



**INSTITUT FÜR
VERKEHRSTECHNIK UND
VERKEHRSPLANUNG**



**Exkursion Pflichtexkursion aus dem
Bauingenieurwesen LVNR.: 231.638**

EXKURSIONSBERICHT:

**STADTPLANUNG WAIDHOFEN AN
DER YBBS**

BETREUUNG:

Univ.Ass. Mag.rer.soc.oec. Dr.rer.soc.oec. GÜNTER EMBERGER Univ.Ass.
Dipl.-Ing. MARKUS MAILER

BEARBEITUNG:

Karin Koppensteiner Matr.Nr.: 9527507

Thomas Mößlacher Matr.Nr.: 9626366

Razvan Todor Matr.Nr.: 9625903

DATUM: März 2002

Inhaltsverzeichnis

<i>Inhaltsverzeichnis</i>	1
<i>Einleitung</i>	3
<i>Geschichte der Stadt Waidhofen an der Ybbs</i>	4
<i>Lage der Stadt</i>	6
<i>Planung von Parkleitsystemen (allgemein)</i>	7
Markt im ruhenden Verkehr	7
<i>Parkleitsystem in Waidhofen an der Ybbs</i>	9
Ausgangssituation	9
Dynamisches Parkleitsystem	9
Systembeschreibung der Parkdatenerfassung	11
Zum Farb- und Symbolcode des Parkleitsystems	12
Zur Zentrale	12
Verkehrstafeln	12
Nutzeffekte	14
<i>Feedback zur Exkursion</i>	15
Abbildungsverzeichnis	
Abbildung 1: Stadtansicht nach Matthäus Merian (Topographia Germaniae, 1649).....	4
Abbildung 2: Lage von Waidhofen	6
Abbildung 3: Parkplatz mit Schrankenanlage.....	10
Abbildung 4: Parkplatz mit eingelassener Induktionsschleife	10
Abbildung 5: Parkleitsystem Waidhofen/Ybbs.....	11
Abbildung 6: Hinweistafeln	12
Abbildung 7: Dynamische Wegweisung	13
Abbildung 8: Statische Wegweisungstafeln	13
Abbildung 9: Parkplatzschilder.....	13

Einleitung

Dieser Bericht ist ein Beitrag zur Exkursion „NÖ/OÖ“, welche am 10 und 11 Dezember 2001 vom Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik veranstaltet wurde. Diese zweitägige Exkursion führte von Waidhofen/Ybbs nach Steyr.

In Waidhofen/Ybbs war der erste Programmpunkt die Firma Forster, welche uns über dynamische Parkleitsysteme und Lärmschutzwände informierte. Danach wurde uns das Parkleitsystem seitens der Stadtgemeinde vor Ort erklärt.

Die Besichtigung der Firma IFE beschloss den ersten Exkursionstag.

Der zweite Tag begann mit der Besichtigung der BMW Werke in Steyr, danach erklärte der zuständige Verkehrsexperte von Steyr die momentane Ist-Situation, die vorherrschenden Verkehrsprobleme und die zukünftigen Verkehrspläne. Der letzte Programmpunkt von der Exkursion war das Chipkartensystem, welche im öffentlichen Personennahverkehr in Steyr, als Pilotprojekt erfolgreich eingesetzt wird.

Karin Koppensteiner, Thomas Mößlacher und Razvan Todor bildeten eine Gruppe und verfassten über die Stadtplanung der Stadtgemeinde Waidhofen an der Ybbs diesen Exkursionsbericht, wobei angemerkt sei, dass das Hauptaugenmerk auf das Parkleitsystem gelegt wurde.

Geschichte der Stadt Waidhofen an der Ybbs

Der Legende nach sollen die Anfänge von Waidhofen an der Ybbs im sogenannten „Waidhof“ der bereits im ersten Jahrhundert errichteten Burg Konradsheim liegen.

Tatsache ist, dass im 11. und 12. Jahrhundert das Gebiet von Waidhofen zum Bistum Freising gehörte. Erstmals erwähnt wird Waidhofen als Kapelle „ad Clusam et Waidhouen“ Ende des 12. Jahrhunderts.

Für die Entwicklung Waidhofens zur Stadt hatte der steirische Erzberg große Bedeutung. Als sich dieser im Mittelalter zum Zentrum der Eisengewinnung entwickelte, wurde das Eisen über das Ennstal, Waidhofen und das Ybbstal zur Donau transportiert. Waidhofen wurde so zu einem fixen Stützpunkt dieser wichtigen Handelsstraße.

