

**Verkehrsberuhigung Wien 1., Innere Stadt**

# **Machbarkeitsuntersuchung Zufahrtsregelungsmodell**

Lenkungsausschusssitzung 4 | 17.5.2022

**TRAFFIX<sup>®</sup>**

**Wien – Salzburg**

[www.traffix.co.at](http://www.traffix.co.at)

# Tagesordnung

- 1 | Statusbericht (Stand der Arbeiten)
- 2 | Arbeitsstand Rechtliche Aspekte → MA65
- 3 | Organisatorische Aspekte (Details lt. Abstimmung MA46)
- 4 | Wirkungsabschätzung
- 5 | Kostenschätzung (Arbeitsstand)
- 6 | Rollout-Plan: Grober Zeitplan für potenzielle Umsetzung
- 7 | Öffentlichkeitskommunikation
- 8 | Allfälliges

# 1 | Statusbericht (Stand der Arbeiten)



## 2 | Arbeitsstand Rechtliche Aspekte → MA65

# Rechtliche Aspekte (1)

## Rechtliche Grundlagen und Datenschutz

- VO MA 46
- Rechtsgrundlage für Kameraüberwachung
- Datenschutz

# Rechtliche Aspekte (2)

## Verfahren und Abläufe

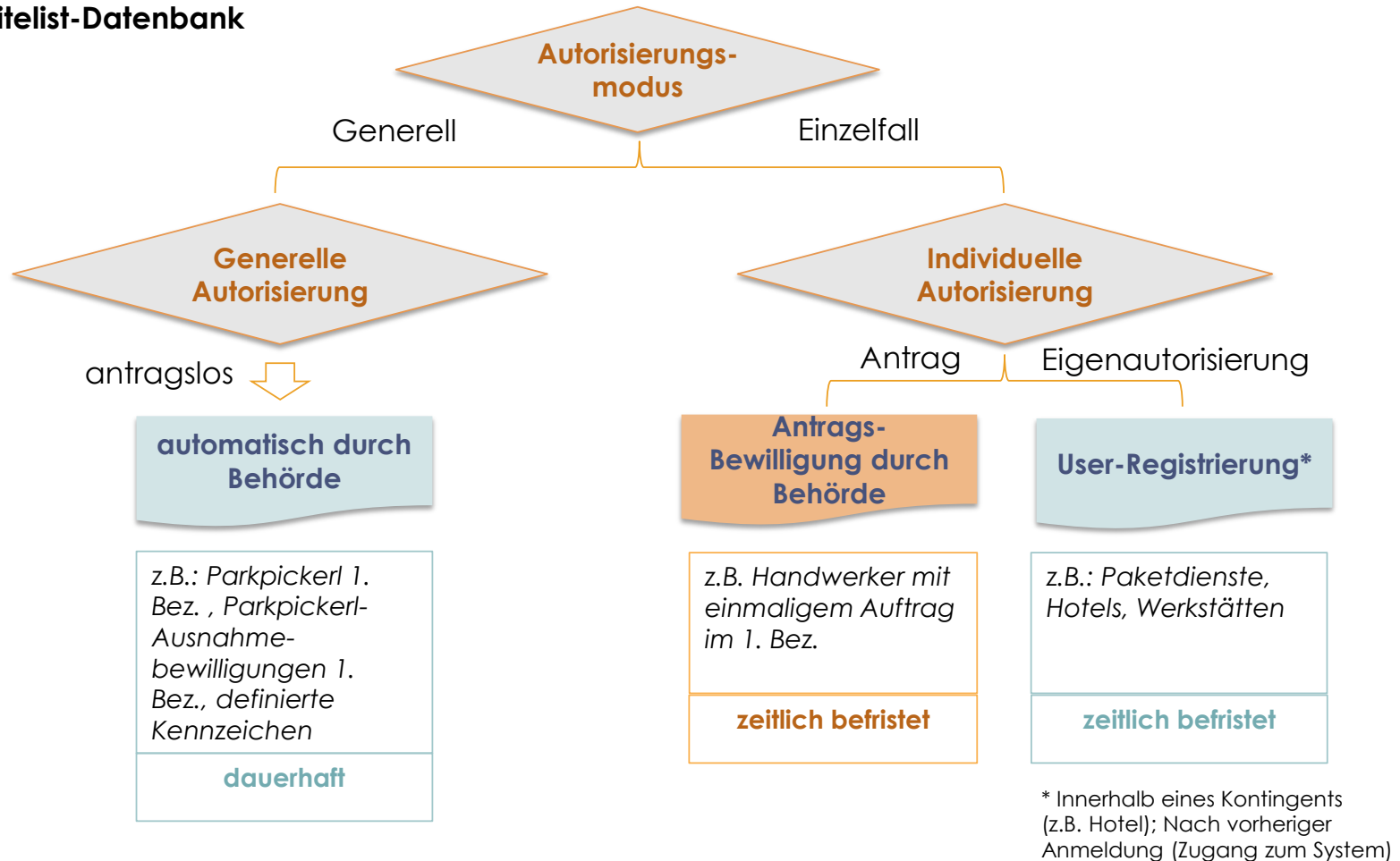
- Ausnahmeregelungen
- Strafen

# 3 | Organisatorische Aspekte (Details lt. Abstimmung MA 46)



# Update Funktionskonzept Whitelist-Handling

Registrierung von autorisierten Fahrzeugen  
in Whitelist-Datenbank



