

*MERKUR - Analyse der Auswirkungen
eines innerstädtischen
Einkaufszentrums auf eine
benachbarte Einkaufstraße*

Bezirksvorsteherung Ottakring

10.2.2009

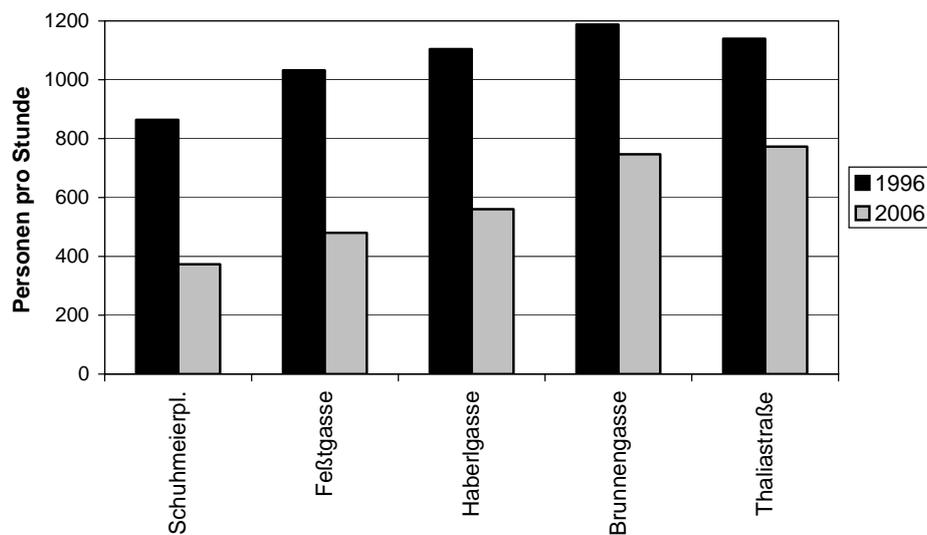
Dipl. Ing. Dr. Paul Pfaffenbichler

Struktur

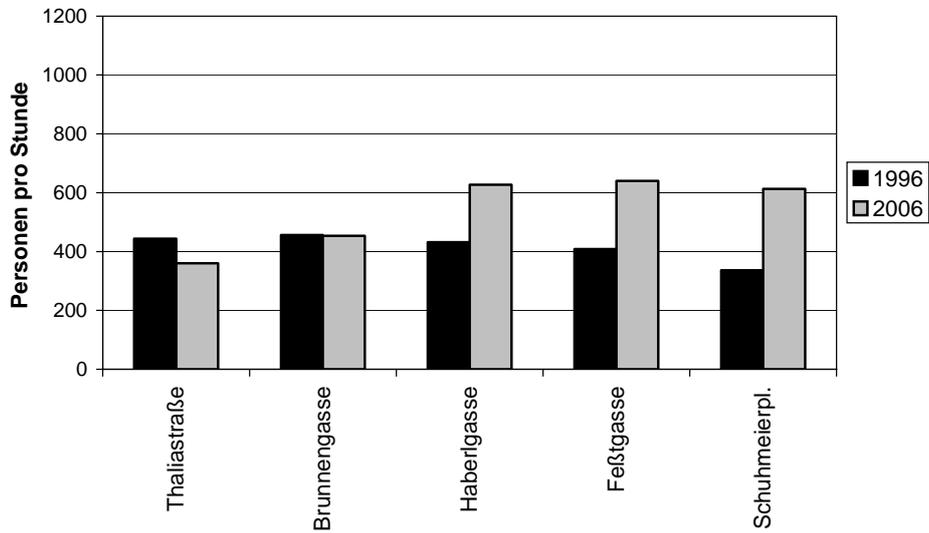
- Verkehrssituation in der Thaliastraße
 - ÖV - Linie 46
 - Parkraumauslastung
 - Modal Split
- Erhebung der Erdgeschoßnutzungen 2002 und 2007
- Passantenbefragung 2008
- Kaufkraftstrommodell
- Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Verkehrssituation

