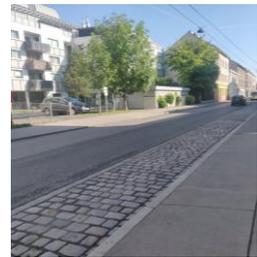




**Stadt
Wien**

Verkehrsorganisation und
technische Verkehrsangelegenheiten

Ausweitung der Parkraum- bewirtschaftung in Wien Nachher-Untersuchung 22. 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 22. 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
T +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 22. 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	9
2.3 Herkunft der Fahrzeuge	10
3 HOCHRECHNUNG PARKKRAUMAUSLASTUNG GESAMTBEZIRK ..	11
3.1 Hochrechnungsmethodik	11
3.2 Ergebnisse der Hochrechnung	11
4 VORHER-NACHHER-VERGLEICH	14
4.1 Vergleich Kennzeichenverteilung	14
4.2 Vergleich Stellplatzauslastung	15
5 RESÜMEE	16
QUELLENVERZEICHNIS	17

EXECUTIVE SUMMARY

Nach Ausweitung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung auf die Donaustadt war eine Nachher-Untersuchung zur Beurteilung der Auswirkungen durchzuführen. Unter Berücksichtigung der Vorher-Untersuchung¹ aus 2021 wurden 16 Erhebungsgebiete definiert. Die Auslastung der mit Parkpickerl uneingeschränkt nutzbaren (Kurzpark-)Stellplätze liegt im Durchschnitt aller erhobenen Stichprobengebiete bei 62,3 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) bzw. 61,7 % 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 6,2 %, wobei Pkw mit niederösterreichischem Kennzeichen mit 4,1 % den größten Anteil ausmachen.

Räumlich betrachtet zeigen sich hohe Auslastungen nur mehr in dicht besiedelten und/oder zentralen Bereichen der Stadtteile Kagran, Stadlau und Kaisermühlen. 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 6,2 %. Gegenüber der Vorher-Untersuchung stellt dies eine Abnahme um nahezu drei Viertel vormittags (20,7 auf 5,5 %) und um genau die Hälfte abends (13,6 auf 6,8 %) dar. Die Auswertung der Abstelllegitimation zeigt zudem, dass mehr als 80 % aller abgestellten Fahrzeuge über ein Parkpickerl des 22. Bezirks verfügen.

Die festgestellten deutlichen Entlastungseffekte belegen die Wirksamkeit der Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung. Demgegenüber wäre in einem Szenario, in dem der 22. und/oder der 21. Bezirk als Wien-weit 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 TRAFFIX 2021

1 AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG

Nach der per 1. März 2022 erfolgten Ausweitung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in Wien auf den 22. Wiener Gemeindebezirk Donaustadt 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 62,3 % am Vormittag (9 bis 11 Uhr) bzw. 61,7 % am Abend (20 bis 22 Uhr). Gegenüber der Vorher-Untersuchung bedeutet dies einen Rückgang um rund 11% (Auslastungen von 76,1% am Vormittag und von 70,5% am Nachmittag im Mittel über alle erhobenen Stichprobengebiete). Dieses Resultat ergibt sich im Mittel über alle Erhebungsgebiete, wobei ein Blick auf die einzelnen Teilgebiete deutliche Unterschiede zeigt (vgl. Abbildung 2-1 und Abbildung 2-2). Generell belegen die insgesamt geringen Auslastungswerte die Wirksamkeit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung. Der im Zuge der Erhebung festgestellte Falschparker-Anteil ist mit 0,3 % am Vormittag und 0,1 % am Abend vernachlässigbar.

Vormittags (vgl. Abbildung 2-1) weist lediglich ein Stichprobengebiet eine Auslastung von über 90 % auf. Abends (vgl. Abbildung 2-2) zeigt sich in zwei Gebieten eine Auslastung von über 80 %. Insgesamt zeigt sich, dass in jenen Erhebungsgebieten, in denen offensichtlich die Stellplatznutzung durch BewohnerInnen am Wohnort dominiert, die Auslastung abends höher ist als am Vormittag. In anderen Gebieten, vorwiegend in zentraleren Lagen und/oder im Bereich von Betriebsgebieten, ist die Situation umgekehrt. 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