- Antrag im Nachhinein (rückwirkend) aus rechtlicher Sicht auszuschließen

# Organisatorische Aspekte / Details

## Antragsgenehmigung

- Rückwirkender Antrag und nachträgliche Genehmigung aus rechtlicher Sicht eher auszuschließen → Antrag muss jedenfalls im Vorhinein gestellt werden (z.B. auch Handwerker ohne Servicekarte)
- Antragsbearbeitung: MA46 (mind. 2 MA erforderlich)
- Antrag ist immer gebührenpflichtig
- Nachweis: Im Prinzip nicht erforderlich bzw. möglich, es muss nur „glaubhaft“ gemacht werden“

# Organisatorische Aspekte / Details

## Busse

- Busse sollen im Gegensatz zu LKW > 3,5 t nicht generell einfahren dürfen (bestehendes Buskonzept bleibt unverändert)  
→ Entscheidend daher, ob Kamera LKW und Busse unterscheiden kann → Ggf. Anforderung für Ausschreibung
  - Wenn Unterscheidung möglich → Auch Busse mit Einfahrtserlaubnis in Whitelist aufnehmen (Liste wird von WKW administriert und könnte 1:1 in Whitelist übernommen werden)
  - Wenn Unterscheidung nicht möglich → Busse werden vom ZRM-System nicht erfasst, Kontrolle des Buskonzepts wie bisher durch Polizei

