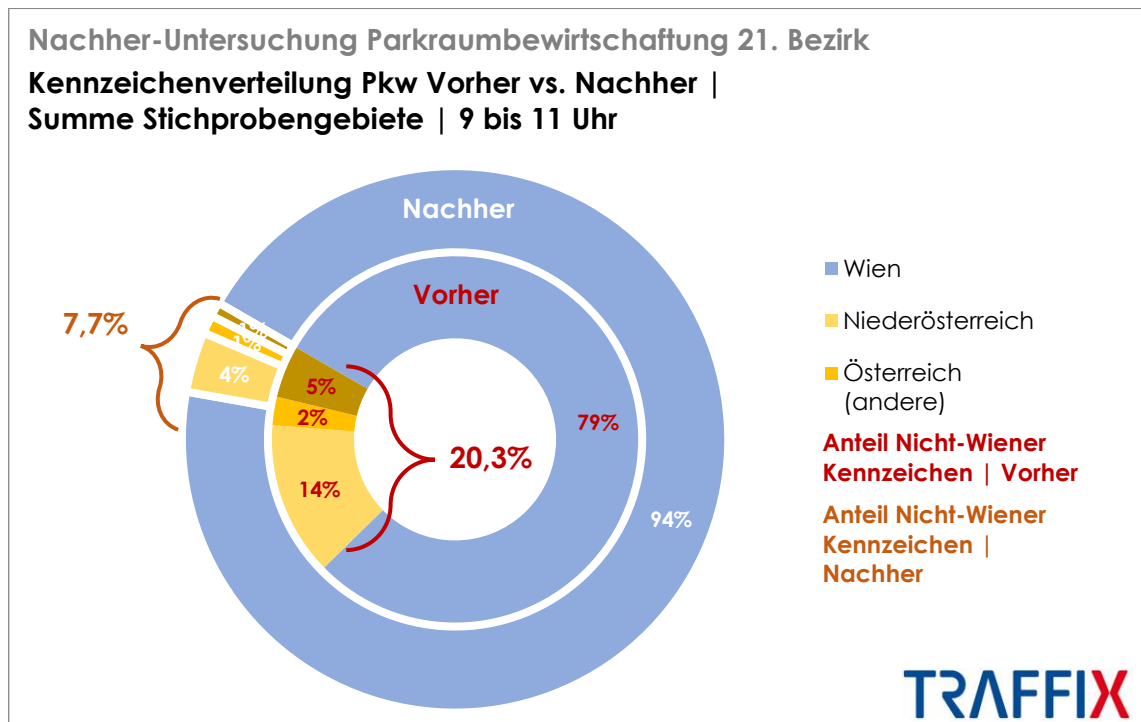


4 VORHER-NACHHER-VERGLEICH

4.1 Vergleich Kennzeichenverteilung

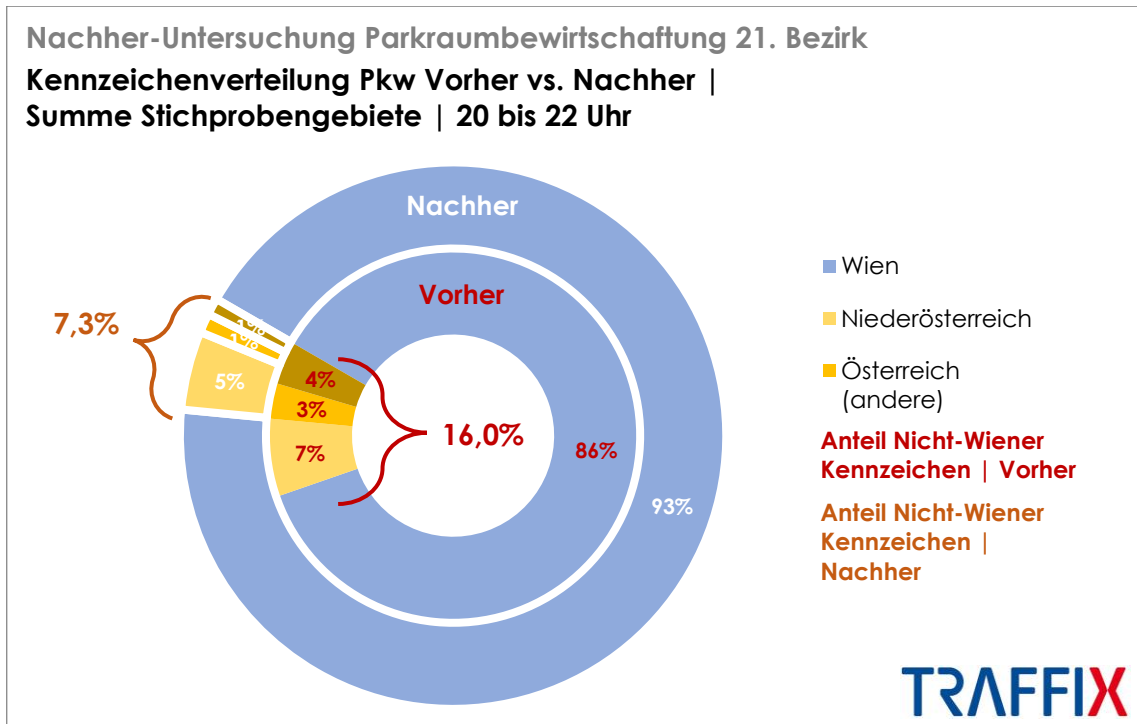
In der Vorher-Untersuchung war ein Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen von mehr als 20 % der am Vormittag bzw. ca. 16 % der am Abend abgestellten Pkw festgestellt worden. Diese Anteile reduzieren sich gemäß Nachher-Untersuchung vormittags um fast zwei Drittel (20,3 auf 7,7 %) und abends um mehr als die Hälfte (16,0 auf 7,3 %), wodurch die Wirksamkeit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung deutlich sichtbar wird. Abbildung 4-1 und Abbildung 4-2 zeigen die detaillierten Werte im Überblick. Die verbleibenden Fahrzeuge mit Nicht-Wiener Kennzeichen sind auf die weiterhin mögliche Nutzung der bewirtschafteten Stellplätze mittels Parkschein, m-Parking, Einlegetafel/Pauschalierung etc. sowie zum Teil auch auf den in geringem Ausmaß vorhandenen Schwarzparker-Anteil (vgl. Kapitel 2.2) zurückzuführen.

