

# PARKRAUMKONZEPT BADEN



## **PROJEKTNAME**

Parkraumkonzept für die Stadtgemeinde Baden

## **PROJEKTNUMMER**

P20191

## **AUFTRAGGEBERIN**

Stadtgemeinde Baden  
Hauptplatz 1  
2500 Baden

## **AUFTRAGNEHMER**

con.sens verkehrsplanung zt gmbh  
Kaiserstraße 37/15 | 1070 Wien  
studio@cvp.at | 01/9081181 | www.cvp.at  
Firmenbuchzahl FN 485873 w | UID: ATU72993558

## **BEARBEITER**

DI Michael Skoric  
DI Michael Gretzl  
DI Michael Szeiler, MAS



**con.sens verkehrsplanung**  
ziviltechniker gmbh  
Kaiserstraße 37/15 | 1070 Wien  
+43 1 9081181 | studio@cvp.at | www.cvp.at

DI Michael Szeiler, MAS  
Geschäftsführer

Sämtliche in diesem Schriftstück verwendeten personenbezogenen Ausdrücke betreffen, soweit dies inhaltlich in Betracht kommt, Frauen und Männer gleichermaßen.

Dieser Bericht darf nur vollinhaltlich, ohne Weglassen oder Hinzufügen einzelner Seiten bzw. Textpassagen, veröffentlicht werden. Wird er auszugsweise vervielfältigt, so ist vorab die Genehmigung des Verfassers und der Auftraggeberin einzuholen.

# INHALT

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>AUSGANGSHYPOTHESEN</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>ZIELE</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>PROJEKTABLAUF/-ZEITPLAN</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>METHODISCHE VORGANGSWEISE</b>	<b>10</b>
5.1	PARKRAUMERHEBUNGEN .....	10
5.2	STAKEHOLDER-GESPRÄCHE .....	12
<b>6</b>	<b>ERGEBNISSE ANALYSEPHASE</b>	<b>13</b>
6.1	STELLPLATZANGEBOT IM UNTERSUCHUNGSGEBIET .....	13
6.2	STELLPLATZAUSLASTUNG IM UNTERSUCHUNGSGEBIET .....	15
6.3	STELLPLATZAUSLASTUNG WÄHREND COVID-19-AUSGANGSBESCHRÄNKUNGEN .....	19
6.4	STELLPLATZANGEBOT UND -AUSLASTUNG PARKPLÄTZE UND PARKDECKS .....	20
6.5	DETAILANALYSE PARKDECK RÖMERTHERME .....	22
6.6	STAKEHOLDER-GESPRÄCHE .....	24
6.6.1	Kur- und Rehabetriebe.....	24
6.6.2	Handelsbetriebe .....	25
6.6.3	Hotelbetriebe .....	25
6.6.4	Gastronomiebetriebe .....	25
6.6.5	Bedienstete .....	26
<b>7</b>	<b>PARKRAUMKONZEPT</b>	<b>27</b>
7.1	ZONENMODELL .....	27
7.2	TICKETKAUF .....	29
7.3	GELTUNGSDAUER UND TARIFMODELL .....	30
7.3.1	Kurparkzone (Blaue Zone) .....	30
7.3.2	Parkzone (Grüne Zone).....	30
7.4	AUSNAHMEBERECHTIGUNGEN UND EMPFEHLUNGEN .....	31
7.4.1	Bewohnerinnen und Bewohner .....	31
7.4.2	Angestellte .....	34
7.4.3	Ansässige Unternehmen .....	36
7.4.4	Kur- und Hotelgäste .....	36
7.5	ADMINISTRATION UND ÜBERWACHUNG .....	38

<b>8</b>	AUSBLICK	39
<b>9</b>	ANHANG	40

## 1 EINLEITUNG

Die Stadtgemeinde Baden erarbeitete im Jahr 2011 das „Stadtentwicklungskonzept 2031“. Bereits zum damaligen Zeitpunkt wurde ein Optimierungsbedarf betreffend das Parkraummanagement erkannt. Aufgrund der sehr kleinteiligen und inkonsistenten Regelungen des ruhenden Verkehrs, würde ein nicht unwesentlicher Parksuchverkehr generiert. Überlegungen einer bewirtschafteten Kurzparkzone im Stadtzentrum, welche von einer Parkzone umgeben ist, waren die Folge. Das Parken im Straßenraum solle dadurch so weit wie möglich eingeschränkt und neue Stellplätze ausschließlich in Garagen errichtet werden.<sup>1</sup>

Vertiefende Untersuchungen im Hinblick auf den ruhenden Verkehr wurden auch im Verkehrskonzept 2017 durchgeführt. Ziel des „Weiterführenden Verkehrskonzeptes 2017“ ist unter anderem eine Steigerung der Lebensqualität in der Stadt Baden, durch Zunahme und Förderung des Fuß- und Radverkehrs und einer Abnahme des Kfz-Verkehrs sowie eine vernünftige und vorausschauende Stellplatzpolitik.<sup>2</sup>

Die Erkenntnisse von 2011 und 2017 besitzen auch im Jahr 2020/2021 noch Gültigkeit bzw. haben sich noch deutlicher manifestiert. Die vielfältigen und zahlreichen Nutzungen im Stadtzentrum von Baden, in Kombination mit einem veränderten Mobilitätsverhalten, erfordern eine Neuorganisation des Parkraummanagements im öffentlichen Straßenraum. Unterschiedliche Effekte haben zu einer Erhöhung des Parkdrucks in Teilbereichen der Stadt geführt. Die Parkraumbewirtschaftung soll nun an die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen angepasst werden.

Auf Basis dieser Ausgangslage und den bisherigen Studien wurde ein zukunftsfähiges Parkraumkonzept für die Stadt Baden erarbeitet. Dieses Parkraumkonzept soll

- das gesamte Stadtgebiet von Baden und auch mögliche Wechselwirkungen auf Nachbargemeinden berücksichtigen,
- moderne, zukunftsweisende und innovative Lösungen für das Parkraummanagement bieten sowie
- in enger Zusammenarbeit mit den relevanten Stakeholdern entwickelt werden.

---

<sup>1</sup> Stadtentwicklungskonzept 2031 Baden, i. A. der Stadtgemeinde Baden, 2011.

<sup>2</sup> Verkehrskonzept Baden 2017, KFV Sicherheit-Service GmbH, 2017.

## 2 AUSGANGSHYPOTHESEN

Auf Basis der zu Projektbeginn bekannten Informationen sowie der Erfahrungen in anderen Städten und Gemeinden wurden folgende Hypothesen als Ersteinschätzung aufgestellt:

- Der verfügbare Platz im öffentlichen Raum im Stadtzentrum von Baden ist eine kostbare Ressource und wird von unterschiedlichsten Seiten beansprucht: fließender und ruhender Verkehr, Gastronomie, Bepflanzung, Möblierung, verweilende Personen, Veranstaltungen, Versorgung und Entsorgung.
- Unterschiedlichste Arten attraktiver Nutzungen ziehen viele Personen in das Stadtzentrum von Baden. Dadurch entsteht auch ein großer Bedarf nach ausreichend verfügbaren Stellplätzen.
- Ein gut konzipiertes Parkraummanagement weist ein hohes Potential für die Erhöhung von Straßenraumqualitäten auf und kann einen Beitrag für eine Verschiebung der Verkehrsmittelwahl in Richtung Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) leisten.
- Die derzeit bestehende Kurzparkzone im Zentrum reicht als Steuerungsinstrument nicht mehr aus. Sie muss um weitere Instrumente ergänzt werden.
- Ein modernes, zukunftsorientiertes Parkraummanagement für Baden besteht aus mehreren Komponenten. Einerseits aus der Weiterentwicklung der bestehenden Bewirtschaftung der vorhandenen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und in den Parkdecks, andererseits aber auch aus Mobilitätsmanagementmaßnahmen für Betriebe, Bürgerinnen und Bürger und Gäste, die den Anteil derjenigen Personen, die mit dem Auto ins Stadtzentrum fahren, reduzieren können.
- Neben einem flächenbezogenen Modell (wie Zonierungen in Kurzparkzonen und Parkzonen) braucht es demnach auch spezifische Mobilitätsangebote für die unterschiedlichen Zielgruppen: Bewohnerinnen und Bewohner, Einpendlerinnen und Einpendler zum Arbeitsplatz, Tagesgäste, Urlaubs- und Kurgäste, Veranstaltungsgäste, Kundinnen und Kunden von Geschäften und Dienstleistungsbetrieben etc.
- Um alle Anforderungen an ein funktionierendes Parkraummanagement erfüllen zu können, muss eine für Baden maßgeschneiderte Lösung gefunden werden. Dies gelingt dann am besten, wenn das Konzept im Dialog mit den relevanten Stakeholdern entwickelt wird.

### 3 ZIELE

In einem Kick-Off-Workshop mit der Steuerungsgruppe bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern von Gemeindepolitik und Stadtverwaltung wurden gemeinsame Ziele definiert. Diese können in Haupt- und Nebenziele unterteilt werden.

#### Hauptziele:

- Den Bewohnerinnen und Bewohnern das Abstellen von Pkw ermöglichen (Verlagerung externer Dauerparker auf Parkplätze und in Parkhäuser).
- Den Einkaufsgästen, Besucherinnen und Besuchern das Parken ermöglichen (so, dass sie gerne wieder nach Baden kommen).
- Klare, gut verständliche Regelungen für das Parken im Stadtgebiet (räumliche Ausdehnung, Ticketsystem, Tarife etc.).
- Keine Insellösungen mehr (z. B. Parkdeck Süd in gebührenfreier Zone).

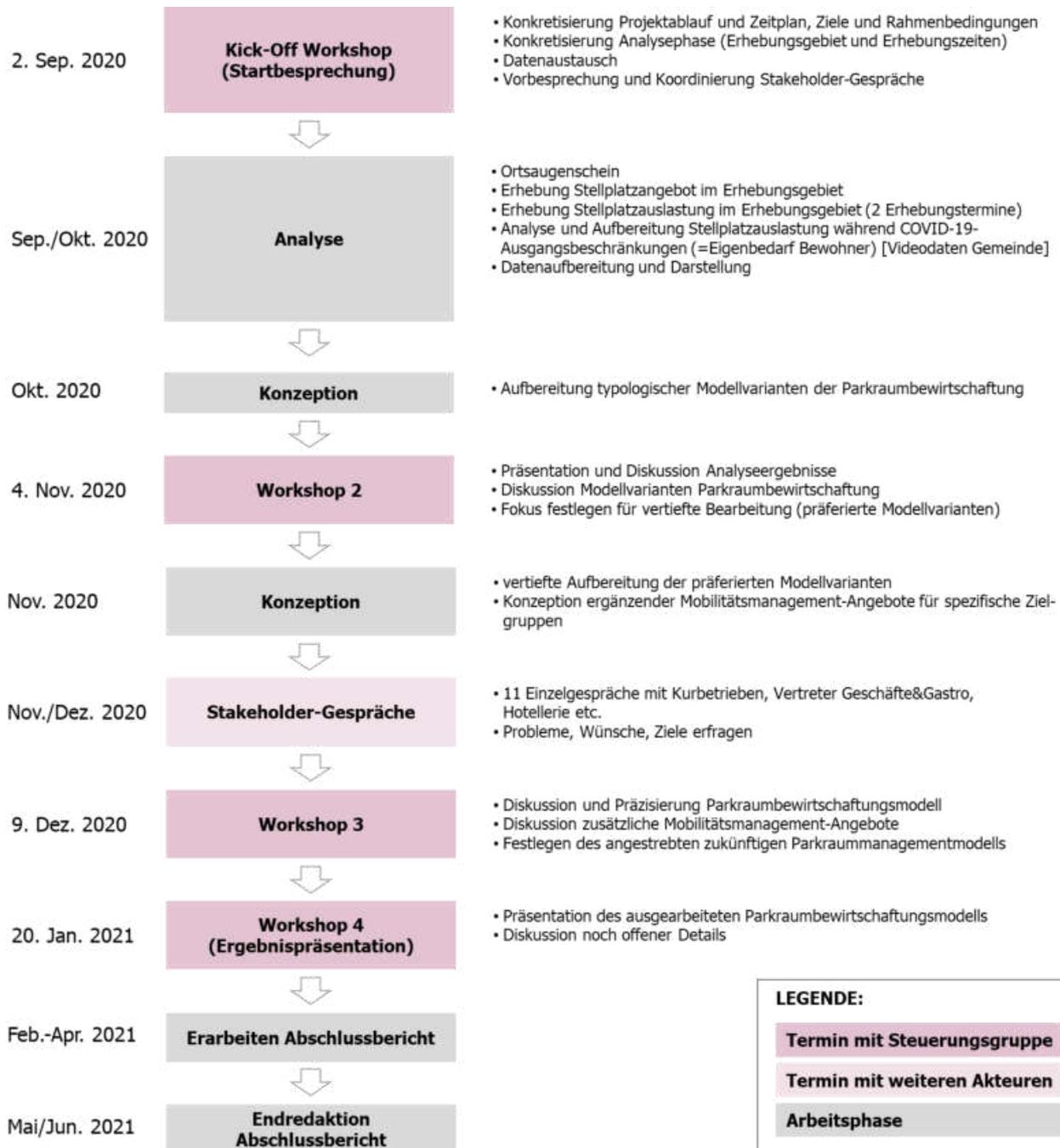
#### Nebenziele:

- Reduzierung von abgestellten Fahrzeugen im öffentlichen Raum und Forcierung der Nutzung von Stellplätzen auf Privatgrund.
- Weniger Parksuchverkehr.
- Hohe Akzeptanz der Regelungen in der Bevölkerung (nach einer Eingewöhnungsphase).
- Flächendeckende Kontrolle.
- Veränderung des Mobilitätsverhaltens (weniger Wege mit dem Pkw), vor allem von Einpendlerinnen und Einpendlern.
- Spezielle Mobilitätsangebote für bestimmte Nutzergruppen (z. B. Kurgästen, Veranstaltungsbesucherinnen und Veranstaltungsbesucher).
- Kostendeckende Bilanz von Einnahmen und Ausgaben (faire und gute Lösung).
- Mögliche Gewinne aus der Parkraumbewirtschaftung können für andere Projekte im Verkehrsbereich verwendet werden (Straße, Parkraum, öffentlicher Raum etc.).



## 4 PROJEKTABLAUF/-ZEITPLAN

Abb. 2: Projekttablauf



Der Projekttablauf (Abb. 2) erstreckte sich über einen Zeitraum von neun Monaten. Während des gesamten Prozesses fanden regelmäßige Workshops mit der Steuerungsgruppe statt, welche aus Vertreterinnen und Vertretern von Gemeindepolitik, Gemeindeverwaltung und Stadtpolizei bestand. Aufbauend auf die Analyseergebnisse wurden fachliche Vorschläge gemeinsam diskutiert und weiterentwickelt.

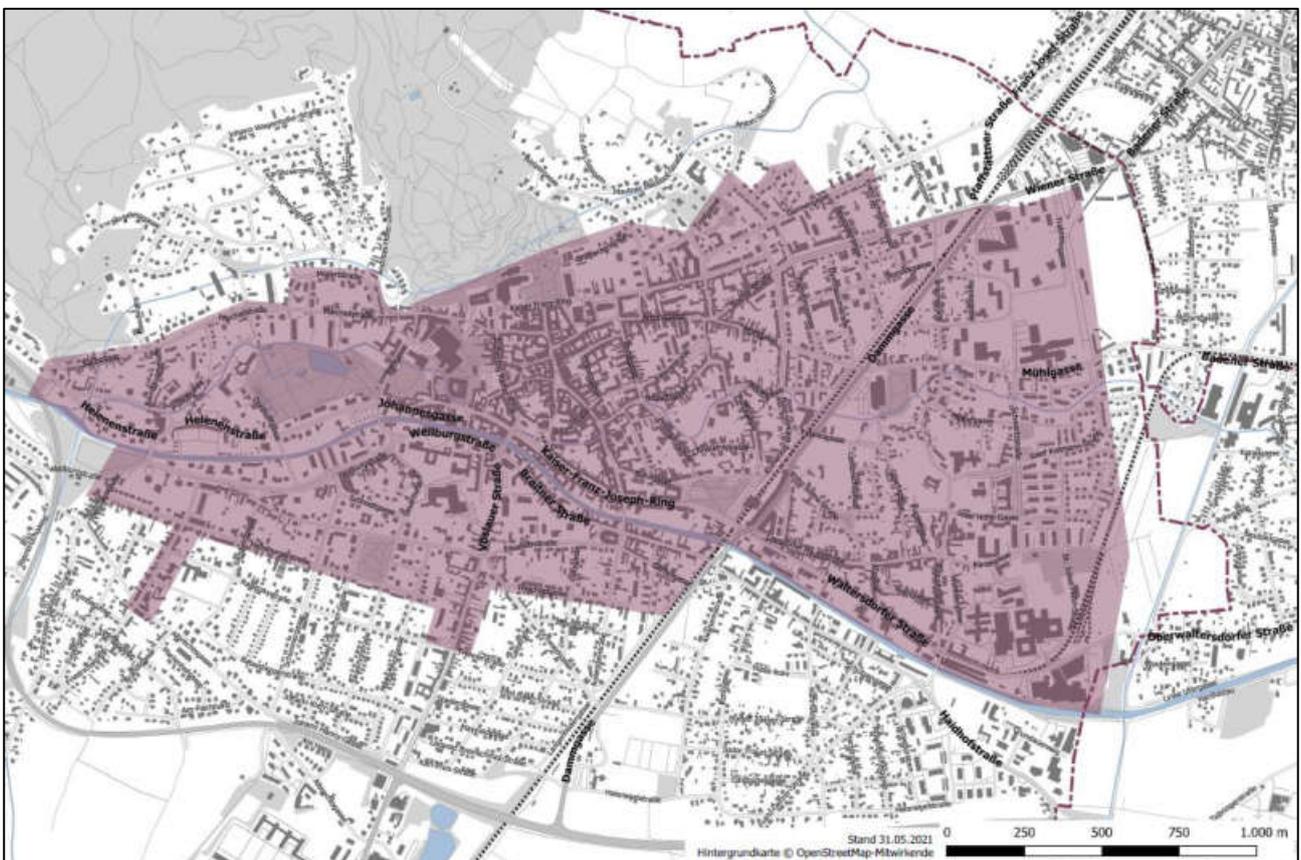
## 5 METHODISCHE VORGANGSWEISE

In den nachfolgenden Kapiteln wird die methodische Vorgangsweise in der Analysephase sowie bei den Stakeholder-Gesprächen beschrieben.