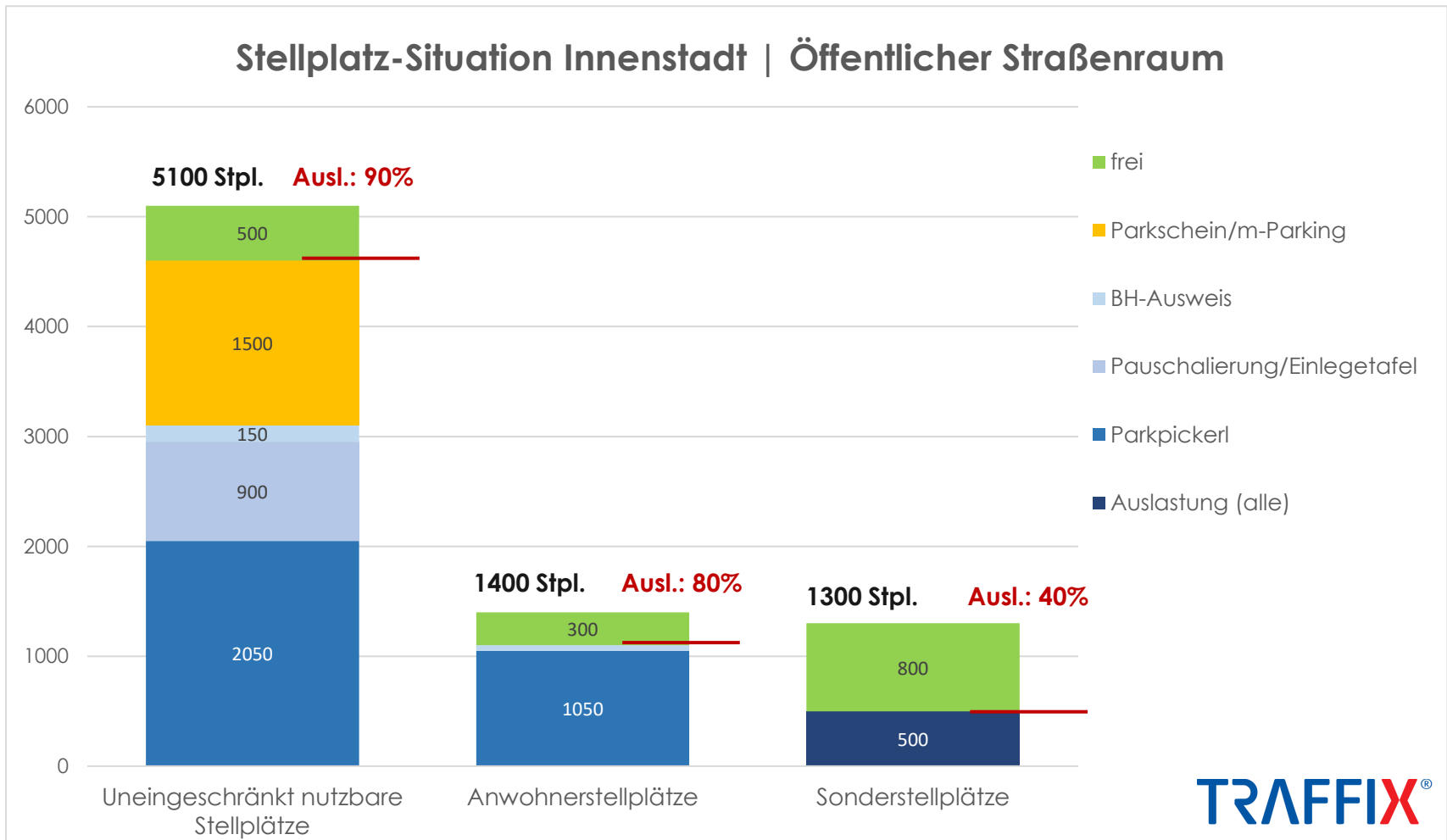
# Organisatorische Aspekte / Details

## Enforcement-Bearbeitung

- Thema Enforcement-Bearbeitung → 2 Varianten:
  - 1) Zwischengelagerte Abteilung für Enforcement-Bearbeitung (als Filter für Weiterleitung an Polizei) direkt bei Systembetreiber oder Stadt Wien (Zentrale Nachbearbeitung, ähnlich wie bei ASFINAG LKW-Maut System)
  - 2) Bearbeitung nur durch Polizei: Stadt betreibt und finanziert das System, Bearbeitung erfolgt aber nur durch Polizei (Polizei hat direkten Zugriff auf das IT-System, wertet Fälle aus und bearbeitet Enforcement)
- → Abstimmung mit Polizei auf höchster Ebene sinnvoll
- Einnahmen aus Strafen: Üblicherweise 80% Straßenerhalter (Stadt Wien), 20% Strafverfolgungsbehörde