1288 erhält Waidhofen das Stadtrecht. Im 13. Jahrhundert wird Waidhofen zur befestigten Stadt ausgebaut. Im 15. und 16. Jahrhundert überstand die Stadt die Angriffe der Ungarn und der Türken. Die Stadt entwickelte sich auch zu einem Zentrum des Handels; 1379 erhält sie Handelsfreiheit mit allen österreichischen Ländern.

Mitte des 16. Jahrhunderts findet der Protestantismus Einzug in Waidhofen, dieser wird jedoch gewaltsam von der katholischen Ständefraktion des Erzherzogtums Österreich unterdrückt. Auch der Beginn des 17. Jahrhunderts war geprägt von der Rekatholisierung, was man an den zahlreichen Sakralbauten aus jener Zeit erkennen kann. Aber im Laufe des Jahrhunderts begehrt die Bürgerschaft mehr Unabhängigkeit vom Bischof in Bezug auf Gerichtsbarkeit und Finanzen.

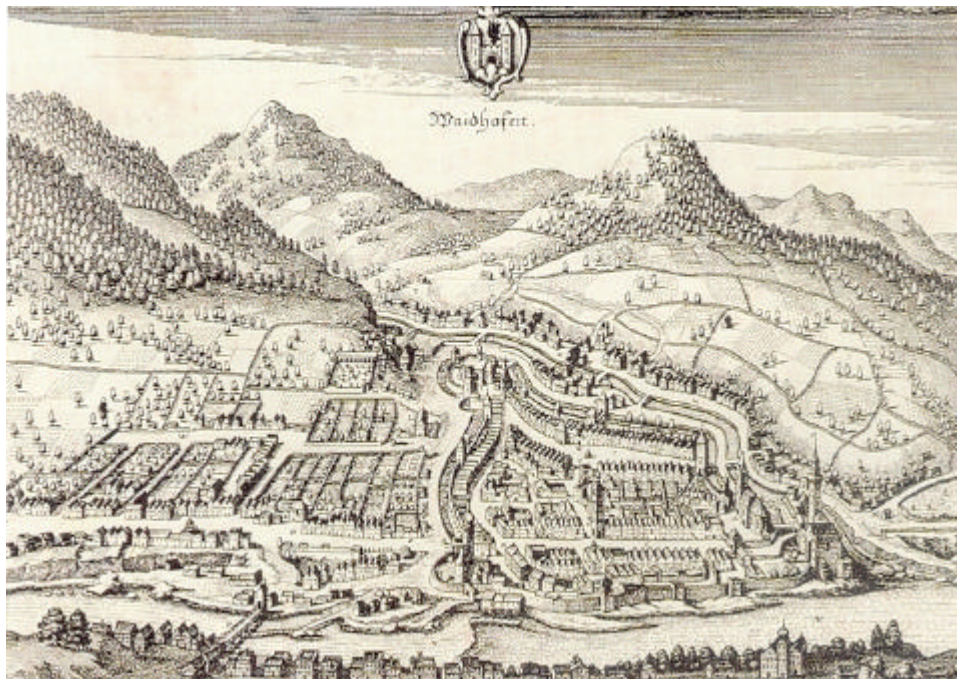


Abbildung 1: Stadtansicht nach Matthäus Merian (Topographia Germaniae, 1649)

1758 wird die Diözese St. Pölten gegründet, welcher Waidhofen ab diesem Zeitpunkt angehört. Die Magistratsregulierung Kaiser Josephs II. (1785) führt zu wichtigen Änderungen in der Stadtverfassung. Erstmals tritt ein Bürgermeister an die Stelle des Stadtrichters.

1829 wird die k.k. Poststation eröffnet, wobei 3 mal pro Woche die Post Richtung Weyer und Amstetten abgeht.

Ab 1846 wurden die Befestigungsanlagen der Stadt geschliffen, um mehr Platz für die Siedlungserweiterung zu haben.

