



VORBILD WIEN: WARUM ES OHNE PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG NICHT GEHT

AGORA VERKEHRSWENDE | ANGELIKA WINKLER | 26022019

Entwicklung der Motorisierung in Wien seit 2009-2019

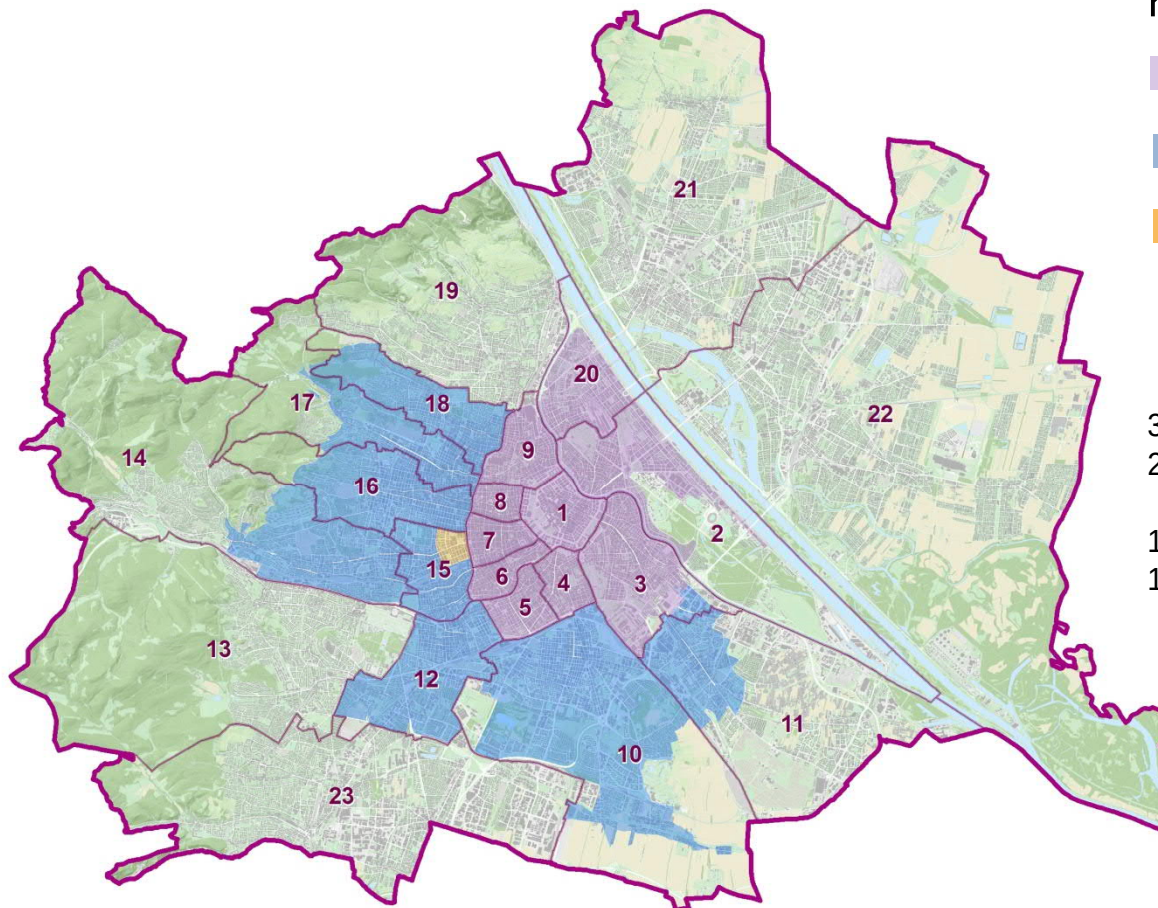
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019*	
PKW/ 1000 EW zu Jahresbeginn:												
WIEN	391,15	392,86	393,03	392,83	390,23	385,69	380,15	372,55	370,99	371,49	373,70	WIEN
Wien 1, Innere Stadt	1.006,68	1.021,48	1.036,25	1.045,24	1.055,32	1.049,72	1.034,70	1.022,79	972,97	987,90	985,17	Wien 1, Innere Stadt
Wien 2, Leopoldstadt	333,74	331,06	331,54	330,37	330,78	324,18	320,16	313,42	311,09	310,07	311,64	Wien 2, Leopoldstadt
Wien 3, Landstraße	441,76	464,02	459,16	449,63	440,52	435,77	440,26	429,17	424,08	419,27	418,96	Wien 3, Landstraße
Wien 4, Wieden	422,89	423,76	421,01	419,54	418,50	410,43	405,04	389,09	387,17	380,53	374,90	Wien 4, Wieden
Wien 5, Margareten	330,69	330,23	324,47	323,35	318,55	311,47	305,50	294,35	291,04	287,65	278,62	Wien 5, Margareten
Wien 6, Mariahilf	391,58	384,82	384,54	383,12	373,94	365,24	355,97	345,32	338,40	332,31	322,83	Wien 6, Mariahilf
Wien 7, Neubau	374,72	367,16	368,37	369,46	365,47	357,20	348,44	334,04	327,55	324,95	314,94	Wien 7, Neubau
Wien 8, Josefstadt	361,56	363,35	359,04	353,99	347,97	341,36	336,57	320,95	311,85	305,28	302,08	Wien 8, Josefstadt
Wien 9, Alsergrund	403,89	395,66	388,48	383,66	378,88	370,44	364,61	339,60	338,31	334,99	326,88	Wien 9, Alsergrund
Wien 10, Favoriten	349,06	348,78	349,53	351,27	346,19	343,67	338,42	328,60	329,77	342,64	344,49	Wien 10, Favoriten
Wien 11, Simmering	362,23	362,83	367,30	369,90	371,51	369,80	365,39	359,22	353,95	355,08	362,96	Wien 11, Simmering
Wien 12, Meidling	347,61	351,03	352,43	354,53	357,73	354,61	351,55	345,33	343,87	339,98	341,48	Wien 12, Meidling
Wien 13, Hietzing	449,54	450,42	449,57	455,18	454,35	450,98	443,27	427,67	427,79	429,34	436,10	Wien 13, Hietzing
Wien 14, Penzing	382,26	384,36	386,31	387,89	389,85	386,91	380,21	372,43	373,52	372,90	377,82	Wien 14, Penzing
Wien 15, Rudolfstheim-Fünfhaus	309,43	308,05	304,11	304,39	302,11	297,67	290,50	280,00	276,17	274,42	272,60	Wien 15, Rudolfstheim-Fünfhaus
Wien 16, Ottakring	324,91	326,42	326,82	325,83	326,86	325,91	320,71	315,16	311,66	308,89	310,80	Wien 16, Ottakring
Wien 17, Hernals	340,32	343,05	344,52	343,42	342,95	338,23	331,20	325,53	322,70	321,45	323,10	Wien 17, Hernals
Wien 18, Währing	371,55	369,89	371,73	372,29	367,16	360,34	352,17	341,53	357,12	357,17	353,54	Wien 18, Währing
Wien 19, Döbling	418,64	420,54	421,69	421,14	417,81	416,83	412,09	402,14	399,70	398,65	406,14	Wien 19, Döbling
Wien 20, Brigittenau	309,72	313,56	310,69	309,81	306,48	303,20	296,22	293,76	290,64	288,99	284,93	Wien 20, Brigittenau
Wien 21, Floridsdorf	395,45	396,87	397,70	397,97	393,16	389,45	384,59	381,07	381,09	379,91	385,12	Wien 21, Floridsdorf
Wien 22, Donaustadt	433,09	434,44	438,56	438,51	438,49	435,00	424,94	424,70	428,03	429,61	432,67	Wien 22, Donaustadt
Wien 23., Liesing	505,53	507,41	505,97	506,36	502,19	494,33	492,74	491,07	488,51	490,64	500,00	Wien 23., Liesing
bedingte Formatierung: Abnahme gegenüber dem Vorjahr												
gleichbleibend												
leichte Zunahme												
Zunahme												
*) vorläufige Bevölkerungszahlen zugrunde gelegt (Stand: 18.02.1019)												





PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG – DAS MODELL IN WIEN

Parkraumbewirtschaftung



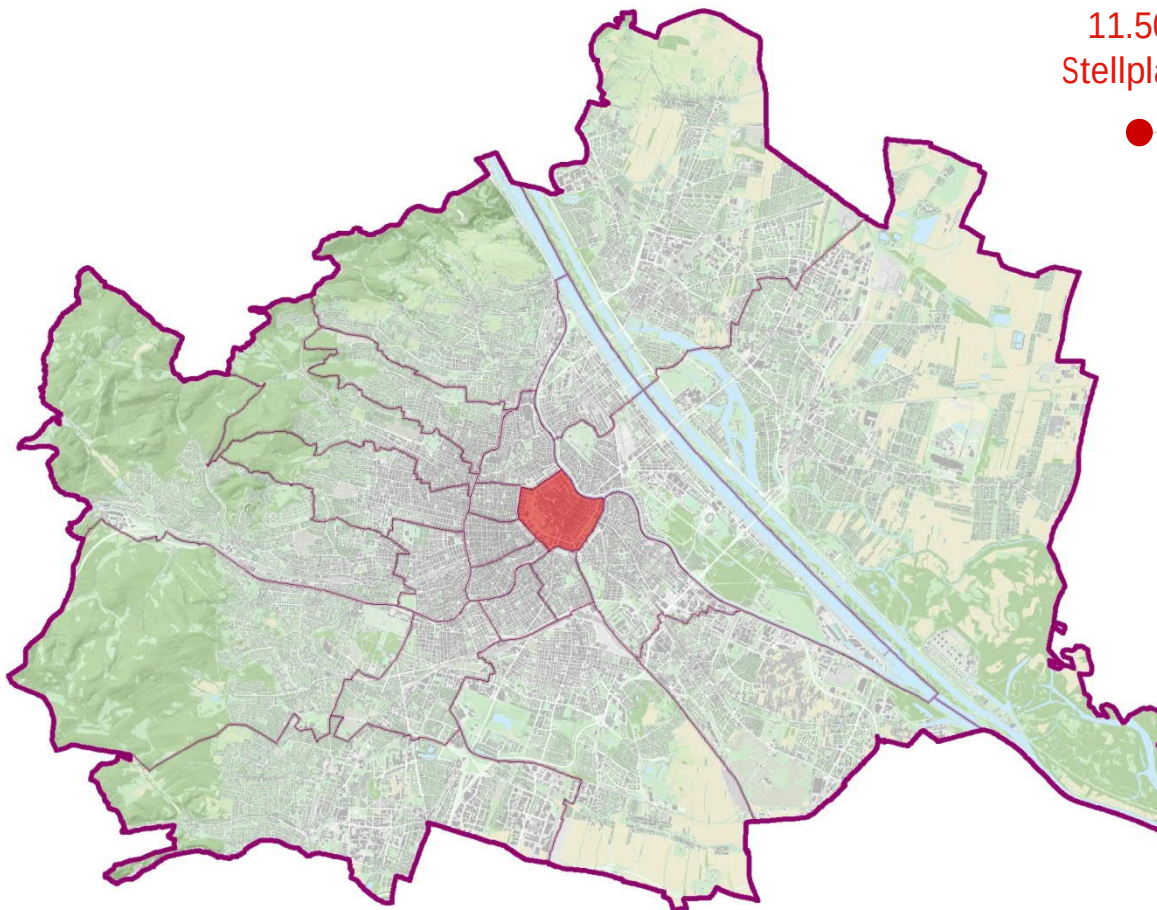
Flächendeckende Kurzparkzonen 2018

-  Parkdauer 2h Mo. - Fr. 9-22h
-  Parkdauer 3h Mo. - Fr. 9-19h
-  Parkdauer 2h Mo. - Fr. 9-22h, Sa., So., Feiertag 18-22h

300.000 Stellplätze
217.000 Bewohnerparkpickerl

1.140.000 Einwohner (62% von Wien)
1.029.000 Arbeitsplätze (68% von Wien)
430.000 Pkw (64% von Wien)

Parkraumbewirtschaftung

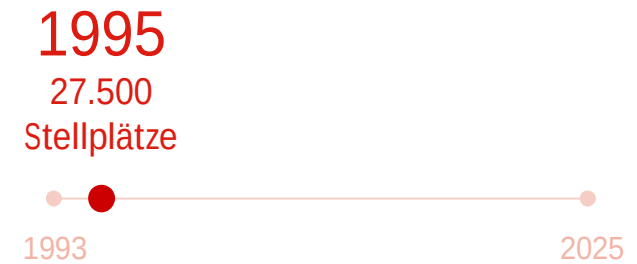
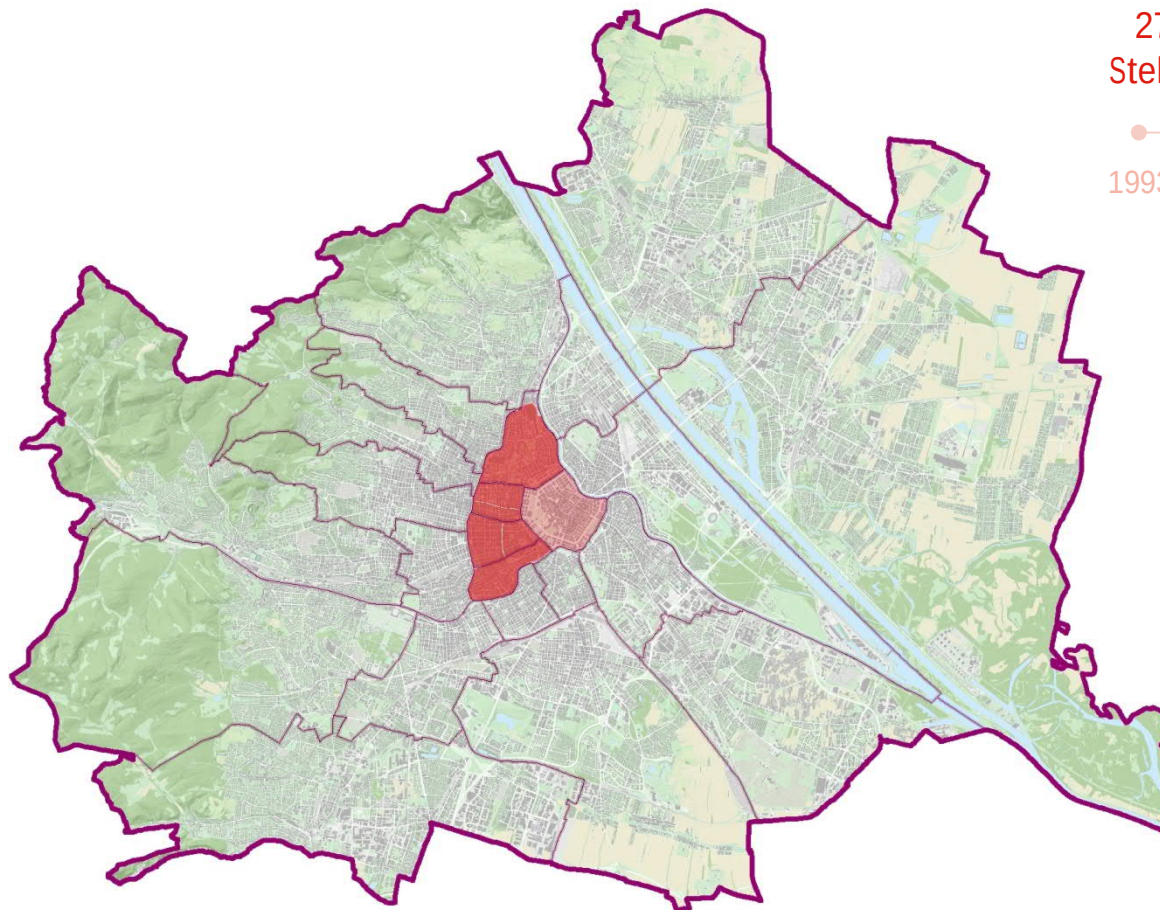


1993
11.500
Stellplätze

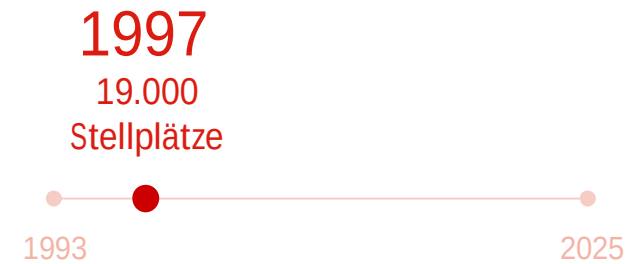
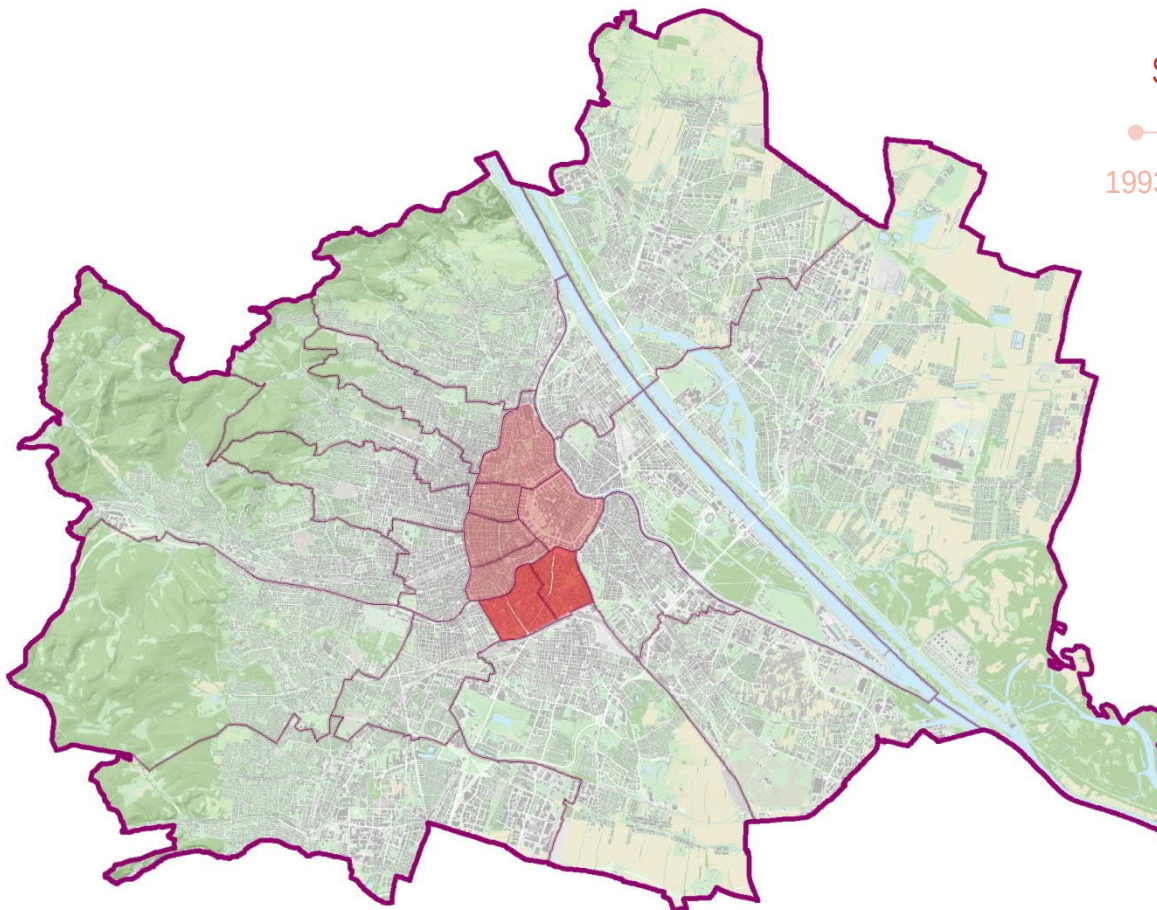