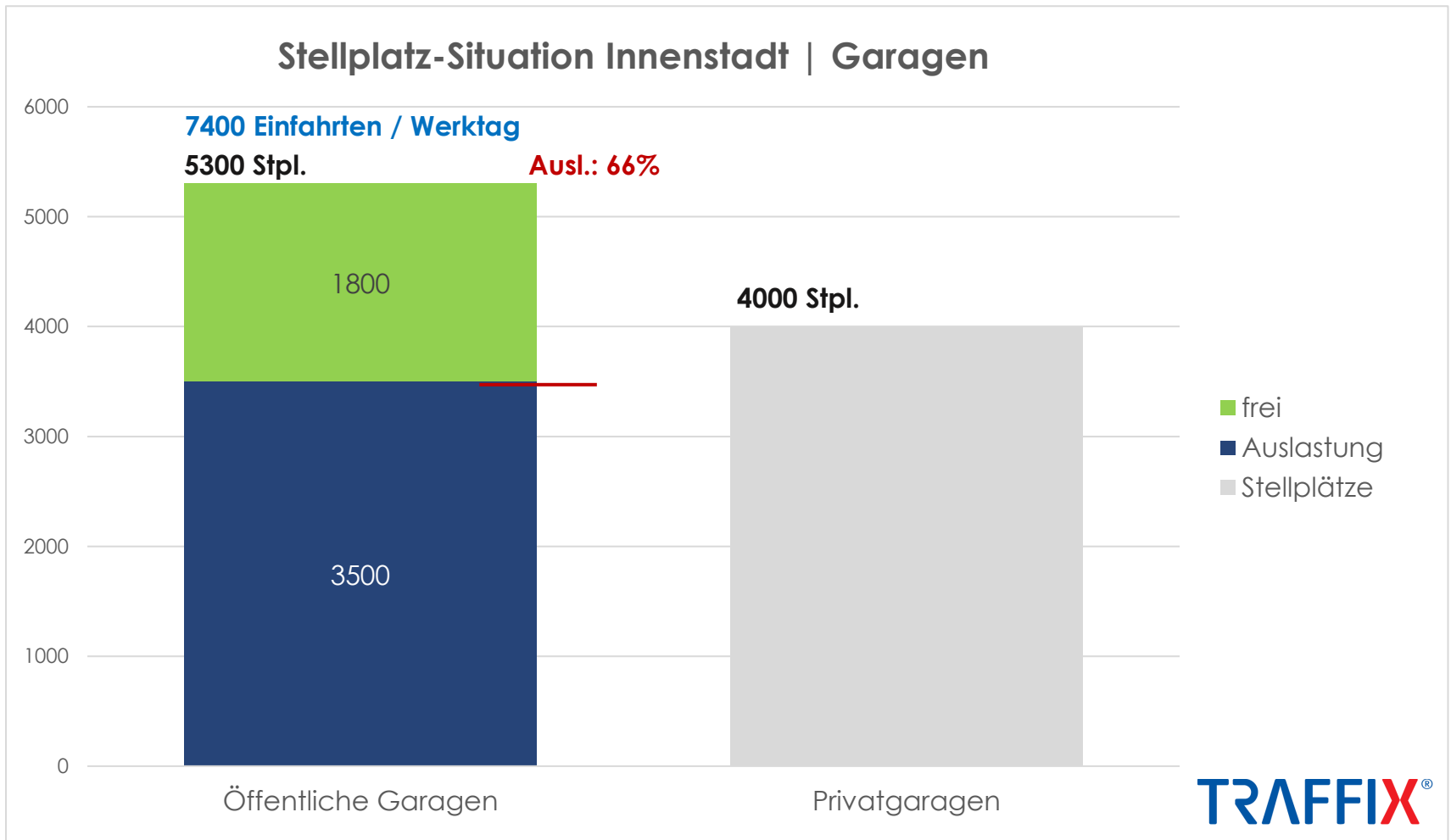
# 4 | Wirkungsabschätzung

# Stellplatz-Situation Öffentlicher Straßenraum



Datenquelle: Näherungsweise Herleitung auf Basis MA18 (2017), TRAFFIX (2014), Stadt Wien OGD (2022), ergänzende Abschätzungen

# Stellplatz-Situation Garagen



Datenquelle: Näherungsweise Herleitung auf Basis Angaben Garagenbetreiber (2022), Rosinak (2019), ergänzende Abschätzungen

