

# Bachelorarbeit

## Evaluierung der Wirksamkeit von Anrainerparken

Serdar Efendioglu

Datum: 01.03.2016

### Kurzfassung

Die Parkplätze speziell für Anwohnerinnen und Anwohner sollen vor allem in der Umgebung von Veranstaltungsstätten für Entlastung bei der täglichen Parkplatzsuche sorgen. Diese speziellen Parkplätze können ausschließlich von BesitzerInnen eines „Parkpickers“ des Bezirks genutzt werden.

## 1 Einleitung

Um die Stellplatzsituation in den Wiener Bezirken zu entlasten, werden in Kurzparkzonen, Parkplätze für Anwohnerinnen und Anwohner zur Verfügung gestellt. Diese Zonen werden durch Halte- und Parkverbotschilder mit Zusatztafeln ausgewiesen. Fahrzeuge mit Parkkleber für den jeweiligen Bezirk dürfen sich auf solchen Stellflächen positionieren.

Da die Stadt Wien nur das Abstellen von Fahrzeugen mit gültigem Parkkleber des jeweiligen Bezirkes zulässt, beschränken sich die Einsatzgebiete auf parkraumbewirtschaftetes Gebiet. Der Lieferverkehr darf diese Parkflächen auch nicht für die Dauer von Ladetätigkeiten in Anspruch nehmen.

Im Rahmen dieser Bachelorarbeit wird in einem Straßenzug exemplarisch eine „Nachher-Erhebung“ durchgeführt, um die Auswirkungen des Anwohnerparkens aufzuzeigen. Auf signifikante Unterschiede in der Auslastung, Belegung und Parkdauer bei Anrainerparkplätzen und bei normalen Parkplätzen wird eingegangen.

## 2 AnwohnerInnen-Parken

### 2.1 Vorgehensweise bei der Umsetzung

- Die Schaffung von AnrainerInnen-Parkplätzen in einem definierten Gebiet ist nur bei einer Parkplatz-Auslastung von über 90 Prozent möglich jedoch können maximal 20 Prozent der vorhandenen Parkplätze für Bewohnerinnen und Bewohner reserviert werden.

- Vorschlag der Bezirksvertretung zur Schaffung von AnwohnerInnenparkplätze in besonders belasteten Parkgebieten
- Stellplatzerhebung und Erfassung der Stellplatzauslastung des Gebietes
- Prüfung der Voraussetzungen zur Schaffung von AnwohnerInnenparkplätzen
- Bei positivem Prüfergebnis durch die Behörde, können AnwohnerInnenparkplätze verordnet werden
- Aufstellung der Verkehrszeichen durch die MA28-Straßenverwaltung und Straßenbau

## 2.2 Nutzung mit Parkpickerl oder Behindertenausweis

Das Abstellen von Fahrzeugen auf AnwohnerInnen-Parkplätzen ist nur mit gültigem BewoherInnen-Parkpickerl des jeweiligen Bezirkes möglich. Personen die aufgrund ihrer körperlichen Einschränkungen einen Behindertenausweis mit sich führen dürfen auch auf diesen Parkplätzen ohne Zusatzkosten parken.

Bewohner, die ein Parkpickerl für einen Bezirk besitzen, sind berechtigt, alle AnwohnerInnen-Parkplätze im gleichen Bezirk zu frequentieren. Das Abstellen von Fahrrädern und Motorrädern ist in Ermangelung eines Parkpickerls auf diesen Flächen ebenfalls nicht erlaubt.

## 2.3 Kennzeichnung von Kurzparkzonen

Kurzparkzonen sind mit den Verkehrszeichen „Beginn der Kurzparkzone“ und „Ende der Kurzparkzone“ kundzutun. Die Gestaltung der Verkehrszeichen die eine solche Kurzparkzone ankündigen, ist in der StVO 1960 bundesweit geregelt. Es wird überall das blau-rote Symbol verwendet. Zusätzlich ist der Schriftzug „Kurzparkzone“ anzuschreiben.

Im unteren Teil des Verkehrszeichens finden sich alle für die VerkehrsteilnehmerInnen notwendigen Informationen (Gebührenpflicht, zeitliche Geltungsdauer und höchstzulässige Abstelldauer) wieder. An allen Einfahrts- und Ausfahrtsstraßen in parkraumbewirtschaftetem Gebiet werden diese Verkehrsschilder gut sichtbar angebracht.

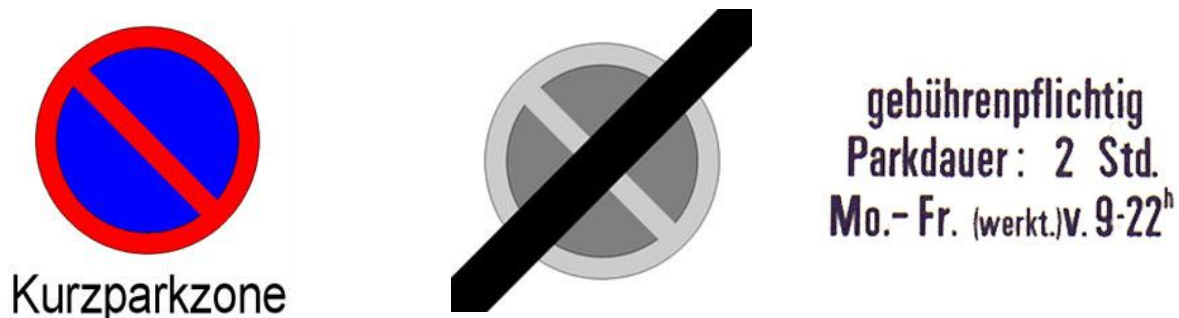


Abb. 1: Beginn der Kurzparkzone

Abb. 2: Ende der Kurzparkzone

Abb. 3: Zusatzschild

## 2.4 Parkkleber („Parkpickerl“)

Im dicht besiedelten Wien sind lokale flächendeckende Kurzparkzonen eingerichtet. In diesen geregelten Zonen dürfen Kraftfahrzeuge nur vorübergehend abgestellt werden. Hierbei ist jedoch die Entrichtung einer Parkgebühr zwingend notwendig. Anrainer und Bewohner von Kurzparkzonen sind berechtigt eine Ausnahmegenehmigung (Parkpickerl) zu beantragen. Wesentliche Voraussetzungen zur Ausstellung einer solchen Genehmigung sind das Vorhandensein eines auf den Antragsteller angemeldeten Fahrzeuges und die dazugehörige Lenkberechtigung.

Der Sinn und Zweck von Kurzparkzonen liegt darin, allen Fahrzeuglenkern die die betreffende Zone anfahren, das Abstellen ihres PKW zumindest für eine kurze Zeit zu ermöglichen.