2025

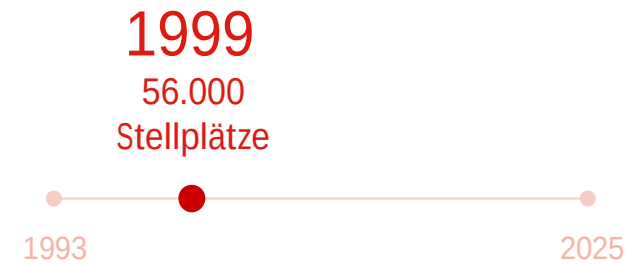
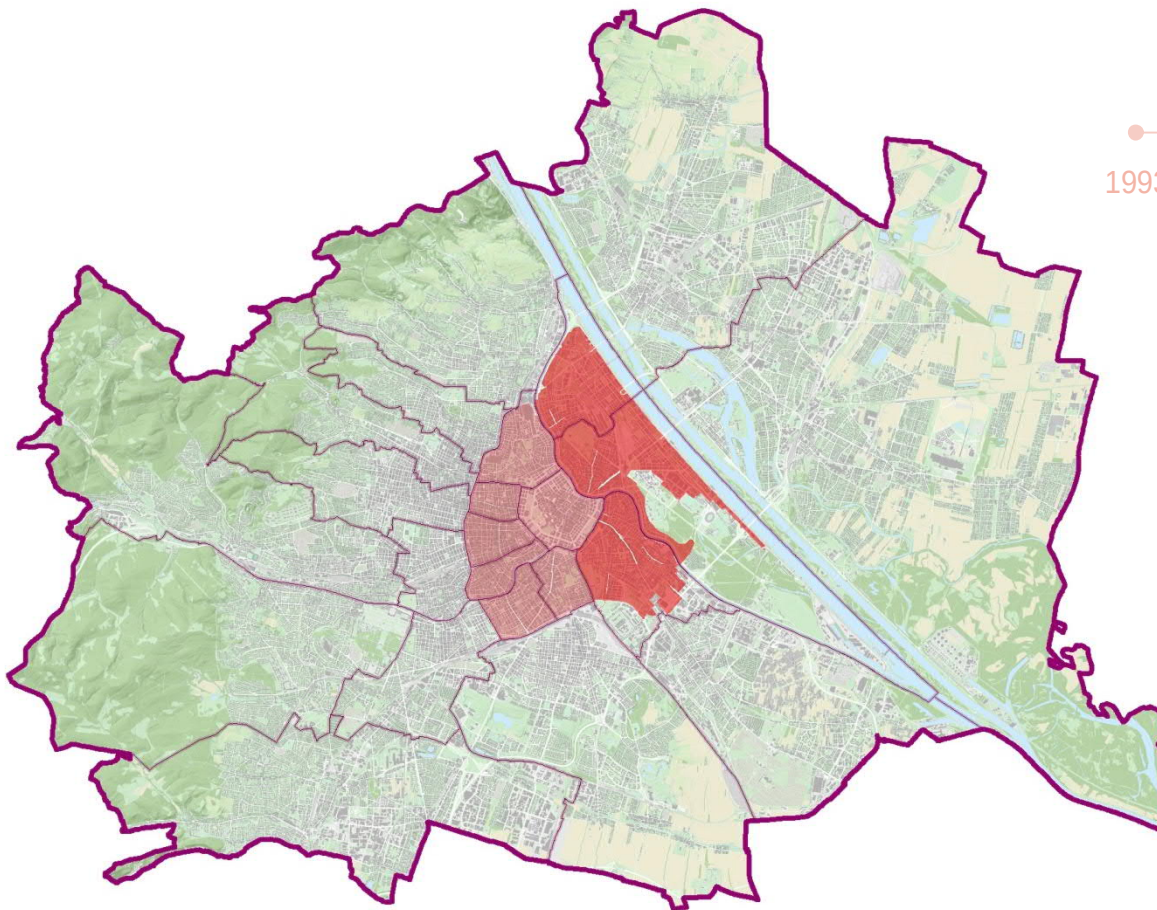
Parkraumbewirtschaftung