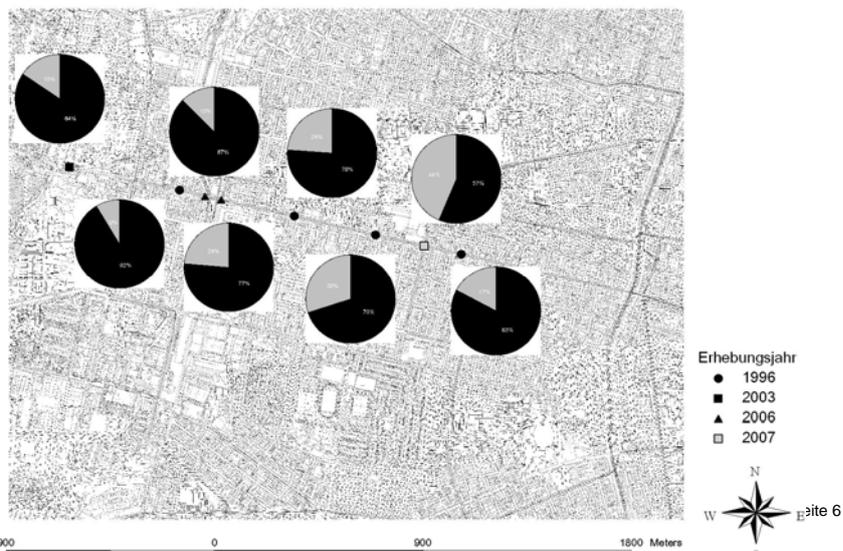
Verkehr: Linie 46 - stadteinwärts



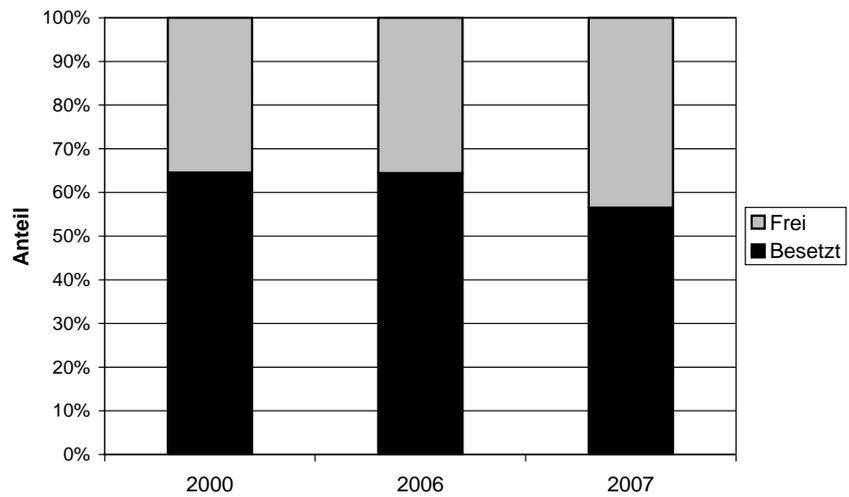
Verkehr: Linie 46 - stadtauswärts



Verkehr: Parkraumauslastung

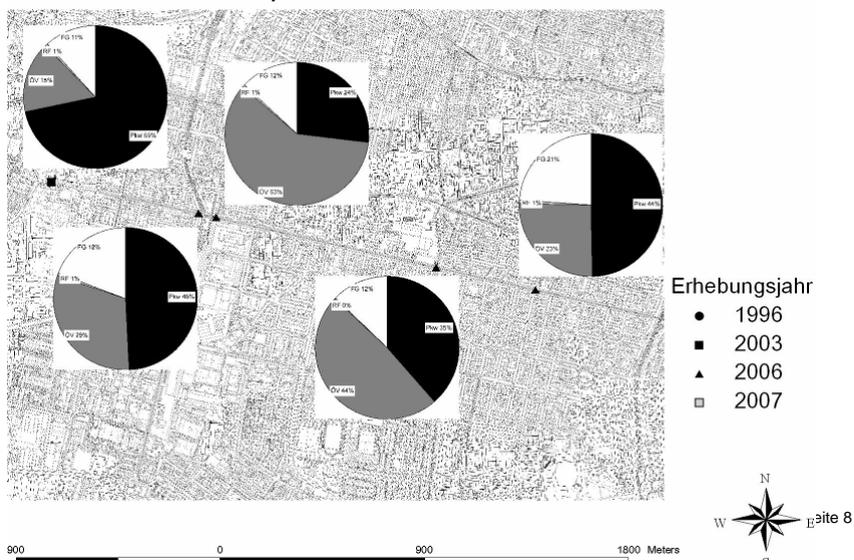


Verkehr: Parkraumauslastung
Thaliastraße – Feßtgasse - Panikengasse



7

Verkehr: Modal Split

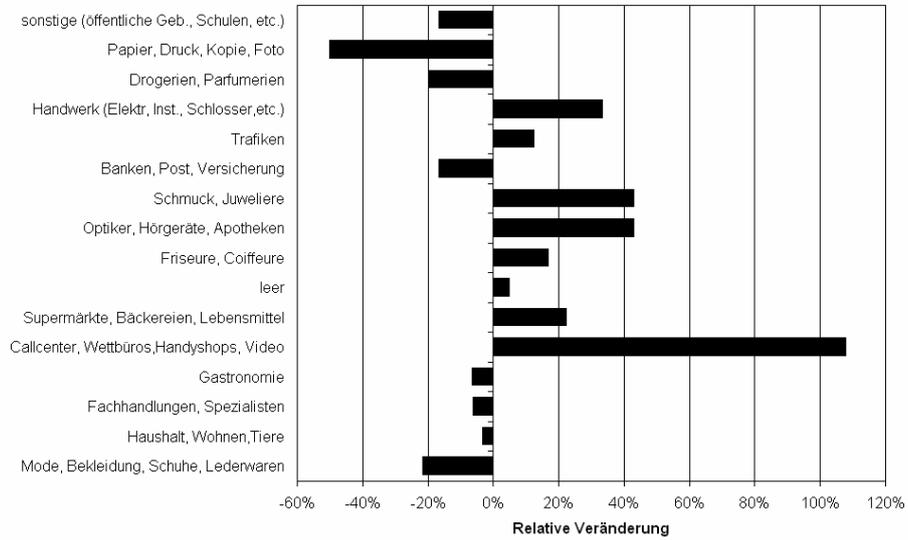


Erdgeschoßnutzung

Erdgeschoßnutzungen

- Im Rahmen von Studentenarbeiten wurde jeweils im Jahr 2002 und im Jahr 2007 eine vollständige Erhebung der Erdgeschoßnutzungen in der Thaliastraße durchgeführt.