### 5.1 PARKRAUMERHEBUNGEN

Die Grundlage für die Parkraumerhebungen stellte eine GIS-basierte Datenbank dar. In dieser wurden alle Straßen innerhalb des Untersuchungsgebietes (Abb. 3) aufbereitet, in welchen Stellplatzangebot und Stellplatzauslastung erhoben werden sollen.

Abb. 3: Erhebungsgebiet Parkraumerhebungen



Das Erhebungsgebiet umfasste die bestehende Kurzparkzone sowie zusätzliche große Bereiche des erweiterten Stadtzentrums. Neben den Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum waren auch alle öffentlich zugänglichen Parkplätze und Parkhäuser innerhalb des Erhebungsgebietes Gegenstand der Analyse. Innerhalb des definierten Gebietes wurden in einem ersten Schritt die verfügbaren Stellplätze erhoben (**Stellplatzangebot**), welche die Basis für die Berechnung der **Stellplatzauslastung** darstellten.

Gemeinsam mit der Auftraggeberin wurden zwei Tage zur Erhebung der Stellplatzauslastung definiert. Die Erhebung erfolgte durch Fahrradbefahrungen mit Erhebungspersonal (5 Personen). Dadurch war es möglich, das gesamte Erhebungsgebiet innerhalb von drei Stunden zu befahren. Als Erhebungstage wurden möglichst repräsentative Termine ausgewählt:

- Werktag Vormittag, Donnerstag, 15.10.2020 von 09.00 – 12.00 Uhr und
- Werktag Abend, Montag, 12.10.2020 von 21.30 – 00.30 Uhr

Die Erhebungen fanden in einer Zwischenphase der COVID-19-Pandemie statt, in welcher keine wesentlichen Einschränkungen der individuellen Bewegungsfreiheit bestanden. Veranstaltungen mit größerem Publikum waren jedoch nicht gestattet, weshalb auch die Abenderhebung keinen Verkehr von Veranstaltungsbesucherinnen und Veranstaltungsbesuchern beinhaltet.

Zusätzlich wurden seitens der Stadtgemeinde Baden im Zeitraum der restriktiven Ausgangsbeschränkungen aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie (1. Lockdown im Frühjahr 2020) Videobefahrungen der innerstädtischen Straßen durchgeführt. Diese Videodaten wurden ebenfalls ausgewertet, analysiert und aufbereitet. Die Daten erlauben Rückschlüsse auf den Stellplatz-„Eigenbedarf“ der Bewohnerinnen und Bewohner von Baden, da zu dieser Zeit nur sehr wenige Gäste, Besucherinnen und Besucher von außerhalb nach Baden gekommen sind.

Alle zur Verfügung stehenden Daten wurden grafisch bzw. tabellarisch aufbereitet und analysiert. Detaillierte Ergebnisse finden sich in Kapitel 6.

## 5.2 STAKEHOLDER-GESPRÄCHE

Neben der quantitativen Erhebung zur Stellplatzauslastung wurden auch Sondierungsgespräche mit ausgewählten Zielgruppen bzw. deren Vertreterinnen und Vertretern durchgeführt. Die Gespräche erfolgten in Interviewform (telefonisch, per Videomeeting oder als Präsenztermin) und sollten dazu dienen, aus Sicht der Zielgruppen Probleme, Wünsche und Ziele betreffend die Weiterentwicklung des Parkraummanagements zu erfragen.

In Abstimmung mit der Auftraggeberin wurden mit Stakeholdern aus folgenden Sparten Gespräche geführt:

- Kur- und Rehabetriebe
- Einzelhandelsbetriebe
- Hotelbetriebe
- Gastronomiebetriebe und
- öffentlichen Einrichtungen

Die Gespräche erfolgten mit Vertreterinnen und Vertretern aller fünf in Baden ansässigen Kur- und Rehasentren. Weiters wurden zwei Gespräche mit Vertreterinnen bzw. Vertretern von Einzelhandelsbetrieben und zwei Gespräche mit Personalvertreterinnen bzw. -vertretern von öffentlichen Einrichtungen geführt. In der Hotellerie- und Gastronomiebranche wurden Interviews mit je einer Vertreterin bzw. einem Vertreter der jeweiligen Sparte durchgeführt.

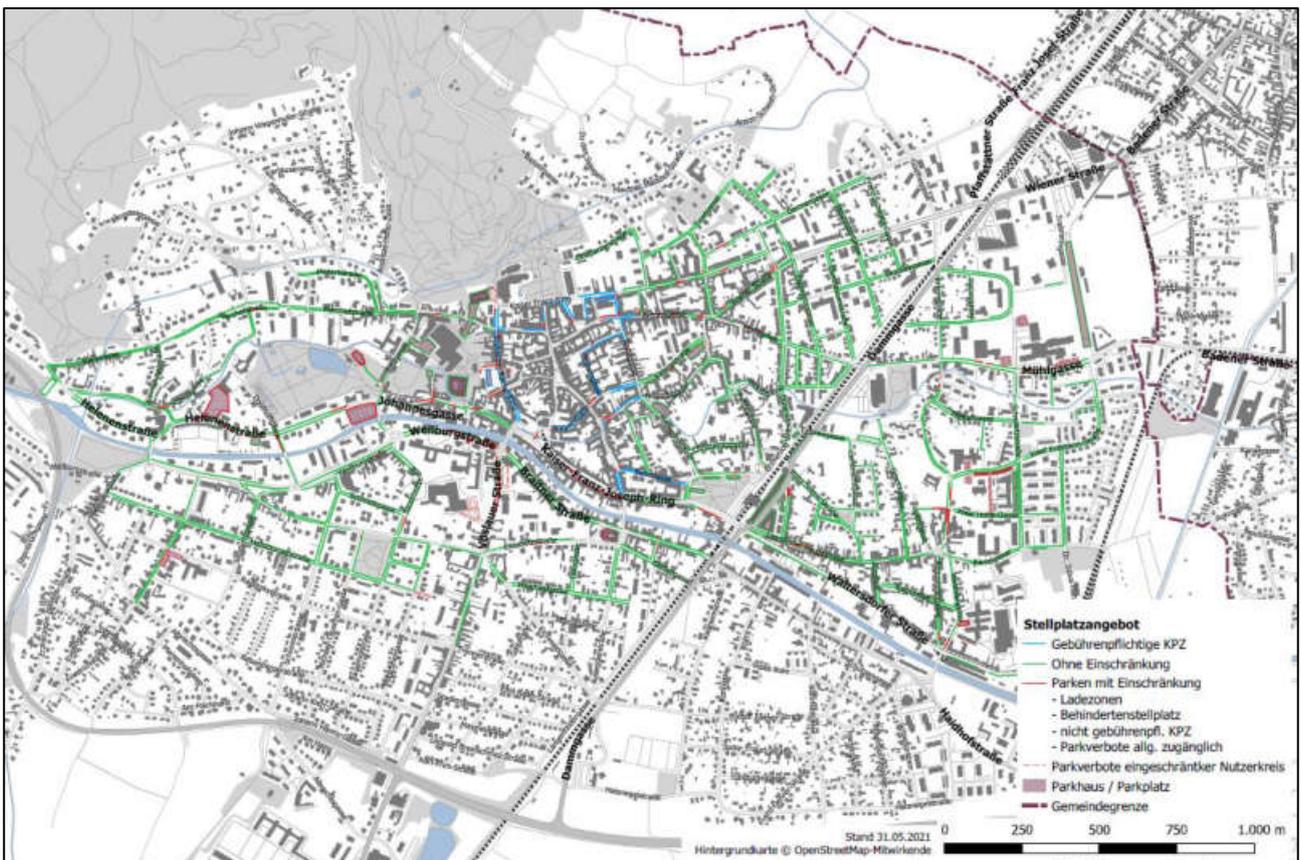
## 6 ERGEBNISSE ANALYSEPHASE

### 6.1 STELLPLATZANGEBOT IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

Die öffentlich zugänglichen Stellplätze (Abb. 4) wurden in folgende Kategorien unterteilt:

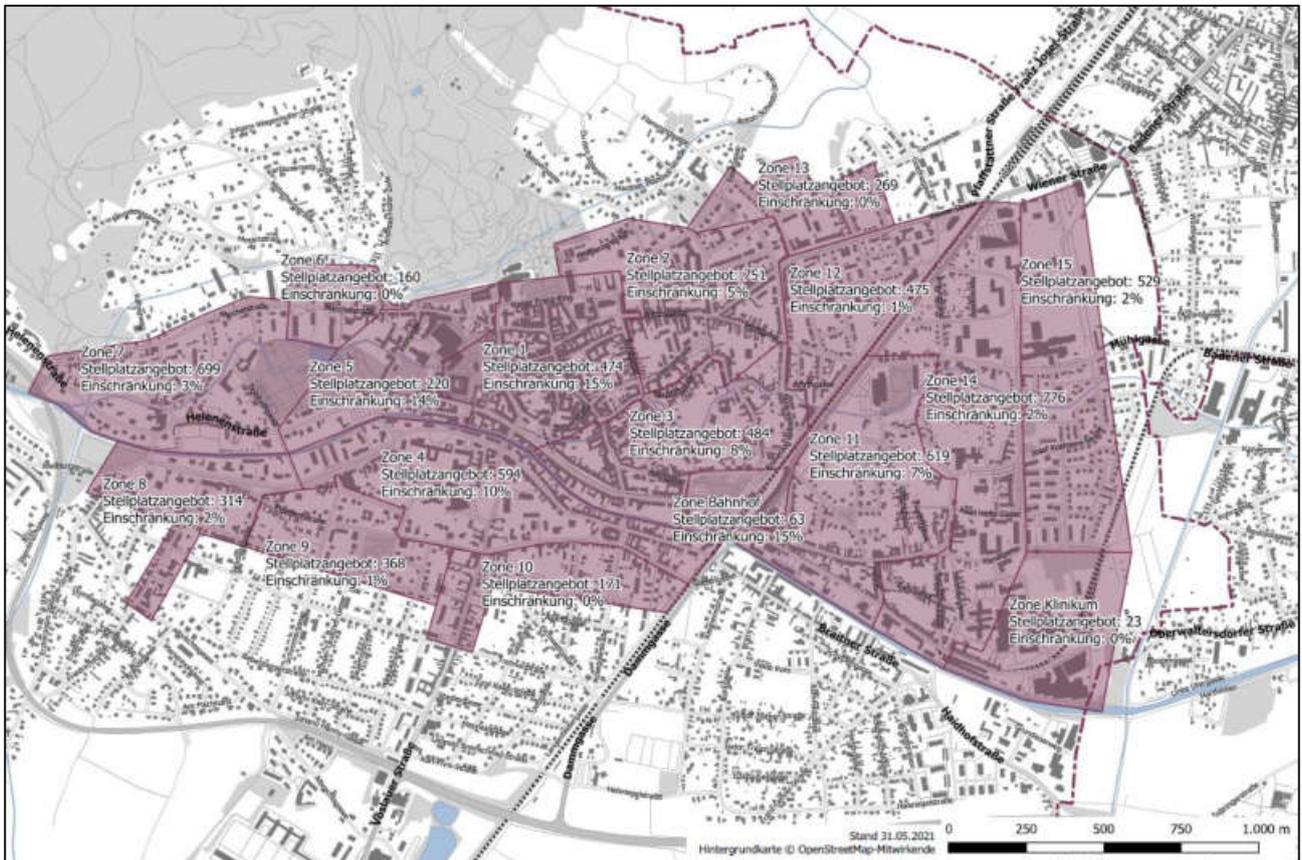
- gebührenpflichtige Kurzparkzone
- Stellplätze ohne Einschränkung
- Stellplätze mit Einschränkung (z. B. Ladezonen, Behindertenstellplätze, nicht gebührenpflichtige Kurzparkzone, Parkverbote allg. zugänglich etc.)
- Parkverbote mit einem eingeschränkten Nutzerkreis (z. B. Parkplatz Pädagogische Hochschule)
- Parkhäuser und Parkplätze

Abb. 4: Stellplatzangebot im öffentlichen Raum (Kartendarstellung in DIN A3 im Anhang)



Zur besseren Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse, wurde das Erhebungsgebiet in insgesamt 17 Teilzonen unterteilt (Abb. 5). Gebiete mit ähnlicher stadträumlicher Charakteristik wurden in einer Teilzone zusammengefasst. Zone 1 umfasst die gesamte gebührenpflichtige Kurzparkzone, alle anderen Teilzonen besitzen derzeit keine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung.

Abb. 5: Stellplatzangebot Teilzonen (Kartendarstellung in DIN A3 im Anhang)



Insgesamt stehen im Erhebungsgebiet ca. **7.000 Stellplätze** im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung. Stellplätze auf Parkplätzen und in Parkhäusern sind in dieser Betrachtung nicht inkludiert. Davon sind etwa 6.650 Stellplätze ohne Einschränkung nutzbar, für etwa 5 % (ca. 350 Stellplätze) bestehen Einschränkungen auf bestimmte Tageszeiten oder Nutzergruppen (Ladezonen, Parkverbote tagsüber etc.). In der gebührenpflichtigen Kurzparkzone befinden sich ca. 500 Stellplätze.

## 6.2 STELLPLATZAUSLASTUNG IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

In den nachstehenden Abbildungen wird die Stellplatzauslastung je Teilzone an den zwei Erhebungstagen dargestellt.

Abb. 6: Stellplatzauslastung Werktag Vormittag (Kartendarstellung in DIN A3 im Anhang)

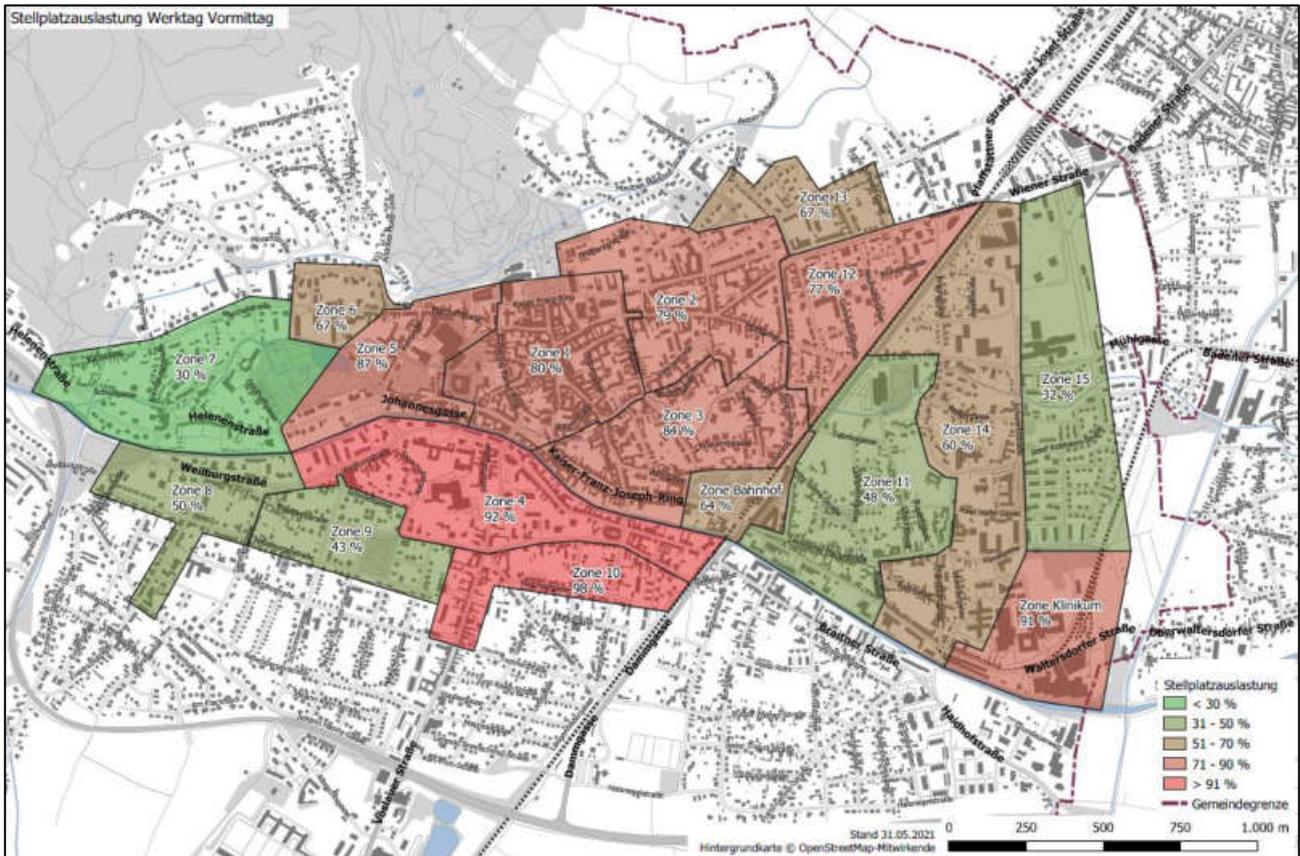
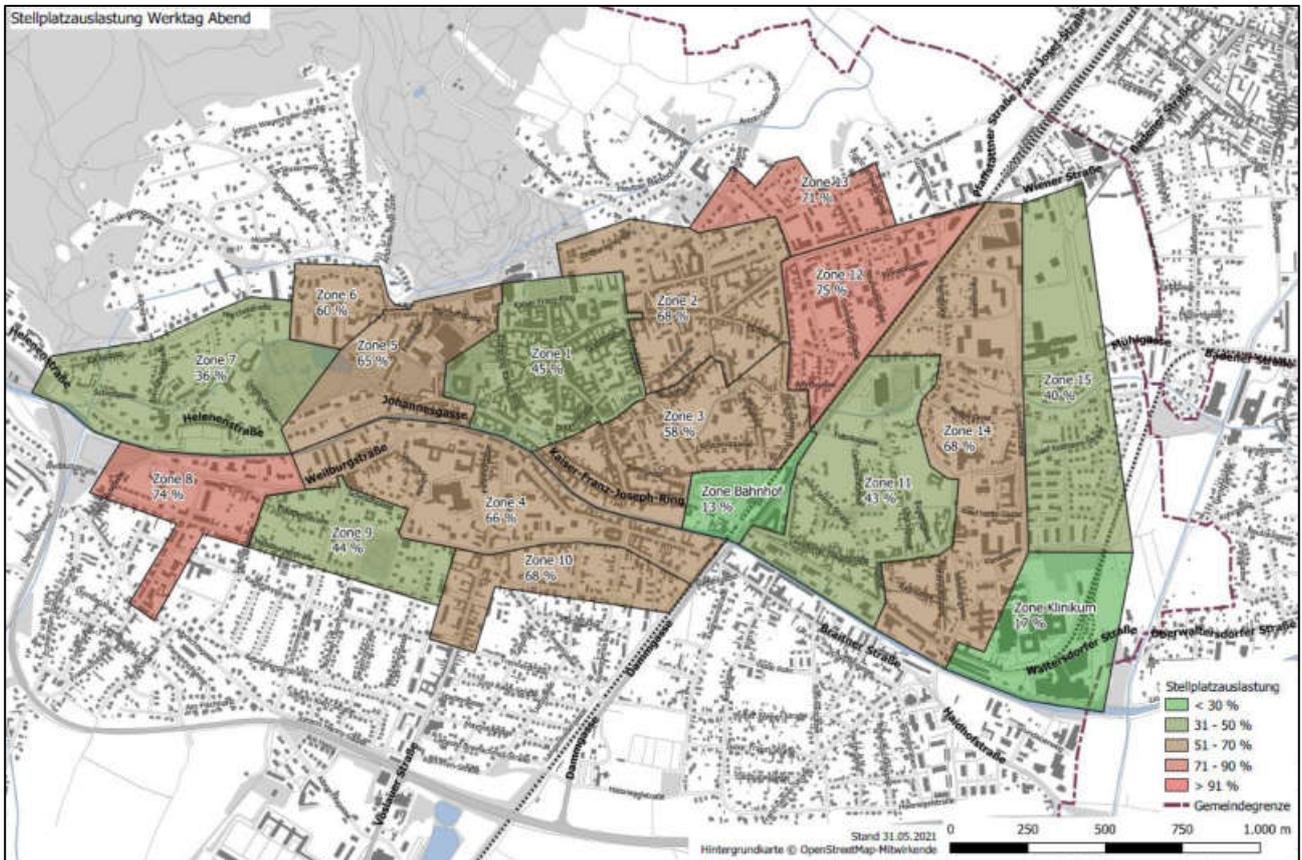