Ein Parkpickerl kann nur dann ausgestellt werden, wenn das Fahrzeug am Hauptwohnsitz der Antragstellerinnen und Antragsteller zugelassen ist.

Auf Anrainerparkplätzen werden zusätzliche Verkehrsschilder angebracht. Der in der Zusatztabelle verwendete Begriff „Parkkleber“ ermöglicht den Überwachungsorganen die Überprüfung der Einhaltung des Halte- und Parkverbotes.

Für Beschäftigte und Betriebe gibt es in begründeten Fällen Ausnahmegewilligungen.



Abb. 4: Halte- und Parkverbot mit Zusatztabelle



Abb. 5: Parkkleber

## 2.5 Parkgebühren in Wien

Parkgebühren sind für das Parken in Kurzparkzonen zu bezahlen.

- Parkdauer 15 Minuten: Gratis
- Parkdauer 30 Minuten: 1 Euro
- Parkdauer 60 Minuten: 2 Euro
- Parkdauer 90 Minuten: 3 Euro
- Parkdauer 120 Minuten: 4 Euro

Parkpickerl für Bewohnerinnen und Bewohner:

- 1 Jahr 90-120 Euro je nach Bezirk
- 2 Jahre 180-240 Euro je nach Bezirk

Parkpickerl für Beschäftigte und Betriebe:

- Jahr 90-120 Euro je nach Bezirk, für jedes weitere Fahrzeug 186-249 Euro pro Jahr

## 2.6 Überwachung

Die Parkraumüberwachungsorgane der Landespolizeidirektion Wien sind auf den Straßen unterwegs und überwachen die Gebührentrichtung in den Kurzparkzonen. Die Mitarbeiter mit dunkelblauer Uniform und weißer Kappe sind der Dienst- und Fachaufsicht der Landespolizei Wien unterstellt.

Die Überwachungsorgane sind zum einen für die Überwachung des ruhenden Verkehrs und zum anderen für Verkehrsübertretungen gemäß StVO verantwortlich. Sie sind dazu befugt genau wie Polizisten, Vergehen wie zum Beispiel Halten in zweiter Spur zu ahnden.

In Kurzparkzonen sind sie für die Überprüfung der Parkscheine bzw. Parkpickerl zuständig. Bei unerlaubtem Abstellen eines Kraftfahrzeuges in einer Kurzparkzone werden 36 Euro fällig. Falls Anzeigen ausgestellt werden liegen die Kosten bei 50 Euro, bei Vorliegen einer Verkehrsbehinderung werden Fahrzeuge kostenpflichtig abgeschleppt.

### 3 Untersuchung

#### 3.1 Lageplan

Der Straßenzüge entlang denen die Erhebung stattgefunden hat, verlaufen beginnend in der Dominikanerbastei-Wiesingerstraße entlang der Biberstraße und Franz-Josefs-Kai.

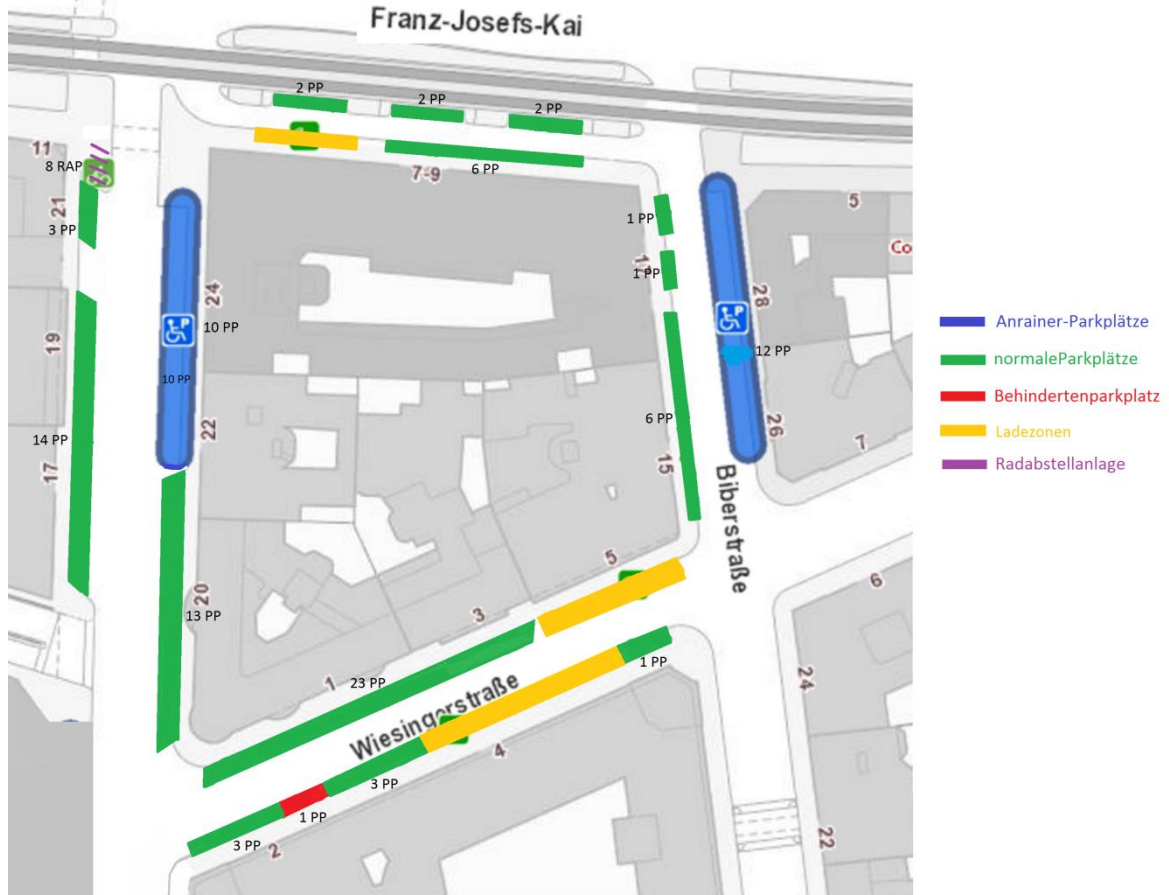


Abb. 6: Lageplan

#### 3.2 Stellplatzerhebung

Die Stellplatzerhebung wurde am 26. November 2015 halbstündlich zwischen 08:00 und 22:00 anhand eigens gefertigten Formulars (siehe Abb.7) durchgeführt)