- Der Leerstand blieb in diesem Zeitraum praktisch konstant (21 im Jahr 2002 und 22 im Jahr 2007, das entspricht 7,2% bzw. 7,6%).
- Der Anteil der Branche „Mode, Bekleidung, Schuhe, Lederwaren“ ging von 22,3% auf 17,5% zurück.
- Der Anteil der Branche „Papier, Druck, Kopie, Foto“ ging von 4,1% auf 2,1% zurück.
- Der Anteil der Branche „Callcenter, Wettbüros, Handyshops, Videotheken“ stieg von 4,5% auf 9,3%.

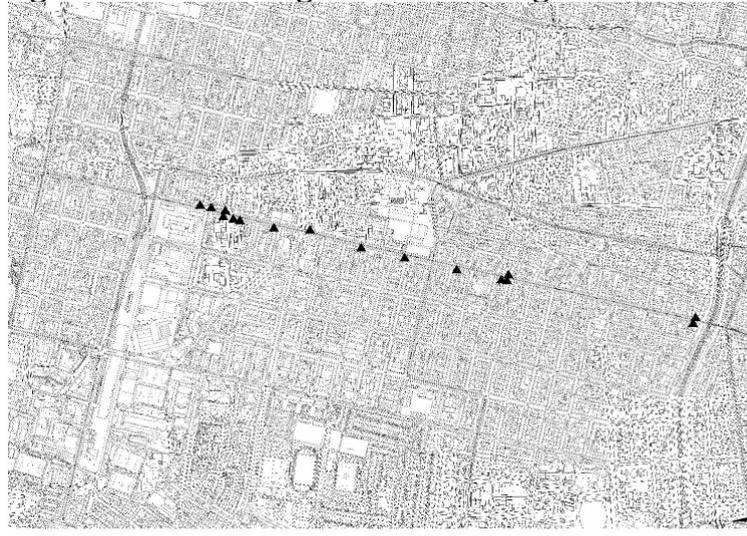
Erdgeschoßnutzungen - relative Änderungen