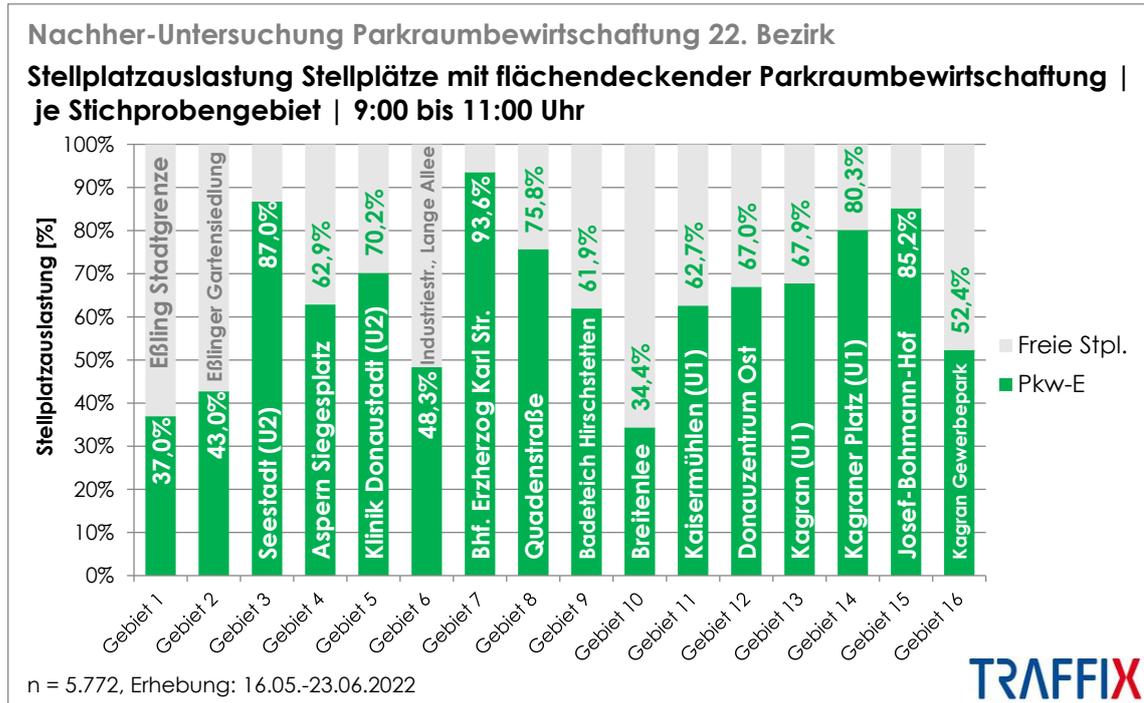


Abbildung 2-2: Stellplatzauslastung je Stichprobengebiet abends | 20 bis 22 Uhr

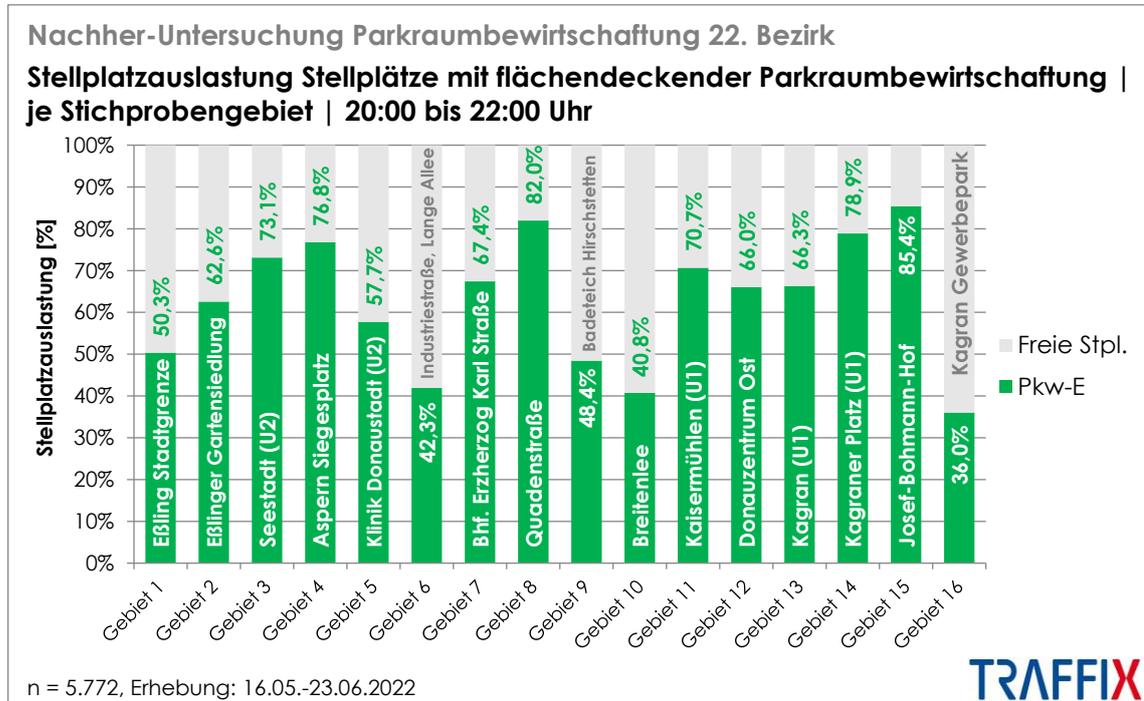


Abbildung 2-3: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobenbaublock vormittags | 9 bis 11 Uhr

Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Auslastung Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung je Stichprobenbaublock | Vormittag (9 – 11 Uhr)