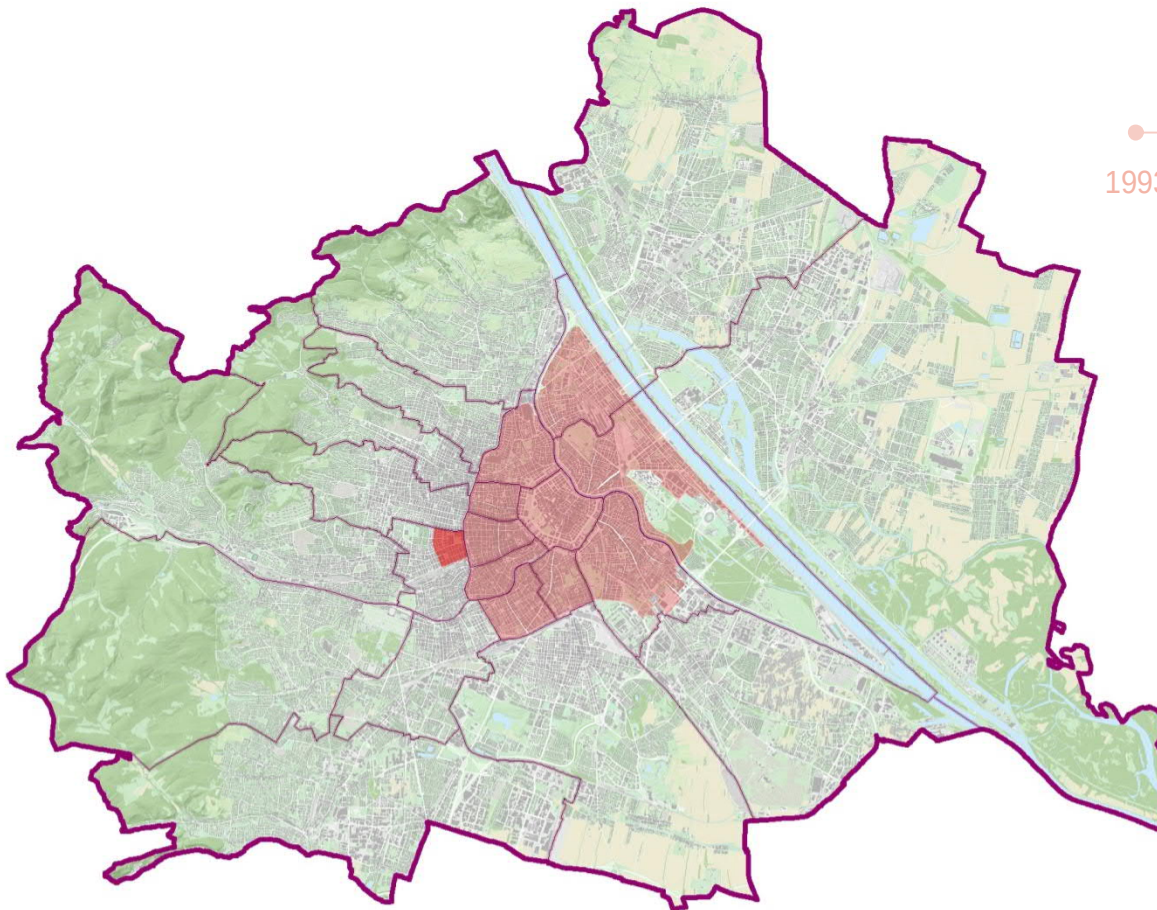
Parkraumbewirtschaftung



Parkraumbewirtschaftung



Parkraumbewirtschaftung

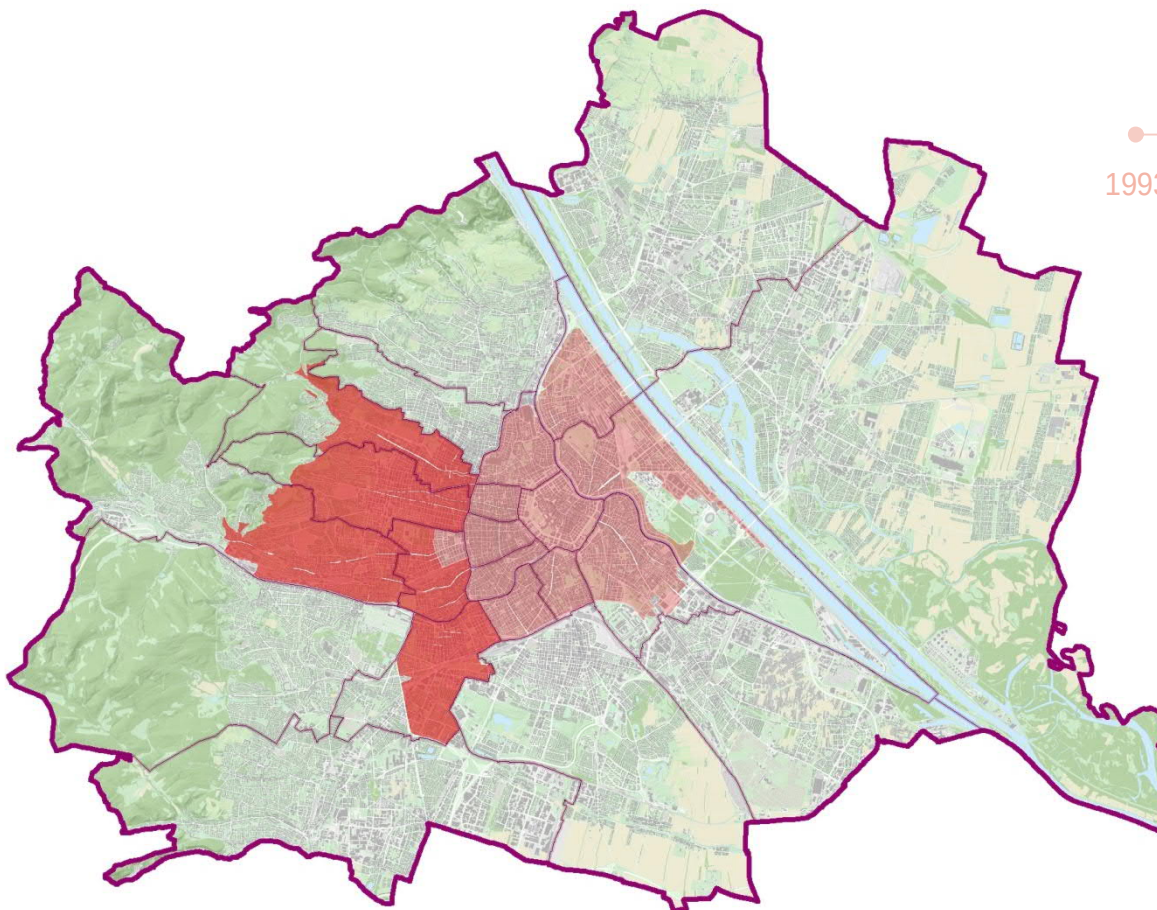


2005

6.500
Stellplätze

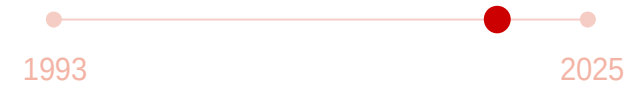


Parkraumbewirtschaftung

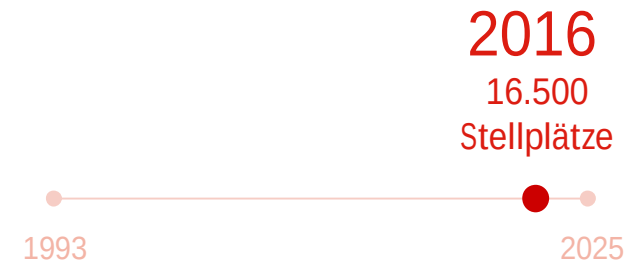
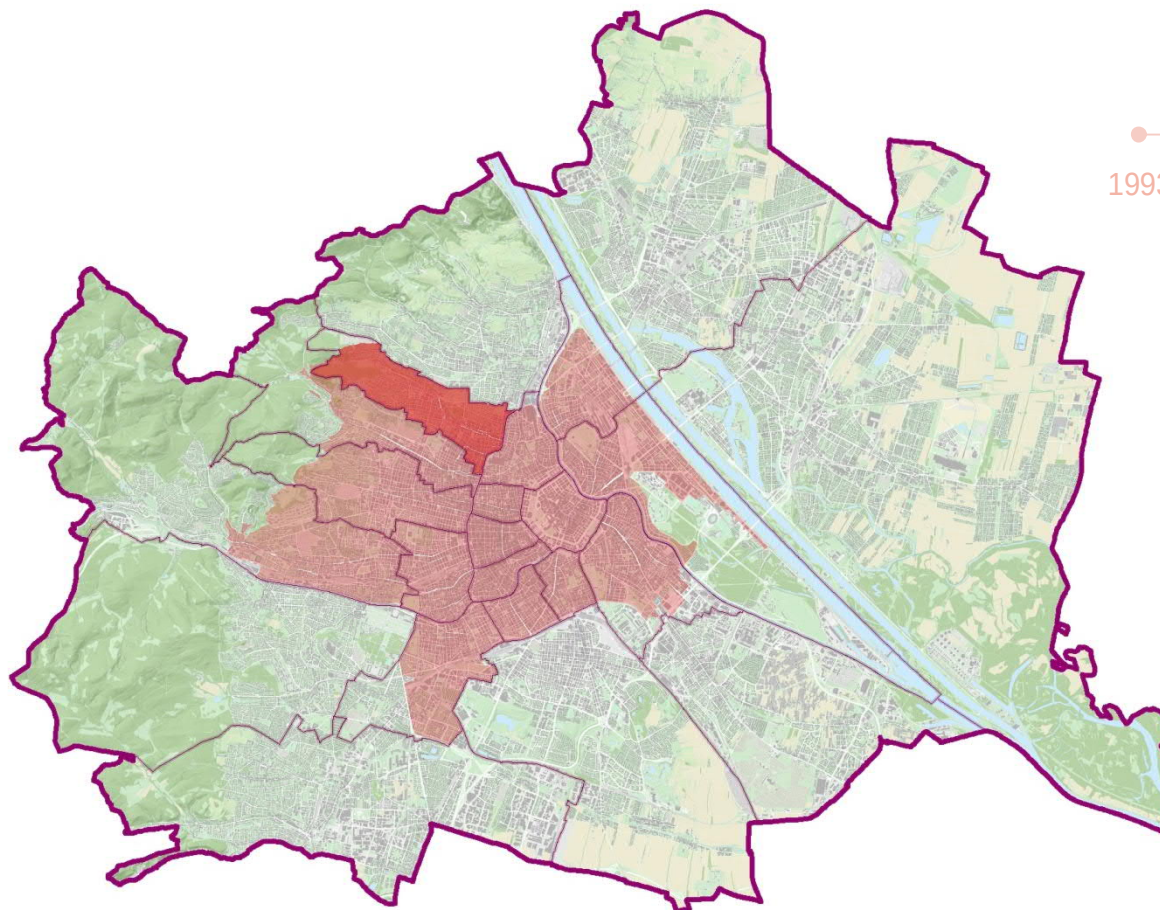


2012/2013

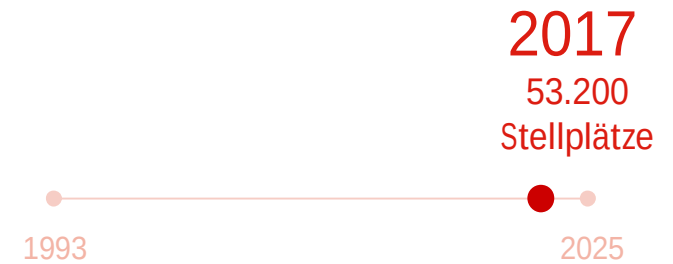
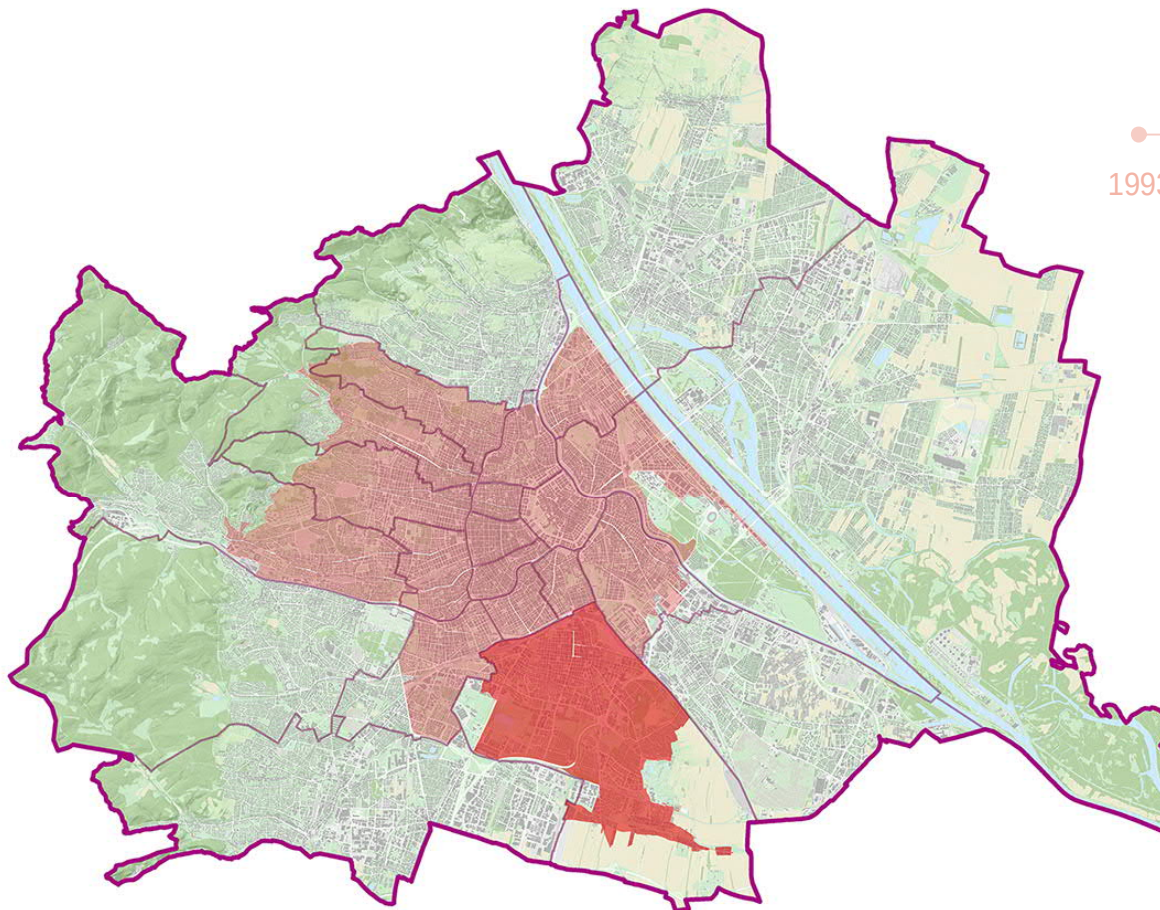
86.000
Stellplätze