Abb. 6 stellt die Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum an einem typischen Werktag Vormittag dar. Vor allem im Bereich der gebührenpflichtigen Kurzparkzone sowie den angrenzenden Teilzonen sind hohe Auslastungen > 70 % erkennbar. Der hohe Parkdruck rund um den Zentrumsbereich ist vor allem auf die uneingeschränkt und kostenfrei nutzbaren Stellplätze zurückzuführen. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Gäste, Besucherinnen und Besucher etc. können in diesen Bereichen ohne zeitliche Einschränkung und ohne Kosten parken.

Zone 4 und Zone 10 südlich der Schwechat weisen Auslastungen > 90 % auf. Die Auslastung des in Zone 4 befindlichen gebührenpflichtigen Parkdecks Zentrum Süd ist hingegen sehr gering (siehe Kap. 6.4)

Die Auswertung der Stellplatzauslastung zeigt, dass in zentrumsnahen Bereichen ein sehr hoher Parkdruck besteht. Die Randzonen, welche nicht in attraktiver fußläufiger Distanz zum Stadtzentrum liegen, weisen hingegen eine vergleichsweise geringe Auslastung auf.

Abb. 7: Stellplatzauslastung Werktag Abend (Kartendarstellung in DIN A3 im Anhang)



Im Vergleich mit der Auslastung am Vormittag sind abends im gesamten Untersuchungsgebiet geringere Auslastungen gegeben. Die gebührenpflichtige Kurzparkzone ist zu weniger als 50 % ausgelastet und die angrenzenden Teilzonen weisen Auslastungen von < 70 % auf. Hier ist darauf hinzuweisen, dass Covid-19-bedingt am Erhebungstag keine Abendveranstaltungen stattfanden. In den Wohngebieten (z. B. Zone 8, 12 und 13) sind abends teilweise sehr hohe Auslastungen gegeben.

Im Stadtteil Leesdorf ist in den meisten Teilgebieten die Stellplatzauslastung vormittags und abends im Gebietsmittel sehr ähnlich. Es sind je Teilgebiet mittlere Auslastungen zwischen 30 und 70 % gegeben. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen (Wohnen, BH, Bildungseinrichtungen, Klinikum etc.) sind jedoch in einzelnen Straßen deutliche Abweichungen der Stellplatzauslastung vom Gebietsmittel zu beobachten. Nördlich des Klinikums in einem Gebiet zwischen Josef Höfle-Gasse und Kanal-gasse (Melkergründe, ca. 180 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum) sind beispielsweise die Stellplätze abends etwas höher ausgelastet (ca. 75 %) als vormittags (ca. 65 %), was auf einen

hohen Anteil des Parkens von Bewohnerinnen und Bewohnern schließen lässt. Demgegenüber ist die Auslastung in der Zone Klinikum, welche ausschließlich die Stellplätze entlang der Waltersdorfer Straße umfasst (23 Stellplätze), vormittags deutlich höher (ca. 90 %) als abends (17 %), was durch überwiegendes Parken von Bediensteten des Klinikums begründet ist. Ein ähnliches Phänomen ist auch für die Parkgarage LKH zu beobachten (siehe Kap. 6.4).

Zone 14 weist im Nahbereich der Bildungseinrichtungen (PH Niederösterreich, HAK Baden) eine höhere Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum auf. Vor allem die Straßenabschnitte nördlich der Mühlgasse (Braunstraße, Gabelsbergerstraße und Emil Kraft-Gasse) sind zu allen Tageszeiten höher ausgelastet als angrenzende Straßenabschnitte im Umfeld. Die Mühlgasse selbst, ist abends deutlich geringer ausgelastet als vormittags.

Abb. 8: Auslastung je Straßenabschnitt vormittags (Kartendarstellung in DIN A3 im Anhang)

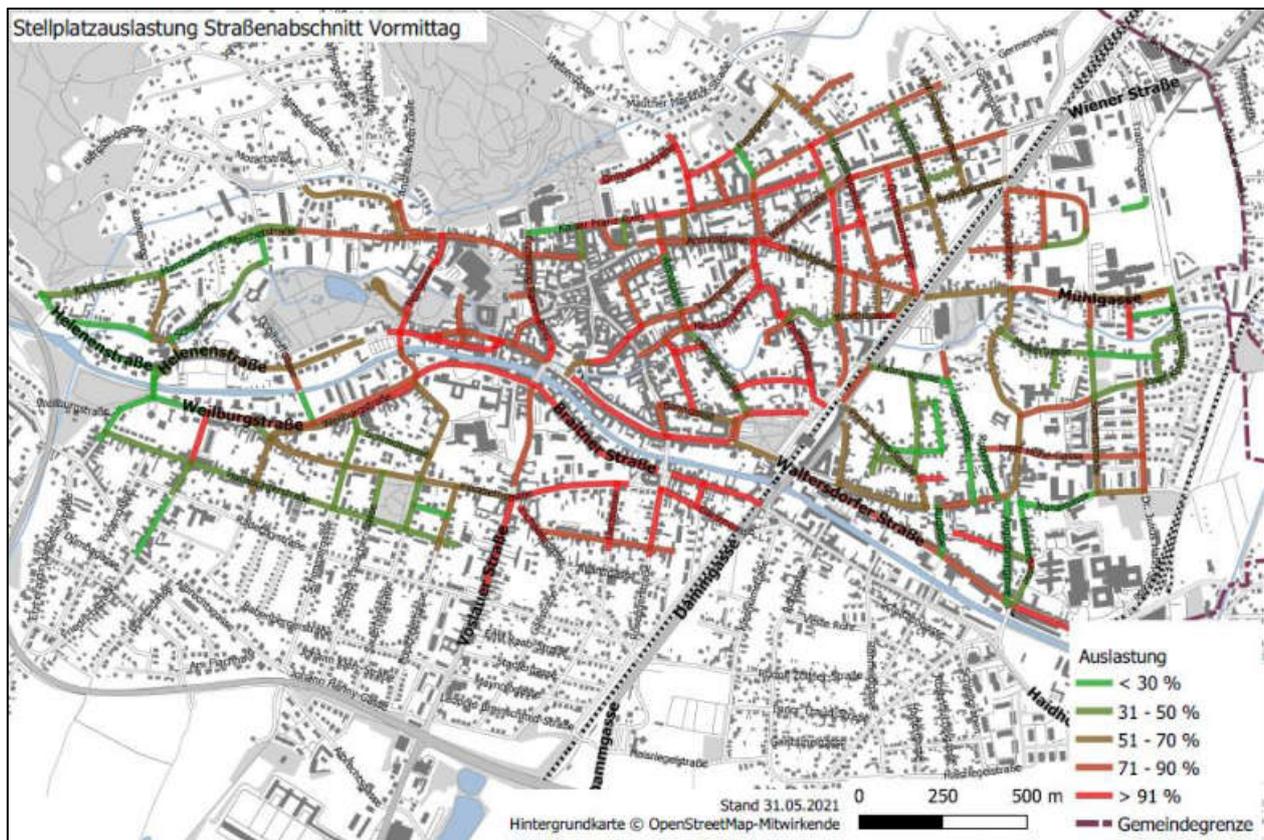
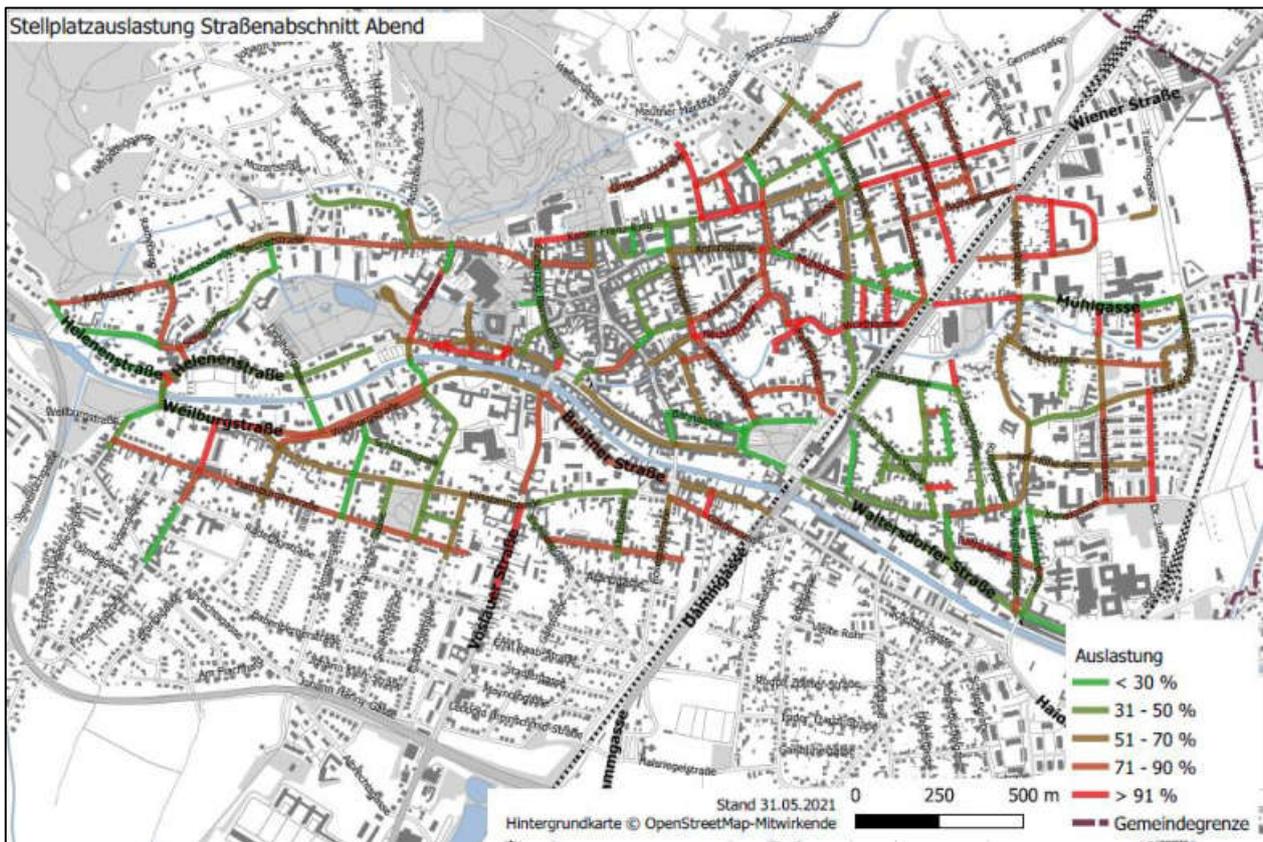


Abb. 9: Auslastung je Straßenabschnitt abends (Kartendarstellung in DIN A3 im Anhang)

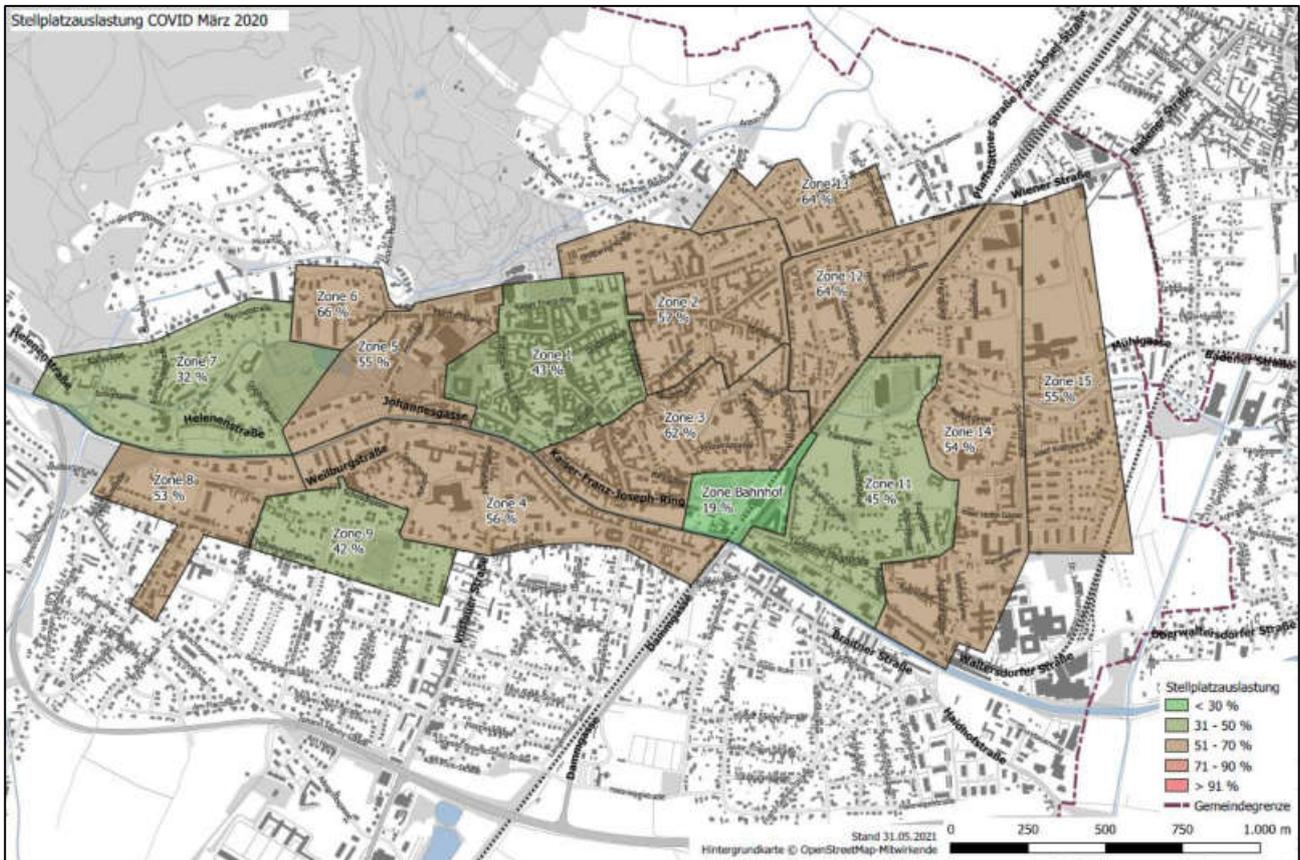


Auch eine detailliertere Analyse der Straßen im Stadtzentrum (Teilzonen 1, 2, 3, 4, 5, 12 und Zone Bahnhof) zeigt vormittags eine sehr hohe Auslastung in den meisten Straßenabschnitten. Dementsprechend steht tagsüber nur eine sehr geringe Anzahl an frei verfügbaren Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung.

Die durch die Nutzungen bedingte räumlich und zeitlich mitunter stark variierende Stellplatzauslastung in den jeweiligen Straßenabschnitten legt nahe, auch nach Einführung eines adaptierten Parkraumbewirtschaftungsmodells die Stellplatzauslastung innerhalb und außerhalb der bewirtschafteten Bereiche laufend zu evaluieren und gegebenenfalls die Regelungen der Parkraumbewirtschaftung zu optimieren (siehe Kap. 7.1).

