BACHELORARBEIT Straßenraumanalyse Frauenfelderstraße

Tamara Schuster

Datum: 14.8.2017

Kurzfassung

Die folgende Arbeit beinhaltet eine Straßenraumanalyse der Frauenfelderstraße und deren unmittelbarer Umgebung. Es wird die aktuelle Situation bzgl. des öffentlichen Verkehrs und der öffentlichen Einrichtungen kurz erläutert. Anschließend befinden sich eine ausgewertete Knotenstromzählung, eine Querschnittszählung innerhalb der Frauenfelderstraße und der Beringgasse sowie eine Parkraumerhebung. Das Ergebnis dieser Arbeit ist im letzten Punkt zusammengefasst und beschäftigt sich mit einer Mängelanalyse, die auf den durchgeführten Verkehrserhebungen aufgebaut ist. Zusätzlich werden noch einige Umplanungsschritte vorgeschlagen, die in einer weiterführenden Bachelorarbeit aufgegriffen wurden.

1 Einleitung

Motivation für die Verfassung dieser Bachelorarbeit ist die Initiative eines Nachbarschaftsnetzwerkes im Äußeren Hernals. Ziel dieser Initiative ist die Umgestaltung der kaum befahrenen Frauenfelderstraße hinsichtlich anderer Nutzungsmöglichkeiten der derzeit zur Verfügung stehenden Abstellplätze für Kraftfahrzeuge.

Diese Arbeit befasst sich mit der Straßenraumanalyse der Frauenfelderstraße und ihrer unmittelbaren Umgebung, um die Durchführbarkeit dieses Anliegens zu prüfen. Dafür wurden sowohl der Fließverkehr, als auch der ruhende Verkehr analysiert und ausgewertet. Die auf dieser Arbeit aufbauende Umplanung ist in einer weiterführenden Bachelorarbeit von Hr. Paul Schmidberger zu finden.

2 Allgemeines

2.1 Erhebungszeit und Wetter

Die Parkraumerhebung erfolgte am Mittwoch, dem 20.5.2015 in einem Zeitraum von 14:30 bis 15:30 Uhr, von 16:00 - 18:00 Uhr erfolgten die Knotenstromzählung, Querschnittszählung und die Erhebung der Personenbilanz. Das Wetter war zunächst bedeckt und ab ca. 17:00 Uhr begann es zu regnen. Die Lufttemperatur betrug rund 18°C.

2.1.1 IST-Zustand: Gebäudenutzung und öffentlicher Verkehr

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Frauenfelderstraße und den Dr.-Josef-Resch-Platz, wobei das Hauptaugenmerk der Analyse auf der Frauenfelderstraße liegt. Sie ist umgeben von Wohngebäuden mit Vorgärten und besitzt einen überwiegenden Anteil an ruhenden Verkehr, wie die nachfolgende Analyse bestätigt. Abbildung 1 zeigt die öffentlichen Verkehrsmittel und Einrichtungen in unmittelbarer Umgebung der Frauenfelderstraße.

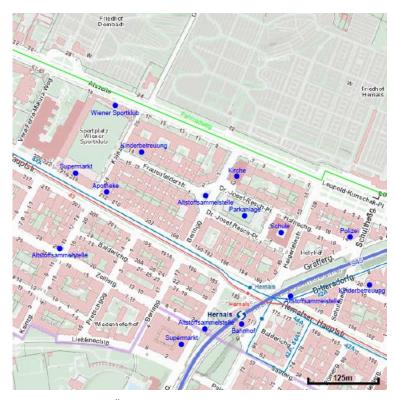


Abb. 1: Übersicht öffentliche Einrichtungen

In der Frauenfelderstraße selbst befinden sich zwei Kinderbetreuungsstätten und eine Altstoffsammelstelle für Kunststoff, Biomüll, Altmetall und Altglas. In etwa 90m Entfernung verläuft die Hernalser Hauptstraße parallel zu Frauenfelderstraße. Entlang dieser Straße verkehren die Straßenbahnen der Linie 43 und 44. Die nächstgelegene Haltestelle trägt den Namen Hernals und liegt unmittelbar neben dem gleichnamigen Bahnhof in etwa 270m Entfernung. Nördlich der Frauenfelderstraße, ca. 100m entfernt, verläuft die Alszeile ebenfalls parallel zur Frauenfelderstraße und weist einen baulichen Fahrradweg auf. Dieser erstreckt sich von der Wattgasse bis zur Alsgasse. Der nächstgelegene Supermarkt liegt etwa 150m entfernt und in etwa 90m Entfernung ist eine Apotheke situiert. Rund um den Dr. Josef Resch Platz sind eine katholische Kirche, eine Schule und eine Parkanlage mit Spielplatz vorzufinden. Dieser liegt nur etwa 40m entfernt. Auch eine Polizeiwache ist in ungefähr 280m Entfernung vorzufinden. Westlich der Frauenfelderstraße befindet sich auch noch ein Sportplatz des Wiener Sportklubs.

In der folgenden Abbildung sind die typischen Gehlinien der Fußgänger, die bei der durchzuführenden Umplanung berücksichtigt werden, dargestellt. Zu sehen sind die Wege von der Frauenfelderstraße zur VS Kunterbunt, zum Wiener Sportklub, zur Hernalser Hauptstraße, zur Alszeile und zur Sühnekirche. Der Weg zum Dr.-Josef-Resch-Platz wurde nicht zusätzlich eingezeichnet, da er am selben Weg liegt wie von der Frauenfelderstraße zur VS Kunterbunt bzw. zur Sühnekirche.

Diese Gehlinien werden in der späteren Umplanung hauptsächlich in Form von Zebrastreifen, Begegnungszonen aber auch, wenn möglich, mittels Fußgängerzonen berücksichtigt.

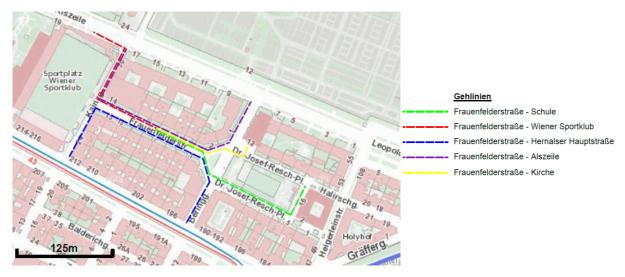


Abb. 2: Übersicht Gehlinien

3 Auswertung der Verkehrserhebung

3.1 Knotenstromzählung

Die Knotenstromzählung beinhaltet sämtliche Verkehrsteilnehmer, die die Kreuzung Frauenfeldstraße-Beringgasse-Josef-Moser-Gasse passiert haben. Das Verkehrsaufkommen wurde im Viertelstunden-Intervall dokumentiert.