Erdgeschoßnutzungen - Bekleidung



Erdgeschoßnutzungen - Wohnungseinrichtung



2007



900 0 900 Meters

Erdgeschoßnutzungen - Leerstand



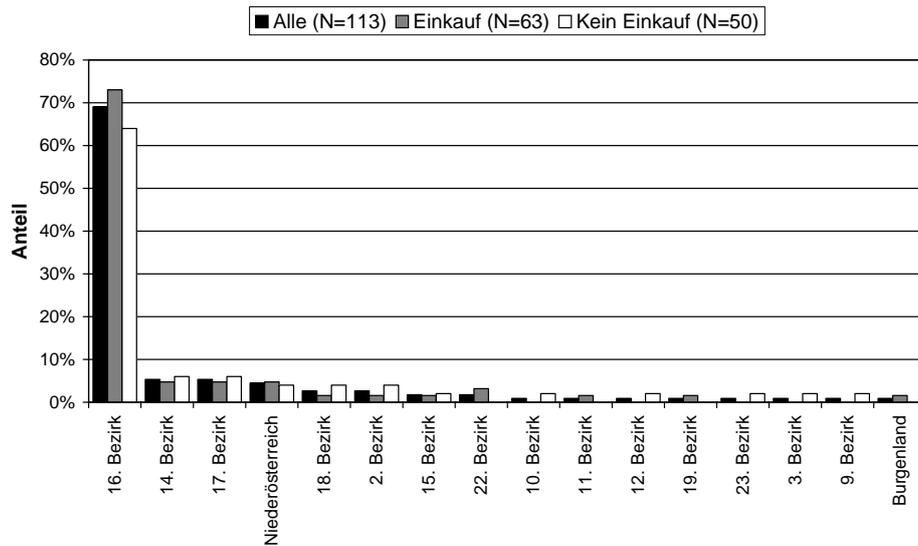
2007



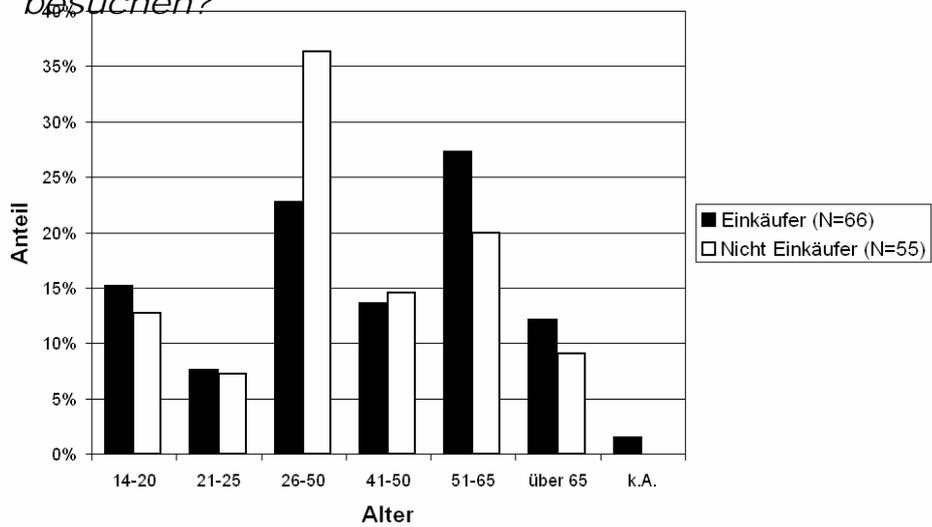
900 0 900 Meters

Passantenbefragung

Wo wohnen die befragten Personen?

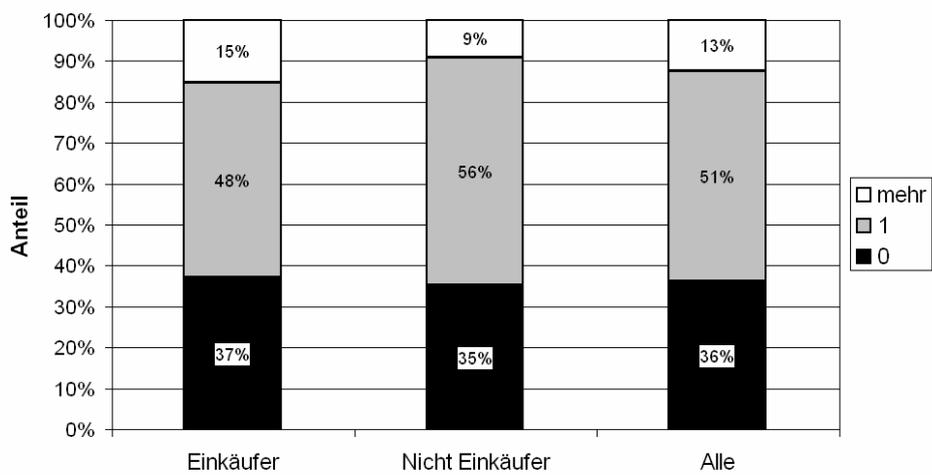


Wie alt sind die Personen, die die Thaliastraße besuchen?