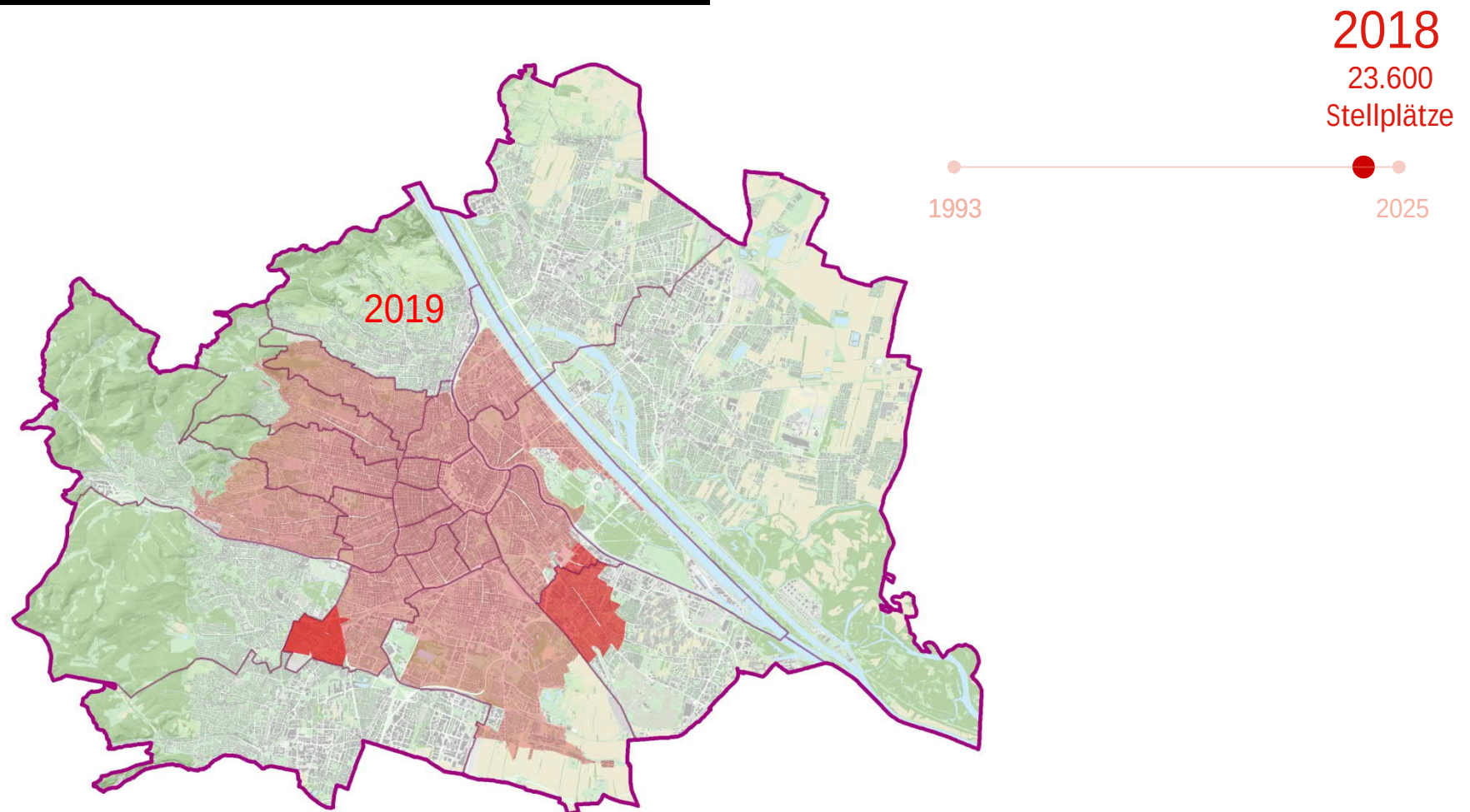
Parkraumbewirtschaftung



Parkraumbewirtschaftung



Parkraumbewirtschaftung





Prozess der Einführung der Parkraumbewirtschaftung

Nur auf Antrag der Bezirke

Umsetzung durch die Stadtverwaltung
(stadtweites Projektmanagement)

Förderung der Verkehrszeichen (90:10
Zentralbudget : Bezirksbudget))



Eckpunkte Parkraumbewirtschaftung

Kurzparkzonen:

- in 20 Wiener von 24 Bezirken
- flächendeckende kostenpflichtige Kurzparkzonen

Max. Parkdauer:

- Innenbezirke 2 Stunden
- Außenbezirke 3 Stunden.

Bezahlen:

- Parkschein
- Handyparken

Parkpickerl (BewohnerInnen) und Parkchip (Betriebe):

- keine Beschränkung der Parkdauer im eigenen Bezirk



Berechtigungszone und Geltungsbereich

Geltungsbereich:

- auf den eigenen Bezirk beschränkt.
- Überlappungszonen an den Grenzen.

Berechtigungszone:

- unbeschränktes Parken mit Parkpickerl und Parkchip für BewohnerInnen sowie Betriebe, die innerhalb der Berechtigungszone ihren Wohnsitz beziehungsweise Betriebssitz haben.

AnwohnerInnen-Parkplätze:

- Reserviert ausschließlich für AnrainerInnen

Elektro-Ladezonen in Kurzparkzonen:

- Zwischen 8 bis 22 Uhr Halte- und Parkverbot.
- Ausnahme für Elektro-Fahrzeuge, die gerade aufgeladen werden.
- keine Parkgebühr während des Ladens
- Bei Nicht-Laden gilt das Halte- und Parkverbot als auch die Kurzparkzone.

Kosten und Gültigkeit

		1.-9. und 20. Bezirk	15. Bezirk Stadthallen- umgebung	11., 12. und 14.- 18. Bezirk
Geltungsdauer der Kurzparkzone		Mo bis Fr 9 - 22 Uhr	Mo bis Fr 9 - 22 Uhr Sa-So, Ftg 18 – 22 Uhr	Mo bis Fr 9-19 Uhr
Maximale Abstelldauer		2 Stunden		3 Stunden
Kurzparkgebühr pro Stunde		2,10 € (15 Minuten sind gebührenfrei)		
Pauschalierte Parkabgabe für BewohnerInnen (exl. Verwaltungsgebühren)	1 Jahr	120 €	120 €	90 €
	2 Jahre	240 €	240€	180 €

Zahlungsarten

Parkscheine

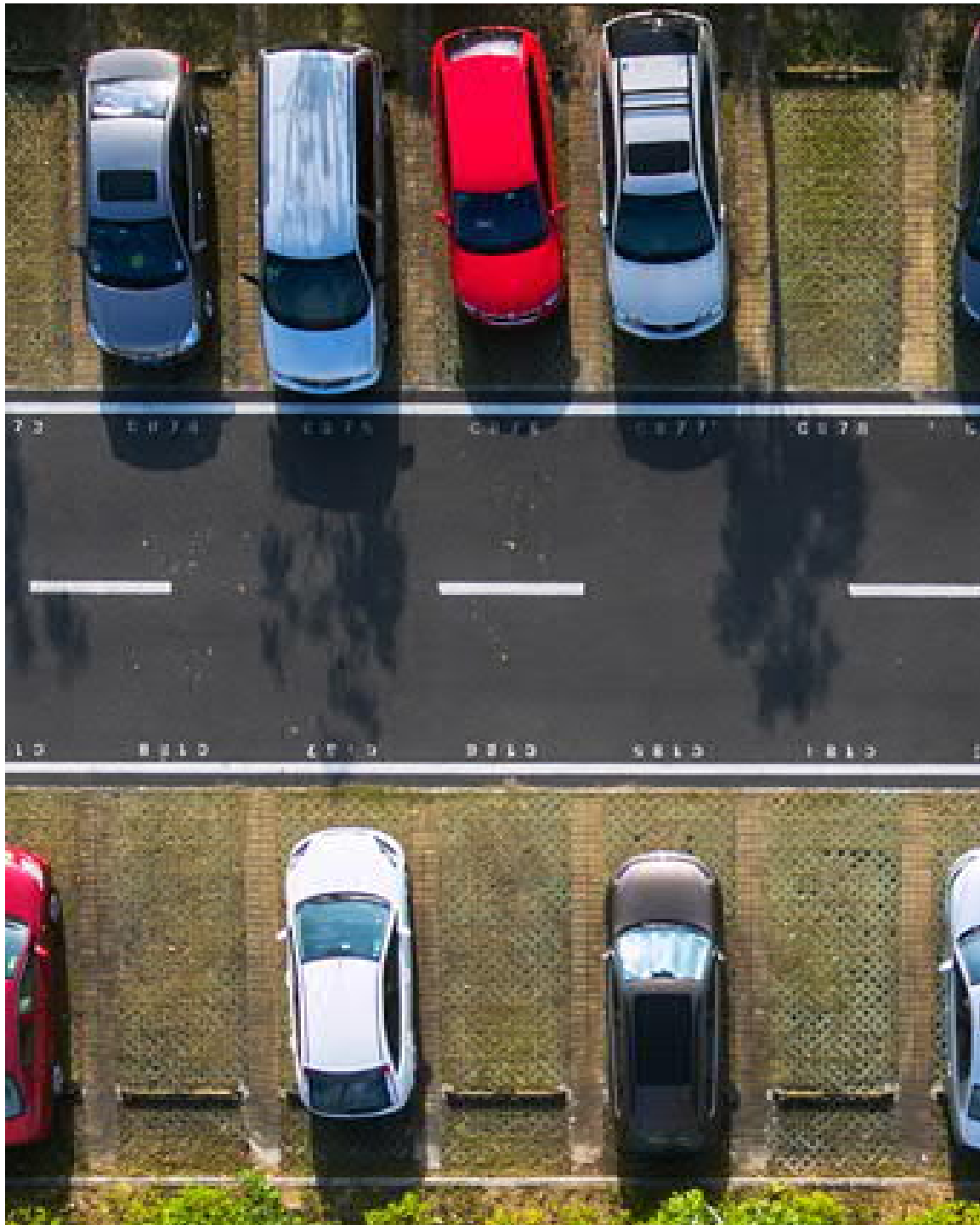


M-Parken mit Handy





PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG – EIN SYSTEMISCHER ANSATZ



Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung

Parkraumbewirtschaftung ist die Aufteilung knapper Güter, dem öffentlichen Raum

Parkraumbewirtschaftung zielt auf eine stadtverträgliche Verwendung des Autos ab

Die Rolle des Autos im Stadtverkehr

- Wegen des großen Platzbedarfs kann das Auto in der Stadt kein Hauptverkehrsmittel sein.
- Funktionen, die ohne Auto nicht organisierbar sind, wie etwa die Beförderung Gehbehinderter, Fahrten in Gebiete oder zu Zeiten ohne (attraktiven) ÖV oder der Transport schwerer oder sperriger Güter – sind zu wesentlich.
- Der Autoverkehr und hier insbesondere der Wirtschaftsverkehr muss daher auch in der Stadt effizient und flüssig sein. Je weniger Konkurrenz um die knappen Fahr- und Abstellflächen, desto flüssiger.

weil...