In der folgenden Abbildung sind alle Verkehrsteilnehmer aufgelistet, die bei der Knotenstromzählung berücksichtigt wurden.

Fußgänger	
Radfahrer	mit Helm
	ohne Helm
City Bike	mit Helm
	ohne Helm
KFZ	Motorrad
	Moped
	PKW
	PKW mit Anhänger
	Lieferfahrzeuge
	LKW
	Lastzüge
	Busse
	Straßenbahn
	Gesamt:
	Fußgeher:
	KFZ:
	Radfahrer:

Tab. 1: Gliederung der Verkehrsteilnehmer

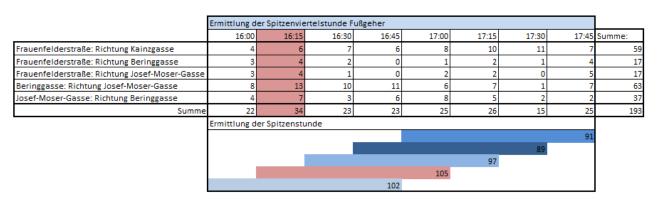
3.1.1 Ermittlung der Spitzen(-viertel)stunde

Für die Ermittlung der Spitzenbelastung im Viertelstunden- und Stunden-Intervall wurden drei repräsentative Gruppen herangezogen, nämlich Fußgeher, Radfahrer und KFZ, und anschließend ausgewertet.

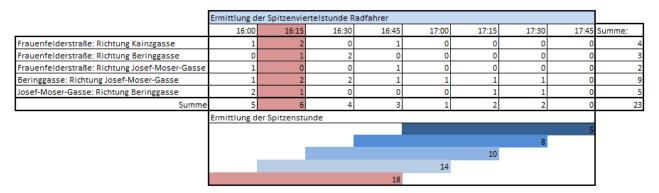
In der Auswertung ist zu sehen, dass bezogen auf das Viertelstunden-Intervall von 16:15 bis 16:30 das meiste Verkehrsaufkommen zu beobachten war. Betrachtet man die Spitzenstunde, wurden von 16:15 bis 17:15 die meisten Verkehrsteilnehmer gezählt.

Bezogen auf den KFZ ist außerdem ersichtlich, dass die meisten Verkehrsteilnehmer die Beringgasse Richtung Josef-Moser-Gasse passierten, um auf die Alszeile zu gelangen. Verglichen dazu passierten nur etwa ein Sechstel die Frauenfelderstraße in Richtung Kainzgasse. Durchschnittlich durchquerten also etwa sechs Autos die Frauenfelderstraße pro Viertelstunde. Daraus lässt sich schließen, dass die Frauenfelderstraße ein geringes Verkehrsaufkommen aufweist.

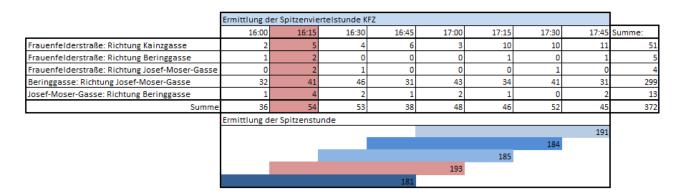
Alles in allem ist der motorisierte Individualverkehr aber dennoch am häufigsten in dieser Kreuzung vertreten. Insgesamt passierten 372 Kraftfahrzeuge die Kreuzung innerhalb von zwei Stunden. An zweiter Stelle stehen die Fußgeher mit 193 Personen. Die Fahrradfahrer sind weit abgeschlagen mit nur 23 Radfahrer innerhalb des betrachteten Zeitraums. Es sollte also Ziel der Umplanung sein, vor allem den Radverkehr zu fördern, denn dieser beträgt nur 6,20% des motorisierten Individualverkehrs.



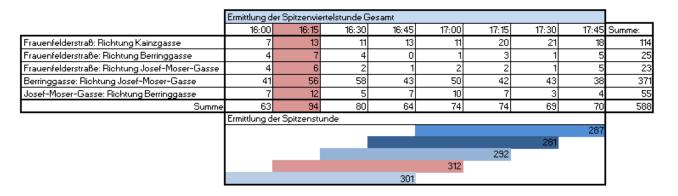
Tab. 2: Knotenstromzählung - Spitzen(viertel)stunde Fußgeher



Tab. 3: Knotenstromzählung – Spitzen(viertel)stunde Radfahrer



Tab. 4: Knotenstromzählung – Spitzen(viertel)stunde KFZ



Tab. 5: Knotenstromzählung - Spitzen(viertel)stunde Gesamt

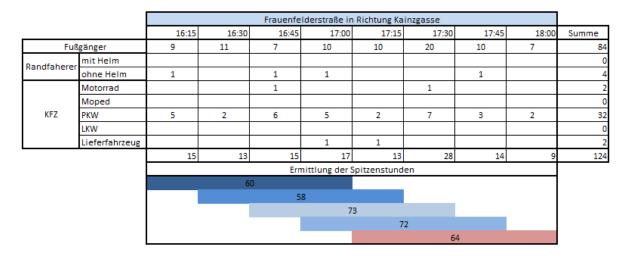
3.2 Querschnittszählung

Es wurden insgesamt zwei Querschnittszählungen durchgeführt, wobei die erste mittig der Frauenfelderstraße erfolgte und die zweite ca. 60m entfernt vom Knotenpunkt Beringgasse/Frauenfelderstraße. Hier wurde die Straße nur in einer Richtung befahren. Sämtliche Verkehrsteilnehmer, die den Querschnitt passierten, wurden tabellarisch in einem ViertelstundenIntervall aufgegliedert. Die Zählung wurde in einem Zeitraum von 16:00-18:00 durchgeführt.

Es lässt sich ableiten, dass die Hauptgruppe, die die Frauenfelderstraße passierten, Fußgänger waren. Die Kraftfahrzeuge fuhren hauptsächlich in Richtung Kainzgasse, wobei ein Anteil davon auch einparkte. Dies ist in der nachfolgenden Parkraumerhebung ersichtlich. In Richtung Beringgasse fuhren im Beobachtungszeitraum lediglich sechs Kraftfahrzeuge. Radfahrer waren hingegen kaum vertreten.