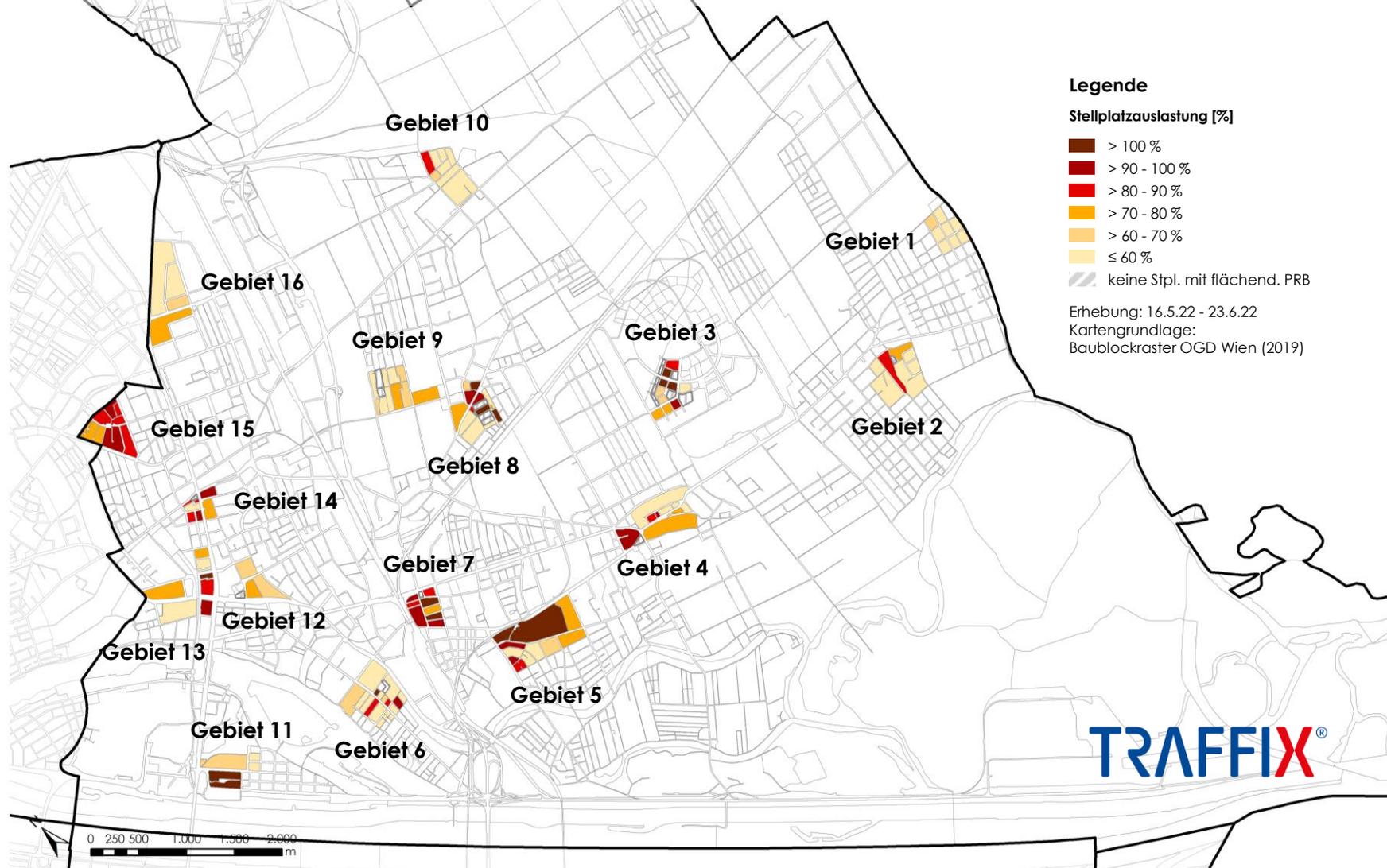
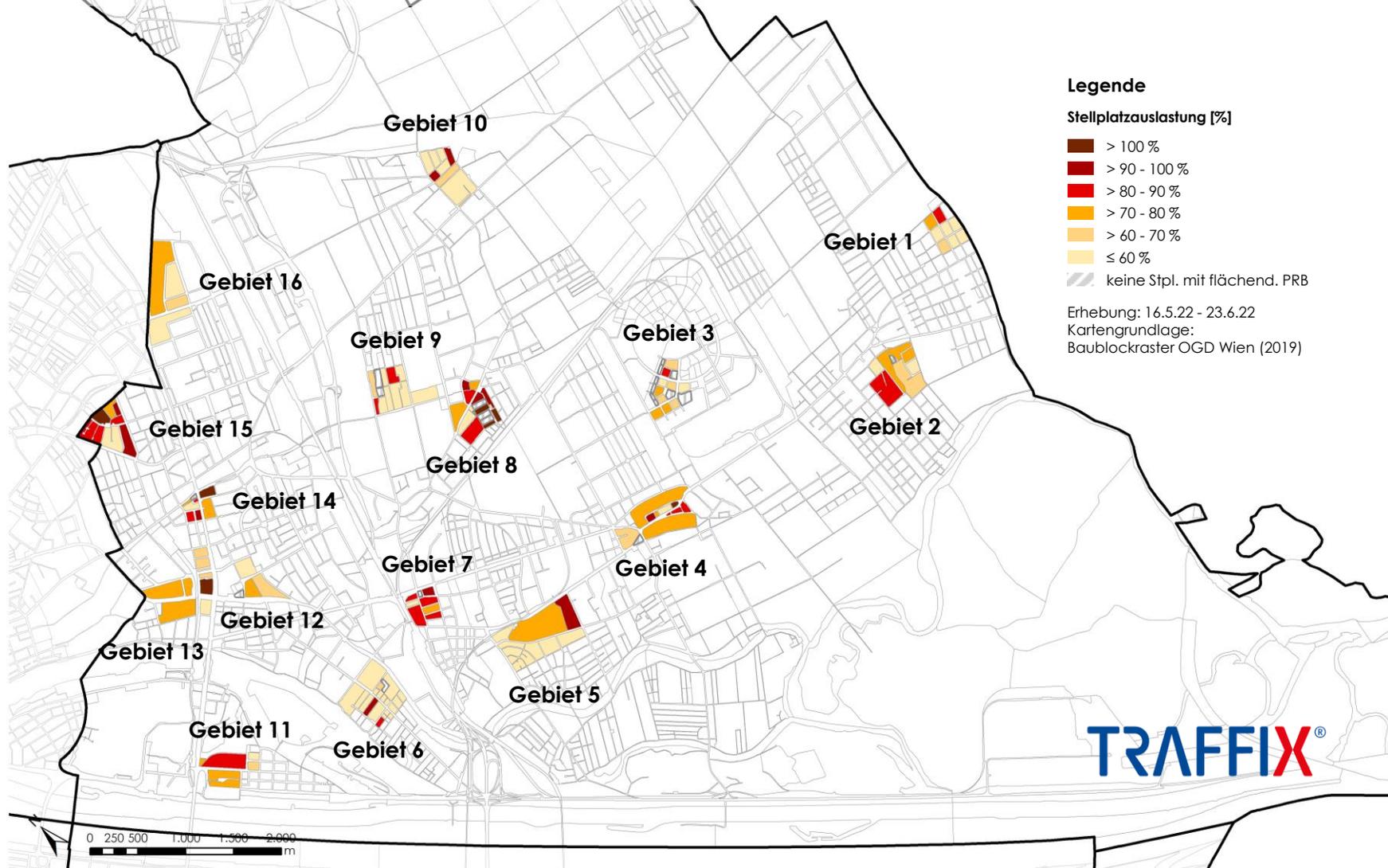