1848 wird die Grundherrschaft aufgehoben, die Bauern waren nun erstmals tatsächlich volle Eigentümer ihres Bodens und wurden von allen Grundlasten befreit. 1849 wurden daher die Verwaltungsaufgaben (die früher teilweise bei den Grundherren lagen) neu geregelt: Niederösterreich wurde in 17 Bezirke gegliedert, wobei Waidhofen einen dieser Bezirke bildete. Bei einer erneuten Neuregelung der Bezirksaufteilung im Jahre 1868 war Waidhofen nun nicht mehr als eigener Bezirk vorgesehen und wurde dem Bezirk Amstetten zugeteilt. Aus diesem Grund bewarb man sich um ein eignes Statut, welches man 1869 auch erhielt. Damit hat Waidhofen ein eigenes Stadtrecht, untersteht direkt den Landesbehörden und hat neben den Aufgaben der Gemeindeverwaltung noch zusätzlich jene der Bezirksverwaltung für den eigenen Gemeindebereich zu erfüllen.

Während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vollziehen sich in der Wirtschaft einschneidende Veränderungen. Am schmerzlichsten für Waidhofen war dabei der Niedergang der Kleineisenindustrie.

Die Eröffnung der Kronprinz-Rudolf-Bahn (Amstetten – Selzthal) im Jahre 1872 und jene der schmalspurigen Ybbstalbahn (Waidhofen – Kienberg-Gaming/Ybbsitz) in den Jahren 1896-1899 erschlossen neue Wirtschaftsquellen, wie z.B. den Tourismus, der sich bis zur Jahrhundertwende zu einer der bedeutendsten Einnahmequellen von Waidhofen entwickelte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erholte sich die Wirtschaft von Waidhofen wieder langsam. 1947 wurde die Firma IFE gegründet, die Türsysteme für Schienen und Straßenfahrzeuge herstellt. 1954 wurde ein weiterer großer Betrieb in Waidhofen errichtet: die Firma Forster, die Schilder und Metallwaren erzeugt. Auch die bereits 1798 gegründete Firma Bene ist ein wichtiger Arbeitgeber in der Stadt.

Vermehrt gab es zwischen 1908 und 1947 Bestrebungen von Waidhofen, die am jenseitigen Ybbsufer gelegene Marktgemeinde Zell einzugemeinden. 1972 schließlich war es soweit, als im Zuge der kommunalen Strukturbereinigung die Gemeinden Waidhofen-Land (2.600 Einwohner), Zell an der Ybbs (1.200 Einwohner), Windhag (1.900 Einwohner) und St. Leonhart (500 Einwohner) zusammen mit der Stadtgemeinde (5.800 Einwohner) zur Großgemeinde Waidhofen an der Ybbs (12.000 Einwohner) zusammengefaßt wurden.

Waidhofen stellt heute für die Region auch eine wichtige Schulstadt dar. Es gibt 8 Kindergärten, 2 Sonderschulen, 1 Polytechnischen Lehrgang, 2 Hauptschulen, 1 Handelschule und Handelsakademie, 1 Bundesrealgymnasium, 1 Forstfachschnule, 1 HTL sowie eine Volkshochschule und eine Musikschule.

Auch die in den letzten Jahrzehnten errichteten Sportstätten und Kultureinrichtungen machen Waidhofen zum Zentrum des Oberen Ybbstals.

Lage der Stadt

Waidhofen an der Ybbs liegt als Stadt mit eigenem Statut als Insel im Bezirk Amstetten im niederösterreichischen Mostviertel am Zusammenfluß von Ybbs und Schwarzbach (siehe Abbildung 2:Lage von Waidhofen. Die Stadt ist das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des (oberen) Ybbstals. Sie liegt auf einer Seehöhe von ca. 360 m und zählt etwa 12.000 Einwohner.

Auf der Straße ist Waidhofen von der Westautobahn über Amstetten und die B 121, die Weyrer Bundesstraße zu erreichen, die weiter ins Ennstal führt. Von dieser zweigt in Waidhofen die B31, die Ybbstal Bundesstraße Richtung Göstling an der Ybbs ab.

Auf der Schiene ist die Stadt durch die Kronprinz-Rudolf-Bahn (Amstetten – Selzthal – Bischofshofen) an das österreichische Bahnnetz angeschlossen. Auf dieser verkehren rund 17 Zugpaare (Eil- und Regionalzüge) pro Werktag. Außerdem besteht eine schmalspurige Zweigbahn (760 mm Spurweite) ins Ybbstal Richtung Kienberg-Gaming (seit 1988 nur mehr Verkehr bis Lunz am See, das Reststück nach Kienberg-Gaming wurde stillgelegt) und Ybbsitz. Auf dieser Nebenbahn verkehren etwa 17 Zugpaare pro Werktag (tw. nach Ybbsitz, tw. Richtung Lunz am See). Waidhofen ist rund 150 km von Wien und rund 70 km von Linz entfernt.