Daraus leitet sich dieselbe Schlussfolgerung her, wie bereits bei der Knotenstromzählung. Der Anteil der Radfahrer ist kaum nennenswert und das obwohl in der Alszeile ein baulicher Fahr-

radweg vorhanden ist. Die Radfahrer müssen dem motorisierten Individualverkehr deutlich bevorzugt werden, um deren Anteil zu erhöhen.



Tab. 6: Querschnittszählung Frauenfelderstraße in Richtung Kainzgasse

				Frauenfel	derstraße in	Richtung Ber	inggasse			
		16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	Summe
Fuß	gänger	14	15	8	3	12	4	2	11	6
Randfaherer	mit Helm									
Kanulanerer	ohne Helm					1	1	1		;
	Motorrad							1		
	Moped									(
KFZ	PKW			1	1		1			;
	LKW									(
	Lieferfahrzeug			1		1				
		14	15	10	4	14	6	4	11	7
				Erm	nittlung der S	pitzenstund	en			
			43	3						
				43	3					
					34	4				
						2	8			
							3	5		

Tab. 7: Querschnittszählung Frauenfelderstraße in Richtung Beringgasse

Die Beringgasse wurde im Gegensatz zur Frauenfelderstraße größtenteils von Kraftfahrzeugen durchfahren. Ob diese anschließend in die Frauenfelderstraße bzw. den Dr.-Josef-Resch-Platz abbiegen oder weiter auf die Beringgasse fahren, wurde in dieser Zählung nicht dokumentiert. Auch hier kristallisiert sich wieder nur ein sehr minimaler Anteil an Radfahrern am Gesamtverkehr heraus. Grundsätzlich ist das Verkehrsvorkommen an diesem Querschnitt um einiges größer als der gewählte Querschnitt in der Frauenfelderstraße.

			Berings	gasse in Rich	tung Frauen	feldstraße/D	rJosef-Resc	h-Platz		
		16:15	16:30	16:45	17:00	17:15	17:30	17:45	18:00	Summe
Fuß	gänger	14	11	32	16	27	15	22	23	160
Randfahere	mit Helm		1	1	1	1				4
Kandianerei	ohne Helm	1		1			1	2		
	Motorrad				1		1			:
	Moped	1	1		1		1	2	1	7
KFZ	PKW	34	38	41	10	30	36	48	48	285
	LKW			1						:
	Lieferfahrzeug	2	1	8	1	7	3	5	2	29
		52	52	84	30	65	57	79	74	49
				Ern	nittlung der S	Spitzenstund	en			
			21	.8						
				23	31					
					23	36				
						23	1			
							27	75		

Tab. 8: Querschnittszählung Beringgasse in Richtung Frauenfelderstraße/Dr.-Josef-Resch-Platz

3.2.1 Personenbilanz

Die Personenbilanz wurde zeitgleich mit der Querschnittszählung erhoben, also von 16:00-18:00, auch mittig der Frauenfelderstraße. Sämtliche Verkehrsteilnehmer, die den Querschnitt passierten, wurden tabellarisch in einem Viertelstunden-Intervall aufgegliedert.

Aus der Personenbilanz geht hervor, dass der durchschnittliche Besetzungsgrad der Autos, die die Frauenfelderstraße passierten, bei 1,49 Personen pro Fahrzeug liegt.

Aus der Personenbilanz geht hervor, dass der durchschnittliche Besetzungsgrad der Autos, die die Beringgasse passierten, bei 1,23 Personen pro Fahrzeug liegt.

								Fr	auenfe	elderst	raße ir	n Richt	ung Ka	inzgass	se							
			16	:00-16:	15			16	:15-16:	30		16:30-16:45						16	:45-17:	00		Summe
		1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	Julline
Ful	ßgänger	9					11					7					10					37
Radfahrer	mit Helm																					-
Nauramer	ohne Helm		1									1					1					4
	Motorrad												1									2
	Moped																					
KFZ	PKW	3	2					2				2	3	1			3	1		1		27
	LKW																					-
	Lieferfahrzeug																1					1
			17	:00-17:	15			17	:15-17:	30		17:30-17:45					17:45-18:00					Summe
		1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	Summe
Ful	ßgänger	10					10					10					7					37
Radfahrer	mit Helm																					-
Nauramer	ohne Helm											1										1
	Motorrad						1															1
	Moped																					-
KFZ	PKW	1	1				4	3				2			1		1	1				22
	LKW																					-
	Lieferfahrzeug	1																				1
	Fußgeher	19	0	0	0	0	21	0	0	0	0	17	0	0	0	0	17	0	0	0	0	74
	KFZ	5	3	0	0	0	5	5	0	0	0	4	4	1	1	0	5	2	0	1	0	36
	Radfahrer	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4
																				Ges	amt	114

 Tab. 9: Personenbilanz Frauenfelderstraße in Richtung Kainzgasse

								Fr	auenfe	ldersti	raße in	Richtu	ıng Bei	ringgas	se							
			16	:00-16:	15			16	:15-16	30			16	:30-16	:45			16	:45-17:	:00		Summe
		1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	Jullille
Fuí	Sgänger	14					15					8					3					40
Radfahrer	mit Helm																					-
Radiamei	ohne Helm																					-
	Motorrad																					-
	Moped																					-
KFZ	PKW											1					1					2
	LKW																					-
	Lieferfahrzeug												1									2
			17:	:00-17:	15			17	:15-17	30		17:30-17:45					17:45-18:00					Summe
		1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	Summe
Fuí	Sgänger	12					4					2					11					29
Radfahrer	mit Helm																					-
Radialilei	ohne Helm	1					1					1										3
	Motorrad											1										1
	Moped																					-
KFZ	PKW						1															1
	LKW																					-
	Lieferfahrzeug	1																				1
	Fußgeher	26	0	0	0	0	19	0	0	0	0	10	0	0	0	0	14	0	0	0	0	69
	KFZ	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	6
	Radfahrer	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
		-																		Ges	amt	78