ZEIT	KENNZEICHEN																																											
	Kapazität:27/27			Kapazität:10/10			Kapazität:11/12			Kapazität:6/8			Kapazität:7/10			Kapazität:21/30																												
	Dominikanerbastei NP			Franz-Josef Kai NP			Biberstraße AP			Biberstraße NP			Dominikanerbastei AP			Wiesingerstraße NP																												
1	0	0	0	GK			6	0	6	PP				6	3	1	FP				7	8	4	GK				3	7	6	oP				4	8	7	GK				8	1	3
				PP			5	0	1	OP			M	1	A	OP		W	U		6	0	8	PP				7	0	3	PP			6	0	8	OP		K	O		2	4	7
				oP	M	D	8	7	6	oP			N	K		2	2	7	PP					1	OP			2	4	2	PP			3	9	4	PP		M	D		2	7	9
				PS			F	O	T	PS						3	7	9	PP				2	2	4	PP			1	7	3	PP			4	2	5	OP				3	6	4

Uhrzeit

Parkart

Bezirkskennbuchstabe

Unterscheidungszeichen

Abb. 7: Methodik der Stellplatzerhebung

Die Kurzparkzone im 1.Bezirk ist von Montag bis Freitag von 09:00 bis 22:00 gemäß §25 Abs. 1 StVO flächendeckend gültig. Die höchstzulässige Abstelldauer im Evaluierungsgebiet beträgt 2 Stunden. Das Parkverhalten wurde anhand von 100 Parkplätzen (20 Prozent Anrainerparkplätze und 80 Prozent normale Parkplätze) analysiert.

Dabei wurde erhoben:

- ✓ Anzahl der KFZ
- ✓ Anrainerparkplätze und normale Parkplätze
- ✓ Freie Stellplätze
- ✓ KFZ mit und ohne Parkpickerl
- ✓ KFZ mit und ohne Parkschein
- ✓ KFZ mit Ausnahmegenehmigung
- ✓ Falschparker

Die Möglichkeit des mobilen Parkschein Entwertens (Handy-Parken) wurde bei der Auswertung der Diagramme aufgrund der Unüberprüfbarkeit nicht berücksichtigt.

Man kann aber davon ausgehen, dass das Handy-Parken von vielen Verkehrsteilnehmern genutzt wird.

Weiters ist zu bemerken, dass es während der Erhebungszeit eine Baustelle auf der Dominikanerbastei gab. Zusätzlich zu den fixen Parkplätzen kommen in der Wiesingerstraße ab 19.00 Uhr zusätzliche Parkmöglichkeiten im Bereich einer Ladezone hinzu.