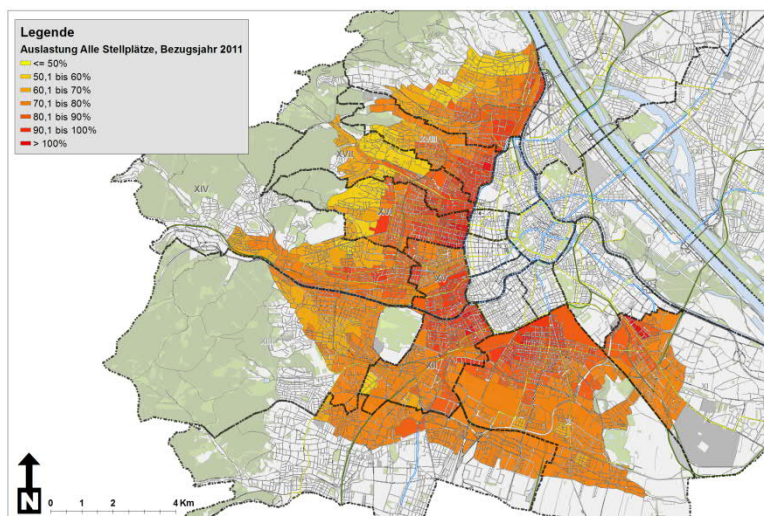
Wirkungen der Parkraum- bewirtschaftung

- Reduktion der Auslastung der Parkplätze im Straßenraum
 - auch am späten Abend und in der Nacht
- Starke Reduktion der Falschparker
- Reduktion der Zeit für die Suche eines freien Parkplatzes
- Reduktion des Volumens des motorisierten Individualverkehrs
- Wesentlich mehr Pendler mit dem öffentlichen Verkehr als vorher
- Stärkere Nutzung der gewerblichen Garagen
- Zusätzliche Mittel für
 - die Förderung des Garagenbaus und
- die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs

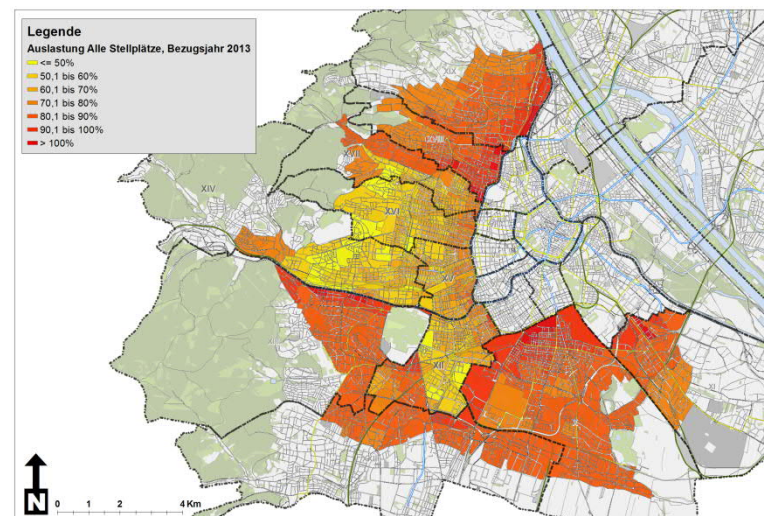
Stellplatzauslastung

vor und nach Einführung der
Parkraumbewirtschaftung vormittags im
Westen Wiens

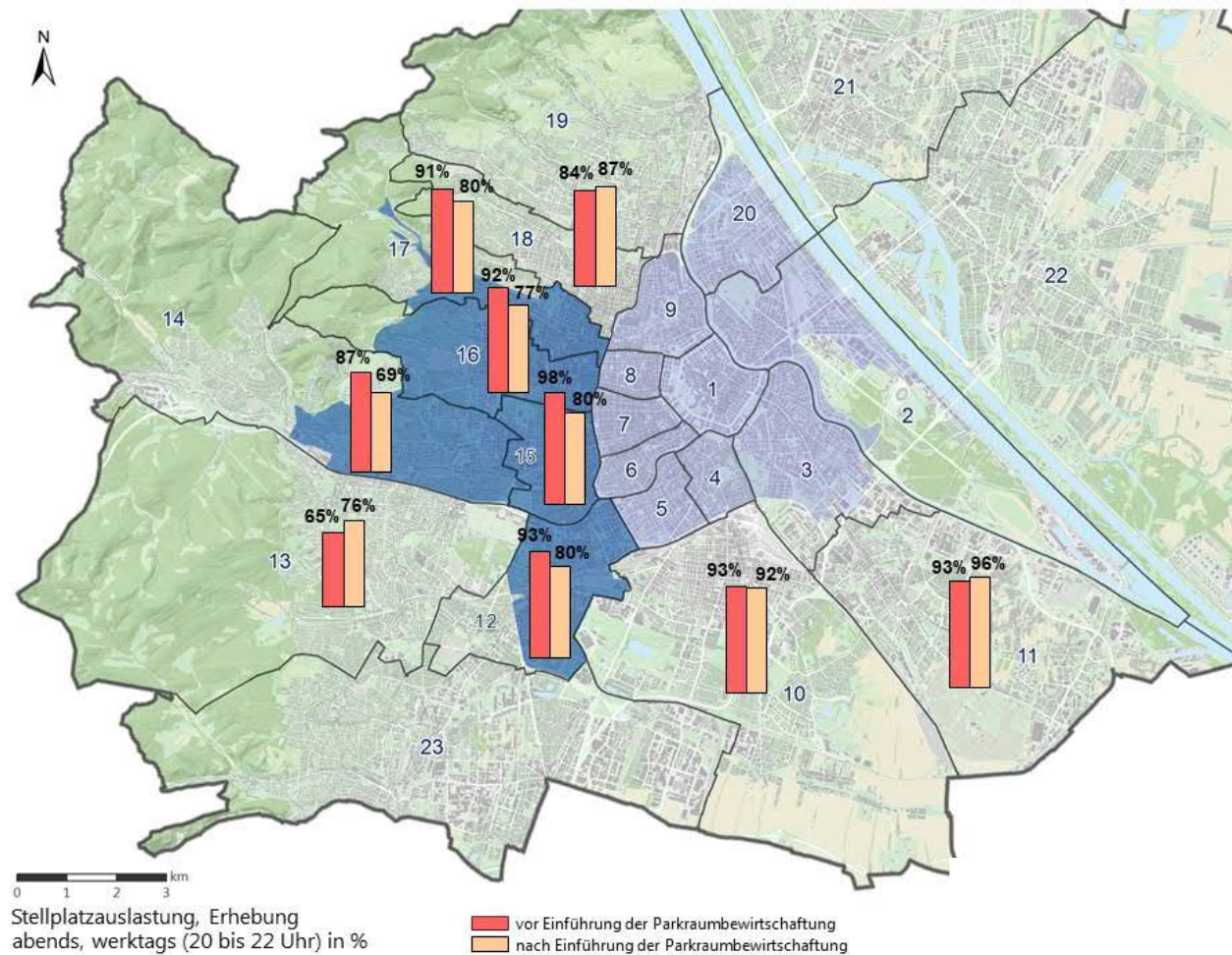
Vorher (2011)



Nachher (2013)

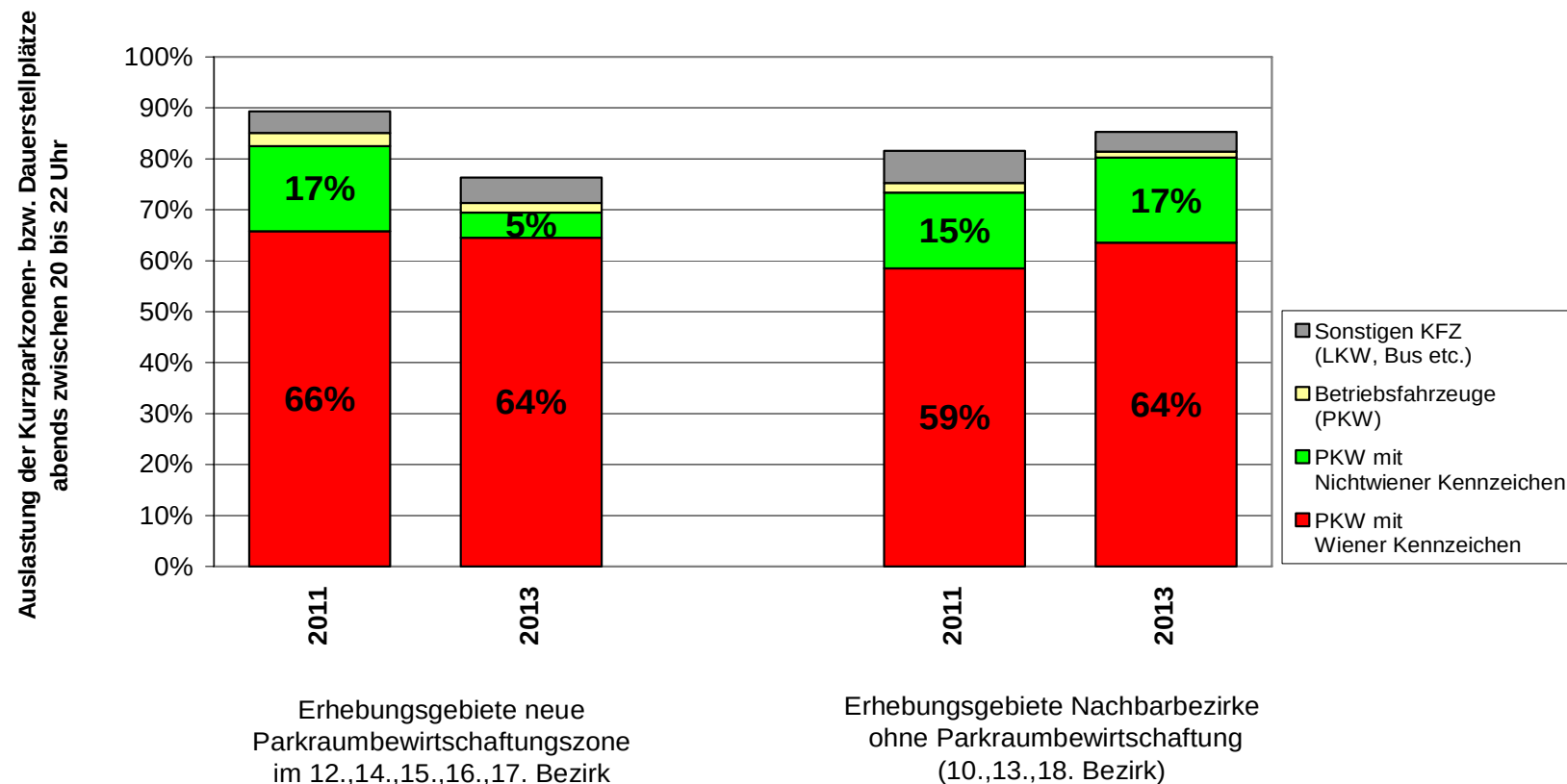


Wirkung der Parkraumbewirtschaftung in den Außenbezirken abends nach Einführung 2012

