

# Bachelorarbeit

## Evaluierung der Wirksamkeit von Anwohnerparken

Sebastian Stöcklegger

Datum: 14. Jänner 2017

### **Kurzfassung-Evaluierung der Wirksamkeit von Anwohnerparken**

Die Bachelorarbeit Evaluierung der Wirksamkeit von Anwohnerparken untersucht, welche Auswirkungen Anwohnerparken auf das Parkverhalten hat. Dafür wird das Prinzip des Anwohnerparkens, mit dem Prinzip der Kurzparkzone verglichen. Die Grundlage der Bachelorarbeit bildet eine durchgeführte Erhebung, welche auf verschiedenste Parameter ausgewertet wird. In Tabellen, sowie auch in Diagrammen werden das Anwohnerparken und die Kurzparkzone bezüglich Ihrer Auslastung, Art der Parkerlaubnis, Anteil der Kraftfahrzeuge mit einem "nicht Wiener" Kennzeichen, Anzahl der Zufahrten / Abfahrten, Anzahl der Dauerparker und Parkdauer, gegenübergestellt, um schlussendlich die Wirksamkeit von Anwohnerparken zu beurteilen und zusätzlich Verbesserungs- und Änderungsvorschläge zu formulieren.

## **1 Einleitung**

Die Bachelorarbeit Evaluierung von Anwohnerparken beschäftigt sich mit dem Thema Anwohnerparken in Wien. Der Sinn und Zweck von Anwohnerparken ist es, reservierte Parkflächen für die Anwohner des jeweiligen Bezirkes zu schaffen, um dadurch die Parkplatzfindung und somit die Mobilität, bei der Nutzung von Kraftfahrzeugen, zu verbessern. Gekennzeichnet sind diese Parkplätze durch die Halte- und Parkverbotstafel mit Zusatztafel "ausgenommen Fahrzeuge mit Parkpickerl für den X Bezirk sowie Behinderte". [1]

Die Nutzung der Anwohnerparkplätze ist für Anwohner mit gültigem Parkpickerl für den jeweiligen Bezirk und für Kraftfahrzeuge, die einen Behindertenausweis gemäß § 29b StVO besitzen, erlaubt. Ist eines dieser zwei Kriterien erfüllt, darf das Kraftfahrzeug im gesamten Bezirk in den gekennzeichneten Gebieten ohne zeitliche Einschränkung (ausgenommen Geschäftsstraßen) abgestellt werden. [1][2]

Anwohnerparkplätze sind (mit Stand 30. Oktober 2016) in den Bezirken 1-9, 12, 14-18 und 20 verfügbar. Um berechtigt zu sein ein Parkpickerl zu beantragen muss die beantragende Person folgende Voraussetzungen erfüllen: [2]

- Hauptwohnsitz im Bezirk des beantragten Parkpickerls
- Zulassungsbesitzer des Kraftfahrzeuges oder

- Besitz eines Leasingvertrags für das Kraftfahrzeug oder
- private Nutzung eines Firmenautos
- das Kraftfahrzeug muss von der Person selbst gefahren werden
- das Kraftfahrzeug muss mehrspurig und weniger als 3,5 Tonnen schwer sein
- das Kraftfahrzeug muss auf die Hauptwohnsitz-Adresse zugelassen sein (Ausnahme Firmenauto)

Die Errichtung und Erhaltung der Anwohnerparkplätze wird von den jeweiligen Bezirken verwaltet. Die Schaffung von Anwohnerparkplätzen ist nur möglich, wenn die Auslastung der Parkplätze in dem jeweiligen Gebiet bei über 90% liegt, jedoch dürfen die Anwohnerparkplätze einen Prozentsatz von 20% der Gesamtparkplätze nicht überschreiten. [1]

### 1.1 Die Wiener Kurzparkzone

Die Kurzparkzonen in Wien unterscheiden sich je nach Bezirk maßgeblich. In manchen Bezirken sind flächendeckende Kurzparkzonen eingerichtet. In diesen Bereichen ist zu vorgeschriebenen Zeiten das Parken kostenpflichtig. Eine Ausnahme bilden Geschäftsstraßen im Gebiet der flächendeckenden Kurzparkzonen in denen 1,5 Stunden mit eingelegter Parkscheibe oder einem Parkpickerl geparkt werden darf. Grundsätzlich bestehen 6 Möglichkeiten um eine Parkerlaubnis für die kostenpflichtigen Abschnitte zu erlangen [4]:

- Parkschein
- Parkpickerl
- Parkkarte für Beschäftigte und Betriebe – Ausnahmegewilligung
- Handy Parken
- Pauschale Entrichtung der Parkometerabgabe (z.B. Tagespauschalkarte)
- Befreiung von der Entrichtung

Die Parkzeiten der Bezirke mit flächendeckenden Kurzparkzonen sind in folgender Tabelle dargestellt. Die Tabelle beinhaltet alle Bezirke mit Ausnahme vom 10, 11, 13, 19, 21, 22 und 23 Wiener Gemeindebezirk. In diesen Bezirken sind keine flächendeckenden Kurzparkzonen eingerichtet. [4]

Bezirk	1 - 9	12, 14, 15*, 16, 17, 18	20
Parkdauer [h]	2	3	2
Montag - Freitag	9:00 – 22:00	9:00 - 19:00	9:00 – 22:00

**Tab. 1:** Parkzeiten der Wiener Gemeindebezirke

**15\*:** im 15 Wiener Gemeindebezirk weichen die Parkdauer und die Parkzeiten der Kurzparkzone rund um die Wiener Stadthalle von dem restlichen 15 Bezirk ab. In diesem Bereich beträgt die Parkdauer 2 Stunden. Darüber hinaus ist die Kurzparkzone Montag bis Freitag von 09:00-19:00 Uhr und Samstag, Sonntag und Feiertags von 18:00-22:00 Uhr gültig. [4]