### 3.3 Auswertung

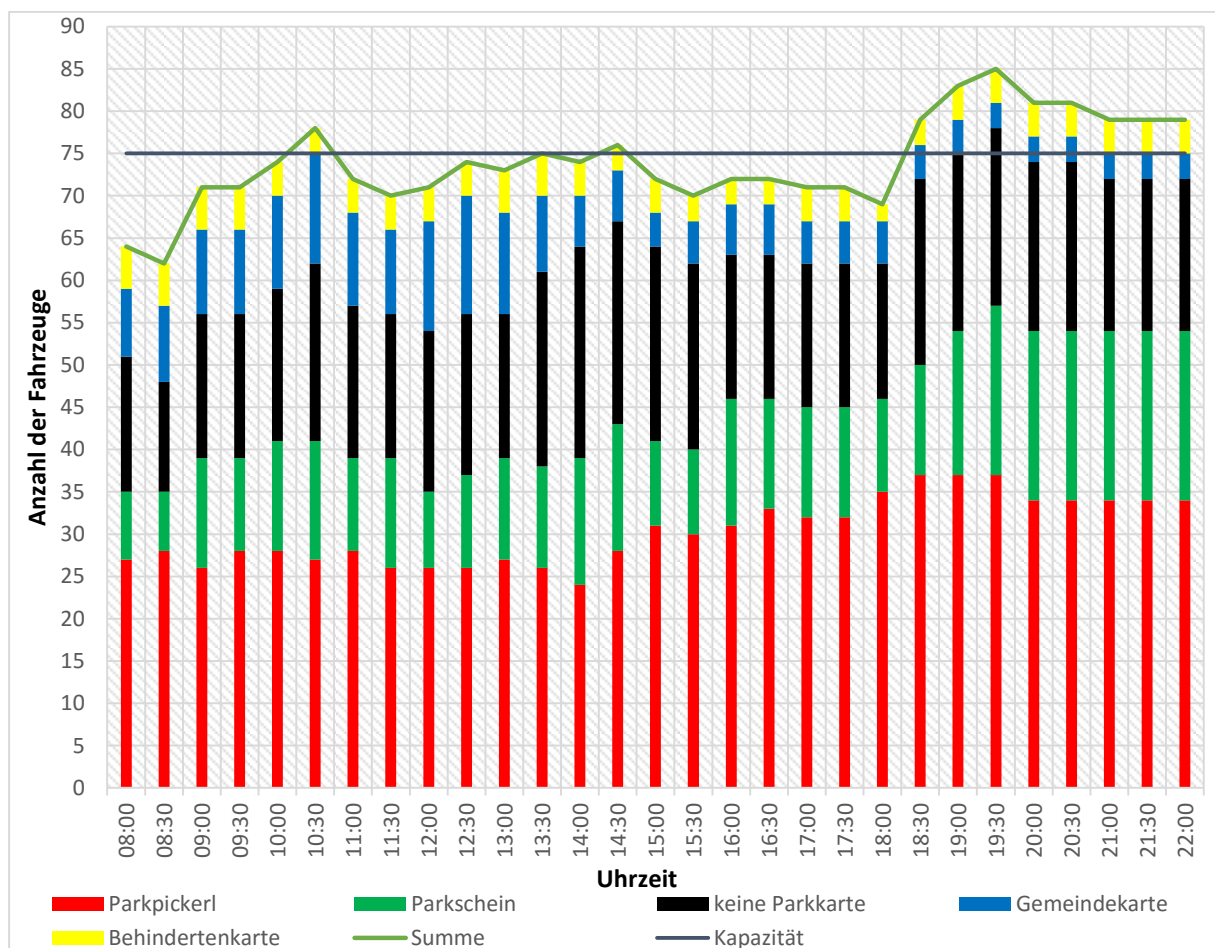


Abb. 8: Belegung - normale Parkplätze

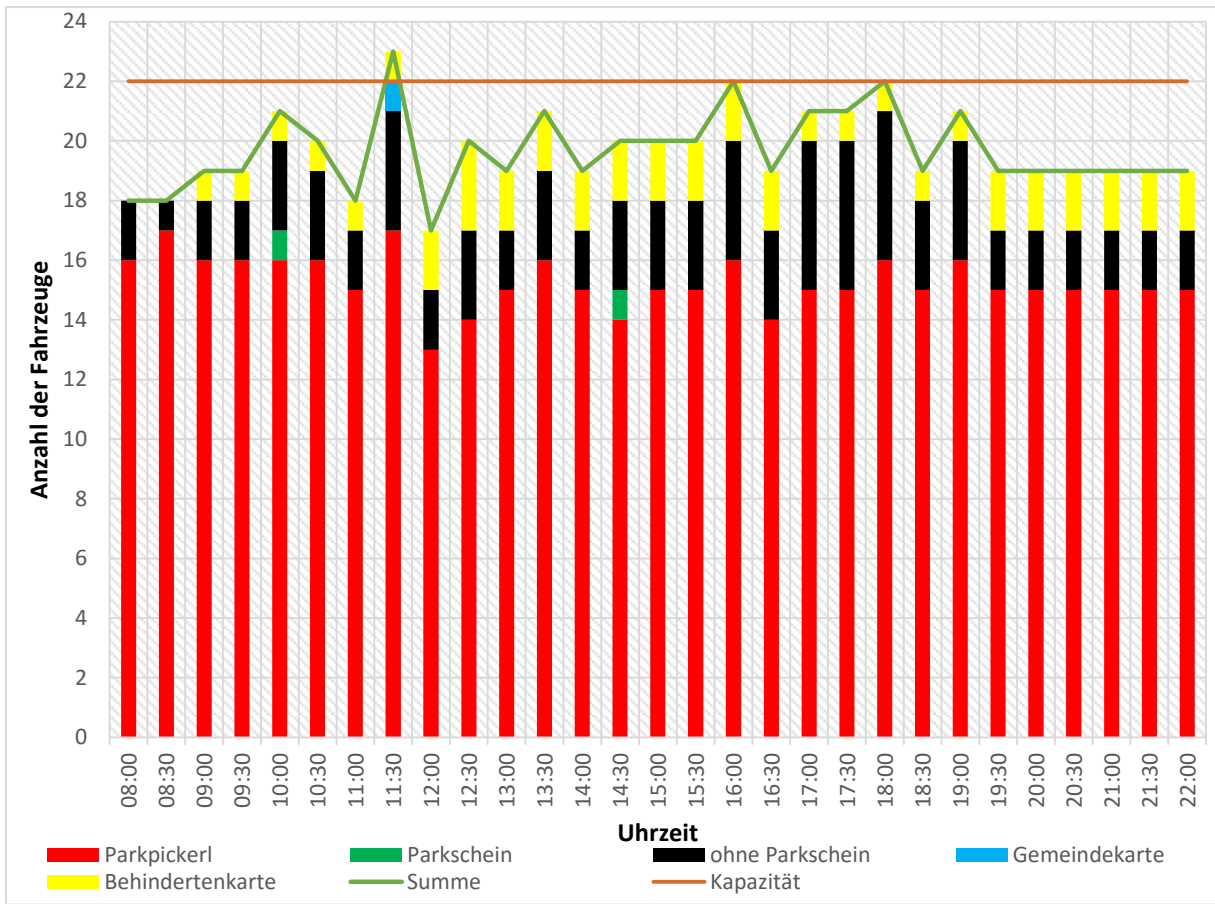


Abb. 9: Belegung - Anrainer Parkplätze

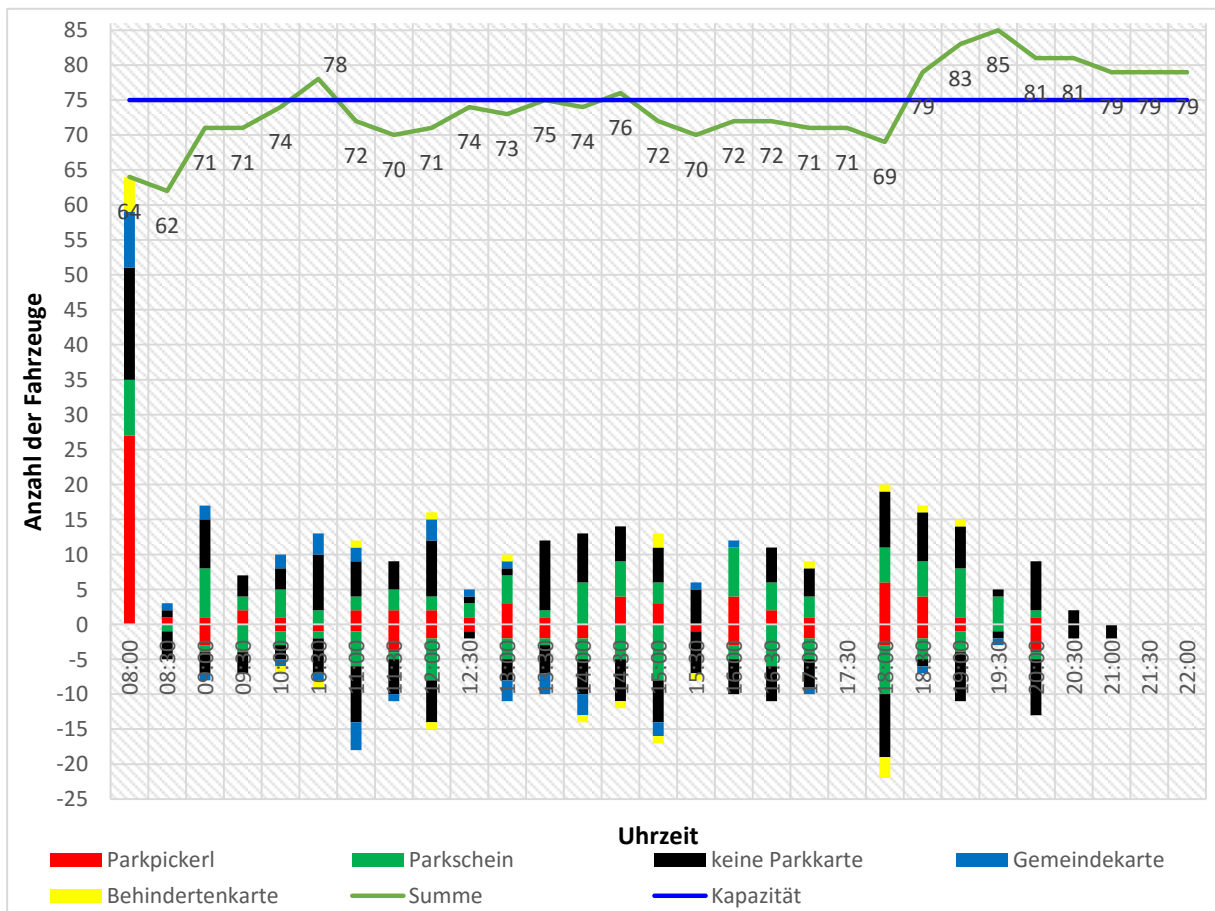


Abb. 10: Belegung, Kapazität und Fahrzeugwechsel - normale Parkplätze



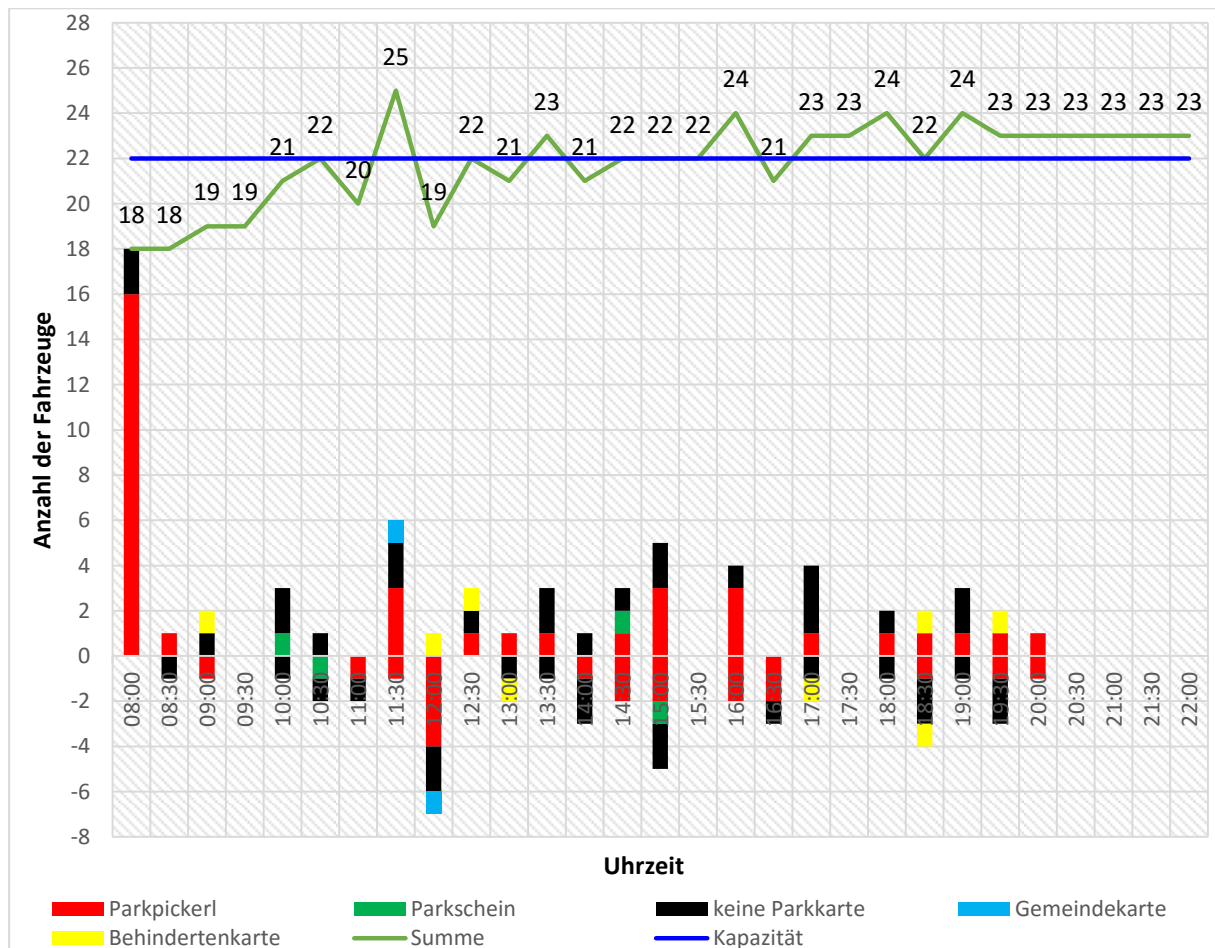


Abb. 11: Belegung, Kapazität und Fahrzeugwechsel- Anrainerparkplätze

Auf normalen Parkplätzen steigt die Auslastung bis um etwa 11 Uhr stetig an, bleibt dann bis ca. 18 Uhr konstant und steigt dann mit dem Eintreffen der heimfahrenden Autofahrer wieder abrupt an (siehe Abb. 8).

Auf Anrainerparkplätzen hingegen steigt die Auslastung zwar wie auf normalen Parkplätzen bis um 11:30 Uhr an, bleibt aber danach weitgehend konstant (siehe Abb. 9).

Zu einer Entlastung kommt es in beiden Fällen nur in den frühen Morgenstunden. Da in dieser Zeit viele den Weg zur Arbeitsstätte mit dem Auto zurücklegen.

Der Anteil der Falschparker hält sich auf Anrainerparkplätzen sowie auf normalen Parkplätzen über den gesamten Tag verteilt konstant. Falschparker auf Anrainerparkplätzen verhindern mit ihrem Verhalten den Sinn und Zweck dieser Parkmöglichkeit.

Die beiden Diagramme zur Auslastung der Anrainerparkplätze und normalen Parkplätze geben den über den Tag verteilten Verlauf der zufahrenden Fahrzeuge in Bezug auf ihre Berechtigungskarten wieder (siehe Abb. 10 & Abb.11).