 Tab. 10: Personenbilanz Frauenfelderstraße in Richtung Beringgasse

	l l					Bei	inggas	sse in	Richtu	ing Fra	uenfe	ldersti	raße/E	rJos	ef-Re	sch-F	latz					ĺ
			16:	00-16	:15				15-16:			16:30-16:45					16:45-17:00					e
		1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	Summe
Fuf	Bgänger	14					11					32					16					73
Radfahrer	mit Helm						1					1					1					63
naularilei	ohne Helm	1										1										2
	Motorrad																1					
	Moped	1						1									1					4
KFZ	PKW	29	4	1			35	3				30	9	1	1		4	6				152
	LKW											1										1
	Lieferfahrzeug	2					1					4	4				1					16
		17:00-17:15					17:15-17:30					17:30-17:45					17:45-18:00					Summe
		1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	1	2	3	4	>5	Junine
Fuf	Bgänger	27					15					22					23					87
Radfahrer	mit Helm	1																				
naularilei	ohne Helm						1					2										(3)
	Motorrad						1															
	Moped						1					1	1				1					65
KFZ	PKW	20	9	1			31	5				36	12				39	9				199
	LKW																					-
	Lieferfahrzeug	4	2	1			3					2	3				1	1				25
	Fußgeher	41	0			0	26	0	0	0	0	54	0		0	0	39	0	0	0	0	160
	KFZ	56	15	3	0	0	72	9	0	0	0	74	29	1	1	0	48	16	0	0	0	324
	Radfahrer	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	93
																				Ges	amt	493

Tab. 11: Personenbilanz Beringgasse in Richtung Frauenfelderstraße/Dr.-Josef-Resch-Platz

3.3 Parkraumerhebung

Die Parkraumerhebung erfolgte in der Beringgasse zwischen Hernalser Hauptstraße und der Alszeile auf beiden Straßenseiten, am Dr.-Josef-Resch-Platz auf beiden Straßenseiten, in der Josef-Moser-Gasse auf beiden Straßenseiten, in der Alszeile von Ecke Alszeile/Heigerleinstraße bis Ecke Alszeile/Kainzgasse auf beiden bzw. auf einer Straßenseite, in der Frauenfelderstraße auf beiden Straßenseiten und in der Kainzgasse zwischen der Hernalser Hauptstraße und der Alszeile nur auf der östlichen Straßenseite, da auf der anderen Seite keine Parkplätze zur Verfügung stehen. Außerdem gehört noch der Abschnitt der Hernalser Hauptstraße zwischen den Ecken Hernalser Hauptstraße/Gräffergasse und Hernalser Hauptstraße/Kainzgasse auf einer Straßenseite, sowie die Heigerleinstraße zwischen den Eckpunkten Heigerleinstraße/Gräffergasse und Heigerleinstraße/Alszeile auf einer Straßenseite dazu.

Ziel der Parkraumerhebung ist, die Auslastung der Stellplätze und die Anzahl an Parkplatzwechsel zu bestimmen.

Die Durchführung erfolgte im Halbstundenintervall von 14:30-15:30.

Aus den nachfolgenden Tabellen sowie aus dem beiliegenden Plan "Parkplatzübersicht" im Anhang ist ersichtlich, dass es relativ wenig Stellplatzwechsel gibt und relativ viele leerstehende Parkplätze vorhanden sind.

Die Ergebnisse der Parkraumerhebung sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Parkplätze gesamt	431
Freie Parkplätze durchschnitt	156
Anzahl Wechsel	95
Durchschnittliche freie Zeit	36,27%
Auslastung gesamt	63,73%

	Anzahl Parkplätze	Anzahl Wechsel	Auslastung
Zone 1	56	8	69,01%
Zone 2	85	11	51,37%
Zone 3	79	15	85,65%
Zone 4	22	4	40,91%
Zone 5	45	11	76,30%
Zone 6	26	15	39,74%
Zone 7	25	7	60,00%
Zone 8	43	9	62,02%
Zone 9	23	10	66,67%
Zone 10	27	5	53,09%

Tab. 12: Parkraumerhebung Ergebnisse

Der radikalste Ansatz für die Umplanung wäre alle Parkplätze der Frauenfelderstraße, sprich Zone 3, zu entfernen. Diese Straße besitzt mit 85,65% die höchste Auslastung des Untersuchungsgebiets. Nur fünf der 79 bereitgestellten Stellplätze waren während des gesamten Untersuchungszeitraums nicht belegt.

Insgesamt wurden aber durchschnittlich 156 Parkplätze im gesamten Beobachtungszeitraum nicht genutzt. Daraus lässt sich schließen, dass auch ohne die Parkmöglichkeiten in Zone 3 noch immer ausreichend Stellplätze für die Anwohner zur Verfügung stehen würden. Es müssten lediglich kurze Wege von maximal bis zu 400m in Kauf genommen werden, was einer Gehzeit von rund 5min. entspricht.

Durch eine solche Umplanung wäre es auch möglich die Stellplätze in anderen Zonen effektiver zu nutzen, die teilweise eine Auslastung von nur 40%-60% aufweisen.

4 Mängelanalyse und Umplanungsschritte

4.1 Mängelanalyse

Grundsätzlich werden, wie im Punkt Parkraumerhebung schon erwähnt, die vorhandenen Parkplatzkapazitäten nicht optimal ausgenützt. Auch wenn man in der Frauenfelderstraße alle Stellplätze entfernen würde, wären noch immer ausreichend freie Parkplätze vorhanden, die eine akzeptable Entfernung zu den Wohngebäuden aufweisen würden. Die durch die wegfallenden Parkplätze gewonnene Fläche könnte man anderweitig, wie etwa zur Schaffung von Grünzonen, nutzen, welche das Ortsbild maßgeblich verbessern würden.

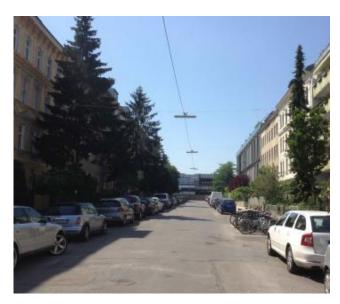


Abb. 3: Frauenfelderstraße, Blickrichtung Kainzgasse

Ein weiterer wichtiger Punkt, der für die Entfernung der Parkplätze in der Frauenfelderstraße spricht, ist das Konzept der Äquidistanz. Dieses besagt, dass der Fußweg zum geparkten Auto an sämtlichen Ziel- und Quellpunkten grundsätzlich zumindest gleich lang sein soll wie der Fußweg zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, um somit eine Chancengleichheit zwischen öffentlichen Verkehr und motorisierten Individualverkehr herzustellen. Dies ist hier keinesfalls gegeben, da die Anwohner direkt vor ihrer Haustür Parkplätze vorfinden, die nächste Haltestelle aber 270m entfernt liegt. Auch wenn diese Parkplätze wegfallen, wäre der Abstand zu ihnen zum größten Teil noch immer kleiner als bis zur nächsten Haltestelle der Straßenbahn.