## 2 Erhebung

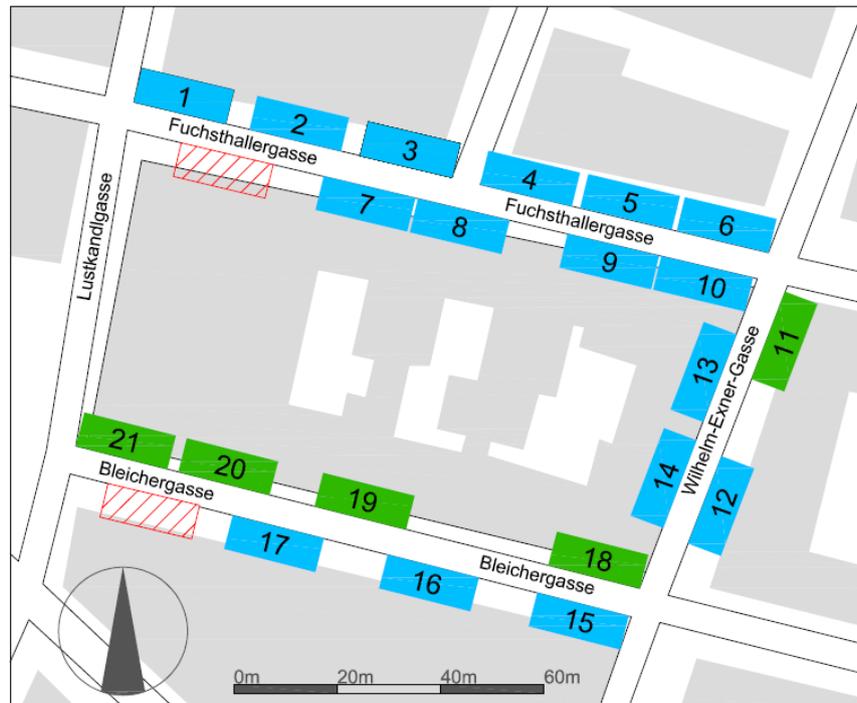
Die Erhebung der Daten wurde am Dienstag dem 18. Oktober 2016 im Zeitraum von 07:00-22:30 Uhr durchgeführt.

### 2.1 Erhebungsgebiet

Das Erhebungsgebiet befindet sich im neunten Wiener Gemeindebezirk Alsergrund. Der gewählte Abschnitt umfasst einen gesamten Gebäudeblock, welcher sowohl Anwohnerparkplätze als auch Parkplätze der Kurzparkzone enthält.

Der Gebäudeblock wird durch die Grenzen Fuchsthallergasse - Lustkandlgasse - Bleichergasse - Wilhelm-Exner-Gasse definiert. Das Verhältnis von Anwohnerparkplätzen zu Parkplätzen der Kurzparkzone beträgt in diesem Gebäudeblock etwa 1:3.

Um eine übersichtliche Auswertung der Ergebnisse zu gewährleisten, werden die gesamten Parkplätze in 22 Untersuchungszone aufgeteilt. Die definierten Zonen sind, wie unten farblich in der Abbildung dargestellt, in Anwohnerparken (grün) und Kurzparkzone (blau) aufgeteilt. Die beiden (rot) schraffierten Flächen stellen eine Baustelle beziehungsweise eine Fläche reserviert für Ladetätigkeiten dar, welche ansonsten auch zur Fläche der Kurzparkzone gehören.



**Abb. 1:** Darstellung der Untersuchungszone des Gebäudeblocks Fuchthalergasse- Lustkandlgasse - Bleichergasse - Wilhelm-Exner-Gasse

Die Untersuchungszone befinden sich in der Fuchsthallergasse, Wilhelm-Exner-Gasse und in der Bleichergasse. Die Lustkandlgasse weist keine Anwohnerparkplätze beziehungsweise keine Parkplätze der Kurzparkzone auf. Insgesamt ergeben sich im Untersuchungsgebiet 80 Parkplätze für mehrspurige Kraftfahrzeuge. Die Anzahl der Parkplätze pro Zone ist in der folgenden Tabelle definiert:

Untersuchungszone	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Anzahl Parkplätze	5	5	3	4	5	1	4	2	5	1	6
Untersuchungszone	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
Anzahl Parkplätze	4	4	2	4	3	5	3	5	5	4	

**Tab. 2:** Anzahl der Parkplätze bezogen auf die jeweilige Untersuchungszone

## 2.2 Erhebungsprotokolle

Pro Untersuchungszone wurde im Zeitraum von 07:00-22:30 jeweils ein Protokoll geführt. Die Anwohnerparkplätze, sowie auch die Parkplätze der Kurzparkzone, wurden im 30 Minuten Takt untersucht und die Kennzeichen in die jeweilige Spalte des Parkplatzes eingetragen. Parkplätze die nicht belegt waren, bekamen keinen Eintrag. Die folgende Tabelle erklärt nach welcher Vorgangsweise die Kennzeichen eingetragen wurden.

Spalte		Beispiele
1 Spalte	Art der Parkerlaubnis	<b>K</b> Parkpickerl, <b>P</b> Parkschein, <b>B</b> Behindertenausweis, <b>T</b> Tagespauschalkarte, <b>?</b> Sonstiges
2 Spalte	Art des KFZs	“ <b>leer</b> “ PKW, <b>O</b> Lieferwagen, - LKW<7,5t, + LKW>7,5t, / Busse
3 Spalte	Herkunft des KFZs	“ <b>leer</b> “ Wien, “ <b>Abkürzung Bezirk</b> “ österreichische KFZ, <b>A</b> ausländische KFZ
4-6 Spalte	Kennzeichen des KFZs	“ <b>letzten drei Stellen des Kennzeichens</b> “

**Tab. 3:** Vorgehensweise ausfüllen der Protokolle

Die folgende Abbildung ist ein Auszug aus den Erhebungsprotokollen. Jeder Untersuchungszone wurden zwei Untersuchungsbögen zugeordnet. Am jeweils ersten Untersuchungsbogen wurde die Erhebung von 7:00-20:00 Uhr und am zweiten Untersuchungsbogen von 20:30- 22:30 Uhr durchgeführt.