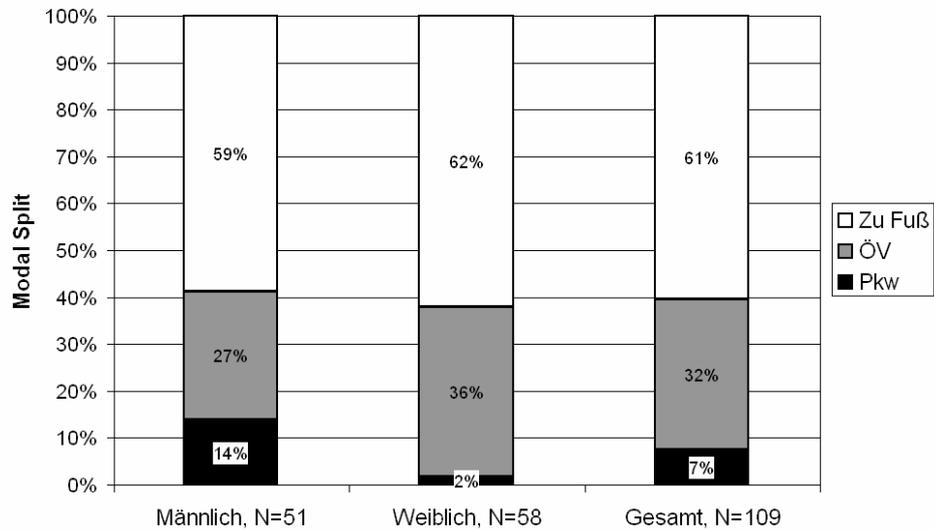


Pkw-Verfügbarkeit

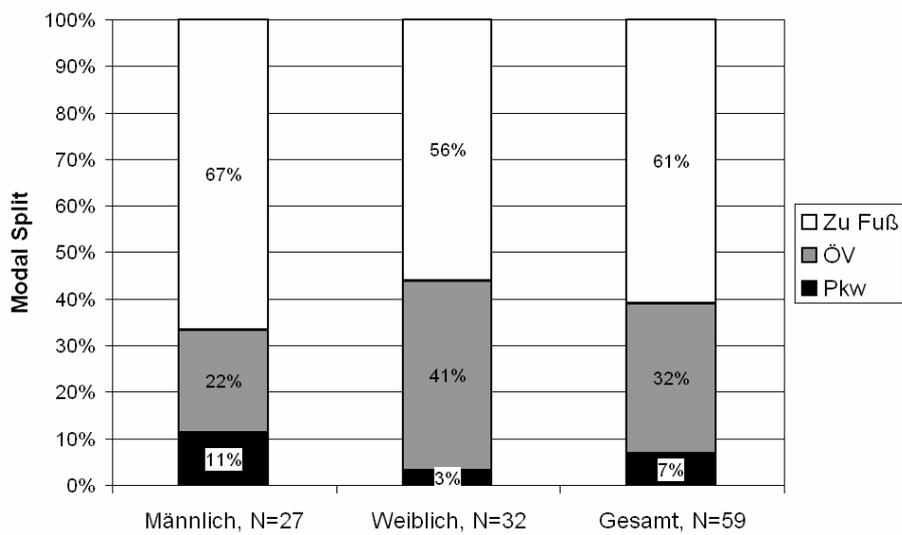
Pkws im Haushalt



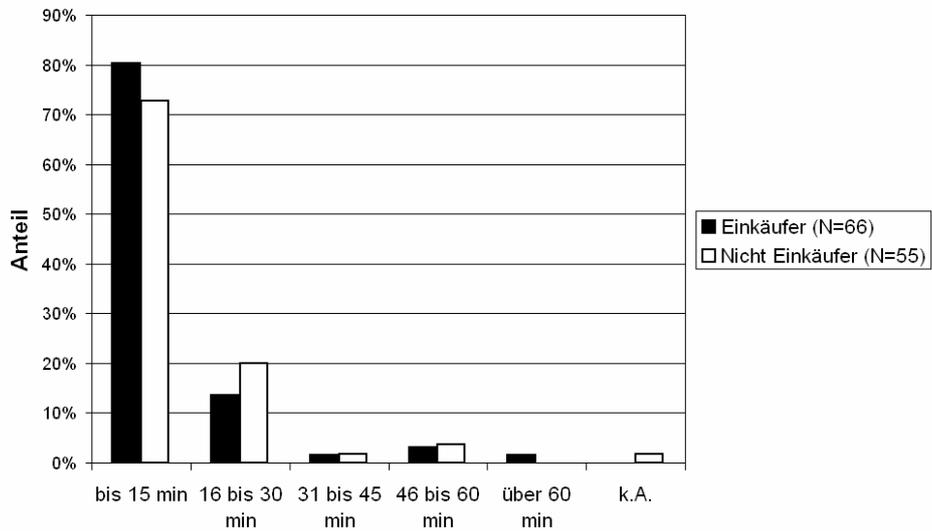