# Kfz-Einfahrten in Innenstadt pro Werktag

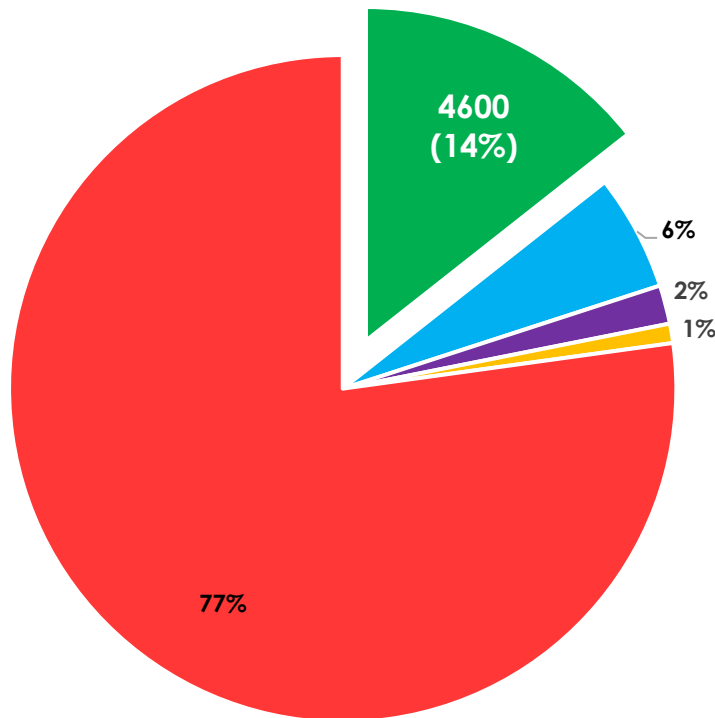
			Stellplatzangebot											
			Stellplätze Gesamt	Straßenraum / Uneingeschränkt		Straßenraum / Anwohnerparken		Straßenraum / Sonderstellplätze		Öffentliche Garagen		Privatgaragen		
			17.100	5.100		1.400		1.300		5.300		4.000		
Stpl.-Umschlag			1,9	2,8		1,2		3,3		1,4		1,2		
Innenstadt-Einfahrten [KFZ/Werktag]			Parkvorgänge berechnet aus Stpl.-Umschlag (inkl. Fahrten innerhalb Innenstadt)	32.450	14.280		1.680		4.290		7.400		4.800	
GESAMT			Parkvorgänge berechnet aus Innenstadt-Einfahrten	31.400	13.670		1.533		4.020		7.391		4.786	
Durchgangsverkehr	600	2%	Kontrollsumme											
PKW   Arbeit	7.300	23%	100%	7.300	5%	365	0%	-	0%	-	45%	3.285	50%	3.650
PKW   Dienstlich/geschäftlich	3.200	10%	100%	3.200	40%	1.280	5%	160	10%	320	25%	800	20%	640
PKW   Bringen/Holen	800	3%	100%	800	85%	680	10%	80	5%	40	0%	-	0%	-
PKW   Einkauf	1.700	5%	100%	1.700	65%	1.105	0%	-	0%	-	30%	510	5%	85
PKW   Private Erledigung	2.400	8%	100%	2.400	60%	1.440	0%	-	5%	120	35%	840	0%	-
PKW   Privater Besuch	1.200	4%	100%	1.200	75%	900	5%	60	0%	-	12%	144	8%	96
PKW   Sonstige Freizeit	5.900	18%	100%	5.900	70%	4.130	0%	-	0%	-	30%	1.770	0%	-
PKW   Nach Hause	2.100	7%	100%	2.100	50%	1.050	33%	693	0%	-	2%	42	15%	315
LNF & LKW < 7,5 t (Handwerker, Lieferverkehr etc.)	5.400	17%	100%	5.400	40%	2.160	10%	540	50%	2.700	0%	-	0%	-
Sonstige (LKW > 7,5 t, Baustellenfzg., Entsorgung, Busse, Einsatzfzg. etc.)	1.400	4%	100%	1.400	40%	560	0%	-	60%	840	0%	-	0%	-

Datenquelle: Näherungsweise Herleitung auf Basis Rosinak (2019), Pfaffenbichler et al. (2020), Österreich Unterwegs 2013/14, Kummer et al. (2019), ergänzende Abschätzungen