ZEIT		KENNZEICHEN																							
0 7 0 0	-				8 9 6	-				0 0 5	-				6 8 8	-				2 2 1	-				5 7 3
0 7 3 0	-									0 0 5	-				6 8 8	-				2 2 1	-				5 7 3
0 8 0 0	-	SL	7 8 4	-						0 0 5	-				6 8 8	-				2 2 1	-				5 7 3
0 8 3 0	-	SL	7 8 4	-						0 0 5	-				0 9 5	-				2 2 1	-				5 7 3
0 9 0 0									K	0 0 5	P				0 9 5	K				2 2 1	K				5 7 3
0 9 3 0									P O	EU	9 2 0						K			2 2 1	K				5 7 3
1 0 0 0	P	MD	7 2 1	P O	EU	9 2 0											K			2 2 1	K				5 7 3
1 0 3 0	P	MD	7 2 1	P O	EU	9 2 0											K			2 2 1	K				5 7 3
1 1 0 0	P	MD	7 2 1	P O	EU	9 2 0											K			2 2 1	K				5 7 3
1 1 3 0																				2 2 1	K				5 7 3
1 2 0 0								?	BN	9 2 9	K				9 0 7	K				2 2 1	K				5 7 3
1 2 3 0									K	1 8 9	K				9 0 7	K				2 2 1	K				5 7 3
1 3 0 0									K	1 8 9	K				9 0 7	K				2 2 1	K				5 7 3
1 3 3 0									K	1 8 9	K				9 0 7	K				2 2 1	K				5 7 3
1 4 0 0	?				4 6 6	K				1 8 9	K				9 0 7	K				2 2 1	K				5 7 3
1 4 3 0									K	1 8 9	K				9 0 7	K				2 2 1	K				5 7 3
1 5 0 0									K	1 8 9	K				9 0 7	K				2 2 1	K				5 7 3
1 5 3 0									K	1 8 9	K				2 3 7							K			5 7 3
1 6 0 0									K	1 8 9	K				2 3 7	?	SW	3 4 7	K						5 7 3
1 6 3 0									K	1 8 9	K				2 3 7	?	SW	3 4 7	K						5 7 3
1 7 0 0									K	1 8 9	K				2 3 7	?	SW	3 4 7	K						5 7 3
1 7 3 0									K	1 8 9	K				2 3 7	?	SW	3 4 7	K						5 7 3
1 8 0 0									K	1 8 9	K				2 3 7	?	SW	3 4 7	K						5 7 3
1 8 3 0	K				8 2 9	K				1 8 9	K				2 3 7							K			5 7 3
1 9 0 0	K				8 2 9	K				1 8 9	K				2 3 7	K				9 0 7	K				5 7 3
1 9 3 0	K				8 2 9	K				1 8 9	K				2 3 7	K				9 0 7	K				5 7 3
2 0 0 0	K				8 2 9	K				1 8 9	K				2 3 7	K				9 0 7	K				5 7 3

Abschnittnummer laut Plan : 9

BLATT NR.: 9

Pro Abschnitt ein Formular !

DATUM: 18.10.2016

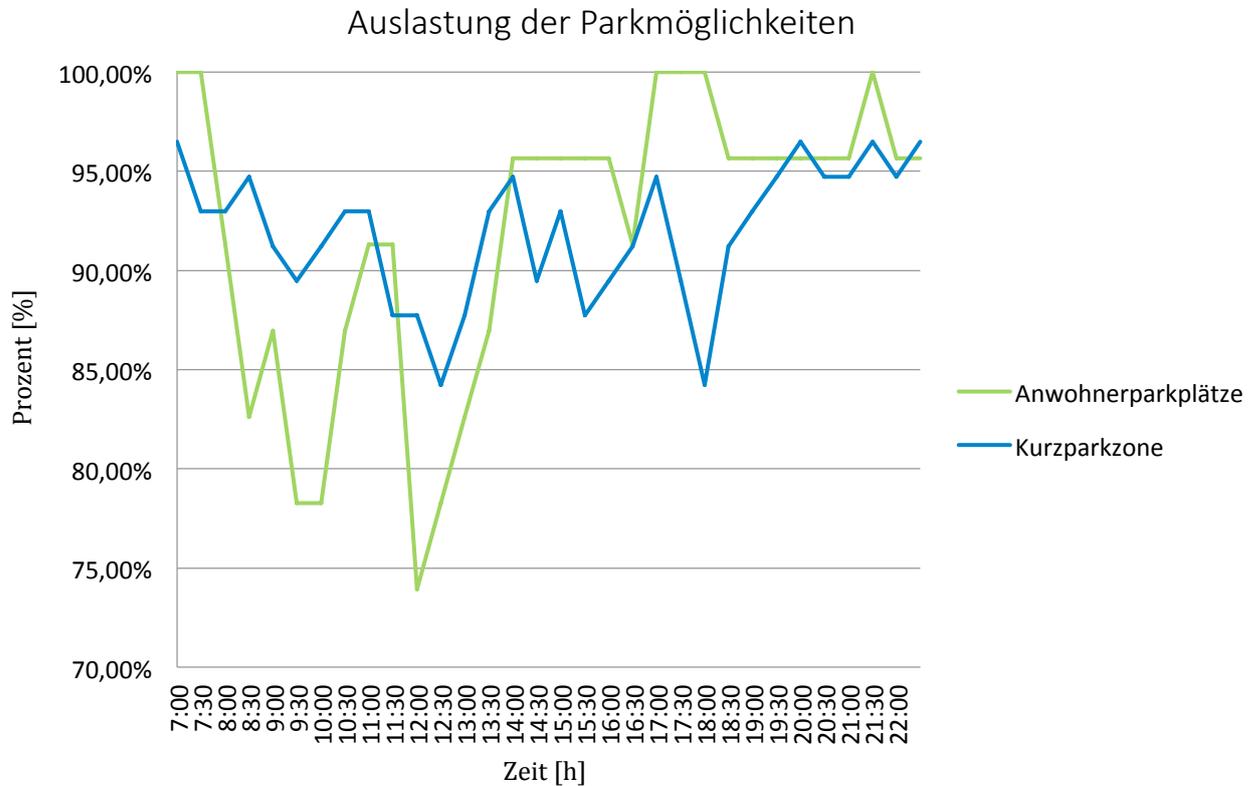
**Abb. 2:** Auszug aus den Erhebungsprotokollen

### 2.3 Auswertung der Protokolle

Die Auswertung der Protokolle erfolgt im Zeitraum von 09:00-22:00 um die Einflüsse der Kurzparkzone nicht zu verfälschen. Die Kurzparkzone im neunten Bezirk ist werktags von 09:00-22:00 vorgeschrieben. Aus diesem Grund würde eine Auswertung vor 09:00 beziehungsweise nach 22:00 die Auswertung beeinflussen. [1]

**2.3.1 Auslastung der Parkplätze**

Ein wichtiger Parameter um die Wirksamkeit von Anwohnerparken, beziehungsweise von der Kurzparkzone zu bestimmen ist die Auslastung. Das folgende Diagramm zeigt die Auswertung der Auslastung für die Anwohnerparkplätze und die Parkplätze der Kurzparkzone.