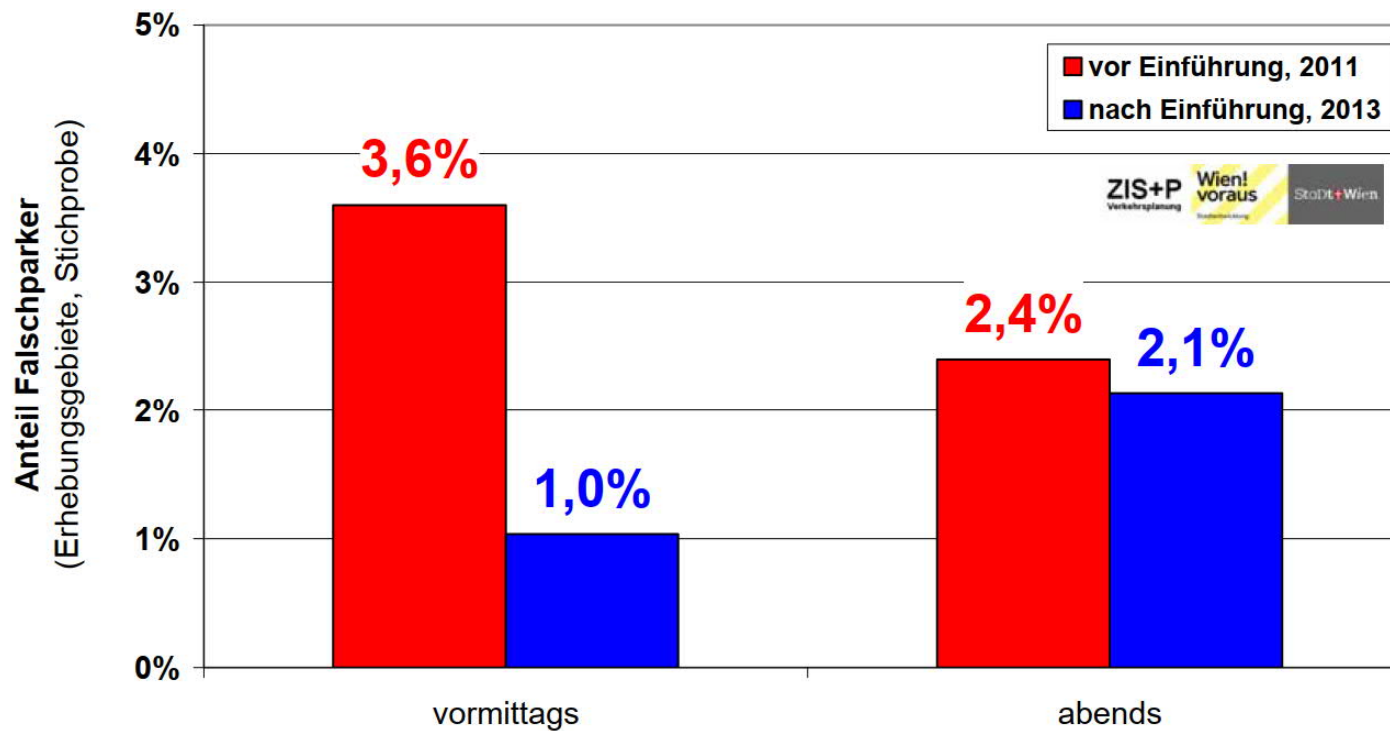


Reduktion der Stellplatznachfrage

Vergleich Vorher-Nachher mit und ohne Parkraumbewirtschaftung



Reduktion der Falschparker



*) Falschparker in zeitlich beschränkten Halteverbotszonen nur innerhalb des jeweiligen Gültigkeitszeitraumes (Schwarzparker, d.h. Parkraumnutzer, die illegalerweise keine Parkgebühr entrichten, sind hier nicht enthalten)

Quelle: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/.../b008368.pdf>

Eckpunkte des Wiener Modells

Flächendeckende einheitliche Beschränkung der Abstelldauer

- Alternativen zum Auto erforderlich (Garagen, ÖV)

Einheitlicher (Stunden)Tarif

- Verhältnis zwischen Stellplatzangebot und Stellplatznachfrage

1 Bezirk = 1 Berechtigungszone

- Erhöhung der Binnennachfrage bei großen Bezirken

Preispolitik im öffentlichen Raum und Garagen

- Öffentlicher und privater Grund als kommunizierende Gefäße

Zusammenlegung der Überwachungsorgane 2013



Blaukappler: Kontrolle der Parkgebühr (Parkometergesetz)



Weißkappler: Kontrolle der Verkehrsvorschriften beim Halten und Parken (Straßenverkehrsordnung)

Heute: einheitliche Parkraumüberwachungsgruppe:
Synergieeffekte, keine Doppelgleisigkeiten, Effizienzgewinn

Einnahmen aus der Parkometerabgabe

in Mio €	2008	2009	2010	2011	2012*	2013*	2014	2017*	Änderung 2008- 2014
Parkpickerl	11,0	12,68	11,13	12,21	17,85	16,16	19,36		76
Pauschalierung Wirtschaftsverkehr	0,48	1,93	1,89	2,14	3,64	5,01	5,91		1131
Übrige Pauschalierungen	3,98	4,74	4,47	5,76	3,36	2,53	1,61		-59,5
Papier Parkscheine	37,87	33,53	31,45	28,67	41,4	41,49	41,09		8,5
Elektronische Parkscheine	11,79	14,63	17,51	20,18	29,99	37,11	34,09		189,1
Sonstige	0,14	0,17	0,2	0,34	-0,752	0,03	0,0		
Summe Parkometerabgabe	65,25	67,67	66,66	69,29	95,48	102,32	102,02	115,7	56,4

Quelle: Rechnungshofbericht https://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/_jahre/.../Bund_2017_22.pdf
Rechnungsabschluß Stadt Wien, 2018

* Jahre mit Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung

Förderausgaben für die Jahre 2008-2014

In Mio€ €	
Garagen	114,41
Öffentlicher Verkehr	610,06
Diverses	0,07

Zweckbindung der Parkometerabgabe für

Garagenbau (Wohnsammelgaragen)

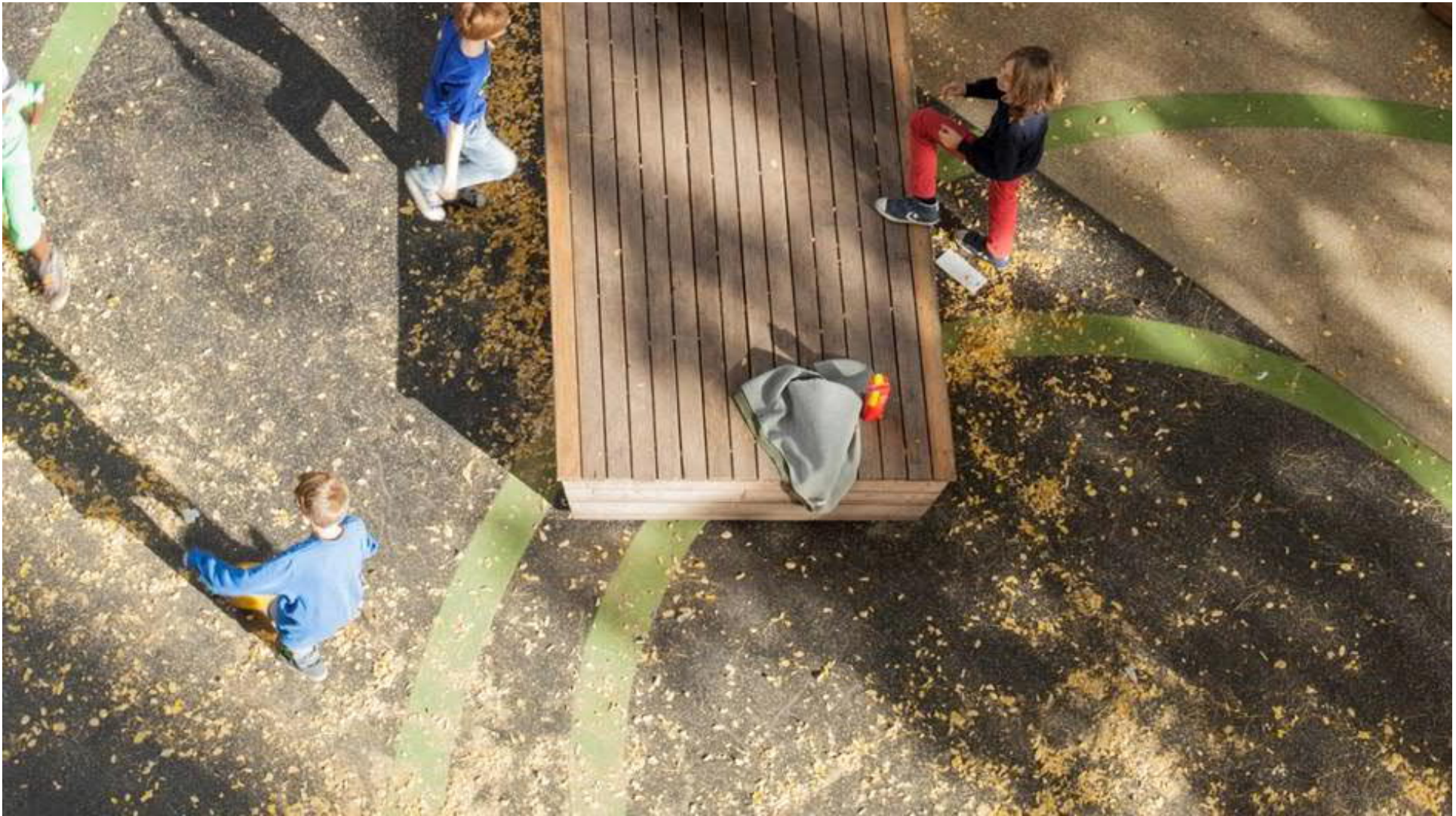
Öffentlichen Verkehr (Tarifreform, U- Bahnzüge, Hauptbahnhof)

Radverkehr



Anwohner- parken

- Ausschließlich für BewohnerInnen des jeweiligen Bezirkes
- Zeitlich begrenzte Nutzung durch Betriebe mit Betriebssitz im jeweiligen Bezirk und soziale Dienste seit 1. Dezember 2018
- Im 1. und 8. Bezirk ist das Anwohner-Parken aufgehoben. Es gilt die flächendeckende Kurzparkzone.