# Wirkungsabschätzung | Kfz-Einfahrten Innenstadt

## Wirkungsabschätzung | Innenstadt-Einfahrten [Kfz/Werhtag]



**Bestand: 32.000 Kfz/Werhtag**  
**Verbleibend: 27.400 Kfz/Werhtag**  
**Reduktion: -14%**

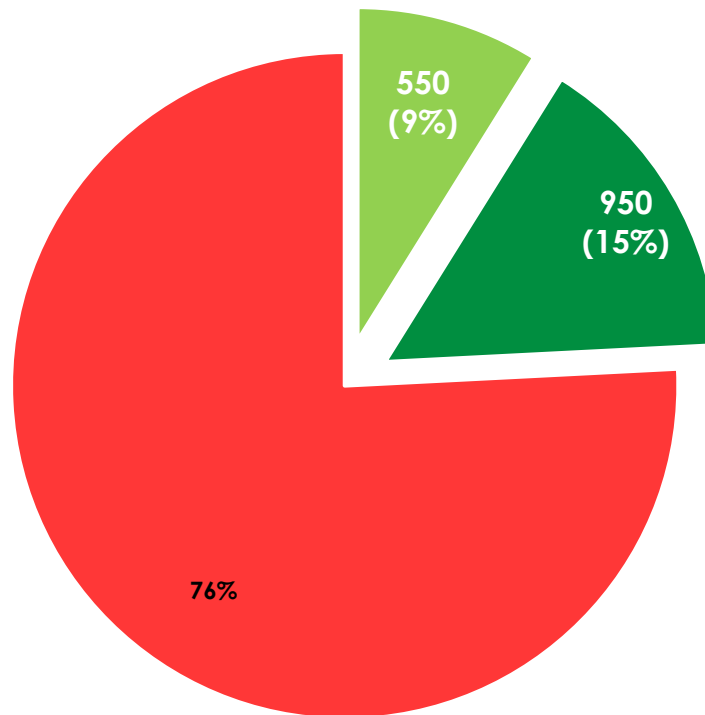
- Reduktion Innenstadt-Einfahrten
- Verbleibend | Verlagerung öffentliche Garagen
- Verbleibend | Verlagerung neue öffentliche Garagen
- Verbleibend | Verlagerung Privatgaragen
- Verbleibend

**TRAFFIX®**

Datenquelle: Eigene Berechnung auf Basis MA18 (2017), TRAFFIX (2014), Stadt Wien OGD (2022), Angaben Garagenbetreiber (2022), Rosinak (2019), Pfaffenbichler et al. (2020), Österreich Unterwegs 2013/14, Kummer et al. (2019), ergänzende Abschätzungen

# Wirkungsabschätzung | Stpl.-Auslastung

## Wirkungsabschätzung | Stellplatzauslastung öffentlicher Straßenraum



**Bestand: 6.200 abgestellte Kfz**  
**Verbleibend: 4.700 abgestellte Kfz**  
**Reduktion: -24%**

- Reduktion Stpl.-Auslastung --> Verlagerung Garagen
- Reduktion Stpl.-Auslastung --> nicht mehr Innenstadt
- Verbleibend

**TRAFFIX®**

Datenquelle: Eigene Berechnung auf Basis MA18 (2017), TRAFFIX (2014), Stadt Wien OGD (2022), Angaben Garagenbetreiber (2022), Rosinak (2019), Pfaffenbichler et al. (2020), Österreich Unterwegs 2013/14, Kummer et al. (2019), ergänzende Abschätzungen

# 5 | Kostenschätzung (Arbeitsstand)

# Kostenschätzung | Übersicht

## Unterscheidung

- Investitionskosten (CAPEX / Capital Expenditure)
- Betriebskosten (OPEX / Operational Expenditure)
- Gesamtkosten für 10 Jahre (Total Cost of Ownership)

## Vorgehen

- Bottom-up: Schätzung nach einzelnen Kostenblöcken anhand Literatur & Erfahrungswerte (noch relativ große Unsicherheiten)
- Top-down: Plausibilisierung anhand internationaler Vergleichsbeispiele (nur wenige Angaben verfügbar, schwierige Vergleichbarkeit)