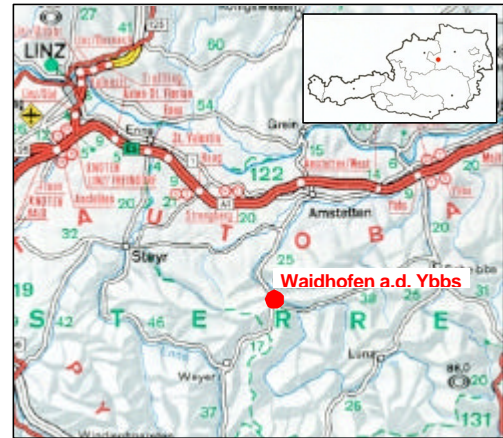


Abbildung 2:Lage von Waidhofen

Planung von Parkleitsystemen (allgemein)

Angebotsplanung

Der vorhandene Parkraum wird den verschiedenen Gruppen, die ihn nutzen, gegenübergestellt (Einkauf, Beruf, Freizeit, Besucher, Anwohner,...) und mittels Strukturdaten und Erhebungen zur Parkraumauslastung, Parkdauer und zu Quell- und Zielbeziehungen der Bedarf dieser Gruppen abgeschätzt (Parkbedarfsanalyse). Auf dieser Grundlage fallen politische Entscheidungen darüber, ob neuer Parkraum geschaffen werden soll, wo man ihn am besten anordnet und wer wo wieviel Parkraum zur Verfügung haben soll. Zur Umsetzung dieser Entscheidungen dient unter anderem die Parkraumbewirtschaftung (Kurzparkzonen etc.).

Markt im ruhenden Verkehr

Wenn sehr zentrale und entlegene Parkflächen zu gleichen Bedingungen zur Verfügung stehen, entsteht ein unausgewogenes Angebot: Fröhlich herrscht im Zentralbereich Überfluss, am späten Vormittag bereits Mangel. Um dem entgegenzuwirken, sollte ein Parkplatz um so teurer sein, je günstiger er liegt. An die Stelle der automatischen Benachteiligung derer, die später kommen, tritt die Wahl zwischen billigem und zentralem Parken.

Dies funktioniert bei Dauerparkern ebenso wie bei Kurzparkzonen. In einer Situation, in der man damit rechnen muss, dass jede neue zentrale Dauerparkfläche sofort von Berufsdauerparkern vereinnahmt wird und freier Parkraum durch "Nachrücken" aller Dauerparker an der Peripherie wieder auftaucht, ist ein solches "road pricing" für den ruhenden Verkehr überhaupt die einzige Möglichkeit, die Dauerparkplatzsituation im Zentralbereich zu verändern.

Zugleich wird der Nachteil eines Überangebotes zu bestimmten Tageszeiten vermieden, nämlich der Anreiz, auch für sehr kurze Entfernungen das Auto zu wählen und einen Stellplatz ganztägig zu belegen. Das Vermeiden solcher Überangebote dient daher auch der Angebotsplanung, indem Parkplätze tendenziell denen zugute kommen, die sie am dringendsten brauchen (wenn auch nicht gratis).

Dynamisches Parkleitsystem

Das Prinzip eines dynamischen Parkleitsystems ist es, den Fahrzeuglenker, der sich dem Stadtzentrum nähert, durch Hinweistafeln mit Wechselanzeigen über das in diesem Augenblick vorhandene Parkraumangebot zu informieren: Nicht nur darüber, wo Parkplätze frei sind, sondern auch über erlaubte Parkdauer und eventuelle Kosten. Er kann also rechtzeitig die Wahl treffen, die seinen Vorstellungen von Zielnähe und Kosten am nächsten kommt, und wird von einem in sich zusammenhängenden Wegweisungssystem ans Ziel geleitet.

Außer den Hinweistafeln gehören zu diesem System Erfassungsanlagen, die auf den einzelnen Parkplätzen die zu- und abfahrenden Fahrzeuge registrieren, und eine Zentrale, welche die freien Plätze für jeden Parkplatz berechnet und an die einzelnen Hinweisschilder weitergibt.