Abbildung 2-4: Karte Stellplatzauslastung je Stichprobenbaublock abends | 20 bis 22 Uhr

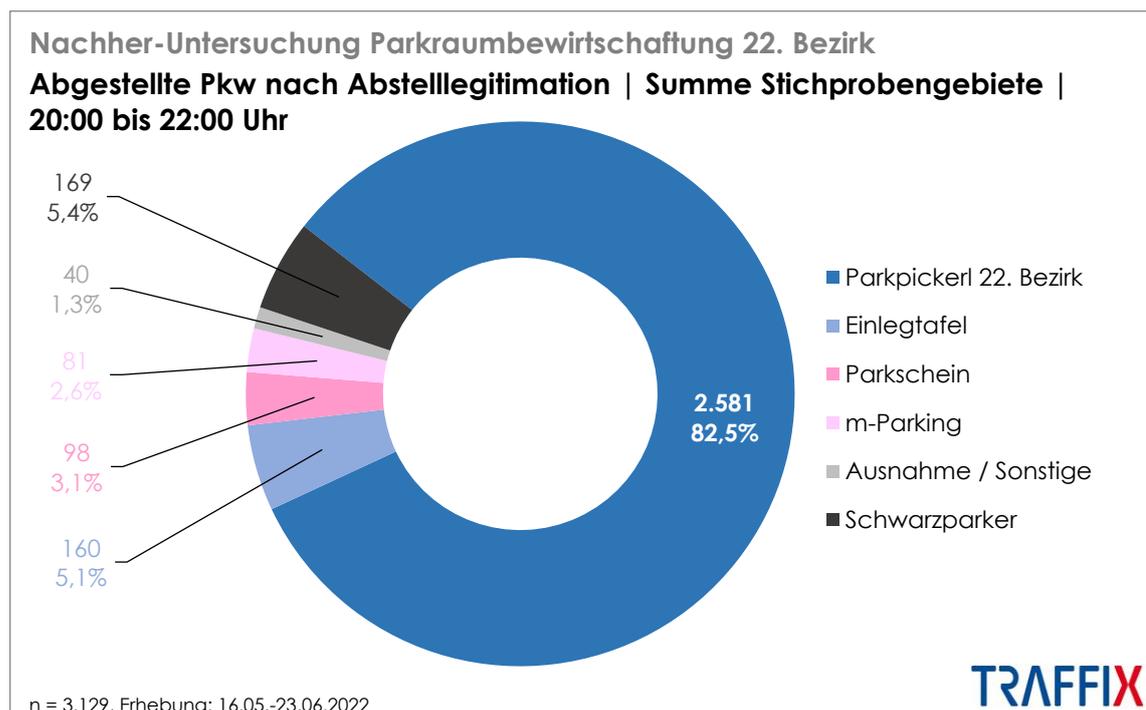
Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Auslastung Stellplätze mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung je Stichprobenbaublock | Abend (20 – 22 Uhr)



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 mehr als 80 % aller abgestellten Pkw über ein Parkpickerl des 22. Bezirks verfügen. Die tageszeitlichen Unterschiede zwischen Vormittag und Abend fallen dabei generell gering aus. Ca. 3-4 % entfallen auf analoge Parkscheine und ca. 3 % auf m-Parking (Handyparken). Einlegkarten und sonstige Ausnahmen machen zusammen etwa 7 bis 9 % aus. Der Schwarzparker-Anteil (abgestellte Pkw ohne gültige Legitimation) liegt bei etwa 4-5 % und deckt sich damit größenordnungsmäßig gut mit den Erfahrungswerten aus anderen Bezirken.² Die folgende Abbildung zeigt beispielhaft die Verteilung abends (20 bis 22 Uhr).