Im Bereich des Dr.-Josef-Resch-Platzes ist die Straßenverzweigung der Frauenfelderstraße und deren Verkehrsinsel ein überflüssiges gestalterisches Element. Diese Straßenverzweigung wird kaum verwendet und nimmt unnötig viel Platz ein. Durch die Entfernung dieser Verkehrsinsel könnte Raum für eine alternative Nutzung gewonnen werden.

In der Beringgasse ist besonders auffallend, dass Passanten gerne die Straße überqueren, jedoch der dazu nötige Schutzübergang fehlt, um ein sicheres und gefahrloses Überqueren zu gewährleisten. Dieser sollte unbedingt ergänzt werden.

Die Frauenfelderstraße liegt in der Nähe eines Radweges, der sich in der Alszeile befindet. Trotzdem ist aufgefallen, dass Radfahrer der kleinste Anteil an Verkehrsteilnehmern sind, die die Frauenfelderstraße passieren. Der Platz für Radfahrer ist hier durch die beidseitig parkenden Autos sowie den schmalen Gehwegen, die nicht für Fahrräder ausgelegt sind, beschränkt. Zugunsten der Parkplätze sollte der Radverkehr gefördert werden und auch mit genügend Abstellplätzen an Standorten nahe der Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln und in der Nähe von öffentlichen Einrichtungen und Supermärkten, die zurzeit kaum oder nicht existent sind, ausgestattet werden.



Abb. 4: Frauenfelderstraße, Blickrichtung Parkanlage

4.2 Umplanungsschritte

Wie schon erwähnt besteht ein Überangebot an Parkräumen, deshalb wurde von einer Bürgerinitiative gefordert, die Frauenfelderstraße so umzugestalten, dass keine öffentlichen Parkplätze vorhanden sind. Für diese Umplanung stehen zwei verschiedene Varianten zur Auswahl.

Die erste wäre die Ausführung einer Begegnungszone. Die Begegnungszone würde sich über die gesamte Frauenfelderstraße ziehen und ohne Niveausprünge realisiert werden. Weiters können Halte- und Ladezonen eingeplant werden um Anrainern ein ungestörtes Ein- und Ausladen zu gewährleisten. Die eigentliche Fahrspur für PKWs würde durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet und ebenso die Lade- und Haltebuchten. Zusätzlich lassen sich auch einige Bäume einplanen, einerseits um Schattenplätze zu schaffen und andererseits um zu verhindern, dass zu viele PKWs die vorhandenen Plätze als Kurzparkzone benützen.

Ein radikalerer Ansatz wäre es, die Frauenfelderstraße in eine Fußgängerzone umzuwandeln. Kraftfahrzeugen würde lediglich die Einfahrt zu den Tiefgaragen gestattet werden. Damit würde eine Fußgängerzone von etwa 80m Länge entstehen.

Die detaillierte Umplanung, sowie die dazugehörigen theoretischen Grundlagen sind in einer fortführenden Bachelorarbeit, geschrieben von Paul Schmidberger, zu finden.

Literaturverzeichnis

- [1] Knoflacher H., Emberger G., Macoun T., Pfaffenbichler P., Schopf J.M., Zukal H.: Studienblätter zur Vorlesung Verkehrsplanung (LVA-NR. 231.029). K.2 S.14, 2015
- [2] Täubl G., Schmidberger P., Schuster T., Höfler J.: *Verkehrsplanung (231.029)-Sommersemester 2015-Straßenraumanalyse*. 2015.
- [3] Merkblatt "Chancengleichheit der Verkehrsträger" (April 2005). URL: www.oevg.at/fileadmin/user_upload/Editor/Dokumente/Arbeitskreise/ak_vt/merkblatt_chancen gleichheit_der_verkehrstraeger.pdf

Anhang

Z O N E

> Z O N E

Plätze	14:30	15:00	15:30
1	871	871	871
2	313	313	Frei
3	694	694	694
4	745	745	745
5	3SK	3SK	3SK
6	Frei	YKC	YKC
7	233	233	233
8	870	870	870
9	265	265	265
10	796	796	796
11	APP	APP	APP
12	511	511	511
13	848	Frei	Frei
14	315	315	315
15	786	786	786
16	353	353	353
17	681	681	681
18	Frei	Frei	Frei
19	507	Frei	Frei
20	Frei	Frei	Frei
21	Frei	Frei	Frei
22	Frei	Frei	Frei
23	Frei	Frei	Frei
24	Frei	Frei	Frei
25	Frei	Frei	Frei
26	Frei	Frei	Frei
27	Frei	Frei	777
28	Frei	975	975
29	737	737	737
30	Frei	Frei	Frei
31	Frei	Frei	Frei
32	Frei	Frei	Frei
33	Frei	Frei	Frei
34	Frei	Frei	Frei
35	933	Frei	Frei
36	Frei	Frei	263
37	887	887	887
38	235	235	235
39	581	581	581
40	986	986	986

15:00	15:30
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
gleich	gleich
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	Wechsel
Wechsel	gleich
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich

freie Zeit
0,00%
33,33%
0,00%
0,00%
0,00%
33,33%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
66,67%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
100,00%
66,67%
100,00%
100,00%
100,00%
100.00%
100,00%
100,00%
100,00%
66,67%
33,33%
0,00%
100,00%
100,00%
100,00%
100,00%
100,00%
66,67%
66,67%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%

Tab. 13: Parkraumerhebung Zone 1, Zone 2

Z	
O N E	
2	

Plätze	14:30	15:00	15:30
41	372	372	372
42	Frei	Frei	712
43 44	Frei	Frei	Frei
	887	887	887
45	948	948	948
46	854	854	854
47	724	724	724
48	311	311	311
49	481	481	481
50	MD1	MD1	MD1
51	579	579	579
52	585	585	585
53	828	828	828
54	Frei	Frei	184
55	Frei	Frei	Frei
56	Frei	Frei	Frei
57	562	562	562
58	Frei	Frei	Frei
59	525	525	525
60	700	700	700
61	104	104	104
62	979	979	979
63	Frei	Frei	Frei
64	715	715	715
65	304	304	304
66	596	596	596
67	Frei	Frei	Frei
68	Frei	Frei	Frei
69	Frei	Frei	Frei
70	365	365	365
71	Frei	Frei	Frei
72	Frei	Frei	Frei
73	Frei	Frei	Frei
74	Frei	Frei	486
75	Frei	Frei	Frei
76	875	875	875
77	812	812	812
78	413	Frei	Frei
79	Frei	Frei	Frei
80	716	716	716
81	602	602	602
82	718	718	718
83	Frei	Frei	Frei

