

KURZFASSUNG

In den vergangenen Jahren und Jahrzehnten konnte ein verstärkter Wandel der vorherrschenden Parkplatzgegebenheiten registriert werden. Vor allem in Ballungsräumen, respektive in Innenstadtbereichen fand diese Entwicklung, in all ihren Ausführungsstufen, Anwendung. Gleichbleibende bzw. rezessive Stellmöglichkeiten standen einem anwachsenden Motorisierungsgrad und einem hohen Angebot an Konsumations- und Dienstleistungseinrichtungen gegenüber. Um daher neue Strategien entwickeln und somit einem eventuell drohenden Kollaps vorbeugen bzw. entgegen wirken zu können, gewinnt die Kenntnis über parkplatzspezifische Faktoren immer mehr an Bedeutung. Ein wichtiger Indikator dieser Thematik ist dem sogenannten Parksuchverkehr zu zuschreiben. Eine genaue Differenzierung bzw. Quantifizierung dieses Prozesses stellt jedoch einen, in gewissem Maße, delikaten Sachverhalt dar. Die bis dato entwickelten Untersuchungen und Definitionen weisen keine bzw. nur mäßig analoge Ähnlichkeiten auf, sodass keine charakteristischen und korrespondierenden Aussagen hinsichtlich essenzieller Basisspezifizierungen getroffen werden können. Eine Beleuchtung der bisher getätigten Aussagen soll, nichtsdestotrotz, die zu Grunde liegenden Gedankengängen und pragmatischen Faktoren aufzeigen, womit eine, wenn auch nicht in ihren sämtlichen Einzelheiten homogene Beschreibung des Parksuchverkehrs definiert werden kann.

Um den Parksuchverkehr einer vertiefenden Betrachtung zuführen zu können, bedarf es, unabhängig der betrachteten Definition, der Kenntnis über Aspekte von verschiedenen Kennzeichen und Rahmenbedingungen der zu erhebenden Parkplätze. Eine Parkraumerhebung stellt dabei ein, wenn nicht das wichtigste, Organ zur Bestimmung dieser Kenndaten dar. Mit Hilfe einer, im Juni 2012 von der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck, Institut für Infrastruktur (Arbeitsbereich für Intelligente Verkehrssysteme), im Zuge der Übung aus Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Sommersemester 2012, in diversen Stadtgebieten von München durchgeführten Parkraumerhebung, konnten Aussagen über die erwähnten Randbedingungen getroffen werden. Dabei wurde der generelle Fokus auf Auslastung, Parkdauer und Fluktuation gelegt. Diese Parameter sollen durch vertiefende Befragungsmethoden unterstützende und spezifischere Interpretationen zugeordnet werden. Diese Vorgehensweise setzt sich zum Ziel Datengrundlagen zu gewinnen, durch welche schlüssige Aussagen über die momentan anzutreffende Situation definiert werden können. Der Wissensgrundstock dient in weiterer Folge als Planungsfundament für etwaige

Maßnahmen zur Anpassungsoptimierung bzw. kann durch spezifische Analysen als ein Entwicklungsparameter angesehen werden.

ABSTRACT

In the past years and decades, an increasing change regarding the prevailing car parking situation has been registered. Especially in inner city areas, this development was seen in all versions. Unchanged or decreasing parking opportunities are facing an increasing level of motorization and a high presence of consumer and service facilities. To develop new strategies and thus prevent or counteract a potential collapse, knowledge of specific parking factors is gaining significance. An important indicator of this issue is attributed to the so-called 'Parksuchverkehr', however an exact differentiation or quantification of this process is a delicate matter. The examinations and definitions to date show no, or only modest analog singularities, therefore no characteristic and corresponding statements concerning essential basic specifications can be made. An account of the statements so far should nevertheless demonstrate the basic line of thoughts and pragmatic factors, thereby defining a description of 'Parksuchverkehr', even if perhaps not homogenous to the last detail.

In order to thoroughly examine the 'Parksuchverkehr', independent of definition, aspects of various characteristics and basic conditions of the parking areas must be known. Therefore assessment of the parking area is an important, if not the most important means to determine such information. Applying a parking area assessment conducted in June 2012 by the Leopold-Franzens-University, Institute for Infrastructure (Section for intelligent traffic systems), as part of an exercise for traffic planning and traffic technique, in various city areas of Munich, conclusions could be drawn regarding the mentioned ancillary conditions. The general focus was placed on degree of capacity utilization, parking duration and fluctuation. By comprehensive survey methods the interpretation of these parameters will be assisted and be more specific. The aim of this approach is to generate basic data in order to draw convincing conclusions regarding the current situation. The findings will provide a strategic basis for possible actions to optimize adaptation and by specific analyses can also be considered as a developmental parameter.