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

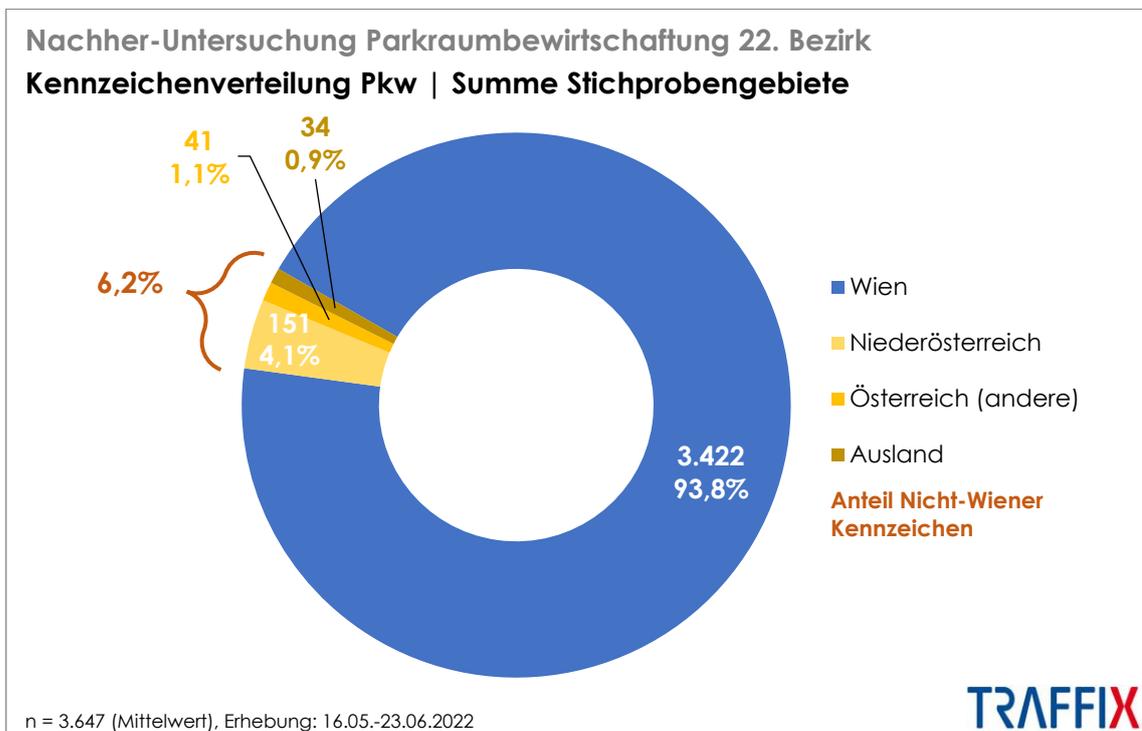


² vgl. Sammer G. et al. (2014) und Sammer G. et al. (2019)

2.3 Herkunft der Fahrzeuge

In Summe über alle in den Stichprobengebieten erhobenen Pkw ergibt sich ein Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen von nur 6,2 %, wovon 4,1 % 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. 4 % Schwarzparker (vgl. Kapitel 2.2) zurückzuführen.

Abbildung 2-6: Kennzeichenverteilung



3 HOCHRECHNUNG PARKRAUMAUSLASTUNG GESAMTBZIRK

Auf Basis der durchgeführten Stichprobenerhebungen wurde eine Hochrechnung der Parkraumauslastung für den gesamten 22. 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 22. Bezirk. Es zeigt sich eine Reduktion der Auslastung um bis zu 15%. 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 nur sehr punktuell in dicht besiedelten und/oder zentralen, gut erschlossenen Bereichen der Stadtteile Kagran, Stadlau und Kaisermühlen auf. Am Abend (20 bis 22 Uhr) sieht das Gesamtbild relativ ähnlich aus, wobei einwohnerstarke Bereiche und/oder Gebiete mit höherer Gastronomiedichte gegenüber dem Vormittag tendenziell etwas höhere Auslastungen zeigen. Insgesamt liegen jedoch auch abends große Teile des Bezirks bei Auslastungswerten von unter 60 %.

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

Parkraumbewirtschaftung 22. Bezirk Auslastung Stellplätze mit flächendeckender PRB je Baublock (gleitender Durchschnitt*) Vormittag (9 – 11 Uhr) | Hochrechnung Gesamtbezirk