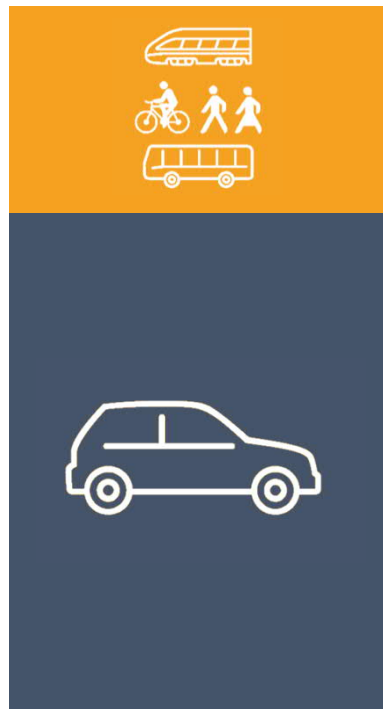


DER ÖFFENTLICHE RAUM IN WIEN

Herausforderungen Straßensystem

- Aufteilung der Straßenräume in Wien

Näherungswert 2013



Ziel 2025





Ausgangslage und Trends für den öffentlichen Raum

- Vielfältigere Nutzung
- Mehr zivilgesellschaftliches Engagement
- Verstärkte mediale Aufmerksamkeit zu Sicherheitsthemen
- Zunehmende Kommerzialisierung
- Hohe Regelungsdichte im öffentlichen Raum
- Veränderungen der Nutzbarkeit durch den Klimawandel
- Betriebswirtschaftliche Segmentierung

Öffentlicher Raum – Straße fair teilen

Ausbau des Mobilitätssystems und Sicherung der grünen und sozialen Infrastruktur

- Ausbau der Öffis und weitere Stärkung des Umweltverbunds
- Fokus auf das Miteinander im Verkehr
- Aktive und sichere Mobilität für die Jüngsten
- Temporäre Öffnung von Straßen für aktive Mobilität
- Umnutzung von Straßenflächen
- Grün – und Freiräume vernetzen und zugänglich machen
- Platz für/vor Schulen
- Erhöhung der Qualität und Sicherheit von Schulvorplätzen





WAS HAT DER ÖFFENTLICHE RAUM MIT DER PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG ZU TUN?



Das Prinzip Stadt

- PLATZ SPAREN,
KURZE WEGE ERNTEN
- Platz ist in Städten ein knappes und kostbares Gut
- In der Stadt ist das Auto nicht das effizienteste Verkehrsmittel
- Gratisparken in der Stadt ist kein Menschenrecht



Ausgewählte Maßnahmen

Vielfältig nutzbare Straßenräume schaffen

Feinmaschiges Netz schaffen durch angemessene Größe der Baublöcke (Blocklänge 150m)

Differenziertes Angebot an öffentlichen Plätzen und Freiflächen (3-5 m² wohngebietsbezogene Freiflächen)



Mehr Mikrofreiräume schaffen

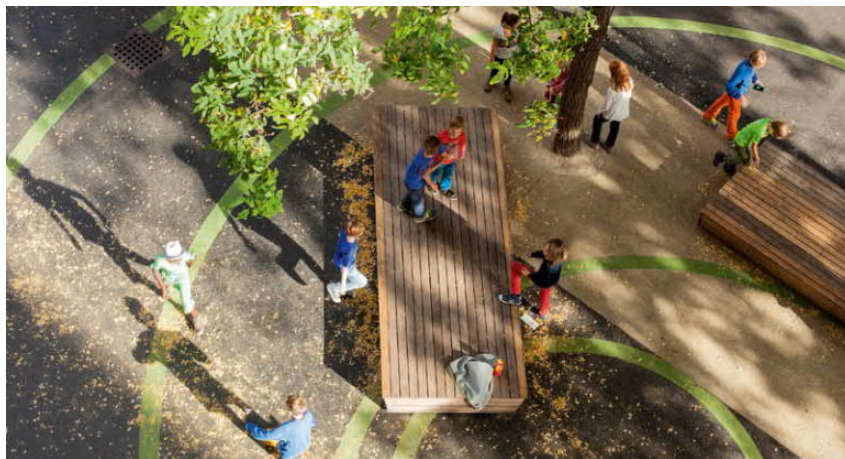
Parklets



Ausgewählte Maßnahmen

Spielangebote im öffentlichen Raum verbessern

Spielstraßen, Wohnstraßen



Längeres Verweilen ermöglichen

Verkehrsberuhigung, Sitzgelegenheiten



Parklets statt Parkplätze - Mobilität im Wandel

Ein Parkplatz als Grätzlgarten?

Die Straße als Fitnessraum oder längste Tafel der Welt?

Haftungsübernahme durch „Erlaubnisträger“

Keine gewerbliche Nutzung

Nutzung direkt vor dem Lokal

Max Ausdehnung: 10 m oder 2 Stellplätze

Unterstützung durch unentgeltliche Überlassung des Straßengrundes

fachliche Beratung und max 4000€

Kreative Ideen für den öffentlichen Raum www.grätzloase.at



Temporäre Öffnung von Straßen für aktive Mobilität - Spielstraße

Zusätzlichen Spielraum

Wiederbelebung einer „Straßenspielkultur“

Zusammen spielen in der unmittelbaren Nachbarschaft zu fördern

Kindern (und Erwachsenen) zu zeigen, dass die Aneignung von Straßen möglich und erwünscht ist.

Die Wiener Spielstraße findet regelmäßig bzw. wiederkehrend statt.

Die Straßenabschnitte werden nach entsprechenden Kriterien ausgewählt.

Die Spielstraße wird professionell betreut.
Der Bezirk/die Bezirksvorstehung unterstützt die Spielstraße.

https://www.graetzloase.at/files/files/Leitfaden_Veranstaltungen.pdf



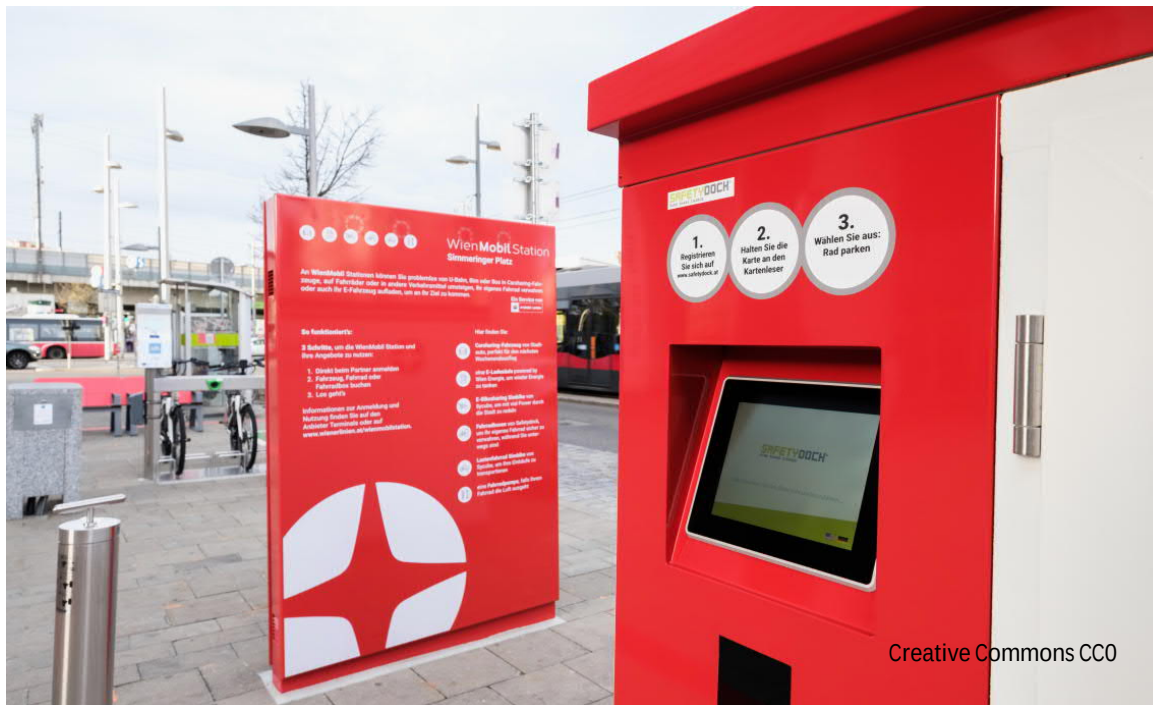


Mobilitätsstationen ✖

Bündelung von
Mobilitätsangeboten

(bike sharing, car sharing,
Paketboxen, Lastenräder)

Dachmarke Wien mobil



Creative Commons CC0



angelika.winkler@wien.gv.at