## 6.3 STELLPLATZAUSLASTUNG WÄHREND COVID-19-AUSGANGS- BESCHRÄNKUNGEN

Abb. 10: Stellplatzauslastung März 2020 während COVID-19-Ausgangsbeschränkungen



Im Zuge der COVID-19-Ausgangsbeschränkungen im Frühjahr 2020 wurden seitens der Stadt Baden Videobefahrungen durchgeführt, um die Stellplatzauslastung zu dokumentieren. Diese Situation ist ein Indiz für die Stellplatzauslastung durch Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Baden, da davon ausgegangen werden kann, dass während dieser Zeit nur sehr wenige externe Besucherinnen und Besucher in Baden geparkt haben.

Im gesamten Erhebungsgebiet ist eine geringe und mittlere Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum zu erkennen, ähnlich wie zum Erhebungszeitraum Abend. Wohngebiete, die zum Erhebungstermin Werktag Abend (vgl. Kap. 6.2) eine sehr hohe Auslastung aufgewiesen haben, sind während den COVID-19-Ausgangsbeschränkungen ebenfalls geringer ausgelastet.

## 6.4 STELLPLATZANGEBOT UND -AUSLASTUNG PARKPLÄTZE UND PARKDECKS

Die öffentlichen **Parkhäuser** weisen vormittags eine mittlere Auslastung zwischen 60 – 80 % auf (Tabelle 1). Die P&R-Anlagen am Bahnhof sowie das Parkdeck Römertherme sind am höchsten ausgelastet. Die für ÖBB-Kundinnen und -Kunden gebührenfreien P&R-Anlagen am Bahnhof werden vor allem von Auspendlerinnen und Auspendlern genutzt. Das Parkdeck Römertherme ist aufgrund der Lage für Besucherinnen und Besucher des Stadtzentrums besonders attraktiv.

Tabelle 1: Auslastung Parkhäuser

Bezeichnung		Auslastung Vormittag	Auslastung Abend	Stellplatzangebot
ÖBB	P&R ÖBB Bahnhof West (neu) %	61%	12%	
	absolut	334	67	551
ÖBB	P&R Bahnhof Ost (alt) %	49%	10%	
	absolut	140	28	283
ÖBB	Parkplatz Bahnhof Ost (alt) %	82%	3%	
	absolut	32	1	39
🚗	Parkhaus Casino %	37%	10%	
	absolut	102	28	275
🚗	Parkdeck Römertherme %	77%	8%	
	absolut	268	27	349
🚗	Parkdeck Süd Kurzparker %	40%	5%	
	absolut	52	6	128
🚗	Parkdeck Süd Dauerparker %	54%	45%	
	absolut	80	67	149
🚗	Parkgarage LKH %	60%	12%	
	absolut	306	62	508

Im Vergleich zu den Parkhäusern sind die öffentlichen **Parkplätze** im Stadtzentrum von Baden sehr hoch ausgelastet (Tabelle 2). Parkplätze werden tagsüber von Einpendlerinnen und Einpendlern genutzt, um zentrumsnahe gebührenfrei parken zu können. Abends sind die Parkplätze, ähnlich wie die Parkhäuser, nur sehr gering ausgelastet.

Tabelle 2: Auslastung Parkplätze

Bezeichnung		Auslastung	Auslastung	Stellplatzangebot
		Vormittag	Abend	
Thermalbad Parkplatz	%	84%	48%	64
	absolut	54	31	
Römertherme Parking (Marchetstraße)	%	91%	63%	87
	absolut	79	55	
Parkplatz Brusattiplatz	%	100%	28%	32
	absolut	37	9	
Parkplatz Helenenstraße	%	38%	25%	90
	absolut	34	22	
Parkplatz Trabrennbahn	%	4%	4%	240
	absolut	9	9	
Parkplatz Rollettgasse	%	100%	79%	24
	absolut	26	19	
Parkplatz am Mühlbach (Hildegardgasse)	%	97%	64%	63
	absolut	61	40	
Parkplatz Kolpinghaus	%	100%	95%	77
	absolut	79	75	
Parkplatz Pfarrkirche	%	100%	14%	44
	absolut	44	6	
Parkplatz Bahnhof 1	%	100%	19%	31
	absolut	31	6	
Parkplatz Bahnhof 2	%	100%	10%	20
	absolut	20	2	
Parkplatz Bahnhof 3	%	98%	19%	54
	absolut	53	10	
Parkplatz Dammgasse 1	%	100%	40%	10
	absolut	10	4	
Parkplatz Dammgasse 2	%	79%	32%	19
	absolut	15	6	

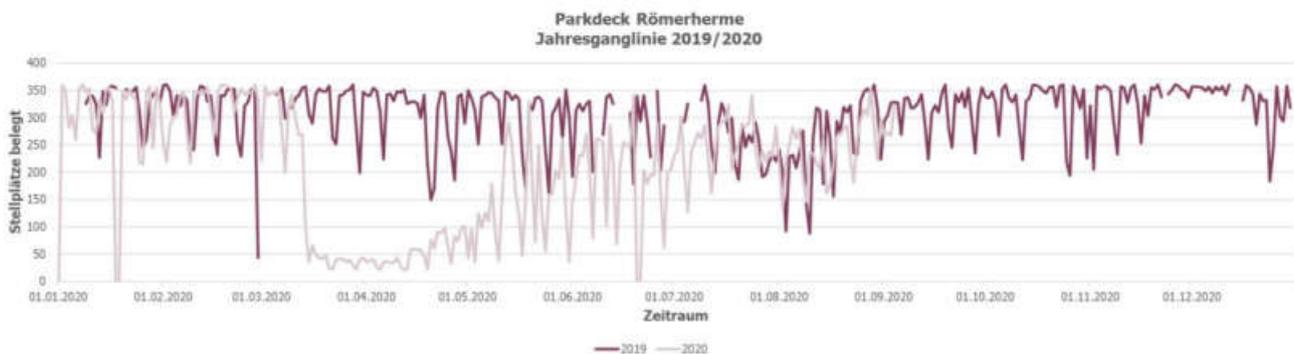
Kurzparkzone



## 6.5 DETAILANALYSE PARKDECK RÖMERTHERME

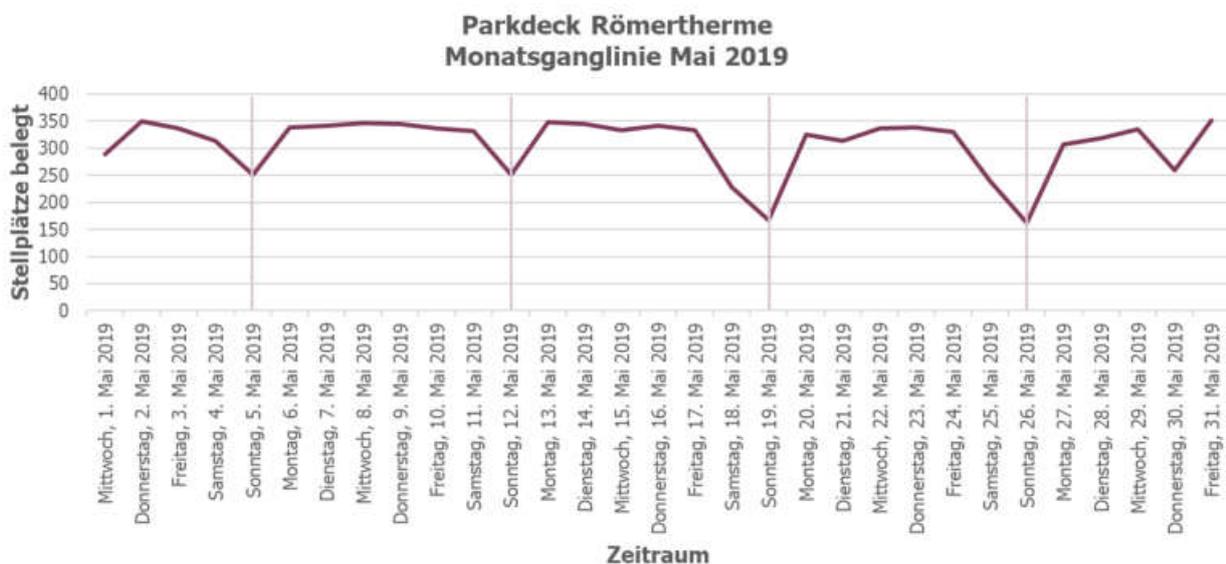
Das Parkdeck Römertherme verfügt über 350 Stellplätze. Im Jahresdurchschnitt sind ca. 310 Stellplätze belegt. Die Jahressganglinie 2020 weist zu Beginn des Jahres einen ähnlichen Verlauf wie 2019 auf (Abb. 11). Mitte März ist die Auslastung aufgrund der COVID-19-Ausgangsbeschränkungen deutlich geringer. Erst im Juli 2020 zeigt das Parkdeck Römertherme wieder einen ähnlichen Verlauf der Ganglinie wie im Jahr 2019.

Abb. 11: Jahressganglinie Parkdeck Römertherme, Vergleich 2019/2020



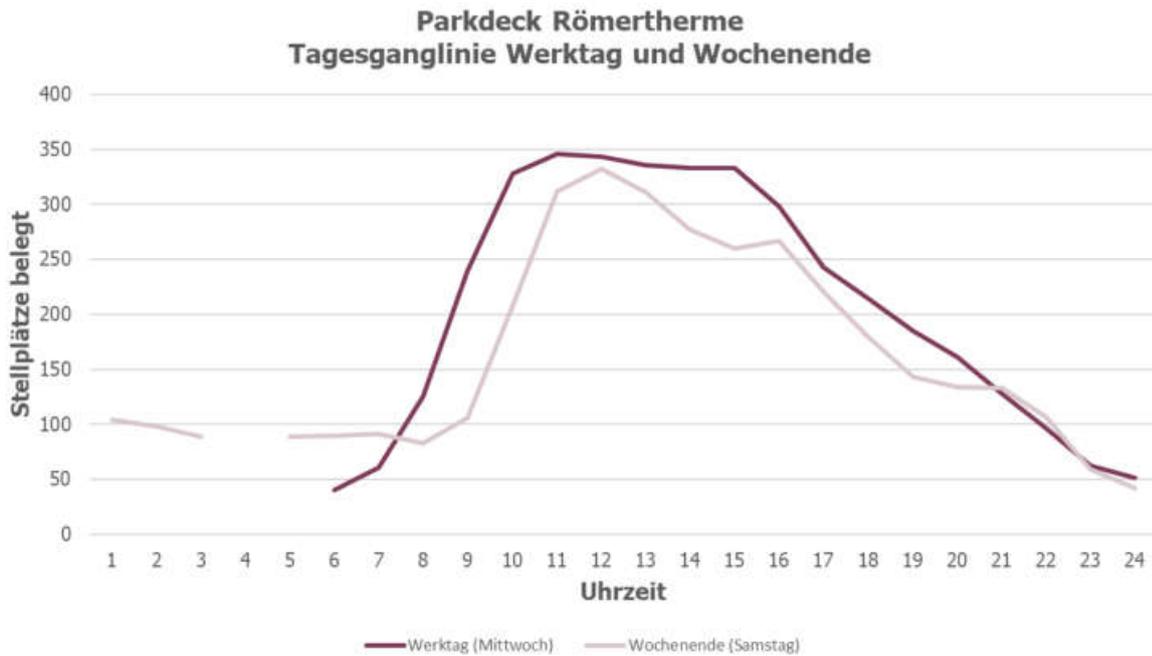
Die Analyse der Monatsganglinie im Mai 2019 zeigt, dass das Parkdeck Römertherme vorrangig unter der Woche genutzt wird (Abb. 12). Die Auslastung der Stellplätze ist an Wochenenden deutlich geringer als an Werktagen. Während Montag bis Freitag durchschnittlich 330 Stellplätze belegt sind, sind an Samstagen und Sonntagen durchschnittlich 230 Stellplätze belegt.

Abb. 12: Monatsganglinie Parkdeck Römertherme, Mai 2019



Ein ähnliches Bild zeigt auch die Tagesganglinie in Abb. 13. Werktags ist das Parkdeck früher und stärker ausgelastet als am Wochenende. Zwischen 10.00 und 16.00 Uhr bleibt die Auslastung werktags auf einem ähnlich hohen Niveau. Am Samstag hingegen ist eine Spitzenauslastung gegen 12.00 Uhr zu erkennen.

Abb. 13: Tagesganglinie Parkdeck Römertherme, Vergleich Werktag/Samstag



## 6.6 STAKEHOLDER-GESPRÄCHE

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Stakeholder-Gespräche je Zielgruppe zusammengefasst.

### 6.6.1 Kur- und Rehabetriebe

Tabelle 3 gibt eine Übersicht über die Eckdaten der Kur- und Rehabetriebe in der Stadt Baden.

Tabelle 3: Übersicht Kur- und Rehabetriebe

Kurbetrieb	Mitarbeiteranzahl	Kurgäste	Anreisezeiten	Stellplätze auf Eigengrund	Mobilitätsangebote
<b>Klinikum am Kurpark</b>	111 gesamt ~ 80 gleichzeitig anwesend, 60 – 70 % MIV-Anteil	120 Betten, ¼ der Gäste werden gebracht, der Rest ÖV bzw. MIV	Di, Mi und Do 07.30 – 09.00 Uhr	Nein MitarbeiterInnen können Stellplätze in Casino Parkgarage anmieten (38,00 €/Monat), Gäste parken am Parkplatz Helenenstraße (50,00 € für drei Wochen)	Nein
<b>Klinikum Malcherhof</b>	150 gesamt ~ 85 gleichzeitig anwesend, hoher MIV-Anteil	173 Betten, k. A.	Di, Mi und Do 08.00 – 09.00 Uhr und 13.00 – 14.00 Uhr	45 Stellplätze in Tiefgarage, werden an MitarbeiterInnen vergeben	Nein
<b>Reha-Zentrum Engelsbad</b>	130 gesamt ~ 90 gleichzeitig anwesend, 70 – 80 % MIV-Anteil	124 Betten, 40 – 50 % MIV-Anteil	Di, Mi und Do 09.00 – 11.00 Uhr	17 Stpl auf Eigengrund, 25 Stpl am Parkplatz Helenenstraße angemietet (für MA + Gäste)	Nein
<b>Klinikum Peterhof</b>	139 gesamt ~ 100 gleichzeitig anwesend, hoher MIV-Anteil	150 Betten, k. A.	Di, Mi und Do	ca. 90 Stpl auf Eigengrund (für MA + Gäste)	Shuttle-Service
<b>Kurhotel Badener Hof</b>	220 gesamt ~ 130 gleichzeitig anwesend, 50 % MIV-Anteil	220 Betten, 50 % MIV-Anteil	Mo, Mi, Do und So 09.00 – 12.00 Uhr	3 Stpl auf Eigengrund (für An- und Abreise), Parkplatz ca. 1/3 durch Gäste belegt	Nein

Die Kurbetriebe beschäftigen zwischen 110 und 220 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter je Standort. Davon sind in etwa zwischen 60 und 70 % gleichzeitig anwesend. Der MIV-Anteil (Pkw-Anreise) der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird seitens der Kurbetriebe auf 60 und 80 % geschätzt, wobei nur eine begrenzte Anzahl von Stellplätzen auf Eigengrund zur Verfügung stehen.

Die Anreise der Kurgäste erfolgt vorrangig am Dienstag, Mittwoch und Donnerstag. Der Parkplatz Helenenstraße wird teilweise als zusätzliches Parkgefäß für Kurgäste genutzt. Seitens der Kurbetriebe werden keine Mobilitätsangebote für Gäste angeboten, mit Ausnahme des Klinikums Peterhof, das seinen Gästen einen Shuttle-Service anbietet.

→ Die Ausweitung der parkraumbewirtschafteten Zone wird von den Kurbetrieben grundsätzlich positiv gesehen, wobei größere Betriebe an zentrumsnahen Standorten Sorgen bezüglich der Verfügbarkeit von Stellplätzen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter äußern.

### 6.6.2 Handelsbetriebe

Bei beiden interviewten Einzelhandelsbetrieben kann von einem MIV-Anteil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von ca. 50 % ausgegangen werden. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nutzen derzeit größtenteils die frei zur Verfügung stehenden Stellplätze außerhalb der Kurzparkzone. Vor allem vormittags ist der Parksuchverkehr für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aber auch Kundinnen und Kunden sehr hoch. Das Parkdeck Römertherme wird als alternative Parkmöglichkeit sehr gut angenommen. Mit einer Ausweitung der parkraumbewirtschafteten Zone werden mehr verfügbare Stellplätze im öffentlichen Straßenraum für Kundinnen und Kunden erwartet.

→ Die Ausweitung der parkraumbewirtschafteten Zone wird von den Handelsbetrieben grundsätzlich positiv gesehen.

### 6.6.3 Hotelbetriebe

Der interviewte Hotelbetrieb weist im Mittel über ein durchschnittliches Jahr eine 70%ige Auslastung auf. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste beträgt 2,1 Nächte. Insgesamt sind an diesem Standort 29 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, wovon 15 – 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gleichzeitig anwesend sind. Das Hotel verfügt über 40 Stellplätze auf Eigengrund und es besteht eine Kooperation mit dem Parkhaus des Casinos. Die Zielgruppen des Hotels sind einerseits Touristinnen und Touristen und andererseits Seminarteilnehmerinnen und Seminarteilnehmer sowie Business-Kundinnen und -Kunden.

→ Für die Ausweitung der parkraumbewirtschafteten Zone ist ein grundsätzliches Verständnis vorhanden, aber es wird ein Entgegenkommen der Stadt gegenüber Hotel- und Handelsbetrieben erwartet.

### 6.6.4 Gastronomiebetriebe

Im interviewten Gastronomiebetrieb sind 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, wovon üblicherweise ca. 17 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gleichzeitig anwesend sind. Der MIV-Anteil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird auf ca. 50 % geschätzt. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten im Schichtbetrieb, wobei der Spätdienst zwischen 01.00 und 02.00 Uhr nachts endet. Zu diesen Zeiten ist die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln unzureichend. Das Kerngeschäft der Gastronomiebetriebe in Baden ist vor allem abends.

→ Die Ausweitung der parkraumbewirtschafteten Zone wird grundsätzlich positiv gesehen und es besteht die Einschätzung, dass Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter alternative Mobilitätsangebote in Anspruch nehmen würden (Fahrrad, E-Bike, E-Scooter, etc...).