Abbildung 4-1: Kennzeichenherkunft Vorher vs. Nachher | 9 bis 11 Uhr



Datenquelle Vorher-Untersuchung: B. Fürst et al. / TRAFFIX (2021)

Abbildung 4-2: Kennzeichenherkunft Vorher vs. Nachher | 20 bis 22 Uhr



Datenquelle Vorher-Untersuchung: B. Fürst et al. / TRAFFIX (2021)

4.2 Vergleich Stellplatzauslastung

Hinsichtlich der auf den Gesamtbezirk hochgerechneten Stellplatzauslastung zeigt sich sowohl vormittags als auch abends eine **deutliche Reduktion der Auslastung im Bereich von ca. 15 bis 20 Prozentpunkten**, wodurch die Wirksamkeit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung belegt wird.

Räumlich differenziert betrachtet ergeben sich in zahlreichen Gebieten noch deutlich größere Reduktionseffekte. Dies zeigt sich einerseits im direkten Vergleich der Ergebnisse je Stichprobengebiet und andererseits durch die Gegenüberstellung der kartographischen Darstellungen der Vorher- und der Nachher-Untersuchung. Während gemäß Vorher-Untersuchung in weiten Teilen der zentraleren Bezirksbereiche sowie insbesondere in den gut im ÖV erschlossenen Gebieten die Auslastung noch deutlich über dem für Parkplatzsuchverkehr relevanten Schwellenwert von 80 % lag, treten Werte in dieser Höhe in der Nachher-Untersuchung räumlich nur sehr begrenzt auf.

5 RESÜMEE

In den untersuchten Erhebungsgebieten hat sich die Parkraumauslastung vormittags von 71,7 auf 52,7 % reduziert. Auch abends sank die Parkraumauslastung von 74,9 auf 63,8 %. Räumlich betrachtet zeigen sich hohe Auslastungen nur sehr begrenzt, beispielsweise im zentralen Bereich Am Spitz / Bahnhof Floridsdorf sowie abends in einzelnen dicht besiedelten Bereichen mit älterer Bebauungsstruktur und entsprechend geringer Garagedichte. Insgesamt liegt jedoch ein überwiegender Großteil der Bezirksfläche bei sehr niedrigen Auslastungswerten. Der Vorher-Nachher-Vergleich zeigt sowohl vormittags als auch abends eine deutliche Reduktion der Auslastung im Bereich von im Mittel 15 Prozentpunkten. Diese deutlichen Entlastungseffekte belegen die Wirksamkeit der Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung. Demgegenüber wäre in einem Szenario, in dem der 21. und/oder der 22. Bezirk als wienweit einzige Bezirke ohne Parkpickerl geblieben wären, mit einer massiven Steigerung der Parkraumauslastung gegenüber der Vorher-Situation zu rechnen gewesen. In diesem Fall wäre es zu umfassenden Verlagerungseffekten gekommen, wobei insbesondere zahlreiche Tages- und Wochenpendler bzw. Langzeitparker auf den 21. bzw. 22. Bezirk als letzte verbliebene Dauerparkmöglichkeit ausgewichen wären. Ein derartiger Effekt konnte durch die Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung verhindert werden.

Als Konsequenz der eingetretenen Entlastung beträgt der verbleibende Anteil an abgestellten Fahrzeugen mit Nicht-Wiener Kennzeichen in Summe über alle Stichprobengebiete durchschnittlich nur mehr 7,5 %. Gegenüber der Vorher-Untersuchung stellt dies eine Abnahme um fast zwei Drittel vormittags (20,3 auf 7,7 %) und um mehr als die Hälfte abends (16,0 auf 7,3 %) dar. Die Auswertung der Abstelllegitimation zeigt zudem, dass ca. 80 % aller abgestellten Fahrzeuge über ein Parkpickerl des 21. Bezirks verfügen.

QUELLENVERZEICHNIS

- BMK - Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität und Technologie (2018): System der ÖV-Güteklassen
- Cohen J. (1988): Statistical Power Analysis for the Behavioral Sciences, 2. Auflage, Taylor & Francis Inc., ISBN: 978-0805802832, 1988
- Käfer A., Fürst B. / TRAFFIX (2014): Garagenförderung in Wien – Garagenprogramm 2014 | Studie i.A. der Stadt Wien – MA 18 | Endbericht
→ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008406a.pdf>
- OpenStreetMap: Pol-Daten, Stand 2019
→ <https://www.openstreetmap.org / geofabrik.de>
- 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 – Open Government Data (2019): Diverse GIS Daten-Layer, Stand 2019
→ <https://digitales.wien.gv.at/site/open-data/>
- Statista.com (2022): Einwohnerdaten Wien nach Bezirken → <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/682157/umfrage/einwohner-in-wien-nach-bezirken/>
- TRAFFIX (2021): Parkraumbewirtschaftung 13., 21. und 22. Bezirk – Vorher-Untersuchung als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage | Studie i.A. der Stadt Wien – MA 18 | Endbericht