15:00	15:30
	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
gleich	gleich
gleich	gleich
Wechsel	
gleich	gleich

freie Zeit
0,00%
66,67%
100,00%
0,00%
0,00%
0.00%
0.00%
0,00%
0.00%
0.00%
0.00%
-,
-,
0,0070
66,67%
100,00%
100,00%
0,00%
100,00%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
100,00%
0,00%
0,00%
0,00%
100,00%
100,00%
100,00%
0,00%
100,00%
100,00%
100,00%
66,67%
100,00%
0,00%
0,00%
66,67%
100,00%
0,00%
0,00%
0,00%
100,00%
200,0070

Tab. 14: Parkraumerhebung Zone 2

Z o n e 2	
Z o n e	

Plätze	14:30	15:00	15:30
84	Frei	Frei	Frei
85	Frei	Frei	Frei
86	Frei	Frei	Frei
87	419	419	419
88	Frei	Frei	Frei
89	280	280	280
90	957	971	971
91	Frei	Frei	Frei
92	Frei	Frei	Frei
93	Frei	Frei	Frei
94	MR	MR	MR
95	723	723	723
96	Frei	Frei	Frei
97	Frei	Frei	Frei
98	Frei	Frei	Frei
99	514	514	514
100	874	874	874
101	Frei	Frei	333
102	Frei	Frei	Frei
103	Frei	Frei	Frei
104	Frei	Frei	Frei
105	Frei	703	703
106	753	753	753
107	Frei	SCH	SCH
108	Frei	Frei	Frei
109	Frei	Frei	Frei
110	Frei	Frei	Frei
111	104	104	104
112	340	340	512
113	Frei	Frei	Frei
114	364	364	364
115	Frei	Frei	Frei
116	269	269	269
117	Frei	Frei	Frei
118	193	193	193
119	932	932	932
120	Frei	Frei	Frei
121	502	502	502
122	940	940	Frei
123	226	226	226
124	Frei	Frei	Frei
125	697	697	697
126	Frei	Frei	Frei

15:00	15:30
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
gleich	gleich
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich

freie Zeit
100,00%
100,00%
100,00%
0,00%
100,00%
0,00%
0,00%
100,00%
100,00%
100,00%
0,00%
0,00%
100,00%
100,00%
100,00%
0,00%
0,00%
66,67%
100,00%
100,00%
100,00%
33,33%
0,00%
33,33%
100,00%
100,00%
100,00%
0,00%
0,00%
100,00%
0,00%
100,00%
0,00%
100,00%
0,00%
0,00%
100,00%
0,00%
33,33%
0,00%
100,00%
0,00%
100,00%

Tab. 15: Parkraumerhebung Zone 1, Zone 2

Z o n e
Z O N E 3

Plätze	14:30	15:00	15:30
127	339	339	339
128	Frei	942	942
129	288	288	288
130	APP	APP	APP
131	501	501	501
132	900	900	900
133	794	794	794
134	880	880	880
135	664	664	664
136	292	292	292
137	243	243	243
138	8IW	8IW	8IW
139	Frei	Frei	Frei
140	472	472	472
141	462	462	462
142	SEP	SEP	SEP
143	860	860	664
144	190	190	190
145	122	122	122
146	943	943	943
147	759	759	759
148	863	863	863
149	830	830	830
150	Frei	Frei	Frei
151	194	194	194
152	919	919	919
153	547	547	547
154	928	928	Frei
155	393	393	393
156	963	963	963
157	498	498	498
158	936	936	936
159	441	441	441
160	944	Frei	449
161	725	725	725
162	210	210	210
163	637	637	637
164	235	235	235
165	786	786	786
166	710	710	710
167	163	163	163
168	92W	92W	92W
169	8PX	8PX	8PX

15:00	15:30
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
Wechsel	Wechsel
gleich	gleich

Freie Zeit 0,00% 33,33% 0,00%	
33,33% 0,00%	freie Zeit
0,00% 0,00%	0,00%
0,00% 0,00%	33,33%
0,00% 0,00%	0,00%
0,00% 0,00%	0,00%
0,00% 0,00%	0,00%
0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 0,00%	0,00%
0,00% 0,00%	0,00%
0,00% 0,00%	0,00%
0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 0,00%	0,00%
0,00% 100,00% 0,00%	0,00%
100,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 0,00%	0,00%
0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	0,00%
0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	100,00%
0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	0,00%
0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	0,00%
0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	0,00%
0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	0,00%
0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	0,00%
0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	0,00%
0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	0,00%
0,00% 100,00% 0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	0,00%
100,00% 0,00% 0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	
0,00% 0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	-,,,,,,
0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	
0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	
33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	-,,
0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	
0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	33,3370
0,00% 0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	
0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	
0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	
33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	
0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	-,
0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	33,3370
0,00% 0,00% 0,00% 0,00%	
0,00% 0,00% 0,00%	
0,00%	
0,00%	-,
-,-3,0	
0,00%	
0,00%	

Tab. 16: Parkraumerhebung Zone 1, Zone 3

Z O N E
Z O N E

Plätze	14:30	15:00	15:30
170	7CZ	7CZ	7CZ
171	70K	70K	70K
172	8SK	8SK	8SK
173	140	140	Frei
174	264	264	264
175	594	594	594
176	833	833	833
177	219	219	219
178	75B	75B	75B
179	1VD	1VD	1VD
180	8UZ	8UZ	8UZ
181	9AJ	9AJ	9AJ
182	Frei	Frei	Frei
183	989	989	989
184	354	354	354
185	594	594	594
186	Frei	288	Frei
187	Frei	Frei	Frei
188	898	898	Frei
189	655	655	655
190	668	668	668
191	Frei	Frei	Frei
192	Frei	Frei	Frei
193	518	518	335
194	213	213	213
195	299	299	299
196	Frei	Frei	Frei
197	526	526	526
198	APP	APP	APP
199	Frei	Frei	Frei
200	Frei	Frei	Frei
201	Frei	Frei	Frei
202	Frei	Frei	Frei
203	Frei	Frei	Frei
204	Frei	Frei	Frei
205	Frei	Frei	Frei
206	Frei	Frei	Frei