### 6.6.5 Bedienstete

In Vertretung für diese Zielgruppe wurden Gespräche mit Personalvertreterinnen bzw. Personalvertretern von öffentlichen Einrichtungen geführt. Es wird geschätzt, dass der MIV-Anteil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zwischen 60 und 80 % beträgt. Der Parksuchverkehr und die Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sind außerhalb der Kurzparkzone ab 07.30 Uhr sehr hoch.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter parken größtenteils in den nicht gebührenpflichtigen Bereichen und nehmen Fußwege bis zu zehn Minuten in Kauf. Als Begründung für den hohen Pkw-Anteil wird eine unzureichende Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel genannt. Teilweise gibt es Überlegungen, Stellplätze für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anzumieten, die Entscheidung ob diese in Anspruch genommen werden, muss jedoch unter Berücksichtigung der Kosten, individuell von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern getroffen werden.

- Für die Ausweitung der parkraumbewirtschafteten Zone ist eine grundsätzliche Akzeptanz vorhanden, aber es bestehen Sorgen bezüglich der Verfügbarkeit von Stellplätzen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
- Anreize zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sind wünschenswert.

## 7 PARKRAUMKONZEPT

Auf Basis der Ergebnisse der Analysephase wurden Modellvarianten zur Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Baden erarbeitet. Diese Modellvarianten sind in mehreren Workshops gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern von Gemeindepolitik und Stadtverwaltung diskutiert und weiterentwickelt worden. Das nachfolgend dargestellte Parkraumkonzept stellt das Endergebnis des Bearbeitungs- und Diskussionsprozesses mit der Steuerungsgruppe dar.

### 7.1 ZONENMODELL

Für die Stadt Baden ist eine **Ausweitung der Kurzparkzone (Blaue Zone)** sowie die **Ergänzung einer Parkzone (Grüne Zone)** vorgesehen (Abb. 14). Ähnlich wie in Graz, Krems, Wr. Neustadt oder Melk soll das erprobte Modell einer blauen und grünen Zone umgesetzt werden.

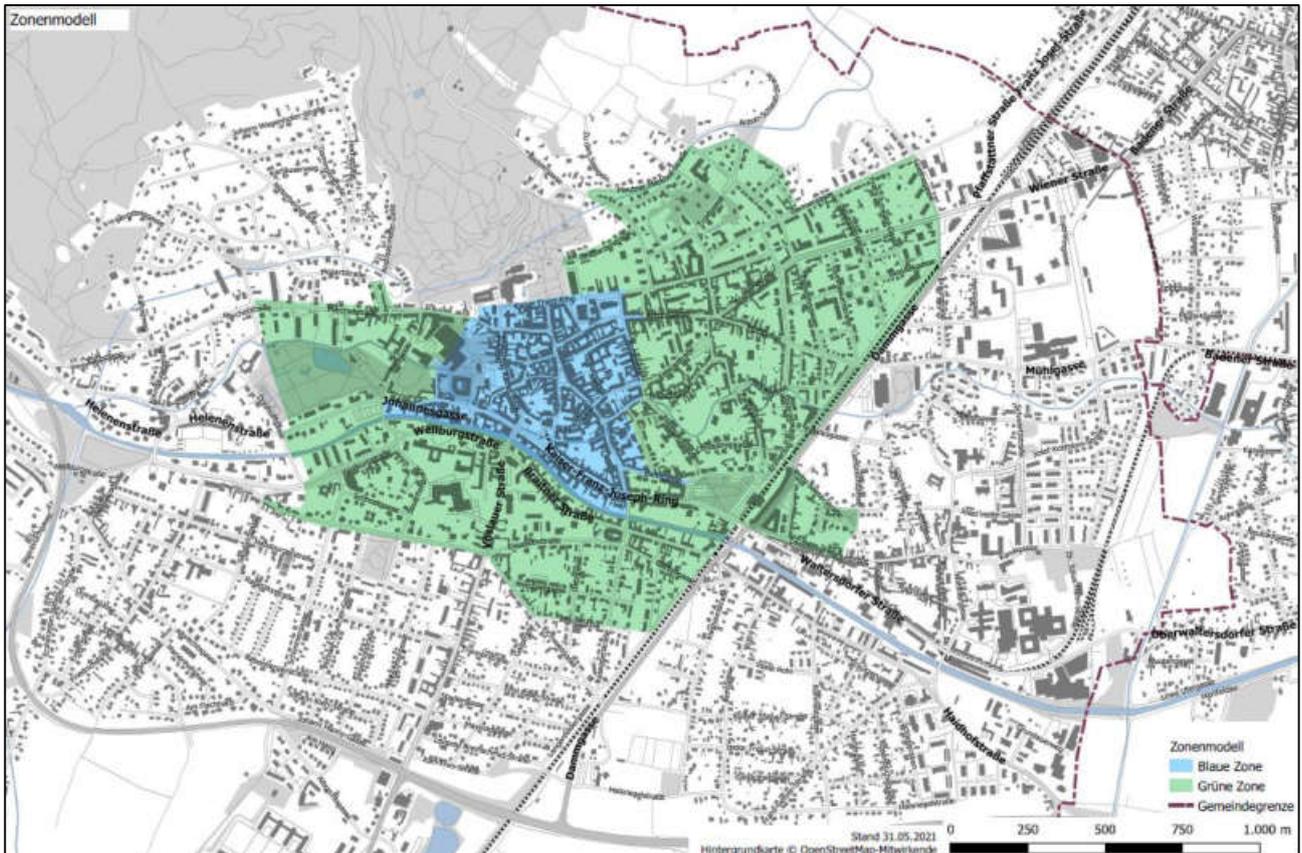
Die **Kurzparkzone (Blaue Zone)** umfasst die bereits bestehende gebührenpflichtige Kurzparkzone und wird um Straßenabschnitte entlang des Kaiser Franz Joseph-Rings und der Johannesgasse erweitert. Die Kurzparkzone wird im Süden somit künftig von der Schwechat begrenzt.

Die **Parkzone (Grüne Zone)** umschließt die Kurzparkzone. Parken in der grünen Zone ist ebenfalls gebührenpflichtig, jedoch zeitlich unbeschränkt (keine Kurzparkzone). Im Osten stellt im Wesentlichen die Trasse der Südbahn die Begrenzung der Parkzone dar. Östlich der Bahntrasse werden nur kleine Abschnitte im Bereich Leedorfer Hauptstraße und Prinz Solms-Straße in die Parkzone miteingeschlossen. Im Süden wird die Parkzone durch Elisabethstraße und Allandgasse, im Westen durch Doblhoffgasse, Schloßgasse und Bergsteiggasse begrenzt.

Mit der Erweiterung der Parkzonen wird insgesamt folgende Stellplatzanzahl im öffentlichen Straßenraum bewirtschaftet:

- **Kurzparkzone („Blaue Zone“):** ca. 800 Stellplätze
- **Parkzone („Grüne Zone“):** ca. 3.900 Stellplätze

Abb. 14: Zonenmodell der zukünftigen Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Baden (Kartendarstellung in DIN A3 im Anhang)



Da die Verlagerungseffekte nach Einführung des neuen Parkraumbewirtschaftungsmodells nicht vollständig prognostizierbar sind, wird eine Evaluierung etwa ein halbes Jahr nach Einführung empfohlen. Sollte sich im Zuge dessen ein überhöhter Parkdruck in einzelnen Bereichen knapp außerhalb der Parkzone (Grüne Zone) feststellen lassen, kann die flächige Ausdehnung der Parkzone bedarfsorientiert angepasst bzw. erweitert werden. In weiterer Folge sollte insbesondere bei Realisierung größerer Bauvorhaben eine neuerliche lokale Einschätzung erfolgen und die Zonenabgrenzung gegebenenfalls angepasst werden.

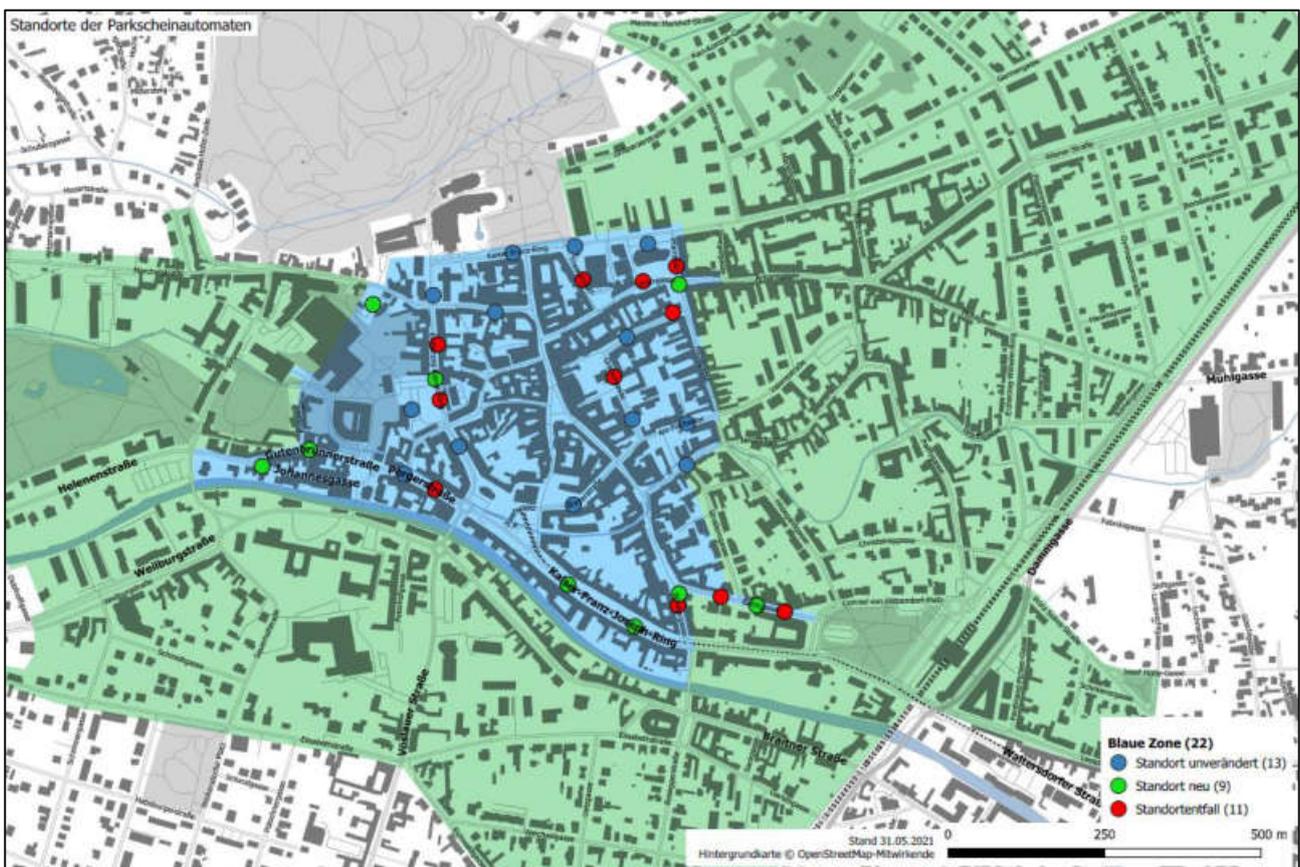
Beispielsweise könnte im Stadtteil Leesdorf in Folge von Stadtentwicklungsprojekten (Spitalsgärten) oder der Erweiterung der Bildungseinrichtungen (Bildungscampus) bereichsweise ein höherer Parkdruck entstehen. Auch durch die bevorstehende Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in Wien sind Verlagerungseffekte im Pendlerverkehr zu erwarten, wodurch insbesondere im Bahnhofsumfeld ein höherer Parkdruck entstehen kann. Bei derartigen wesentlichen Veränderungen der Rahmenbedingungen werden eine lokale Neuzählung und Neubewertung empfohlen. Beispielsweise könnte es zukünftig zweckmäßig sein, die Parkzone auf größere Bereiche des Stadtteils Leesdorf zu erweitern. Eine derartige Neubewertung sollte jedenfalls unter Berücksichtigung der verfügbaren Stellplatzreserven im Stadtteil Leesdorf erfolgen (siehe Kap. 6.2).

## 7.2 TICKETKAUF

Parkscheine sollen in der **Kurzparkzone (Blaue Zone)** wie bisher bei Parkscheinautomaten, per Handyparken und als Vorverkaufsschein erworben werden können. Um eine ausreichende Dichte an Parkscheinautomaten in der erweiterten blauen Zone zu gewährleisten, werden neun Parkscheinautomaten an einen anderen Standort versetzt (Abb. 15).

In der **Parkzone (Grüne Zone)** wird aus Gründen der hohen erforderlichen Netzdichte an Automatenstandorten und der damit verbundenen Kosten von einer flächendeckenden Installation von Parkscheinautomaten abgesehen. In der grünen Zone können Parkscheine per Handyparken und als Vorverkaufsschein erworben werden (ausgewählte Trafiken, Tankstellen etc. sowie Onlinekauf per print@home). Bei der Nutzung von Handyparken werden benutzerfreundliche Optionen ausgelotet, welche nicht das System „paybox“ erfordern.

Abb. 15: Standorte der Parkscheinautomaten (Kartendarstellung in DIN A3 im Anhang)



## 7.3 GELTUNGSDAUER UND TARIFMODELL

Nachfolgend werden die Geltungsdauer der Parkraumbewirtschaftung und die vorgesehenen Parkgebührentarife beschrieben. Die Tarife der Parkplätze und Parkhäuser werden den zugehörigen Zonen angepasst.

### 7.3.1 Kurzparkzone (Blaue Zone)

- Die Geltungsdauer der Kurzparkzone soll für die Werktage von Montag bis Freitag von 08.00 bis 18.00 Uhr und für Samstag von 08.00 bis 12.00 Uhr festgesetzt werden.
- Die Höchstparkdauer beträgt zwei Stunden.
- Die Parkgebühr für jede angefangene halbe Stunde wird mit 1,00 € festgesetzt, wobei die ersten 15 Minuten gebührenfrei sind.
- Die Verpflichtung zur Entrichtung von Parkgebühren gilt nur für mehrspurige motorisierte Fahrzeuge.

### 7.3.2 Parkzone (Grüne Zone)

- Die Geltungsdauer der Parkraumbewirtschaftung in der grünen Zone soll für die Werktage von Montag bis Freitag von 08.00 bis 16.00 Uhr und für Samstag von 08.00 bis 12.00 Uhr festgesetzt werden.
- Das Parken in der grünen Zone ist zeitlich unbeschränkt möglich (keine Kurzparkzone), jedoch gebührenpflichtig.
- Die Parkgebühr für jede angefangene halbe Stunde wird mit 0,50 € festgesetzt, wobei die ersten 15 Minuten gebührenfrei geparkt werden darf.
- Zusätzlich besteht die Möglichkeit des Erwerbs eines Tages- (5,00 €) oder Wochentickets (25,00 €).

## 7.4 AUSNAHMEBERECHTIGUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

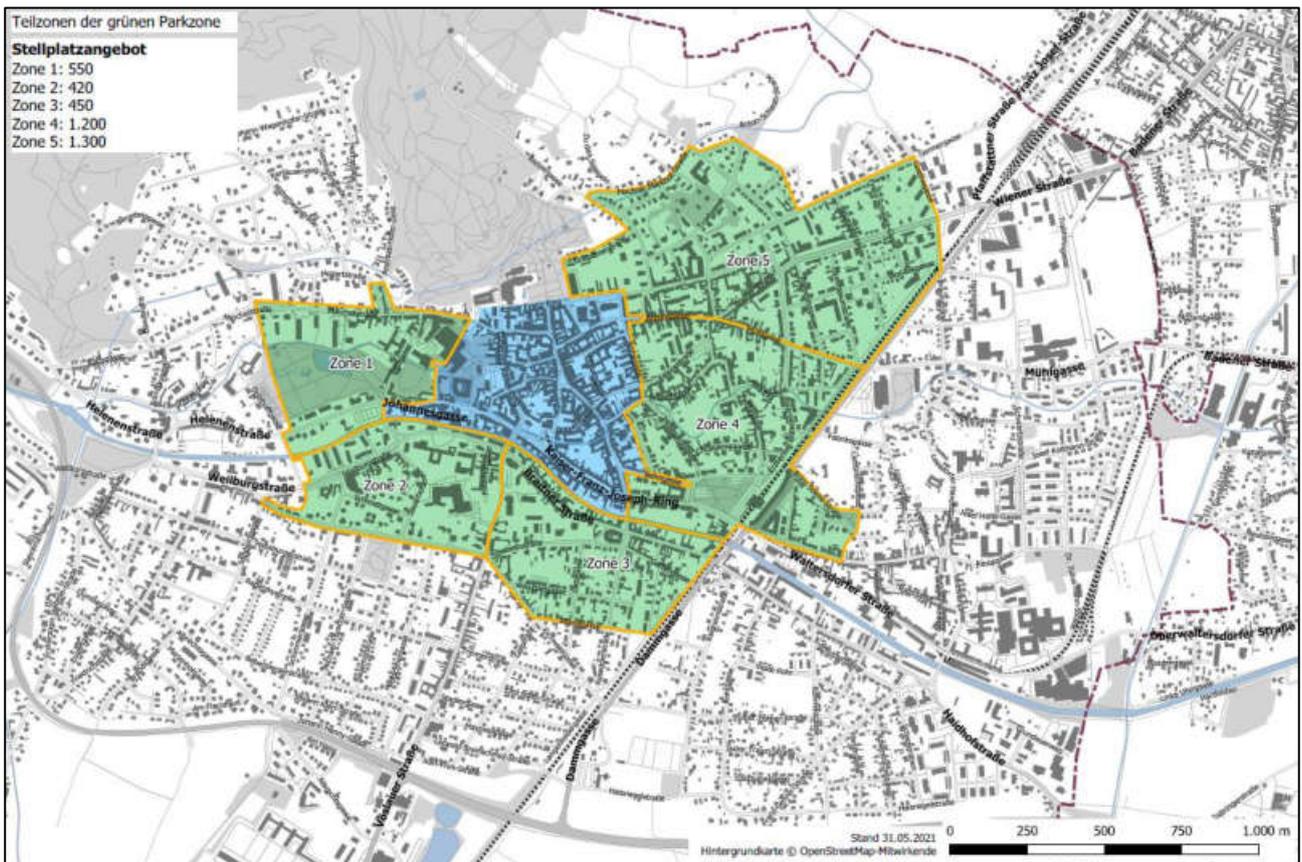
Für die Nutzergruppen der Anwohnerinnen und Anwohner, Bediensteten, ansässige Firmen und Gäste wurden nachfolgende Ausnahmerechtigungen und zusätzliche Empfehlungen erarbeitet.