**Abb. 3:** Auslastung der Parkmöglichkeiten

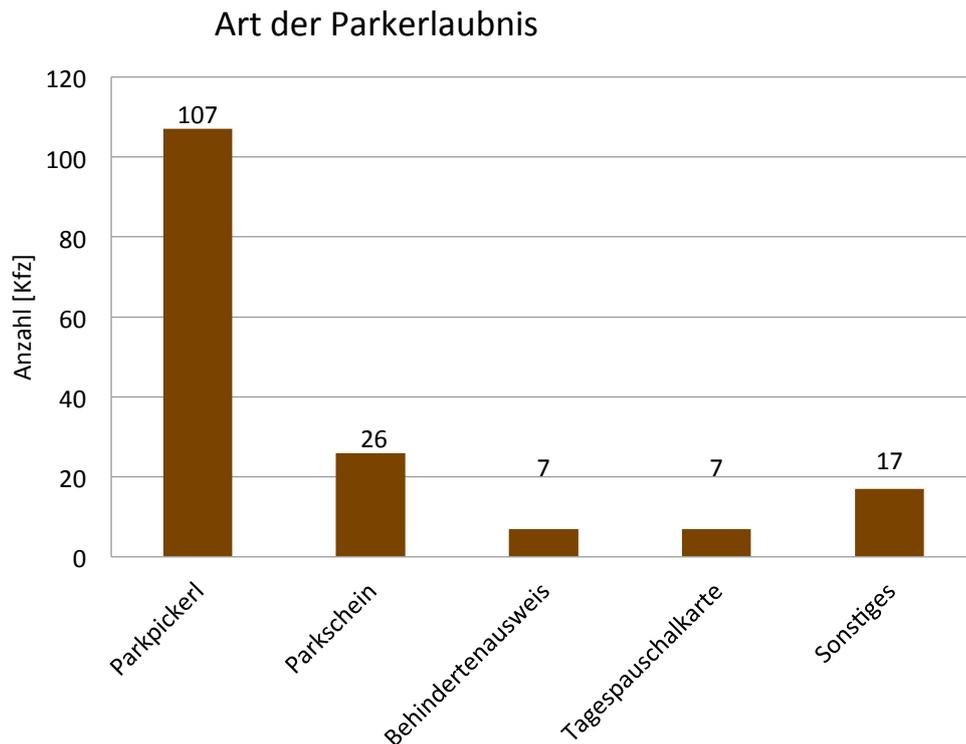
Das Diagramm lässt erkennen, dass sowohl die Anwohnerparkplätze als auch die Parkplätze der Kurzparkzone eine hohe Auslastung aufweisen. Die einzigen Tageszeiten in der starke Schwankungen sichtbar sind, ist bei den Anwohnerparkplätzen die Mittagszeit. Vor allem am Morgen, sowie auch am späten Abend, sind beinahe alle Parkmöglichkeiten belegt.

Die Auslastung der Anwohnerparkplätze fällt den ganzen Tag nicht unter 70 % und die Auslastung der Parkplätze der Kurzparkzone sind sogar durchgehend zu über 80 % belegt. Die Parkplätze der Kurzparkzone weisen im Durchschnitt eine höhere Auslastung auf, jedoch erreichen sie, im Gegensatz zu den Anwohnerparkplätzen, kein einziges Mal eine Auslastung von 100 %.

**2.3.2 Art der Parkerlaubnis**

Als zweiten Parameter wird die Art der Parkerlaubnis ausgewertet. Die Einteilung der parkenden Kraftfahrzeuge erfolgt in fünf Arten der Parkerlaubnis, nämlich Parkpickerl (Anwohnerparken), Parkschein, Parkausweis für Menschen mit Behinderung, Tagespauschalkarte und Sonstiges. Die Spalte Sonstiges beinhaltet Handy-Parken, Ausnahmegenehmigungen und Parken ohne Erlaubnis.

Insgesamt erfasst der Betrachtungszeitraum (09:00-22:00 Uhr) 164 parkende Kraftfahrzeuge. Das folgende Diagramm zeigt aufsummiert die Art der Parkerlaubnis der 164 verzeichneten Fahrzeuge.



**Abb. 4:** Art der Parkerlaubnis

Die Abbildung 4: Art der Parkerlaubnis zeigt einen eindeutigen Trend. 107 mehrspurige Kraftfahrzeuge besaßen ein Parkpickerl auf der Windschutzscheibe. Daraus ergibt sich, dass in etwa 65% der erfassten Autohalter die Parkerlaubnis mit dem Parkpickerl erworben haben. Nur 35% der Kraftfahrzeuge waren mit einer anderen Art der Parkerlaubnis ausgestattet. Durch die hohe Anzahl an Kraftfahrzeugen mit Parkpickerln, waren nicht nur die Anwohnerparkplätze, sondern auch eine Vielzahl der Parkplätze der Kurzparkzone mit Kraftfahrzeugen, welche Parkpickerl hatten, belegt.

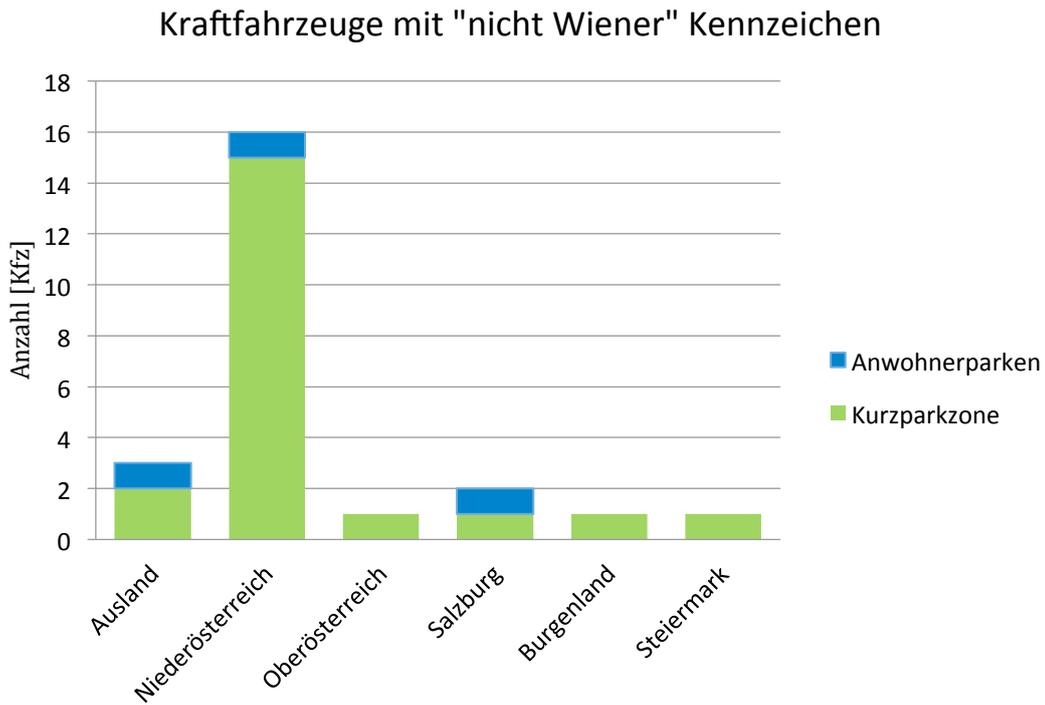
Am zweit öftesten wurde die Parkberechtigung mit einem Parkschein erlangt. Die 26 Kraftfahrzeuge mit Parkscheinen ergeben 16 % der Gesamtheit. Der Behindertenausweis sowie auch die Tagespauschalkarte ermöglichten jeweils sieben Kraftfahrzeugen das Parken in der Kurzparkzone beziehungsweise in der Zone des Anwohnerparkens (mittels Behindertenausweis).