15:00	15:30
gleich	gleich
gleich	gleich
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
Wechsel	Wechsel
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich

freie Zeit
0,00%
0,00%
0,00%
33,33%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
100,00%
0,00%
0,00%
0,00%
66,67%
100,00%
33,33%
0,00%
0,00%
100,00%
100,00%
0,00%
0,00%
0,00%
100,00%
0,00%
0,00%
100,00%
100,00%
100,00%
100,00%
100,00%
100,00%
100,00%
100,00%

Tab. 17: Parkraumerhebung Zone 3, Zone 4

Z O N
E 3

Plätze	14:30	15:00	15:30
207	Frei	808	808
208	Frei	Frei	Frei
209	317	317	317
210	548	548	Frei
211	829	829	829
212	375	375	375
213	729	Frei	Frei
214	854	854	854
215	Frei	342	342
216	Frei	Frei	Frei
217	2NI	2NI	2NI
218	850	850	850
219	537	537	537
220	292	292	292
221	Frei	968	968
222	255	255	255
223	513	Frei	Frei
224	LS1	LS1	LS1
225	LS1	LS1	LS1
226	101	101	101
227	52B	52B	52B
228	156	156	156
229	2VE	2VE	2VE
230	239	239	239
231	571	571	571
232	175	175	175
233	Frei	Frei	Frei
234	910	907	907
235	122	122	122
236	535	535	535
237	139	139	139
238	227	227	227
239	Frei	196	196
240	Frei	Frei	848
241	917	Frei	Frei
242	Frei	Frei	Frei

15:00	15:30
Wechsel	gleich
gleich	gleich
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	Wechsel
Wechsel	gleich
gleich	gleich

freie Zeit
33,33%
100,00%
0,00%
33,33%
0,00%
0,00%
66,67%
0,00%
33,33%
100,00%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
33,33%
0,00%
66,67%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
100,00%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
33,33%
66,67%
66,67%
100,00%

Tab. 18: Parkraumerhebung Zone 3

z o
N E 5

Plätze	14:30	15:00	15:30
243	SEP	SEP	SEP
244	111	111	111
245	227	227	227
246	190	190	Frei
247	518	518	518
248	375	375	375
249	997	997	997
250	Frei	Frei	Frei
251	201	286	201
252	139	139	139
253	265	265	265
254	811	Frei	811
255	Frei	242	478
256	YZN	YZN	YZN
257	COZ	COZ	frei
258	872	872	872
259	287	287	287
260	531	531	531
261	Frei	458	Frei
262	Frei	Frei	Frei
263	Frei	Frei	Frei
264	976	976	976
265	Frei	Frei	Frei
266	Frei	Frei	Frei
267	467	467	467
268	893	893	893
269	720	720	720
270	KLI	KLI	KLI
271	571	571	571
272	280	280	280
273	Frei	Frei	Frei
274	Frei	Frei	Frei
275	Frei	Frei	931
276	931	931	931
277	588	588	588
278	971	971	971
279	713	713	713
280	Frei	Frei	Frei
281	560	560	560
282	290	290	290
283	767	767	767
284	573	573	573
285	632	632	632
286	5PN	5PN	5PN
	-	-	-

2BJ

2BJ

15:00	15:30
gleich	gleich
gleich	gleich
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
Wechsel	Wechsel
gleich	gleich
gleich	gleich
Wechsel	Wechsel
Wechsel	Wechsel
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
gleich	gleich
gleich	gleich
Wechsel	Wechsel
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich

freie	Zeit
0,	.00%
0,	.00%
0,	.00%
33,	.33%
0,	.00%
0,	.00%
0,	.00%
100,	.00%
0.	.00%
0,	.00%
0.	.00%
33,	.33%
22,	33%
33, 0	.00%
33.	220/
	200/
0,	.00%
0,	.00%
0,	.00%
66,	67%
100,	.00%
100,	.00%
0,	.00%
100,	.00%
100,	.00%
0,	.00%
0,	.00%
0,	.00%
0,	.00%
0,	.00%
0,	.00%
100,	.00%
100,	.00%
66,	67%
0,	.00%
0.	.00%
0.	.00%
0.	.00%
100	.00%
0.	.00%
0,	.00%
0,	.00%
0,	.00%
0,	
-	0070
0,	.00%
0,	,00%

Tab. 19: Parkraumerhebung Zone 5

2BJ

	Z
ı	O N E
	6

Plätze	14:30	15:00	15:30
288	6AH	6AH	6AH
289	256	256	frei
290	Frei	Frei	TK4
291	Frei	Frei	Frei
292	Frei	Frei	24D
293	Frei	Frei	Frei
294	Frei	489	489
295	Frei	Frei	Frei
296	603	Frei	489
297	Frei	Frei	Frei
298	Frei	Frei	Frei
299	7CH	7CH	7CH
300	2CB	2CB	2CB
301	Frei	876	949
302	Frei	Frei	Frei
303	Frei	Frei	Frei
304	Frei	1BD	1BD
305	Frei	Frei	Frei
306	Frei	Frei	276
307	Frei	Frei	Frei
308	Frei	7PG	7PG
309	Frei	660	Frei
310	Frei	179	179
311	660	Frei	Frei
312	Frei	Frei	Frei
313	949	949	949

15:00	15:30
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	Wechsel
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	gleich
Wechsel	Wechsel
gleich	gleich
Wechsel	Wechsel
gleich	gleich
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
Wechsel	gleich
Wechsel	Wechsel
Wechsel	gleich
Wechsel	gleich
gleich	gleich
gleich	gleich

fraia Zait
freie Zeit
0,00%
33,33%
66,67%
100,00%
66,67%
100,00%
33,33%
100,00%
33,33%
100,00%
100,00%
0,00%
0,00%
33,33%
100,00%
100,00%
33,33%
100,00%
66,67%
100,00%
33,33%
66,67%
33,33%
66,67%
100,00%
0,00%

Tab. 20: Parkraumerhebung Zone 6

Z O N E

Plätze	14:30	15:00	15:30
314	Frei	Frei	Frei
315	Frei	Frei	Frei
316	Frei	Frei	Frei
317	Frei	Frei	Frei
318	406	Frei	Frei
319	Frei	Frei	Frei
320	Frei	Frei	Frei
321	Frei	Frei	644
322	Frei	Frei	125
323	288	288	288
324	953	953	Frei
325	7TS	7TS	7TS
326	3BF	3BF	3BF
327	524	Frei	Frei
328	Frei	996	996
329	212	212	212
330	824	824	824
331	111	111	111
332	641	641	641
333	684	684	684
334	Frei	Frei	732
335	347	347	347
336	5BL	5BL	5BL
337	94T	94T	94T
338	GMB	GMB	GMB