Der Versuch, mit Hilfe eines Parkleitsystems den Parksuchverkehr in geregelte Bahnen zu lenken, kann allerdings nur gelingen, wenn die meisten Lenker "im System bleiben", d.h. ihre Wahl zwischen den zum System gehörenden Parkplätzen treffen (oder in der Innenstadt parken, wo die Regelung der Nachfrage über die Parkgebühr im allgemeinen ausreicht). Restflächen im Zentralbereich, auf denen Gratisparken möglich ist, würden hingegen um so mehr Parksuchverkehr anziehen, je abgelegener die laut Parkleitsystem gerade freien Parkplätze sind. Das schadet nicht nur der verkehrsordnenden Wirkung des Systems, sondern ist auch inkonsequent aus der Sicht des "Marktes im ruhenden Verkehr". Daher müssen diese Flächen entweder als gebührenpflichtige Kurzparkzonen betrieben oder überhaupt anders genutzt werden.

Leit- und Gestaltungsprinzipien der Wegweisung

Für Auswärtige ist eine Vorinformation notwendig.

Die angebotene Information, gleich ob statisch oder dynamisch, ist nach Inhalt und Ort dem zu erwartenden Entscheidungsprozess des Lenkers anzupassen. Daher muss die Attraktivität der verschiedenen Parkplätze (im Hinblick auf das vermutete Ziel der Fahrt) berücksichtigt werden.

Die Wegweisung soll sich deutlich und unverkennbar an die Parkplatzsuchenden richten, ohne dabei die sonstige Wegweisung oder den Verkehr zu beeinträchtigen. Sie soll einheitlich zu den Parkplätzen des Systems führen.

Parkleitsystem in Waidhofen an der Ybbs

Ausgangssituation

Waidhofen ist als Schul- und Wirtschaftsstadt bekannt und der damit verbundene Quell- und Zielverkehr stellte in den vergangenen Jahren zunehmend ein Problem dar und beeinträchtigte durch seine abnehmende Flüssigkeit die Lebensqualität von Stadtbewohnern und Autofahrern gleichermaßen.

Einschlägige Studien ergaben, dass ein beträchtlicher Teil des Verkehrsaufkommen gerade während der Stoßzeiten auf Parkplatz-Suchfahrten entfiel, wobei der vorhandene Parkraum ungleichmäßig ausgelastet war.

Weiters ist die Lage einzelner Parkplätze wesentlich günstiger als die anderer, die Entfernung der Parkplätze voneinander zum Teil beträchtlich. Dies führt zu umständlichen Parkplatzsuchfahrten.

Das fehlende Wissen, wo gerade die günstigste Parkmöglichkeit frei ist, führte dazu, dass viele trotz geringer Erfolgsaussichten zuerst die zentralen Parkplätze anfahren. Da die Bereitschaft, zu einem entlegeneren Parkplatz zurückzufahren, weit geringer ist als die, diesen von vornherein aufzusuchen, kommt es zu einer störenden Überbelegung von Parkplätzen und zum Falschparken im Straßenraum. Dabei können durchaus noch Parkraumreserven in geringer Entfernung vorhanden sein.

Die bloße Forderung nach neuen Parkplätzen wäre dieser Situation nicht angemessen. Parkraum kann in zentraler Lage nur in Form von Parkhäusern oder -garagen errichtet werden; die Kosten dafür müssten die Parkenden tragen.

Und neue Parkplätze in Randlage würden genauso wie teure Garagenplätze erst angesteuert, wenn die sonstige Parkplatzsuche erfolglos war.

Dynamisches Parkleitsystem

Die Stadt Waidhofen an der Ybbs entschloss sich für ein dynamisches Parkleitsystem um den Problemen, welche vorher angesprochen wurden entgegenzuwirken. Dabei werden die Zufahrtsstraßen (Weyrerstraße, Ybbsitzerstraße, Urtalstraße, und Wienerstraße) durch ein innenbeleuchtetes Parkplatz-Hinweisschild mit alternierender „frei/besetzt“-Anzeige markiert. Das dynamische Parkleitsystem arbeitet mit zwei Arten der Erfassung: Besetzte Stellflächen werden über den Zählmechanismus der Schrankenanlage, siehe Abbildung 3 oder von in den Boden eingelassenen Induktionsschleifen, siehe Abbildung 4 registriert.

Kommt ein Kraftfahrzeug vor dem Schranken zum Stillstand, erkennt es die Anlage über eine in den Boden eingelassene Induktionsschleife. Der Druck auf einen Taster öffnet die Schranke, die sich erst wieder schließt, wenn das Auto eine zweite Induktionsschleife und eine Lichtschranke passiert hat. Der Vorgang wiederholt sich beim Ausfahren aus dem Parkplatz und wird in beiden Fällen vom Parkdaten-Erfassungsgerät registriert, das die Belegungszahl ändert. Zähl- und damit verbundene Anzeigefehler werden durch diese Kombination mini-

miert. Vor und während des Schließens der Schranke ist ein gelbes Blinklicht in Betrieb. Ausreichend Platz lässt die Schrankenanlage, damit einspurige Fahrzeuge und Fußgänger vorbeigehen oder -fahren können.