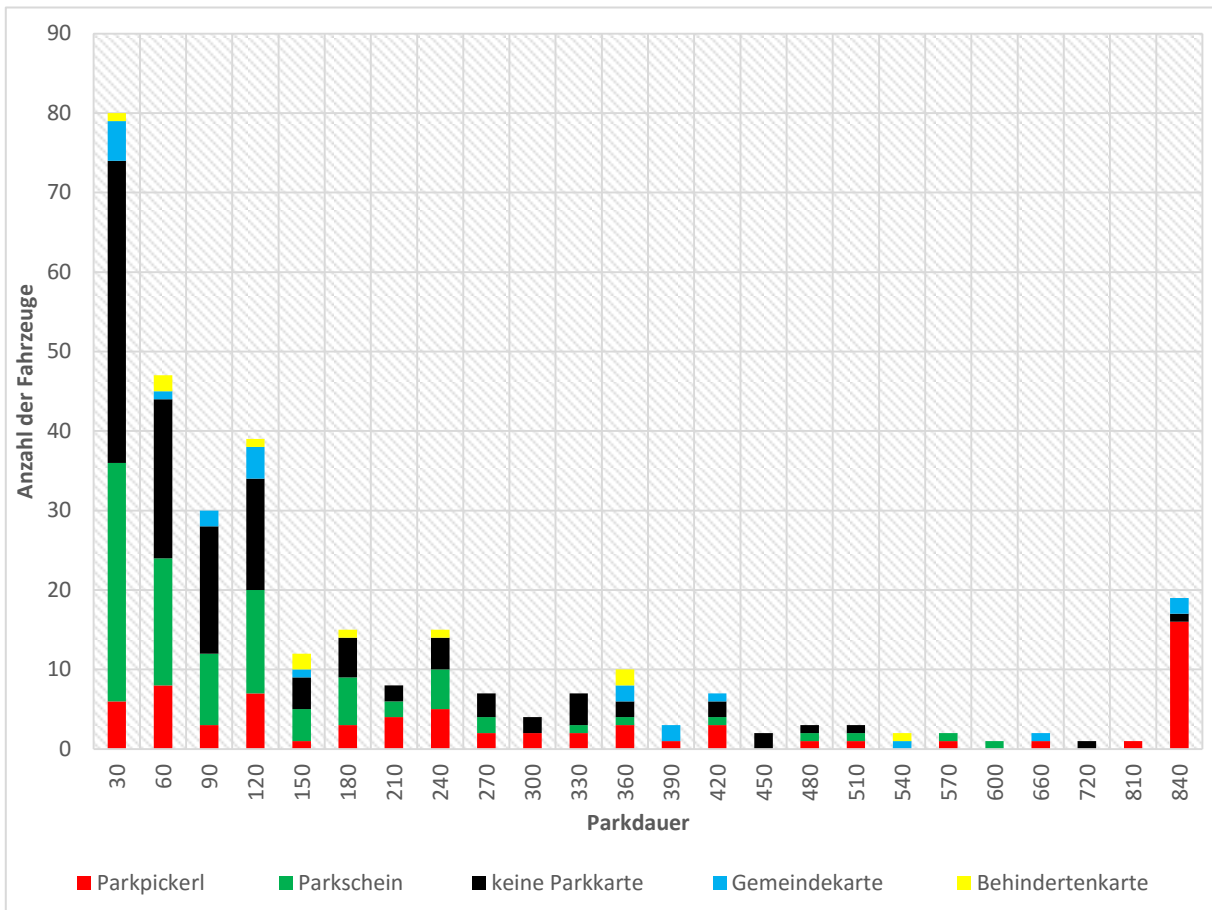


Abb. 12: Parkdauer- normale Parkplätze

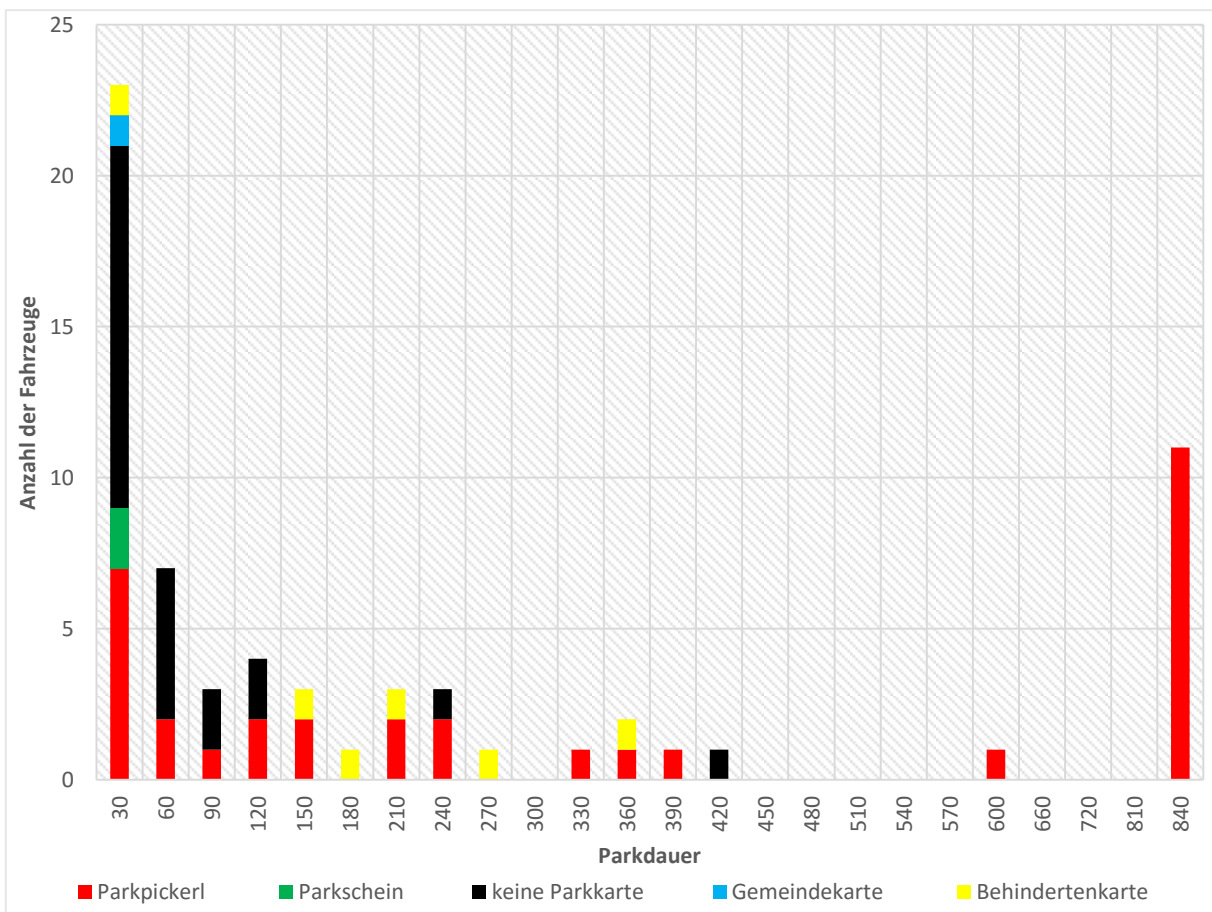


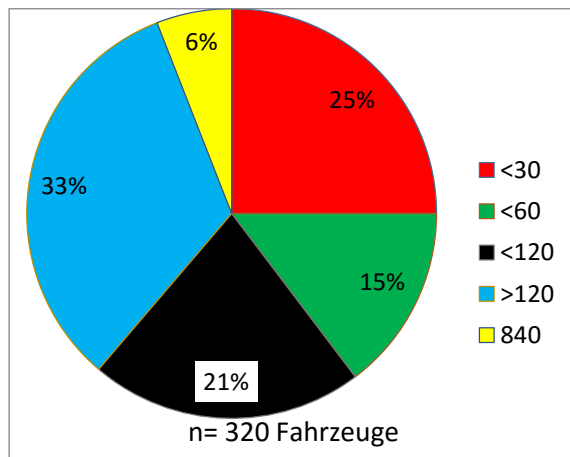
Abb. 13: Parkdauer- Anrainer Parkplätze



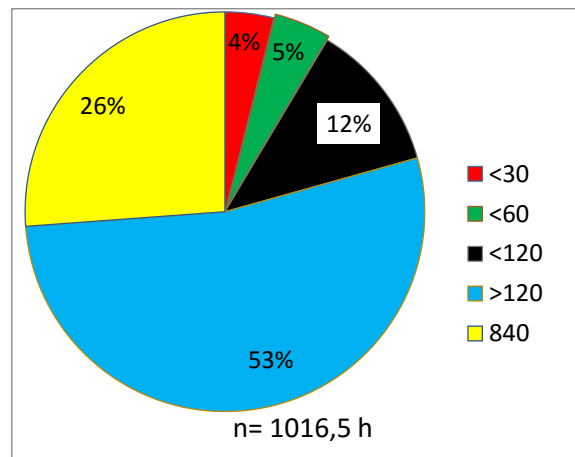
Auf normalen Parkplätzen kann die häufigste Verweildauer von Falschparkern ohne jegliche Berechtigungskarte mit 30 bis 120 Minuten angegeben werden (siehe **Abb. 12**). Die Hemmschwelle für das illegale Abstellen des Fahrzeuges auf Anrainerparkplätzen liegt höher. Hier verweilen Falschparker bloß in etwa 30 bis 60 Minuten.

Aus dem Diagramm „Belegung, Kapazität und Fahrzeugwechsel-Anrainer-Parkplätze“ ist deutlich herauszulesen, dass die Autofahrer den Hinweisen für das Anrainerparken wenig Beachtung schenken (siehe **Abb. 13**). Häufig stellen sie ihre Fahrzeuge ohne Parkkarte zwischen 30 und 120 Minuten auf Anrainerparkplätzen ab und riskieren dabei eine Strafe von 36 Euro.

❖ Normale Parkplätze

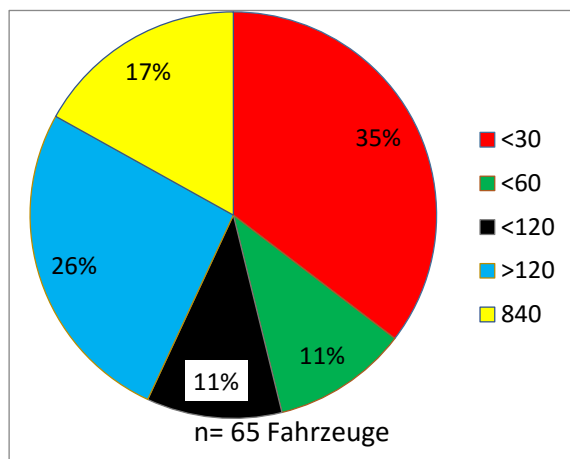


**Abb. 14:** Anteil Parkkarten auf Fahrzeugen -NPP

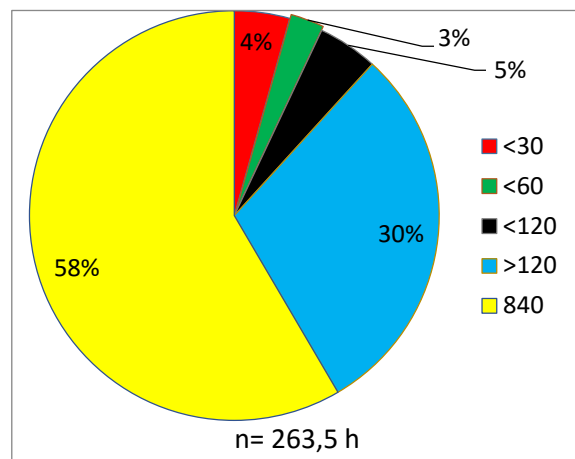


**Abb.15:** Anteil Parkkarten auf Parkdauer -NPP

❖ Anrainer-Parkplätze



**Abb. 16:** Anteil Parkkarten auf Fahrzeugen- APP



**Abb.17:** Anteil Parkkarten auf Parkdauer-APP

Unter **Abb.14-Abb.17** sieht man die Verteilung der Parkzeiten der abgestellten Fahrzeuge und weiters die Wechselwirkung zwischen Parkdauer und dabei verbrauchtem Parkraum.