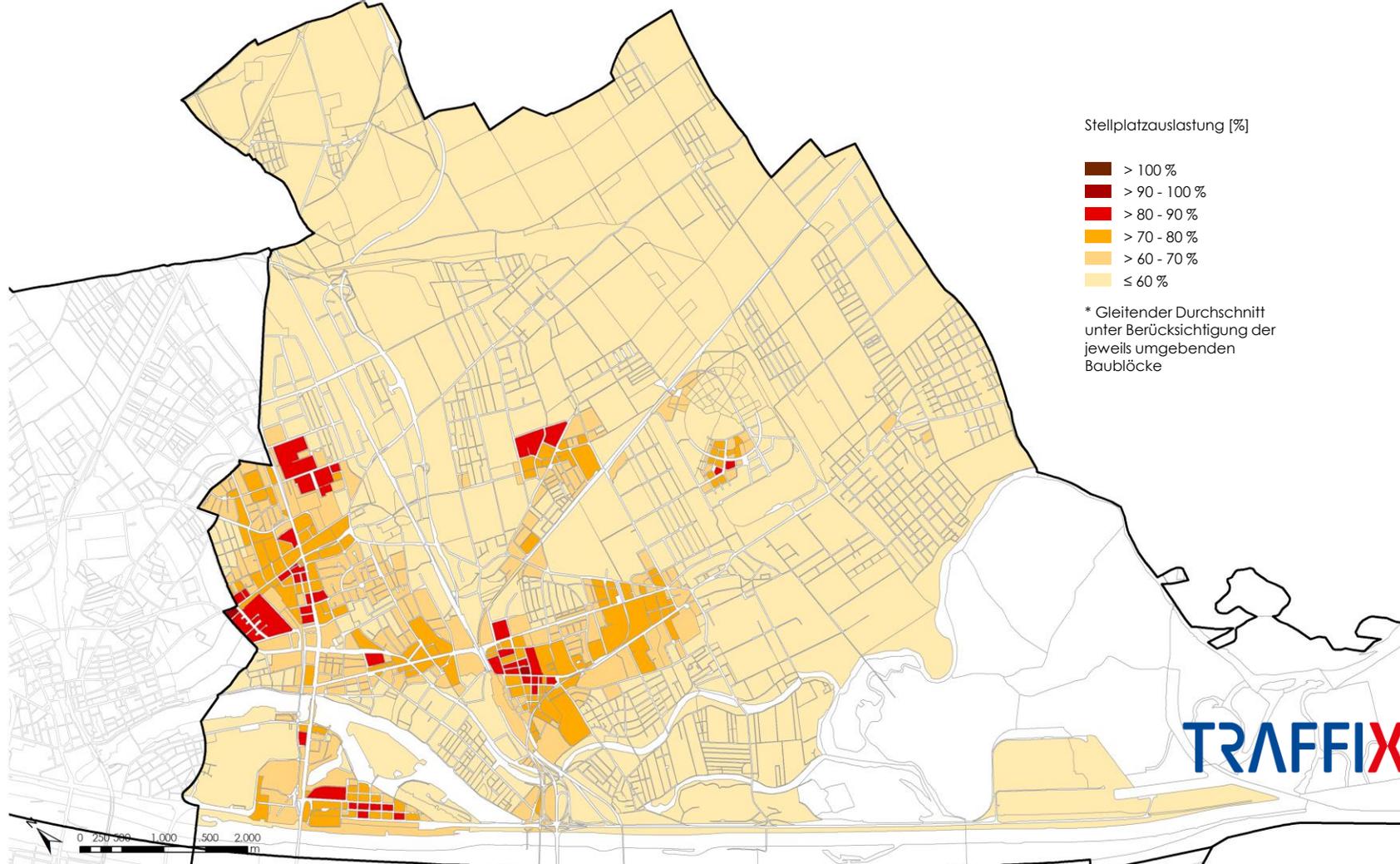
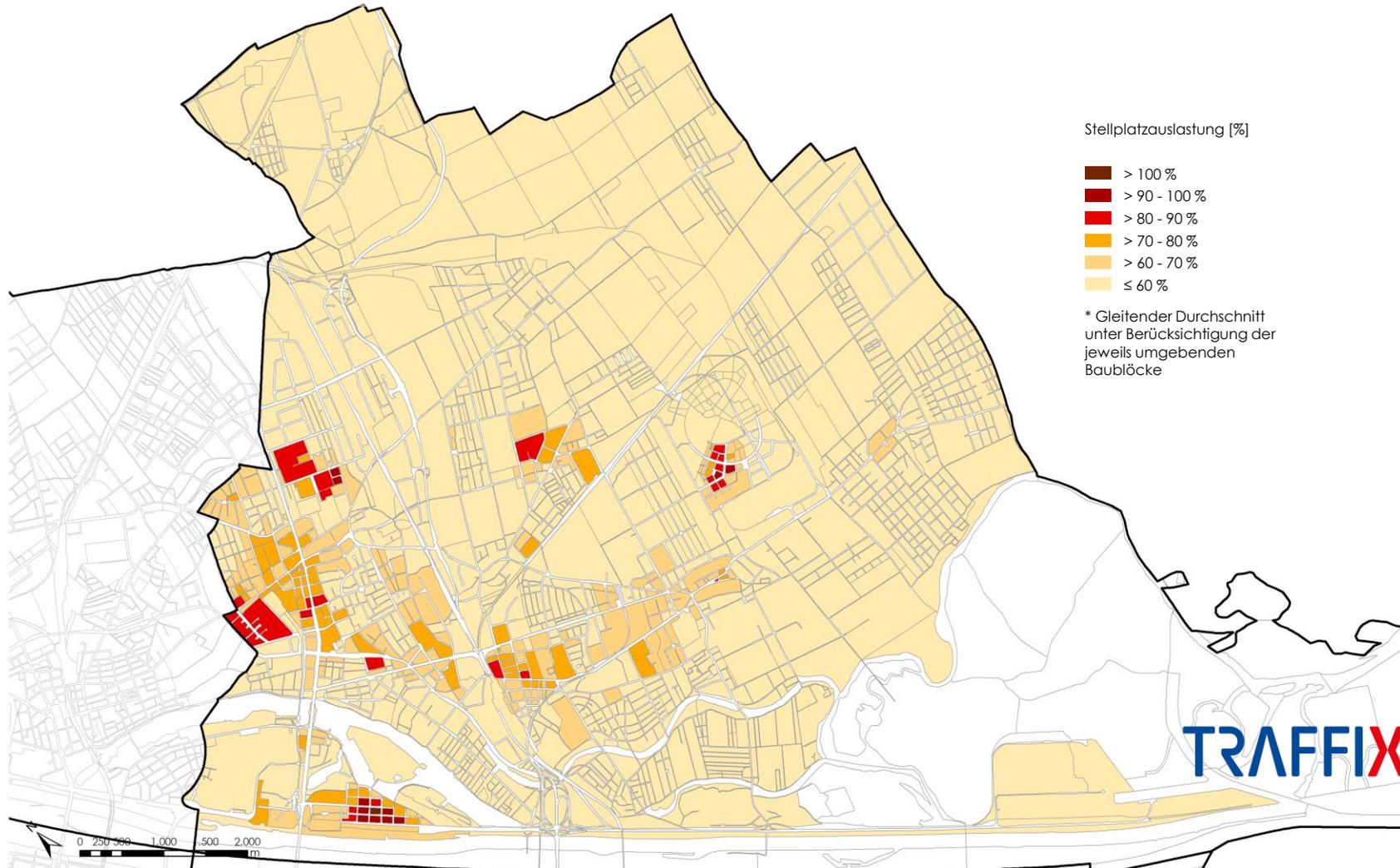