Abbildung 3: Parkplatz mit Schrankenanlage

Befährt ein Fahrzeug eine Einzelplatzschleife, wird das jeweilige Signal verzögert an das Parkdaten-Erfassungsgerät weitergegeben, um Fehlanzeigen durch etwaiges Rangieren zu vermeiden.



Abbildung 4: Parkplatz mit eingelassener Induktionsschleife

Das Parkdaten- Erfassungsgerät erfasst die Zählzeiten, steuert das Hinweisschild bei der Einfahrt und hält die Information für den Zentralrechner auf Abruf bereit. Über Datenleitungen wird die Anzahl an freien Parkplätzen im Minutentakt vom Zentralrechner abgerufen und über die dynamischen Wegweiser stadtwweit angezeigt.

Bei Auftreten von Zählfehlern oder bei kurzfristiger Reservierung von Stellflächen für andere Zwecke können Korrekturen am zentralen Bedienrechner oder mittels Handterminal vor Ort jederzeit vom Betreuungspersonal eingegeben werden.

Systembeschreibung der Parkdatenerfassung

Das Parkleitsystem (PLS) besteht aus 6 Parkplätzen für PKW. Die Zählung der abgestellten Fahrzeuge erfolgt auf verschiedene Weise:

1. Differenzzählung durch Schranken mit Taster zum Öffnen: P1, P2, P3, P5: jeweils eine Ein- und eine Ausfahrtschranke;
- P4 und P6: Einzelplatzerfassung durch Induktionsschleifen
2. Jeder Parkplatz ist durch eine Datenleitung mit der Zentrale verbunden und mit einem Frei/besetzt- Parkplatzschild vor der Einfahrt ausgestattet.
3. Die Datenleitungen sind eigene Leitungen der Gemeinde. Der Zentralcomputer steht im Rathaus