### 2.3.3 Kraftfahrzeuge mit nicht Wiener Kennzeichen

Die dritte betrachtete Kenngröße, ist die Anzahl der aus anderen Bundesländern beziehungsweise aus dem Ausland stammenden Kraftfahrzeuge. Die Einteilung erfolgt in die jeweiligen Bundesländer und in Kraftfahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, mit Berücksichtigung der Unterscheidung zwischen Anwohnerparken und Kurzparkzone.

Die notierten Kraftfahrzeuge stammten aus fünf verschiedenen Bundesländern, nämlich aus Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Burgenland und Steiermark. Außerdem parkten zwei Kraftfahrzeuge aus Deutschland und eines aus Ungarn in dem Untersuchungsgebiet der Erhebung.

Die Ergebnisse sind in der Abbildung 5: Kraftfahrzeuge mit "nicht Wiener" Kennzeichen dargestellt.

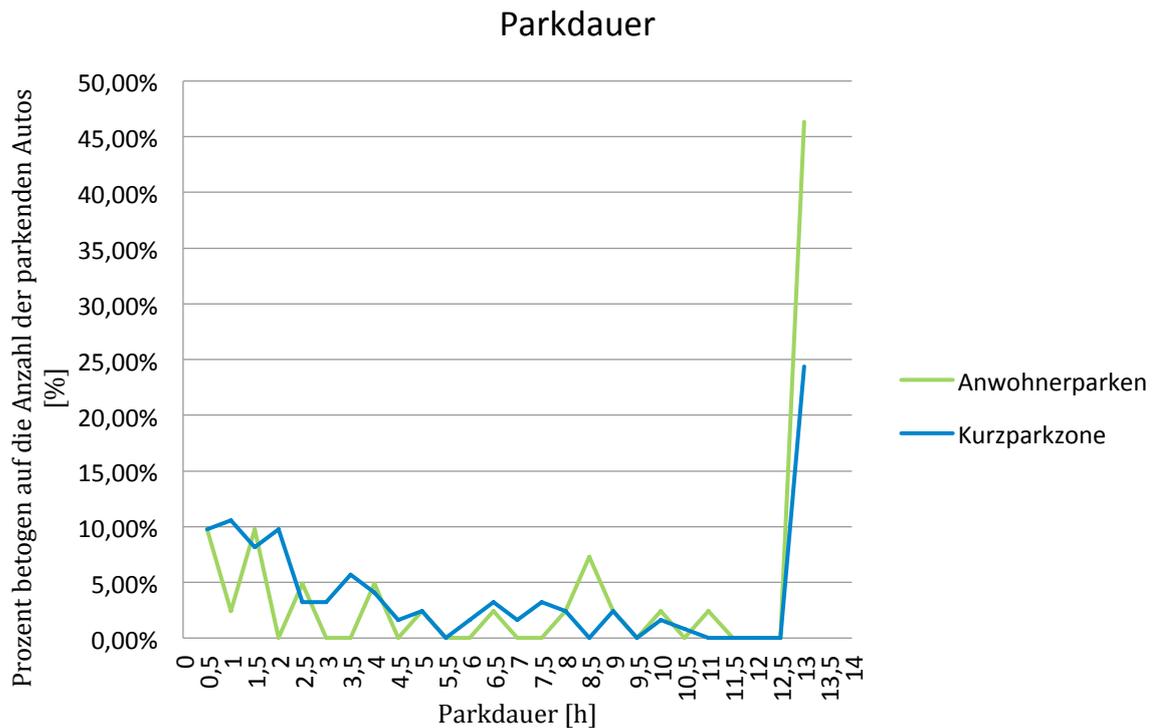


**Abb. 5:** Kraftfahrzeuge mit "nicht Wiener" Kennzeichen

Die Abbildung spiegelt die zu erwartenden Ergebnisse wieder, nämlich dass die Mehrheit der "nicht Wiener" Kraftfahrzeuge aus Niederösterreich stammt. Außerdem ist klar abzulesen, dass das Angebot des Anwohnerparkens nicht nur von Wienern, sondern auch von Besitzern eines Kraftfahrzeuges mit "nicht Wiener" Kennzeichen genutzt wird. Sogar ein Kraftfahrzeug mit ausländischem Kennzeichen ist mit einem gültigen Parkpickerl versehen. Dies ist jedoch nur möglich wenn der Fahrzeughalter den Hauptwohnsitz in Wien angemeldet hat.

#### 2.3.4 Parkdauer

Die Betrachtung der Parkdauer gibt wichtige Aufschlüsse über die Wirksamkeit von Anwohnerparken. Um einen anschaulichen Vergleich von Anwohnerparken und Kurzparkzone zu erreichen, wird die Parkdauer in einem Diagramm dargestellt. Der Betrachtungszeitraum beträgt wiederum 09:00-22:00 Uhr. Auf der Abszisse ist die Parkdauer in 30 Minuten Einheiten aufgetragen und auf der Ordinate wird der Prozentsatz bezogen auf die Anzahl der insgesamt parkenden Kraftfahrzeuge dargestellt.