In generellen Kurzparkzonen **Abb.14 und Abb.15** ohne der Möglichkeit des Anrainerparkens liegt der Anteil der verbrauchten Parkzeit bei Dauerparkern bei 26% und bei Kurzparkern, die 61% der abgestellten Fahrzeuge ausmachen, bei 21%.

Dabei kann bei Anrainerparkplätzen **Abb.16 und Abb.17** festgestellt werden, dass 17 % der Fahrzeuge (Dauerparker- 840 Minuten) 58% der gesamten Flächenstunden belegen. Wogegen Kurzparker (kleiner 120 Minuten) einen Anteil von 57% der Fahrzeuge ausmachen aber bloß 12% der Flächenstunden in Anspruch nehmen.

### 3.4 Zusammenfassung der Ergebnisse

Anrainerparkplätze werden von den Anwohnern rege in Anspruch genommen. Es gab vereinzelt Beschwerden wegen der Ausschilderung und Erkennbarkeit der Anrainerparkplätze.

Für den Lieferverkehr gibt es Ausweichmöglichkeiten, da sich in diesem Viertel drei Ladezonen befinden.

Unterschiede zwischen Anrainerparkplätzen und normalen Parkplätzen sind nur in geringem Ausmaß festzustellen.

Je mehr Anrainerparkplätze geschaffen werden desto weniger Abstellmöglichkeiten ergeben sich für Lenker aus anderen Bezirken der Stadt.

Zum Abstellen auf Anrainerparkplätzen nicht berechtigte Fahrzeuge waren während des Beobachtungszeitraumes selten anzutreffen. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass sich die Einführung von Anrainerparkplätzen zur Entlastung der gesamten Stellplatzsituation bewährt hat.