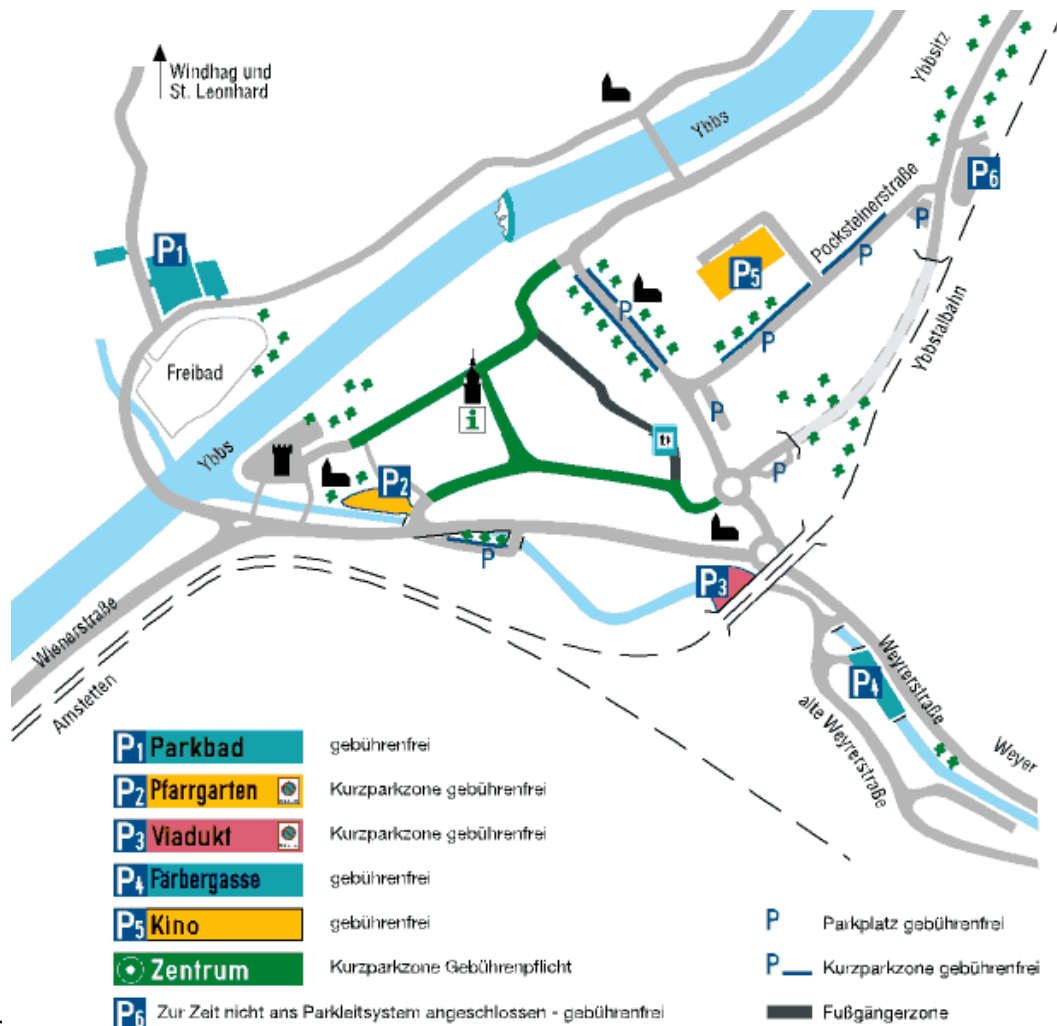


Abbildung 5: Parkleitsystem Waidhofen/Ybbs

Zum Farb- und Symbolcode des Parkleitsystems

Jeder dynamisch erfasste Parkplatz hat auf den Wegweisern eine eigene Farbe. Dadurch kann die Information besonders unmittelbar erfasst werden, ohne die Namen zu lesen, die für Ortsunkundige ohnehin meistens ohne Bedeutung sind.

Die Farbzuordnung wurde so gewählt, daß die Abfolge von rot-gelben zu grün-blauen Tönen etwa die steigende Entfernung zum Zentrum wiedergibt. (Dunkelgrün bleibt für die gebührenpflichtige Kurzparkzone im Zentrum reserviert.)

Parkgebühren werden durch Münzen (Option für die Zukunft), Kurzparken durch das StVO-Symbol neben dem Namen angezeigt. Auch wenn diese Zeichen allgemein verständlich sind, wird der Lenker durch die Hinweistafeln auf sie vorbereitet, um eine Ablenkung von der zentralen Information des dynamischen Wegweisers, der Ziffernanzeige, zu vermeiden.

Zur Zentrale

Sie besteht aus einem Personal Computer (Bedienrechner mit Peripherie), einem Steuerrechner und den Anbindungen (Modems) zu den Außenanlagen (Schilder und Parkplätze).

Die Zentrale samt Datenverbindungen zu Schildern und Parkplätzen arbeitet automatisch. Die Trennung in Steuer- und Bediengerät erlaubt den Betrieb auch bei ausgeschaltetem Bedienrechner. Dieser kann nur von autorisierten Personen in Betrieb genommen werden. Dadurch ist das System auch ohne Aufsicht vor Manipulationen geschützt.

Bei der Inbetriebnahme wird die Zentrale aufgrund der Systemeigenschaften (Größe der Parkplätze, Zahl und Inhalt der Anzeigen,...) eingerichtet und braucht nur zur Kontrolle, zur Korrektur, für die Datenverwaltung und in Sondersituationen (z.B. Sperre eines Parkplatzes) bedient zu werden.

Die Belegungsdaten der Parkplätze, die Bedienungsvorgänge und allfällige Störungsmeldungen werden archiviert.

Verkehrstafeln

Hinweistafeln



Die Hinweistafeln haben eine Größe von 2 x 2,5 m und befinden sich an den 4 Ortseinfahrten

(H1 - H4):
Weyrerstraße,
Ybbsitzerstraße,
Urtalstraße,
Wienerstraße

Abbildung 6: Hinweistafeln

Dynamische Wegweisung

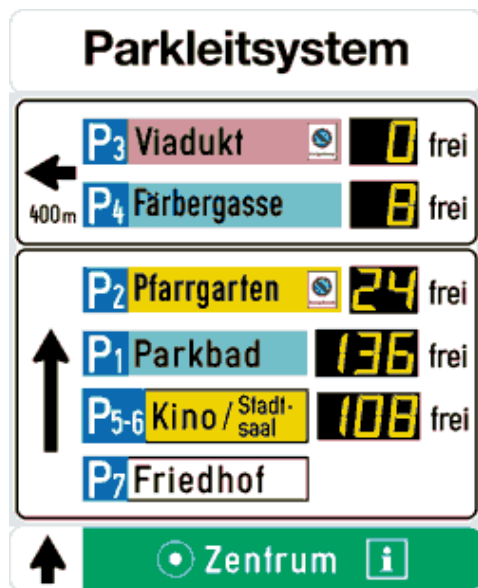


Abbildung 7: Dynamische Wegweisung

Diese erfolgt durch 7 Parkleitwegweiser in der von Größe 1,65 x 2,15 m mit je 5 Anzeigen.