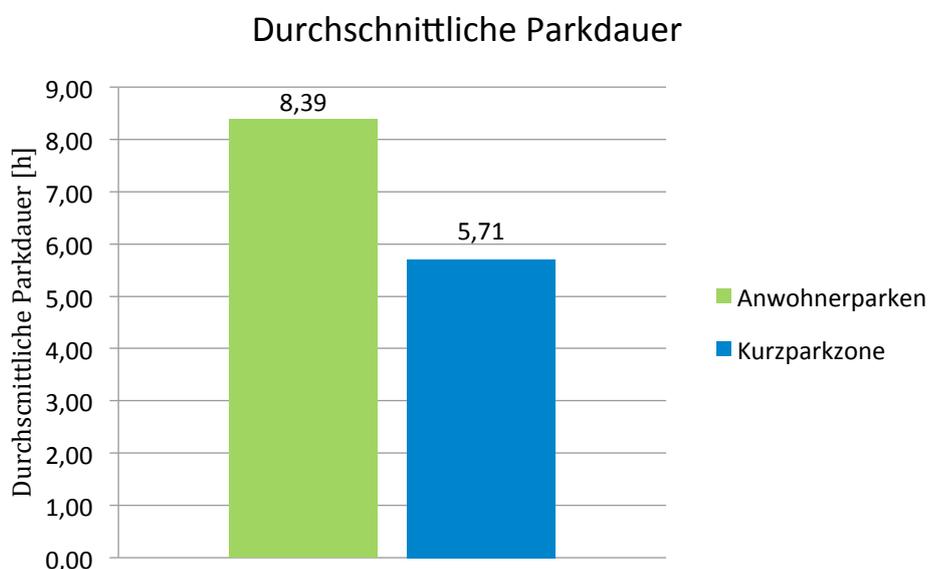


**Abb. 6:** Parkdauer

Aus dem Diagramm lässt sich ablesen, dass die Mehrheit der Kraftfahrzeuge die Parkplätze entweder sehr kurz oder sehr lange nützen. Beim Anwohnerparken beträgt der Anteil der Kraftfahrzeuge, die über den ganzen Betrachtungszeitraum einen Parkplatz belegt hatten, über 45%. Sogar in der Kurzparkzone standen beinahe 25% der parkenden Kraftfahrzeuge von 09:00-22:00 am selben Stellplatz.

Anders als erwartet lässt sich bei der Parkdauer von 0 bis 2 Stunden kein eindeutiger Trend ablesen. Denn sowohl beim Anwohnerparken, als auch bei den Parkplätzen der Kurzparkzone ergeben sich in etwa dieselben Prozentsätze.

### 2.3.5 Durchschnittliche Parkdauer



**Abb. 7:** Durchschnittliche Parkdauer

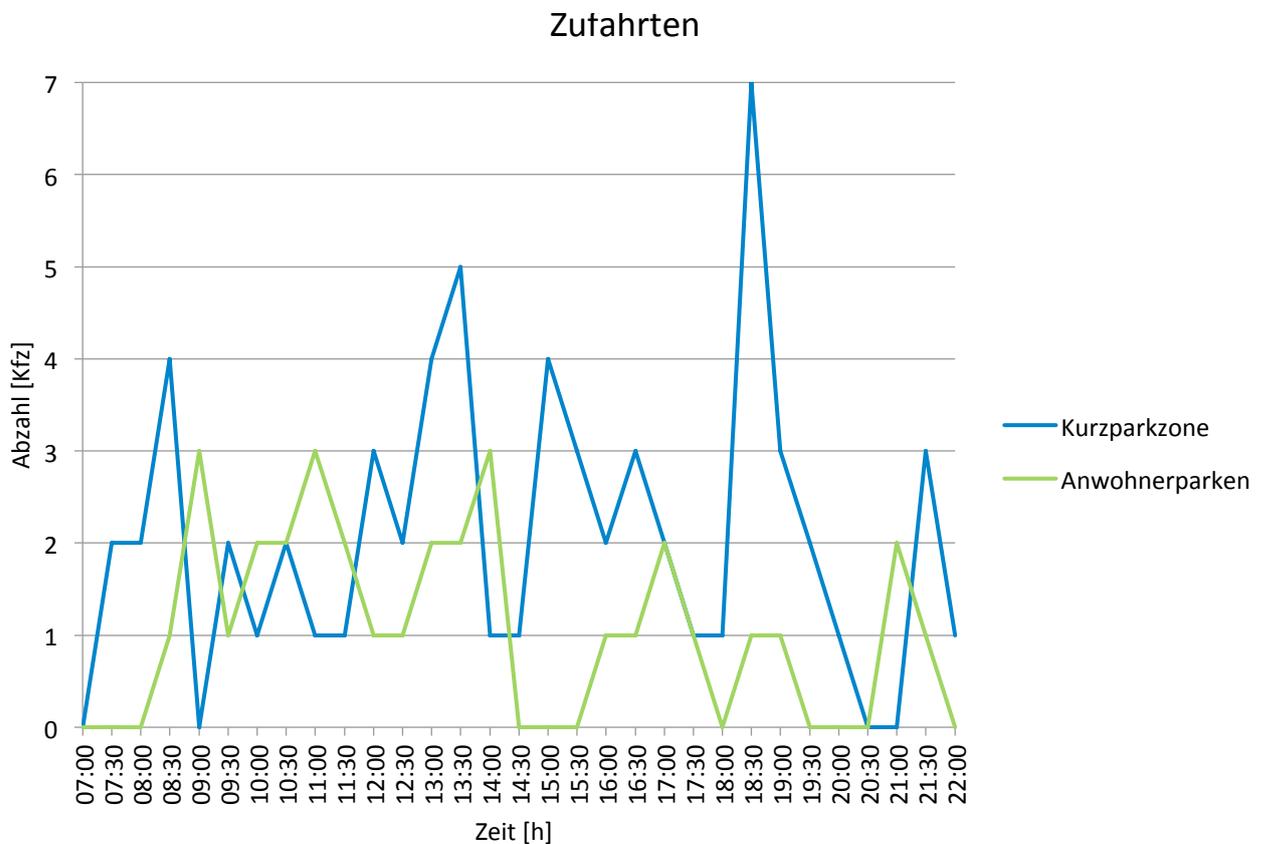
Im obigen Diagramm ist die durchschnittliche Parkdauer der beiden zu gegenüberstellenden Prinzipien aufgetragen. Beim Anwohnerparken ist der Wert mit 8,39 Stunden um rund 46% höher als der Wert von 5,71 Stunden beim Prinzip der Kurzparkzone. Obwohl die maximale Parkdauer in der Kurzparkzone je nach Bezirk nur 2 oder 3 Stunden beträgt, ergibt sich in der Kurzparkzone eine durchschnittliche Parkdauer von 5,71 Stunden. Dies ist nur möglich, da eine Vielzahl an Kraftfahrzeugen mit Parkpickerl in der Kurzparkzone abgestellt sind. [4]

**2.3.6 Anzahl der Zufahrten und Abfahrten**

Über den Betrachtungszeitraum gab es 195 Bewegungen von Kraftfahrzeugen. Die Anzahl der Zufahrten lag bei 97 Fahrzeugen und die Anzahl der Abfahrten bei 98 Fahrzeugen.