Abbildung 3-2: Karte Stellplatzauslastung | Hochrechnung Gesamtbezirk abends | 20 bis 22 Uhr

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

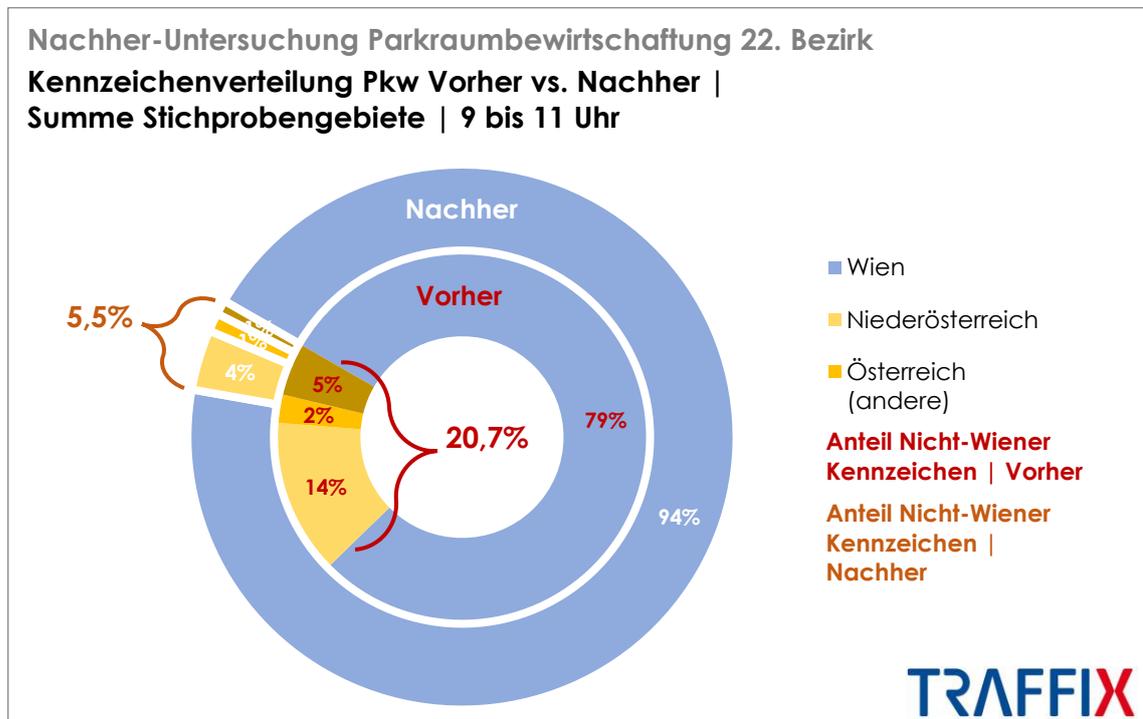


4 VORHER-NACHHER-VERGLEICH

4.1 Vergleich Kennzeichenverteilung

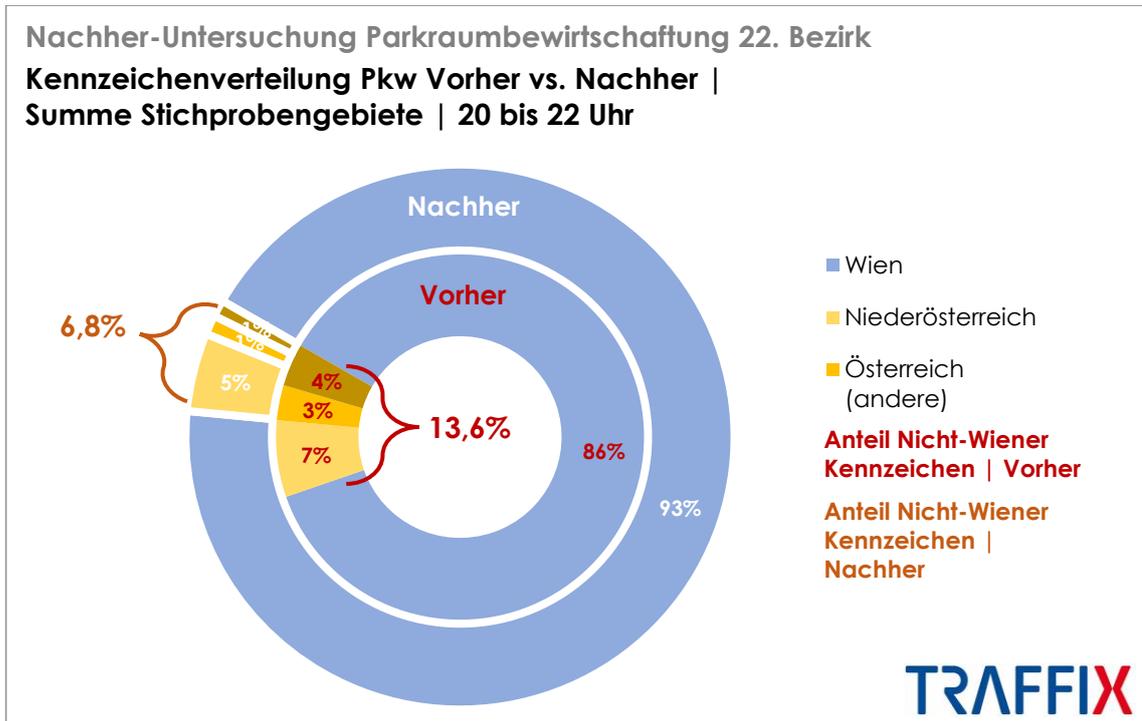
In der Vorher-Untersuchung war ein Anteil an Nicht-Wiener Kennzeichen von mehr als 20 % der am Vormittag bzw. fast 14 % der am Abend abgestellten Pkw festgestellt worden. Diese Anteile reduzieren sich gemäß Nachher-Untersuchung vormittags um nahezu drei Viertel (20,7 auf 5,5 %) und abends um genau die Hälfte (13,6 auf 6,8 %), 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 TRAFFIX 2021

4.2 Vergleich Stellplatzauslastung

Hinsichtlich der auf den Gesamtbezirk hochgerechneten Stellplatzauslastung zeigt sich vormittags eine **deutliche Reduktion der Auslastung um ca. 15 Prozentpunkte**, wodurch die Wirksamkeit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung belegt wird. Anzumerken ist, dass die angewendeten Hochrechnungsverfahren methodenbedingt immer eine gewisse Schwankungsbreite der Ergebnisse mit sich bringen. Im Fall des 22. Bezirks war diese statistische Unsicherheit aufgrund der 2020/2021 gegebenen COVID-19 Situation und der dadurch bedingten reduzierten Stichprobe größer als üblich. Angesichts der Erkenntnisse aus den nun vorliegenden Nachher-Untersuchungen sowie insbesondere auch im Vergleich mit den Ergebnissen des 21. Bezirks³ liegt die Interpretation nahe, dass die Abend-Auslastung in der Vorher-Untersuchung tendenziell unterschätzt war und die tatsächliche Reduktion somit eigentlich höher ausfallen würde.

³ vgl. TRAFFIX 2022