Diese bieten jedem maßgeblichen Verkehrsstrom vollständige Information über die Parkplatzbelegung.

Die Felder enthalten drei zwei- und zwei dreistellige Sieben-segmentanzeigen mit automatischer Nachtbeleuchtung mit einer Ziffernhöhe von 150 mm.

Anzeige im Besetztzustand : "0"

Anzeige außer Betrieb : "---"

Die Anzeige wird jede Minute aktualisiert.

Statische Wegweisungstafeln

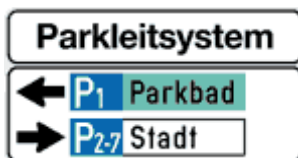


Abbildung 8: Statische Wegweisungstafeln

Diese statischen Wegweisungstafeln befinden sich an allen verbleibenden Abzweigungspunkten und momentan gibt es 25 Tafeln von diesen.

Parkplatzschilder



Abbildung 9: Parkplatzschilder

Die Parkplatzschilder stehen unmittelbar vor der Einfahrt zum Parkplatz, weil angezeigt werden muss, ob noch mindestens ein Stellplatz frei ist, damit niemand vergeblich einfährt.

Für die Ausführung der Parkplatzschilder ist die Sichtbarkeit der Anzeige ausschlaggebend, deshalb werden oft Prismenschilder eingesetzt, da sie eine optimale Lesbarkeit gewährleisten.

Nutzeffekte

1. Ortsfremde bekommen rechtzeitig, vor der Ortseinfahrt, ein einheitlich präsentiertes Angebot an tatsächlich freien Parkplätzen, zu denen sie auch geleitet werden.
2. Guter Überblick über die tatsächlich freien Parkplätzen
3. Kurzparkern kann der, für sie zielnächste Stellplatz angeboten werden, der gerade frei ist.
4. Ortskundige, die über die Tarifstrukturen Bescheid wissen, können zudem ohne umständliche und zeitraubende Suche den Parkraum aufsuchen, der für ihre Kosten- und Wegtoleranz gerade optimal ist.
5. Geringere Umweltkosten
6. Geringere Lärmbelastung
7. Steigert die Attraktivität der Stadt Waidhofen/Ybbs

Feedback zur Exkursion

Zuerst ein großes Lob an die Assistenten, welche die Exkursion sehr gut organisiert und vorbereitet haben, denn es kam zu keinen unnötigen Stehzeiten oder Ausfällen.

Dabei ist auch die erstklassige Unterkunft hervorzuheben, die nach dem ersten anstrengenden Besuchstag, eine hervorragende Ruhe- und Entspannungsmöglichkeit geboten hat.

Das Programm gestaltete sich breitgefächert, von Firmenbesichtigungen der Firmen Forster, IFE und BMW bis hin zu Stadtplanung der Städte Waidhofen an der Ybbs und Steyr, sodass für jeden Studenten zumindest ein interessanter Beitrag dabei gewesen sein musste und trotz der Fülle von Programmpunkten kam es zu keinen „over flow“.

Wiederum speziell zu erwähnen, ist der Besuch der BMW Motorenwerke, der einen besonderen Schwerpunkt darstellte, da es sich um die Besichtigung einer der wichtigsten Standorte des großen Weltkonzerns handelte.

Einzigster negativer Kritikpunkt der Exkursion war der Aufenthaltsraum für die Vorträge vom Verkehrsexperten aus Steyr und dem Leiter des Pilotprojektes „innovatives Fahrkartensystem“, denn die Studenten mussten bei einigen Grad Minus und brausenden Wind, die Vorträge in einer halboffenen Parkgarage und teilweise im Freien absolvieren.

Dass jeder dort ausharrte, war wahrscheinlich nur dem zweiten Teil, dem Pilotprojekt „innovativen Fahrkartensystem“ zu verdanken, welcher äußerst interessant war.