Verkehrsmittelanteil - alle Besucher



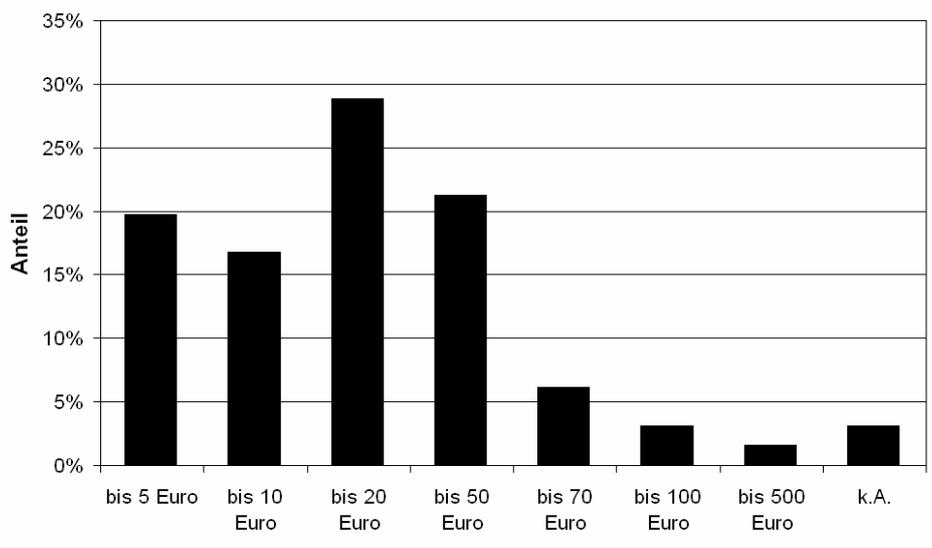
Verkehrsmittelanteil - einkaufende Besucher