15:00	15:30
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	gleich
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	Wechsel
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
gleich	gleich
Wechsel	gleich
Wechsel	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich

freie Zeit
100,00%
100,00%
100,00%
100,00%
66,67%
100,00%
100,00%
66,67%
66,67%
0,00%
33,33%
0,00%
0,00%
66,67%
33,33%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%
66,67%
0,00%
0,00%
0,00%
0,00%

Tab. 21: Parkraumerhebung Zone 7

_
Z
_
_
0
N
1.4
N
_
Е
Е
E
E
E
E
E
E 8
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E
E

DI "t	14:30	45.00	45.20
Plätze		15:00	15:30
339	585 Engl	585	585
340	Frei	Frei	Frei
341	618	Frei	Frei
342	950	950	950
343	Frei	Frei	Frei
344	664	664	664
345	690	Frei	222
346	Frei	Frei	Frei
347	Frei	Frei	Frei
348	502	502	502
349	760	760	760
350	917	Frei	Frei
351	Frei	229	229
352	710	710	710
353	Frei	Frei	Frei
354	491	491	491
355	278	278	278
356	466	466	466
357	814	814	814
358	278	278	278
359	348	348	348
360	892	Frei	Frei
361	702	266	266
362	501	501	257
363	Frei	Frei	Frei
364	Frei	Frei	Frei
365	919	919	919
366	Frei	Frei	Frei
367	353	353	353
368	Frei	Frei	Frei
369	Frei	Frei	Frei
370	756	756	756
371	940	940	940
372	587	587	587
373	109	109	109
374	142	142	142
375	Frei	Frei	Frei
376	985	985	985
377	Frei	Frei	690
378	912	912	912
379	631	631	631
380	Frei	Frei	Frei
381	Frei	Frei	Frei

15:00	15:30	
gleich	gleich	
gleich	gleich	
Wechsel	gleich	
gleich	gleich	
gleich	gleich	
gleich	gleich	
Wechsel	Wechsel	
gleich	gleich	
Wechsel	gleich	
Wechsel	gleich	
gleich	gleich	
Wechsel	gleich	
Wechsel	gleich	
gleich	Wechsel	
gleich	gleich	
gleich	Wechsel	
gleich	gleich	

freie Zeit
0,00%
100,00%
66,67%
0,00%
100,00%
0,00%
33,33%
100,00%
100,00%
0,00%
0.00%
66,67%
33.33%
0.00%
100.00%
0.00%
0.00%
0,00%
0.00%
0,00%
0.00%
66,67%
0.00%
0,00%
100,00%
100,00%
0,00%
100,00%
0.00%
100.00%
100,00%
0.00%
0.00%
0.00%
0,00%
0,00%
100.00%
0.00%
66,67%
0.00%
0,00%
100,00%
100,00%
200,0070

Tab. 22: Parkraumerhebung Zone 8

Z O N E

Plätze	14:30	15:00	15:30
382	713	713	713
383	Frei	Frei	470
384	Frei	Frei	Frei
385	Frei	Frei	Frei
386	603	603	603
387	252	252	252
388	392	392	392
389	588	588	588
390	292	292	292
391	Frei	Frei	Frei
392	743	743	470
393	942	942	Frei
394	769	769	Frei
395	490	490	603
396	955	955	252
397	321	321	392
398	248	248	588
399	565	565	292
400	Frei	Frei	Frei
401	111	111	111
402	492	492	Frei
403	Frei	Frei	Frei
404	Frei	Frei	Frei

15:00	15:30
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
gleich	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
gleich	gleich

freie Zeit	
66,67% 100,00% 100,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 100,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 100,00% 100,00% 100,00%	freie Zeit
100,00% 100,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 100,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 100,00% 100,00% 100,00% 100,00%	0,00%
100,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 100,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 100,00% 100,00% 100,00% 100,00%	66,67%
0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 100,00% 33,33%	100,00%
0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 100,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 100,00% 33,33% 100,00%	100,00%
0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 33,33% 100,00%	0,00%
0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 33,33%	0,00%
0,00% 100,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 100,00% 33,33%	0,00%
100,00% 0,00% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 100,00% 33,33% 100,00%	0,00%
0,00% 33,33% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 33,33% 100,00%	0,00%
33,33% 33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 33,33% 100,00%	100,00%
33,33% 0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 33,33% 100,00%	0,00%
0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 33,33% 100,00%	33,33%
0,00% 0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 33,33% 100,00%	33,33%
0,00% 0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 33,33% 100,00%	0,00%
0,00% 0,00% 100,00% 0,00% 33,33% 100,00%	0,00%
0,00% 100,00% 0,00% 33,33% 100,00%	0,00%
100,00% 0,00% 33,33% 100,00%	0,00%
0,00% 33,33% 100,00%	0,00%
33,33% 100,00%	100,00%
100,00%	
	33,33%
100,00%	100,00%
	100,00%

Tab. 23: Parkraumerhebung Zone 9

Z O N E

Plätze	14:30	15:00	15:30
405	454	454	454
406	786	786	786
407	Frei	Frei	Frei
408	686	Frei	Frei
409	Frei	Frei	Frei
410	821	821	821
411	114	114	114
412	838	838	838
413	Frei	Frei	Frei
414	261	261	frei
415	193	193	193
416	963	963	963
417	840	Frei	Frei
418	Frei	Frei	Frei
419	Frei	Frei	Frei
420	Frei	Frei	Frei
421	Frei	772	772
422	Frei	Frei	328
423	PLA	PLA	PLA
424	829	829	829
425	Frei	Frei	Frei
426	Frei	Frei	Frei
427	Frei	Frei	Frei
428	535	535	535
429	Frei	Frei	Frei
430	280	280	280
431	501	501	501

15:00	15:30
gleich	gleich
gleich	gleich
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	gleich
gleich	gleich
gleich	gleich
Wechsel	gleich
gleich	Wechsel
gleich	gleich

freie Zeit
0,00%
0,00%
100,00%
66,67%
100,00%
0,00%
0,00%
0,00%
100,00%
33,33%
0,00%
0,00%
66,67%
100,00%
100,00%
100,00%
33,33%
66,67%
0,00%
0,00%
100,00%
100,00%
100,00%
0,00%
100,00%
0,00%
0,00%

Tab. 24: Parkraumerhebung Zone 10