Räumlich differenziert betrachtet ergeben sich in zahlreichen Gebieten noch deutlich größere Reduktionseffekte. Dies zeigt sich 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 (v.a. vormittags) noch deutlich über dem für Parkplatzsuchverkehr relevanten Schwellenwert von 80 % lag, treten Werte in dieser Höhe in der Nachher-Untersuchung nur sehr punktuell auf. Im Großteil des 22. Bezirks liegt die Parkraumauslastung jetzt bei unter 60 %.

5 RESÜMEE

In den untersuchten Erhebungsgebieten hat sich die Parkraumauslastung vormittags von 76,1 auf 62,3% reduziert. Abends sank die Parkraumauslastung von 70,5 auf 61,7%. Räumlich betrachtet zeigen sich hohe Auslastungen nur sehr punktuell in dicht besiedelten und/oder zentralen Bereichen der Stadtteile Kagran, Stadlau und Kaisermühlen. Insgesamt liegt jedoch ein überwiegender Großteil der Bezirksfläche bei sehr niedrigen Auslastungswerten. Der Vorher-Nachher-Vergleich zeigt eine deutliche Reduktion der Auslastung um bis zu 15 Prozentpunkten. Dieser deutliche Entlastungseffekt belegt 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 beträgt der verbleibende Anteil an abgestellten Fahrzeugen mit Nicht-Wiener Kennzeichen in Summe über alle Stichprobengebiete durchschnittlich nur mehr 6,2 %. Gegenüber der Vorher-Untersuchung stellt dies eine Abnahme um nahezu drei Viertel vormittags (20,7 auf 5,5 %) und um genau die Hälfte abends (13,6 auf 6,8 %) dar. Die Auswertung der Abstelllegitimation zeigt zudem, dass mehr als 80 % aller abgestellten Fahrzeuge über ein Parkpickerl des 22. 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](https://www.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