### 7.4.1 Bewohnerinnen und Bewohner

Für Bewohnerinnen und Bewohner innerhalb der **Kurzparkzone** („Blaue Zone“) besteht die Möglichkeit eine Ausnahmerechtigung zu beantragen. Es kann maximal **eine Parkkarte je Hauptwohnsitzerin bzw. Hauptwohnsitzer** ( $\geq 17$  Jahre) beantragt werden. Die Kosten dafür belaufen sich auf **250,00 € pro Jahr**. Die Ausnahmerechtigung besitzt nur in der Kurzparkzone Gültigkeit. Das Beantragen einer Parkkarte für Nebenwohnsitzerinnen und Nebenwohnsitzer ist nicht möglich.

Für Bewohnerinnen und Bewohner innerhalb der **Parkzone** („Grüne Zone“) besteht ebenfalls die Möglichkeit eine Ausnahmerechtigung zu beantragen. Es kann ebenfalls maximal **eine Parkkarte je Hauptwohnsitzerin bzw. Hauptwohnsitzer** ( $\geq 17$  Jahre) beantragt werden. Die Kosten dafür belaufen sich auf **125,00 € pro Jahr**. Bei Antragstellung wählt die Anwohnerin bzw. der Anwohner maximal **zwei benachbarte Teilzonen** aus, in welchen die Ausnahmerechtigung Gültigkeit erlangen soll (Abgrenzung der Teilzonen siehe Abb. 16). Das Beantragen einer Parkkarte für Nebenwohnsitzerinnen und Nebenwohnsitzer ist nicht möglich.

Abb. 16: Teilzonen der grünen Parkzone (Kartendarstellung in DIN A3 im Anhang)



Durch Ergänzung einer grünen Zone sollen folgende Effekte erzielt werden:

- ➔ Mehr verfügbare Stellplätze im öffentlichen Raum.
- ➔ Vermehrte Nutzung von Stellplätzen auf Privatgrund.
- ➔ Dauerparken ist nur innerhalb der eigenen Teilzone bzw. einer ausgewählten angrenzenden Teilzone möglich.
- ➔ Anreiz zur Verringerung des Pkw-Besitzes pro Haushalt.
- ➔ Verlagerung auf andere Verkehrsmittel (bei Fahrten in andere Teilzonen).

Aufgrund der begrenzten Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Straßenraum sollen sowohl in der Kurzparkzone als auch in der Parkzone nur hauptwohnsitzgemeldete Anwohnerinnen und Anwohner eine Anspruchsberechtigung auf Beantragung einer Parkkarte besitzen, Zweitwohnsitzerinnen und Zweitwohnsitzer sollen von der Anspruchsberechtigung nicht umfasst werden. Diese Regelung entspricht den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (§ 45 Abs. 4), die in der Kurzparkzone zur Anwendung kommt und soll auch für die grüne Zone gelten. Dadurch soll eine zu hohe Basisauslastung durch Parkkartenbesitzerinnen und Parkkartenbesitzer vermieden werden und

ausreichende Kapazitätsreserven einerseits für betriebsnotwendige Firmenfahrzeuge (siehe Kap. 7.4.3) sowie andererseits für Kundinnen und Kunden, Besucherinnen und Besucher und Gäste von Betrieben, Geschäften, Gastronomielokalen und Privathaushalten, welche einen Parkschein erwerben, zur Verfügung stehen. Die **Basisauslastung durch Bewohnerinnen und Bewohner** sollte daher einen **Gebietsmittelwert von etwa 60 %** nicht übersteigen, damit gewährleistet bleibt, dass trotz lokaler und zeitlicher Auslastungskonzentrationen ausreichend freie Kapazitäten im Straßenraum verbleiben.

Das **Prinzip einer gedämpften Basisauslastung** ( $\leq 60\%$ ) ermöglicht somit die Erreichung der in Kap. 3 definierten Hauptziele der Parkraumbewirtschaftung: eine ausreichende Verfügbarkeit von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum dauerhaft für Bewohnerinnen und Bewohner und zeitlich begrenzt für Gäste, Besucherinnen und Besucher zu gewährleisten.

**Annahmen und Prognosen zur Basisauslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum** durch Pkw der ansässigen Hauptwohnsitzerinnen und Hauptwohnsitzer werden in nachfolgender Tabelle dargelegt. Es werden nur Hauptwohnsitzerinnen und Hauptwohnsitzer mit einem Alter von 17 Jahren oder älter berücksichtigt (Quelle: lokales Melderegister, Stadtgemeinde Baden), da ab dem Alter von 17 Jahren ein Führerscheinbesitz möglich ist. Es werden folgende Szenarien berücksichtigt:

- Sz.1: 100 % aller Hauptwohnsitzerinnen und Hauptwohnsitzer  $\geq 17$  Jahre beantragen eine Parkkarte  $\rightarrow$  unrealistische Überschätzung
- Sz.2: 15 % aller Hauptwohnsitzerinnen und Hauptwohnsitzer  $\geq 17$  Jahre beantragen eine Parkkarte (entspricht etwa der aktuellen Quote in der blauen Zone)  $\rightarrow$  unrealistische Unterschätzung
- Sz.3: Schätzung des tatsächlichen Pkw-Besitzstandes über die Anzahl der Haushalte (Quelle: AGWR, Statistik Austria via Stadtgemeinde Baden), dem mittleren Pkw-Besitz je Haushalt in Baden (1,19 Pkw je Haushalt) und der Annahme, dass 70 % der besessenen Pkw im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden (die restlichen werden auf Privatgrund, in Garagen etc. abgestellt)  $\rightarrow$  realistisches Szenario

Teilzone der grünen Zone	verfügbare Stellplätze im öffentlichen Straßenraum	HauptwohnsitzerInnen ≥17 Jahre (in Pers.)	Sz.1 - Auslastung	Sz.2 - Auslastung	Sz.3 - Annahme Pkw-Besitzstand (in Pkw)	Sz.3 - Auslastung
Zone 1	550	521	95%	14%	295	<b>38%</b>
Zone 2	420	967	230%	35%	547	<b>91%</b>
Zone 3	450	903	201%	30%	511	<b>79%</b>
Zone 4	1.200	1.762	147%	22%	997	<b>58%</b>
Zone 5	1.300	1.816	140%	21%	1.027	<b>55%</b>
Gesamt	3.920	5.969	152%	23%	3.377	<b>60%</b>

Bereits im sehr wahrscheinlichen Szenario 3 beträgt das Gebietsmittel der Basisauslastung etwa 60 % und entspricht somit der angestrebten Basisauslastung. Eine weitere Berechtigungseinschränkung erscheint weder rechtlich umsetzbar noch praktikabel. Eine Ausdehnung der Ausnahmerechtigung auch auf Zweitwohnsitzerinnen und Zweitwohnsitzer würde in diesem Szenario zu einem Gebietsmittel der Auslastung von etwa 82 % und somit zu einer Überbelastung dieser Gebiete führen, wodurch selbst bei Einführung einer grünen Zone weder den Bewohnerinnen und Bewohnern, noch den Gästen ausreichend Parkraum zur Verfügung stünde und somit kein positiver Effekt gegenüber dem Bestand zu erzielen wäre. Deshalb wird davon abgeraten, Zweitwohnsitzerinnen und Zweitwohnsitzern einen Anspruch auf Ausnahmerechtigungen zu gewähren.

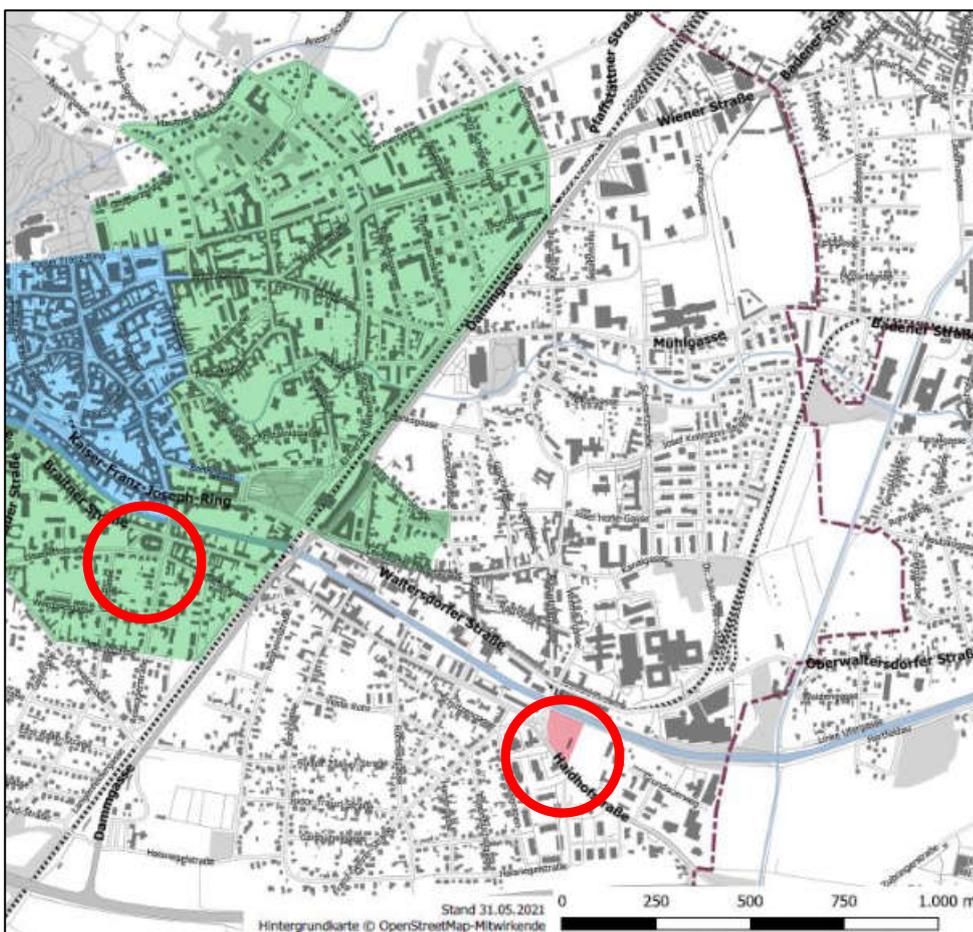
#### 7.4.2 Angestellte

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer von Betrieben, die in der Stadt Baden ihren Arbeitsplatz haben, hier aber nicht ihren Hauptwohnsitz begründen, haben **keinen Anspruch auf den Erwerb einer Parkkarte**, weder in der Kurzparkzone noch in der Parkzone. Es besteht jedoch die Möglichkeit des Erwerbs von Tages- oder Wochentickets in der Parkzone. Dadurch soll eine Verlagerung der An- und Abreisewege auf andere Verkehrsmittel erreicht und die Nutzung von gebührenpflichtigen Parkplätzen und Parkhäusern forciert werden. Sollten in Folge der Verlagerungseffekte die Kapazitäten der bestehenden Parkplätze und Parkhäuser nicht ausreichen, kann die Notwendigkeit entstehen, zusätzliche Kapazitäten für Einpendlerinnen und Einpendler und andere Nutzergruppen zu schaffen (vgl. Potentialstandorte, nachfolgend).

Aus fachlicher Sicht wird die Umsetzung folgender **ergänzender Maßnahmen** durch die Stadt Baden empfohlen:

- Potentialstandorte für neue Parkplätze und Parkhäuser prüfen (siehe Abb. 17)
  - Bereich Sportplatz ASV Baden
  - Modernisierung und Erweiterung des Parkdecks Zentrum Süd
- Nutzung der innerstädtischen öffentlichen Verkehrsmittel mit einem gültigem Parkticket von Parkplätzen und Parkhäusern ermöglichen. Es wird empfohlen, diesbezüglich Gespräche mit dem VOR aufzunehmen.
- Informationen zu betriebsseitigen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen bereitstellen und koordinieren:
  - Jobtickets für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Betrieben
  - Errichtung von Radabstellanlagen und Duschkmöglichkeiten
  - Informationen zur Förderung von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen
  - Mobilitätsgarantie für Kur- und Hotelgäste

Abb. 17: Potentialstandorte zusätzlicher Parkmöglichkeiten in der Stadt Baden



### 7.4.3 Ansässige Unternehmen

In der Kurzparkzone oder Parkzone ansässige Unternehmen können **Ausnahmeberechtigungen für Firmenfahrzeuge** beantragen. Es sind jedoch nur jene Unternehmen anspruchsberechtigt, die nachweisen können, dass sie keine bzw. nicht ausreichend Stellplätze für ihre betriebsnotwendigen Fahrzeuge auf Eigengrund bzw. dafür vorgesehenen Flächen haben. Parkkarten können nur für Fahrzeuge beantragt werden, die auf das Unternehmen zugelassen sind.

Ausnahmeberechtigungen für Firmenfahrzeuge haben keine Gültigkeit in der Kurzparkzone. Bei Antragstellung wählt das Unternehmen, gleich ob in der blauen oder grünen Zone ansässig, **eine beliebige Teilzone der Parkzone** aus, in welcher die Ausnahmeberechtigung Gültigkeit haben soll. Die Kosten dafür belaufen sich auf **500,00 € pro Jahr** und Fahrzeug.

Dadurch werden folgende Effekte erwartet:

- Das Parken betriebsnotwendiger Fahrzeuge wird in der grünen Zone ermöglicht.
- Die vermehrte Nutzung von Stellplätzen auf Eigengrund wird forciert.
- Das Stellplatzangebot in der der blauen Zone wird – wie bisher – nicht durch Firmenfahrzeuge eingeschränkt.
- Eine teilweise Verlagerung der Mitarbeiterinnenwege und Mitarbeiterwege auf andere Verkehrsmittel ist zu erwarten.

### 7.4.4 Kur- und Hotelgäste

Kur- und Hotelgäste haben **keinen Anspruch auf eine Ausnahmeberechtigung**. Es besteht die Möglichkeit des Erwerbs von Tages- bzw. Wochentickets in der Parkzone. Dadurch soll eine Verlagerung der An- und Abreisewege auf andere Verkehrsmittel erreicht und die Nutzung von gebührenpflichtigen Parkplätzen und Parkhäusern forciert werden. Das Abstellen der Fahrzeuge außerhalb der grünen Zone bleibt weiterhin möglich.

Aus fachlicher Sicht wird die Umsetzung **ergänzender Maßnahmen** durch die Stadt Baden empfohlen:

- Koordinationsgespräche mit Kur- und Hotelbetrieben zum Aufbau einer betriebsübergreifenden Plattform zur Buchung von Shuttlediensten und Carsharing-Angeboten durch Gäste.
- Erarbeiten von Mobilitätspaketen für Kurgäste, die bereits bei der Anmeldung zum Kuraufenthalt ausgewählt werden können.

- Informationen zu Förderungen seitens des Landes Niederösterreich und seitens des Bundes.
- Einzelne Pkw-Stellplätze an zentralen Örtlichkeiten in der Innenstadt werden zu mobilen Fahrrad-Abstellplätzen umfunktioniert (Angebotserweiterung und Bewusstseinsbildung).

## 7.5 ADMINISTRATION UND ÜBERWACHUNG

Im Vergleich zur derzeitigen Kurzparkzone wird zukünftig in der blauen und grünen Zone zusammen die etwa 10-fache Anzahl an Stellplätzen bewirtschaftet. Dadurch ist für Administration (Ausnahmeberechtigungen etc.) und Überwachung ein deutlicher höherer Aufwand zu erwarten (Personal, Ausstattung, Räumlichkeiten, etc.). Eine Ressourcenaufstockung und/oder Neustrukturierung ist daher erforderlich. Es werden folgende grundsätzliche Optionen gesehen:

**Administration und Genehmigung der Ausnahmeberechtigungen** liegt in der Hoheit der Stadtgemeinde und

- erfolgt wie bisher durch die Stadtpolizei oder
- wird in eine andere Abteilung der Stadtverwaltung eingegliedert.

Die **Parkraumüberwachung** obliegt grundsätzlich der Bundespolizei, kann gemäß §11 NÖ Kraftfahrzeugabstellabgabegesetz jedoch ergänzend auch durch die Stadtpolizei oder durch geeignete Aufsichtsorgane erfolgen. Die Parkraumüberwachung kann

- wie bisher durch die Stadtpolizei erfolgen,
- in eine gemeindeeigene Tochter-GmbH ausgelagert oder
- an ein geeignetes privatwirtschaftliches Unternehmen übertragen werden.

## 8 AUSBLICK

Das Parkraumkonzept soll im Sommer 2021 umgesetzt werden. Davor muss das Parkraumkonzept im Gemeinderat beschlossen, der konkrete Verordnungstext verfasst und die Verordnung durch die Stadtgemeinde als zuständige Behörde erlassen werden.

Die Bevölkerung soll über unterschiedlichste Medienkanäle (Print und Online) frühzeitig über die neuen Regelungen informiert und eine Ansprechstelle für die Bevölkerung geschaffen werden. Die Begleitung durch eine Kommunikationsstrategie wird empfohlen.

Das Parkraumkonzept soll ab 1.9.2021 in Kraft treten. Ab dem Sommer 2021 soll die Ausstellung von Ausnahmegenehmigungen vorbereitet und umgesetzt werden. Bis Jahresanfang 2022 soll ein Schwerpunkt auf Information und Aufklärung gesetzt werden.

Nach Umsetzung des Parkraumkonzeptes wird eine laufende Evaluierung empfohlen. Bei Bedarf können ergänzende oder präzisierende Maßnahmen nachträglich umgesetzt werden (siehe Kap. 7.1).