# Arbeitsstand Kostenschätzung | CAPEX

<b>Kostenblock</b>	<b>Summe [EUR]</b>
Straßenseitige Infrastruktur / Kamera-Gates	3,2 Mio.
Straßenseitige Infrastruktur / Begleitmaßnahmen	3,4 Mio.
IT-System: Back-End-System (Zentrale Datenbank) & Frond-End-System (User-Interface, Servicecenter)	6,0 Mio.
Enforcement, Verwaltungsbehörde und Polizei	1,1 Mio.
Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation (Website, PR-Kampagnen etc.)	1,5 Mio.
Begleitmaßnahme Parkleitsystem	1,0 Mio.
Qualitätssicherung	0,5 Mio.
<b>Zwischensumme Investitionskosten</b>	<b>16,7 Mio.</b>
<b>Nebenkosten</b>	<b>Summe [EUR]</b>
Projektabschluss	1,7 Mio.
Sonstige Nebenkosten	0,2 Mio.
<b>Gesamtsumme Investitionskosten</b>	<b>18,6 Mio.</b>

# Arbeitsstand Kostenschätzung | OPEX

<b>Kostenblock</b>	<b>Summe [EUR]</b>
Straßenseitige Infrastruktur / Kamera-Gates	0,3 Mio.
Straßenseitige Infrastruktur / Begleitmaßnahmen	-
IT-System: Back-End-System (Zentrale Datenbank) & Frond-End-System (User-Interface, Servicecenter)	0,9 Mio.
Enforcement, Verwaltungsbehörde und Polizei	0,6 Mio.
Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation (Website, PR-Kampagnen etc.)	0,1 Mio.
Begleitmaßnahme Parkleitsystem	0,1 Mio.
Qualitätssicherung	0,1 Mio.
<b>Zwischensumme Betriebskosten pro Jahr</b>	<b>2,2 Mio.</b>
<b>Nebenkosten</b>	<b>Summe [EUR]</b>
Projektabschluss	0,2 Mio.
Sonstige Nebenkosten	0,02 Mio.
<b>Gesamtsumme Betriebskosten pro Jahr</b>	<b>2,4 Mio.</b>

# 6 | Rollout-Plan: Grober Zeitplan für potenzielle Umsetzung

# Rollout-Plan

## Grober Zeitplan für potenzielle Umsetzung

Schritt	Zeit / Dauer
Gutachten zu StVO-Novelle	Ende Juni 2022
Umsetzung erforderlicher Rechtsgrundlage in StVO	Realistisch frühestens Anfang 2023
Start Vergabeprozess	Nicht vor Beschluss der StVO-Novelle
Vergabeprozess	Ca. 1 Jahr
Aufbau & Inbetriebnahme	Ca. 2 Jahre



# 7 | Öffentlichkeitskommunikation

# Öffentlichkeitskommunikation

*... vor dem Hintergrund aktueller Medienberichte*

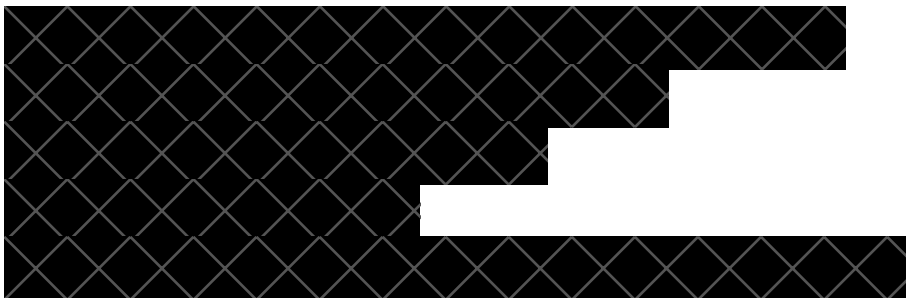
# 8 | Allfälliges

# Ausblick & Nächste Schritte

Lenkungs- ausschuss	Thema/Inhalt	Termin
5	▪ Rohfassung/Arbeitsstand Endbericht	7.6.22
6	▪ Endpräsentation	30.6.22

# Danke für die Aufmerksamkeit!

Projektteam:



GZ: 1678

## TRAFFIX®

TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH

**WIEN**

A - 1120 Wien, [redacted]

T | [redacted]

M | [redacted]@traffix.co.at

**SALZBURG**

A - 5411 Oberalm, [redacted]

T | [redacted]

M | [redacted]@traffix.co.at

[www.traffix.co.at](http://www.traffix.co.at)