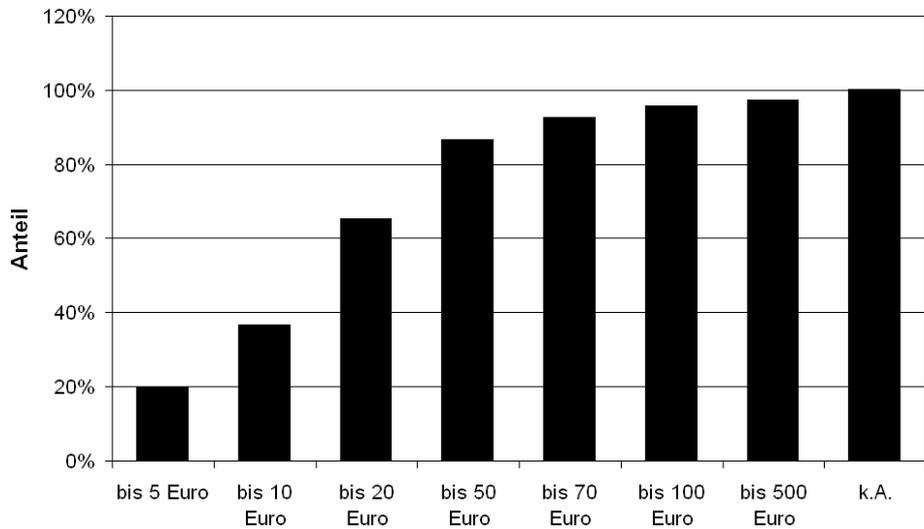
Anreisedauer



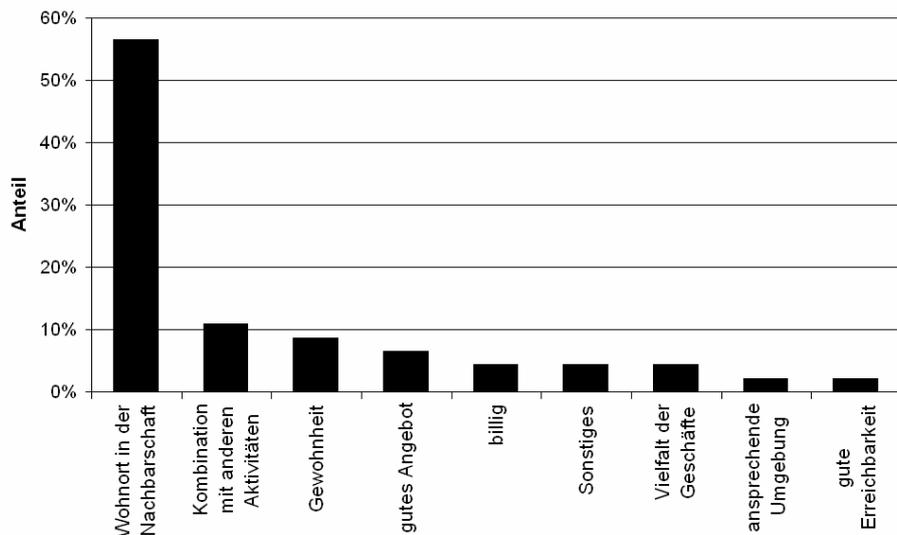
Ausgaben



Ausgaben

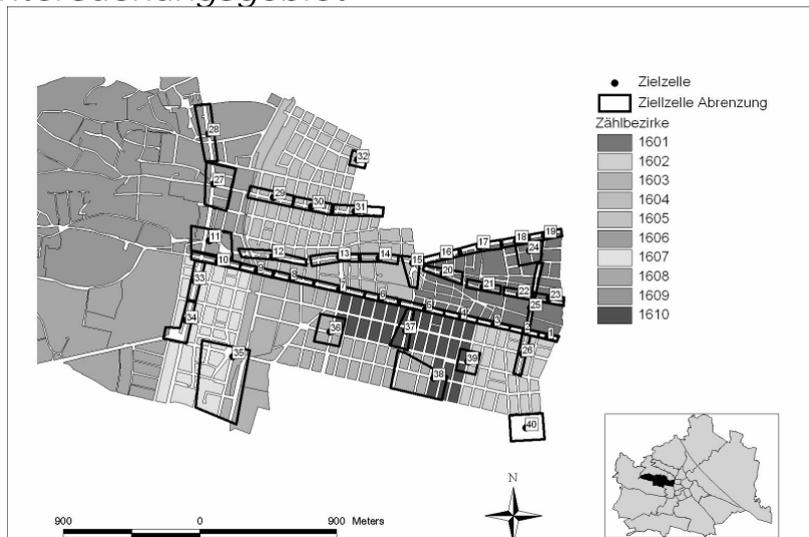


Beweggründe, in der Thaliastraße einzukaufen

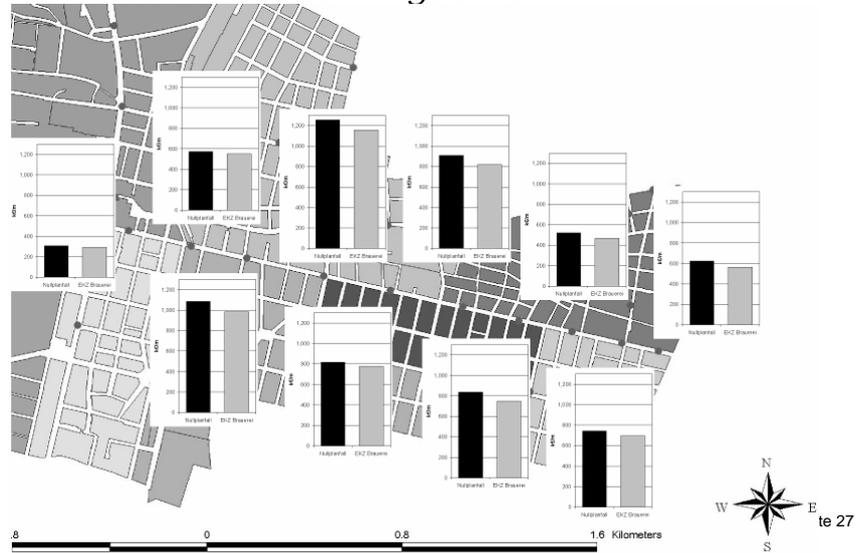


Kaufkraftstrommodell

Untersuchungsgebiet



Kaufkraftstrommodell Ergebnis



Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Verkehr

- Die Thaliastraße ist gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden.
- Der Parkraum ist stark ausgelastet, scheint aber nicht überlastet zu sein.
- Die beobachtete Auslastung liegt zwischen 56% und 92%.
- Eine detaillierte, längerfristige Beobachtung wäre wünschenswert.
- Im Bereich innerhalb der Wattgasse liegt der Anteil des öffentlichen Verkehrs bezogen auf die Personen im Bereich zwischen ca. 25% bis 50%.
- Im Bereich außerhalb der Wattgasse liegt er deutlich niedriger.

Dipl. Ing. Dr. Paul Pfaffenbichler | 09.02.2009 | Seite 29

Erdgeschossnutzungen

- Der Leerstand blieb zwischen 2002 und 2007 mit rund 7% praktisch konstant.
- Es wurden aber starke Veränderungen in der Branchenzusammensetzung beobachtet:
 - Die Sparten „Mode, Bekleidung, Schuhe, Lederwaren“ und „Papier, Druck, Kopie, Foto“ verzeichneten die stärksten Rückgänge.
 - Die stärksten Zuwächse gab es in der Sparte „Callcenter, Wettbüros, Handyshops, Videotheken“.

Dipl. Ing. Dr. Paul Pfaffenbichler | 09.02.2009 | Seite 30

Passantenbefragung

- Der überwiegende Teil der in der Thaliastraße einkaufenden Personen stammt aus dem näheren Umfeld.