## 9 ANHANG

ANHANG 1: ERHEBUNGSGEBIET (DIN A3)

ANHANG 2: STELLPLATZANGEBOT IM ÖFFENTLICHEN RAUM (DIN A3)

ANHANG 3: STELLPLATZANGEBOT TEILZONEN (DIN A3)

ANHANG 4: STELLPLATZAUSLASTUNG WERKTAG VORMITTAG (DIN A3)

ANHANG 5: STELLPLATZAUSLASTUNG WERKTAG ABEND (DIN A3)

ANHANG 6: STELLPLATZAUSLASTUNG STRASSENABSCHNITTE ZENTRUM (DIN A3)

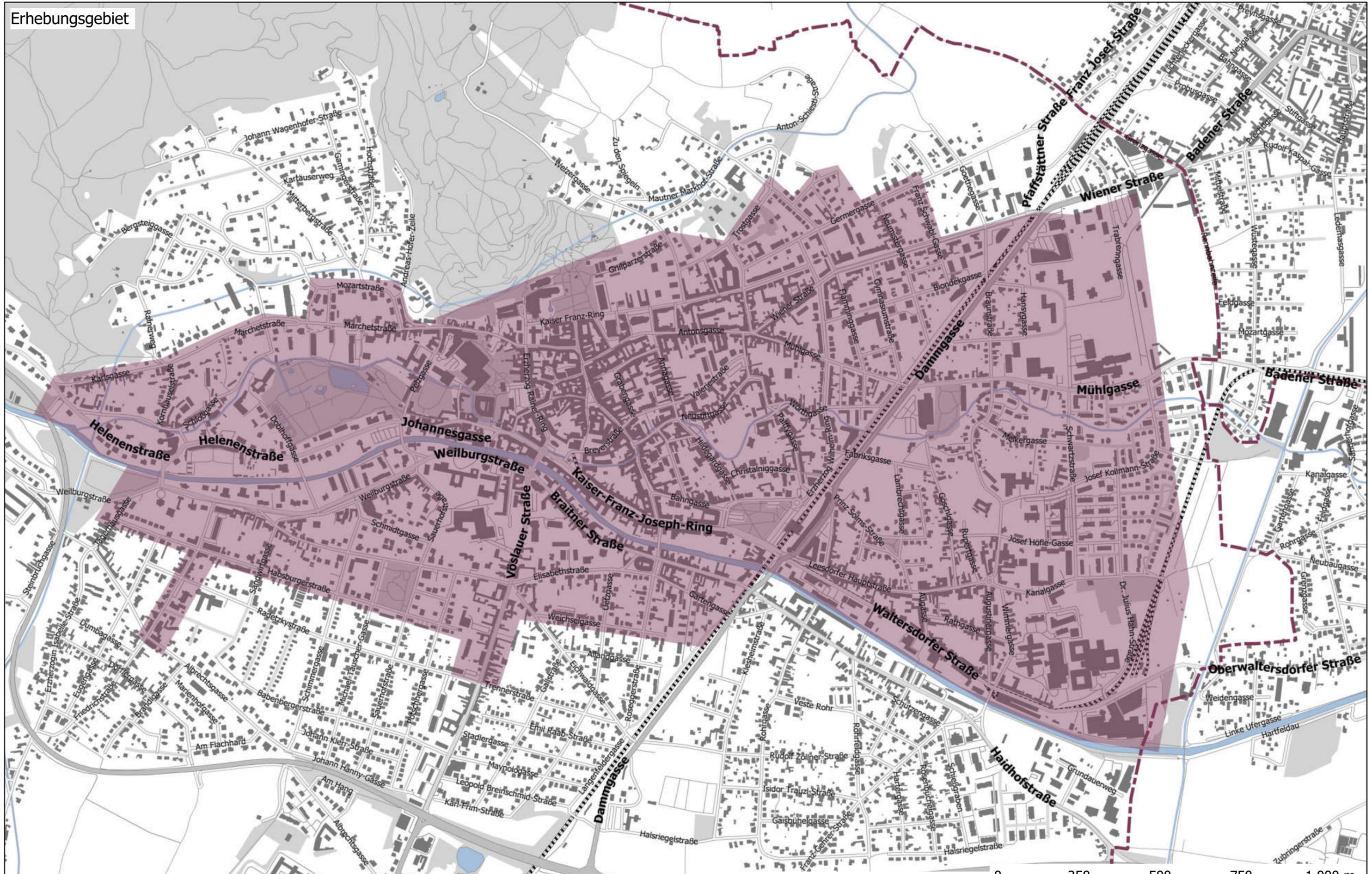
ANHANG 7: STELLPLATZAUSLASTUNG COVID-19 MÄRZ 2020 (DIN A3)

ANHANG 8: ZONENMODELL (DIN A3)

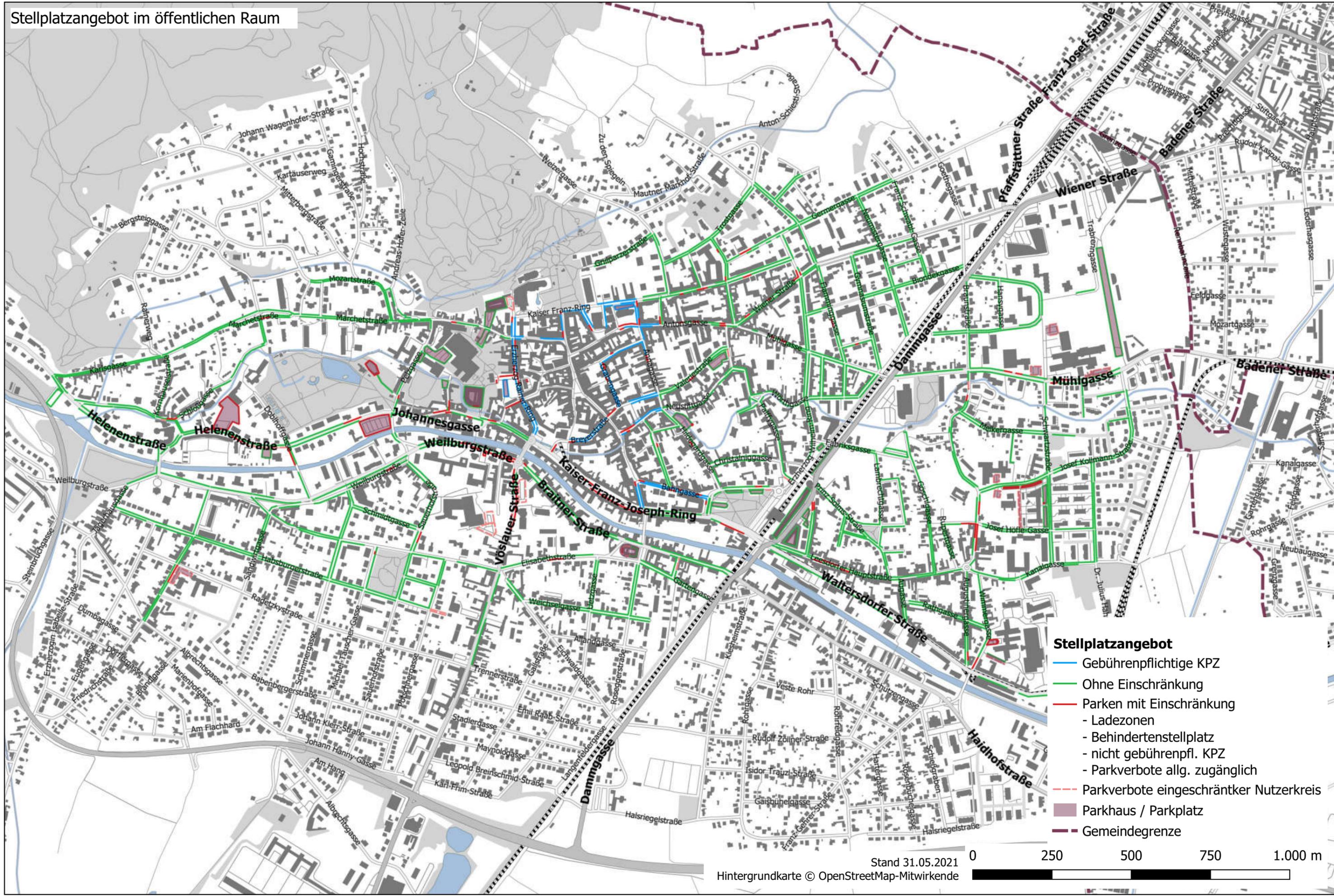
ANHANG 9: STANDORTE PARKSCHEINAUTOMATEN (DIN A3)

ANHANG 10: TEILZONEN DER GRÜNEN ZONE (DIN A3)

Erhebungsgebiet

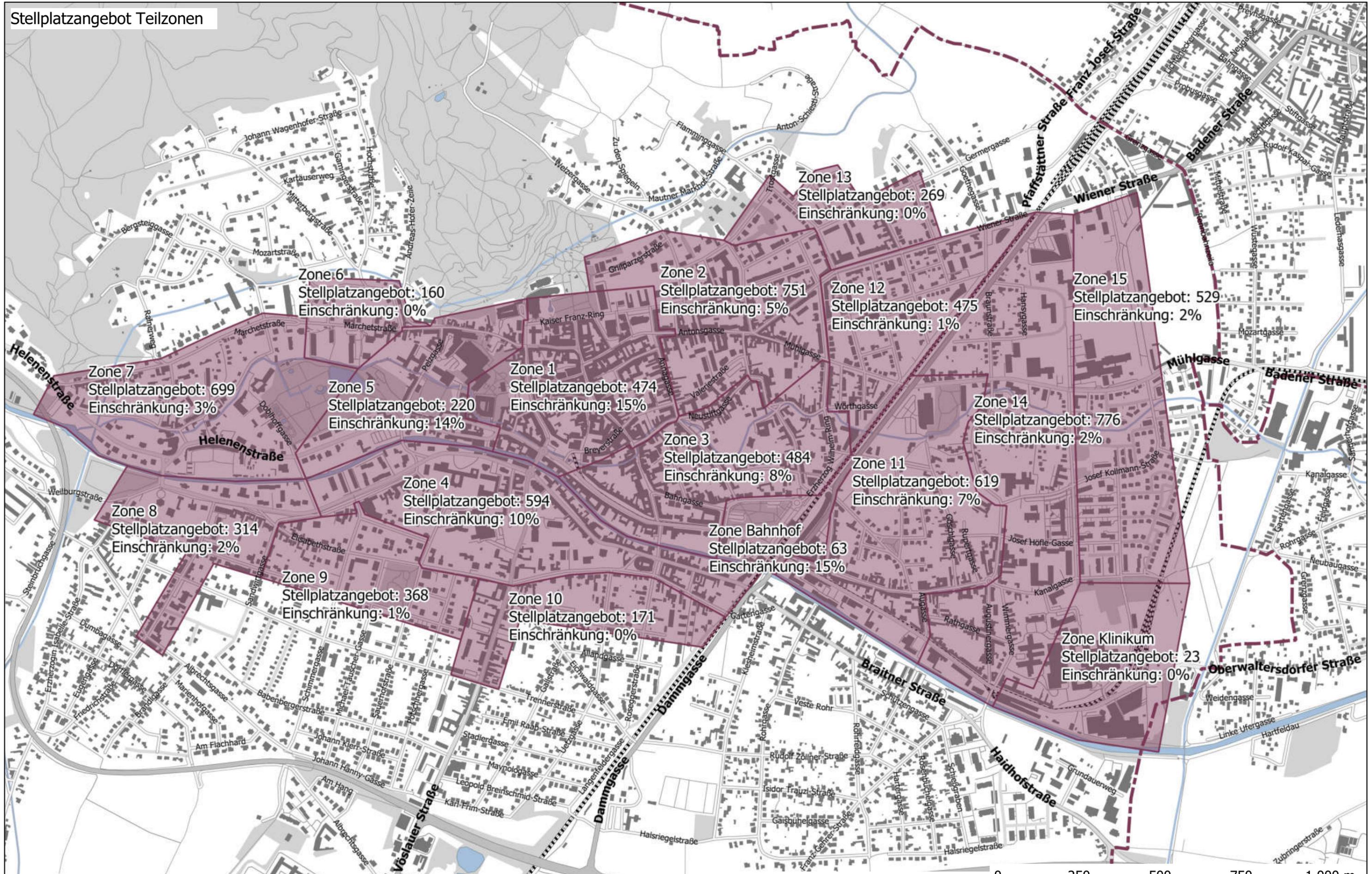


## Stellplatzangebot im öffentlichen Raum

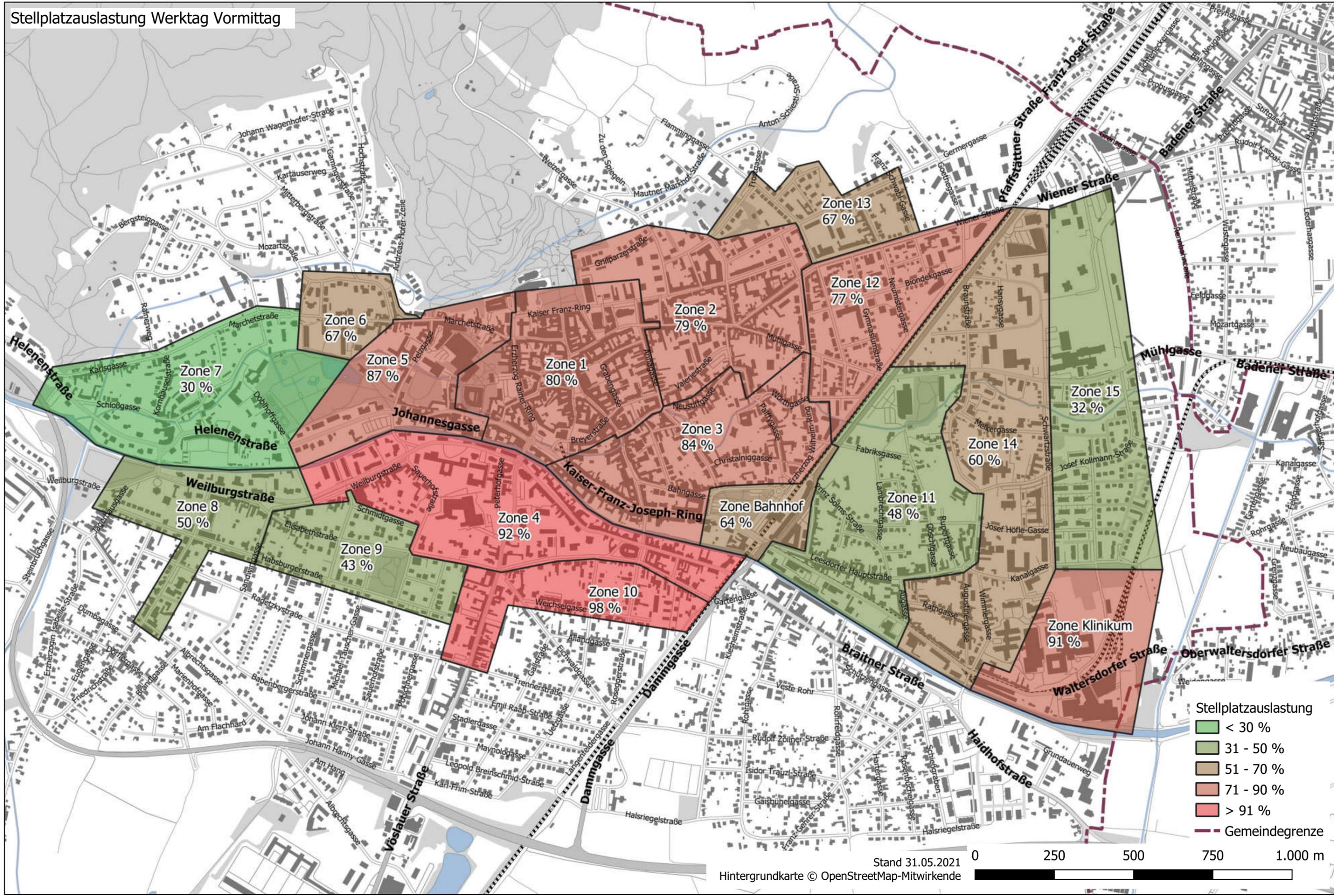


- Stellplatzangebot**
- Gebührepflichtige KPZ
  - Ohne Einschränkung
  - Parken mit Einschränkung
    - Ladezonen
    - Behindertenstellplatz
    - nicht gebührenpfl. KPZ
    - Parkverbote allg. zugänglich
  - - - - - Parkverbote eingeschränkter Nutzerkreis
  - Parkhaus / Parkplatz
  - - - - - Gemeindegrenze