Es konnten in der Kurzparkzone in etwa doppelt so viele Bewegungen wie in der Zone des Anwohnerparkens beobachtet werden. Es ergaben sich in der Kurzparkzone 126 und in der Zone des Anwohnerparkens 69 Zufahrten beziehungsweise Abfahrten. Somit ergibt sich ein klarer Trend, nämlich dass in der Kurzparkzone bei weitem mehr Bewegungen eines Kraftfahrzeuges als in der Zone des Anwohnerparkens stattfinden.

Bei den Zufahrten kann man erkennen, dass sich die Anzahl am Morgen, in der Mittagszeit und am Beginn des Abends erhöht. Dieser Trend ist hauptsächlich bei der Kurzparkzone erkennbar. Im Gegensatz zur Kurzparkzone lassen sich in der Zone des Anwohnerparkens keine eindeutigen Schlussfolgerungen ableiten. Dies ist darauf zurückzuführen, dass in der Zone des Anwohnerparkens für alle Kraftfahrzeuge, die die Berechtigung besitzen, die Möglichkeit besteht den ganzen Tag zu parken. Im Gegensatz dazu haben die Kraftfahrzeuge ohne Parkpickerl in der Kurzparkzone nur die Möglichkeit eine begrenzte Parkdauer (je nach Bezirk 2 oder 3 Stunden) zu parken. [4]



**Abb. 8:** Zufahrten

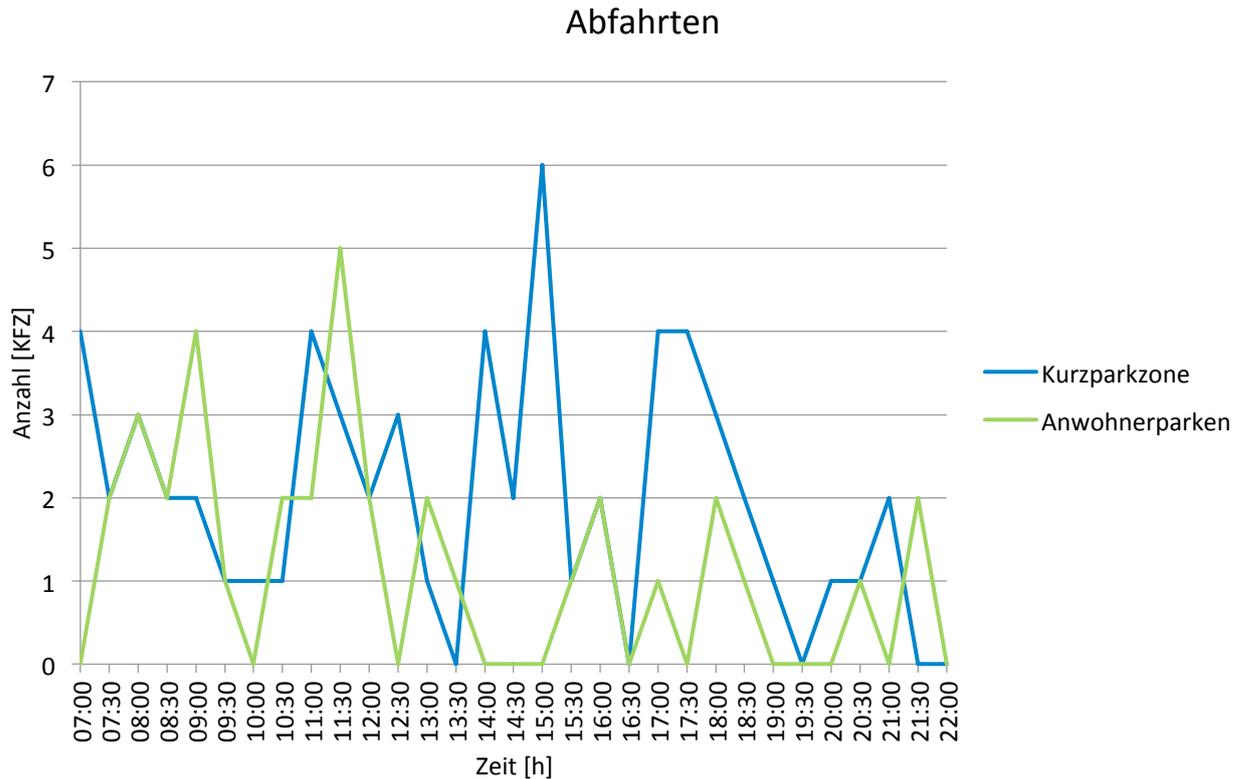


Abb. 9: Abfahrten

Bei den Abfahrten lässt sich im Vergleich zu den Zufahrten nicht so ein eindeutiges Ergebnis ablesen. Bei der Kurzparkzone zeigt sich, dass die meisten Bewegungen von mittags bis abends stattfinden. Im Gegensatz dazu fällt in der Zone des Anwohnerparkens auf, dass die meisten Zufahrten beziehungsweise Abfahrten am Vormittag erfolgen.

### 2.3.7 Anteil der Dauerparker

Das folgende Diagramm zeigt den Anteil der Dauerparker. Insgesamt wurden 164 Kraftfahrzeuge verzeichnet. Der Anteil der Dauerparker unter den verzeichneten Kraftfahrzeugen liegt bei etwa 27 Prozent. Das heißt, dass ein Viertel der parkenden Autos während des Betrachtungszeitraumes nicht bewegt wurden. Von den 44 Dauerparkern waren 16 in der Kurzparkzone und 28 im Anwohnerparken abgestellt.