### 3.5 Erfahrungen und Verbesserungsvorschläge

In dem Gretzel wurden während des Beobachtungszeitraumes seitens der Kontrollorgane zwei Kontrollgänge durchgeführt. Einmal gegen 11:00 Uhr und einmal gegen 17:00 Uhr. Hierbei wurden nur wenige Falschparker abgestraft. Die Möglichkeit des mobilen Parkschein Entwertens (Handy-Parken) wurde bei der Auswertung der Diagramme aufgrund der Unüberprüfbarkeit nicht berücksichtigt. Man kann aber davon ausgehen, dass das Handy-Parken von vielen Verkehrsteilnehmern genutzt wird.

Für eine nachhaltige Lösung des Parkproblems in dichtbesiedelten Wohngebieten müsste in enger Zusammenarbeit zwischen Stadt und Universität gehandelt werden. Die Bereitstellung von Parkdaten (Handy-Parken) für Forschungszwecke wäre erwünschenswert.

Bei der Stellplatzerhebung fiel auf, dass vor allem Personen aus außerhalb Wiens, den Fehler begangen haben sich auf Anrainerparkplätze zu stellen.

Autofahrer und Pendler müssten aus diesem Grund besser über die Parkmöglichkeiten in Wien informiert und aufgeklärt werden. Anrainerparkplätze müssten besser hervorgehoben werden und als solche zu erkennen sein. Mit Bodenmarkierungen würde dieses Problem einigermaßen in den Griff bekommen.

Ausgehend von der IST Situation bei bestehenden Anrainerparkplätzen kann eindeutig gesagt werden, dass bei der Einrichtung dieser, mehr Augenmerk auf gesetzliche Kriterien gelegt werden sollte.

Um der Richtigkeit und Genauigkeit der Forschungsergebnisse Rechnung zu tragen, müssten Parkplatzevaluierungen und Erhebungen von IST-Situationen auf größere Gebiete in Besiedlungszonen ausgedehnt werden.

Eine aussagekräftige Stellplatzerhebung sollte im 15 Minuten Takt durchgeführt werden. Dabei sind die abgestellten Fahrzeuge vor Beginn der Kurzparkregelung zu erfassen um Dauerparker ermitteln zu können.

Eine richtig durchgeführte Stellplatzerhebung kann als Datenbasis für zukünftige Projekte und Bauvorhaben dienen. Diese Evaluierung muss fortlaufend durchgeführt werden um festzustellen, ob eingerichtete Anrainerparkplätze überhaupt zu einer langfristigen Entlastung der Parksituation geführt haben. In diesem Zusammenhang wären Umfragen und Abstimmungen in Zonen mit Anrainerparkplätzen hilfreich. Die Meinungen von Geschäftsleuten und ansässigen Unternehmen mit regem Kundenverkehr wären von Bedeutung.

Vor der Einrichtung von Anrainerparkplätzen sollten schon im Vorfeld Umfragen durchgeführt werden um die Ansprüche und Erwartungen der ansässigen Bewohner früh in die Planung einbeziehen zu können. Solche Entscheidungen sind stets geprägt von großem politischem Interesse und Stimmungsmache.

Ob und was für Vorteile das Anrainerparken den Bewohnern in näherer Umgebung gebracht hat lässt sich nur im Zuge von Umfragen ermitteln.

Weiters ist zu erwähnen, dass Anrainerparkplätze sowie Kurzparkzonen dazu gedacht sind, allen Verkehrsteilnehmern wenn auch nur für eine kurze Zeit einen Parkplatz zur Verfügung zu stellen. Dauerparker auf Anrainerparkplätzen wären deshalb in nahen Tiefgaragen und privaten Innenhöfen aus Gründen der Rücksicht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern besser aufgehoben.

## Literaturverzeichnis

- [1] AnwohnerInnenparken  
URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/anrainerparken/> [29.04.13]

## Abbildungsverzeichnis

- [2] Abb. 1: Beginn der Kurzparkzone  
URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/kennzeichnung/> [14.03.16]
- [3] Abb. 2: Ende der Kurzparkzone  
URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/kennzeichnung/> [14.03.16]
- [4] Abb. 3: Zusatzschild  
URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/kennzeichnung/> [14.03.16]
- [5] Abb. 4: Halte- und Parkverbot mit Zusatzschild  
URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/kennzeichnung/> [14.03.16]
- [6] Abb. 5: Parkkleber  
URL: <https://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/rechtsvorschriften/html/f4200300.htm>  
[14.03.16]
- [7] Abb. 6: Lageplan  
URL: <https://www.wien.gv.at/stadtplan/grafik.aspx?bookmark=p-ajTRqgiIUZmpYFFvioURe5RpllVCnOmmkeu25v6MZj6Cg-b-b&lang=de&bmadr=/> [14.03.16]
- [8] Abb. 7: Methodik der Stellplatzerhebung  
Quelle: eigene Darstellung
- [8] Abb. 8: Belegung- normale Parkplätze  
Quelle: eigene Darstellung - Werte der Diagramme durch Ermittlung der Stellplatzerhebung
- [9] Abb. 9: Belegung- Anrainer Parkplätze  
Quelle: eigene Darstellung - Werte der Diagramme durch Ermittlung der Stellplatzerhebung
- [10] Abb. 10: Belegung, Kapazität und Fahrzeugwechsel- normale Parkplätze  
Quelle: eigene Darstellung - Werte der Diagramme durch Ermittlung der Stellplatzerhebung
- [11] Abb. 11: Belegung, Kapazität und Fahrzeugwechsel- Anrainer Parkplätze  
Quelle: eigene Darstellung - Werte der Diagramme durch Ermittlung der Stellplatzerhebung
- [12] Abb. 12: Parkdauer – normale Parkplätze  
Quelle: eigene Quelle - Werte der Diagramme durch Ermittlung der Stellplatzerhebung
- [13] Abb. 13: Parkdauer -Anrainerparkplätze  
Quelle: eigene Quelle - Werte der Diagramme durch Ermittlung der Stellplatzerhebung
- [14] Abb. 14: Anteil Parkkarten auf Fahrzeugen – normale Parkplätze  
Quelle: eigene Quelle - Werte der Diagramme durch Ermittlung der Stellplatzerhebung
- [15] Abb. 15: Anteil Parkkarten auf Parkdauer – normale Parkplätze  
Quelle: eigene Quelle - Werte der Diagramme durch Ermittlung der Stellplatzerhebung

- [16] Abb. 16: Anteil Parkkarten auf Fahrzeuge – Anrainer Parkplätze  
Quelle: eigene Quelle - Werte der Diagramme durch Ermittlung der Stellplatzerhebung
- [17] Abb. 17: Anteil Parkkarten auf Parkdauer – Anrainerparkplätze  
Quelle: eigene Quelle - Werte der Diagramme durch Ermittlung der Stellplatzerhebung