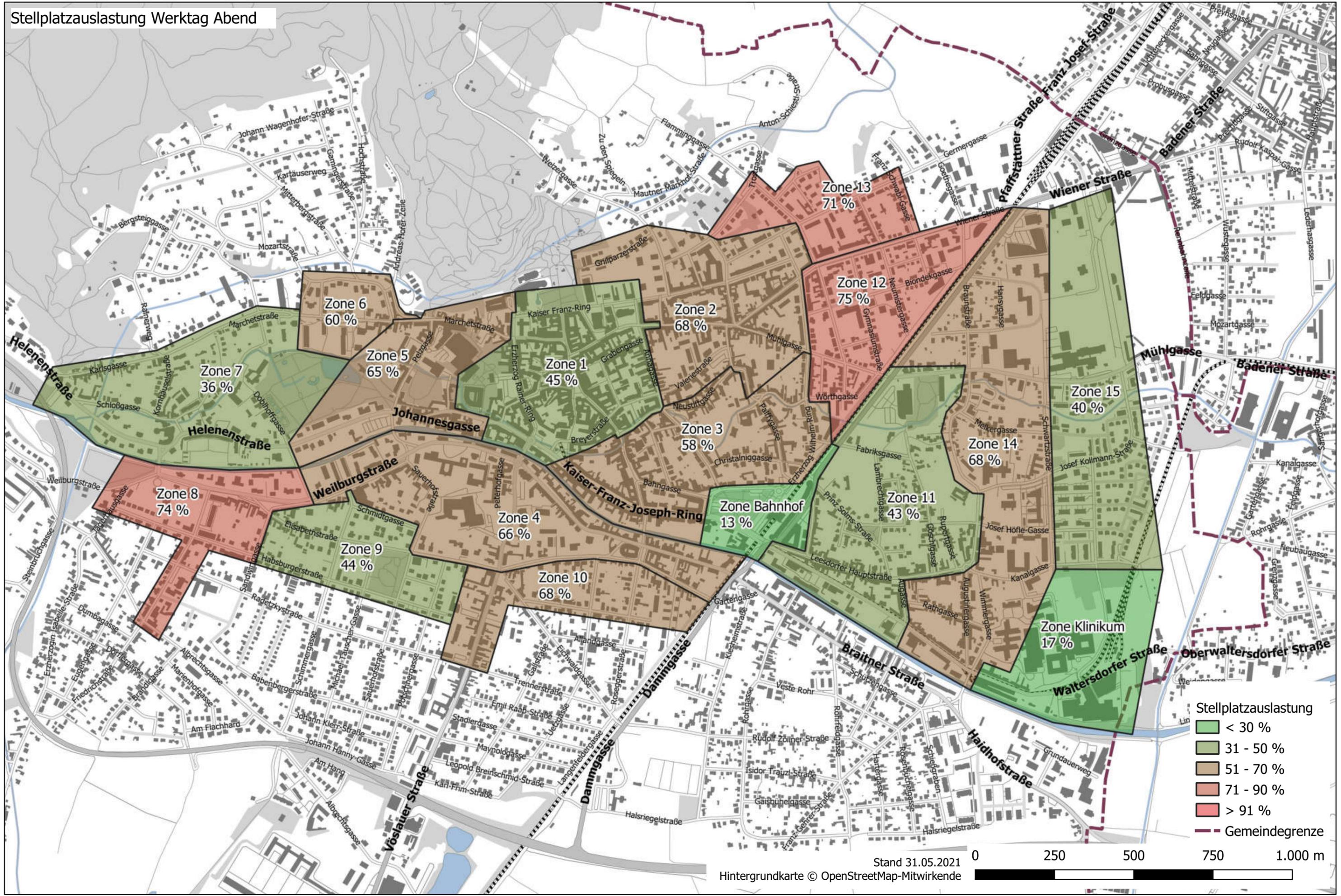
## Stellplatzangebot Teilzonen



## Stellplatzauslastung Werktag Vormittag

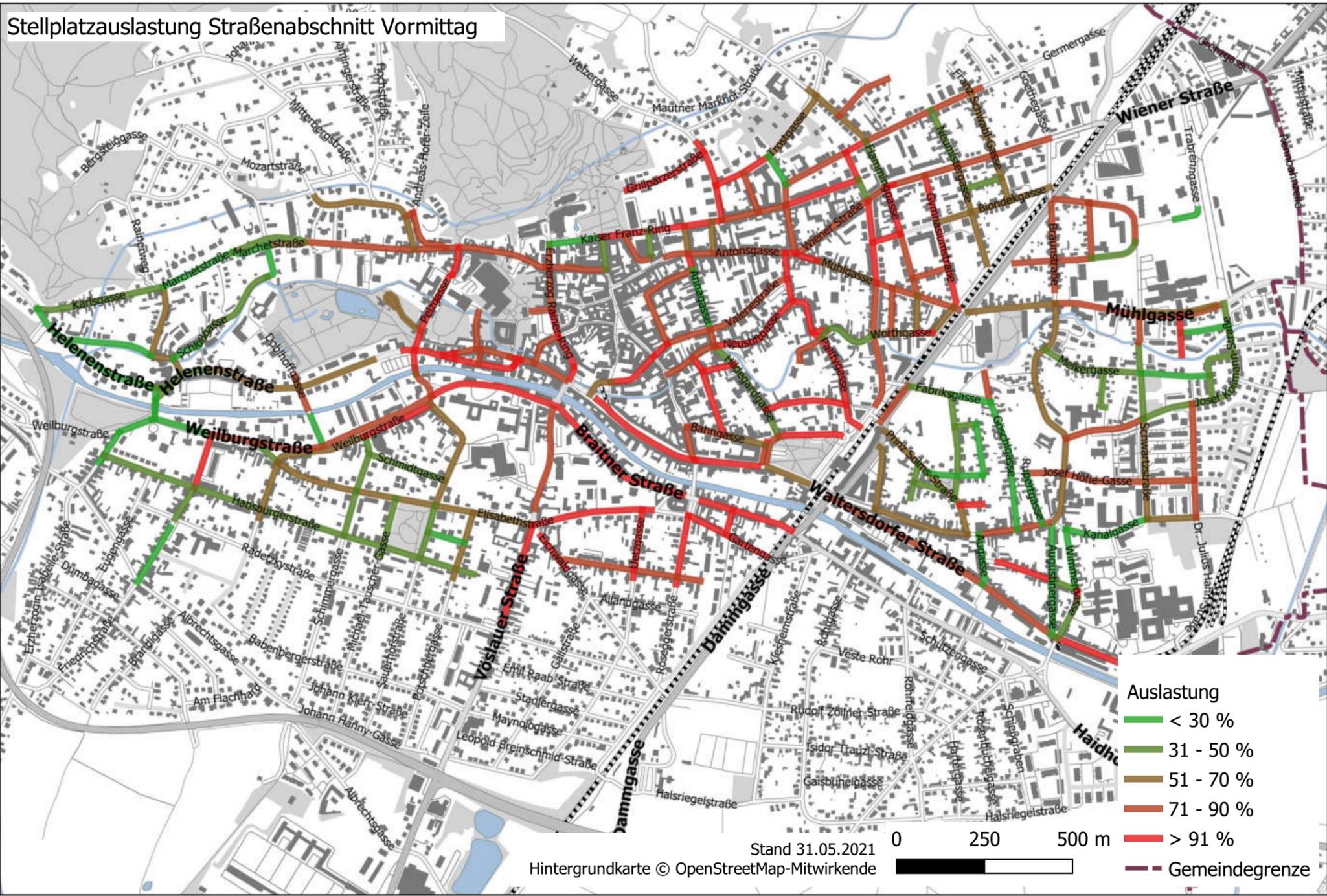


## Stellplatzauslastung Werktag Abend

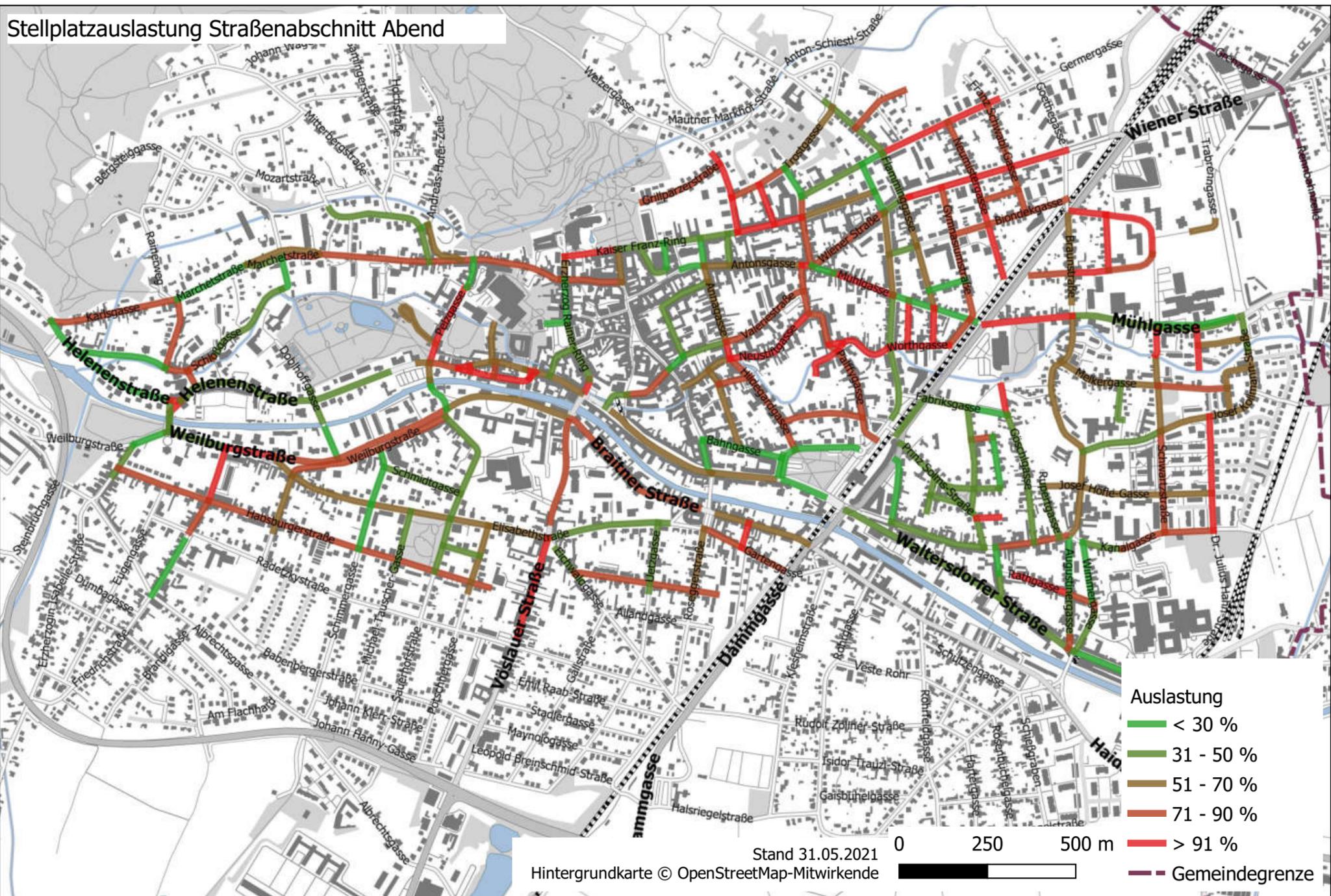


# Parkraumkonzept Baden

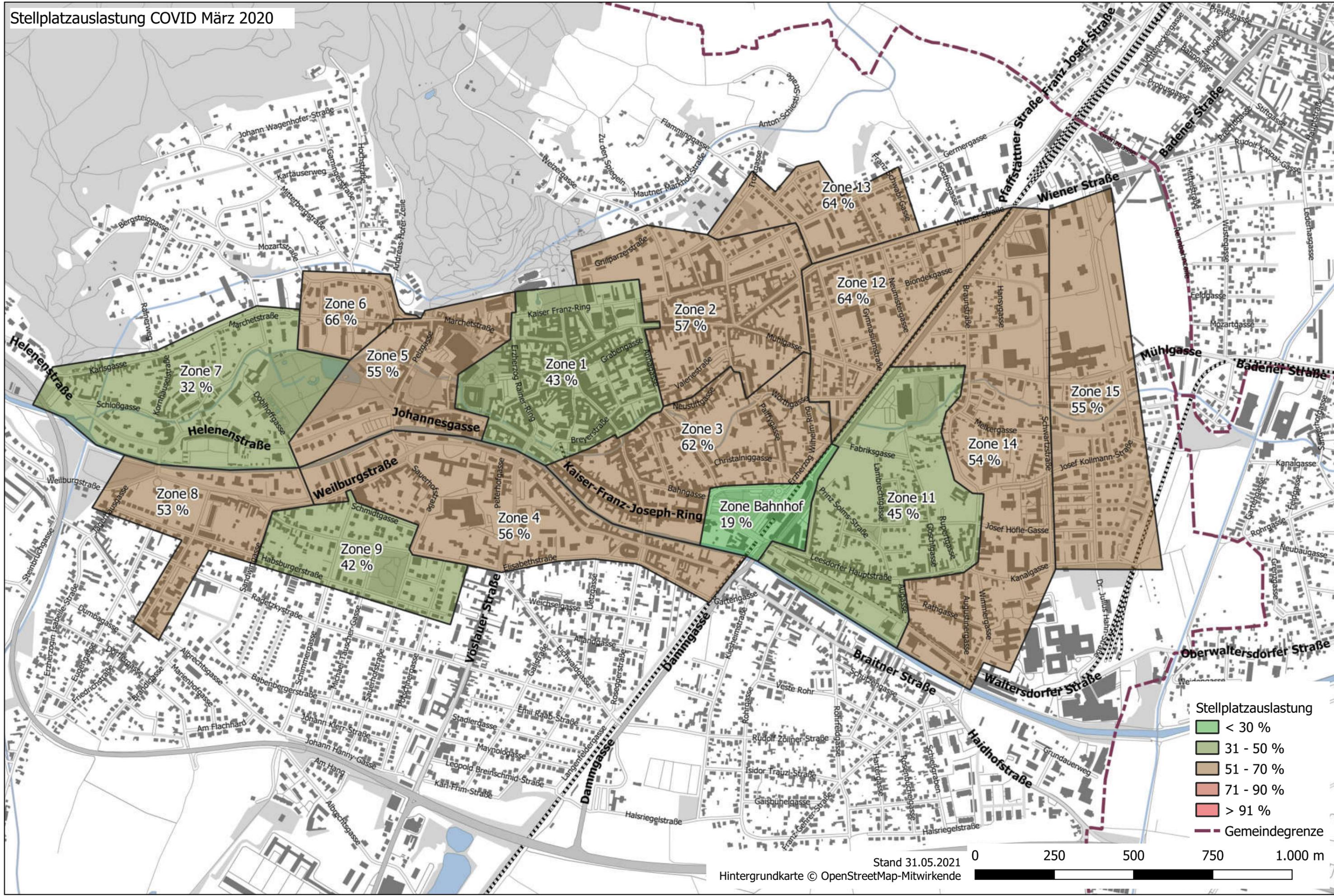
## Stellplatzauslastung Straßenabschnitt Vormittag



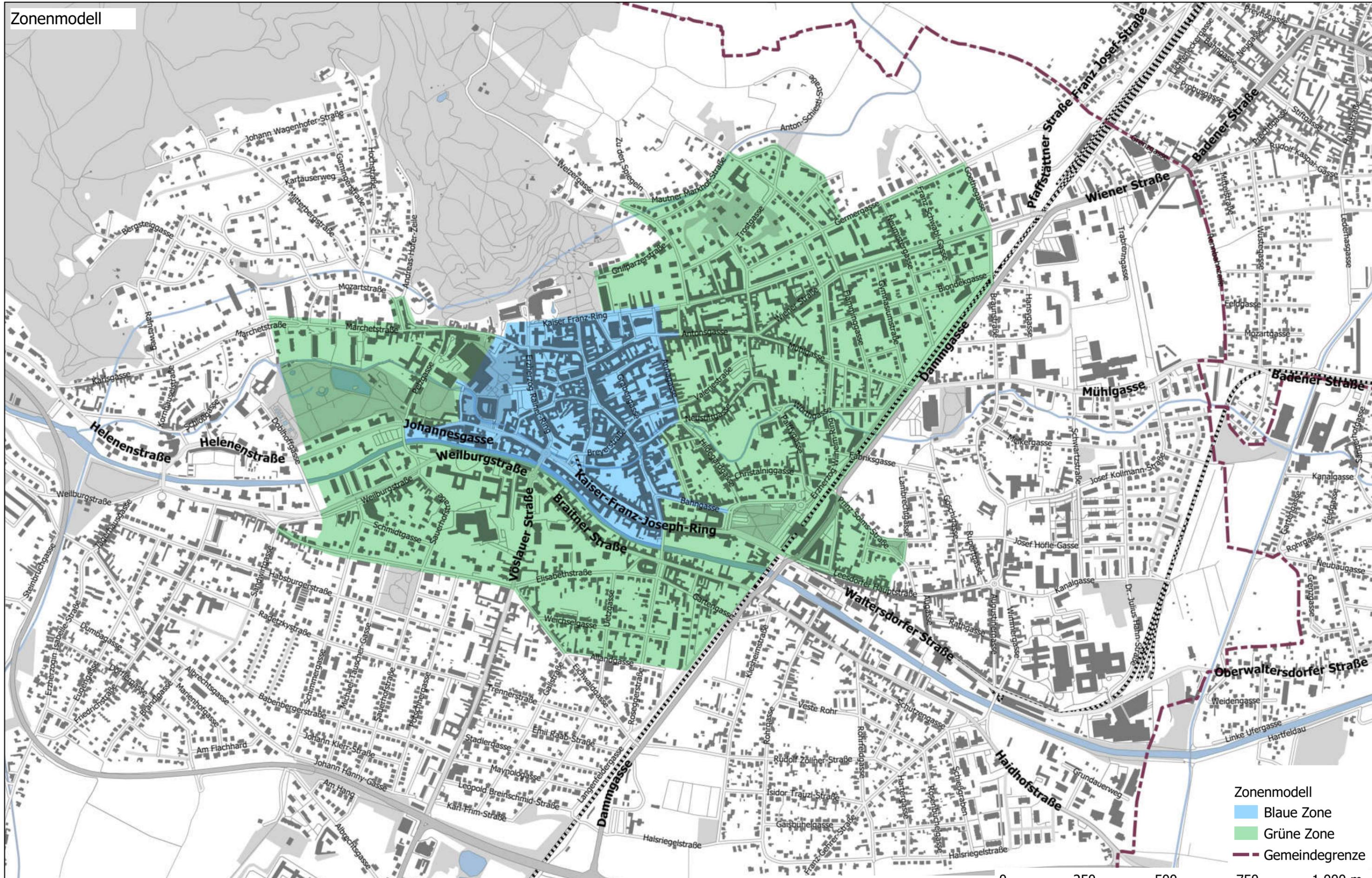
## Stellplatzauslastung Straßenabschnitt Abend



Stellplatzauslastung COVID März 2020



## Zonenmodell



- Zonenmodell
- Blau Zone
- Grüne Zone
- Gemeindegrenze

## Standorte der Parkscheinautomaten



- Blau Zone (22)**
- Standort unverändert (13)
  - Standort neu (9)
  - Standortentfall (11)

# Parkraumkonzept Baden

Teilzonen der grünen Parkzone

**Stellplatzangebot**

- Zone 1: 550
- Zone 2: 420
- Zone 3: 450
- Zone 4: 1.200
- Zone 5: 1.300