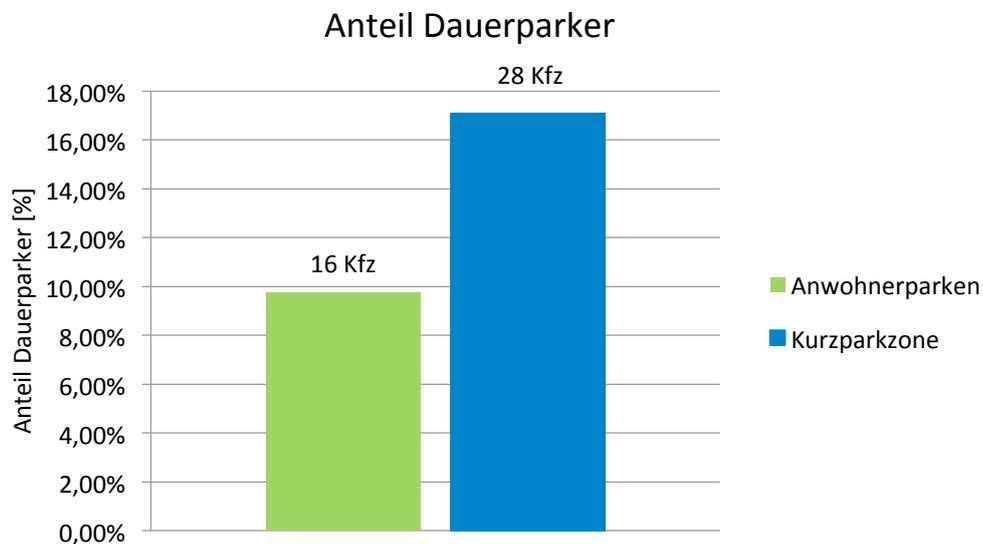


Abb. 9: Anteil Dauerparker

Die obige Abbildung zeigt, dass der Anteil der Dauerparker eindeutig von den abgestellten Kraftfahrzeugen in der Zone des Anwohnerparkens dominiert wird. Unter anderem kann dieser Trend darauf zurückgeführt werden, dass in der Zone des Anwohnerparkens alle Kraftfahrzeuge die Berechtigung besitzen den ganzen Tag zu parken. Unter der Voraussetzung, dass sie ein gültiges Parkpickerl besitzen. Im Gegensatz dazu besitzen die in der Kurzparkzone abgestellten Kraftfahrzeuge nicht alle die Berechtigung länger stehen zu bleiben, als es die Parkdauer der Kurzparkzone erlaubt.

### 2.3.8 Falschparker

Zusätzlich zu der Kennzeichenerhebung, wurden auch alle falsch geparkten Autos notiert. Die beobachteten Vergehen waren Parken vor einer Zufahrt, auf einer Sperrfläche, in zweiter Spur und ohne Parkpickerl in der Zone des Anwohnerparkens.

Über den gesamten Untersuchungszeitraum waren insgesamt vierzehn Kraftfahrzeuge gesetzeswidrig abgestellt. Von den vierzehn Kraftfahrzeugen standen zehn in der Kurzparkzone und vier in der Zone des Anwohnerparkens.

## 3 Schlussfolgerungen

Die Auswertung der Erhebung zeigt, dass das Prinzip des Anwohnerparkens von der Bevölkerung mehrheitlich angenommen wird. Dafür spricht zum einen die hohe Auslastung von durchgehend über 70% und zum anderen die hohe Anzahl von Kraftfahrzeugen die über ein Parkpickerl verfügen.

Darüber hinaus bestätigt die Auswertung, dass das Ziel der Anwohnerparkplätze, nämlich mehr Parkplätze für Anwohner zu schaffen, erfüllt wird. Denn es zeigt sich, dass nicht nur die Auslastung hoch ist, sondern auch gleichzeitig Parkplätze zur Verfügung stehen. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass Anwohnerparkplätze sich positiv auf die Mobilität der Anwohner, welche mehrspurige Kraftfahrzeuge besitzen, auswirken.

## 4 Änderungsvorschläge

Dennoch stellt sich die Frage ob die durchschnittliche Parkdauer der Kraftfahrzeuge nicht Anregung zum Überdenken des jetzigen Parksystems gibt. Eine durchschnittliche Parkdauer von 8,39 Stunden beim Anwohnerparken und 5,71 Stunden in der Kurzparkzone, bei einer Betrachtungsdauer von 13 Stunden, beweist, dass die Mehrzahl der Kraftfahrzeuge die Parkplätze beinahe den ganzen Tag in Anspruch nehmen.

Da offensichtlich diese Kraftfahrzeuge nicht täglich verwendet werden, ergeben sich aus meiner Sicht ganz neue Lösungsansätze für die Thematik des Parkens. Anstatt über die innerstädtischen Parkmöglichkeiten nachzudenken, sollte vielmehr versucht werden die mehrspurigen Kraftfahrzeuge aus der Innenstadt zu verdrängen und in Parkhäusern am Rande der Stadt zu deponieren. Dies kann einerseits erreicht werden indem die Parkgebühren erhöht werden und gleichzeitig Parkhäuser, in denen zu günstigen Konditionen geparkt werden kann, errichtet werden.

Am Beispiel Park & Ride Hütteldorf kann der Erfolg solcher Projekte schon in der Realität betrachtet werden. Einerseits sind bei diesem Parkhaus die Parkkonditionen moderat und andererseits ist die Anbindung an den öffentlichen Verkehr in vollen Zügen gegeben.

Der Ausbau solcher Projekte würde zu einer Reduktion des Parkaufkommens führen und damit ergäbe sich Platz für den Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln und der Verbesserung des Fahrradnetzes. Anstelle von Anwohnerparkplätzen und Parkplätzen der Kurzparkzone in den Nebenstraßen, könnten Fahrradwege errichtet werden, welche vollkommen von dem moto-

risierten Verkehr getrennt sind. Diese Neugestaltung der Fahrradwege würde einerseits die Mobilität der Radfahrer, durch mehr Sicherheit und schnellere Fahrgeschwindigkeit, erhöhen und andererseits auch den Kraftfahrzeugverkehr durch weniger Behinderungen durch Radfahrer beruhigen.

Anwohnerparkplätze erhöhen zwar die Mobilität für Besitzer von mehrspurigen Kraftfahrzeugen, doch wenn die gesamte Mobilität betrachtet wird, ist eine Steigerung nur marginal oder gar nicht zu erkennen.

## Literaturverzeichnis

- [1] <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/anrauerparken/>
- [2] <https://www.wien.gv.at/amtshelfer/verkehr/parken/kurzparkzone/parkpickerl.html>
- [3] <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/bezirk09.html>
- [4] <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/>