- Rund zwei Drittel verfügen über einen Pkw im Haushalt, aber nur etwa 7% nutzten diesen um in die Thaliastraße zu gelangen.
- Etwa 60% kamen zu Fuß in die Thaliastraße.
- Der Hauptgrund in der Thaliastraße einzukaufen, ist die räumliche Nähe.
- Die durchschnittlichen Ausgaben je Einkauf sind eher niedrig: zwei Drittel gaben an, nicht mehr als 20 Euro auszugeben.

Dipl. Ing. Dr. Paul Pfaffenbichler | 09.02.2009 | Seite 31

Kaufkraftstrommodell

- Das Bezirkszentrum Ottakring würde zu einem Rückgang der in der Thaliastraße gebundenen Bezirkskaufkraft von 14,8% auf 13,6% führen.
- Dem steht gegenüber, dass die gesamte im Bezirk gebundene Kaufkraft von ca. 45% auf ca. 50% ansteigen würde.
- Teile des Modells beruhen noch auf relativ groben Schätzungen.
- Eine Verfeinerung des Modells wäre daher wünschenswert, um die Aussagekraft dieser Ergebnisse zu erhöhen.

Dipl. Ing. Dr. Paul Pfaffenbichler | 09.02.2009 | Seite 32

*Herzlichen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!*

Dipl. Ing. Dr. Paul Pfaffenbichler
Email: paul.pfaffenbichler@tuwien.ac.at
www.ivv.tuwien.ac.at/forschung/projekte/national/merkur-analyse-der-auswirkungen-eines-innerstaedtischen-einkaufszentrums-auf-eine-benachbarte-einkaufstrasse.html

Danksagung

Mein besonderer Dank gilt der Hochschuljubiläumsstiftung der Stadt Wien für die finanzielle Unterstützung des Projekts „Analyse der Auswirkungen eines innerstädtischen Einkaufszentrums auf eine benachbarte Einkaufstraße“.